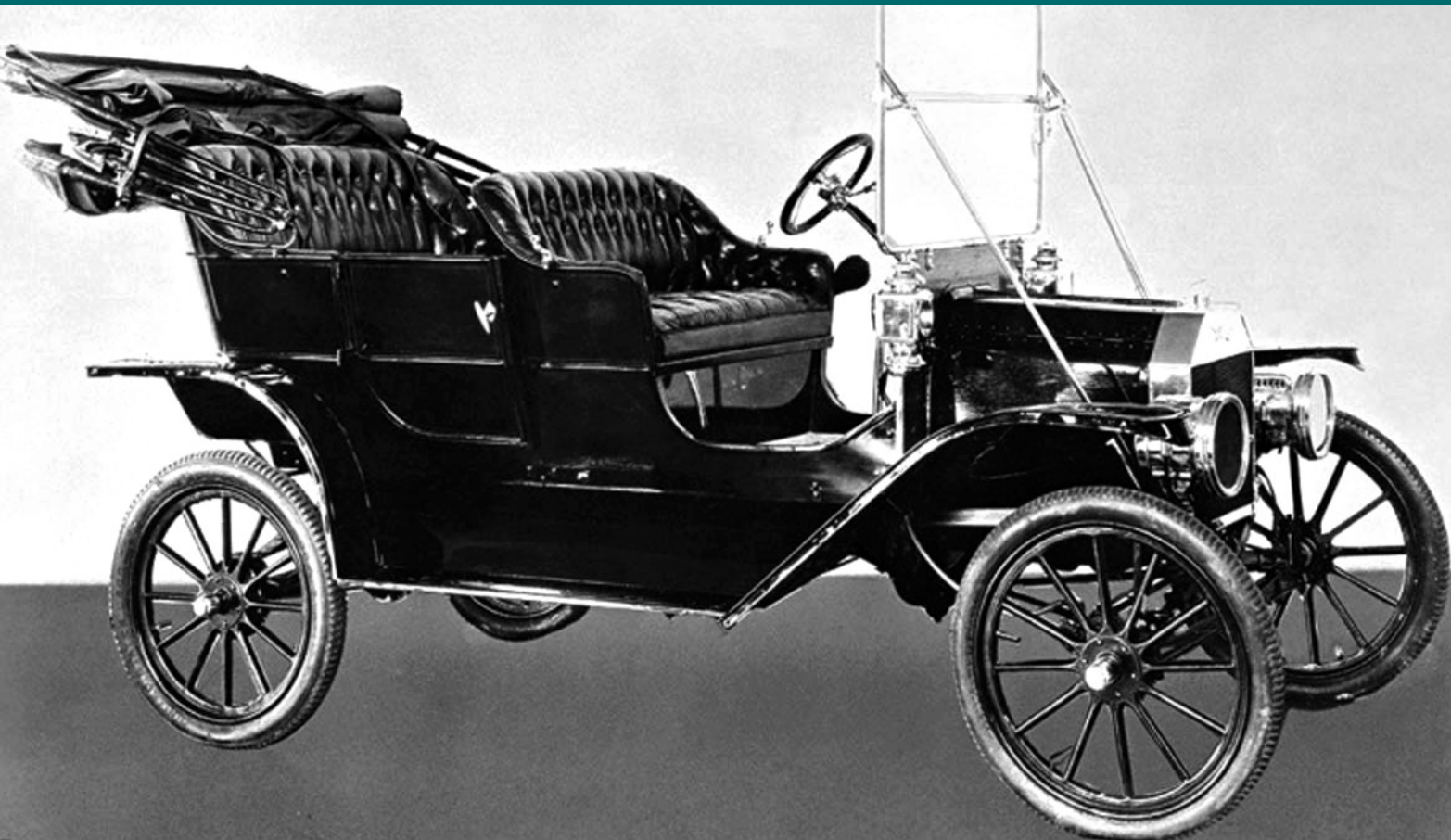




Ford Model T

Zanim nadjechała legenda

Przyjęła się opinia, że Ford T stał się pierwszym seryjnie produkowanym samochodem na świecie. Nie jest to prawda. Produkcja seryjna aut zaczęła się prawie dekadę wcześniej. W roku 1901, w zakładach Olds Motor Works, ruszyła masowa budowa lekkiego, dwuosobowego pojazdu i trwała przez sześć lat. Niewielki Oldsmobile, zwany „zagiętym fartuszkiem” (curved dash), był pierwszym na świecie samochodem, który był wytwarzany z wzajemnie wymiennych części. Zbudowano prawie 20 tysięcy egzemplarzy. Powielana do dziś legenda opowiada, że małe auto jako jedyne uratowało się z pożaru hali, gdzie stało kilkanaście prototypów marki Oldsmobile, ponieważ jego niewielkie wymiary pozwoliły w ostatniej chwili wypchnąć konstrukcję z płomieni. Reszta zaprojektowanych pojazdów bezpowrotnie uległa spaleni. Pięćdziesięcioletni Ransom E. Olds został postawiony pod ścianą. Musiał zdecydować się na ten, a nie żaden inny prototyp. W rzeczywistości decyzja o masowej produkcji „zagiętego fartuszka” zapadła już kilka dni przed pożarem, ponieważ akurat na niego fabryka otrzymała najwięcej zamówień. W pierwszym dziesięcioleciu właśnie ten model najczęściej widywano na amerykańskich drogach. Spełniał oczekiwania Amerykanów. Niewielki półtoralitrowy silniczek, połączony z dwustopniową skrzynią biegów oferował moc pięciu koni mechanicznych, co pozwalało osiągnąć prędkość 30 km/h. Na amerykańskich drogach „zagięty fartuszek” dziarsko wyprzedzał wszystkie bryczki, wywołując zazdrosne spojrzenia woźniców. Tak było do 1910 roku. Jednak drugie dziesięciolecie XX wieku wszystko odmieniło. Na arenę wjechał samochód, który zmienił oblicze Stanów Zjednoczonych. Tutaj warto wspomnieć, że oryginalny Oldsmobile „curved dash” znajduje się w zbiorach Narodowego Muzeum Techniki i jest w doskonałym stanie.



Oldsmobile Curved Dash – pierwszy na świecie samochód produkowany seryjnie.

Odkąd pojawiła się motoryzacja, Henry Ford miał tylko jedno marzenie. Chciał zbudować pojazd, który swoją prostotą i niską ceną stałby się dostępny dla każdego obywatela w USA. Określenie „marzył” nie oddaje w pełni jego odczuć. Tak naprawdę to była obsesja, która nie opuściła go do końca życia. Sceptycy powiedzą:



Rok 1902, Henry Ford stoi obok modelu 999, za sterami Barney Oldfield

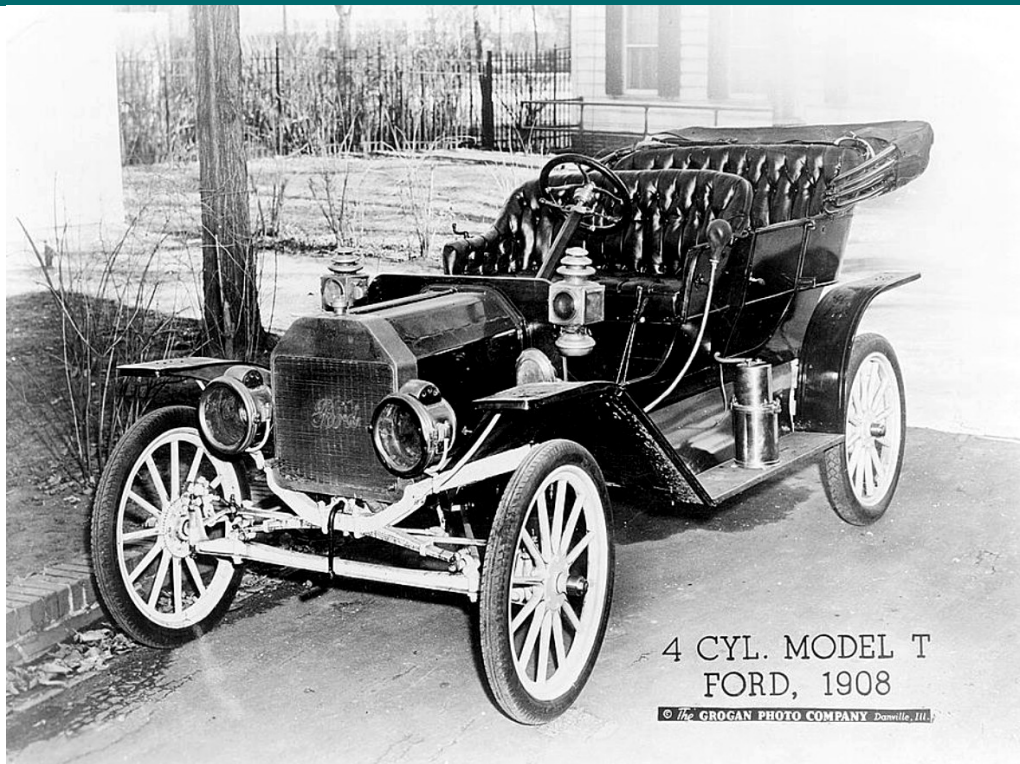
przecież ten człowiek budował także samochody sportowe. Już w 1902 przed, epoką legendarnego modelu T, stworzył „Model 999”, który bił wszelkie rekordy prędkości. Owszem, istniał taki samochód, owszem Ford bił dzięki niemu rekordy, ale tak naprawdę budując go miał tylko jeden cel. Zdobyć środki finansowe na produkcję taniego auta i dostateczną renomę, by je masowo sprzedawać. Wielkich pieniędzy nie zarobił, ale jego nazwisko poznała cała Ameryka. Od tego czasu cieszył się opinią wyśmienitego konstruktora. Projektując „999” Ford doskonale zdawał sobie sprawę, że nigdy nie będzie produkował tego sportowego auta. Nawet nie pofatygował się, by wykonać nadwozie do niego. Pojazd nie dysponował ani mechanizmem różnicowym, ani okrągłą kierownicą. Tylne zawieszenie miało wytrzymać wysokie prędkości, ale zupełnie nie nadawało się do jazdy użytkowej. Auto nie posiadało kierownicy z prozaicznej przyczyny. Barney Oldfield, zatrudniony przez konstruktora kierowca, który miał bić rekordy, był zawodowym kolarzem. Umiał się ścigać, nie bał się ani prędkości ani ryzyka, lecz przywykł do poprzecznej kierownicy rowerowej, a nie okrągłej, używanej od niedawna w pojazdach dwusładowych.

Sukces „modelu 999” dał powszechną renomę przedsiębiorstwu Ford Motor Company, założonemu w 1901 roku, a to było właśnie celem 38-letniego coraz bardziej znanego konstruktora. Teraz przyszedł czas na realizację marzeń, czyli wdrożenie do produkcji auta popularnego. Mylił się ten, kto uważa, że od razu ruszyła produkcja modelu T. Henry Ford miał pomysł, zdolności, miał wiedzę, ale brakowało mu doświadczenia. Do roku 1908 w fabryce powstały różne odmiany samochodów, z których każda kolejna coraz bardziej zbliżała się do konstrukcji pojazdu wytwarzanego masowo. Wszystkie projekty otrzymywały oznaczenie literowe, zgodne z kolejnością alfabetyczną. W roku 1903 pojawił się Ford A, natomiast w roku 1907 zmontowano Forda S. Do tego czasu genialny konstruktor nabrał rutyny i wyrobił sobie wizję samochodu popularnego. Wiedział, że pojazd z kolejną literką to będzie właśnie ten, na którego czekał przez wszystkie lata. Wreszcie upragniony model T trafił do klientów w dniu 1 października 1908 roku. Zanim to się stało, Ford osobiście przetestował swój produkt podczas dalekiej wyprawy na polowanie w Wisconsin.

Nie jest prawdą, że Henry Ford zbudował go samodzielnie. W stworzeniu projektu ogromny, dziś niedoceniany udział miał József Galamb, węgierski inżynier, który z powodu swojego zamiłowania do motoryzacji jesienią 1903 roku opuścił Europę i przeprowadził się do Stanów Zjednoczonych. Miał wówczas 22 lata. Początkowo znalazł zatrudnienie w istniejącej do dziś wytwórni turbin, silników i sprzętu gospodarstwa domowego Westinghouse Electric Corporation. Kilka lat wcześniej z tym samym przedsiębiorstwem silnie związany był inny emigrant z Europy – Nikola Tesla. Szybko na talencie Galamba poznał się Henry Ford i już w 1905 roku zwerbował go do swoich zakładów. Początkowo Węgier pracował jako kreślarz, ale szybko awansował na stanowisko głównego konstruktora. Właśnie trwały prace nad modelem N. Młodemu inżynierowi zlecono przeprojektowanie układu chłodzenia. Doskonale wywiązał się z powierzonego zadania i zdobył pełne zaufanie Forda.



Niedoceniony József Galamb



Ford T, rok 1908

4 CYL. MODEL T
FORD, 1908

© THE GROGAN PHOTO COMPANY Danville, Ill.

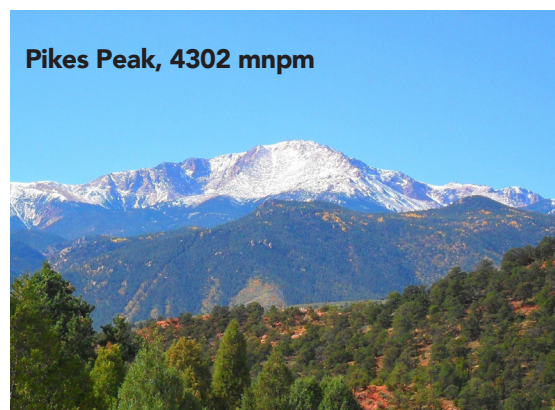
Wszystkie kolejne modele powstawały pod kierownictwem Galamba. Nie jest przesadą stwierdzenie, że węgierski konstruktor miał największy wpływ na koncepcję Forda T. To on zaprojektował wytrzymałą, wykonaną ze stali z domieszką wanadu silnik z blokiem, odlanym dla wszystkich cylindrów. Jego dziełem była nie tylko charakterystyczna dla tego modelu planetarna skrzynia biegów, ale także większość zastosowanych innowacji technicznych, jak choćby wspólna miska olejowa dla sprzęgła i skrzyni biegów. Dziś w niewielkim mieście Makó koło Segedynu, gdzie urodził się József Galamb, istnieje muzeum, z którym kilka lat temu warszawskie Muzeum Techniki współpracowało przy stworzeniu wspólnej wystawy.

W październiku zbudowano zaledwie 11 egzemplarzy, do końca 1908 roku powstało niewiele ponad 300 aut, ale w 1909 fabrykę opuściło już ponad 10 tysięcy Fordów T. Przez kolejnych pięć lat produkcja podwajała się z każdym rokiem, co było precedensem w skali światowej. Po przystąpieniu Stanów Zjednoczonych do wojny, Ford tylko nieznacznie obniżył poziom produkcji, zamykając rok 1918 na liczbie 664 tysięcy aut. Specjaliści nie mogli się nadziwić, że ten prosty samochód wciąż znajdował klientów, choć konkurencyjne auta wydawały się być bardziej nowoczesne. Cała Ameryka chciała jeździć modelem T, który nie wiedzieć czemu szybko otrzymał nazwę „Tin Lizzie”, co można przetłumaczyć jako „blaszana Elżbietka”.

Cztery powody

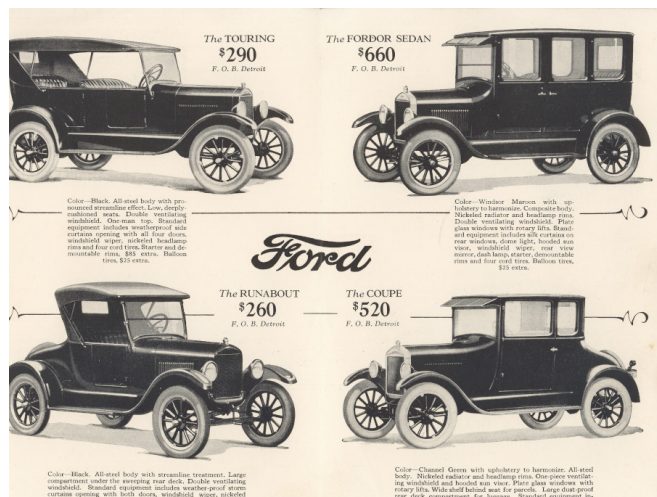
Nasuwa się pytanie: skąd wzięła się tak niezwykła popularność, a co za nią idzie – ogromny popyt? To temat niejednej pracy doktorskiej, o którym można by pisać nieskończenie. My jednak spróbujemy po krótko przedstawić cztery najważniejsze powody, dla których Ford T stał się najchętniej kupowanym samochodem w Stanach Zjednoczonych, bijąc wiele aktualnych do dzisiaj rekordów.

Powód pierwszy. Prestiż zakładów produkujących model T. Jak już pisaliśmy, Henry Ford, zanim zdecydował się na wytwarzanie popularnego pojazdu, zadbał o promocję swojego nazwiska i założonego przedsiębiorstwa. Wszyscy pragnęli

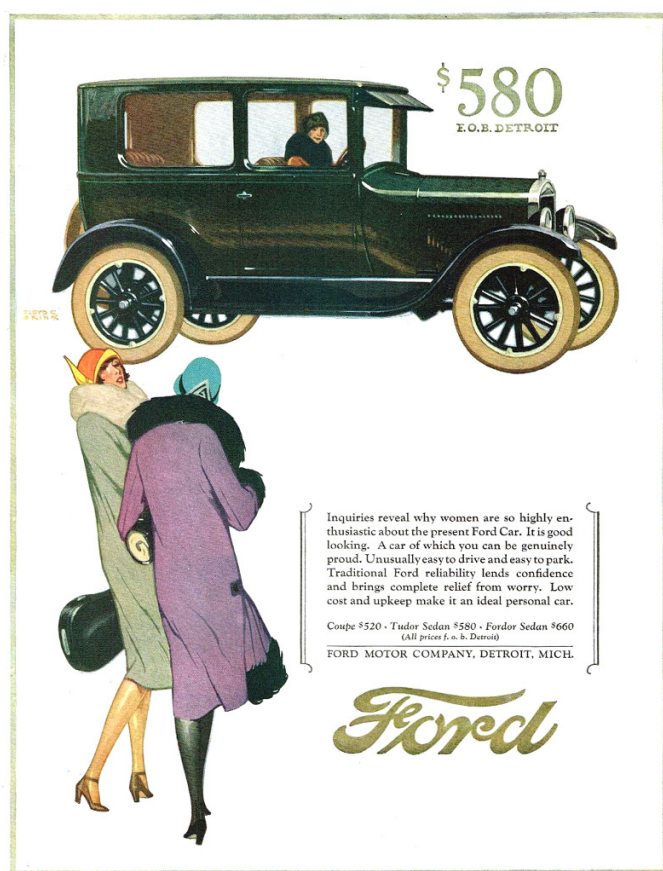


Pikes Peak, 4302 mnpm

pracować u Forda, bo ten gwarantował pracownikom najlepsze warunki socjalne, choć nie chciał zgodzić się na powstanie związków zawodowych i przez całe swoje długie życie szczerze ich nie cierpiał. Renomę produktu udawało się utrzymać prawie do samego końca, nie tylko z racji niezawodności konstrukcji, ale także dzięki dość agresywnej polityce reklamowej. Niebanalne chwytły Ford stosował nawet poza granicami USA. W 1911 roku model T wjechał na Ben Nevis, najwyższą górę na wyspach brytyjskich. Nie było tam żadnej drogi, poza pieszym, wąskim szlakiem. Auto, pokonując przez pięć dni skały, bagna i śnieg wjechało na sam szczyt, nie ulegając żadnej usterce. W następstwie tego wyczynu na terenie Wielkiej Brytanii natychmiast sprzedano prawie 15 tysięcy nowych



Folder reklamowy z 1924 roku



Folder reklamowy z 1926 roku

się niemożliwa do zrealizowania, ale wówczas nikogo to nie dziwiło. W 1915 roku zakłady Forda sprzedały więcej aut niż wszyscy pozostali producenci samochodów w USA razem wzięci. Fabryka produkowała tanio, bo w pewnych okresach opuszczała ją prawie dwieście tysięcy identycznych aut miesięcznie! Niekiedy różniły się one formą nadwozia, ale konstrukcyjnie były to te same jednostki. Samochody z roku na rok taniały, choć wartość nabywcza dolara spadała. W przeliczeniu na dzisiejszą walutę amerykańską, model z 1925 roku kosztował około 4000 dolarów. Nigdy żaden samochód w Stanach Zjednoczonych nie był relatywnie tak tani. Na przełomie lat 70. i 80. na rynek amerykański próbowali wejść Jugosłowianie z modelem Yugo. Wycenili swój produkt na 3999 USD. Jednak 40 lat temu amerykańska waluta miała większą wartość niż obecnie. Nie można zatem się dziwić, że w 1925 roku zwykły robotnik mógł myśleć o zakupie własnego pojazdu.

Powód trzeci. Niezawodność i łatwość prowadzenia. Henry Ford zrobił wszystko, by uprościć swój samochód. Wychodził z założenia, że im więcej skomplikowanych elementów silnika, zawieszenia, tym więcej części, które mogą się popsuć. Pozwalał Galambowi na wprowadzenie innowacyjnych zmian, ale pod warunkiem, że nie będą one opierały się na skomplikowanych rozwiązaniach. Dla niego proste znaczyło niezawodne. Czasem takie podejście stwarzało dodatkowe problemy. W modelu T

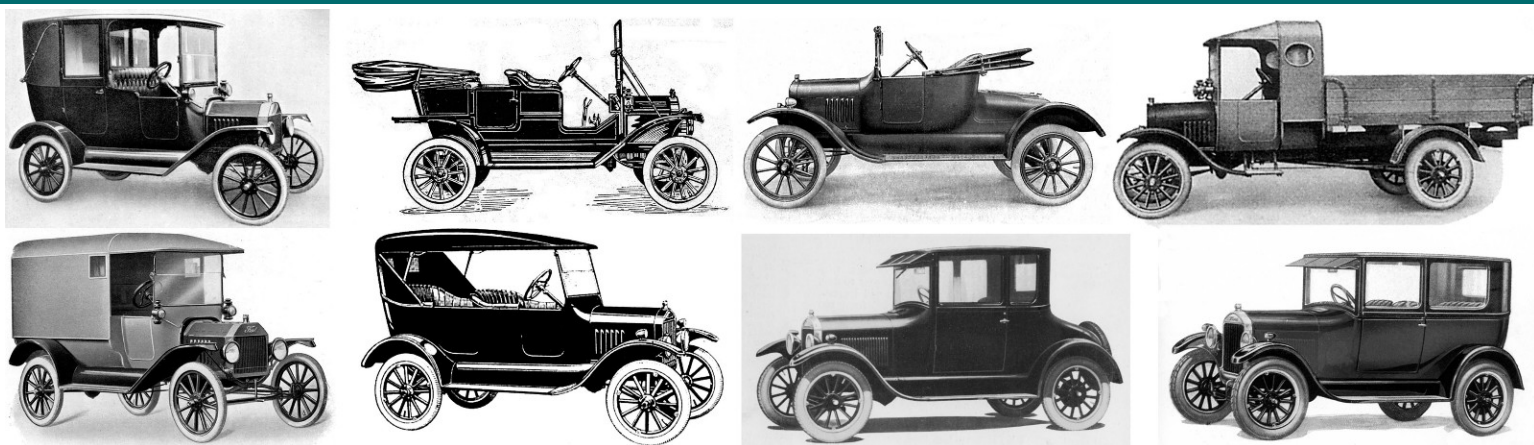
egzemplarzy. Takich niecodziennych sukcesów odnotowano więcej. 1 lipca 1916 roku seryjny model Forda T dotarł jeszcze wyżej. Tym razem pokonał Pikes Peak, szczyt w Górach Skalistych o wysokości 4302 m. n.p.m. Ten samochód nie bał się żadnych dróg. W Nashville wjechał nawet na wysokie schody Kapitolu Tennessee. Terenowe możliwości szczególnie przypadły do gustu mieszkańcom wsi, gdzie drogi na początku XX wieku znajdowały się w fatalnej kondycji.

Reklama produktu z Detroit dotarła nawet do Polski. Oto fragment folderu z lat 20.:

„Ford jest dobry i tani, dzięki zastosowaniu najnowszych sposobów fabrykacyjnych, dzięki masowej produkcji i olbrzymiemu zbytowi (...) (Ford) przewyższa wszelkie ciężkie samochody co do wytrzymałości, sprężystości resorów, lekkości i cichości biegu, wygody w jeździe, a mimo wszystko jest samochodem lekkim (...) jest budowany na drogi amerykańskie, które są znacznie gorsze od dróg wschodniej Europy (...) Samochód Ford należy kupić nie dlatego, że jest najtańszym, lecz dlatego, że jest najlepszym samochodem”.

Z tymi drogami to sprawa dość sporna, bo w Europie Zachodniej były one rzeczywiście lepsze od amerykańskich, ale w Polsce lat 20. już niekoniecznie. W roku 1926 Fordy T stanowiły połowę taksówek w naszym kraju. Nawet w latach 30. ten model był bardziej popularny od produkowanego w Warszawie Fiata 508. Ustępował jedynie Chevroletowi Master Sedan.

Powód drugi. Klient oczekuje samochodu nowoczesnego, ale priorytetem dla większości kupujących jest, i tak samo dawniej była, cena towaru. Henry Ford robił wszystko, by jego samochód nie miał konkurencji w aspekcie cenowym. O ile w pierwszych latach produkcji za auto w podstawowej wersji należało zapłacić prawie 900 dolarów, to w 1926 roku, po 15 latach, nowy egzemplarz kosztował zaledwie 260 dolarów. Za analogiczne modele tej klasy inni wytwórcy kazali sobie płacić około dwóch razy więcej. W jaki sposób udało się Fordowi osiągnąć tak niską cenę sprzedaży? Pomagał mu popyt, a co za tym idzie, produkcja ogromnej liczby identycznych modeli. Od 1909 roku, gdy zaprzestano produkcji modeli R i S, zakłady Ford Motor Company nie oferowały żadnego innego samochodu. W dzisiejszych czasach taka polityka modelowa wydaje



Jeździły różne odmiany Forda T, ale konstrukcyjnie zawsze to był ten sam samochód

zdecydowano się na grawitacyjne zasilanie gaźnika, co pozwalało zrezygnować z pompy paliwowej. Tym samym wyeliminowano kolejną potencjalną możliwość usterki. Pompa nie mogła się popsuć, bo jej zwyczajnie nie było. Niestety, skutkiem tego kierowca musiał uważać przy podjeździe na co bardziej strome pagórki. Jeśli zbiornik z paliwem był pełny, problem nie istniał, ale w przypadku, gdy jechano na resztkach paliwa, po znacznym przechyleniu się samochodu, gaźnik nie otrzymywał zasilenia benzyną i samochód stawał. Każdy kierowca Forda T wiedział, że jeśli ma podjechać na stromą górkę, to najpierw musi zatankować, bo samochód nie posiadał wskaźnika ilości paliwa i trudno było ocenić, jak wiele zostało w baku. W końcu taki wskaźnik był kolejnym elementem, który mógłby się popsuć. W przypadku bardzo dużego nachylania wjeżdżano tyłem, bowiem wsteczny bieg oferował korzystniejsze przełożenia.

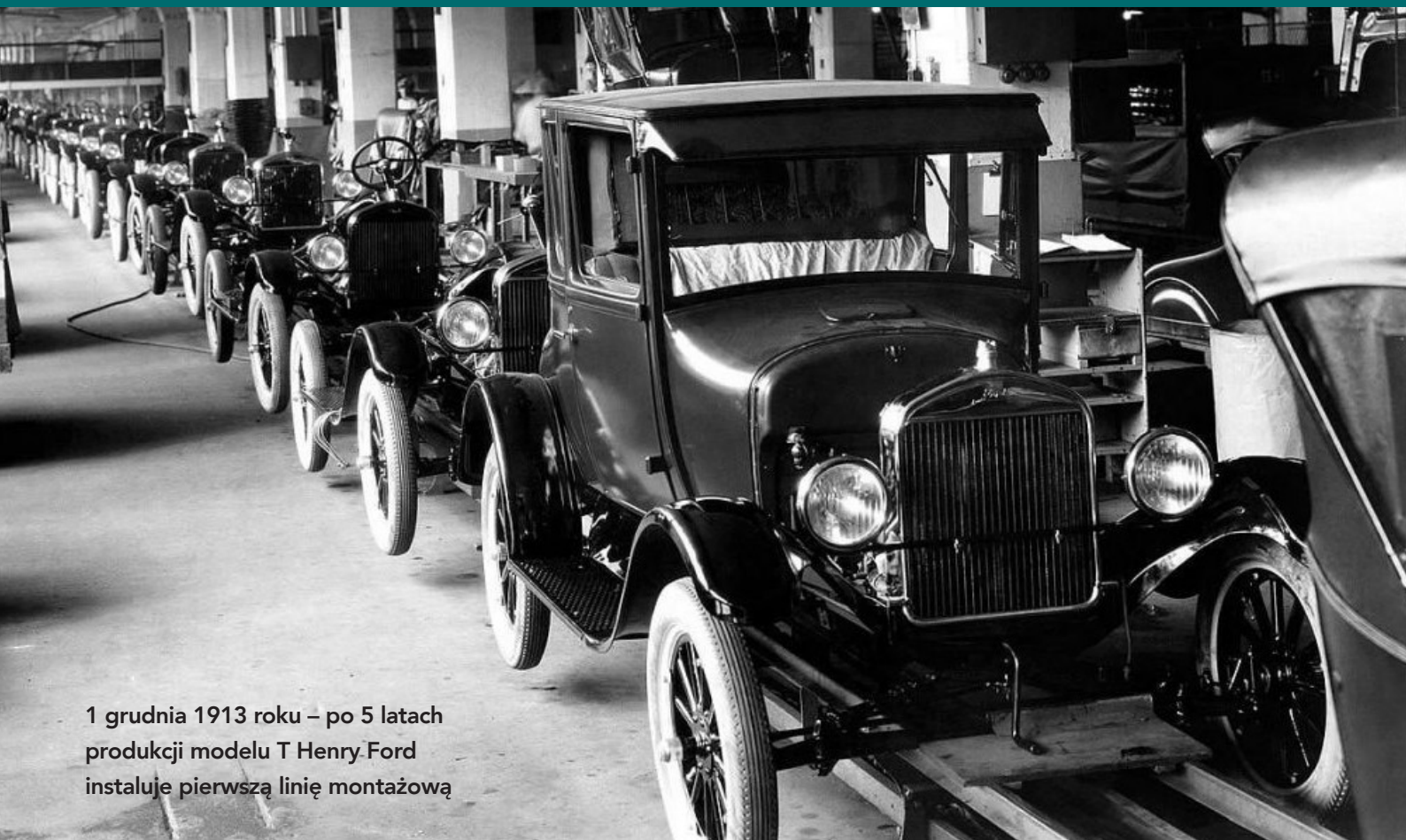
Henry Ford z podobnym zamiłowaniem do prostoty traktował sprawę prowadzenia samochodu. Dziś obsługa Forda T może nam się wydawać niezwykle trudna, ale to dlatego, że wszystkie auta z manualną skrzynią biegów zostały zunifikowane w zakresie prowadzenia. Żaden współczesny kierowca nie poradziłby sobie z ruszeniem „blaszaną Elżbietką”. Biegi zmieniało się pedałami, a prędkość regulowano manetką ręczną. Na podłodze były trzy pedały. Prawy obsługiwał hamulec działający na przekładnię a nie koła. Środkowy służył zarówno do hamowania, jak i do uruchamiania jazdy do tyłu! Tym samym pedałem z biegu wstecznego wracano do biegu pierwszego. Pedał lewy, używany w połączeniu z dźwignią zmiany biegów, był sprzęgłem i służył do zmiany biegu między niskim, neutralnym i wysokim. Wciśnięty włączał jedynkę, puszczonej dwójkę, a w połowie jego skoku znajdowało się położenie neutralne. Trochę to skomplikowane, ale dla ówczesnych kierowców takie rozwiązanie wydawało się prostsze od przyjętego obecnie. W Polsce na kierowców modelu T patrzono pogardliwie uznając, że do prawdziwego szofera jeszcze im trochę brakuje. Często pytano: „a pan to szofer, czy tylko na fordziaku?”.

Prawo jazdy uzyskane na prowadzenie Forda miało kategorię II-B i nie upoważniało do kierowania innymi samochodami.

Powód czwarty. Kto wie, czy to nie najważniejszy powód? Unifikacja i skatalogowanie części zamiennych. Henry Ford postanowił każdej, nawet najmniejszej części swojego samochodu, przydzielić odpowiedni symbol. Samochody były niezawodne, ale jednak raz na jakiś czas coś się w nich musiało popsuć. Do tego dochodziły ewentualne stłuczki, które eliminowały niektóre fragmenty auta. Każda taka część miała swoje oznaczenie i nie trzeba było jeździć do Detroit, by ją kupić. Zakłady Ford Motor Company zadbały o to, by równolegle z produkcją aut wytwarzano odpowiednią liczbę części zamiennych, w zależności od potrzeb. Wszystkie te elementy rozprowadzano po całym kraju, by znalazły



Awaria lub stłuczka nie przerażała



1 grudnia 1913 roku – po 5 latach produkcji modelu T Henry Ford instaluje pierwszą linię montażową

się na półkach każdego sklepu z artykułami metalowymi. Metalowymi, bowiem sklepów z artykułami samochodowymi poza wielkimi miastami jeszcze nie było. Jeśli nastąpiła usterka w samochodzie, jej właściciel nie musiał w ogóle znać się na mechanice. Zglądał do katalogu i sprawdzał numer uszkodzonego elementu. Następnie dokonywał zakupu, a montaż zlecał pierwszemu lepszymu ślusarzowi. Nawet, jeśli felernej części nie było w sklepie, to sprzedawca spisywał jej numer i zamawiał. Po kilku dniach nikt już nie pamiętał o ustercie. Tym posunięciem Henry Ford wyprzedził epokę. Dziś taka organizacja wydaje się nam normalna, ale w tamtym czasie stanowiła absolutne novum. Nic dziwnego, że potencjalni nabywcy decydowali się na mniej atrakcyjny, nawet trochę przestarzały model. Dla nich liczył się spokój. W przypadku innych marek przerażała ich myśl o awarii lub stłuczce. Zdawali sobie sprawę, że wówczas czekała ich wyboista droga, kosztowne naprawy, szukanie zamienników i podobne trudności. Zakup Forda T nie stwarzał takich problemów.

Czarny kolor i taśmowa produkcja

Wymienione przyczyny spowodowały, że popyt na ponadczasowe auto nie malał przez wiele lat. Pora rozprawić się z jeszcze jedną legendą. Większość z nas doskonale zna powiedzenie Henry'ego Forda: „Klient może otrzymać samochód w dowolnym kolorze, pod warunkiem, że będzie to kolor czarny”. Problem w tym, że Henry Ford nigdy publicznie tego nie powiedział. Owszem, takie zdanie padało w zamkniętym gronie współpracowników i znalazło się w jego autobiografii z roku 1922, ale wyrażał je raczej jako żart a nie maksymę. Do roku 1914 czarny kolor nie interesował Forda. Samochody malowano najczęściej na niebiesko (dwa odcienie) i na zielono (zazwyczaj dwuosobowe coupe). Szary lakier otrzymywały sześciomiejscowe samochody miejskie, a czerwony pięciomiejscowe turystyczne. Ale po kilku latach nastąpiła zmiana. Ogromny popyt na ten model oraz wprowadzenie produkcji taśmowej znacząco zwiększyło liczbę zbudowanych pojazdów. Każdy egzemplarz po pomalowaniu musiał schnąć w bezpyłowej hali. Przy tak dużej produkcji brakowało hal. Henry Ford, jako człowiek, który oszczędzał na każdym kroku, uznał, że szkoda czasu, miejsca i pieniędzy na budowę nowych pomieszczeń. Znalazł znacznie prostsze i tańsze wyjście. Zdecydował się wszystkie samochody malować na czarno. Sekret polegał na tym, że czarny lakier najszybciej wysychał, dzięki czemu mogła następować częstsza rotacja gotowych aut. Tak robiono prawie do końca produkcji, choć nawet czarne lakiery stale ulepszano i w rzeczywistości, na przestrzeni lat było ich kilkanaście odmian. Dopiero po 1923 roku spadający popyt zmusił producenta do rozszerzenia palety barw. Pojawił się między innymi kolor popielaty. Właśnie w takim oryginalnym kolorze był egzemplarz Forda T, który dziś jest eksponatem Narodowego Muzeum Techniki. Trzydzieści lat temu muzeum oddało eksponat do renowacji. Zdecydowano, że zostanie przemalowany na kolor czarny. Autor niniej-



Ford T to pierwsze auto obecne na wszystkich kontynentach



Ford wiele zniesie, choć jego tylna opona już niekoniecznie

Ford T jako maszyna rolnicza

szego tekstu był wówczas zdecydowanie przeciwny takiemu pomysłowi i do dziś uważa, że był to błąd. Jednak jako szeregowy przewodnik niewiele miał do powiedzenia. Dziś eksponat prezentuje się nadszycie okazale, błyszczą czernią, ale niestety nie posiada barwy, w jakiej opuścił fabrykę w Detroit.

Przy okazji rozważań o sentencjach Forda warto przypomnieć inne zdanie, tym razem rzeczywiście często powtarzane przez genialnego konstruktora: „Nie ma sensu próbować wyprzedzić Forda, ponieważ tuż przed nim zawsze jest już inny”.

Napomknęliśmy w tekście o produkcji taśmowej. Ford nie wprowadził jej od początku. Przez pierwsze lata model T wytwarzano metodą tradycyjną, niejako „donosząc” poszczególne elementy do budowanego pojazdu. Można powiedzieć, że samochód budowano „kawałek po kawałku”, a wokół niego nieustannie kręcili się pracownicy, czasem wzajemnie sobie przeszkadzając. Taki system był czasochłonny i ograniczał liczbę egzemplarzy opuszczających fabrykę. Duży popyt zmusił Forda do rewolucji. Przebudowano halę produkcyjną, a przygotowane podwozie było przesuwane po długiej linii dzięki łańcuchowemu przenośnikowi. Po obu stronach tejże linii stali pracownicy, których zadaniem było montowanie do podwozia poszczególnych elementów. Żaden z nich nie musiał dysponować umiejętnościami w szerokim zakresie robót. Specjalista od montażu kół świetnie je przykręcał, ale szyby wstawić nie potrafił. Monter szyb doskonale wypełniał swoje zadanie, ale pojęcia nie miał o instalacji lamp, czy wkładaniu foteli. Zgodnie z maksymą, że praktyka czyni mistrza, każdy pracownik miał swój, ściśle ustalony zakres umiejętności. Dzięki temu efektywniej wykonywał powierzoną pracę, bo ją doskonale znał i był ekspertem. Takie rozwiązanie pozwalało lepiej przeszkolić załogę i, co najważniejsze, przyspieszało produkcję. Zysk był niebagatelny, bowiem początkowo zbudowanie jednego egzemplarza zajmowało 12,5 godziny, a po wprowadzeniu linii montażowej trwało to zaledwie 93 minuty. To właśnie wtedy Ford zdecydował się płać 5 dolarów za 8 godzin pracy.

Nie jest jednak prawdą, że produkcję taśmową wymyślił Henry Ford. On ją tylko ulepszył i dostosował do swoich potrzeb, dzieląc na 84 odcinki. Autorem takiego rozwiązania był żyjący o 100 lat wcześniej amerykański wynalazca i przedsiębiorca Eli Whitney. Wprowadził system taśmowy przy maszynach służących do produkcji artykułów bawełnianych, podnosząc wydajność ponad 20-krotnie. Miał

swoich naśladowców. Jeszcze przed epoką modelu T pracę na taśmie z powodzeniem praktykowano w zakładach mięsnych w Chicago przy demontażu tusz zwierzęcych. Stosowały ją również browary, piekarnie przemysłowe, a nawet w ograniczonej formie Ransom E. Olds przy produkcji „zagiętego fartuszka”.

W mroźny styczniowy poranek 1914 roku przed fabryką w Detroit ustawiała się nieskończenie długa kolejka. W przejmującym chłdzie stały tysiące ludzi, gotowych zrobić wszystko, by otrzymać zatrudnienie w zakładach Forda. Skusiły ich zarobki, dokładnie dwa razy wyższe niż w innych fabrykach. Po latach Henry Ford powie, że ta z pozoru ryzykowna decyzja o podwyższeniu stawek była jego najlepszym posunięciem w życiu. W ciągu niecałych dwóch lat zakłady Forda podwoiły swoje zyski.

Robotnikom zazdrozczono zarobków i niżek, jakie otrzymywali przy zakupie nowego samochodu z ich fabryki. Powszechnie wychwalano szczodrość właściciela i jego troskę o kadrę. Prawda wyglądała trochę inaczej. Mielśmy tu do czynienia z czystą kalkulacją. Henry Ford wyliczył, ile czasu i pieniędzy pochłania wyszkolenie pełnowartościowego pracownika. Koszty okazały się na tyle wysokie, że nie opłacało się go później tracić. Rotacja kadr była dla niego przekleństwem. Zapewniał dobre warunki, bo one gwarantowały przywiązanie załogi do miejsca zatrudnienia. Wygranymi byli nie tylko pracownicy, ale przede wszystkim także ich pracodawca. Zniknął problem zwalniania się, wzrosła wydajność i zaangażowanie załogi, a do tego podniósł się szum medialny, czyniąc Fordowi doskonałą reklamę. Amerykanie chcieli kupować samochody z fabryki, w której szarego robotnika traktowano z należytą godnością. Z kolei tymże robotnikom lojalność wobec macierzystego zakładu, zaangażowanie i uczciwa praca zaczynały się opłacać. Monter pracujący na taśmie otrzymywał po odpowiednim przyuczeniu 5 dolarów dziennie. W 1925 roku Ford T kosztował 260 dolarów. W tamtych czasach pracowano także w soboty, więc każdy mógł nabyć własne auto już po dwóch miesiącach uczciwej pracy. Nigdzie na świecie samochód nie był tak łatwo dostępnym towarem. Właśnie ten czynnik „zmotoryzował” Stany Zjednoczone, czyniąc je pierwszą potęgą samochodową na świecie.

Jaki był Ford T?

Nie ulega wątpliwości, że od samego początku model T bił na głowę konkurencję w aspekcie prostej budowy. Nie oznacza to jednak, że mniej oferował i miał gorsze osiągi. Czterocylindrowy silnik o pojemności 2,9 litra dysponował mocą 20 KM. Przełożenia skrzyni biegów dobrano tak, by auto radziło sobie w każdych warunkach, przez co nie było demonem szybkości. „Błaszana Elżbietka” rozpędzała się najwyżej do 60 km/h, ale w 1908 roku nikt nie oczekiwał więcej. Pamiętajmy, że Oldsmobile „curved dash” osiągał tylko 30 km/h. Skrzynia biegów wykorzystywała mokre sprzęgło i posiadała dwa biegi do przodu i jeden wsteczny. W prospektach zuchwale reklamowano Forda jako samochód trzybiegowy, uznając, że „wsteczny” to prze-

cież także bieg. Silnik został zaprojektowany tak, aby mógł korzystać z paliw powszechnie dostępnych na terenach wiejskich. Nafta, etanol, czy nawet pochodne konopi z łatwością radziły sobie jako zamiennik benzyny. W tamtym czasie rolnicy najczęściej używali nafty do napędu maszyn rolniczych i silników stacjonarnych. Z kolei łatwo dostępny etanol był powszechnie uzyskiwany metodą domową, choć jego wytwarzanie załamało się nagle, po wprowadzeniu prohibicji w 1919 roku. Jednak w tym samym okresie ceny benzyny już znacznie spadły. Niebawem fabryka w Detroit przestała dostarczać na rynek silniki zasilane innymi paliwami, skupiając się na jednostkach benzynowych. Zbiornik na paliwo znajdował się pod przednim siedzeniem, obok skrzynki narzędziowej, która wchodziła w skład wyposażenia obowiązkowego. Przez pierwsze lata produkcji samochód nie

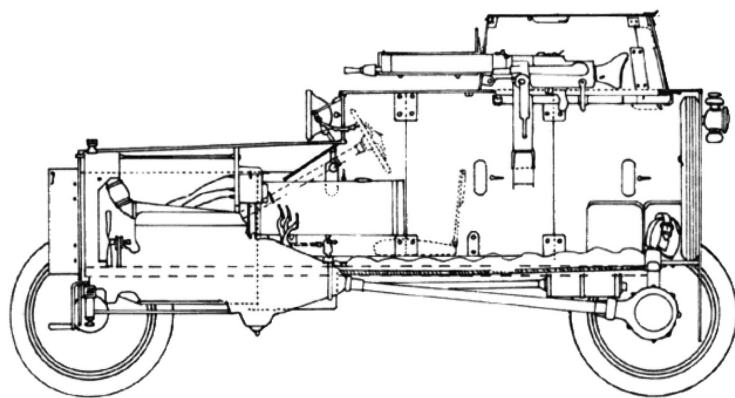


Henry Ford w 1921 roku



Ford jako wojenna sanitarka

Ford FT-B - polski samochód pancerny



posiadał ani rozrusznika, ani elektrycznych reflektorów. Zamiast tego, jako oświetlenie główne służyły lampy karbidowe, a na postoju używano bocznych lamp olejowych.

Niezaprzeczalnym atutem, stanowiącym zachętę dla milionów nabywców, była niezwykła uniwersalność Forda T. Tylną piastę tak zaprojektowano, że istniała możliwość połączenia jej z pasem transmisyjnym, który napędzał różne maszyny rolnicze, jak choćby piłę, młocarkę, czy pompę wodną. Farmerzy i plantatorzy skwapliwie z tego udogodnienia korzystali. Ci sami rolnicy chętnie przerabiali auto z Detroit tak, by pełniło rolę ciągnika.

Model T ochoczo wypełniał wszystkie powierzone mu zadania nie tylko na wsi, ale nawet te militarne. Mimo, że Henry Ford uważał siebie za zdeklarowanego pacyfistę, to nie omieszczał zaoferować własnych usług na potrzeby wojenne. Amerykanie do dziś skwapliwie podkreślają jego pokojowe poglądy, przemilczając jednocześnie fakt, że ten genialny konstruktor był zagorzałym antysemitą i wielbicielem Adolfa Hitlera. Przez lata pisał dziesiątki szyderczych artykułów na temat społeczności żydowskiej i dopiero wytoczenie mu sprawy sądowej spowodowało wstrzymanie tej nikczemnej działalności. Po przystąpieniu USA do I Wojny Światowej Ford sprzedał armii amerykańskiej 390 tysięcy samochodów, wzbogacając się za jednym zamachem o kilka milionów ówczesnych dolarów. Zysk był podwójny, bowiem w wyniku transferu gotowych aut do wojska spadła jego podaż na rynku wewnętrznym. Obywatel amerykański musiał na samochód czekać, przez co Ford miał zapewniony zbyt na starzejący się produkt jeszcze przez kilka lat. W walczącej Europie „Elżbietki” jeździły jako wozy sanitarne z wyposażeniem medycznym i doskonale się sprawowały. Wiele znanych osób pełniło rolę szoferów takich właśnie pojazdów. Za kierownicą karetek siedzieli między innymi Walt Disney i Ernest Hemingway. Ich samochody docierały tam, gdzie żadne inne nie dawały rady.

Nie można także nie wspomnieć o naszych, rodzimych przeróbkach. Dzięki niezwykłym zdolnościom Tadeusza Tańskiego, na bazie modelu T powstał samochód pancerny Ford FT-B. Ta, stworzona w ciągu zaledwie dwóch tygodni wersja, pełniła rolę podstawowej jednostki pancernej i dobrze służyła w Wojsku Polskim podczas walk z bolszewikami w trakcie wojny 1920 roku. Pojazd, chroniony grubym na 8 mm pancerzem, obsługiwało dwóch żołnierzy: kierowca i dowódca-strzelec, dysponujący lekkim karabinem maszynowym. Nie wiemy jaką opinię o tej konstrukcji miał pacyfista Ford.

Na kontynencie amerykańskim model T nie miał sobie równych. Jeździli nim rolnicy, urzędnicy, lekarze, nauczyciele. Niemal wszystkie „sceny samochodowe” w ówczesnych filmach odgrywał bohater z Detroit. Zatrudniali go Buster Keaton, Harold Lloyd, Flip i Flap oraz, oczywiście, Charlie Chaplin.

Koniec epoki

Nic jednak nie trwa wiecznie. W połowie lat 20. Stany Zjednoczone stały się krajem znacznie bogatszym niż przed I Wojną Światową. Mieszkańcy dużych miast coraz częściej wybierali samochody nowocześniejsze, choć trochę droższe. Społeczność małomiasteczkowa i wiejska wciąż jeszcze kupowała model T, ale nie dało się na nich oprzeć całej sprzedaży. Tym bardziej, że nawet tam samochód tracił swoje atuty. Właśnie w połowie lat 20. nastąpiła intensywna elektryfikacja amerykańskiej wsi. Rolnicze obowiązki Forda przejęły na siebie nowoczesne maszyny zasilane prądem. Po I Wojnie Światowej w USA ruszyła produkcja ciągników na ogromną skalę. Były niedrogie i bardziej wszechstronne. Bezcenne zalety „blaszanej Elżbietki” przestawały się liczyć. Produkt z Detroit nie był w stanie walczyć z konkurencją, która w połowie lat 20. rozrosła się na nieznaną wcześniej skalę. W początkach produkcji Ford T nie miał żadnych rywali. Tuż po Wielkiej Wojnie było ich zaledwie kilku.



Ford T w roli filmowej

W roku 1925 z modelem T konkurowało już ponad 20 innych pojazdów. Ford stanął do walki, ale zabrakło mu argumentów.

Henry Ford niechętnie, ale musiał się zgodzić na stopniowe ulepszanie auta i wprowadzanie niezbędnych innowacji. Zmieniały się szczegóły nadwozia, ale to nie wystarczało. Od 1915 roku model T posiadał elektryczne reflektory, najpierw przednie, potem także te z tyłu. Od 1919 roku zaczęto montować rozruszniki akumulatorowe, gdyż wcześniej silnik uruchamiano za pomocą korby połączonej z kołem zamachowym. Wzorem wszystkich innych samochodów, zamontowano wreszcie hamulce na tylne koła, a nie tylko na przekładnię. Tym samym nieaktualna stała się maksyma konstruktora, że samochód służy do jeżdżenia, a nie do hamowania. Niewielki lifting uczynił auto bardziej smukłe, a kilka nowych kolorów uatrakcyjniło je w oczach pań. Jednak nadal była to konstrukcja leciwa. Jedyną osobą, która zdawała się tego nie widzieć, był sam Henry Ford. Nie chciał się rozstać ze swoim wymarzonym produktem. Następcę, czyli model A przygotowano niemal w tajemnicy, poza jego plecami i postawiono go przed faktem dokonany. Dziś z perspektywy czasu możemy uznać, że ten człowiek doskonale nadawał się do epoki „motoryzowania Ameryki”, która jednak, jak każda – miała swój koniec. Gdy po drogach USA jeździły miliony samochodów, zmieniło się podejście do tego środka transportu. Niebawem nadeszły czasy eleganckich i bogatych w chromy krążowników szos, a do tej epoki Henry Ford już zupełnie nie pasował.

26 maja 1927 roku z taśmy zjechał ostatni model Forda T. W 1908 roku, gdy zaczynała się jego produkcja, po wszystkich drogach Stanów Zjednoczonych jeździło niewiele ponad 200 tysięcy samochodów. Przez 19 lat produkcji łącznie powstało co najmniej 15 milionów „blaszanych Elżbietek”. Dla porównania podajmy, że pół wieku później, w Polsce w ciągu 24 lat produkcji zbudowano niecałe półtora miliona Polskich Fiatów 125p.

Dziś miejsce, gdzie wytwarzano model T, jest opuszczonym kompleksem fabrycznym wzdłuż ruchliwej Woodward Avenue w Detroit i niewiele się różni od innych przemysłowych ruin tego konającego miasta. Część obiektów jest wynajmowana pod rządnym firmom, część wystawiona na sprzedaż. Niewielka tablica pamiątkowa informuje, że jest to miejsce, gdzie kiedyś produkowało się 9 tysięcy samochodów dziennie. Niektórym nasuwa się bolesne skojarzenie z innym miejscem, w innym kraju...

Fabryka umiera, ale jej Ford T stał się nieśmiertelną legendą. W większości plebiscytów prowadzonych na przełomie XX i XXI wieku uznano go jako samochód stulecia.