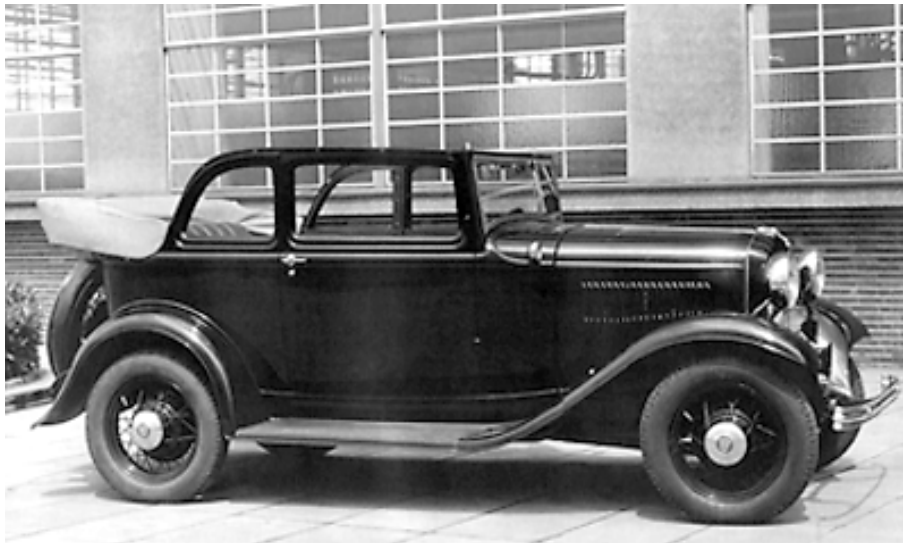


## Ford V8 Flathead: Entwicklung und Einsatz



32er V8, Typ 18

Henry Ford sah sich 1929 in arger Bedrängnis: Sein Konkurrent Chevrolet hatte gerade den „International Six“ lanciert, einen Wagen mit 3,2-Liter-Reihensechszylinder-Motor - was kurzfristig das Aus für das Modell A bedeutete. Ford musste zwangsläufig nachziehen - und entwickelte die für ihn einzig denkbare Lösung: einen V8. Ein Sechszylinder kam nicht in Frage - es galt, die Konkurrenz zu überbieten. Außerdem gab es da noch den Schwur, nach dem Debakel mit dem Modell K (erster Ford-6-Zylinder, 1906) nie mehr einen solchen Motor zu konstruieren.

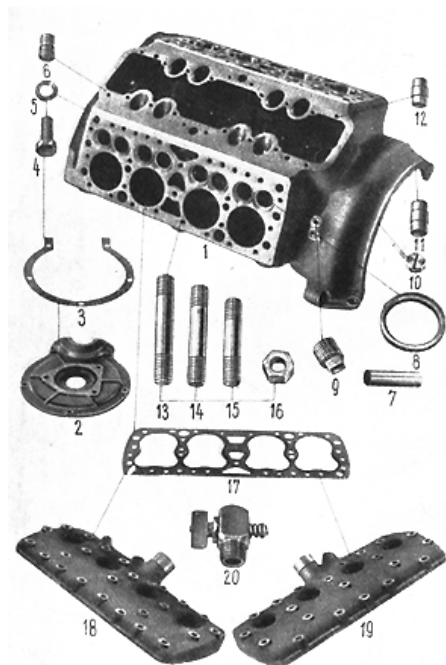


A Star is born: V8 Flathead auf dem Fließband.

In relativ knapper Entwicklungszeit - man spricht von weniger als einem Jahr - hatte Henry Ford das Unmögliche geschafft und einen V8-Block (im Winkel von 90 Grad) aus einem Guss hergestellt; bis dahin wurden Kurbelgehäuse und die zwei Zylinderbänke noch separat gegossen. Im April 1932 präsentierte Ford endlich diesen technischen Leckerbissen in einem modifizierten A-Modell, dem Typ 18 (identisch mit dem Modell B mit 4-Zylinder-Motor), obwohl das Fahrgestell mit den Leistungen des 70 PS starken V8-Aggregats überfordert war. Die charakteristischen, flach konstruierten Zylinderköpfe des 3,6-Liter-Triebwerks hatten dem Motor bald darauf seinen Namen gegeben: Flathead. Leider mussten die Konstrukteure der hastigen Entwicklung des Motors anfangs ihren Tribut zollen: Aluminiumkolben brachen, Lagerschalen lösten sich auf, sogar Risse im Block traten auf; die Überhitzung war ein weiteres Problem, das erst viel später gelöst werden sollte.

Zwischen 14 verschiedenen Karosserievarianten konnte der Kunde wählen. Ein 21-seitiger Verkaufsprospekt half dem potentiellen Käufer, sich für den richtigen Typ zu entscheiden. Die Modellpalette beschränkte sich auf zwei- und viertürige Grundmodelle; die zweitürige Version hieß „Tudor“ und war als „Three“- oder „Five Window“ erhältlich. Die gleiche Bezeichnung erhielten die Coupés - ohne den Zusatz „Tudor“. Den Viertürer gab es sinngemäß als „Fordor“, Roadster und Convertible bildeten die Sportversionen, und für Praktiker wurde der Station Wagon offeriert.

Das „DeLuxe“-Paket wertete alle Versionen - außer den Kombi - auf. Hatte sich der interessierte Käufer beispielsweise entschlossen, den „DeLuxe three window“ zu erwerben, so musste er 540 Dollar auf den Verkaufstisch blättern. Und er konnte sich seiner V8-Wahl sicher sein, denn er hatte - gemäß dem Werbeslogan - einen großartigen neuen Wagen erstanden.



Aus einem Guss: Motorblock des V8 Flathead.  
Deutlich sind die Öffnungen für die stehenden Ventile zu sehen.

Trotzdem stand schon im Februar 1933 das Nachfolgemodell bereit: der Typ 40. Dieser Wagen verfügte über ein besseres Fahrwerk mit X-Rahmen und hatte einen längeren Radstand.

Der Kühlergrill war nun leicht nach hinten geneigt und verjüngte sich nach unten hin; die seitlichen Luftschlitze wiesen den gleichen Neigungsgrad auf. Die Ford Motor Company bewies in einer spektakulären 10.000-Meilen-Fahrt die Ausdauer und den geringen Durst des neuen V8: knapp 17 Liter pro 100 Kilometer. Eine leichte, zweisitzige Sportversion gewann sogar das 203-Meilen-Rennen „Elgin Road“ - mit 166 km/h Höchstgeschwindigkeit auf den Geraden.

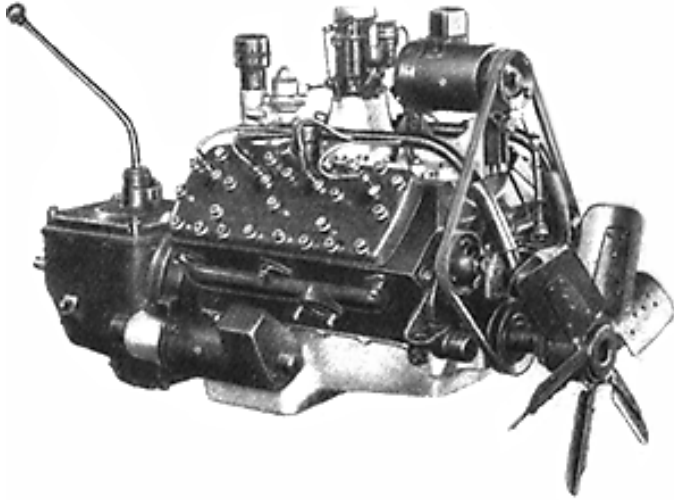
Bis auf kleinere kosmetische Retuschen glichen die nachfolgenden Modelle bis 1936 dem Entwurf von 1933. Was sich jährlich änderte, war der Grill, der 1934 einen breiteren Chromrand zeigte (ähnlich dem deutschen „Köln“), 1935 vierfach querverrippt war und 1936 im unteren Bereich verändert wurde. Die seitlichen Schlitze der Motorabdeckung verliefen ab 1935 horizontal.

Der Typ 48 wurde 1935 eingeführt; es gab nun auch eine „Touring“-Version des Ford Sedan. Zeitgenossen nannten ihn liebevoll „flatback“. Das 36er Modell wurde durch den „DeLuxe Sedan Delivery“ (Kastenwagen) und die altbewährten „rumble seat“-Versionen - Coupés, Cabriolets und Roadster mit auf Wunsch lieferbarem Notsitz („Schwiegermutterstuhl“) - ergänzt. Mittlerweile hatten über zwei Millionen Ford mit Flathead-Triebwerken die Produktionshallen des „River Rouge“-Werks verlassen.



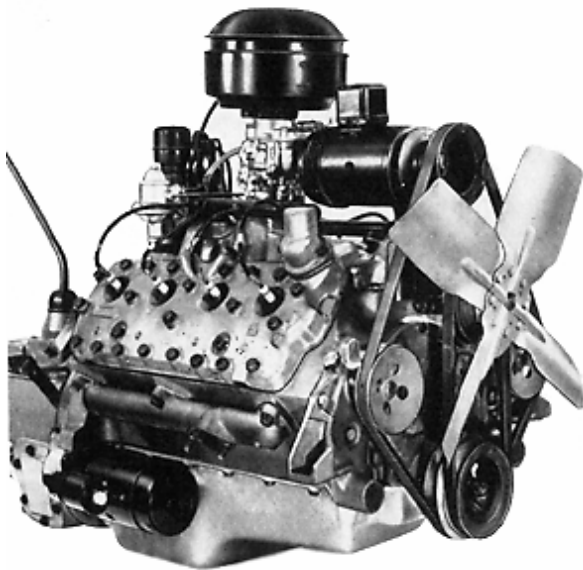
37er Woodie, Typ 78

1937 besaß der V8 das Aussehen, wie wir es vom späten „Eifel“ her kennen. Das Vorbild für das neue Facelifting kam aus eigenem Hause: Lincoln Zephyr. 1922 hatte Henry Ford die marode Nobel-Schmiede mit dem Namen des berühmten US-Präsidenten aufgekauft. Dach und Frontscheibe des 37er V8 hatten eine neue Form, die Hauptscheinwerfer waren in die Kotflügel gewandert, und die Motorhaube konnte nun in einem Stück geöffnet werden; der Ersatzreifen war im Kofferraum deponiert worden, die Hupen waren abgedeckt und die Batterie lag wartungsfreundlich im Motorraum. Überhaupt wies das 37er Modell viele technische und stilistische Verbesserungen gegenüber dem Vorgängertyp auf. Außerdem konnte der Kunde seinen V8 jetzt individueller gestalten: sogenannte „options“ verhalfen ihm zum „streamlined car“ mit persönlicher Note. Das „Club Coupé“ gab sein Debüt.



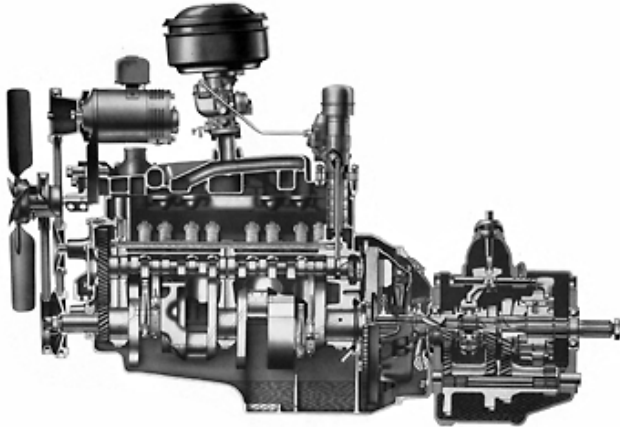
V8 Flathead aus deutscher Produktion mit angeflanschem Fünf-Gang-Getriebe für den LKW V3000S, Baujahr 1943.

1938 bildeten die seitlichen Lüftungsschlitze des Standard eine Einheit mit dem Grill, der bei allen DeLuxe-Versionen jetzt V-förmig unterteilten Zierrat aufwies, außerdem zeigte sich der V8 Sedan nunmehr mit charakteristischem Buckel (hump-back). Das 39er Modell musste sich abermals einer Gesichtsoption unterwerfen; diesmal hielt das Ergebnis bis 1941. Der deutsche Verwandte (mit der typischen Front) hörte übrigens auf den Namen „Taunus“. Abermals wurde die Palette ergänzt: „Standard Coupé“ und „Super DeLuxe Sedan“ hießen die Neuen; das „Businessman’s Coupé“ gab es ab 1940. Ein „DeLuxe Fordor Sedan“ kostete jetzt 790 Dollar. Die symbolträchtige Modellbezeichnung „Ford V8“ hatte allerdings weichen müssen.



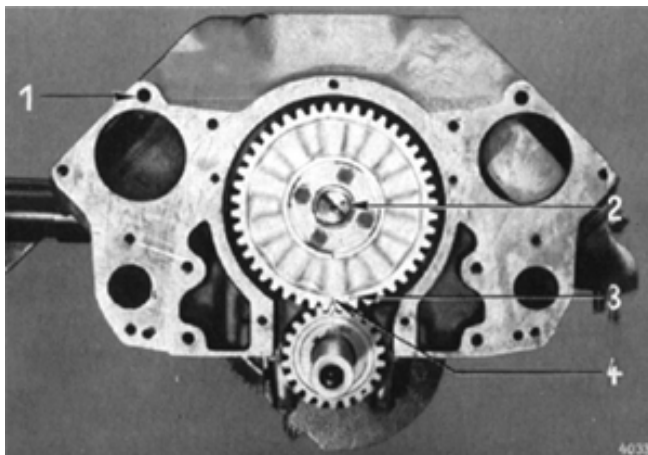
Nachkriegs-V8 Flathead G29T mit hochgelagertem Lüfter, Leistung: 100 PS

Nach dem Zweiten Weltkrieg griff man bei Ford auf das Aussehen des 42er Jahrgangs zurück und behielt es - kleinere Modifikationen und „Faceliftings“ ausgenommen - bis 1949 bei. In diesem Jahr debütierte die erste Ford-Neukonstruktion nach dem Zweiten Weltkrieg - mit mächtigem Chromornament im Grill und dem altbekannten Flathead dahinter. Neu waren auch die Modellreihen, die bis 1953 „Custom“, „Mainline“, „Customline“ und schließlich „Crestline“ lauteten.



Aufgeschnitten: V8-Motor G29T mit Vier-Gang-Sperrsynchrongetriebe, Baujahr 1952, 100 PS. Einsatz im deutschen Ford-LKW.

Das „welterprobte“ V8-Aggregat, das sich ab 1939 auch Mercury-Fahrer genehmigen konnten, und ebenfalls in Lieferwagen (1/2 ton Pickup) und LKWs (zum Beispiel F-6 von 1948) eingebaut wurde, gab es (in den USA) in drei verschiedenen Hubraum-Versionen: 3,6 Liter (1932-1942), 2,3 Liter (1937-1941) und 3,9 Liter (1946-1953). 1953 kam das Aus für das lauffähige Triebwerk, das ab 1932 stetigen PS-Zuwachs erfahren hatte und in seiner letzten Version mit 110 PS aufwartete. Tuning-Experten entlockten dem beliebten V8-Motor noch einige zusätzliche Pferdestärken.



Die Stirnräder des V8 Flathead:  
Das schrägverzahnte Nockenwellenzahnrad besteht aus Bakelit.

Die Technik des Ford-V8 entsprach dem damaligen Produktionsstandard. Hatte der Typ 18 noch einen Stahlrahmen aus Press-Stahl, so verfügte der Typ 40 - bedingt durch das stärkere V8-Triebwerk - bereits über einen Stahlblechrahmen mit Kreuztraverse.

Der Federungskomfort war ebenfalls zeitgemäß: Querblattfedern und Starrachsen vorn und hinten mit hydraulisch wirkenden Stoßdämpfern.

Gebremst wurde dagegen rein mechanisch - per Gestänge (ab 1937 via Seilzüge), das die Trommelbremsen der vier Räder zum Zupacken animierte.

Eine Schneckenrollenlenkung brachte alle Vorkriegs-V8 in die gewünschte Richtung. Das synchronisierte Dreiganggetriebe verteilte die Kraft des V8-Motors über die Kardanwelle auf die Hinterräder. Ab 1939 unterstützte ein auf Wunsch lieferbares „Columbia-Overdrive“ den Fahrspaß; natürlich profitierten auch Mercury-Chauffeure von dieser Neuerung, die der Lincoln Zephyr V12 serienmäßig hatte



Barbecue anno 1949 – mit neuem Ford und Holzkohle (natürlich von Ford).

Die kontinuierlich steigende Leistung der wassergekühlten Triebwerke wurde durch ständige Fahrwerksverbesserungen im Zaum gehalten. So spendierten 1939 die Ford-Techniker dem V8 ein hydraulisches Einkreisbremssystem. Den größten technischen Fortschritt bescherten sie allerdings dem neukonstruierten 49er Modell: geänderter Rahmen und modernisiertes Fahrwerk, unter anderem mit Längsblatt-Federung hinten.

1951 überraschte Ford die Öffentlichkeit mit dem ersten Hardtop-Coupé, das sogar mit dem brandneuen Ford-O-Matic- Getriebe ausgerüstet werden konnte.

Der V8 bestätigte das Vertrauen, das die Fachpresse bei seinem Debüt in ihn gesetzt hatte. Schließlich war der Flathead die letzte große technische Meisterleistung des Mannes, der einst mit der Einführung des Fließbands die automobile Welt revolutioniert hatte: Henry Ford I.

aw

[Fakten und technische Daten zum V8 Flathead](#)

[Ford-Modelle mit V8-Flathead-Motoren/USA](#)

[Ford V8 Flathead: Who is Who?](#)