

T-FORD 100 VUOTTA AUTO TAVALLISELLE IHMISELLE VUONNA 1908

Martti Piltz

Yhdysvaltain sisällissota (1861–1865) loi asetehtaisiin työn vaiheistamisen, mittatarkkuuden, osien vaihtokelpoisuuden ja sarjatuotannon. Vastaavasti Ranskan–Saksan sota (1870–1871) synnytti Saksan teknisten uudisteiden aallon, jonka tuloksena syntyi auto. Yhdysvalloissa oli laaja väestö, joka ansaitsi enemmän kuin toimeentulon minimin. Harva rataverkko ei kyennyt palvelemaan kaikkia liikumisen tarpeita. Yhdysvalloissa oivallettiin auton mahdollisuudet. Tärkeää oli myös se, että autoja voitiin tuottaa entistä halvemmin ja tehokkaammin, kun 1900-luvun alussa tuotantoon alettiin soveltaa aseollisuuden oppeja.

LIUKUHIHNA LUO EDELLYTYKSET AUTOTUOTANNOLLE

Olds nousi ensimmäiseksi suureksi sarjatuottajaksi pienellä ja halvalla autolla. Halpa hinta saavutettiin yksinkertaisella rakenteella, alihankintajärjestelmällä sekä tuotannon järjeistämällä. Henry Ford (1863–1947) sovelsi samaa periaatetta. Nuorena hän oli kiinnostunut tekniikasta ja meni Edisonin palvelukseen. Hän rakensi ensin moottorin ja myöhemmin koko auton. Ensimmäiset yritykset eivät kuitenkaan onnistuneet, vaan vasta hänen neljäs autoalan yrityksensä Ford Motor Company oli kypsä jäämään henkiin.

Vuonna 1908 Ford aloitti T-mallin tuotannon. Ensimmäisenä vuonna valmistettiin sensaatiomaiset 18 257 autoa. Varsinainen yllätys tuli vuonna 1914, kun liukuhihnatuotanto, joka kopioitiin Chigacon jättiläisteu-rastamoista, saatiin vauhtiin.

Vuonna 1914 valmistui 308 162 Fordia. Parhaimmillaan 1920-luvulla vuosituotanto oli yli kaksi miljoonaa autoa. Fordin tehtailla nähtiin ihme toisensa jälkeen. Ford tarjosi työntekijöilleen minimipalkan, kah-

deksantuntisen työpäivän ja viisipäiväisen työviikon. T-Fordin hinta aleni vuonna 1925 alkuperäisestä 850 dollarista 260 dollariin. Noin kolmanneksen pudonnut hinta antoi mahdollisuuden yhä useammalle ostaa uuden auton. Ford levitti ympäri maailman myynti- ja huoltoverkoston. Se huolehti huolto-, korjaus- ja varaosapalveluiden saatavuudesta aina ja kaikille Fordin käyttäjille. Myös Suomeen perustettiin vuonna 1926 Ford Motor Car Company.

PERUSAUTO

T-malli tehtiin hoitamaan ihmisten peruskuljetustarve. Sen syntyä aikana auton rakenne ei ollut vielä vakiintunut. Ford tunsu metallien ominaisuuksia ja pystyi tekemään kevyistä rakenteista kestäviä. Kokoisekseen ja näköisekseen autoksi T-Ford oli kevyt. Keveys oli etu maaseudun usein tietttömilläkin taipaleilla. Se oli teknisesti luotettava ja soveltui suursarjatuotantoon. On sanottu, että Henry Ford pienen maatalon poikana tunsu maaseudun ihmisten tarpeet. Auto oli hinnoiteltu halvaksi, mihin oli päästy



Tin-Lizzie, Peltirasia, Hoppa... Rakkaalla lapsella on monta nimeä. Tämä vuoden 1923 T-Ford kuuluu Tampereen museoiden kokoelmiin ja se on ollut käytössä Längelmäellä ja Teiskossa. Ennen museoon siirtymistä sitä käytettiin myös puimakoneen voimanlähteenä. Kuva: Vapriikin kuva-arkisto.

tuotannon järjeistämällä ja yksinkertaisella rakenteella. Tuotantonsa alkuvuosina se oli ajanmukainen, jopa edistysellinen auto. Vuonna 1908 Fordin T-mallilla ei ollut hintaluokassaan kilpailijoita, se oli halvempi kuin Oldsmobile Curved Dash.

T-Ford oli aikansa yleisajoneuvo. Sen TT-versio menestyi kuorma- ja linja-autona. Sen tekniikan ympärille kehitettiin uudentyyppinen maataloustraktori, Fordson, josta tuli menestys erityisesti Euroopassa. Moottoreita käytettiin myös paikallismoottoreina. T-Fordia rakennettiin yli 15 miljoonaa kappaletta. Puolet maailman autoista, myös Suomessa, olivat Fordeja.

T-FORDIN NOUSU JA LASKU

Fordin autofilosofia perustui yhteen muuttumattomaan malliin ja keskitettyyn johtoon. Ford saavutti kiistattoman johtoaseman maailman suurimpana autonvalmistajana T-mallin eliniäksi. T-Fordin on sanottu muuttaneen Yhdysvaltoja enemmän kuin mikään muu yksittäinen asia. Autoteollisuus kehittyi Yhdysvaltain suurimmaksi elinkeinoalaksi.

Automarkkinat muuttuivat 1920-luvun puolivälissä. Ostajat, joilla oli kokemusta T-Fordista, kiinnostuivat uusista malleista. Kun General Motorsin perustajan W. C. Durantin idea laajasta mallistosta ja hajautetusta valmistuksesta alkoi Alfred P. Sloan jr:n johdolla toimia, se suorastaan tyrmäsi

T-mallin. T-Ford ei enää kelvannut edes halvalla hinnalla riittäväle ostajajoukolle.

Käytetyt autot muodostivat halvimmän vaihtoehdon. Ihmiset olivat toisaalta jo valmiita

maksamaan mukavuudesta. Eritoten General Motorsin halvin merkki, umpikoriseksi suunniteltu Chevrolet, haastoi Fordin. Ostajalle auto on monitulkintainen hankinta. Sitä tuskin koskaan voidaan selittää pelkästään rationaalisilla tekijöillä. Jo auton ensimmäisistä vuosista saakka autonvalmistajat ovat myyneet tuotteensa mielikuvien avulla. Tässä T-malli hävisi General Motorsin tuotteille. Yhden mallin ajatukseen juuttunut Henry Ford joutui sulkemaan tehtaansa puoleksi vuodeksi, kun tuotantolinjat muutettiin uuden mallin valmistukseen. Ford menetti maailman johtavan autonvalmistajan aseman. Ford A tuli lopulta haastajaksi jo markkinoilla oleville autoille.

Jokainen automalli on ensisijaisesti kaupallinen tuote. Massatuotanto on sen lähtökohta. Menestyskonseptiin kuuluu kyetä organisoimaan autojen jakelu riittävän laajasti, näyttävästi ja luotettavasti sekä varmistaa auton jatkuva käyttö huoltojärjestelmällä, joka ulottuu koko auton myyntialueelle. Nykyisin tämä tuntuu itsestään selvältä, mutta ei ole sitä aina ollut. Auton käyttäjä tarvitsee ympärilleen palvelevan tukiverkoston. Tämän Ford toteutti jo T-mallin aikana.

Martti Piltz on Mobilia auto- ja tiemuseon konsultti ja tutkija. Koulutukseltaan hän on kauppatieteen maisteri. Hän on perehtynyt tieliikenteen ja erityisesti moottoriajoneuvojen sotilaskäytön ja tietö-koneiden historiaan ja kirjoittanut runsaasti artikkeleita ja pari kirjaa. Viiden vuoden ajan hän toimitti TV-Tampereen ohjelmasarjaa vanhoista autoista. martti.piltz@mobilia.fi