

Das Detroiters Kuckucks-Ei „CARDINAL“ aus der Übersee-Kiste - eine erste Begegnung der dritten Dimension in der Versuchsabteilung der Ford-Werke AG zu Köln.

Im ausgehenden Winter 1960 überraschten uns unsere Vorgesetzten der Abteilungen TB (Technisches Büro-Konstruktion und Entwicklung) sowie der Versuchsabteilung (Prototypenbau und Tests) mit einem neuen Mittel-Klasse Fahrzeug-Blitzprojekt Namens „CARDINAL“ – Made in USA

Es war ein, in Detroit komplett fertig entwickeltes und als Prototyp gebautes, Mittelklasse-Fahrzeug Projekt mit damals ungewöhnlichem V4 Motor und Frontantrieb.

Ein eigenes, rein deutsches, Mittelklasse-Projekt (NPX-C5), als Nachfolger für den Taunus Weltkugel 12M (G13AL), musste in einer Nacht- & Nebelaktion gezwungener Maßen in die Tonne gekloppt werden.

Ab 1958 war dieses ursprünglich amerikanische „CARDINAL“-Projekt als geheime Abwehr-Waffe gegen den anfänglich sehr erfolgreichen VW-Käfer (Beetle) Import, ausschließlich für den US-Amerikanischen Markt, zur Serienreife geplant und entwickelt worden.

Da sich jedoch in den Jahren Ende 1959 und während 1960 die automobiler Wirtschaftslage in den USA derartig rasant erholte, war eine Gegenoffensive zum VW-Käfer Erfolg über Nacht nicht mehr von Nöten.

Hemdsärmelig hat man das fast fertige Projekt den treuen

deutschen Ford-Vasallen ins Nest gelegt. Ersatzweise fand man wieder Gefallen an den „Big Block- Gasguzzlern“, die man ganz schnell wieder aus dem Engineering-Hut des Mutterhauses in Detroit zaubern konnte.

Die Kölner Fordler waren gar nicht erbaut über diese Bevormundung, mussten sich aber ohne wenn und aber fügen.

Schon gar nicht unser hoch geschätzter Direktor des TB's und der Versuchsabteilung Dipl. Ing. Hans Kling. Übrigens ein Bruder des bekannten Mercedes-Rennfahrers Karl Kling.

Irgendwann dann im Wonnemonat Mai 1960 wurden in der Versuchsabteilung (Imbert) der Ford-Werke A.G. geheimnisvoll zwei Hebebühnen-Plätze mit bodentiefen rundum Vorhängen versehen, um die „Kuckucks- Ei Geburt“ des „CARDINALS“ weitgehendst geheim zu halten.

Eines Morgens war es dann soweit. Zwei Ford LKWs, damals die berüchtigten Schnell-Läufer Trucks AD4 oder AD6, brachten von dem Niehler Werks-Kay zwei Übersee-Holzkisten mit martialischer Adress- und Vorsichtsbeschriftung in das Imbertgelände. Holzkisten deshalb, weil es die uns heute so geläufigen und genormten Übersee-Container aus Stahlblech noch nicht gab.

Unter Vermeidung größeren Aufsehens wurden flugs die beiden Holzkisten abgeladen und in den verhangenen Boxen abgestellt.

Diese Aktion lief noch vor größerem Publikum ab. Als es jedoch an das Öffnen der Kisten, ging waren nur noch die eingeschworenen Geheimnisträger zugelassen.

Unser beliebter Obermeister, Christian Steubesand, stand in Sieger-Pose mit einem mordsmäßigem „Kuh-Fuß“ bewaffnet auf der ersten Holz-Kiste und mühte sich ab, die ersten 8-Zöller Nägel aus dem Deckel zu ziehen.

So gut – so weit, als es dann an das Öffnen der Seiten-Front- und Heckwand ging, erstarrte die Hau-Ruck Aktion.

Die Vorhänge und ihre Gestänge waren so eng bemessen, dass sie die erforderlichen Geburtshilfen behinderten. Also, zurück Marsch-Marsch. Alle Camouflage musste wieder abgebaut werden, damit man die „Kuckucks-Eier ungehindert auspacken konnte.

Damit war es dann natürlich mit der Geheimnistuerei weitgehend vorbei, und eine größere Schar Schaulustiger konnte dem Auspacken der beiden „CARDINÄLE“ beiwohnen.

Die beiden Fahrzeuge sahen auch aus wie Kuckuckseier, denn sie hatten eine hellbeige- einfarbige Lackierung.

Es waren komplett zusammen gebaute Fahrzeuge auf Rädern stehend, so gar mit vorgeschriebenem Reifen-Fülldruck. Lediglich die Betriebsflüssigkeiten wie Motor-, Getriebeöl, Kraftstoff und Kühlwasser mussten gefüllt werden.

Apropos Kühlwasser, das gab es ab dann ab dem „CARDINAL“ nicht mehr. Von nun an hieß es „Kühlmittel“

und bestand aus einem Gemisch von 50% Glykol und 50% Wasser. Die Farbe war Gift-grün. Es wurde offiziell als „LONGLIFE“ (Hersteller DuPont) vermarktet und sollte für alle Jahreszeiten im Kühlkreislauf verbleiben. Es war die erste bahnbrechende marketing-technische Serien-Produktinitiative von Ford, der später noch viele andere folgen sollten wie:

- Inspektionsintervall 10.000 Km
- serienmäßige Anschnallgurte
- serienmäßige Scheibenbremsen
- serienmäßiges ABS

und noch viele weitere serienmäßige Technik-Leckerbissen bis in die Gegenwart.

Nach dem Umbetten der Kuckuckseier folgte ein kurzer Pit-Stop zur ersten Startvorbereitung. Beide Motoren sprangen nach kurzer „Nudelei“ freudig an, zwar mit einem uns sehr fremden Motorsound, denn wir waren ja nur 4 oder 6 Zylinder Reihen-Triebwerke gewohnt.

Unsere damals ungeliebte englische Ford Verwandtschaft in Dagenham (damals gab es noch kein FORD of EUROPE) hatte wohl, auf Grund ihrer Blutsverwandtschaft ersten Grades mit dem Detroit Mutterhaus, den Mut das „CARDINAL“- Projekt abzulehnen und ihr eigenes Nachfolgeprojekt für den Consul II, nämlich den „Cortina“, erfolgreich zur Produktionsreife zu entwickeln.

Aber, sie waren irgendwie recht neidisch auf den Projektnamen „CARDINAL“ und taufte ruck-zuck ihr „CORTINA“ Projekt auf den Code-Namen „ARCHBISHOP“.

Die Tommys wussten nicht dass der Code-Name „CARDINAL“ aus der amerikanischen Ornithologie entliehen war und sich dahinter ein bunt gefiederter populärer Singvogel versteckte.

Vielmehr dachten sie nichts ahnend, dass der Code-Name „CARDINAL“ aus dem katholischen Kirchenleben entliehen war, und versuchten deshalb mit ihrem Code-Namen „ARCHBISHOP“ (Erzbischof) zu konkurrieren.

Die ursprüngliche Code-Namensgebung „CARDINAL“ durch die Amerikaner war recht schlüssig, zumal es ja schon auf ihrem Markt Fahrzeugmodelle mit Vogel-Namen wie FALCON und THUNDERBIRD gab.

Anerkennend muss man jedoch ehrlich zugeben, dass das konventionelle englische Automobil-Projekt „CORTINA“ zu einem lang andauernden Produktions- und Verkaufserfolg führte.

Und um ehrlich zu sein, wir waren auch ein wenig neidisch auf das Cortina Konzept, denn es handelte sich um eine typisch europäische Konstruktion mit 4 Zyl. Reihenmotor und RWD (rear wheel drive)

Konstruktiv und funktionell fremd waren uns jedoch am Konzept des „CARDINALS“ folgende Features:

- der lüfterlose Motor

Die Geschichte des Detroit Kuckucks-Ei von Matthias Horn

- der Frontantrieb
 - die am Transaxlegehäuse befestigten Querlenker,
 - die Mehrblattfeder quer auf dem Transaxle
- die beiden Frischluftklappen im Cowl des Fußraums gelegen (von uns Rheuma-Klappen genannt) -
- die 6Volt Elektroanlage,
- der martialische Knipp-Stangen Wagenheber „Typ LKW“
- und viele weitere ungenannte Details.

Diesem Rau- Bein „CARDINAL“, später auch profan Typenreihe „P4“ genannt, mussten wir das Funktionieren und die Dauerzuverlässigkeit unter deutschen und europäischen Straßen- und Umweltbedingungen angewöhnen. Vielerlei Tests im Labor und auf der Straße waren notwendig. Die Konsequenz waren erforderliche zahlreiche technische Änderungen, um eine erste Produktions- und Marktreife zu erreichen.

Im Spätsommer 1962 hat sich der nun eingedeutschte „CARDINAL/P4“, oder dann offiziell Ford Taunus 12M genannt, einer Wiedergeburt unter realistischen Job1 Bedingungen unterziehen müssen.

Auch nach Job1 waren auf Grund massiver Kundenbeanstandungen viele Korrekturen von Nöten, was dazu führte, dass man uns aus Detroit Leih-Väter(Jack

Die Geschichte des Detroiters Kuckucks-Ei von Matthias Horn

Hooven und Fred Bloom) schickte, die dann auf längere Sicht bewährte deutsche Top-Manager ersetzen.

Die Markteinführung verlief reibungslos und nach wenigen Monaten voll ausgelasteter Produktionsanlagen, schafften die Ford-Werke AG Köln den entscheidenden Sprung unter die Mitbewerber für sprichwörtliche deutsche Volksauto-Hersteller.

M.Horn

P.s. dieser Artikel erscheint demnächst in einem weiteren Auto-Buch unter dem Titel: „Ford- Cardinal/P4“ , verfasst von dem bekannten Autor „Bernd Tuchen“. Erscheinungsjahr 2013/14



Cardinal / P4

Die Geschichte des Detroit Kuckucks-Ei von Matthias Horn

Daten:

Manufacturer	Ford Motor Company
Also called	Ford Taunus P4 "Ford Cardinal"
Production	1962–1966
Assembly	Cologne-Niehl , Germany Genk , Belgium
Predecessor	Ford Taunus 12M P1
Successor	Ford (Taunus) 12M/15M P6
Body style	2-door or 4-door saloon 3-door "Kombi" estate car 2-door coupé 3-door sedan delivery 2-door coach-built (Karl Deutsch) cabriolet [1]
Engine	1183 cc V4 cylinder water-cooled 1498 cc V4 cylinder water-cooled
Transmission	4-speed all-synchromesh manual with column-mounted gear change lever
Wheelbase	2,527 mm (99.5 in)
Length	4,248 mm (167.2 in)
Width	1,594 mm (62.8 in)
Height	1,458 mm (57.4 in)
Curb weight	860–870 kg (1,896–1,918 lb)