DER FÖHRD

Mitten in der Nordsee ist regelmäßig eines der ältesten Autos Deutschlands unterwegs. Besuch beim Ford Model T von Oluf Lange auf der Insel Föhr

DA HABEN SICH ZWEI GEFUNDEN. Ein Friese und ein Ford. Jahrgang 1951 und 1912. Unglaubliche 108 Jahre hat dieses Model T schon auf dem Buckel. Normalerweise steht so einer in einer klimatisierten Sammlung. Oder als automobiler Meilenstein im Museum.

Die „Tin Lizzy“ von Oluf Lange tuckert dagegen regelmäßig über die Nordseeinsel Föhr. Zu gern nimmt der gelernte Automechaniker und langjährige Berufspilot hinter dem Holzlenkrad Platz, um Brötchen zu holen, Einkäufe zu erledigen oder zum Föhrer Flugplatz zu fahren. Einzige Bedingung: trockenes Wetter. Aber das herrscht oft auf der Nordseeinsel. Und so haben Sommerurlauber beste Chancen, das Model T in der Karosserievariante Touring und den gebürtigen Föhrer in Aktion zu erleben.

Bevor die beiden zur großen Inselrunde starten können, muss Lange erst mal eine kleine Runde drehen. Mit der Handkurbel. Oft reicht eine halbe Umdrehung, um den Ford zum Leben zu erwecken. Während der 2,9-Liter-Reihenvierzylinder munter vor sich hin knattert und die Kotflügel vibrieren lässt, steigt sein menschlicher Anlasser ein. Model T fahren ist eigentlich ganz einfach, solange man die Pedalanordnung moderner Autos ausblendet (siehe Seite 57). Je nach Stellung des Gashebels am Lenkrad beschleunigt der Ford auf bis zu 68 km/h.

So schnell muss es aber gar nicht sein, um den besonderen Reiz dieses Autos zu entdecken. Der Ford mutet wie eine motorisierte Kutsche an und begeistert mit Automobilität in ihrer ursprünglichen Form.

Daran hat nicht nur Oluf Lange seinen Spaß. Jeder auf der Insel erfreut sich am Anblick des >>

HOCHGEFÜHL BEIM HOCHFAHREN
Die Auffahrt auf den Deich meistert der Ford problemlos – auch vorwärts

„Ich könnte auch Rum reinkippen. Der läuft mit allem, was genug Prozente hat.“
Oluf Lange

>> Oldtimers. Autos hupen und Fußgänger winken, wenn er vorbeifährt. „Da muss man dann auch zurückgrüßen!“, sagt Lange mit einem Unterton, der keinen Widerspruch duldet. Der 68-Jährige dürfte einer der meistfotografierten Föhrer sein, denn wenn er anhält – ob beim Bäcker in Nieblum oder am Fähranleger in Wyk –, bleiben auch die Leute stehen und zücken das Handy. Geduldig beantwortet Lange alle Fragen. „Meistens fragen die Leute nach Baujahr oder Alter“, erzählt er, oft nach Leistung und Verbrauch.

Um die 15 Liter genehmigen sich die 20 Pferdchen des 2,9-Liter-Vierzylinders auf 100 Kilometer. Regelmäßige Besuche der Inseltankstelle in Wyk sind also Pflicht. „Der Tank fasst nur 30 Liter“, erklärt Lange, „und weil ich keine Tankuhr und keinen Kilometerzähler habe, bin ich schon viermal liegen geblieben.“ Den Tank füllt er mit 95-Oktan-Super-Kraftstoff ohne weitere Zusätze. „Ich könnte aber auch Rum reinkippen. Der läuft mit allem, was genug Prozente hat“, grinst Lange.

Das gilt zumindest in der Ebene, und zum Glück ist Föhr bis auf die Deiche ziemlich platt! Ein Ford Model T nutzt nämlich statt einer Kraftstoffpumpe die Schwerkraft, durch die das Benzin aus dem unterm Fahrersitz montierten Tank in den tiefer gelegenen >>

EINKAUFSWAGEN
Gegen den Kaufmannsladen in Nieblum ist der Ford ein Youngtimer. Vor der Bäckerei zieht er die Blicke auf sich

MUSEUMSREIF
Der Ford gehört eigentlich ins Museum – aber nicht ins nahe gelegene Friesenmuseum in Wyk

>> Vergaser drückt. An steilen Anstiegen kann ein Model T daher schon mal liegen bleiben. „Dann hilft nur rückwärts hochfahren“, sagt Lange. Die sanft ansteigenden Deichauffahrten meistert der Ford zum Glück problemlos.

Bei der Vorbeifahrt an der Borgsumer Windmühle weht trotz senkrecht stehender Windschutzscheibe eine frische Brise ins Auto. Sie vermischt sich mit warmer Luft, die durch die Bodenbretter vom Motor her aufsteigt. Sein geschlossener Kühlkreislauf hat ebenfalls keine Pumpe und funktioniert nach dem Thermosiphon-Prinzip.

Zurück in Wyk auf dem Weg zum Friesenmuseum erfordern die vielen Seitenstraßen und die schwachen Bremsen eine vorausschauende Fahrweise. Das Bremspedal auf der rechten Seite bereitet Oluf Lange kein Problem. Die besondere Pedalanordnung ist ihm schon lange in Fleisch und Blut übergegangen. Vor vier Jahren holte er den Ford auf die Insel. Ein Freund half ihm, den Wagen zum Laufen zu bringen. Dabei stellten sie fest, dass die Tin Lizzy einen Austauschmotor mit sehr geringer Laufleistung hat. Der Wagen stand jahrzehntelang. „Die Ventile waren zu lang“, erklärt Lange die Ursache der langen Standzeit. „Als wir sie gekürzt hatten, lief der Motor wieder.“ Die ursprünglichen Karbidlampen sind auf elektrisches Licht umgerüstet. Als der Prüfer bei der Zulassung nach der zweiten Phase, also dem Standlicht, fragt, deutet Lange auf die originalen Petroleumlampen. Dann holt er eine Flasche Petroleumöl und ein Feuerzeug aus dem Werkzeugkasten – Prüfung bestanden.

Die zum Teil sehr spezielle Technik des Model T erfordert Geduld bei Reparaturen. Lange macht alles selbst. Sogar die Bremsbänder im Getriebe hat er schon getauscht. „Die Ersatzteilversorgung ist super“, sagt er. Zeitdruck verspürt er bei sol- >>

„Knochenbrüche durch Rückschlagende Anlasserkurbeln hießen damals Ford-Fracture!“
Oluf Lange

AUSTAUSCHMOTOR
Die Maschine wurde zwischen 1919 und 1921 produziert und später in den Ford eingebaut

FUNKENZENTRALE
Am Armaturenbrett ohne Armaturen hat der Ford einen Blechkasten mit Zündunterbrechern und den Choke

VON HAND STATT BAND
Das 98 726. T-Modell entstand 1912 noch per Hand, erst 1914 begann die Produktion am Fließband

SPUREN EINES AUTOLEBENS
Das Leder der Rückenlehne ist noch original und 108 Jahre alt, der Tank steckt unter der Sitzbank

FOTOS: C. BARIES (9)

MIT HANDGAS UND FUSS-SCHALTUNG

Jedes Model T hat drei Pedale. Also einfach einsteigen und losfahren? Denkste! So ein alter Ford wird komplett anders bedient als moderne Autos. Der Fahrer schaltet mit den Füßen und gibt mit der Hand Gas. Der Handbremshebel betätigt die Parkbremse, in Mittelstellung den Leerlauf oder ist ganz gelöst. Hört sich kompliziert an, ist aber in Wirklichkeit einfach.

ANLASSEN

Um den Motor anzuwerfen, muss der Fahrer die Zündung aktivieren. Während die vier Zündunterbrecher lärmen, verstellt er den linken Zündungshebel am Lenkrad ganz nach oben und den rechten Gashebel ein paar Rasten runter. Mit der Zündung auf spät und leicht erhöhtem Gas stellt er sich vor den Wagen. Dann streift er den ledernen Kurbelhalter ab, zieht den Choke, lässt die Kurbel einrasten und reißt sie nach oben. Und zwar mit der flachen Hand. Wer die Kurbel mit der Faust umschließt, riskiert beim möglichen Zurückschlagen der Kurbel den Daumen.

FAHREN

Um loszufahren, hält der Fahrer mit dem linken Fuß das Kupplungspedal (links) in Mittelstellung und löst die Handbremse. Mit langsamem Niedertreten des linken Pedals legt er den ersten Gang ein. Der Ford setzt sich in Bewegung. Der Fahrer gibt mit der rechten Hand etwas mehr Gas und reguliert mit der linken die Zündung nach. Dann nimmt er kurz Gas weg und hebt gefühlvoll den linken Fuß an. Das Pedal steigt nach oben. Zwischen Mittelstellung und oberster Position schaltet das Getriebe in den zweiten Gang. Ab jetzt haben die Füße Pause. Um rückwärts zu fahren, stellt der Fahrer die Handbremse in Mittelstellung, das heißt, die Bremse ist gelöst und das Getriebe steht auf Leerlauf. Dann drückt er das mittlere Pedal.

BREMSEN

Um ein Model T abzubremsen, nimmt der Fahrer Gas weg und tritt das rechte Pedal. Gleichzeitig bringt er das linke Pedal mit dem Fuß oder mit dem Handbremshebel in Mittelstellung, um die Kraftübertragung zu unterbrechen. Die Handbremse selbst ist normalerweise nur als Parkbremse ausgelegt.

ALLES ANDERS
Die Handhebel für Gas und Zündung sind mit Holz veredelt. Die drei Pedale im Ford funktionieren völlig anders als die in modernen Autos

WELTENBUMMLER
Aus Western Massachusetts gelangte der Ford über Dänemark nach Föhr

LUFTIGE ANGELEGENHEIT
Oluf Lange fährt immer offen. Frischer Wind gehört zu Föhr wie die Borgsumer Windmühle

>> chen Arbeiten allerdings auch nicht. Denn in der Garage stehen noch zwei weitere Ford-Veteranen: ein 1916er Model T und ein 1930er Model A. Beide hat er aufwendig in Eigenregie restauriert. Sein ältestes Auto will er aber lassen, wie es ist. Wäre auch schade um den originalen Lack, das alte Leder und die vielen Spuren eines langen Autolebens.

Das gar nicht so raue Nordseeklima scheint Ford und Fahrer bestens zu bekommen. Oluf Lange hat jedenfalls noch einiges vor. Für längere Strecken möchte er sich einen kleinen alten Westfalia-Anhänger zulegen. Noch einen alten Ford will er nicht kaufen. „Ich hab doch nur drei Enkel!“, begründet er seine Entscheidung. Einer freut sich besonders auf die Besuche beim „Insel-Opa“. „Der Kleine liebt es, wenn er vorne sitzen und ohne Gurt mitfahren darf“, sagt Lange. Da haben sich wohl zwei gefunden. Ein Friesen-Enkel und ein Ford. *Michael Struve*

T MIT H
Mit 108 Jahren hat das Model T sein H-Kennzeichen mehr als verdient