Ford Taunus 12M P4 Coupé *(1964)*

Drôle d'oiseau

Elle se serait sans doute appelée "Cardinal", du nom d'un passereau d'Amérique, si elle était restée au pays de l'Oncle Sam. En traversant l'Atlantique, elle a perpétué la dynastie des Ford Taunus. Voici l'essai de sa déclinaison la plus attrayante: le coupé 12M P4.

Dévoilée au Salon de Paris 1962, la Taunus 12M représente un modèle important dans l'histoire de Ford : il s'agit de la première traction avant de la marque, jusqu'alors fidèle à la propulsion. Cette familiale compacte, initialement destinée au marché américain, est l'aboutissement d'un projet ambitieux baptisé "Cardinal", avec lequel Ford comptait bien riposter au succès de la Volkswagen Coccinelle. Jugeant finalement qu'une aussi petite voiture n'allait pas casser la baraque aux États-Unis, Henry Ford II décida de transférer sa production de Louisville à Cologne, en Allemagne de l'Ouest, et de la vendre sur les marchés européens.

D'abord proposée avec un moteur V4 de 1 183 cm³ développant 40 malheureux chevaux, la Taunus 12M P4 manquait singulièrement de tonus. Ce même quatre-cylindres en V, placé en porte-à-faux du train avant, est rapidement disponible avec une cylindrée supérieure (1 498 cm³) lui permettant de délivrer 65 chevaux. Une mécanique plus puissante, qui motorise la version 12M coupé que nous avons eu le plaisir d'essayer dans la région de Blois.

Ébloui par son plumage...

Dans sa splendide couleur bleu ciel, le coupé P4 a de l'allure et attire les regards. Mieux fini que la berline avec ses chromes présents sur la ceinture de caisse ainsi que dans l'entourage des vitres et des optiques de phares, il ne peut renier ses origines yankees. L'ambiance se fait aussi plus cossue dans l'habitacle grâce à l'aluminium sur la planche de bord et à la présence d'une belle moquette bouclée.

Confortablement assis dans le siège d'origine, pas encore avachi malgré un demi-siècle d'existence, je lance le moteur pour une sortie sur les petites routes du Loir-et-Cher, avec l'heureux propriétaire à mes côtés. Starter obligatoire pour les tout premiers kilomètres. Le moteur V4, qui monte ensuite très rapidement en température, respire la santé. »

Si la face avant de la Taunus 12 M P4 est un peu lourde, son dessin est en revanche très équilibré. Malgré sa ligne surbaissée, le coupé, qui se distingue par son élégant jonc chromé courant du feu arrière au capot, est presque aussi habitable que la berline.

TECHNIQUE	
Moteur	4 cyl. en V à 60°
Cylindrée	1 498 cm³
Puissance fiscale	9 CV
Puissance maxi	65 ch Din à 4 500 tr/mn
Couple	108 Nm à 2 300 tr/mn
Alimentation	Carburateur
Transmission	Aux roues AV, boîte manuelle à 4 vitesses
Freins AV/AR	Tambours/Tambours
Pneus	155/80 R 13
Dimensions L x l x h	4,32 x 1,59 x 1,42 m
Poids	845 kg
Vitesse maxi	145 km/h
Accélération 0 à 100 km/h	17s8
Conso. moyenne	9 l/100 km
Réservoir	38 l
Coffre	560 dm³

Ford Taunus 12M P4
(1962-1966)

672 695 exemplaires

UN COUPÉ ALLEMAND ORIGINAL À PARTIR DE 2000 €

LE BUDGET

LA COTE	À restaurer	À réviser	Prête à rouler
Taunus 12M P4 (1964)	1 000 €	2 200 €	2 900 €

À restaurer : impossible de prendre la route sans gros travaux préalables.
À réviser : petit trajet possible, mais remise en état nécessaire.
Prête à rouler : l'auto est capable de parcourir 1 000 km sans souci.

L'ASSURANCE	Normale	Ancienne
Au tiers	168 €	66 €
Tous risques (avec vol et incendie)	247 €	99 €

Profil : prime annuelle, homme de 45 ans résidant à Orléans, 50 % de bonus.

LES PIÈCES	
Filtres (air, carburant et huile) et bougies	41 €
Courroie d'accessoire	6 €
Garnitures + cylindres de roues AV	149 €
Garnitures + cylindres de roues AR	202 €
Amortisseurs AV/AR	226 €
Silencieux d'échappement	82 €
Pompe à eau	79 €
Kit d'embrayage	200 €
Phare avant	82 €
Feu arrière	35 €
Pneumatiques (x 2)	76 €

Moyenne des prix relevés sur Motomobil.com, Mister-auto.com et Piecesvoitures.com

Fiable, la Ford Taunus 12M n'est pas très coûteuse à entretenir, mais toutes les pièces ne sont pas courantes. Le site le plus performant est Motomobil.com, sur lequel vous trouverez à prix abordables éléments de carrosserie et mécaniques.

» J'avais déjà eu l'occasion de le tester dans une Saab 96, il y a un peu plus d'un an (*Auto Plus Classiques* n° 5, automne 2012) et les sensations qu'il procurait étaient très semblables. Tonique à bas régime, il emmène sans difficulté les 845 kg de la Taunus à vive allure. Comme la boîte de vitesses au volant s'avère très agréable à manier et que les quatre rapports, parfaitement synchronisés, sont plutôt bien étagés, la conduite se révèle plaisante. Aucun problème non plus pour passer la marche arrière, qui s'enclenche sans accroc en tirant le levier. La direction (à boîtier et à circulation de billes), en revanche, manque de précision, surtout dans les virages où il faut exagérer le braquage. Elle n'est pas trop ferme en ville, mais son rayon de braquage beaucoup trop grand nuit à sa maniabilité. Idéale pour la balade le coude à la portière, cette Taunus 12M se montre beaucoup moins à son avantage lorsque le rythme s'accélère. Si elle n'éprouve guère de difficultés à atteindre les 120 km/h, même s'il faut une longue ligne droite pour y arriver, la sensation d'accélération semble surtout due au bruit et aux vibrations du moteur.

... Moins par son ramage

Présentant l'avantage d'être moins encombrant qu'un quatre-cylindres en ligne, le V4, de par son architecture (incliné à 60° et monté en avant de l'essieu), apparaît difficile à équilibrer. Ce qui a d'ailleurs contraint Ford à placer à l'intérieur du moteur un arbre tournant à la même vitesse que le vilebrequin, mais en sens opposé. Le niveau sonore élevé dans l'habitacle, qui agresse les tympans sur les rapports intermédiaires et à vitesse élevée, est clairement dû à ce mauvais équilibrage du moteur. Réputée très sous-vireuse et sensible au vent latéral, la 12M ne nous a heureusement gratifiés d'aucune figure acrobatique. En revanche, sur un freinage appuyé, demandé par son propriétaire Jean-Christophe, qui craignait qu'une cabine radar ne nous flashe au-delà du 90 km/h réglementaire sur une belle départementale, le coupé nous a récompensés par un surprenant déhanchement du train arrière. La faute à un freinage peu efficace commandé par quatre tambours, dont la prédominance sur les roues arrière semble altérer la stabilité de l'auto sur un coup de frein brutal. Du moins le coffre vide.
En cause également, la suspension archaïque : des lames à l'avant comme à l'arrière, où l'essieu est en outre rigide. On fait mieux en matière de tenue de route ! Et lorsque enfin on apprend que la fixation des bras de suspension avant se fait sur les côtés de la boîte-pont et non sur le châssis, on se dit que ce n'est pas non plus génial pour la rigidité du train avant. Une originalité de plus pour la Taunus 12M, qui mérite décidément bien le surnom de "drôle d'oiseau". Une voiture peu commune qui séduit davantage, vous l'aurez compris, par son style et sa finition que par ses qualités routières. ***Olivier Bernis***

" On aime sa boîte de vitesses agréable, son coffre gigantesque, son habitabilité généreuse pour un coupé et sa finition soignée. "

" On aime moins son freinage, sa direction imprécise, son rayon de braquage trop grand et son moteur bruyant à haut régime. "

Pour un coupé, la Taunus 12 M dispose d'un coffre très spacieux (560 dm³) et facile à charger. En cas de crevaison, il faut aller chercherloin la roue de secours.

Les formes en amande sont la signature de la Taunus 12 M : les feux arrière, les clignotants avant et l'affichage des niveaux de carburant et de température d'eau au tableau de bord sont ovoïdes.

POUR EN SAVOIR PLUS

À lire

Livre
- *Ford Taunus, de la 12M à la 26M, la légendaire robustesse*, Frank Rousset, ETAI

Revues techniques
- *RTA* n° 209 de septembre 1963, *Ford Taunus 12M P4*
- *RTA* n° 232 d'août 1965, *Ford Taunus 12M P4 TS et TC*

Les sites Internet

Généralistes et forums
- Taunusmania.com
- Clubtaunustc.fr
- Club-obsolete-ford-france.com/ford_taunus.htm

Pièces détachées
- Motomobil.com
- Mister-auto.com
- Piecesvoitures.com

L'instrumentation est relativement complète, et la finition du coupé plus soignée que celle de la berline : aluminium sur la planche de bord et moquette bouclée en attestent.

A l'arrière du coupé Taunus 12 M, la place est généreuse pour deux passagers. Si le confort de la banquette est un peu sommaire, l'habitabilité a été particulièrement bien étudiée pour une auto de moins de 4,40 m.

La couleur rouge des cache-culbureurs indique la puissance du V4 installé dans le coupé 12 M P4. Un refroidissement original : la soufflerie du chauffage régule la température de fonctionnement du moteur.

Le propriétaire : Jean-Christophe

La voiture de mon père

« J'ai été transporté toute mon enfance à l'arrière du coupé Taunus 12M rouge de mon père. J'adorais cette voiture, et j'ai donc cherché la même, histoire cette fois de me faire plaisir à l'avant. Il y a cinq ans, j'en ai trouvé une bleue, d'un an plus vieille que celle de mon père. Je suis allé la chercher à Lyon en TGV et suis revenu à Blois par la route. Une grande émotion. Je l'ai achetée 3 000 €, nous avons déjà parcouru 10 000 km ensemble et elle n'est jamais tombée en panne. »

Je craque ?

... POUR UNE AUTRE !

Je préfère le capot plongeant et les deux phares ovales de la 17M P3 mais, quitte à craquer pour un coupé 12M P4, je choisirais un modèle TS, postérieur à 1965, avec le starter automatique, les bras de suspension avant fixés sur la carrosserie (et non plus sur la boîte de vitesses), des freins à disque à l'avant et un moteur un peu plus puissant.

LES NOTES	
Placement d'avenir	14/20
Au quotidien	12/20
Disponibilité des pièces	12/20