

MODEL A / 2. Teil

Nach der ersten Übersicht über die Unterschiede der einzelnen Model A Typen, habe ich ergänzend hierzu noch einige andere Interessante Unterscheidungsmerkmale gefunden. Auch weitere Rahmendaten, für den, den es interessiert und ein kurzer Vergleich mit dem 32er Model habe ich mit hinzugefügt.

Model A, 2. Teil

Als am 27.03.1927 der erste Prototyp vom Band lief, ahnte noch niemand das bis 1931 4.3 Mio. Fahrzeuge produziert werden sollten.

In 34 Werken in den USA und 14 Werken im Rest der Welt wurde der Nachfolger der Tin Lizzy in allen möglichen Variationen gebaut.

Alle Modelle wurden ausschließlich mit dem damals schon etwas betagten ?four Banger?, dem 4 Zyl. Flathead Reihenmotor ausgeliefert, der in seiner Grundkonstruktion schon im besagtem Model T seinen Dienst versah.

Model A's mit V8 Motoren sind ausschließlich Private Umbauten.

Schon im Jahre 1932, dem Einführungsjahr des V8 Flathead, tauchten diese das erste mal auf den Drylakes auf.

Erst das 32er Model hatte Serienmäßig einen V8 Motor.

Dieser heißt auch ?The Deuce? ( Deuce = der Einstand ( V8 Flatheadmotor )).

Nur im Jahre 1932 hieß das Model ?The Deuce? und auch nur das Model mit V8, denn weil viele Kunden dem neuen Motor nicht trauten, gab es nur 1932 ein 32er Model mit dem alten ?Four Banger?, genannt Model B (!!!).

In den 30er Jahren war ein 32er Rahmen mit Flathead V8 und dem leichteren Model A Aufbau eines Roadsters oder Coupés der Rod schlechthin.

Die leichtere Karosse, die zudem auch schmaler war, bot wesentlich weniger Luftwiderstand. Bei Drag's kam der Gewichtsvorteil noch hinzu, denn die 32er Karossen wogen ein wesentliches mehr.

Auch sind Model A's heute noch gut als Basis zu bekommen. Die damals hohe produzierte Stückzahl macht auch heute noch bemerkbar. Gute Modelle zum Rodaufbau sind für ca. 4.500 \$ guter A zu bekommen.

Ein entsprechendes 32er Model ist u.a. Aufgrund seiner viel geringeren Stückzahlen und seiner heute größeren Beliebtheit erst ab vergleichswisen 9.500 \$ zu erstehen. (Stand 2001 ).

Das Model A eignet sich übrigens Aufgrund seiner übersichtlichen Technik und seiner klaren senkrechten und waagerechten Flächen als idealer Einsteiger Rod für Selbstbauer.

Folgende Übersicht gilt in erster Linie natürlich nur für Erkennung von Originalfahrzeugen. Häufig sind im Laufe der Jahrzehnte Teile ausgetauscht oder verändert worden ( speziell natürlich bei geroddeten Fahrzeugen ), die ein aktuelles bestimmen des Jahrgangs nicht so einfach macht.

Alle unten aufgeführten Originalzustände beziehen sich auf die am häufigsten verkauften und von Roddern am meisten geliebten Modelle, dem Coupé, dem Roadster und dem Tudor Sedan.

Die anderen Modelle z.b. die Town Car oder Town Sedan usw. hatten serienmäßig andere

Ausstattungsmerkmale und zusätzliche Optionen.

Unterschiede 28/29 mit 30/31 Model ( Nur Cpe./Tudor Sedan/Rds./ ) :

Die 28er/29er Lenkräder waren Topfmäßig geformt.  
Die 30er/31er Lenkräder waren Flach.

Die 28er/29er haben ovale Tachos ( Bandtacho )  
Die 30er/31er haben runde Tachos.

Die Feuerwand beim 28er/29er ist zweiteilig horizontal geteilt und nach innen versetzt.  
Seltener aber auch wurden dreiteilige Feuerwände gesehen.  
Die 30er/31er Feuerwand ist einteilig und Richtung Motorraum nach außen gewölbt.

Bei 28er/29er Modell läuft die Oberkante des rechts und links seitlichen Haubenblechs mit den Louvres, parallel zu der Sicke des Tankes vor der Windschutzscheibe.

Das Motorhaubenseitenteil bei 30er/31er ist flacher als das gleiche des 28er/29er.  
Weiterhin hat das Motorhaubenseitenteil beim 30er/31er eine Prägung rund um die Louvres.

Der Anschlag/Auflage der Haube beim 30er/31er ist aus Edelstahl. Ebenso wie die Stoßstangen und andere Teile. Beim 28er/29er gab es kein Edelstahl sondern nur verchromten Stahl.

Der 28er/29er Grill ist ein Stahlpressrahmen der verchromt wurde.  
Der 30er/31er Grill ist ein Stahpressrahmen aus Edelstahl polliert.

Die 30er Model haben im Grilloberteil eine flache Fläche mit Ford Emblem.  
Die 31er Model haben im Grilloberteil eine geprägte Schwinge mit (schwarz) lackiertem Oberteil und Emblem.

Der 29er Kühlergrill hatte als einziger um das Loch für die Motorkurbel eine kreisrunde Prägung  
( Sicke )

Das Motorkurbelloch des 30er Grills ist geprägt und Teil der umlaufenden Sicke der Grillshell.  
Beim 31er Grill ist das Motorkurbelloch ebenfalls geprägt aber in der unteren freien Fläche ohne eine Berührung der Sicke vorhanden.

Frühe 28er Stoßstangen waren am äußerem Ende nicht miteinander verbunden  
Spätere ein gemeinsame senkrechte Verbindungsstange.

Die Stoßstangen 28er/29er sind konkav gebogen am äußeren Ende.  
Die Stoßstangen 30er/31er sind etwas eckig abgewinkelt am äußeren Ende.

Klammer zum halten der Stoßstangen sind beim 28er rund beim 29er Oval.

Beim 28er/29er Model sind die Kotflügel stärker geschwungen als bei den 30er/31er Modellen.  
Zwischen den 28er/29er und den 30er /31 Modellen sind Kotflügel auch ohne weiteres nicht austauschbar.

Cowl Light ( Standlicht re & li neben dem Tank ) gab es nur bei den 28er/29er Modellen Town Car, Town Sedan & Cabriolet ) und später bei allen 30er/31er Modellen mit Deluxe Ausstattung.

Die Lampen des 28er/29er sind im Topf hinten Spitz zulaufend.  
Die Lampen des 30er/31er sind im Topf hinten Rund zulaufend.  
Commercial A's und Trucks ( Model AA etc. ) haben wesentlich größere Scheinwerfer  
( im Durchmesser ).

Unterschied Model A Bodys vom 32er

Model A's haben den Tankeinfüllstutzen in der Mitte vor der Windschutzscheibe  
32er haben an dieser Stelle eine Luftungsklappe.  
Der Tank beim 32er ist hinten unter dem Kofferraum.

Model A's haben Serienmäßig eine Sonnenschute aus Blech, der 32er nicht.

Das Dach ist beim Model A bis in die oberen Seiten und einem Teil des Hecks mit  
Stoff/Gummi bespannt, beim 32er nur ein Teil mitten im Dach oder auch gar nicht  
bespannt.

3 Fenster Coupe's gab es nie als Model A, nur 32er.

Alle Standart A Coupe's haben 5 Fenster Model\*.

Alle Standart 32er haben ebenfalls 5 Fenster\*.  
Alle 32er Deluxe Coupés haben 3 Fenster.\*

Das Model A hat einen geraden ?dünnen? U-Profilrahmen.  
An seinen Seiten sind sogenannte Splash-Aprons ( Belche ) die, die Sicht auf den Rahmen  
bei Full-Fender-Optik verdeckt und die Verbindung von Karosserie und Trittbrett herstellt.

Der 32er hat einen ?dicken? nach hinten geschwungenen U-Profilrahmen der, der  
Hinterachse mehr Spielraum gibt.  
Die Splash-Aprons gibt es nicht mehr. Der Rahmen liegt offen. Der Rahmen ist Aufgrund der  
gestiegenen Leistung und des schweren Motors stabiler, breiter und länger aber auch viel  
schwerer als der des A's.

\*

( Bei der Definition ob 3 oder 5 Fenster rechnet man immer nur die Seiten und  
Heckscheiben. Die Frontscheibe wird nicht mitgerechnet ).

Soviel heute dazu.

Ich hoffe es hilft vielleicht hier und da ein Baujahr richtig zu bestimmen.

Good Rodding

Mr Z / GSRA #50

Oliver Zeilinger

RED LINE VINTAGES G.b.R.  
Alles für Classic Car, Rod & Custom