
Wie erkenne ich das Baujahr eines Ford Model A's / 1. Teil

Baujahrerkennung : Ford A / 1. Teil

1896 baute Henry Ford seinen ersten Versuchswagen. 1903 gründete er die noch heute bestehende Ford Motor Company (FoMoCo).

Nach Einzelstücken und Kleinserien der sogenannten Modelle A bis S begann 1908 die erste Autofließband- produktion der Welt mit dem Model T.

Sage und schreibe bis Mai 1927 lief dieses Model vom Band bevor es vom nächsten Model abgelöst wurde.

Dieses hieß, und keiner außer Henry weiß warum, wieder Model A.

Neben dem beliebtem und in Hot Rod Kreisen weit verbreitetem Ford 1932, dem sogenannten ?DEUCE? (nur V8 Modelle des Jahrganges 1932, die 4 Zylinder hießen Model B !!!) ist das Modell A, ein beliebtes Model zum Rodumbau.

Gebaut wurde es über 4,32 Millionen mal von September 1927 (Modeljahrgang 1928) bis August 1931 ausnahmslos als sogenannter ? four banger? mit 4 Zylinder Flathead und manuellem 3 Gang Getriebe.

Angeblich sollten 1970 weltweit noch mindestens 300.000 Stück fahrbereit existieren.

Dabei wurden verschiedenste Ausführungen in der 4 jährigen Bauzeit realisiert.

Die bekanntesten sind die 2 und 4 Türigen Limousinen, sogenannte TUDOOR SEDANS (Kein Schreibfehler !, gemeint ist aber natürlich eine zweitürige Limousine) oder FOORDOOR SEDANS, FEETEN oder DOUBLEFEETEN die 2 oder 4 Türigen Cabriolets mit Klappverdeck .

Bekannt natürlich auch die Roadster und 5 Window Coupès.

Das Coupe wie auch die 2 und 4 Türigen Limousinen wurden auch in kleineren Stückzahlen mit Rolldach als Cabriolimousine gebaut und sind heute sehr selten!

Sie sind nicht zu verwechseln mit den normalen Fahrzeugen die ebenfalls ein Lederdach hatten, dass aber im Gegensatz zur Cabrio Limousine nicht zu öffnen war.

Es war produktionstechnisch zu dieser Zeit nicht möglich, größere einteilige Blechteile (Dächer) kostengünstig in einem Stück herzustellen. Also griff man auf den bewährten preiswerteren Kutschwagenbau zurück.

Weiterhin gab es natürlich die Pick-Ups als ?STACK? mit großer glatter Holzfläche mit und ohne Spriegel oder mit Stahlbett und klappbarer Heckklappe.

Diese Versionen auch jeweils als Roadster (!) oder mit geschlossene Kabine.

Zu nennen sind vielleicht noch die ?PANEL-? oder ?DELIVERY-? Trucks mit geschlossenem Aufbau auf Basis der Limousinen ohne seitliche Fenster hinter den Türen aber mit einer meist einteiligen Hecktür.

Zum Schluß sollten noch die zahlreichen Sonderaufbauten Erwähnung finden die als Krankenwagen, Tankwagen, Sattelzugmaschinen oder Abschleppwagen in kleineren Stückzahlen existierten.

Diese wurden dann aber meist von speziellen Karrosseriefirmen eingekleidet.

Baujahr Erkennung

Wie erkenne ich nun das exakte Baujahr, wenn ich nicht sicher bin ob die dazugehörigen Papiere, wenn ich überhaupt welche habe die richtigen sind ?

Noch etwas schwieriger kann es werden, wenn ich nur ein Häuschen oder Teile eines Autos kaufen möchte.

Wie auch heute noch, gab es alle ein oder zwei Jahre kleinere Modifikationen in der Serie, an denen man das eigentliche Baujahr erkennen sollte.

Hinderlich sind Modifikationen die zunächst nur für bestimmte Modellreihen eingeführt wurden.

Zu erwähnen wäre hier z.B. bei späteren Modellen die Grillshells.

Die normalen PKW's erhielten jedes Jahr einen neuen Grill während die PickUp Modelle erst ein Jahr später den Grill der PKW's erhielten.

Der Kühlergrill

In den Jahren 1928 und 1929 wurden ausschließlich gepreßte Grillshells in verchromter Ausführung geliefert.

In den Jahren 1930 und 1931 ausschließlich welche komplett in Edelstahl.

Die Form änderte sich jährlich ein wenig von fast quadratisch in hochkant rechteckig.

Alle gemeinsam haben sie die enge Umschließung des eigentlichen Kühlers mit einer großen Öffnung ohne Streben oder Abdeckung in Fahrtrichtung.

Das heißt, der eigentliche Kühler ist im Kühlauschnitt zu sehen und durch nicht verdeckt.

Bei Späteren Modellen (1932 und später) steht der Kühler weiter hinten und ist von einem richtigen Grillgitter etc geschützt?.

Nicht zu verwechseln ist die Grillshell mit dem im Zubehör zu kaufenden und separat anzubringendem Steinschlagschutz der Kühlerbeschädigungen verhindern soll !

Häuschen

Hier kann man am deutlichsten die einzelnen Unterschiede ausmachen.

Die 1928/29er Modelle haben den Vorbau von der Windschutzscheibe zum Motorraum glatt und nach innen versetzt. Das heißt der Vorbau hat einen Absatz über die gesamte Länge zur Aussenkante der A-Säule.

Der Kniff der Gürtellinie in der Karosserie hört an der A-Säule auf.

Dies ist der sogenannte kleine Innenraum.

Weiterhin liegen die Türen im geschlossenem Zustand mit Ihrer Falz auf der Karosserie auf.

Die 1930/31er Modelle haben vorne einen vergrößerten Innenraum zum Motor hin.

Erkennbar am glattflächigem Übergang des Vorbaus zur A-Säule mit dem gleichen Kniff wie die Karosserie.

Die Türen vorne sind nun an ihrem glattflächigem, eingepaßtem Übergang an der A-Säule

zu erkenne.
Hinten liegt die Türfalz weiterhin auf der Karosserie auf.

Stoßstangen, Lampen etc.

Hier fast das gleiche wie beim Grill. 1928/29 haben verchromter Stahl, 1930/31 Edelstahl verbaut.

Bei Lampen bleibt allgemein zu sagen, das die Pick Ups meist wesentlich größere Lampen hatten, so zumindest ab 1930/31.

Kotflügel

Hier gibt es eine unübersehbare Flut von Variationen, das man hier nicht auf alle Einzelheiten eingehen kann.

Definitiv ist, das nicht alle Kotflügel untereinander mit den Trittbrettern austauschbar sind 1928/29 sind ähnlich sowie 1930/31.

Ob keine, eine oder jeweils eine Reserveradmulde im vorderen Kotflügel eingebaut wurde ist Optionsabhängig gewesen.

Normalerweise war das Reserverad hinten am Heck, wenn nicht ein Gepäckträger montiert war.

Motor / Antriebsstrang

Über den gesamten Zeitraum von 1928 bis 31 wurden ausschließlich 4 Zylinder Flathead Motoren verbaut.

Die Leistung und der Hubraum variierten von 28 ?? PS / ?????? CUI 1928 bis 40 ?? PS / ???????? CUI 1931.

Achsen, Lenkung, Getriebe und Hinterachse erfuhren nur leichte Veränderungen. Ebenso die Blattfedern.

Rahmen

Im Gegensatz zu später gebauten Rahmen, ist der A-Rahmen wie auch der alte T-Rahmen schnurgerade.

Im Hinterachsbereich gibt es keine Wölbung die, die Freigängigkeit der Hinterachse vergrößern würde.

Vorne dünn und abgerundet wird er nach hinten nur mäßig höher. Ein Crossmember vorne zur Aufnahme der Vorderachse, eine zweigeteilte Aufnahme für das Getriebe in der Mitte sowie das hintere Crossmember für die Hinterachsaufnahme ist alles was den Rahmen zusammenhält. Alle Rahmenteile sind genietet !

Der Rahmen wurde speziell im Endbereich unterschiedlich gebaut, und zwar auch innerhalb eines Baujahres.

Das lag daran, das verschiedenste Hersteller diese Rahmen fertigten. Fast jeder baute eine leicht andere Aufnahme der Blattfeder/Hinterachse am Rahmenende. Hier einen Unterschied zur Erkennung des Baujahres auszumachen ist fast aussichtslos. Lediglich an den Aufnahmen für die Trittbretter kann man 1928/29 von 1930/31 unterscheiden.

Haben die Modelle der Jahre 1928/28 noch gusseiserne Tragarme, so besitzen die späteren Rahmen profilierte Pressstahlträger.

Schlußwort

Sicherlich gibt es noch eine Unmenge an anderen Spezifika an denen man die einzelnen Baujahr unterscheiden kann.

Doch sollte man sich darüber im klaren sein, das im Laufe von durchschnittlich 70 Jahren sich nicht mehr alle Originalteile am Fahrzeug befinden !

Nicht selten wurden im Laufe der Zeit aus zwei, drei oder mehr Fahrzeugen ein neues gebaut ohne Rücksicht auf die korrekten Baujahre.

Was bleibt ist die Eindeutigkeit des Kühler für jedes Baujahr und die eigentlichen Karosserie

für die Modelle 28/29 bzw. 30/31.

Alles andere, da abschraubbar und umtauschbar sollte mit äußerster Vorsicht zur Ermittlung des Baujahres benutzt werden.

Hat man nur eine Häuschen oder Grill kommt man mit diesen Informationen ziemlich gut zurecht. Hat man dagegen nur einen Rahmen ohne Trittbrettaufnahmen steht man schön im Wald. Dann muß man sich das Baujahr aussuchen.

Dies sollte für unsere Zwecke dann aber vielleicht auch nicht so wichtig sein.

Zu unterscheiden ob man einen 28/29er oder 30/31er besitzt letztendlich schon eher.

Mr Z / GSRA #50

Oliver Zeilinger

RED LINE VINTAGES G.b.R.

Alles für Classic Car, Rod & Custom