Zeitweise war iedes zweite Auto der

Welt mit dem Markenzeichen Fords,

seinem handgeschriebenen Namen in

einem blauen Oval, verziert, das man

gemeinhin "Pflaume" nannte. Dieses

Markenzeichen hatte Fords Ingenieur

Childe Harold Wills bereits bei der Fir-

mengründung entworfen. Zu Fords Im-

perium gehörten bald Maschinenfabri-

ken, Eisengießereien, Holzbearbei-

tung-, Glas-, Gummi-, Tuch-, Lack-

usw. -Fabriken, Gummiplantagen, Erz-

gruben, Kohlenbergwerke, Kokereien,

Waldungen, eine Flugzeugfabrik und

Ford-Autos nach Deutschland begann,

fanden sich für das auf amerikanische

Verhältnisse zugeschnittene Fahrzeug

Obwohl schon 1905 der Export von

vieles andere.



1903



1904



1909



Ford 1925 – heute

Der Name Henry Ford stand Jahrzehnte lang als Synonym für Fortschritt, nicht nur im Autobau.

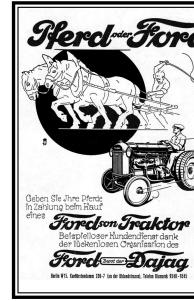
Nach ersten Experimenten mit Automobilen im Jahre 1896 gründete Henry Ford (geb. 30. Juli 1863, gestorben 8. April 1947) am 16. Juni 1903 in Detroit/USA seine Ford Motor Company. Noch im gleichen Jahr gründete

Ford Vertretungen in Berlin und Pommern. Zum ungekrönten König der Automobilbranche stieg er durch die Einführung der Fließfertigung bei dem ab 1908 gebauten Modell T (im Volksmund: "Tin Lizzy", zu deutsch "Blechliese") um 1913 auf.

Die Weiterentwicklung des arbeitsteiligen Taylorsystems wurde nach Ford als Fordismus bezeichnet. Eine radikale Reduzierung, Vereinfachung und Normierung der im Modell T verwendeten Fahrzeugteile und deren langfristige Verwendung ließ die Kosten und Preise erheblich sinken, so dass bis zur Produktionseinstellung 1927 die Rekordmarke von über 15 Millionen Exemplaren erreicht werden konnte.



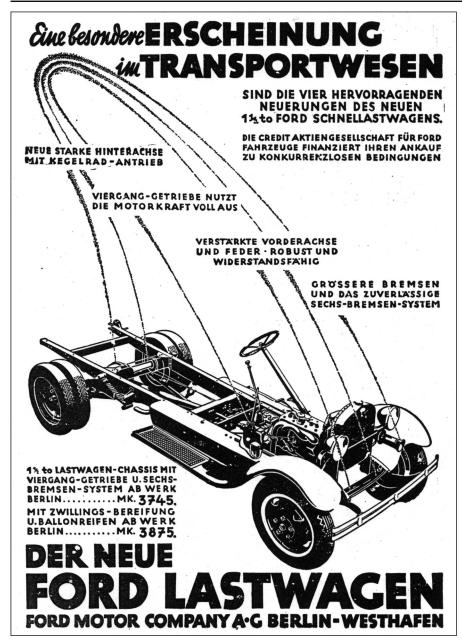
Ford-Werbung 1927



Ford-Werbung 1927



Ford Model T



Ford-Werbung aus Berlin



Ford Modell T 1926



1925

kaum Abnehmer; der Erste Weltkrieg sowie Einfuhrsperren unmittelbar danach, taten ein Übriges. Dagegen expandierte Ford in England, den Niederlanden und in Dänemark.

Über den sehr fortschrittlichen und dazu äußerst preiswerten 22-PS-Fordson-Schlepper (aus Dearborn/USA) gelang es Ford jedoch, sich in Deutschland einen Namen zu machen. Fordson (Fords Sohn) hießen Fords Traktoren, da sich in England Konkurrenten den Namen Ford für Traktoren hatten schützen lassen.

Fordson-Traktoren via Dänemark und halblegale Importe von Ford-Modell-T-Pkw und darauf basierenden Ford-Lkw über belgisches Besatzungsgebiet bei Aachen ebneten Ford ab 1923 den Weg nach Deutschland.

Der Versuch Fords, in Zusammenarbeit mit der Berlin-Burger Eisenwerk A.-G. in Hamburg eine Automobilmontagefabrik zu bauen, scheiterte an der Ablehnung des Hamburger Senats. Auch den Bemühungen, in Frankfurt am Main durch die Gebrauchswagen Vertriebs-G.m.b.H., eine Tochter der Deutschen Handelsgesellschaft m.b.H., Ford-Pkw, insbesondere aber Lieferwagen montieren zu lassen, waren kein Erfolg beschieden.

Mit der Gründung einer Niederlassung in Berlin, Unter den Linden 56, durch die dänische Ford Motor Company, Kopenhagen, (gegründet 1919, eine Tochter der englischen Ford-Dependance) startete Ford dann am 1. Dezember 1924 die Eroberung des deutschen Markts. Die deutsche Reichsregierung gestattete Ford, im Frühjahr und Herbst 1924 jeweils ein Kontingent von 500 Fordson-Traktoren einzuführen, zum Entsetzen der deutschen Produzenten, deren Fahrzeuge technisch veraltet und zu teuer waren.

Als zu erwarten war, dass die Einfuhrbestimmungen fallen würden, gründete die amerikanische Ford Motor Compay am 5. Januar 1925 eine Niederlassung in Berlin, die als Ford Motor Company A.-G. am 18. August 1925 ins Handelsregister eingetragen wurde. Zunächst bezog man komplette T-Modelle von den Ford-Montagebetrieben Amsterdam und Kopenhagen.

Der einsetzende Erfolg, wurde durch die zum Schutz der deutschen Automobilindustrie am 1. Oktober 1925 verhängten hohen Gewichtszölle auf Fertigfahrzeuge gefährdet. Um mit via Amsterdam eingeführten Fahrzeug-Bausätzen diesen Zoll umgehen zu können, richtete Ford ab dem 2. Januar 1926 ein Montagewerk in gemieteten Hallen am Berliner Westhafen ein (Berlin-Plötzensee, Westhafenstraße 1). Am 8. April 1926 verließ das erste T-Modell (11/22 PS) das Band. Schnell waren 350 Arbeiter beschäftigt. Für sie galt übrigens schon ab dem 1. Januar 1927 die 40-Stunden-Woche, die in der gesamten deutschen Metallindustrie erst ab Juli 1966 Allgemeingut wurde.

Die Berliner Kapazität lag bei 50 Fahrzeugen täglich. darunter auch 0,5-t-Lieferwagenaufbauten sowie Lkw-Chassis (1 t Nutzlast, 45 PS). Als der US-Autohersteller beschloss das T-Modell abzulösen, musste der Berli-



Ford A-Modell in Pritschen-Ausführung 1928



Ford 1930



Ford 1932



Ford 1936 - 1937 V8 Standard



Ford 1936 Eifel Lieferwagen



Ford 1937 V 8 Spezial Lieferwagen

ner Betrieb Ende August 1927 für elf Monate geschlossen werden. Das Nachfolgemodell war nach dem jahrelangen Beharren auf nur einem einzigen Typ noch nicht serienreif. In Deutschland waren 24 000 T-Modelle verkauft worden.

Am 20. August 1928 liefen endlich auch in Berlin der neue Ford-Pkw Typ A (auch mit Lieferwagenaufbau) sowie der Schnelllastwagen amerikanischer Bauart Typ AA (3,2-Liter-Vierzylindermotor, 13/40 PS, etwa 1,5 t Nutzlast) mit Kegelradantrieb und Vierganggetriebe vom Band. Aufgrund des niedrigen Kaufpreises bereitete Ford der etablierten Konkurrenz erhebliche Kopfschmerzen. Diese suchte mit allen rechtlichen und publizistischen Mitteln ("Deutsche kauft deutsche Wagen!") Ford zu schaden.

Die Leistungsgrenze des Berliner Betriebs war schon lange erreicht und trotz einiger Gelände- und Gebäudekäufe in Berlin-Plötzensee drängte Ford auf die Errichtung einer zweiten Fabrik in Süd- oder Westdeutschland. Dringend benötigte Ford dazu Kapital. Er erhielt es im Mai 1929 durch Einlagen der IG-Farben-Industrie A.G. im Gegenzug zu Kapitalspritzen Fords an die amerikanische IG-Farben-Tochter American IG Chemie Corporation. Als neue Produktionsstandorte waren Essen, Düsseldorf, Frankfurt a.M., Leipzig, Kassel, Magdeburg, Neuß und Regensburg im Gespräch.

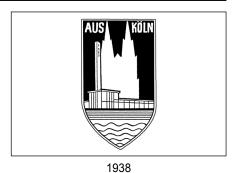
Das Rennen machte, nach anfänglichem Widerstreben des Oberbürgermeisters Dr. Konrad Adenauer, am 7. September 1929 die Stadt Köln a. Rh., da unter anderem hier Schiffe schnell aus Amsterdam anlanden konnten.

Trotz der Weltwirtschaftskrise legte Henry Ford am 2. Oktober 1930 den Grundstein für das neue Ford-Werk in Köln-Niehl, Henry-Ford-Straße, die Eröffnung erfolgte am 1. April 1931. Am 4. Mai verließ als erster Ford ein 2,5-t-Lkw Typ AA das Kölner Fließband. Dieses Lkw-Modell stand mit zwei standardisierten Rahmenlängen "kurz" und "lang" im Angebot. Besonders die Ausführung "lang" wurde für Omnibusaufbauten (23 Sitzplätze) genutzt. Weitere Merkmale: drei Vorwärtsgänge, Vierrad-Innenbacken-



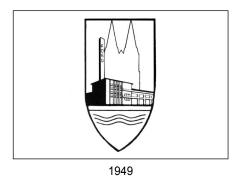


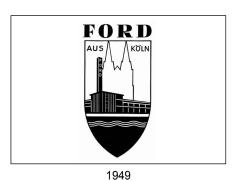
1938











1949





bremse durch Fuß und Handbremse, Schneckenantrieb. Angetrieben wurde er durch die gleichen Motorvarianten wie die Pkw/Lieferwagen-Typen A (13/50 PS-Vierzylindermotor amerikanischer Provinienz) bzw. Typs AF angeboten. Letzterer war mit bis 1933 mit einem Motor aus deutschen Zulieferwerken (mit kleiner Bohrung) ausgestattet, der 8/40 PS leistete. Sämtliche Ford-Vorkriegstypen glichen den amerikanischen Pkw- und Lkw-Vorbildern.

Trotz eines hohen Anteils deutscher Zulieferungen wurde den Ford-Wagen das "Qualitätsmerkmal", ein "rein deutsches Auto" zu sein, heftigst abgestritten. In diese Auseinandersetzung platze der Bankenkrach in Deutschland (13. Juli 1931), dessen Folgen auch bei Ford die Bänder kurzzeitig stillstehen ließen. Den Betrieb an der Spree hatte man am 15. April 1931 auf Ersatzteilfertigung umgestellt, die noch bis September 1936 lief.

Das Ford-Bauprogramm 1932 umfasste den neuen Pkw/Liefwagen-Typ B (13/50 PS), der mit seiner europäischen Motor-Version unter der Bezeichnung BF (40 PS) lief und auch als Ford Baby

bezeichnet wurde. Die Lieferwagenausführung trug etwa 0,5 t Nutzlast. Der zeitgleich entstandene Lastwagen erhielt analog dem Vorgänger die Typenbezeichnung BB (13/50 PS, 3,2-Liter-



Ford-Eifel-Zugmaschine Atrag 1939

Vierzylindermotor). Er blieb als BB-Leicht (1,5 t Nutzlast) bzw. BB-Lang (2,5 t Nutzlast) modifiziert bis 1939 im Programm.

Nach der Machtübernahme der Nationalsozialisten 1933 erhielt das B-Modell dem Zeitgeist entsprechend den Beinamen "Rheinland". Im September 1933 verließ ein kleiner 1-Liter-Ford-

Pkw (4/21 PS) das Kölner Werk, der den Namen "Köln" (Firmeninterne Bezeichnung: Typ 19 Y) bekam und als "Express"-Lieferwagen 0,6 t Nutzlast trug. Die Vierzylindermotoren wurden nun in Köln hergestellt.

Der scheinbare wirtschaftliche Aufschwung in Deutschland ermöglichte Ford 1934 eine Sanierung der Kölner Niederlassung, bei der seit der Weltwirtschaftskrise erhebliche Schulden entstanden waren. Mit Hilfe der amerikanischen und englischen Ford-Gesellschaften drängte man die IG-Farben aus dem Unternehmen. Um den Nationalsozialisten entgegenzukommen, setzte Ford am 1. Juni 1935 in Köln eine deutsche Führungsmannschaft ein. Ein neues 1-Liter-Pkw-Modell Ford Eifel (Typ 20 C, 34-PS-Vierzylindermotor) fand auch als geschlossener Kastenwagen großen Anklang.

Mit einem Achtzylinder-V-Motor (14/65 PS) war Ford 1931 in den USA hervorgetreten. Alternativ zum Vierzylinder konnte dieser Motor ab 1932 in ansonsten baugleiche Lkw- bzw. Pkw-Typen (Typ 18) eingebaut werden, die dann schlicht Ford V8 genannt wurden. Mit Hilfe des bekannten deutschen Konstrukteurs und Buchautors, dem Ingenieur Richard Bussien (> Voran), machte Ford in Köln 1934 den auf 75 PS Leistung gesteigerten V8-Motor "autobahnfest", das heißt, er wurde verstärkt, um die für Autobahnen benötigte Dauerleistung erbringen zu können. Am 16. August 1935 begann



Ford-Omnibus



Ford 1937 – 1939 V 8 Lkw

die die Kölner Serienfertigung. Eingebaut wurde der Motor in den Ford-V 8-Pkw, Typ 48 bzw. Typ 48-Spezial (ab 1937), dessen Lieferwagen-Versionen (1,5 t Nutzlast) und ab 1936 mit einer auf 90 PS (3,6 Liter) gesteigerten Leistung in dem 3-t-Lastwagen Ford V 8-51. Das Firmenemblem erhielt nun den Zusatz "Deutsches Erzeugnis".

Mit der eigenständigen Weiterentwicklung des V 8 Motors und dessen Produktion war der Weg der Ford-Werke in Deutschland vom reinen Montagebetrieb zur eigenständigen Automobilfabrik abgeschlossen. Gleichzeitig startete der von der Reichsregierung zur Devisenbeschaffung erwünschte Export der Ford-Fahrzeuge. Ford-Köln belieferte nun Belgien, Spanien, Österreich, Rumänien, Skandinavien, die Tschechoslowakei und Ungarn, später folgte auch Südamerika.

Ein wichtiges Verkaufsargument von Ford war die Einführung des Motor-Austauschsystems in Deutschland im Jahre 1936. Die Standzeiten bei Motorschäden konnten so erheblich reduziert werden. Um die Motoren aus dem Motorraum herausheben zu können, bekamen die Fahrzeuge erstmals eine nach dem Fahrerhaus zu öffnenden durchgehende Haube. Der Devisenmangel ließ die Reichsregierung "heimische Treibstoffe" propagieren. Ford reagierte 1936 darauf mit dem Einbau



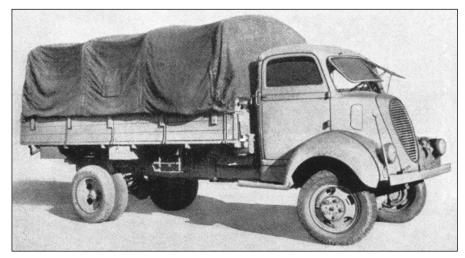
Ford 1939 - 1941 G 917 T V 8



Ford-Omnibus G 087 T Baujahr 1940 mit Holzgas-Generator



Ford 1939 G 917T-V 8



Ford baute 1943/44 auch den Allrad-Frontlenker Typ G 198 TWA 1



Ford 1939 V-3000-S Kipper G 987 mit Imbert-Holzgasgenerator



Ford 1942 V-3000-S mit Imbert Generator

von speziellen Verbrennungsvorrichtungen. Während die BB-Langpritschenwagen und Kipper für den Betrieb mit Flaschengas eingerichtet wurden, erhielt der Sattelschlepper einen Imbert-Holzgas-Generator.

Mit der völligen Umstellung der Produktion auf deutsche Materialien zum 1. Februar 1936 kam bald die langersehnte offizielle Anerkennung der Ford-Wagen als "Deutsches Erzeugnis". Neben der Bestätigung des Werberats der deutschen Wirtschaft vom Januar 1937 folgte im Juni 1937 die des Oberkommandos des Heeres und im September die des Reichs- und Preußischen Wirtschaftsministers. Nun war es auch deutschen Behörden nach langem Verbot erlaubt, Fords Erzeugnisse zu kaufen. Im Herbst 1937 reservierten sich die amerikanischen Ford-Werke die "Pflaume" ausschließlich für ihre eigenen Produkte, so dass ein vom Kölner Ford-Finanzchef entworfenes neues Markenzeichen mit der Ford-Fabrik und dem Kölner Dom zum Zuge kam. Erst 1968 fand man zu der Pflaume zurück.

Schon bei der Einführung des Ford Eifel hatte Ford geplant, zusätzlich ein neues Werk in Berlin-Johannisthal neben den Werken der Firma Ambi-Budd zu errichten. Man wollte hier Lastwagen montieren, langfristig mit dem Ziel, die Lastwagenfabrikation von Köln nach Berlin zu verlagern. Ambi-Budd fertigte unter anderm auch für Ford Ganzstahlkarosserien. Nach einem Intermezzo mit den > Stoewer-Werken in Stettin, die Ford 1936 übernehmen wollte, wurde die Pkw-Montage 1937 nach der Stillegung des Ford-Werks am Westhafen in einer Fabrik neben Ambi-Budd aufgenommen. und Gräf & Stift !!! (ändern da sehr durcheinander).

Die Ford-Lkw hatten sich in der 3-t-Klasse durch ihre Robustheit 50 Prozent der Zulassungen erobert, selbst die "Wehrmacht" schätzte die Ford-Lkw. Da man der Nachfrage nicht nachkam, kam es 1938 zu einer Geheimaktion, bei der 1500 aus den USA importierte amerikanische Ford-Lkw (Typ 817 T) für die "Wehrmacht" in geheimer Nachtarbeit in Köln-Niehl montiert wurden. Die Ford-Typenbezeichnungen lasen sich wie folgt: G bedeutete Germany, die erste Zahl gab das

Baujahr an (8=1938, 9=1939, 0=1940, 1=1941 etc.), die nächste Zahl bezeichnete den Motortyp, die letzte den Radstand. Ein T steht für Lkw (Truck), B für Omnibus (Bus), C für Lieferwagen (Commercial vehicle), D nur für Inland (Domicile) bestimmt.

Den Plänen, noch stärker an der deutschen Aufrüstung zu verdienen, versetzte das 1938 in Brandenburg von Opel eröffnete Lkw-Werk einen schweren Schlag. Eine weitere Benachteiligung stellte der Ende 1938 verkündete Schell-Plan zur Typenreduzierung der deutschen Automobilindustrie dar. Zwar wurde Ford gestattet, neben dem sogenannten Haupttyp, einem 3-Tonner mit Ottomotor, auch noch einen 1,5-Tonner auf den Markt zu bringen, doch sollte die Zahl der Pkw-Typen deutlich reduziert werden. Für die Produktion dieses einen Typs, den Ford Taunus, legte man am 2. Januar 1939 den Grundstein für eine weitere Fabrik, wiederum in Berlin-Johannisthal und in der Nähe des Ambi-Budd-Werks.

Als Neuerung auf dem Lastwagen-Sektor brachte Ford 1939 die Dreitonner-Typen G 987 T (50 PS, 3,2-l-Vierzylindermotor) und G 917 T (V 8, 3,6 Liter, 90 PS) heraus, die eine ovale Kühlerform erhielten. Ab 1941 trug dieses Fahrzeug mit einer 3,9-Liter-V 8-Maschine (95 PS) die Bezeichnung G 997 T.

Zum 1. Juli 1939 deutschte man auch den Firmennamen ein: Ford-Werke AG., Köln. Da die Nationalsozialisten darauf bestanden, insbesondere der Mitaktionär Hermann Göring Werke (seit 1938), dass die Firma nur noch von Deutschen geleitet wurde, entließ man den Dänen Erhardt Vitger, der eben erst in die Geschäftsführung aufgenommen worden war. Die Hauptverwaltung beabsichtigte man ebenfalls nach Berlin zurückzuverlegen, was durch den Beginn des Zweiten Weltkriegs vereitelt wurde.

Während des Zweiten Weltkriegs standen die deutschen Ford-Lkw nahezu identischen Fahrzeugen auf Seite der Alliierten gegenüber. Die Pkw-Fertigung lief bis 1942 langsam aus. Stattdessen rollten von der > Auto Union entwickelte "schwere geländegängige Einheits-Pkw" und ab 1940 Kübelwa-



Für den Überfall der UdSSR stellte Ford das Halbkettenfahrzeug "Maultier" her ³



Ford Werbung 1941



Ford-Werbung 1942



Auch während des Krieges wird an der technischen Vervollkommnung unserer Fahrzeuge weitergearbeitet.

Die beim kriegsmäßigen Einsatz der Wagen gesammelten Erfahrungen werden sofort ausgewertet. In harten Prüfungen jedoch müssen sich erst alle "Änderungen" als "Verbesserungen" bewähren, denn FORD-Wagen sollen nach dem Kriege noch besser sein!

FORD-WERKE AG. KÖLN/RH.

gen (Kfz-69) für die "Wehrmacht" vom Band.

1940 erhielten die Kölner Ford-Werke die Gewalt über die eroberten Montage-Niederlassungen in Holland (Werk Antwerpen), Belgien und Frankreich (Werke Asnières, Poissy und Bordeaux). Die in Paris (Werk Poissy) erbeuteten Werkzeugmaschinen, die Auto Union erhalten sollte, brachte man nach Paris zurück. Dem Geschäftsführer Robert H. Schmidt wurde die Verwaltung und Umstellung der okkupierten Werke auf Lkw-Produktion befohlen. Auch das Werk der Ford-Romana in Bukarest, eine Gründung der Kölner Ford-Gesellschaft, wurde integriert. 1942 bot die deutsche Heeresleitung den Ford-Werken an, in den eroberten Gebieten im Osten ein neues Lkw-Werk zu bauen, wozu es jedoch nicht mehr kommen sollte.

Ein neuer geländefähiger Dreitonner erschien 1941 unter der Bezeichnung V 3000 S (S ist hier Standard/Straßenversion) bzw. B 3000 mit zwei verschiedenen Motorvarianten (intern G 188 TD, 3,2-Liter-Vierzylinder-Motor, 50 PS bzw. G 198 TS, V-8-Zylinder, 3,9-Liter, 95 PS) auf den Kriegsschauplät-

zen. Bei den Holzvergaserversionen wurde das firmeninterne S-Kürzel (Standard) durch ein G ersetzt. Eine weitere Entwicklung stellte der Typ V 3000 A (G 198 TWA, 3,9-Liter-V 8-Motor, 95 PS) mit Allradantrieb (A) für die Wehrmacht (W) dar.

Ab Herbst 1942 entwickelte Richard Bussien die Dreitonner weiter zu den Typen G 388 TS (3,2-Liter-Vierzylinder, 50 PS) und G 398 TS (V 8-Motor, 3,9 Liter, 95 PS). Nach Vorbild des amerikanischen Ford-COE-Typs (cab over engine) verließen 1943/44 auch noch Frontlenkertypen die unter deutscher Leitung stehenden Ford-Werke. Von einem Auftrag der "Wehrmacht", Lkw für die Eroberung der UdSSR mit Kettenantrieb auszustatten (Typ Maultier), der auch an Opel, Klöckner-Humboldt-Deutz (> Deutz, > Magirus) und Daimler-Benz (> Mercedes-Benz) ging, erhielt Ford den Löwenanteil. Insgesamt baute Ford 14000 dieser Fahrzeuge (Typ V 3000 S/SSM). 1000 weitere lieferte das besetzte Werk Asnières.

Der Berliner Helmuth Butenuth (vor dem Zweiten Weltkrieg Konstrukteur bei > Hanomag), experimentierte während und nach dem Zweiten Weltkrieg mit Dampf-Motorkonstruktionen in Ford-Lastkraftwagen (> Econom).

Die Auftragslage ließ die Arbeitszeit auf 44 Stunden und mehr anschnellen. Aus Italien wurden Arbeiter angeworben. Ford profitierte zudem von Kriegsgefangenen und Sklavenarbeitern, deren Belegschaftsanteil von 1940 bis 1945 auf über 40 oder gar 50 % stieg (bis dato ohne Entschädigung). Als die Allierten-Front näherrückte, verlagerte man die wichtigsten Maschinen in den Umkreis, sogar in Höhlen im Sieg- und Aggertal. In den letzten Zügen liegend, traf der Krieg auch das Ford Werk; nach Schäden durch amerikanische Bombenangriffe zerstörten deutsche Geschosse auf dem Rückzug große Teile des Betriebs (1967: 1 Million Dollar Schadensersatz).

Als erstes deutsches Automobilwerk erhielt Ford-Köln die Genehmigung zur Produktionsaufnahme von den Alliierten. Doch erst am 8. Mai 1945, dem Tag der Kapitulation des "Tausendjährigen Reiches" und acht Tage nach Produktionsbeginn bei > Büssing, verließen wieder Dreitonner (G 388 T) wahlweise mit 52-PS-Vierzylinder- oder 90-PS-V8-Zylinder-Motor das Kölner



Materialeinsparung war das Ziel, "entfeinerte" Kotflügel und kleine Scheinwerfer in der Kriegsproduktion

Werk, bis Jahresende waren es 2443 Wagen.

1948 folgten den Kriegsmodellen im wesentlichen unverändert aber mit neuem Namen der Dreitonner Typ



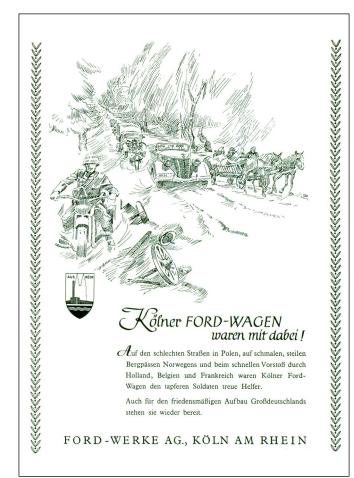
Ford-Werbung 1941

"Ruhr" mit 52 PS (1,5-t-Nutzlast) und der Schnellastwagen Typ "Rhein" mit 95 PS (V 8, 2 t Nutzlast). Besonders die in West-Deutschland stationierten Besatzungsbehörden erhielten Ford-Omnibusse auf Frontlenkerfahrgestellen (G 798 B, 25 Sitze und G 790 B,

33 Sitze) mit dem 95-PS-V8-Aggregat. Beide wurden auch für Spezialaufbauten angeboten. Eine Luxus-Omnibus-Version enstand anfang der fünfziger Jahre bei der Nordwestdeutschen Fahrzeugbau G.m.b.H. (> NWF), Wilhelmshaven. (1951–1953) Stromlinien-



Ford-Frontlenker-Omnibus der Deutschen Post 1948



Ford war dabei



und teilte das Schicksal

bus von Focke UNO wann gegründet: Unter Verwaltung der UNO. Direktor Vitger

Als Folge der Aufteilung Berlins und des beginnenden Kalten Krieges wurde das Werk in Berlin-Johannisthal am 31. Dezember 1947 geschlossen. Ford lehnte anschließend alliierte Entschädigungspläne für die Kriegsverluste ab, die Ford-Produktion sollte gesplittet werden: Ford-Lkw aus Köln und Ford-Pkw aus dem Wolfsburger > Volkswa-

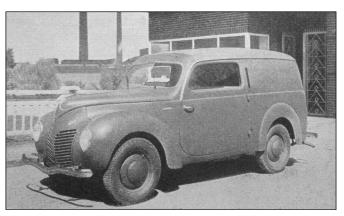
gen-Werk. Lediglich vorübergehend bezog man aus Wolfsburg Karosserien für den Buckel-Taunus, gepresst auf Pressen, die man mit sowjetischer Erlaubnis aus dem alten Westhafen-Werk geholt und in Norddeutschland zwischengeparkt hatte.

Am 1. Oktober 1948 lief auch die Pkw-Produktion (Typ Taunus, 1,2-Liter-Vierzylinder, 34 PS) wieder an, dessen Lieferwagen-Versionen (0,525 t Nutzlast) als Kastenwagen, Station Wagon und Kombi nun von Fremdfirmen stammten. 1949 kam der Schnell-Lastwagen Typ G 38 T Spezial für 1,5 – 2 t als Kasten- und Pritschenwagen mit dem bewährten 52-PS-Vierzylinder auf den Markt. Kurz darauf steigerte man die Motorleistung des Vierzylinders auf 57 PS

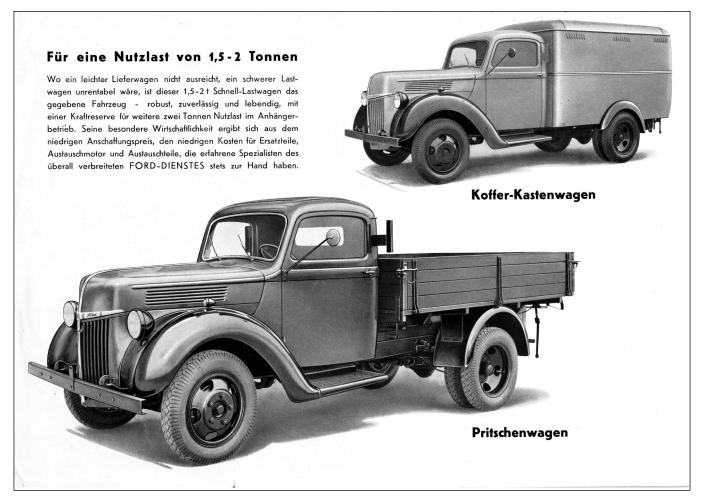
Der 1952 auf den Markt gebrachte Ford Taunus 12 M (Meisterstück) mit einem 38-PS-Vierzylindermotor besaß bereits die moderne selbsttragende Pon-



Der Ford Taunus verlies das Kölner Werk von 1948 bis 1952



Ford 1950 Kastenwagen Typ Standard 1



Prospektseite 1949 ¹



Der Ford-NWF-Bus erregte 1950 wegen seines Designs großes Aufsehen



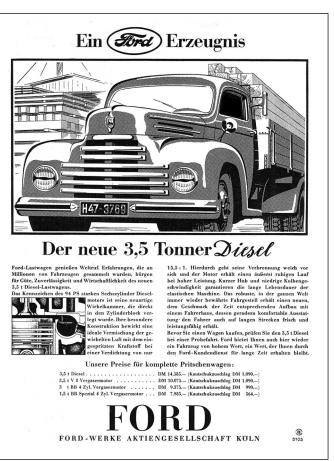
Ford-Omnibus mit Aufbau der NWF 1951

tonform. Ihn gab es vereinzelt als Pickup und serienmäßig als Kombi (ca. 0,6 t Nutzlast), ebenso wie die meisten Nachfolgemodelle aus Köln bis zum heutigen Tag.

1951 erhöhte Ford die Nutzlast seiner Lastkraftwagen. Der Dreitonner "Rhein" mutierte zum Dreieinhalbtonner und der Schnellastwagen entwickelte sich zum ausgewachsenen Zweitonner. Die Grund-Typenbezeichnungen änderten sich ebenfalls und drückten die Nutzlastangabe in kg aus: FK 2000 (G 38 T spezial), FK 3000 (Ruhr G 388 T) und FK 3500-V 8 (Rhein 51 G 398 T) bzw. dessen Allrad-Variante FK 3500 V 8 A (G 398 TA) (FK stand für Ford Köln).

Neu war 1951 auch der erste Ford-Lkw FK 3500 mit Dieselmotor (FK 3500 D) bzw. der gleichnamige Omnibus, die intern G1Y8T hießen. Bei dem 94-PS-Sechszylinder-Selbstzünder-Aggregat (Wirbelkammer-Verfahren) handelte es sich um den Hercules-Diesel aus den USA, der bei der Süddeutschen Bremsen A.-G. in Lizenz gefertigt wurde. Als erster deutscher





Ford-Werbung 1950 ¹

Ford-Werbung 1951 ¹







1950 – 196x

10.05.1951 - 615 834

1976 – 2000

Lkw erhielt er ein synkronisiertes Getriebe (2. bis 4. Gang). Kuppeln mit Zwischengas entfiel fast völlig. Was ist der Dreitonner G1Y9B Lkw und Omnibus, 1953: G1Y7B und G1Y7B/a.

Insbesondere auf die Bedürfnisse der Bauwirtschaft ausgerichtet offerierte Ford ab April 1952 (nicht erst 1953 ??) den 3,5-t-Diesel mit Allradantrieb (FK 3500 DA, G 1 Y 8 T A). Dieses Fahrzeug war in der Folgezeit als Kipper recht verbreitet. Für den Export der Allrad-Version bot Ford auch eine Ausführung mit V 8-Vergasermotor an. "Flaggschiff" des Ford-Programms wurde 1953 der Viertonner FK 4000 V 8 und sein Dieselpendant FK 4000 D

(90 PS, 4080 ccm). Das V 8-Aggregat leistete nun 100 PS. 1954 legte Ford mit den Typen FK 4000 S/D und FK 4000 S/DL (langes Fahrgestell) eine optisch und leistungsmäßig überarbeitete 4–4,5-Tonner-Serie auf. Der leistungsgesteigerte Sechszylinder (4462 ccm) von 95 PS Leistung bzw. das V-8-Vergaseraggregat war in das Ganzstahl-Fahrerhaus zurückverlegt und ermöglichte dadurch eine kürzere Haube, sowie längere Aufbauten.

Die neuentstandene Bundeswehr und auch die übrigen Nato-Truppen erhielten 1955 eine spezielle Ford-3-t-Militärversion (G 398 SAM) mit dem schon im Zweiten Weltkrieg verwendeten 3,9l-V 8-Motor. Wegen seines Motorgeräuschs nannte man das Fahrzeug "Nato-Ziege". Von 1957 bis 1961 lieferten die Kölner etwa 8 000 Fahrzeuge.

Die Reihe der 3- und 3,5-Tonner ergänzte seit der Frankfurter Automobil-Ausstellung im März 1953 ein Ford-Transporter Typ FK 1000 (G 13). Seine Konstruktion stammte von Dr. Alfred Haesner, demselben Konstrukteur, der zuvor den > VW-Transporter auf die Räder gestellt hatte. Im Gegensatz zum VW-Bully mit Heckmotor war beim Ford FK 1000 die 1,2-Liter-Maschine (38 PS) des Ford-Taunus 12 M vorn im Fahrerhaus eingebaut. So konnten nur zwei Sitze in der Kabine untergebracht



Ford-Werbung 1952 ¹



Ford-Werbung im Oktober 1954 ¹



Einer der vielen Sonderaufbauten: Löschfahrzeug (LF 8) der Firma Lowis aus Hülshoven auf 2-t-Chassis Baujahr 1951 ¹



NWF-Omnibusaufbau auf 2-t-Ford-Chassis 1952 $^{\rm 1}$



"Nato-Ziege" war der Spitzname des Bundeswehr-Lkws von Ford Typ G 398 SAM

Rraftvoll anspruchslos wirtschaftlich FK 4500 4 ½1-120 PS FK 3500 3 ½1-120 PS FK 2500 2 ½1-80 PS

Für alle Zwecke • Für jeden Aufbau • Sie müssen diese FORD-Lastwagen fahren, um ihre Vorteile zu er-fahren!

FORD AM BALLINDAMM MOTOR COMPANY GMBH Hamburg-Altona · Ruhrstr. 63 · Tel. 431212

Ford FK-Typen



Ford-Fahrgestell von 1955

werden, doch dafür besaß man eine durchgehende Ladefläche bis zum Heck und konnte 0,25 t mehr laden. Die Höchstgeschwindigkeit des seinerzeit stärksten Eintonners betrug 95 km/h. Es gab den FK 1000 als Pritschen-, als Kastenwagen, als Kombi, als Wochenend- und Camping-Fahrzeug und unter der Bezeichnung FK 1000 Spezial als Omnibus (8 Sitze). Die Karosserie lieferte bis zur Errichtung eines eigenen Preßwerkes 1955 die Heilbronner Firma > Drauz, die Endmontage fand in Köln statt.

Nachdem Ford 1954 den Absatz an Liefer- und Lastwagen um fast 100 % steigern konnte, brachte man ab April die weiterentwickelten Ein-Tonner FK 1000 und FK 1000/1,5 (G 4 B) auf den Markt. Bessere Zugänglichkeit ermöglichte nun der hinter die Vorderachse, zwischen Fahrer- und Beifahrersitz ver-1,5-Liter-Vierzylindermotor (55 PS) aus dem Pkw Ford-Taunus 15 M. Damit durchbrach Ford das Prinzip, leichte Nutzfahrzeuge mit Klein- oder Kleinstmotoren auszurüsten und ihre Wirtschaftlichkeit auf Langsamkeit, geringe Beschleunigung und Berg-Empfindlichkeit zu gründen.

Die gleiche Maschine erhielt ab Januar 1958 ein neuer Ford-Transporter: der Typ FK 1250 (1,25 t Nutzlast). Im November 1960 verließ der 100 000ste FK 1000 das Kölner Werk.

Sinkende Nachfrage und das nicht mehr zeitgemäße Design veranlassten Ford, 1955 mit einer völlig neu konstruierten Lkw-Modellreihe aufzuwarten. Das aus dem zeitgenössischen Pkw-Bau hinreichend bekannte "Haifisch-Maul" fand seinen Widerhall in der Gestaltung der Ford-Lkw-Typen FK 2500, FK 3500 und FK 4500. Jedoch nicht nur die Fahrzeugkabinen und Hauben waren vollkommen umgestaltet und wind-



Ford Frontlenker-Fahrerhaus

schnittiger geworden, sondern Ford trat auch mit einer neuen Motorenentwicklung auf den Plan. Die Kölner bekannten sich zu dem von Professor Dr. Hans List (1896-1996) entwickelten schlitzgesteuerten ventillosen Zweitakt-Wirbelkammer-Diesel-Motor mit Frischluft-Gebläse-Umkehrspülung (indirekte Einspritzung) (> Krupp), was zugleich das Ende der Hercules-Diesel bedeutete. Zur Auswahl standen fortan zwei verschiedene Zweitakt-Diesel: ein V-Sechszylinder (4195 ccm) mit 100 PS im FK 3500 und 120 PS im FK 4500 und ein 80-PS-V-Vierzylinder (2797 ccm) im FK 2500. Weiterhin erhielt man den bewährten 3,9-l-V 8-Viertakt-Vergasermotor mit 100 PS Leistung. Eine Besonderheit zeichnete die Allradversion des FK 4500 aus: eine sich nach Bedarf automatisch zu- und abschaltender Vorderachsantrieb.

Trotz der erwiesenen Belastbarkeit der Ford-Zweitakt-Dieselmotoren nahm die Kundschaft das "Motorenexperiment" nicht in erwartetem Maße an. Der gewünschte Verkaufserfolg blieb aus, der Absatz schleppte sich lustlos dahin.

1961 gab das Kölner Ford-Werk sein Lkw-Geschäft auf und konzentrierte sich fortan auf den Lieferwagenmarkt. Hier war allerdings die Konkurrenz groß. Neben dem allmächtigen VW-Transporter (> Volkswagen) versuchten schon jahrelang auch > Goliath, > Gutbrod, > DKW und > Tempo, sich Marktanteile zu sichern.

Ab Januar 1961 erhielten die Kölner Ford-Transporter die neue Bezeich-

nung: Taunus Transit (kurz TT). Die Typenbezeichnungen TT 1000 und TT 1250 gaben in etwa die Nutzlast an. Eine kleinere Version TT 800 ergänzte die Palette im April 1962. Im September 1963 kam als letzte Neuerung eine zwillingsbereifte Leichtlastwagen-Version TT 1500 (17 M-Motor: 1,7-Liter-Vierzylinder, 60 PS) für 1,5 t Nutzlast hinzu. Im Gegensatz zu den bisherigen Typen besaß der TT 1500 einen Preßstahl-Kastenrahmen statt einer Rahmen-Bodenanlage aus Stahlblech.

1965 beendete Ford in Deutschland die Nutzahrzeugproduktion, abgesehen von den allfälligen Kombiversionen auf Pkw-Basis.

Ende 1965 ersetzte ein völlig neu konzipierter Ford Transit die FK-Baureihe. Der neue Kurzhauber mit Nutzlasten zwischen 0,6 und 1,75 t war in den englischen Ford-Werken von einem deutsch-englischen Team entwickelt worden und stellte somit die erste europäische Gemeinschaftsentwicklung dar. Die Fertigung für Deutschland erfolgte unter Regie der Kölner Ford-Werke im belgischen Zweigwerk Genk. Unter einer Kurzhaube verbargen sich aus dem Pkw-Bau übernommene Vierzylinder-V-Benzinmotoren. Zur Wahl standen anfangs ein 1,2-1-Treibsatz mit 45 PS, das bereits 1966 von einem 1,3-l-Aggregat mit 50 PS abgelöst wurde, wei-



Urmodell des Ford-Transporters 1952 oder 1951



Ford 1953 – 1965 Transit FK 1000 mit Zweifarb-Lackierung Ford



Ford 1953 – 1965 Transit FK 1000 (1960) mit Zweifarb-Lackierung F



Ford Consul Turnier 1700 V4 von 1972





Den Ford Escort Turnier 1100 S gab es von 1968 bis 1974



Ford 17 M Turnier 1967



Ford Taunus 12 M Zweitür-Kombi von 1962 bis 1966



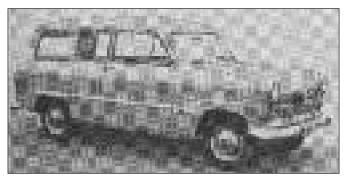
Ford Taunus 20 M Turnier 1966



Ford Taunus 12 M Kombi 1957 bis 1962



Der Ford 17 M P3 wurde im Oktober 1960 vorgestellt



Den Ford Taunus 12 M/15 M lieferte man von 1953 bis 1957 aus



Ford 1957 Taunus 17 M Kombi

terhin eine 1,5-l-Maschine mit 60 PS und ein 1,7-l-Motor mit 65 PS. Die Dorset genannten Triebsätze stammten aus Dagenham. Eine von den Fried. > Krupp Motoren und Kraftwagenfabriken angestrebte internationale Kooperation mit gemeinsamem Vertrieb vom Transit bis zum Muldenkipper und zur Komplettierung der in Dagenham

gefertigten Ford-Serie-D-Fahrzeuge in Essen scheiterte 1966.

1971 erhielten die Transit neue Typenbezeichnungen, die ein Zehntel der Nutzlast benannten: FT 75, FT 125; FT 150, FT 100, FT 130 und FT 175. Neu war ein 2-l-Motor mit 75 PS. Im April 1972 erhielt der Transit einen 2,4-l-Vierzylinder-Diesel mit 51 und 62 PS,

was aus Platzgründen zu einer etwas längeren Motorhaube und einem Rechteck-Kühlergrill führte. Mit dem Transit Baujahr 1978 erhielten die Transporter-Modelle wieder eine einheitliche Karosserieform. Die nun verwendeten Vierzylinder mit 1,6 und 2 Liter Hubraum leisteten nunmehr 65 bzw. 78 PS, das 2,4-l-Dieselaggregat 62 PS.

Ermöglicht durch den Beitritt Großbritanniens zur Europäischen Gemeinschaft versuchte Ford ab Herbst 1973 erneut, mit Lkw aus britischer Produk-



Ford Taunus Turnier 1978



Ford Granada Turnier GLS 1977



Den Ford Taunus 12 P 4 Kombi



Ford Escort Turnier 1978



Ford Fiesta 1977 etwa



Ford Fiesta



Ford 1975 Granada Turnier



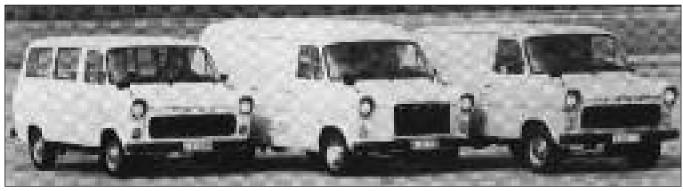
Ford Taunus XL Turnier 1300 von 1974

tion in Deutschland Fuß zu fassen. Den leichten Stadt-Lkw der Serie A (3,75 und 5,6 t zGG) und der mittelschweren N-Serie (7 und 14,5 t zGG), folgte 1975 die Markteinführung der aus den USA stammenden H-Serie (Beinamen: Transcontinental) mit 273-, 308- und

340-PS-Cummins-Reihensechszylinder-Dieselmotoren, die in Amsterdam montiert wurde. Die Fahrerhäuser der 16- und 22-Tonner stammten von der französischen Firma Berliet.

1977 stellte Ford eine völlig neue Transit-Generation vor, lao 1978 6

39. Auch die übrige Modellpalette wurde 1978 erneuert, die N-Serie im Modelljahr 1979. Der Transcontinental wurde ebenfalls überarbeitet. Ihn trieben nun aufgeladene 14-l-Sechszylinder-Aggregate ("Euroformel") mit 244 PS, 274 PS, 320 PS und 352 PS.



Ford Transit Palette 1975



Ford Cargo 1987 etwa



Ford Transit Pritsche 1978



Mit einem europäischen Programm versuchte Ford 1982 wieder in den deutschen Nutzfahrzeugmarkt einzusteigen



Ford Transit 1978



Ein Ford A 0509 von 1975



Ford N 1414 von 1975

Nachdem 1981 das Amsterdamer Werk schloss, wurde der Transcontinental noch bis Ende 1983 in Großbritannien von der Sandbach Engineering Co. (ex Foden Ltd., Sandbach) im Ford-Auftrag gefertigt.

1981 probierte es Ford nochmals mit der in England entwickelten Cargo-Typenreihe von 6 bis 15 t GG mit vier Dieselmotoren (werksinterne Bezeichnung Dover): einem Vierzylinder und drei Sechszylindern mit 80, 113, 121 und 150 PS. Der Ford Cargo ersetzte die in Deutschland relativ erfolglose D- und N-Serien.

Zum 1. Juli 1986 schlossen Ford of Britain und Iveco (> Magirus) das Joint-Venture-Unternehmen Iveco Ford Truck Ltd. zur Fertigung und Vertrieb von Nutzfahrzeugen über 4 t Gesamtgewicht, insbesondere der Ford Cargo, die nunmehr als Iveco-Ford verkauft wurden.

Während in Europa Ford-Lkw zunehmend an Boden verloren, erfreuten sie sich in den USA, Kanda und Australien weiterhin großen Ansehens.

Im Zuge der der globalen Konzentration erwarb die > Mercedes-Benz-Tochter Freightliner Corporation, Portland, im Februar 1997 das Ford-Schwerlastwagengeschäft und wurde damit tonangebend in den USA. Der Markenname "Ford Trucks" wurde eliminiert und die Marke Sterling trat die Nachfolge an.



Der Kölner Entwurf warb 2004 für das in China gebaute Produkt im Internet ¹



Werbung vom Berliner Ford-Haus Butenuth von 1989



Ford Fiesta Modell-Entwurf 2006





2000 - heute

Ford-Transit 2000



Ford-Transit 2000



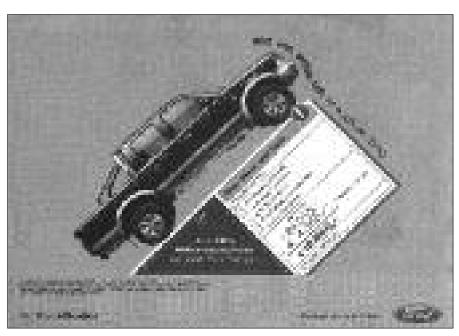
Drei Ford-Transit-Generationen von rechts nach links: 1971 bis 1981, von 1981 bis 1985, von 1985 bis 2001



Ford zur IAA 2006



Ford präsentierte diesen Concept-Van auf der IAA 1998 in Hannover Ford



Der US-Import Ford-Ranger 4x4 erfreute sich einer gewissen Beliebtheit



Ford S-Max 2006



Ford 2006-02-20 Galaxy neu



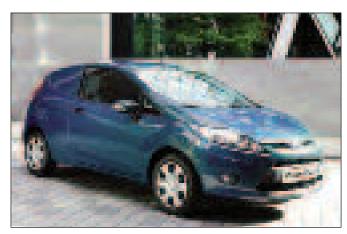
Ford 2006



Ford-Fiesta 2006



Das Facelift des Ford-Transit 2011



Ford Fiesta Van 2011verblecht



Ford Fiesta Van