

Axel Huppers

**2237 Sportwagen Ford Thunderbird**  
**Hubert Siegmund**  
**1 Bogen 37,2 x 52,4 cm, Mst. 1:20,**  
**Ravensburger Modellierbogen**  
**Otto Maier Verlag, Ravensburg 1957**

**Reprint, Mst. 1:25**  
**1 Bogen 29 x 40,5 cm**

### Das Vorbild<sup>1</sup>

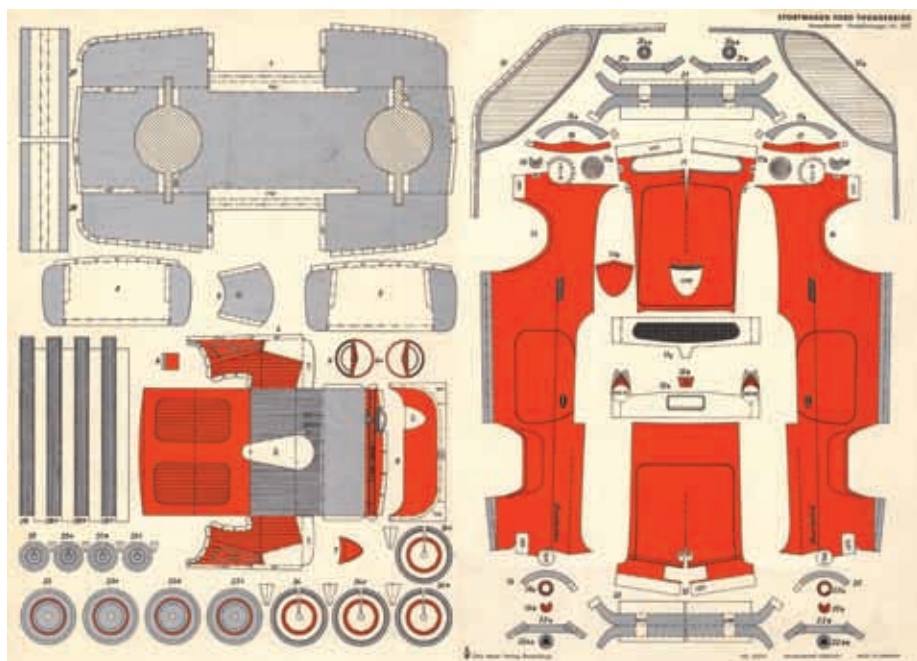
Am 20. Februar 1954 präsentierte die Ford Motor Company in Detroit auf der „Motor Show“ das Holzmodell des „Thunderbird“. Der Legende nach hatte Ford-Manager *Lewis D. Crusoe* bei einem Besuch des Pariser Autosalons 1951 seinen Mitarbeiter *George Walker* von der Styling-Abteilung aufgefordert, ein Fahrzeug analog zu den sportlichen europäischen Fahrzeugen zu entwickeln. In Wirklichkeit dürfte jedoch der in den USA ausgelegte Wettbewerb mit dem Chevrolet „Corvette“ ausschlaggebend für die Entwicklung dieses Fahrzeuges gewesen sein. Am 9. September 1954 begann die Serienproduktion des Ford „Thunderbird“, wobei auch die bereits 1954 produzierten Fahrzeuge dem Jahrgang 1955 zugeordnet wurden. Der offizielle Verkauf startete am 22. Oktober 1954. Das von den Käufern liebevoll „T-Bird“ genannte Fahrzeug avancierte in kürzester Zeit zum Verkaufsschlager. Bereits im ersten Jahr wurde die 24fache Menge an „Thunderbirds“ im Vergleich zur „Corvette“ gebaut. Der „Thunderbird“ wurde von Beginn an allgemein akzeptiert und gerne gekauft. Man be-



Zeitgenössische Werbung für den Sportwagen Ford „Thunderbird“.  
 Sport roadster Ford „Thunderbird“ in advertisements from the nineteen fifties.

schrieb das Fahrzeug als „wunderbar“, „Meisterstück“ und „fortschrittliches Fahrzeug“. Besondere Aufmerksamkeit sollte in diesem Zusammenhang dem Lebensgefühl des damaligen Zeitgeistes und der damit verbundenen Werbung gewidmet werden. Es war eine Zeit des Optimismus und der Aufbruchsstimmung. Das Leben sollte genossen werden. Niemand kritisierte den hohen Treibstoffverbrauch oder die überflüssig hohe Motorisierung derartiger Fahrzeuge. In der Werbung wurden alle gesellschaftlichen Schichten angesprochen. Der ge-

setzte Mittfünfziger mit Anzug und Krawatte auf dem Weg zur Geschäftsbesprechung ebenso wie das junge Paar, das zu einem romantischen Stelldichein an den Strand fährt. In den Bildern der Werbeagenturen der damaligen Zeit wird aber auch ein Bild der USA gezeigt, das geprägt ist von Konservatismus und dem Streben nach Stabilität und Harmonie. Dies passt eigentlich nicht so recht in das Bild eines rassistigen Sportwagens mit „Power und Pferdestärken unter der Haube“, der gebaut wurde, um Freude am Fahren zu haben. In der Analyse kristallisiert sich daher folgendes Bild heraus: Man möchte schon gerne wild und ungezungen wie die „jungen Wilden“ das Fahrzeug ausreizen, aber es schickt sich nicht, da die Gesellschaft das biedere und besonnene Auftreten schätzt. Im Basispreis für 2 695 US-Dollar war ein abnehmbares Hardtop aus Fiberglas enthalten, aber kein Stoffverdeck. Ein elektrisch verstellbares Stoffverdeck wurde nur gegen Aufpreis geliefert. Das Fahrzeug war ein reiner Zweisitzer und verfügte am Anfang über einen 4,8 l Motor mit ursprünglich 180 PS. Bis 1957 wurde die Motorenleistung bei einem Hubraum von nun 5,1 l auf bis zu 285 PS gesteigert. Der Wagen erreichte so die damals gefährliche Geschwindigkeit von über 210 km/h. Der „Thunderbird“ wurde permanent modifiziert und verbessert. Schon nach kurzer Zeit waren Sicherheitsgurte und gepolstertes Armaturenbrett optional lieferbar. Ab dem Modelljahr 1956 war das Reserverad außen hinten am Kofferraumdeckel befestigt. Dies erhöhte zwar das Gepäckvolumen, verlagerte die Straßen-



2237 Sportwagen Ford Thunderbird, 1 Bogen 37,2 x 52,4 cm, Mst. 1:20, Otto Maier Verlag, Ravensburg 1957.  
 2237 Sportroadster Ford Thunderbird, 1 sheet 37,2 x 52,4 cm, 1/20 scale, Otto Maier Verlag, Ravensburg 1957.