

ZeitHaus

Automobile Klassiker

Ford Modell T – das erste Volks-Auto vom Fließband ¹⁹⁰⁸⁻¹⁹²⁷

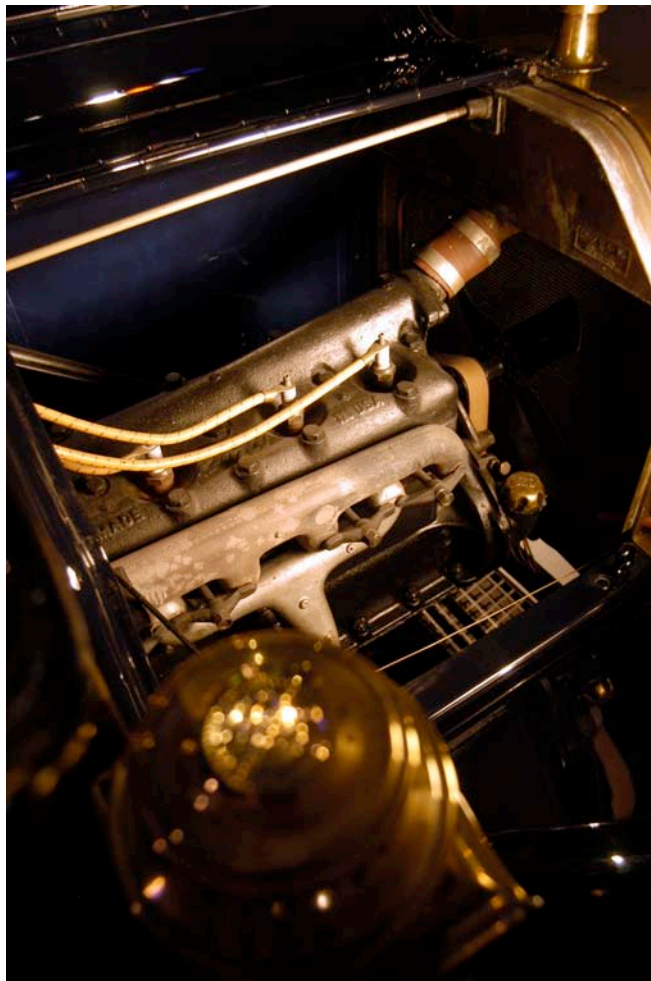
Automobile Meilensteine sind das Thema des ZeitHauses in der Autostadt – dies ungeachtet ihrer Herkunft. ZeitHaus-Philosophie ist es, Trendsetter zu präsentieren: Automobile, die Maßstäbe definierten und anderen Herstellern als Vorbild dienten, sei es technologisch, konzeptionell, im Design oder in der Produktionsweise. Das T-Modell von Ford gehört zweifellos zu diesem elitären Kreis. Es leitete in den USA die Massen-Motorisierung ein, und mit seiner Produktionsweise auf dem Fließband revolutionierte Henry Ford in den Jahren 1910 bis 1913 die Automobilindustrie.

„Das Automobil der Zukunft“, erkannte der Landwirts-Sohn Henry Ford gleich zu Beginn des 20. Jahrhunderts, muss „um so viel besser sein als die bisherigen Wagen, dass es bei dem Mann mit begrenzten Mitteln Vertrauen erweckt“. Es müsse aber zugleich „um so viel billiger sein, dass der sich immer mehr steigende Ausstoß der Fabriken auch wirklich abzusetzen ist“.



Bei der Entwicklung seines Erfolgsmodells T waren dies jedoch nicht die einzigen Kriterien im Lastenheft. Da es vor über 100 Jahren noch keine spezialisierten Auto-Werkstätten gab, musste der Ford im Aufbau möglichst simpel sein, um notfalls vom Dorfschmied repariert werden zu können. Da potenzielle Kunden keinerlei Erfahrung im Gebrauch eines Automobils hatten, musste es einfach zu bedienen sein. Und da Autostraßen im modernen, asphaltierten Sinne schlicht noch nicht existierten, musste das Modell T zerfurchte Karren-Wege nicht nur bewältigen können, sondern auch in der Lage sein, sie zu überstehen, ohne zu zerbrechen.

Tatsächlich liegt die Genialität des T-Modells in seiner bis ins letzte Detail durchdachten Einfachheit. Der Federung dient vorn und hinten jeweils ein einziges, quer angeordnetes Blattfederpaket. Die Radfederwege sind insbesondere vorn extrem groß, um dem Rahmen auf schlechten Pfaden allzu heftiges und damit das Material zermürendes Verwinden zu ersparen. Der gusseiserne Vierzylinder hat zugunsten einfacherer Reparaturmöglichkeit bereits einen abnehmbaren Zylinderkopf – Anfangs des 20. Jahrhunderts war das noch ein rares Konstruktionsmerkmal. Als Trendsetter betätigte sich Ford auch bei der Wahl von Vanadium-Stahl für stark belastete Teile – zuvor war dieser zugleich



hochfeste und leichte Werkstoff nur in Rennwagen verwendet worden.

Als Henry Ford sein neues, 20 PS starkes Automobil am 3. Oktober 1908 erstmals in einer Anzeige der US-Wochenzeitschrift „Saturday Evening Post“ präsentierte, war der inserierte Preis von nur 850 US-Dollar ein Schock für die Konkurrenz. Packard etwa forderte

für ein zwei PS schwächeres Modell mindestens 2.900 US-Dollar, die Preisliste von Oldsmobile startete bei 1.900 US-Dollar. Allerdings hatte Ford den T-Einstiegspreis mittels einer heute noch aktuellen Aufpreis-Strategie ein wenig frisiert: Laufräder und Lenkrad zählten zwar zur Basisausrüstung, doch Windschutzscheibe, Verdeck, Scheinwerfer und sogar das auf zeitgenössischen Wegen unverzichtbare Reserverad kosteten zusammen rund 100 US-Dollar zusätzlich.

Dennoch bog Fords Modell T augenblicklich in die Erfolgsspur ein: Waren im Debütjahr 1908 immerhin schon 309 Exemplare entstanden, so lieferte Ford 1909 bereits über 13.000 T-Modelle aus. 1910, als erstmals vorkonfektionierte Baugruppen montiert wurden, waren es 19.050 Autos. Und im Jahr der Fließband-Einführung, 1913, explodierte das Produktionsvolumen bei Ford förmlich: In jenem Jahr verließen 170.211 T-Modelle das Detroit-Werk. Statt zuvor 12,5 Stunden benötigten die Ford-Werker fortan nur mehr eine Stunde und



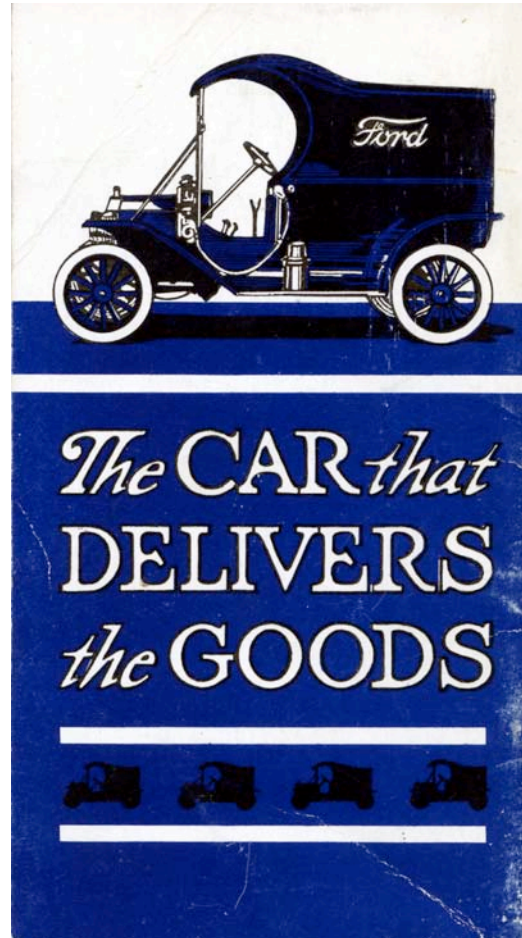
33 Minuten für die Chassis-Montage. Und der Preis für die billigste T-Variante, den zweisitzigen „Runabout“, war mittlerweile auf 525 US-Dollar gesunken. Der im ZeitHaus präsentierte, dreitürige Fünfsitzer kostete nur wenig mehr, nämlich 600 US-Dollar.

Um 1914 mit noch mehr Automobilen die stetig wachsende Nachfrage befriedigen zu können, stellte Ford auf die Einfarben-Politik um. Schwarzer Lack trocknete am schnellsten, folglich rollten bis 1924 ausschließlich schwarz lackierte T-Modelle vom Band, während zuvor jenes Dunkelblau, wie es auch das ZeitHaus-Modell T ziert, die typische Ford-Lackfarbe war. Einen zusätzlichen Schub erhielten die Ford-Verkaufszahlen anno 1914 nicht zuletzt durch sozialpolitisch bedeutsame Entscheidungen von Henry Ford, einen Mindest-Stundenlohn von fünf Dollar und den Achtstundentag einzuführen. Vielen Ford-Arbeitern war es nun möglich, selber einen Ford zu kaufen – und dieser vergrößerte Kundenkreis stimulierte die Nachfrage genauso, wie es stetig sinkende T-Preise taten: In den Jahren 1916/17 kostete der Ford in seiner Basisversion nur noch 345 US-Dollar.

Neben diesem besonders preisgünstigen Zweisitzer lieferte Ford eine bemerkenswerte Karosserie-Vielfalt – auch das war sicher eine Grundlage des Erfolgs. So konnte der Ford bei jeweils identischer Technik als fünfsitziger, offener Tourer, als fünf- oder siebensitzige Limousine, als Coupé, als nacktes rollendes Chassis oder aber – mit verstärktem Rahmen – als Lastwagen geordert werden. Kleinbauern, denen der von Ford gleichfalls angebotene Fordson-Traktor zu teuer war, nutzten ihr T-Modell auch als Landwirtschaftsmaschine – entsprechende Anbauteile lieferte die Zubehörindustrie.

Die T-Modellpflege beschränkte Ford auf das absolut Notwendige, äußerlich blieb sich das T-Modell bis in die frühen 20er Jahre des 20. Jahrhunderts weitestgehend treu: Lediglich 1917 und 1925 kam es zu äußerlich sichtbaren Modifikationen. Zudem konnten Käufer ab 1925 auch wieder andere Lackfarben als Schwarz bestellen. Bereits Anfang der 20er Jahre zeigte sich, dass der von seinen Besitzern liebevoll „Tin Lizzy“ getaufte Longseller am Ende seiner Karriere angelangt war. Insbesondere Chevrolet, die damalige US-Nummer 2, hatte enorm aufgeholt – und setzte sich mit dem Modell Capitol prompt an die Spitze, als Ford im Mai 1927 die T-Produktion nach 15.007.033 Exemplaren zugunsten des Modells A stoppte. Es sollte bis 1972 dauern, bis dieser Produktionsrekord eingestellt und übertroffen wurde: Jener Volkswagen Käfer, der damals das Staffelholz des Produktions-Weltmeisters übernahm, zählt heute wie ein T-Modell von Ford zur Sammlung des ZeitHauses in der Autostadt.

Henry Fords in Wolfsburg präsentiertes Vermächtnis stammt aus dem Jahr 1913, als er die Fließbandfertigung einführte. Der ZeitHaus-T stammt damit aus einer Ära, in der die wichtigen Bedienelemente eines Automobils noch nicht international vereinheitlicht waren – und das erfordert beim Neuling am T-Volant ein hohes Maß an Konzentration und Übung. Denn was Ford einst als bedienerfreundlich erdachte, das sorgt beim ungeübten Automobilisten der Moderne für Konfusion.



Doch der Reihe nach: Zunächst sollte der links aus dem Boden ragende Hebel nach hinten gedrückt werden, um damit die Hinterräder zu blockieren. Nach dem Justieren der Magnetzündung (Hebel am Lenkrad) eilt man zum Fahrzeug-Bug, um hier die Anlass-Kurbel zu betätigen. Wer auch künftig sein Dasein mit intaktem Daumen fristen möchte, der lege am Kurbelgriff alle fünf Finger parallel an und reiße die Kurbel von unten nach oben. Wird sie hingegen gewohnheitsmäßig mit der Hand umfasst, kann die zurückschlagende Kurbel den Daumen zertrümmern. Je nach Lust und Laune des knapp drei Liter großen Vierzylinders (und Können des Anlassers) rasselt der Motor nun im Leerlauf.

Gas gegeben wird am Handhebel unter dem Lenkrad. Zum Anfahren muss der Bremshebel links vor dem Fahrersitz ganz nach vorn gedrückt werden, parallel dazu wird der linke Fußhebel bis zur Mittelstellung gedrückt, was ein Auskuppeln bewirkt. Volles Durchdrücken des linken



Fußhebels betätigt daraufhin den ersten Gang – das Fahrzeug setzt sich mit etwas Handgas in Bewegung. Langsames komplettes Loslassen des linken Fußpedals legt den großen Gang ein, der über den Handhebel links vorn in dessen vorderer Position sozusagen voreingelegt war.

Und wie wird gebremst? Am besten mit Händen und Füßen, nämlich durch ein Treten des rechten Pedals (das bremsend auf die Kardanwelle einwirkt) sowie ein nach hinten Rücken des großen Schalthebels links (um damit zunächst in Mittelstellung auszukuppeln und in hinterer Position die Hinterräder abzubremsen). Wenn alle Stricke reißen, kann der Fahrer zusätzlich das mittlere Pedal treten. Damit legt er normalerweise den Rückwärtsgang ein, doch notfalls verzögert damit mittels rutschender Bremsbänder des Planetengetriebes auch der Motor.

Richtig gelesen: Das T-Modell von Ford hat nur zwei Vorwärtsgänge. Doch die genügen im Verein mit dem drehmomentstarken Vierzylinder und dem geringen Leergewicht von (je nach Karosserieversion) nur 550 bis 900 Kilogramm, um das T-Modell erstaunlich behen-



de zu mobilisieren. Obwohl im ZeitHaus der Autostadt vor allem als „Meilenstein der Produktionstechnologie“ geehrt, ist das T-Modell auch in einer zweiten Hinsicht beispielhaft: nämlich für das Reduzieren auf das Wesentliche.

Kein Zweifel: Gerade darin gleicht das T-Modell seinem Nachfolger in der ewigen Produktions-Bestenliste – dem Käfer von Volkswagen.

Hersteller: Ford Motor Company / Baujahr 1913

Meilenstein Ford Modell T

Warum Meilenstein?

Henry Ford begann bereits 1910 mit der vorkonfektionierten Fertigung seines Modell T, um es schließlich ab 1913 erstmals komplett auf dem Fließband zu fertigen. Dadurch wurde in den Folgejahren der T-Kaufpreis Zug um Zug gesenkt, wodurch sich immer mehr Menschen einen Ford leisten konnten: Ford tat damit den ersten Schritt hin zur Massenmotorisierung.

Wann entstanden?

1908 erstmals der Öffentlichkeit präsentiert, wurde das T-Modell – Jahr für Jahr verbessert – bis 1927 gebaut, 1917 und dann erst wieder 1925 äußerlich nachhaltig modifiziert. Ab 1926 wurde das T-Modell auch in den Berliner Ford-Werken montiert.

Wie erfolgreich?

Bis zum Jahr 1972 war das T-Modell von Ford das erfolgreichste Automobil der Welt – 15.007.033 Exemplare entstanden davon. Ablösung erfolgte am 17. Februar 1972 durch den Volkswagen Käfer und dessen 15.007.034tes Exemplar.

Welche Wirkung?

Weniger das technische Konzept als vielmehr das Produktionsverfahren, die Fließband-Montage, fand weltweit Nachahmer. In Europa feierte die Ford'sche Fließband-Produktion bei Citroën 1919 Premiere, in Deutschland 1924 bei Opel.

Welche Daten?

Vierzylinder-Reihenmotor, 2.884 ccm, 15 kW/20 PS, vorn und hinten

Starrachsen mit Querblattfedern, Höchstgeschwindigkeit: 65 km/h; damaliger Neupreis des ZeitHaus-Exponates: 600 US-Dollar. Später konnte der Preis bis auf 260 US-Dollar (1923, Basismodell) gesenkt werden.

Fourteen Points for Ford

1. **Strongest where horses are weakest—on pavements.**
2. **Comparative cost — no more than a team and wagon. Does twice the work.**
3. **Covers more territory — expands your business.**
4. **Never runs away. Horses often do.**
5. **Can work 24 hours a day. Eats only while it works—and never sleeps.**
6. **Cheap stabling—also clean.**
7. **Prime advertising. Better than paid space to boom your business.**
8. **Goods don't freeze, don't melt, don't wilt. Custom is always satisfied.**
9. **Light weight—less maintenance expense—yet Vanadium allows of 750 lbs. freighting.**
10. **Low cost—low through big production—Ford turns out 75,000 cars this season, all on this same chassis.**
11. **Flexibility—can turn in a 28-foot circle—accommodates itself to your space or your customers'.**
12. **Simplicity—few parts, no fol-de-rols, easy to run and easy to keep in order.**
13. **Fully equipped—not a cent of expense to you for “extras.”**
14. **Looks—not a truck nor a wagon nor a van—a CAR.**

Weitere Informationen finden Sie unter www.autostadt.de

oder erhalten Sie direkt beim ZeitHaus-Team unter zeithaus@autostadt.de

Fotonachweis: Autostadt, bei einigen der abgebildeten Motive handelt es sich um zeitgenössische Dokumente