



Ford T Modell (1912)

Die Produktion des legendären Ford T Modells begann 1908. Firmengründer Henry Ford hatte bei dem Fahren von Anfang an auf Großserienfertigung gesetzt. Er erreichte dies, indem er die Montage des Wagens in kleinste Einzelschritte zerlegte, die Arbeiter ständig entlang eines Fließbandes wiederholten. Das Ford T Modell als weltweit erstes am Fließband hergestelltes Auto revolutionierte die industrielle Produktion und wurde zum Synonym der Massenfertigung. Die Blechlese (= Tin Lizzy), wie der Volksmund den Ford T taufte, erfreute sich ungedohnter Beliebtheit. Denn er hatte einiges zu bieten, trotz seiner spartanischen Bauweise. So besaß er einen Vierzylinder-Reihenmotor mit 2,9 Litern Hubraum und einer Leistung von 20 PS. Bewusst war bei seiner Konzeption einfache Bedienung und Reparaturfreundlichkeit berücksichtigt worden. Die Konstruktion war zwar recht robust, aber auch ziemlich einfach, so dass Reparaturen schnell und kostengünstig vorgenommen werden konnten. Die Höchstgeschwindigkeit des wartungsfreundlichen T Modells lag bei 72 km/h, wurde aber angesichts des vielfach desolaten Zustandes der damaligen amerikanischen Landstraßen kaum gefahren. Getankt wurde mit Benzin, oder, falls dies nicht zur Verfügung stand, auch hin und wieder Spiritus. Zur Zeit- und Kostenersparnis wurden die genügsamen T Modelle nur in Schwarz gefertigt. Verschiedene Trocknungszeiten und Lackierstraßen ließen sich so vermeiden und die Fertigungskosten entsprechend niedrig halten. Der Wagen konnte also „in jeder Farbe geliefert werden, sofern sie schwarz war“.

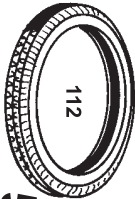
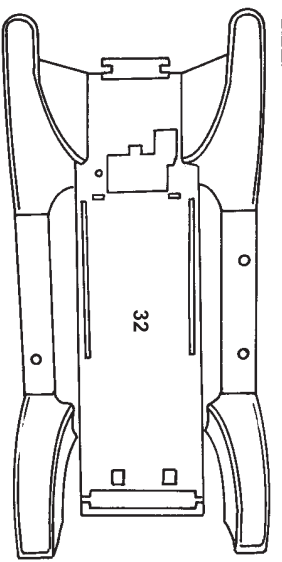
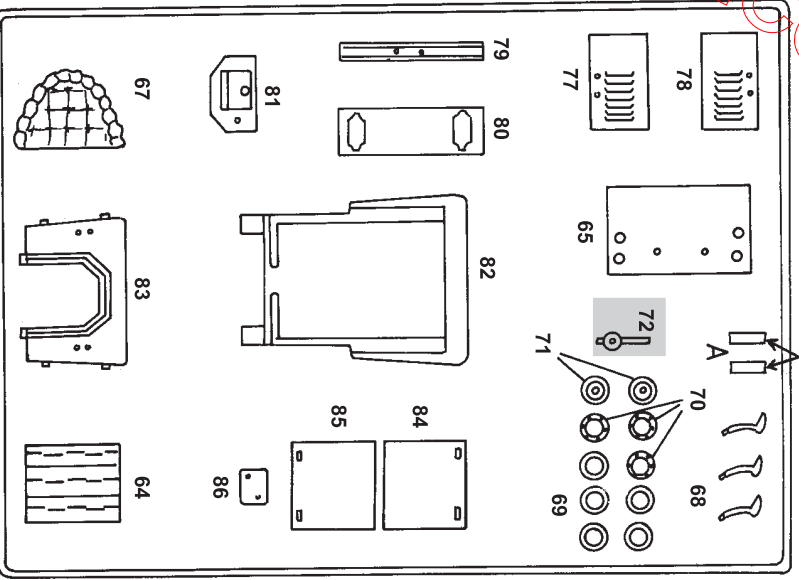
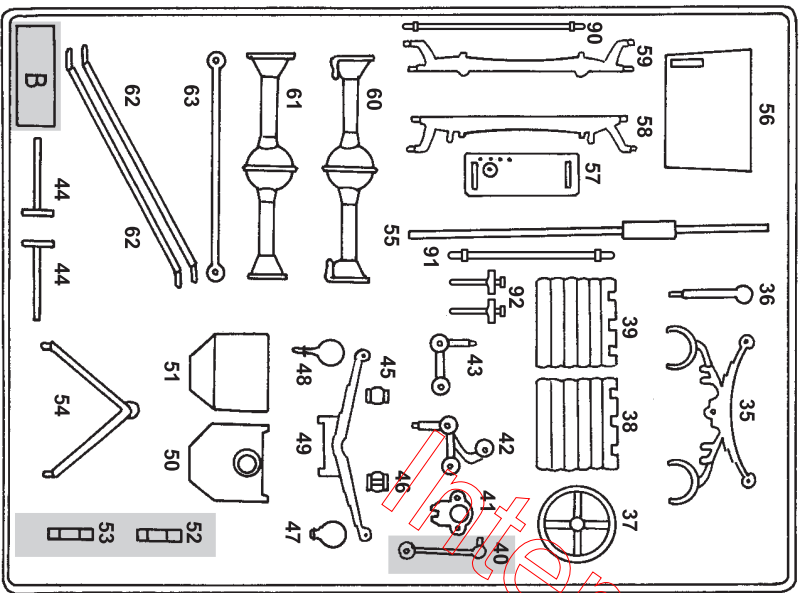
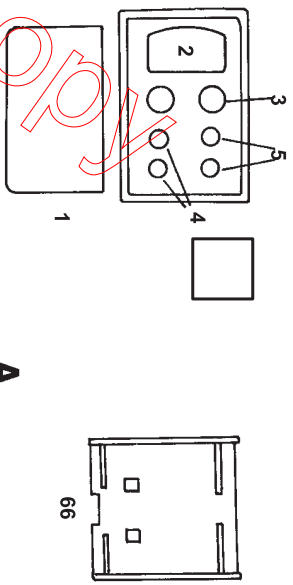
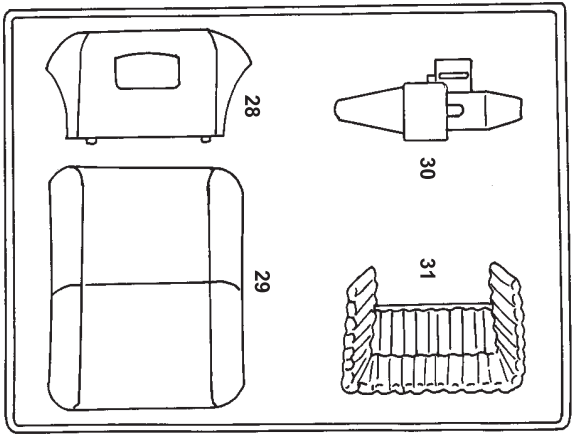
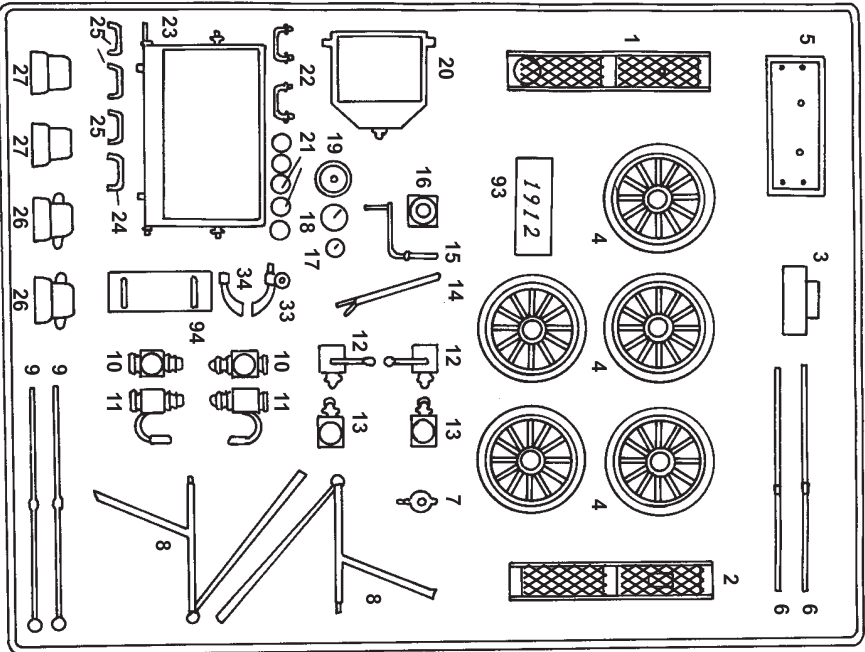
Ford berücksichtigte auch Kundeninteressen und bot mit Rücksicht auf die typischen Feldwege in den Süd- oder Nordstaaten unterschiedliche Spurweiten an. Ferner wurde das Fahrzeug in unterschiedlichen Versionen, vom Roadster bis zum Lieferwagen, angeboten. Auch sein äußeres Erscheinungsbild veränderte sich im Laufe der neunzehn Produktionsjahre, wenn sich die Technik selbst auch kaum änderte. Entscheidend blieb aber die Massenfertigung, die zunehmende Rationalisierung und in Folge dessen sinkende Stückkosten bedeutete. Daraus resultierte ein sinkender Stückpreis: die Tin Lizzy kostete 1908 stolze 825,- US Dollar, 1926 nur noch 260. Bis zum 26. Mai 1927, als der letzte Ford T vom Band lief, waren 15 Millionen Exemplare gebaut worden – ein absoluter Rekord, der erstmalig im Jahre 1972 in Form eines VW Käfer 1302 gebrochen wurde.

Ford T Modell (1912)

The production of the legendary Ford Model T began in 1908. From the outset Henry Ford, the founder of the firm, had envisaged mass production of the car. He achieved this by breaking down the assembly of the car into very small individual steps undertaken by the workers in repetition along a moving production line. The Ford Model T, as the first car in the world to be built on an assembly line, revolutionised industrial production and came to be synonymous with mass production.

The Model T, which was nicknamed the "Tin Lizzie" by the populace, enjoyed unimaginable popularity as it had something to offer despite its Spartan method of construction. It had a 2.9 litre, four cylinders in line engine and a capacity of 20 hp. It was deliberately designed in terms of simple operation and easy repair. The construction was really robust, but also fairly simple, so that repairs could be carried out quickly and cheaply. The top speed of this low-maintenance Model T was 72 km/h, but this was rarely achieved due to the often desolate condition of the American highways of the time. It ran on petrol, or if this was not available, sometimes on ethanol. To save time and costs the frugal Model T was made only in black. This avoided different drying times and painting lines and kept the production costs to a minimum. The car could therefore be supplied "in any colour provided it was black".

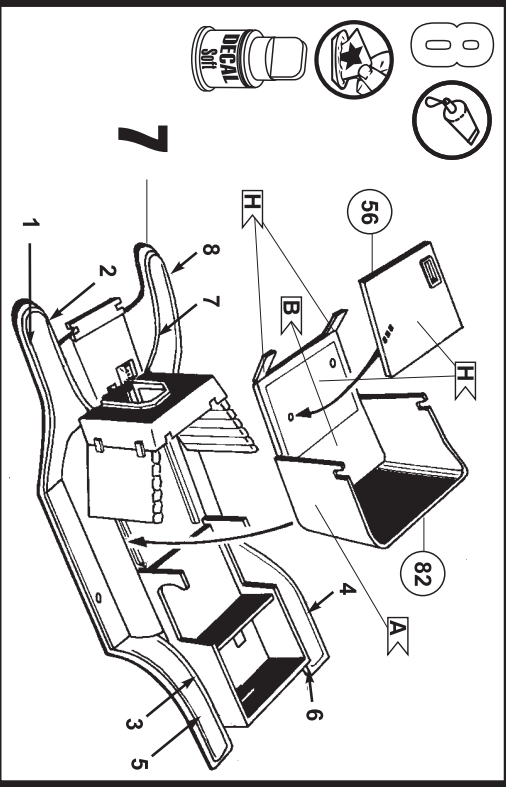
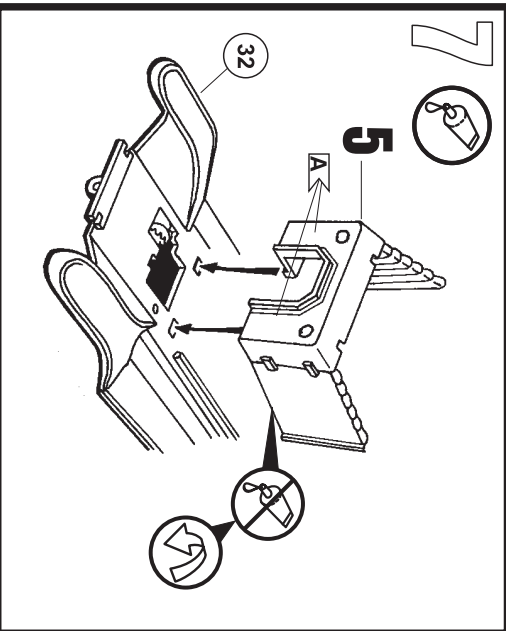
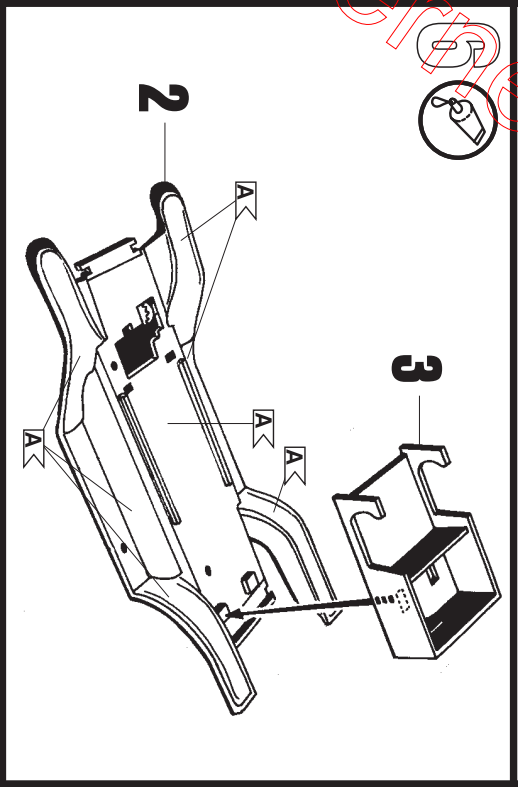
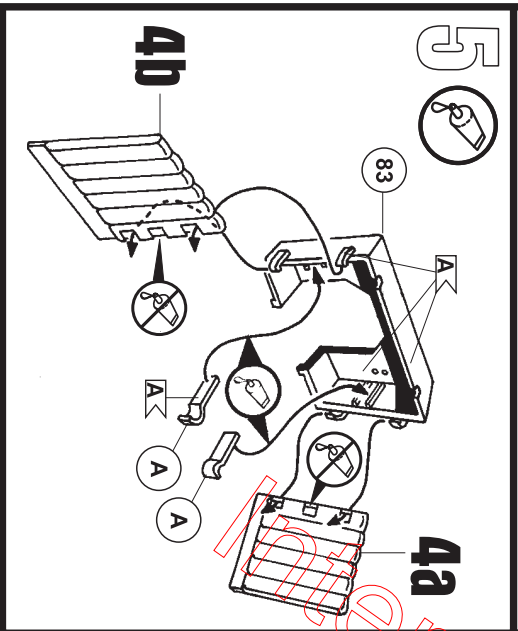
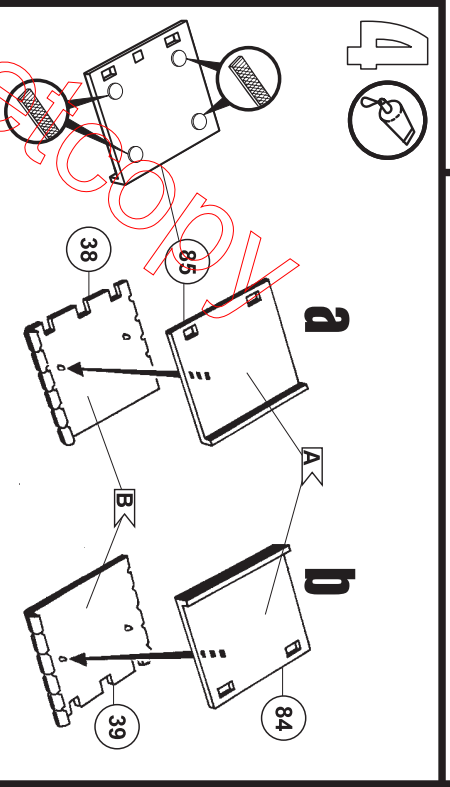
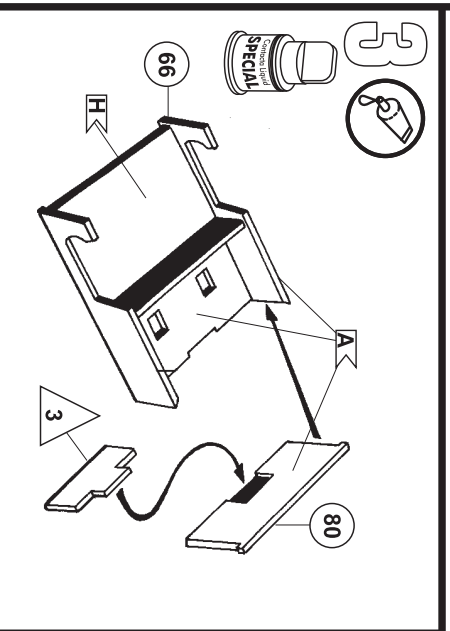
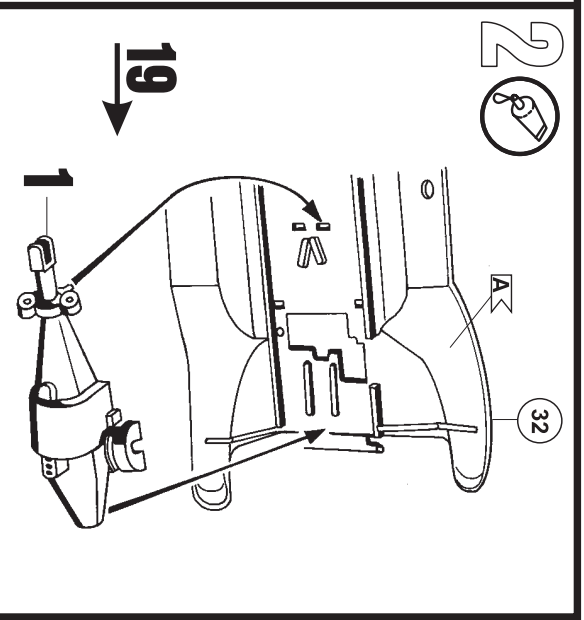
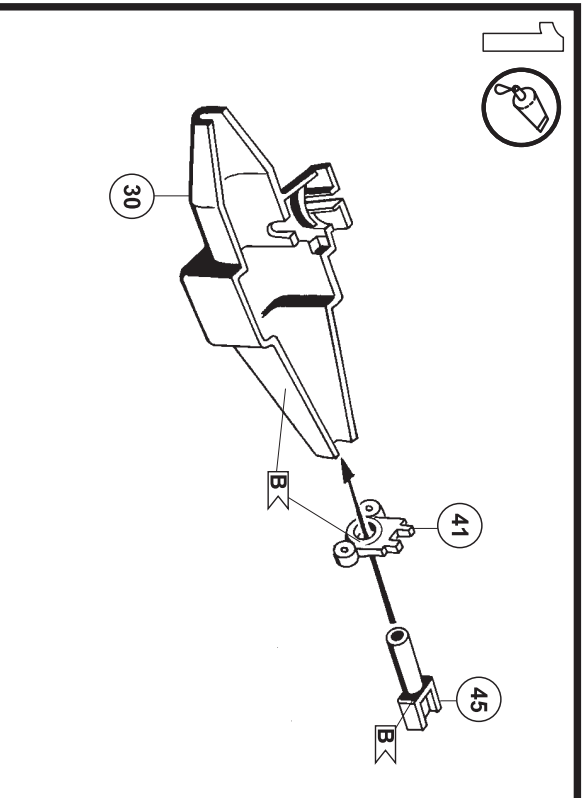
Ford also had customer interests in mind when he offered different wheel tread widths to suit the typical dirt tracks in the Southern and Northern states. In addition the vehicle was offered in different versions from a roadster to a delivery van. The external appearance also changed during the nineteen years it was in production, although the technology itself varied little. However, mass production was the decisive factor which giving rise to increasing rationalisation and consequent reduction in unit costs. This resulted in a reducing unit price: in 1908 the Tin Lizzie cost all of 825 US dollars, but in 1926 it had gone down to only 260. By 26th May 1927, when the last Ford T rolled off the line, 15 million had been built – an absolute record that was not to be broken until 1972 by the VW Beetle 1302.

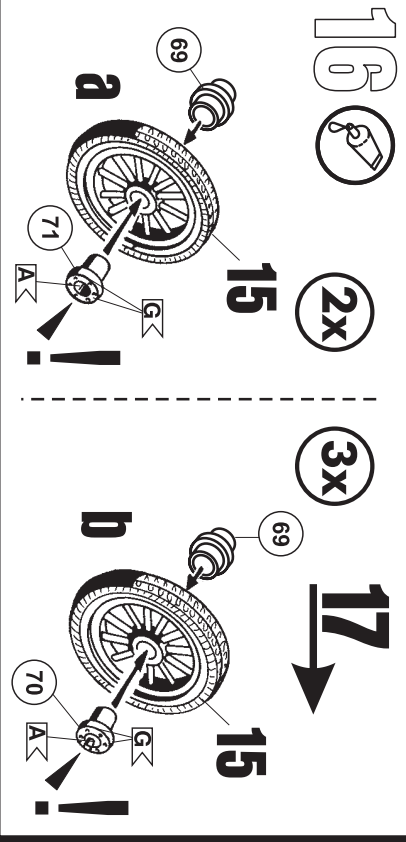
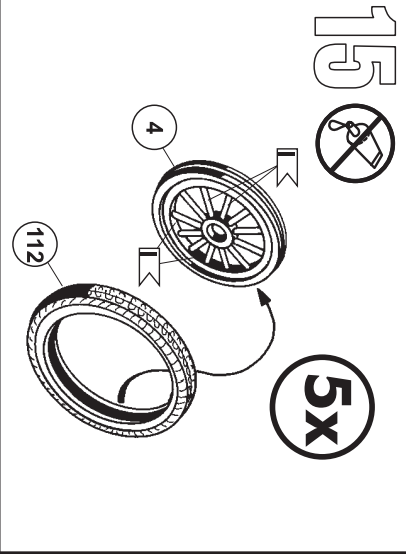
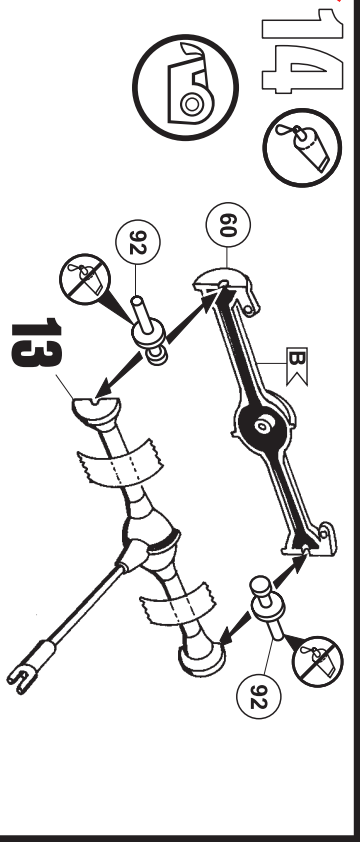
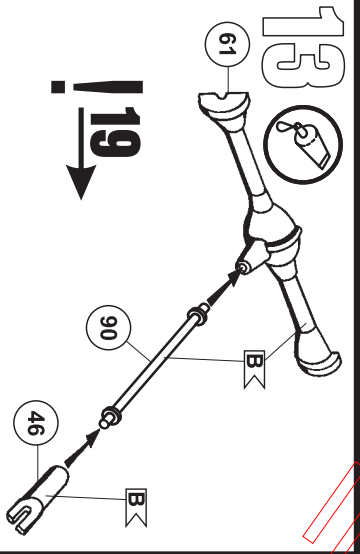
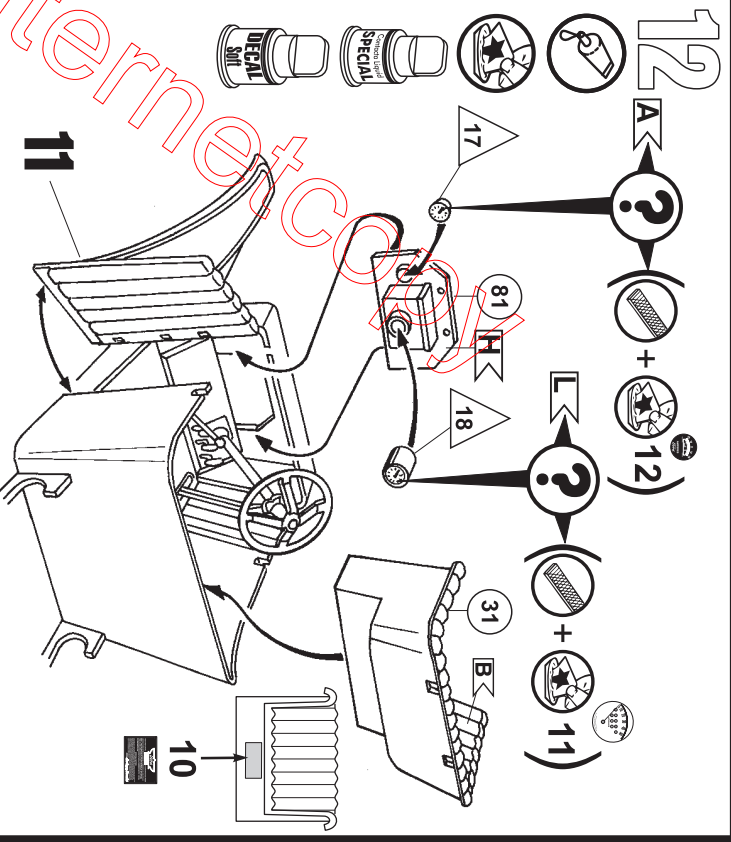
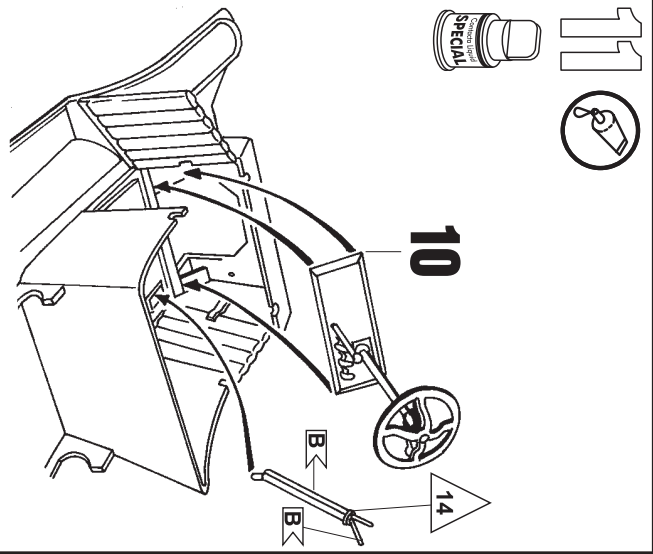
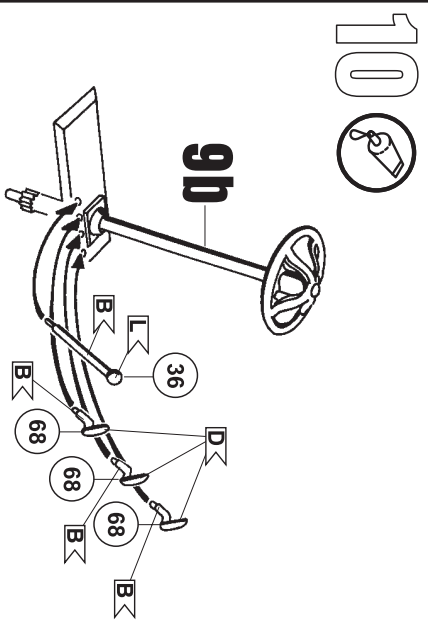
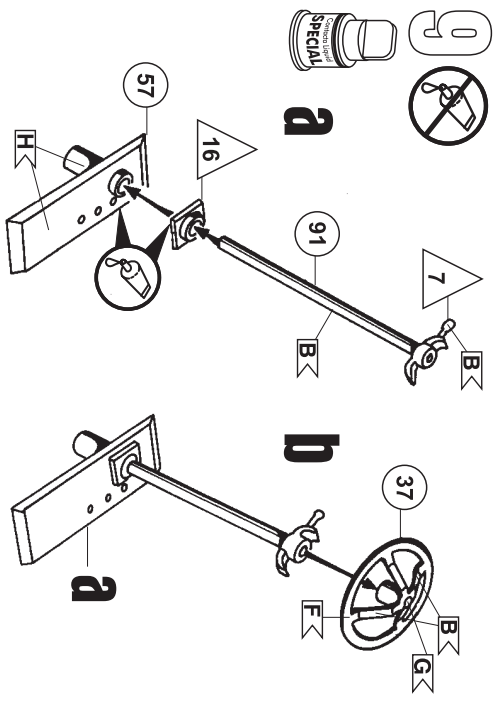


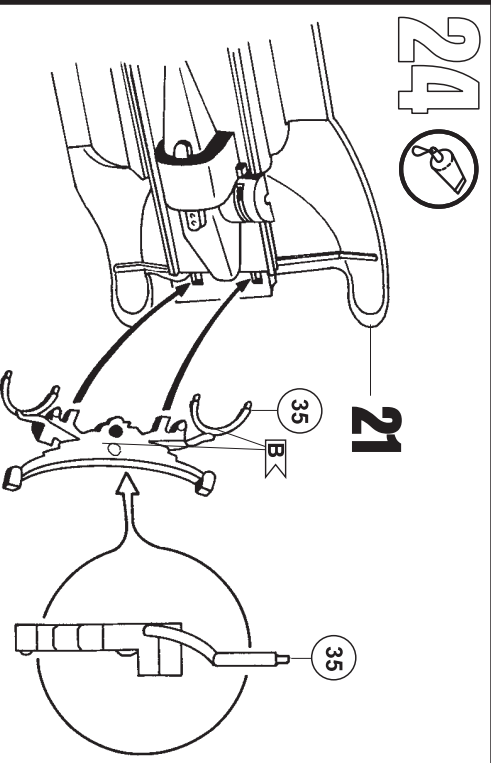
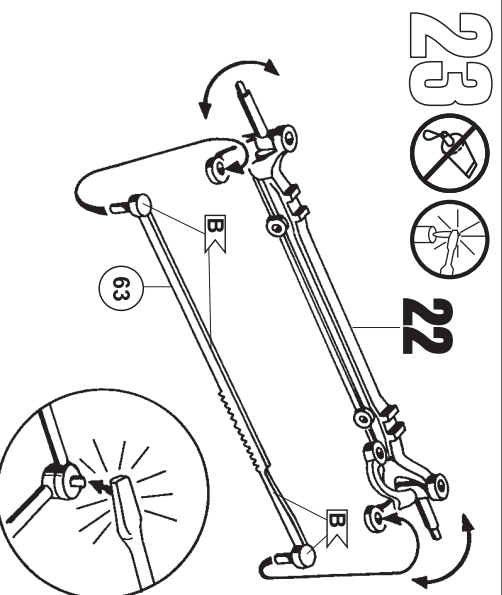
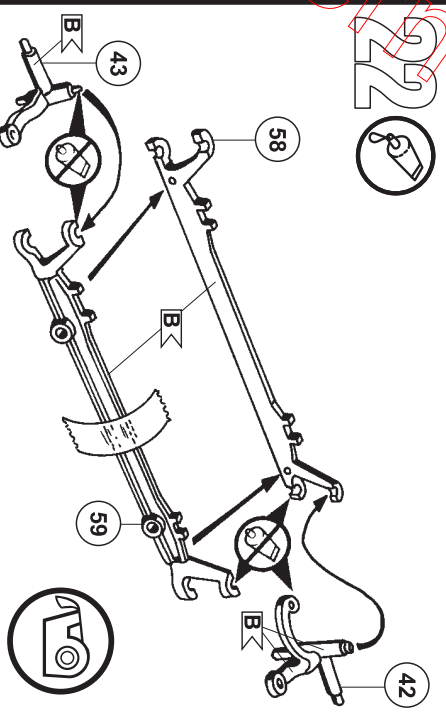
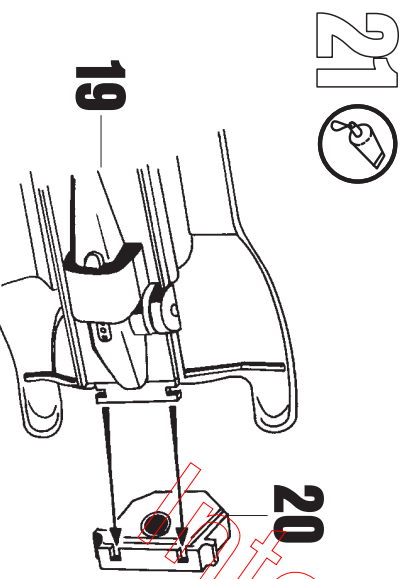
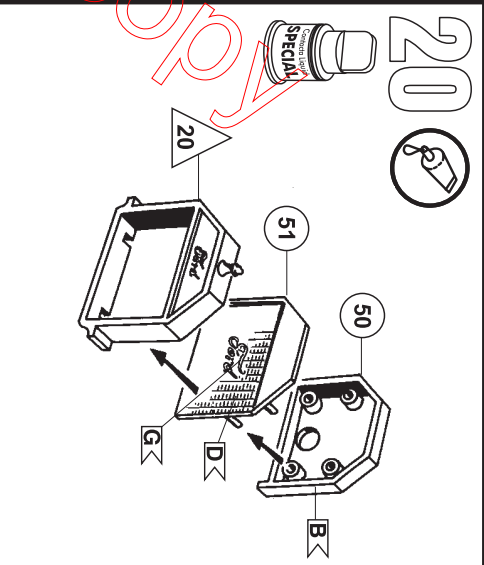
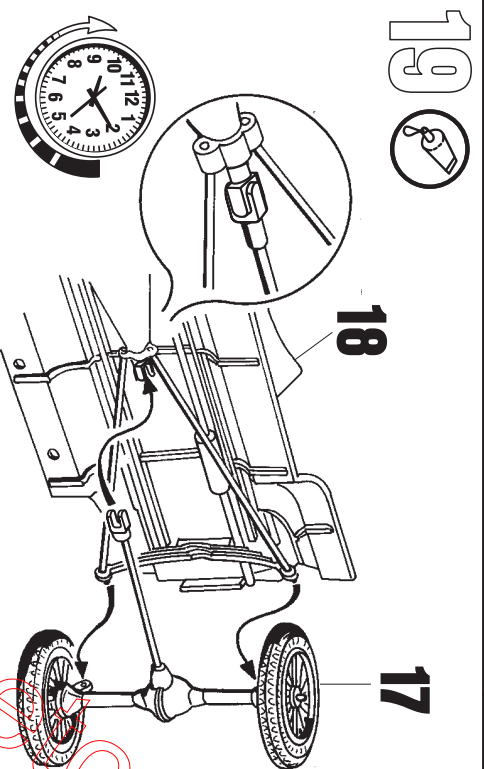
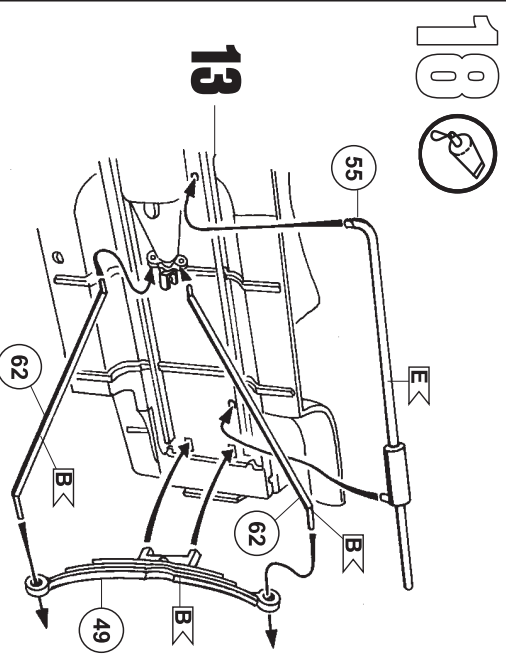
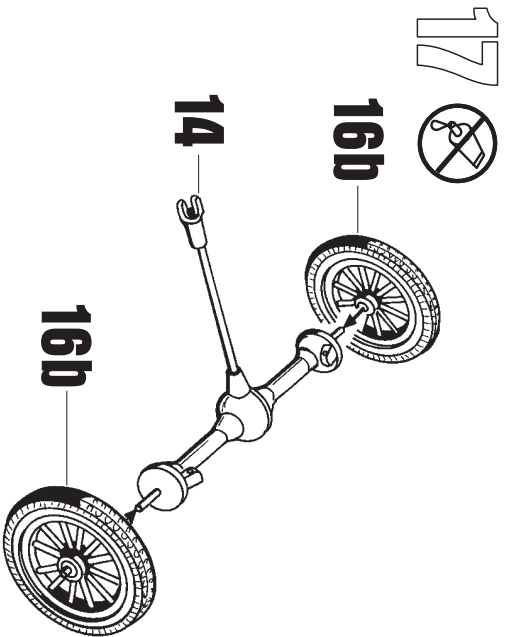
5X



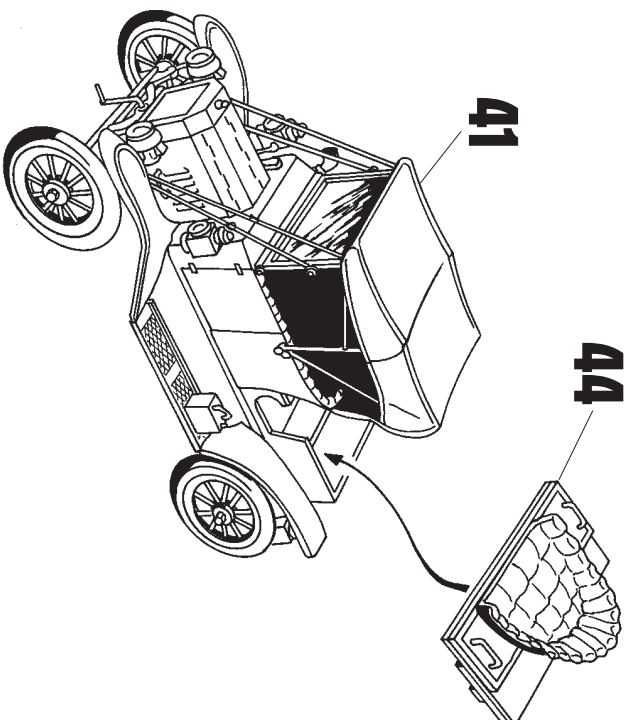
Nicht benötigte Teile
 Parts not used
 Pièces non utilisées
 Niet benodigde onderdelen
 Niepotrebne diely
 Неиспользуемые детали
 Ezer nem szükséges alkatrészek
 Niepotrzebne części







45



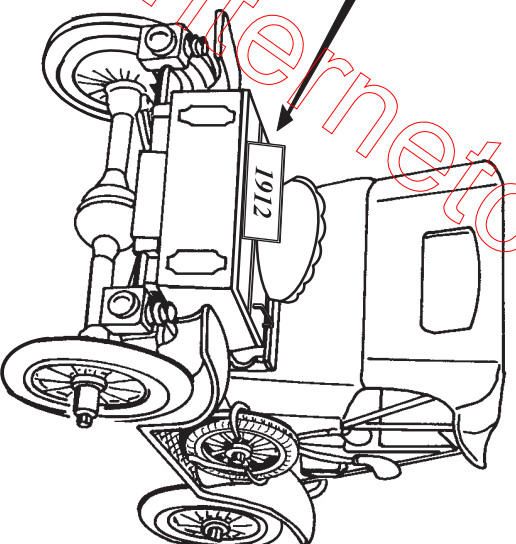
46



1912
Ford

93

94



Internetcopy