2016

fordreport

FORD-FANS

Ihre Autos, ihr Know-How, ihr Herzblut

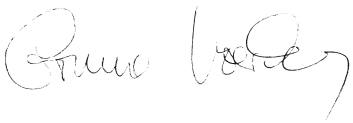
Sonderausgabe

Zeitschrift für die Mitarbeiter der Ford-Werke GmbH

Editorial · Sonderausgabe

Aus der Tradition in die Zukunft

Diese Sonderausgabe des fordreports ist den Ford-Fans gewidmet, den Traditionsbewussten, den Markentreuen.
Aber: Ist Markentreue nicht von gestern? Ist es nicht viel cleverer, als kritischer Verbraucher immer auf der Suche zu bleiben nach dem günstigsten Angebot, egal woher es kommt?
Ich finde nicht. Mal abgesehen davon, dass man mit einem Produkt von Ford immer ein gutes Geschäft macht, weil im Vergleich zum Wettbewerb das berühmte „Preis-Leistungsverhältnis“ stimmt. Und auch nicht nur, weil die „Marke“ Ford mein Arbeitgeber ist. Als Kölner oder Saarländer hat man gute Gründe, sich für ein Produkt zu entscheiden, das aus der Region stammt. So ähnlich, wie auch im Supermarkt inzwischen das „Produkt aus Ihrer Region“ ein Gütesiegel ist. Denn: Eine gute Marke gewährleistet gute Standards, was Produktionsbedingungen, Umweltschutz, Qualität und soziale Verantwortung umfasst.
Eine Marke wie Ford sichert außerdem den Wohlstand vieler Mitmenschen in der Region weit über die eigene Belegschaft hinaus, indem ein Unternehmen von den Ausmaßen der Ford-Werke vielseitig investiert.
Und das höchste was eine Marke schaffen kann: Sie kann Menschen verbinden, sie kann Gruppen eine Identität geben. Unsere Marke schafft das. Das spürt man sowohl im Unternehmen, als auch beim Händler oder bei den zahlreichen Ford-Fans und Clubs. Ford ist ein Familienunternehmen mit einem ganz eigenen und einzigartigen Geist oder „Spirit“. Und das ist wohl das stärkste, was eine Marke haben kann.
Und wie die zahlreichen auch jungen Ford-Fans zeigen, die in dieser Ausgabe vorgestellt werden: Traditionsbewusstsein und Markentreue ist überhaupt nicht von gestern, sondern Basis einer erfolgreichen Gegenwart und einer vielversprechenden Zukunft.



Bruno Voerckel
Redakteur

Inhalt

2 - 3 **EDITORIAL + NACHRICHTEN**

4 - 7 **CLASSIC DAYS AN SCHLOSS DYCK**
Neben der Technoclassica das alljährliche Eldorado für Fans des blauen Ovals.

8 **40 JAHRE FORD FIESTA**
Die Facebook-Gruppe „MK1 und MK 2-Fahrer“ zu Gast am Standort Niehl.

9 **KA-OWNER**
organsieren Ringtreffen in der Eifel.

10 **50 JAHRE FORD OSI**
Clubtreffen wie zur Presseeinführung an Schloss Georghausen.

11 **ENTHUSIAST DAY**
Mitarbeiter bringen ihre Lieblingsautos mit zur Arbeit.

12 - 13 **II. KÖLN HISTORIC**
Die große Oldtimer-Rallye der AUTO ZEITUNG etabliert sich in Köln mit 180 Startern.

14 **DER TYPENREFERENT**
Fiesta-Spezialist Frank Dauber

15 **SHELBY-FORUM IN NIEHL**
FORD-CLUB-SERVICE

16 **FORD-FOTOGRUPPE SAARLOUIS**
Fotoshooting beim GT-Triumph in Le Mans

Zur fordreport-
Sonderausgabe

„Ich bin jedem Ford-Fan und jedem Ford-Club dankbar. Diese Menschen erhalten und gestalten die große Geschichte unserer Marke Ford. Und das mit viel Herzblut, Zeit, Handwerk und Improvisation.
Egal ob einzeln oder in Gruppen, die Fans leisten einen ganz wichtigen Beitrag für unsere Firma, indem sie die Marke authentisch positionieren. Ohne dieses Engagement würden einzelne Modelle wie beispielsweise der wunderschöne Ford Osi in Vergessenheit geraten. So, wie die Fans bei ihren Treffen ihre Fahrzeuge präsentieren, ist das eine tolle Werbung für uns. Wir unterstützen diesen Enthusiasmus, wo immer wir können.“

**Wolfgang Kopplin,
Ford-Geschäftsführer
Marketing und Verkauf**

„Mobilität für alle“ war eines der Leitbilder von Henry Ford. Der Firmengründer der Company hat durch die Einführung des Fließbandes die Straße im besten Sinne revolutioniert. Sein Model T wurde durch effiziente und moderne Produktionsmethoden für eine breite Kundschaft bezahlbar.
„Mobilität für alle“ differenzierte sich im Lauf der 113-jährigen Firmengeschichte weiter aus. „Technologie für alle“, „Sicherheit für alle“, „modernes Design für alle“ – Ford ist immer eine Idee weiter dafür gegangen, die Nutzung von Innovationen vielen Menschen möglich zu machen. Die erste im Windkanal entwickelte, aerodynamische Karosserie (Ford Taunus P 3) das erste serienmäßige Antiblockiersystem (Ford Scorpio) oder das größte Angebot von Assistenzsystemen in der Kompaktklasse (Ford Focus) sind nur einige von vielen Beispielen dafür. Die großartige Tradition der Marke, die viele Enthusiasten so leidenschaftliche pflegen, hat auch in der Gegenwart ein gewaltiges Potential entfaltet: Zum 50. Jahrestag der Einführung des Ford Mustang ist diese Ikone mit atemberaubenden Design in Europa eingeführt worden. Das hat das Image von Ford ebenso verstärkt wie der Supersportwagen GT, der nach 50 Jahren den historischen Triumph von Le Mans wiederholt hat. Aber nicht nur im High-Performance-Bereich sind Erfolge zu feiern, die sich aus einer großen Tradition ergeben und in Zukunft fortgeschrieben werden. Der Ford Fiesta ist 40 geworden und meist verkauftes Modell seiner Klasse in Europa. Der Nachfolger wird weiterhin an einem der weltweit effizientesten Automobilwerke produziert – in Köln. Und der ebenso an diesem Ford-Standort entwickelte und gefertigte 1,0-Liter EcoBoost trägt zum fünften Mal den Titel „Engine oft he Year“. Das hat noch kein Aggregat vorher geschafft.
Und die „Revolution“ wird weiter gehen, zum Beispiel durch die Digitalisierung. Ford entwickelt sich zu einem wegweisenden Automobil- und Mobilitätsanbieter mit umfangreichen Dienstleistungen rund um die Fortbewegung. Im Anbetracht dieser Entwicklung kann die Besinnung auf die „gute alte Zeit“, wie sie auch in der Leidenschaft für Oldies zum Tragen kommt, etwas entspannendes sein. In all dem Wandel besteht Kontinuität, wie sie in dieser Form der Markenbindung zum Ausdruck kommt. Es ist kein Gegensatz, sich für Oldtimer zu interessieren und gleichzeitig neuen Technologien gegenüber aufgeschlossen zu sein. Die Marke Ford hat eine große Geschichte, und sie wird eine große Zukunft haben. Und das mit vielen, vielen Ford Fans, die beide Perspektiven mit Leben füllen.

GT40
Classic Days
Real World

Ein Eldorado für Ford-Fans an einem wunderschönen Wasserschloss

Schon die Namen der vielen Ford-Clubs lassen Vielfalt und Enthusiasmus für die Marke mit dem blauen Oval erwarten: Da sind Ford-Teams, Ford Clique, Ford Roadrunners, Lords of the Fords, Ford Gilde, Ford Scene, Ford Fanatics, Ford Maniacs, Ford Freaks, Ford Pirates und tatsächlich auch Ford Fahrer. Die Liste ließe sich fortsetzen.

Man trifft sich untereinander und miteinander, formell oder informell, in Garagen oder im Grünen. Immer im Mittelpunkt und immer Gesprächsstoff: Das Auto. Es ist das Verbindende für die Mitglieder. Viele Clubs widmen sich einem bestimmten Modell, es gibt regionale und internationale und solche, die auch für andere Marken offen sind. Zu einigen Terminen im Jahr erscheinen zahlreiche Clubs – solche Höhepunkte für Fans von Young- und Oldtimern sind die Techno-Classica in Essen oder die Classic Days an Schloss Dyck in Jüchen.

Gartenparty mit Autos

Oder auch „Deutsches Goodwood“. Die Classic Days am wunderschönen Wasserschloss Dyck bieten wundervolle Bilder und stilvolles Ambiente, aber auch aufgelockerte Atmosphäre. Dabei sind Zeitgenossen, die sich in zeitgenössischen Kostümen und automobilen Kostbarkeiten gerne bewundern lassen, der Concours D`Elegance ist ein Eldorado solcher Eitelkeiten. Bei anderen Teilnehmern geht es zu wie in der Ruhrpott-Garage. Sie sitzen auf Klappstühlen neben ihren Autos, grillen eine Wurst und fachsimpeln mit Vorbeikommenden über Zündzeitpunkte, Kindheitserinnerungen im Ford Taunus P3 („Badewanne“) oder Ersatzteilbeschaffung für das Modell A.
In diesem Jahr standen die Classic Days für Ford ganz im Zeichen von zwei Jubiläen: 40 Jahre alt wird der Ford Fiesta, und vor 50 Jahren gelang in Le Mans mit dem GT 40 der Dreifachsieg beim legendären 24-Stunden-Rennen. Aus diesem Anlass haben sieben Ford GT 40-Freunde mit ihren historischen Rennfahrzeugen den Weg auf den Ford-Stand gefunden. Auch wenn es sich um Replica handelt – die Supersportwagen sind der Publikumsmagnet. Die Tatsache, dass Ford in diesem Jahr mit dem neuen GT den Triumph in Le Mans wiederholen konnte, hat das Interesse noch verstärkt. Ford-Händler und GT 40-Freund Dieter Böwing war beim Rennen dabei. „Ich habe den Chairmans Award gewonnen, weil unser Betreib in punkto Kundenzufriedenheit zu den besten 200 in Europa zählt. Wir durften auf Einladung von Ford in Le Mans auch in die Boxengasse. Das war emotional das größte, mir blubbert jetzt noch das Herz, wenn ich daran denke.“ Für die Marke Ford wirke sich das Engagement im Motorsport sehr positiv aus, erlebt der Händler in seinem Autohaus.
1986 kaufte er seinen GT 40 und baute den Satz in 2000 Arbeitsstunden auf, wobei viel Handwerk an der Drehbank erforderlich war, um Teile zu fertigen. Die 20 GT 40-Freunde, die in der ganzen Republik verteilt wohnen, sind allesamt Zeitgenossen, die sich über den Aufbau ihres Autos kennen gelernt haben und bis heute zu gemeinsamen Aktivitäten treffen. Der Club ist aber nicht der kleinste, der sich auf Schloss Dyck die Ehre gibt.

Menschlichkeit als Markenzeichen

Das ist die IG Quadricycle, die aus zwei Leuten besteht: Peter Glasmacher und Udo Becker. Mit ihrem Nachbau des allerersten Autos von Henry Ford und zeitgenössischen Kostümen bieten sie den Zuschauern ein exklusives Bild. Udo Becker ist aber nicht nur Mitglied im kleinsten, sondern auch im größten Ford-Club. Das sind die Alt Ford Freunde. Der eingetragene Verein hat deutschlandweit 641 Mitglieder, die über 1175 Fahrzeuge verfügen. Sein Ziel: Pflege und Erhaltung historischer Ford-Fahrzeuge. Da die Geschichte dieser Marke eine einmalige Vielfalt zu bieten hat, können die Alt Ford Freunde ein beispielloses Spektrum von Old- und Youngtimern aufbieten: Vom Model T über Ford Eifel bis hin zu Klassikern wie Mustang und Thunderbird oder Motorsport-Legenden wie Sierra Cosworth.
Der Verein ist regional organisiert. So ist für jedes Mitglied der nächste Stammtisch erreichbar, um sich über Beschaffung von Fahrzeugen und Ersatzteilen, Ford-Literatur, Treffen und Oldtimermessen auszutauschen. Die Alt Ford Freunde haben Typenreferenten zu allen gängigen Modellen. Einmal im Jahr findet mit allen regionalen Sektionen die Hauptversammlung mit großer Ausfahrt statt. Das eigentliche Erfolgsrezept der Alt Ford Freunde verrät Karoline Bachmann, die Udo Becker bei den Classic Days mit seinem Model A in der Picknickarea auf ein Glas Sekt besucht: „Die Leute sind einfach so nett und offen.“ So manchem Club, der sich noblen Premium-Marken widmet, haftet dagegen das Image an, prätentiös und abgehoben zu sein. Menschlichkeit als Markenzeichen? Die Sympathie zu Ford begründet denn auch Alt Ford Freund Friedel Schlusnus mit seiner Faszination für den Firmengründer: „Henry Ford hatte eine sehr gute Einstellung seinen Mitarbeitern gegenüber. Er hat sie am Erfolg seines Unternehmens teilhaben lassen.“

Oldies machen Laune

Bis heute herrscht ein besonderer Geist unter den Ford-Mitarbeitern, der sich auch im Clubleben zeigt: Der Ford Oldtimer und Motorsport Club Cologne, kurz FOMCC, ist der Verein mit den meisten Mitgliedern aus der Belegschaft. Dabei ist man offen – sowohl für Leute, die nicht bei Ford beschäftigt sind, als auch für Fahrzeuge anderer Marken. Der Anteil von Frauen und jungen Mitgliedern ist relativ hoch. „Wir sind sehr breit aufgestellt und bieten sehr viele gemeinsame Freizeitaktivitäten über das ganze Jahr“, berichtet Thilo Moerke, 1. Vorsitzender des FOMCC. Ein Höhepunkt: Die Teilnahme an der Mille Miglia, dem italienischen Oldtimer-Klassiker. Sogar in den USA gibt es FOMCC-Mitglieder – etwa Kollegen aus Köln, die eine Zeit lang in Amerika für das Unternehmen tätig sind.
Es gibt viele gute Argumente, sich für seinen Club zu entscheiden. Er ist im ADAC, was für die Mitglieder viele Vergünstigungen

Juwelen im Park: Udo Becker (l.) und Frank Bachhausen mit ihren historischen Ford-Modellen. Zehntausende Besucher, 7.600 Oldtimer und Liebhaberfahrzeuge, 110 Clubs, die sich an Schloss Dyck treffen: Das größte Festival seiner Art auf dem Kontinent.

Dieter Böwing ist ganz GT 40 (und GT). Sein Clubhemd signierten die GT-Piloten Stefan Mücke und Dirk Müller.

bedeutet. Er bietet ein umfangreiches Archiv mit Werkstattliteratur, Prospekten, Büchern, Fotos, Designstudien, Schnittzeichnungen und Dokumenten auf Mikrofiche. „Dazu haben wir durch die Nähe zum Unternehmen natürlich einfacheren Zugang“, erklärt Thomas Michael, der 2. Vorsitzende. Viele vorhandene Unterlagen helfen bei der Zulassung historischer Fahrzeuge, etwa zur Belegung des Originalzustandes. Auch Autoren und Journalisten konnte man durch das Archiv bereits bei ihrer Recherche unterstützen. Gerade auch bei spezielleren Themen wie etwas LKW- und Traktorproduktion in Europa wird der Interessent fündig im FOMCC-Archiv. Es befindet sich am clubeigenen Hof mit angeschlossenen Werkstätten – auch solche Räumlichkeiten bedeuten ein Privileg für das Clubleben. Dort werden regelmäßig Technik-Tage angeboten, bei denen Fachreferenten Themen wie Getriebetechnik, Vergaser oder Zündeinstellung vertiefen. Sogar einen clubeigenen Bus gibt es – ein historischer Transit namens Ahmet.

Der besondere Spirit der Ford-Mitarbeiter verwirklicht sich auch im Clubleben

Auch hinsichtlich der Ersatzteilbeschaffung hat natürlich eine größere Gemeinschaft mehr Möglichkeiten. Der FOMCC konnte aus französischen Armeebeständen zwei Lkw-Ladungen mit insgesamt 20 der legendären V8-Ford-Flathead-Motoren beschaffen – über dieses gewaltige Reservoir an Austauschteilen freuten sich viele Mitglieder. „Dieses Aggregat war neben dem Model T das zweite geniale Meisterstück von Henry Ford“, so Thilo Moerke. Die Produktion begann 1932, bis in die 80er Jahre wurde der Motor mit Block aus einem Guss in ganz verschiedenen Modellen verbaut – etwa im F1, Baujahr 1952, von FOMCC-Mitglied Michael Winkler oder im 1937er V8 von Thilo Moerke, der im Krieg von einem Metzger in der Eifel zur Versorgung der Bevölkerung eingesetzt und deshalb von der Wehrmacht nicht eingezogen wurde. Ansonsten gäbe es das schöne und seltene Auto wohl nicht mehr. Die Motive der FOMCC-Mitglieder, ihren Beruf auch noch zum Hobby zu machen und die Leidenschaft für alte Autos zu leben, hat vielseitige Begründungen: „Nach wie vor gibt mir ein Auto ein Gefühl der Freiheit, zum Beispiel wenn ich nach der Arbeit mit meinem Mustang eine Runde durch die Eifel drehe“, erzählt Thomas Michael. Oft fing die Leidenschaft ganz pragmatisch an – zum Beispiel, weil man als Student ein großes, günstiges, aber auch originelles Auto fahren wollte, das man selber reparieren konnte. Da fiel die Wahl dann auf etwas betagtere Modelle wie Knudsen Taunus oder Ford 20 M. „Allerdings haben mich Oldtimer unter dem Aspekt der Kapitalanlage nie interessiert“, meint Michael Winkler. „Wenn ich mit einem meiner Oldies zur Arbeit fahre, habe ich gleich bessere Laune“, so Thilo Moerke. Er hat inzwischen sieben Modelle im Besitz. „Da ist sicher eine kritische Masse erreicht, aber das Problem ist: Die Oldies laufen einem einfach zu ...“

Laura und Peter Glasmacher vergegenwärtigen die Zeit, als Henry Ford sein Quadricycle baute. Unten: Mitglieder des FOMCC mit Ahmed, dem clubeigenen Ford Transit.

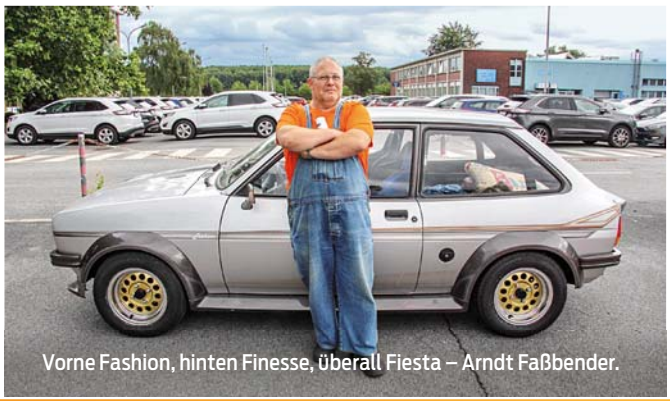
Coole Nostalgie

Viele Fiesta-Clubs haben sich zum 40. Geburtstag des Modells in diesem Jahr besondere Aktionen einfallen lassen. Die Facebook-Gruppe „MK 1 und MK 2-Fahrer“ waren mit ihren historischen Fahrzeugen zu Gast im Werk.

Die teils kuriosen Fahrzeuge der Fiesta-Fans bestaunten viele Mitarbeiter in den Pausen auf dem Werksgelände. Christian und Petra Walter aus Bayern haben ihren Fiesta fast verdoppelt – mit einem Anhänger, den sie aus dem Heck eines weiteren Fiestas gebaut haben. Darin ist eine mobile Bar mit Zapfanlage untergebracht, mit der das Paar diverse Fiesta-Festivitäten bereichert. Ford-Mitarbeiter Arndt Faßbender besitzt einen Zwei-Editionen-Fiesta: hinten Finesse, vorne Fashion. Was schätzt er an seinem Auto? „Es verfügt lediglich über elementare Elektronik und ist daher leicht zu reparieren. Bei atomarer Bestrahlung würde nur das Blinker-Relais beschädigt“, scherzt der Ford-Mitarbeiter. Einen Fiesta mit italienischer Zulassung fährt Leonardo Geraci. Den hatte sein Großvater von einem Werkangehörigen gekauft, als Leonarde 18 wurde, bekam er das Auto geschenkt. Später stieß er das Auto ab und sein Vater nahm es mit nach Sizilien, um es dort zu nutzen. „Aber wenn man älter wird, werden die alten Sachen aus Nostalgie wieder cool“, erzählt Geraci, in Merkenich im Programmeinkauf tätig. Also holte er sich das Auto aus Italien zurück.
Nach dem Aufenthalt in Niehl mit Werkführung und Besuch bei Classic Cars verbrachten die MK1 / MK2-Fahrer gemeinsam das Wochenende auf einem Zeltplatz in Altenahr.

Leonardo Geraci trägt sein Markenzeichen als Tattoo am Arm.

Fiesta Mal 2: Christian und Petra Walter mit mobiler Zapfanlage.


Vorne Fashion, hinten Finesse, überall Fiesta – Arndt Faßbender.

Für immer *KA*

Das Ringtreffen, organsiert durch die „KA OWNER“, bietet lockeres, völlig ungezwungenes Zusammensein mit vielen romantischen Zutaten aus Zeiten, in denen man für immer jung bleibt: Zelten auf einer Eifelwiese direkt am Flüsschen Ahr, großes Lagerfeuer und Ballontanzen, wummige Bässe aus Autoanlagen – und jede Menge Spaß.

Dafür reisen Ford Clubs aus Koblenz, Deggendorf oder Magdeburg an. Sogar aus Antwerpen sind Ford-Fans gekommen- so toll ist das Gemeinschaftsgefühl auf dem Treffen der KA OWNER. „Wir sind schon das vierte Mal hier, solche Ford-Treffen mit familiärem Charakter gibt es in ganz Belgien nicht“, berichtet Gert van Looy. Sein Kumpel Mario Maes zeigt, dass Menschen in Ford Clubs auch Gefallen an neueren und gehobenen Produkten der Marke finden. Er ist mit seinem Ford Mondeo Vignale zum Campingplatz Stahlhütte in Dorsel gekommen: „Ein phantastisches Fahrzeug.“
Genau das sagen auch die Leute, die einen zehn, 15 oder 20 Jahre alten Ford mitgebracht haben. Aus irgendeinem Grund sind Ford KA-Fahrer besonders verbunden mit ihrem Fahrzeug. „Meiner ist Baujahr 1996, er ist mein erstes und einziges Auto, der hat mir immer toll gedient, ich lebe damit“, erklärt André Mews. Wie im richtigen Leben geht es um Kontinuität einerseits, um Veränderung anderseits. Der ewige KA wird nie vollendet. Innen ist er mit weißen Blenden am Armaturenbrett und zusätzlichen Instrumenten ausgestattet. Der Bartuk Doppelrohr- Auspuff, das um 35 Millimeter tiefer gelegte Fahrwerk und die mit einem Bausatz von „No Limit“ verbreiterte Karosserie sind noch längst nicht das Ende der Umbauten. Je nach Lust und Laune wird der Oberhausener seinen KA weiter modifizieren, mit aller Zeit der Welt, denn: „Abgeben werde ich den nie.“ KA-Fahrerin Birgit Kuster sieht das genau so: „Meinen KA verkaufen – für kein Geld der Welt. Man lernt sein Auto lieben.“ Die Symbiose mit ihrem Auto hat vor allem damit zu tun, dass sie alles daran selber gemacht hat. „Die Arbeit an diesem Fahrzeug ist mein Hobby, das ist gut zum Abschalten, selbst wenn man manchmal ein dickes Fell braucht.“ Es handelt sich um das Editionsmodell Callya, das erste mit Freisprecheinrichtung. Sorgfältig pflegt die Krankenschwester die hellblaue Lederausstattung im Inneren. Selbst als sie mit „White Pearl“, wie der KA heißt, einen Unfall auf der Autobahn hatte, war das nicht das Ende – Birgit baute die Karosse komplett wieder auf. KA-Owner Tobias Wirtz hat eine Erklärung für das Phänomen KA: „Schon im Grunddesign hebt sich das Auto ab aus der Masse, außerdem ist das Fahrverhalten hervorragend.“ Die Innenraumverkleidung seines Modells wurde von einem Sattler aus Leder in zwei Tönen angefertigt.
Ein Höhepunkt des Ringtreffens war dann die Bewertung der schönsten und originellsten Autos am Platz. Jeder darf mitstimmen, egal ab man eher auf auffällige Umbauten oder dezentere Akzente steht. Am Abend kommen dann auch viele andere Campingplatzbesucher zum Treffen, um sich die Autos anzusehen und ein bisschen zu plauschen.

Reist de Luxe zum rustikalen Zelten in der Eifel: Ford Mondeo Vignale-Fahrer Mario Maes aus Antwerpen.

Ford Osi:

Exklusiv und zeitlos schön

Man könnte meinen: Eine Fußnote der Automobilgeschichte. 2.200 Exemplare davon wurden gebaut, und das vor 50 Jahren. Wenn sich aber heute noch 33 davon zusammenfinden, dann muss es sich um ein Kulturgut, ja um ein Kultauto handeln. Das kann man vom Ford Osi mit Fug und Recht behaupten.

Vor knapp 50 Jahren, genau am 10. Januar 1967, wurde das Osi 20 M TS Coupé in Schloss Georghausen nahe Köln vorgestellt. Die IG Osi feierte das Jubiläum genau an diesem Platz, und der heutige Hausherr, Georg Freiherr von Landsberg, anwesend bei der Presseeinführung, war auch nach 50 Jahren wieder dabei und erzählt: „Ich wohnte damals als Student in einer Ecke des Schlosses, und im Hof wurde das Auto dem Publikum präsentiert – von Frauen, die alle so aussahen wie Fernsehstars. Es war ein Fahrzeug, das unter die Haut ging.“ Außerdem erinnert sich der Freiherr, dass die Felder am Schloss zu der Zeit noch Ford als Teststrecke für Lkw diente.

Und noch ein Zeitzeuge von damals war zum Osi-Treffen gekommen: Werner Gausch, damals von Ford als „Verbindungsingenieur“ beschäftigt. In dieser Funktion hatte er zwischen den Verantwortlichen von Osi (abgekürzt für Officine Stampaggi Industriali, einem italienischen PKW-Hersteller in Turin) und Ford zu vermitteln. „Wenn das Ford-Management aus Köln mit dem Charterflugzeug anreiste, so ließen die sich bei Stimmung, gutem Essen und Wein von allerlei Verbesserungen überzeugen.“

So konnte dann Giacomo Bianco, Osi-Generaldirektor, bei der Vorstellung 1967 die Vorzüge des Autos, seine zahlreichen Pluspunkte aufzählen: eine elegante sportliche Karosserie, formschön und strömungsgünstig. Mc Pherson Federbeine, gepolstertes Armaturenbrett, Vollkreisventilation. „Einzelruhesitze mit Schalensitzeffekt vervollständigen den sportlichen Fahrkomfort.“ Dazu betonte der Generaldirektor auch, dass beim Osi-Fahrwerk und Antriebsstrang mit V6-Motor auf der bewährten Technik des Ford Taunus 20 M basiert – dafür sind die Fans angesichts der einfacheren Beschaffung von Ersatzteilen bis heute dankbar.

Letztlich wurde die Produktion bereits 1968 wieder eingestellt. Ford brachte mit dem Capri eine völlig eigene Entwicklung heraus und wollte sich nicht selber Konkurrenz machen. Auch dafür dürften Osi-Fans heute danbar sein, besitzen sie doch wirklich einen recht exklusiven Oldie von zeitloser Schönheit.

▲ Jörg Schreiber organisierte das Treffen und moderierte die Gesprächsrunde über den Osi.
▼Egbert Schark besitzt das einzige Osi Cabrio. Es wurde für die Turiner Automesse gebaut.

Martin Suilmann, Heike Rutemöller und Robert Krokengen (v.l.), der aus Norwegen anreiste.

Die Lebendigkeit des ***Ford-Ovals***

Der „Enthusiasts Day“ im Merkenicher Entwicklungszentrum hat schon Tradition bekommen.

Die Mitarbeiter können an diesem Tag ihre privaten automobilen Schmuckstücke mit zur Arbeit bringen und ihren Kollegen präsentieren. Egal ob Young- oder Oldtimer, auf zwei oder vier Rädern, Motorsport- oder Straßenfahrzeug, Ford oder andere Marken. Jörg Beyer, Executiv Engineering Director, ist überzeugt, dass sich die Leidenschaft, die an diesem Tag spürbar wird, positiv und produktiv auf die gesamte Arbeitsatmosphäre auswirkt: „Ich danke euch für Eure Liebe zu den Autos und für Eure Liebe zur Fahrzeugentwicklung“.

180 Vehicel waren zu sehen. Zum Beispiel der Ford 15 M P6 Coupé von Michaela Lehmann. Die Auswahl des Oldies – gebaut vor genau 50 Jahren- geht auf ein Foto aus Kindertagen zurück, auf dem ihre ganze Familie vor eben diesem Modell beim klassischen Sonntagsausflug abgebildet ist. Daraufhin begann die Suche nach einem solchen P6. Das dunkelblau-petrolfarbene Coupé, das die Ford-Mitarbeiterin bei einem Händler erstand, hatte 30 Jahre lang unbewegt in einer Garage gestanden. An der Heckscheibe befindet sich noch ein Original-Aufkleber von Ford in Le Mans, der an Dreifachsieg des GT 40 erinnert. Wie in einer „Zeitkugel“ fährt Michaela Lehmann mit ihrem Oldie in Urlaub. Auch einen Kurs in Elektrik an der Fahrzeugakademie hat sie besucht, „um mein Auto besser zu verstehen“.

Auch hinter dem Ford Granada, Sondermodell „Chasseur“, von Ralf Pardubitzky steht persönliche Geschichte. Als der Teamleiter Garantie 1984 bei Ford begann, montierte er am Granada Spiegel und Gurte. „Außerdem ist mein Oldie am gleichen Tag zugelassen, an dem ich den Führerschein gemacht haben.“ Von seinem „Chasseur“, einem hervorragend erhaltenen Kombi mit kleinen Sportlogos an der Seite, gibt es nur noch wenige Exemplare. Überhaupt hält Pardubitzky den Granada für einen unterschätzten Klassiker.

Eine US-Ikone präsentierte Jan Hendrik Groß seinen Kollegen – einen Ford Thunderbird Hard Top Coupé. „Das ist natürlich der Reiz purer Unvernunft, aber ich liebe den V8-Sound.“ Der Straßenkreuzer bietet vorne Platz für drei.

Michael Weissleder mit seinem Ford Taunus 20 M. Auf dem Kofferaumdeckel die Sticker von zahlreichen Reisen.

Die hintere Scheibe verschwindet in der massiven C-Säule. Solche Konstruktionen können auch heute zum Nachdenken anregen: „Die Ideen kann man sich doch mal merken – und noch gestern haben wir in einem Meeting drüber diskutiert, wie man vorne drei Leute unterbringen kann“, so Igor Fischbein, Manager für Innenraumkonzepte.

Zur Abrundung des Tages versammelten sich 700 Mitarbeiter, die sich, gekleidet in weiß und blau, für eine Fotografie zum Ford-Oval aufstellten. Markenenthusiasmus kann kaum lebendiger sein. Das Bild wird die Wand im Betriebsrestaurant schmücken – eine solche Aktion gab es bei Ford Deutschland noch nie.

Wenn Michaela Lehmann mit Taunus verreist, fühlt sie sich in einer „Zeitkugel“.

„Die Bordkarten, bitte.“ Zum stilechten Einchecken empfangen zwei Stewardessen am Fluplatz Mendig die Ankommenden.

Abheben mit den Klassikern

Fast 180 Young-und Oldtimer machten sich zur II. KölnHistoric auf den Weg. Ford ist Hauptsponsor der Rallye, die von der AUTO ZEITUNG veranstaltet wird.

Die Route führte vom Kölner Tanzbrunnen aus durch das Rheintal bis zur Fähre in Bad Hönningen. Dort setzten die Teilnehmer über. Nach einer Pause am Flugplatz in Mendig führte die Strecke quer durch die Eifel zurück nach Köln Deutz. Zwölf Wertungsprüfungen, die die Teams mit möglichst gleichmäßigen Tempo zu durchfahren hatten, waren unterwegs zu bestehen. Zahlreiche Fahrzeuge aus dem Bestand der Classic Cars von Ford waren mit am Start.

Die leicht dunstige Spätsommersonne legte ein verträumtes Licht auf Weinberge, den Rhein und die vielen romantischen Schlösser an der Piste. So bot der Tag eine perfekte Atmosphäre für Fahrzeuge aus ganz unterschiedlichen Epochen der Mobilität. Die Startnummer 1 trug der Ford Sierra Cosworth mit Bernhard Mattes, Vorsitzender der Ford Geschäftsführung, und AUTO ZEITUNG-Chefredakteur Volker Koerdt. Die beiden wechselten sich am Steuer ab und waren bereits bei der I. KölnHistoric ein Team, also bestens eingespielt. „Wir haben moderne Autos reihenweise hinter uns gelassen, das Fahrwerk ist klasse, der Motor mit 204 PS echt agil – da passen die Kernelemente“, freute sich Bernhard Mattes. Und

Veranstalter Stefan Schlesack (o.). Die Strategie zur Rallye bespricht Bernhard Mattes mit Volker Koerdt.

Volker Koerdt ist froh, für seine Rallye einen starken Partner wie Ford an der Seite zu haben: „Sonst könnten wir den gewaltigen Aufwand, der dahinter steckt, gar nicht leisten. Mit Ford kann man halt in Köln und der Region viele Türen öffnen. Aber das beste ist natürlich, dass hier so viele tolle Autos von Ford dabei sind.“

Auch die Startnummer 4 trug ein Auto mit sportlichen Ambitionen. An Bord des Ford Capri RS 2600 waren Fertigungsdirektor Karl Anton und sein Sohn Simon Anton. „Ein originäres Fahren: Keine Servolenkung, kein Bremskraftverstärker, man spürt die Fliehkräfte und jede Unebenheit. Bei Tempo 100 meint man schon, abzuheben“, so Karl Anton zum „Abenteuer Auto“ auf der KölnHistoric. Auch Gunnar Herrmann, Vice President Qualität, hatte mit seinem Sohn Oliver Herrmann ein Erlebnis des ursprünglichen Reisens – und zwar mit Startnummer 5 und dem „Weltkugel“- Taunus aus den 50er Jahren. „Das ist so ein Heinz-Erhardt-Feeling. Durch die enorme Kopffreiheit und die großen Glasflächen sitzt man wie auf einem Plateau. Sehr komfortabel, sehr entspannt. Allerdings sind die Gleichmäßigkeitsprüfungen durch die drei Gänge und ihre ungewohnte Übersetzung schwierig zu meistern.“ Wolfgang Kopplin, Geschäftsführer Marketing und Verkauf, steuerte mit Klaus Ukrow von der AUTO ZEITUNG den Ford 17 M RS über die anspruchsvolle Strecke: „6 Zylinder mit temperamentvollen 114 PS, ein Auto aus Kölner Produktion, das macht Spaß. Bei einer Wertungsprüfung hatten wir allerdings Pech, weil uns ein anderer Verkehrsteilnehmer zum Anhalten

In Bad Hönningen geht es mit Fähre über den Rhein. Wolfgang Kopplin macht es Laune.

zwang.“ Wobei für die allermeisten Teams nicht der Wettbewerb, sondern einfach das Dabei- und Unterwegssein im Mittelpunkt stand.

Die zahlreichen Zuschauer an der Strecke teilten diese Freude. In Linz und Heimerzheim wurde die Durchfahrt moderiert. Ein kleines privates Straßenfest für die Rallye organisierte Thorsten Bourry in Oberdress, einem Vorort von Rheinbach. Hier saß die ganze Nachbarschaft auf dem Gartenmäuerchen, für Kinder standen ein paar Gocarts bereit, ein DJ sorgte für Stimmung. Die Kinder hatten im Bereich der Wertungsprüfung die Straße mit Kreide bemalt, einige ließen sich von den Fahrern Autogramme geben. Die älteren Anwohner kamen, um im Angesicht älterer Autos gedanklich zurück in ihre Jugend zu gehen. So wie Peter Borrmann, dessen erstes Auto ein Ford 15 M war und der bis heute der Marke treu geblieben ist.

Zeitreise für ältere Zuschauer an der Strecke

Auch die Organisatoren der KölnHistoric von „Auriga“ haben eine große Ford-Geschichte: Jörg Ramme und Stefan Schlesack nahmen als Team für Ford an zahlreichen Rallyemeisterschaften teil. 1989 wurden die beiden Werkfahrer mit dem Sierra Cosworth und 1993 mit dem Escort Cosworth in der Gruppe N Deutsche Meister. Schlesack stieß übrigens 1984 über eine Talentsuche von Ford Europa - „Find a Driver“ – zum Ford-Motorsport.

Titus Dittmann mit seinem GT 40, einem Rechtslenker.

Immer schön gleichmäßig – Bernhard Mattes in Mendig.

Karl Anton auf der Startbahn – man meint, abzuheben.

Gunnar Herrmann – mit Weltkugel über´s Straßenfest.

Szene am Flugplatz Mendig. Dort gab es eine Pause. Der Shelby von Ralf Wurm, President des Mustang-Clubs, ist gerade angekommen. Veranstaltungsleiter Jörg Ramme behält die Übersicht, und Karl Anton vor dem Start zur nächsten Wertungsprüfung.

Der sportliche Ford-Fiesta, den Frank Dauber seit über 30 Jahren besitzt und den er bis heute wunderschön findet. In den 80-ern bot Ford für das Modell zahlreiche Tuning-Pakete für Motorsport-Fans an.

Das Fiesta-*Fan-Gen*

40 Jahre Ford Fiesta – Spezialisten für einzelne Modelle heißen in der Szene Typenreferenten. Frank Dauber weiß alles über den ersten Kleinwagen, den Ford 1976 auf den europäischen Markt brachte.

Das Angebot, auch dieses Segment zu bedienen, war auch der Ölkrise Anfang der 70er Jahre geschuldet. Die Nachfrage nach kleinen, sparsamen Modelle wuchs, darauf reagierte Ford mit der Entwicklung des Ford Fiesta. Gewaltige Summen wurden investiert – „alle wollten was tolles machen, und das ist ihnen auch gelungen“, meint Frank Dauber. Bis heute unterhält er mehrere Exemplare der ersten Fiesta-Baureihe. „Dieses Auto hat ein Gesicht, das seine Zeit ausdrückt“, schwärmt der Siegburger. Trotz der kantigen Frontpartie erreicht die Form hervorragende Luftwiderstands-Werte. Das liegt unter anderem an der Konstruktion des Kühlergrills nach dem Vorbild von Tragflächen eines Flugzeuges –je schneller man fährt, umso mehr Wind wird über das Fahrzeug abgeleitet. Wartung und Reparaturen sind einfach auszuführen, das Handling ist auch ohne Servolenkung oder Antiblockiersystem leicht – Vorzüge kann der Typenreferent jede Menge nennen. Und auch historische Details kennt der 52-Jährige – wie etwa, dass im Werk Saarlouis zwischen 1977 und 1980 ein Ford Fiesta für den US-Markt produziert wurde, mit Seitenaufprallschutz in der Tür, Klimaanlage, ungeregeltem Katalysator und runden Frontscheinwerfern, wie sie später für den

XR2 übernommen wurden.
Er selber bekam seinen ersten Fiesta von seiner Mutter geschenkt – das war 1981 ein 1000 L mit 40 PS. „Meine Mutter fuhr nur Fiesta. L stand für Luxus, doch aus heutiger Sicht hielt sich der Luxus eher in Grenzen“, meint Frank Dauber. Damals bot Ford jedoch zu erschwinglichen Preisen ganze Pakete an, um Fahrzeuge für den Motorsport auszurüsten. Nach den Regeln der FIA mussten Hersteller damals eine Mindestanzahl von 5000 Zubehörteilen wie etwa Doppelvergaser oder Spezialkrümmer produzieren, damit die Autos in seriennahen Klassen starten dürfen. „Rennen und Rallys zu fahren, war sehr populär, und Ford hat geschickt mit diesem Angebot das Hobby gefördert“, erzählt der Siegburger. Sein nächster war ein 1300 S mit 66 PS. Tiefer legen, breitere 7x17er Felgen, RS-Lenkrad und Spoiler, Rallyelampen, rot-weiß-blaue Lackierung – schon äußerlich drückten solche Designelemente die Sportlichkeit aus. „Ich finde dieses Auto bis heute wunderschön und fahre damit zu zahlreichen Fiesta-I-Treffen“, so der 52-Jährige.

Rätsel um Fiesta Lady

Weitere Fiesta baute er speziell für Rallyes mit einem besonders harten Fahrwerk aus. Bis heute ist ein absolutes Unikat in seinem Besitz: Vor drei Jahren stieß er bei Ebay auf eine Anzeige „Sonderedition Fiesta Lady“: „Doch eine solche gab es nie.“ Das Auto ist in zwei Farben lackiert, braun und goldmetallic. Es hat eine Chrom-Stoßstange und verfügt über Accessoires wie Regenschirmhalter, Lederlenkrad, Veloursitze und einen Kosmetikspiegel auf der Fahrerseite. Als Erstbesitzer waren die Ford-Werke eingetragen. Schließlich fand Frank Dauber mit ehemaligen Ford-Ingenieuren heraus, dass es sich um ein einmaliges Ausstellungsfahrzeug handelt: „Das Auto nutzt jetzt mein Sohn für den Alltag“ – offenbar gibt es das Fiesta-Fan-Gen.

Das Shelby GT 500 Forum hat 300 Mitglieder weit über Deutschland hinaus. Sogar in Israel ist ein Besitzer des Super-Mustangs registriert. „Der kommt zwar nicht Mal eben zu einem Clubtreffen vorbei, aber nutzt unser umfangreiches Know-How, das seinesgleichen sucht“, berichtet Manfred Schmitt, bei Ford als Finanzanalyst tätig. Er lud über die regionale Sektion des Clubs, die „Jeck um´s Eck“ heißt, zu einer Werkbesichtigung bei Ford ein. Neben der Fertigung besuchten die Gäste auch die „Classic Cars“ in der L-Halle. Die weiteste Anreise hatte Manfred Reich aus Lichtenstein.
Die Geschichte des Shelbys reicht in das Jahr 1965 zurück. Damals rüstete der Sportwagenkonstrukteur und Rennfahrer Carroll Shelby in Lizenz den Mustang Windsor V8 –Motor mit speziellen „Cobra“ Ventilabdeckungen, tri-Y Krümmern, einem spezieller Ansaugkrümmer und Holley Vergaser aus und erhöhte damit die Leistung von 271 auf 306 PS (199 auf 228 kW). Heute wird der Shelby ab Werk ausgeliefert.

Helga Müller ist bei Ford für Fans und Clubs zuständig.

Was erwarten die Ford Fans – einzeln oder in Clubs – vom Unternehmen?
Wir erhalten mannigfaltige Anfragen. Oft wünschen sich die Ford Fans Informationen zum Clubleben und Unterstützung.

Was wollen die Leute denn von Ford wissen?
Besitzer älterer Fahrzeuge fragen uns nach Werkstattliteratur, Reparaturhinweisen, Ersatzteilen oder auch nach der Entschlüsselung eines Typenschildes, um die ursprüngliche Farbe des Oldtimers herauszufinden. Glücklicherweise haben wir dafür ein Netzwerk von Experten, die weiter helfen, unsere Ford-Typenreferenten.

Und welche Anliegen haben die „Youngtimer“?
Da geht es tendenziell eher um die Unterstützung bei den Club-Treffen. So vermittele ich Clubs für Werkführungen an den Besucherdienst. Wir haben auch ein gewisses Budget, um die Fans bei ihren Veranstaltungen mit Artikeln aus der Ford Lifestyle-Collection zu versorgen. Manchmal geht es auch um die Frage, wann denn der bestellte RS ausgeliefert wird.

Über welche Kanäle funktioniert die Kommunikation zwischen Ford und seinen Fans?
Neben den zahlreichen persönlichen Kontakten tauschen wir die meisten Nachrichten und natürlich auch Bilder über soziale Netzwerke aus. Über Facebook bekomme ich inzwischen mehr Anfragen als über die Emailadresse clubs@ford.com. Zur Zeit arbeiten wir zudem an einer neuen Gestaltung der Clubseiten auf Ford.de.

Und dann steht noch jedes Jahr die Organisation der Techno-Classica Essen auf dem Programm.
Die Herausforderung im Vorfeld besteht darin, in verschiedenen Workshops die vielfältigen Interessen mit den Clubs zu einem einheitlichen Auftritt zu gestalten. Oft bieten Modelljubiläen einen Anhaltspunkt.

Was steht denn für 2017 an?
Nächstes Jahr feiern der Ford Escort und der Taunus 17 M (P7) das 50-Jährige. Im Juli begrüßen wir die Ford Puma Fangemeinde zum 20-jährigen Jubiläum des Modells bei uns.

Haben Sie auch ein Anliegen an die Leser?
Ja, ich bitte alle, keine Werkstattliteratur, alte Werbeartikel oder historischen Dinge von Ford zu entsorgen. Lieber bei mir abgeben, es besteht viel Interesse an solchem Material.

Impressum

HERAUSGEBER
Ford-Werke GmbH, 50725 Köln, Öffentlichkeitsarbeit

REDAKTION:
Bruno Voerckel Tel. 0221 - 90-15940
E-Mail: bvoercke@ford.com

GRAFIK
Michael Verdcheval Tel. 0221 - 90-17138
E-Mail: mverdche@ford.com

TITELFOTO:
Bruno Voerckel

FOTOS: Ralf Bauer, Ford-Fotogruppe Saarlouis, Karl-Heinz Schaun, Bruno Voerckel, Frank Weihs

ANSCHRIFT DER REDAKTION
fordreport NH/5R, 50725 Köln

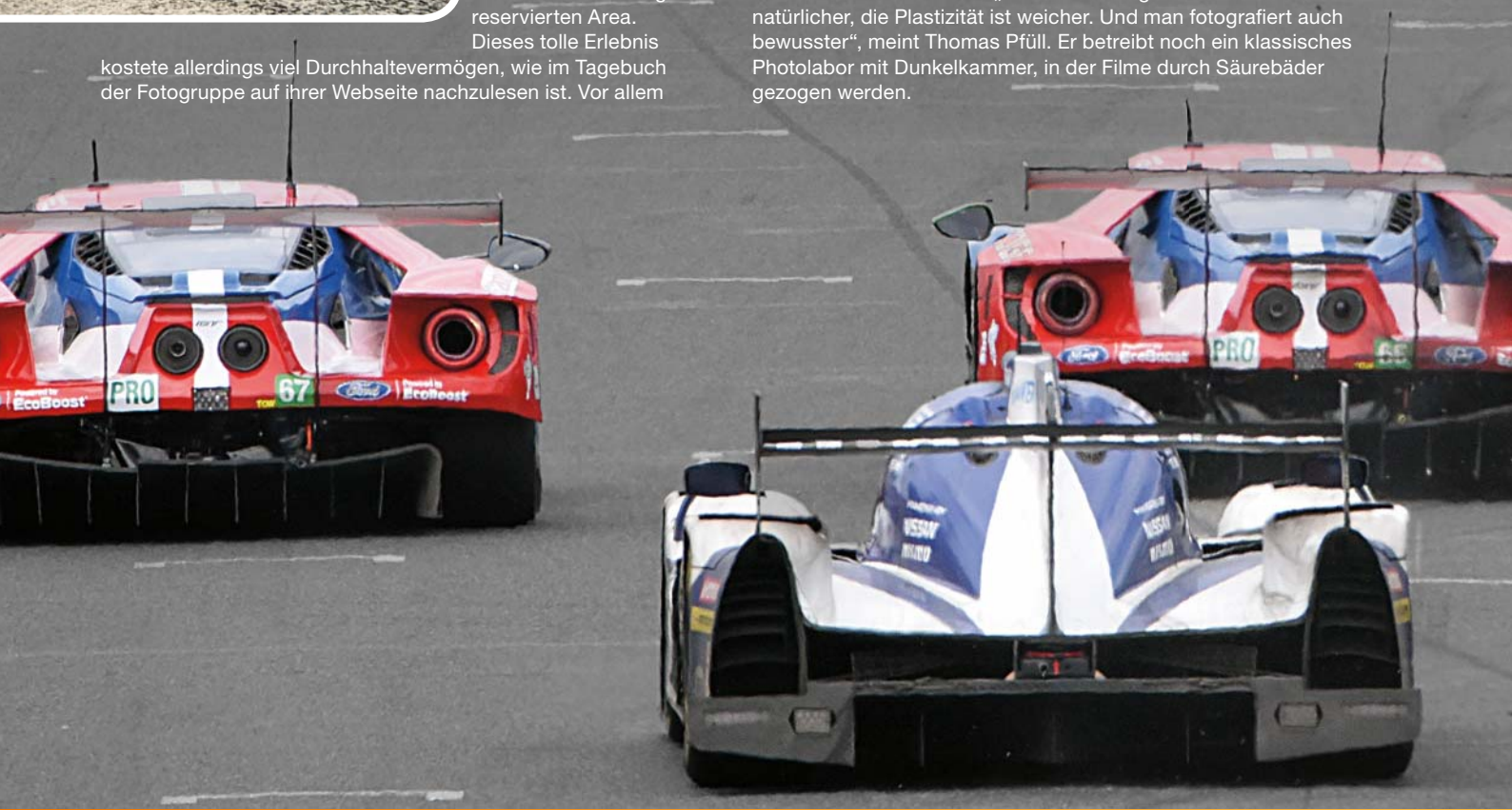
Zum Shooting nach *Le Mans*

Die Ford-Fotogruppe aus Saarlouis lebt die Leidenschaft für schöne Autos anders aus – nämlich darin, die Klassiker wirkungsvoll in Szene zu setzen. Neben akribisch geplanten Shootings machen die Ford-Mitarbeiter aber auch Action-Fotografie. Zum Beispiel beim 24 Stunden-Rennen in Le Mans, wo der Ford GT nach 50 Jahren sein phänomenales Comeback feierte.

Der einwöchige Aufenthalt an der legendären französischen Rennstrecke war ein unvergessliches Erlebnis: Schon die Präsentation der Ford-Supersportwagens war die beste unter allen Konkurrenten. „Man fühlte ONE PLAN, ONE TEAM, ONE FORD“, erzählt Udo Weisgerber. „Die 24 Stunden von Le Mans sind einfach einzigartig – der größte Teil der Strecke geht ja über normale Landstraßen.“

Als Mitarbeiter von Ford bei der Zieleinfahrt dabei zu sein, als der GT die Plätze eins, drei und vier belegte – das war Begeisterung pur. Super funktioniert hat auch der Service speziell für Ford-Angehörige. Dazu zählte ein Shuttle an der Rennstrecke, zur Aussichtsplattform, Bewirtung und kleine Geschenke in der eigens reservierten Area.

Dieses tolle Erlebnis kostete allerdings viel Durchhaltevermögen, wie im Tagebuch der Fotogruppe auf ihrer Webseite nachzulesen ist. Vor allem die immer wiederkehrende Odyssee der Parkplatzsuche und die ständig einsetzenden Wolkenbrüche, die die Campingplätze in Seenplatten mit Sturzbächen verwandelten, setzten den Nerven zuweilen zu.

Da geht es bei den Fotoshootings, von denen die Fotogruppe im Jahr etwa 20 organisiert, schon ruhiger zu. „Da muss man schon sehr konzentriert sein, aber ich finde das entspannend“, so Thomas Pfüll. Aus den aufwendigen Produktionen entsteht jedes Jahr ein Kalender. Die Motive drehen sich um Menschen und Autos, ausschließlich Ford-Modelle. Am begehrtesten sind Oldies und US-Cars. Die Mitglieder der Gruppe suchen die Location, etwa einen Flughafen, eine Parklandschaft oder spektakuläre Gebäude, rekrutieren die „Modelle“ – meist Ford-Kolleginnen und Kollegen - und besorgen die zum Thema passenden Kostüme. Für eine Fotosession fuhr man auch schon zu Ford-Clubs, etwa zu einem Escort-Club in Schleswig Holstein oder zum First Mustang Club in Siegen.

Die Bilder entstehen teils digital, teils aber auch auf die ältere Art und Weise – auf Film. „Ich finde analoge Bilder tendenziell natürlicher, die Plastizität ist weicher. Und man fotografiert auch bewusster“, meint Thomas Pfüll. Er betreibt noch ein klassisches Photolabor mit Dunkelkammer, in der Filme durch Säurebäder gezogen werden.