

Juli/August 2006

# @Ford

Unser Standort: Europa



## Geburt einer Legende

1966 gewinnt Ford die 24 Stunden von Le Mans



Le Mans 1966

# Die Legende lebt

Ein ganz besonderes Jubiläum feiern in diesem Sommer Ford und Motorsport-Fans auf der ganzen Welt. Genau vierzig Jahre ist es her, dass Ford mit dem GT40 die Plätze eins, zwei und drei beim legendären 24-Stunden-Rennen von Le Mans belegte



Die klassische Lenkradnabe des Ford GT; Das historische Finish (oben); die drei Siegerteams mit Henry Ford II, dem Enkel des Unternehmensgründers (oben rechts)

Am Sonntag, den 19. Juni 1966 ist es soweit: drei Ford GT40 Mark II rasen nach einander über die regennasse Ziellinie der Rennstrecke La Sarthe am Stadtrand von Le Mans. Ford hat Ferrari geschlagen und übernimmt die Krone im internationalen Rennsport. An diesem Tag beginnt nicht nur die äußerst erfolgreiche Geschichte von Ford im Motorsport, sondern es wird der Grundstein für eine Legende gelegt.

Diese Legende lebt noch heute. Nicht nur in den original GT40-Rennwagen, die noch immer zur Begeisterung ihrer Fans weltweit an Klassiker-Rennen teilnehmen und damit die wohl aufregendste Zeit des internationalen Rennsports aufleben lassen, sondern auch in dem vom Original aus den 1960er Jahren inspirierten neuen Ford GT, den in Europa 101 stolze Besitzer ihr Eigen nennen dürfen.

Zum vierzigjährigen Jubiläum des glorreichen Siegs von Ford in Le Mans finden in diesem Sommer zahlreiche Veranstaltungen statt, allen voran die Le Mans Classic 2006 und das Goodwood Festival of Speed in Großbritannien. Bei beiden Events wird Ford natürlich dabei sein und würdigt damit auch den Beitrag der zahlreichen begeisterten Anhänger, die den Ford GT40 zu dem gemacht haben, was er heute ist.

„Vor vierzig Jahren hat Ford Motorsport-Geschichte geschrieben, als man zum ersten Mal das 24-Stunden-Rennen von Le Mans gewann“, kommentierte Ford Europa-Präsident und CEO John Fleming. „Für die Ford Motor Company war dies damals ein bedeutsamer Sieg und die Zeit hat gezeigt, dass dieser Tag eines der bedeutendsten Kapitel in der Geschichte des weltweit berühmtesten Langstreckenrennens ist. Dieses Jahr ehrt Ford die Helden von damals genauso wie die vielen Namen-

5 lösen, die an diesem Tag und über die Jahre zur Entstehung einer Legende beigetragen haben. Diese Legende heißt Ford GT40.“

Der Ford GT40 galt seinerzeit als Kampfansage Amerikas an Ferrari. In Wahrheit steckte dahinter ein internationales Projekt, das die globalen Ambitionen und den Siegeswillen der Ford Motor Company und ihres Vorsitzenden Henry Ford II eindrucksvoll unterstreichen sollte. Ein Name für den neuen Rennwagen war schnell gefunden – man orientierte sich einfach an der Bauhöhe von 40 Zoll. Bei den 24 Stunden von Le Mans 1966 sah Henry Ford II dann mit eigenen Augen, wie seine Autos Geschichte schrieben.

Dabei war mit einem Sieg der Ford Rennflundern mit 7-Liter-V8-Motor nicht unbedingt zu rechnen gewesen. Zwar waren bereits 1964 und 1965 GT40 in Le Mans gestartet und hatten enormes Potenzial gezeigt, Probleme mit der Mechanik verhinderten aber immer wieder einen Erfolg. 1966 dann traten Ford und Rennsportlegende Carroll Shelby gemeinsam zum Rückschlag an. Beim Rennen von Le Mans ging eine neue, überarbeitete Version des GT40, der Mark II, an den Start.

Nach Siegen bei den Langstreckenrennen von Daytona und Sebring im Jahr 1966 war man bei Ford zuversichtlich, dass nun der Bann gebrochen sei und einem Erfolg in Le Mans nichts mehr im Wege stünde. Über ein Dutzend Ford GT wurden für das Rennen gemeldet, hinterm Steuer berühmte Namen wie Bruce McLaren, Dan Gurney, Mark Donohue, Mario Andretti, Graham Hill, Jochen Rindt, Guy Ligier, Peter Revson and Jacky Ickx.

Nach 24 Stunden, zahlreichen Ausfällen und Crashes lagen drei Ford GT an der Spitze des Felds. Der Sieg ging an Bruce McLaren und Chris Amon im schwarzen GT40 des Teams Shelby



**Circuit de la Sarthe** – Le Mans, Frankreich, 1967  
Streckenlänge: 13 590 km

- ① Start
- ② Dunlop Bogen
- ③ "S" de la Forêt
- ④ Virage de Tertre rouge
- ⑤ Mulsanne Gerade
- ⑥ Courbe des Hunaudières
- ⑦ Virage de Mulsanne
- ⑧ Indianapolis
- ⑨ Virage d'Amage
- ⑩ Maison Blanche

7

6

American mit der Nummer 2. Ein weiterer Shelby in hellblau mit der Startnummer 1 und den Fahrern Ken Miles und Denny Hulme belegte Platz zwei. Auf Rang drei fuhren Ronnie Bucknum und Dick Hutcherson im goldenen GT des Teams Holman Moody mit der Nummer 5.

In den folgenden drei Jahren setzte Ford seines Siegesserie mit dem GT in Le Mans fort und konnte bedeutende Siege bei vielen internationalen Rennen erringen. Auch heute, vierzig Jahre später, hat der GT40 nichts von seiner Kraft und Ausstrahlung verloren. Noch immer zieht er bewundernde Blicke auf sich, wo immer er auftaucht und ist eine lebendige Erinnerung an die glorreichen Zeiten von Ford in Le Mans.

„Die Legende des Ford GT40 lebt“, ist sich auch John Fleming sicher. „Selbst wenn die Namensrechte nicht mehr bei unserem Unternehmen liegen, sind wir trotzdem immens stolz auf die Erfolge, die er gefeiert hat und noch immer feiert. Rückblickend hat der GT40 für uns in so vieler Hinsicht große Bedeutung, nicht zuletzt auch in Form seines Nachfolgers, dem Ford GT, der sich so großer Beliebtheit erfreut. Das Wichtigste bleibt jedoch die Botschaft, die der GT40 schon damals vermittelte: Wenn Ford sich etwas in den Kopf setzt, sollte man auf jeden Fall mit uns rechnen.“

*Cliff Peters*

Seite 10-11: Die Firma **ATS EVOLUTION** vertreibt die gesamte von **JJF** entworfene Kollektion an Fahrzeug-Schnittzeichnungen. Eine komplette Liste der handgezeichneten Poster kann über [atsevolution@wanadoo.fr](mailto:atsevolution@wanadoo.fr) oder [www.carcutaways.com](http://www.carcutaways.com) angefordert werden.

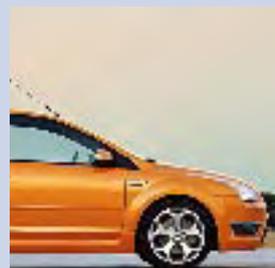


## Das Erbe des GT40

Auch die PS-starken Ford-Modelle der heutigen Zeit zollen dem Ford GT40 und seinen Erfolgen in Le Mans Tribut

### Ford GT

Der neue Ford GT erinnert stark an den GT40 der 1960er und doch ist jede Linieführung und jedes Detail eine neue, moderne Interpretation des Originals. Der turboaufgeladene 5,4-Liter-V8-Motor des GT leistet imposante 404 kW bzw. 550 PS.



### Ford Focus ST

Schnell und alltagstauglich – der Ford Focus ST macht keine Kompromisse. Sein 225 PS starker Duratec ST-Fünfzylinder-Turbomotor mit 2,5-Liter Hubraum ist der derzeit stärkste Motor in einem Ford-Serienmodell. Damit erreicht der Ford Focus ST Spitzengeschwindigkeiten von 240 km/h.



### Fiesta ST

Seit in den 1980er Jahren der erste Fiesta XR2 auf den Markt kam, steht der Kleinwagen von Ford für ein hohes Maß an Leistung und Fahrspaß zu vernünftigen Preisen. Der aktuelle Fiesta ST trägt diese Charakteristik in eine neue Generation. Für den Antrieb sorgt eine modifizierte Version des 2,0-Liter-Duratec-ST-Motor mit satten 110 kW (150 PS).

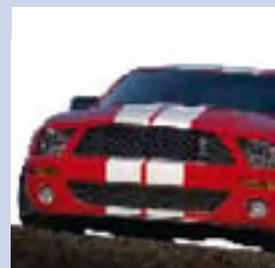


### Mondeo ST220

Der Ford Mondeo ST220 ist eine extrem leistungsstarke Sportversion, kombiniert mit dem gewohnt hohen Stil und Komfort der Serien-Baureihe. Sein 3,0-l-V6-24V-Duratec-ST-Motor produziert 166 kW (226 PS) und ein maximales Drehmoment von 285 Nm bei 4.900 U/min. Erhältlich ist der Mondeo ST220 als 4- und 5-türige Limousine sowie als Turnier.

### Ford Shelby GT500

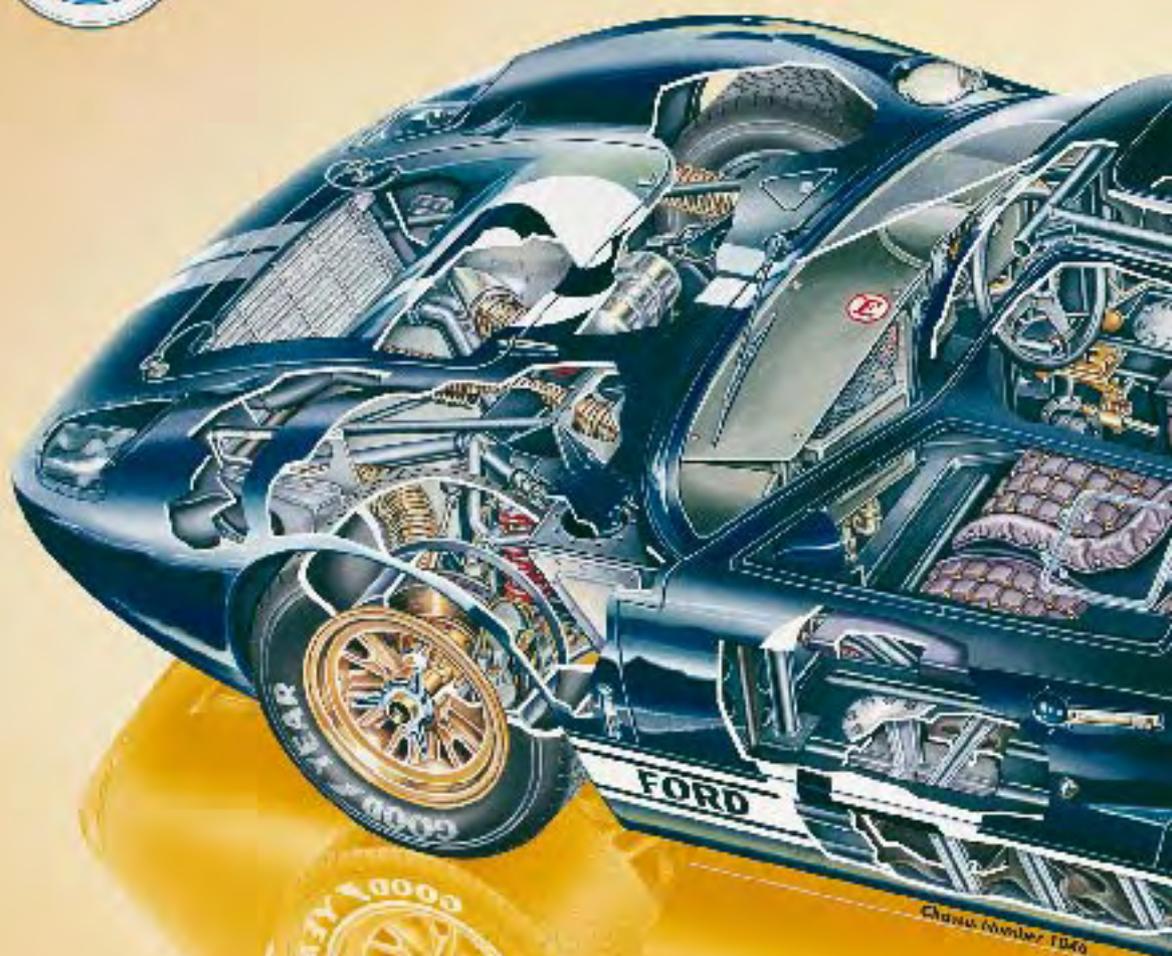
Auch wenn er europäischen Käufern verwehrt bleibt, der neue Mustang Shelby GT500 ist jüngster Beweis für das weltweite Bekenntnis von Ford zu Hochleistungs-Sportfahrzeugen. Das Design ist klar an die Shelby Mustangs der 1960er angelegt, das legendäre Leistungsvermögen der originalen GT500 wird heute durch modernste Technik optimiert.



FO



# VICTORY AT L



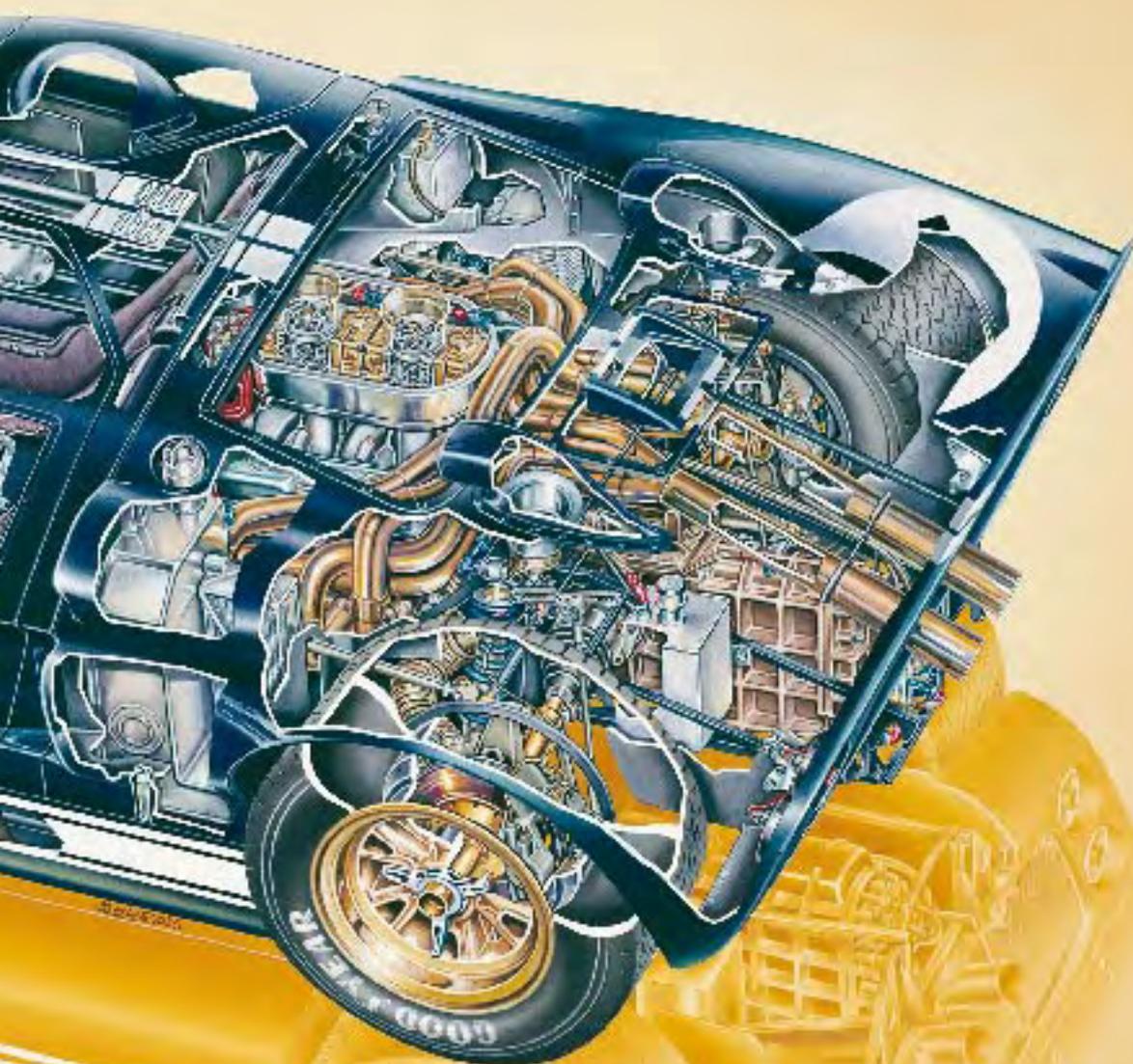
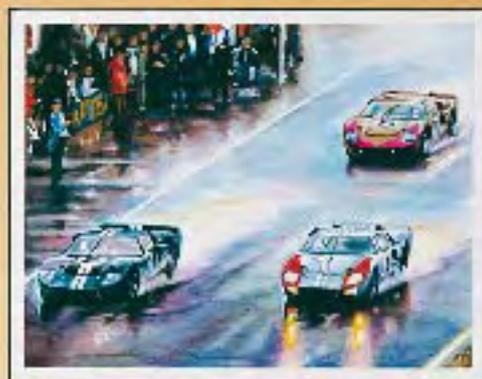
First : Bruce Mac LAREN - Chris AMON - SHELBY AMERICAN, Inc



Second : Ken MILES - Dennis H

# FORD

## LE MANS 1966



First : Ken MILES - JOLLY & CO., Ltd

Third : Ronnie BUCKNUM - Dick HUTCHERSON - HOLMAN & MOODY, Inc

MECHANICS WHO ENABLED FORD TO WIN AT LE MANS

IN MEMORY OF KEN MILES

© 1996 Ford Motor Company  
All rights reserved. Ford, the Ford logo and Shelby Children's Foundation are trademarks of Ford Motor Company.



# 30 JAHRE Fiesta



# 30 JAHRE FORD FIESTA – EIN KLEINER KOMMT GROSS



**Er ist nicht nur für Ford eine feste Größe, sondern auch ein Automobil, das aus der europäischen Autolandschaft nicht mehr wegzudenken ist. In diesen Tagen begeht der pfiffige Kompakte seinen dreißigstes Dienstjubiläum. Wir sagen „Glückwunsch, Kleiner, wird sind stolz auf dich. Mach uns weiter so viel Freude wie bisher!“**

Wie so oft, wenn die Vorstellung eines völlig neuen Automodells naht, eilte dem Fiesta eine Bugwelle aus Mythen und Spekulationen voraus. So ließ sich die Presse zu gewagten Mutmaßungen darüber verleiten, wie der Neue wohl heißen würde. „Bobcat“ (so der Ford-interne Rufname während der Entwicklung), glaubte man zu wissen, sei die Typenbezeichnung für den kleinen Ford. Als Namensspender wählte man den damaligen Ford-Vorstand Robert „Bob“ A. Lutz. Nicht weit gefehlt, aber gefehlt. Im Mai 1975 stellte nämlich eine von Ford verfasste Pressemitteilung klar, dass nicht etwa der Amerikaner, sondern eine amerikanische Wildkatzenart dem Auto zu seinem provisorischen Namen verholten habe. Wie es wirklich heißen würde, blieb vorerst aber noch „Top secret“.

Die Entwicklung des Kleinen hatte die für damalige Begriffe große Summe von 112 Millionen D-Mark gekostet. Ein Aufwand, der sich allerdings gelohnt hatte: Denn nach seinem Marktdebüt 1976 zeigte der Fiesta, dass wahre Größe keine Frage von Länge, Breite oder Höhe sein muss: zum Beispiel mit vorbildlichem Crashverhalten; oder einem Ford-patentierten Kühlergrill, der die Motorthermik und Aerodynamik gleichermaßen günstig beeinflusste und dazu beitrug, dass der Fiesta den besten cw-Wert seiner Klasse vorweisen konnte; durch die Kombination von Frontantrieb mit radführenden McPherson-Federbeinen; und nicht zuletzt durch eine Vielzahl fortschrittlicher Seriedetails wie Sicherheitsfrontscheibe, Automatikgurte mit versenkbarer Aufrollmechanik, heizbare Heckscheibe: Der pfiffige Kölner brachte einen kräftigen Innovationsschub ins Segment der Kleinwagen. Und kaum auf der Straße, durfte er sich zwar nicht die Nase, aber das Volant vergolden lassen: In der Wertungsklasse bis 10.000 Mark



**Die sorgfältige Arbeit an der Form machte den Fiesta 1 bereits zum Kultauto. Die Ingenieure setzten in den 30 Jahren immer wieder Maßstäbe im Segment**



bekam er das erstmals von „Bild am Sonntag“ ausgelobte „Goldene Lenkrad“ zugesprochen, in Deutschland bis heute eine der wichtigsten Auszeichnungen für Automobile.

Kompakt in den Dimensionen, aber ein Großer in der europäischen Autolandschaft –bis heute gilt für den Fiesta diese Charakterisierung. Seine Qualitäten anhand von Rekordmeldungen, Erfolgsstatistiken und Auszeichnungen an dieser Stelle ins rechte Licht zu rücken, würde den Rahmen sprengen. Außerdem: Wer wüsste es besser als die Ford-Mitarbeiter, dass seine Historie gespickt ist mit Superlativen. Zum Beispiel mit Produktionsrekorden, die selbst den legendären VW Käfer in den Schatten stellen. Mit Highlights wie 1989, als die zweite Fiesta-Generation den besten Start hinlegte, den ein Auto in Europa jemals hatte – über 500.000 abgesetzte Einheiten im ersten Verkaufsjahr. Oder





gebnisse im Euro NCAP-Crashtest und in der Pannenstatistik des ADAC (2002). Und – über innere und äußere Qualitäten hinaus hatte der Fiesta immer etwas zu bieten, das darüber entscheidet, ob man sein Auto als Gegenstand betrachtet oder ob man es „liebt“: Charakter. Der Kommentar einer „auto motor und sport“-Redakteurin in der Schlussbilanz eines erfolgreich absolvierten Dauertests (1998) bringt es auf den Punkt: „...Die eigentliche Stärke des Fiesta lässt sich aber nicht errechnen. Den großen Fahrspaß, der dieses kleine Auto auszeichnet, muß man einfach erleben.“ Überhaupt war der Fiesta immer auch ein Auto, das Kultpotenzial barg und im Mittelpunkt außergewöhnlicher Ereignisse stand. Im Motorsport zum Beispiel: So mischte sich 1979 ein 155 PS starker Ford Fiesta frech ins Teilnehmerfeld der „Rallye Monte Carlo“ und räumte am Ende Platz zehn der Gesamtwertung ab – sensationell. Ebenso 1982, als Ford mit dem „Fiesta Ladies Cup“ Deutschlands erste Frauen-Rennserie aus der Taufe hob. Oder einundzwanzig Jahre später, 2003, als im Motopark Oschersleben der Startschuss für einen neuen Markenpokal mit Fiesta-Beteiligung fiel: Der „Ford Fiesta ST Cup“ wird bis heute mit unver-

2001, als wegen der starken Nachfrage zwölf Sonderschichten gefahren und ein Jubiläum der Superlative gefeiert werden konnte: Im Werk Köln schrieb nämlich der zehnmillionste Fiesta Automobilgeschichte – Europas Nummer eins seiner Klasse zählte ab sofort zum erlauchten Kreis der Automodelle, die eine achtstellige Produktionszahl vorweisen konnten. Und schließlich der Traumstart der Fiesta-Neuaufgabe 2002, von der bereits 17.000 Bestellungen vorlagen, noch bevor das Auto zu den Ford-Händlern kam. Und dessen Nachfrage dazu führte, dass erstmals in der Geschichte der Kölner Produktionsstätte die Werksferien ausfielen.

Einen Namen machte sich der Fiesta auch immer als Musterbeispiel ausgeprägter Wirtschaftlichkeit und als Motor des Fortschritts. 1983 beispielsweise war er das einzige Modell seiner Klasse mit einem Dieselmotor, 1984 kam er mit einem stufenlosen CTX-Getriebe und „Bleifrei“-Benzintriebwerk, 1986 folgte die Katalysatorstechnik. Und immer wieder setzte er Zeichen in Sachen aktiver und passiver Sicherheit: Sicherheitsfrontscheibe, Automatikgurte mit versenkbarer Aufrollmechanik (1976), Fahrerairbag, Seitenaufprallschutz in den Türen, Gurtstraffer und Gurtstopper an den Vordersitzen (1993), Beifahrerairbag und ein hochmodernes elektronisches ABS-Bremssystem mit integrierter Bremskraftverteilung und Antriebs-schlupfregelung (1996). Dazu kamen 1989 Vergleichstest-Siege bei den führenden deutschen Fachmagazinen „auto motor und sport“ und „Auto Bild“, in denen der Fiesta namhafte Konkurrenten hinter sich ließ, außerdem Toper-



ändertem Reglement gefahren. 1989 avancierte der Liebling des Autofahrenden Volkes gar zum Kunstobjekt. Der Aktionskünstler HA Schult hatte das Auto als Fetisch unseres Jahrhunderts ausgemacht und der neue Fiesta verkörperte für ihn „das Sinnbild eines Autos, das für alle da ist.“ Aus dieser Einsichten heraus entwickelte er im April 1989 ein dreitägiges Happening in Köln, bei dem er künstlerisch verfremdete Fiesta-Skulpturen an markanten Stellen des Stadtbildes platzierte.



So symbolisierte das Kompaktmodell als täuschend echtes Marmor-Mobil die „Marmorzeit“, erschien dem Publikum, aus Granitquadern zusammengesetzt, als „Steinerne Zeit“ und mit Herbstlaub bemalt als „Stille Zeit“. Am Seil eines Helikopters flog der Fiesta als „Wolke“ über der Stadt und schipperte, an einen Pfeiler der Deutzer Brücke gefesselt, als „Die Welle“ über den Rhein. In Gestalt eines „Goldenen Vogels“ mit fünf Meter langen Styroporschwingen liess er sich auf dem Turm des Kölner Stadtmuseums nieder, erstarrte als „Eingefrorene Bewegung“ in einem 30-Tonnen-Eisblock und trat als „Zeit-Sprung“ in Gestalt eines beschrifteten Granitblocks aus der Römerzeit auf. In einer Kölner Diskothek liess Schult den Fiesta als „Tanzendes Auto“ auftreten und präsentierte ihn – zerlegt in gold bronzierte Einzelteile

– als „Jetztzeit-Archäologie“ im Römisch-Germanischen Museum. Überliefert ist eine köstliche Szene auf der Domplatte, als ein junger Mann die „Steinerne Zeit“ mit seinen Händen begreifen will und ein strenger Bewacher ihm entgegentritt: „Dat dürfen se nit!“ – „Aber Skulpturen muss man doch anfassen!“ – „Dat is kinne Skulptur, dat is ene Fetisch!“



## „Der Ford Fiesta als Imagetaktgeber“

Jürgen Stackmann, Mitglied der Geschäftsführung, Marketing und Verkauf:  
Als ich 1989 zur Firma kam, war Ford die ‚Fiesta Company‘, die auch andere Wagen herstellte. Der Fiesta war klar der Imagetaktgeber der Marke Ford und natürlich die Nummer 1 im Segment. Es ist unser Ziel, diese herausragende Bedeutung im Markt in den kommenden Jahren wieder herzustellen.

Uwe Baumgarten, Leiter Produktmarketing, PKW:  
Der Ford Fiesta ist eine der Hauptsäulen im Produkt-Portfolio von Ford. Mehr denn je überzeugt er seine Kunden durch seine Angebotsvielfalt mit sieben verschiedenen Ausstattungsvarianten, sieben modernen Motoren (darunter zwei drehmomentstarke TDCi Aggregate) sowie drei unterschiedlichen Getriebevarianten.

Birgit Heiden, Produktspezialist Fiesta:  
Der Ford Fiesta ist ein Kleinwagen bei dem der Kunde nicht auf die fortschrittlichen Technologien höherer Fahrzeugklassen verzichten muss. Neben Regensensor, Scheinwerfer-Assistent, Klimaautomatik und Bordcomputer ist der Ford Fiesta auch mit innovativer Sprachsteuerung und AUX-Anschluss für MP3-Player erhältlich.

Johannes Oimann, Operation Manager Köln  
Der Ford Fiesta ist auch hinsichtlich seiner Produktion ein einmaliges Auto. Seit dem Job 1 im Jahr 2001 zählt Köln zu den produktivsten Automobilwerken in Europa.

Chris Bird, Design Director,  
Das Design des Fiesta hat immer die Bedürfnisse männlicher und weiblicher Fahrer aller Altersklassen widerspiegelt. Die letzte Fiesta-Generation fängt die Trends zu mehr Emotionalität und Personalisierung auf. Besonders bei den weiblichen Fahrern. Aufregend lebhaft Farben und Materialien sind für jeden Geschmack verfügbar. Die Vielseitigkeit des aktuellen Fiesta ist am besten beim ST-Modell erkennbar. Der ST übt einen hohen emotionalen Reiz auf Fahrer mit sportlichen Ambitionen aus. Einzigartig ist das aktuelle Fiesta-Design wegen seiner weitreichenden Anziehungskraft, dass es wiederum eine direkte Beziehung zum Konzept des erstmalig 1976 vorgestellten Modells herstellt.





Fiesta 1-Zeiten hatte man es bei Ford leicht, die Modelle für den Breitensport umzurüsten und zu tunen, so besaß man ein alltagstaugliches Fahrzeug, mit dem man auch Rennen bestreiten konnte“, erklärt Dauber

Die wichtigste Börse für die inzwischen rar gewordenen Details bietet der Fiesta Club Deutschland, wo sich die Mitglieder gegenseitig Tipps für die Suche nach Einzelteilen geben. „Und unter uns funktioniert es wie in der Steinzeit, wir machen Tauschgeschäfte, Geld ist nicht so wichtig“, erzählt der Fiesta Fan, der beim Club im Vorstand sitzt. Dort existiert auch ein großes Archiv mit technischer Literatur. Vier Mal im Jahr treffen sich die Mitglieder am Stammtisch zum Erfahrungsaustausch. Einen jährlichen Höhepunkt bildet der Auftritt bei der Techno Classica in Essen.

Doch auch für den Alltagsgebrauch hält sich Frank Dauber einen Fiesta 1. Ein Editionsmodell „Finesse“ in terracotta braun. „Mit dem bin ich täglich unterwegs, das ist Auto pur.“ Der Fiesta ist sparsam, kommt mit 5,5 Litern auf 100 Kilometer aus. Dauber kann ihn selber warten, die Technik ist leicht zugänglich. „Der Fiesta war das erste Frontmodell von Ford, Qualität, Fahrkomfort und –verhalten sind richtig gut, der hat dem Golf den Rang abgelaufen.“ Lösungen wie beispielsweise der Kühler mit Lamellenauftrieb für mehr Lufteinlass je nach Tempo wurden sogar von Ford patentiert.

Und wie steht es mit dem aktuellen Fiesta? „Der ST würde mich sicher reizen, aber mit meinem falle ich mehr auf“, lacht Dauber.

**Für alle Fiesta-Freude lässt der Club vom 14. Bis zum 16. Juli am Gederer See in Hessen eine Party zum 30-jährigen Geburtstag des Kultautos steigen. Erwartet werden rund 300 Fiestafahrer aus ganz Europa. Weitere Auskünfte bei [www.Ford-Fiesta-Club.de](http://www.Ford-Fiesta-Club.de)**

## Die Auto pur-Party

**Sein Hobby sind nicht Autos. Sein Hobby ist nur dieser Typ: Der Ford Fiesta 1.**

1982 bekam Frank Dauber seinen ersten von der Mutter: Mit diesem Fahrzeug war die Rennsport begeisterte Dame Slalom gefahren. Bis heute bedeutet das rot weiß blau lackierte Auto mit dem 90 PS-Kent-Motor eine Art Heiligtum für den 43-Jährigen. „Damit fahre ich keine Rennen mehr, da darf nichts dran kommen.“ Für repräsentative Fahrten wie dem Young Timer Rallye-Cup nutzt Dauber seinen zweiten Fiesta, ein 80-PS-Modell mit vielen historischen homologierten Teilen, die heutzutage schwierig zu erstehen sind: etwa ein Fächer-Krümmer, Doppelvergaser oder Fahrwerkteile. „Zu



**Das unveränderte, makellose Cockpit des Fiesta 1. Alles original. Rechts der erste Fiesta von Frank Dauber, inzwischen auffällig rot-weiß-blau lackiert**

