

## TOW TRUCK DRIVER

Geschichten aus dem Muscle-Car-Alltag



Die Chefs von Oldschool Custom Works in Weinstadt: Sönke Priebe (links) und Christian Rühle

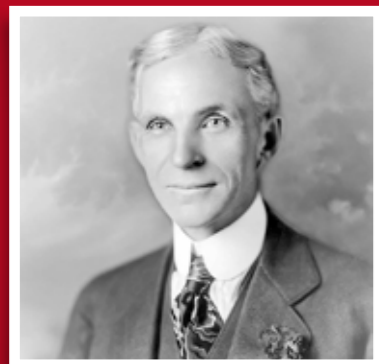
Text: Sönke Priebe – Bilder: OSCW/Hersteller

# CHEVY VS. FORD

**Auch SIE haben schon einmal an der ewigen „Chevrolet vs. Ford“ oder „Mopar gegen Alle“-Diskussion teilgenommen, oder? Wenn Sie gerade einen Augenblick Zeit haben, diskutieren Sie doch mal mit uns, wir hätten da auch noch ein oder zwei Argumente...**



William Durant, Erfinder des modernen Industriekonzerns, gründer zahlloser Automarken und mehrerer Konzerne, bekannt dafür, daß niemand jemals bei einer Durant-Investition Geld verloren hat... Auch wenn er selbst am Ende in Armut starb



Henry Ford, Vater der Moderne, auch wenn er sich diese Moderne selbst ganz anders vorgestellt hat

Ersteinmal Grundlagen: 11 Marken aus drei Konzernen spielen im US-Automobilbau nach 1950 eine wesentliche Rolle, die kennen Sie alle: GM mit Cadillac, Buick, Oldsmobile, Pontiac und Chevrolet, die Ford Motor Company mit Lincoln, Mercury und Ford, sowie die Chrysler Corporation mit Chrysler, Dodge und Plymouth. Sicher wissen Sie auch, daß selbst zwischen den drei völlig autarken Großkonzernen eine erhebliche Verstrickung herrschte, mehr oder weniger deswegen, weil der Automobilbau als solcher auf im wesentlichen auf insgesamt nur zwei Personen zurückgeht: Henry Ford und William C. Durant. Henry Fords erste Unternehmung vor der FoMoCo resultierte in der Marke Cadillac, die nach Fords Weggang zu einem der Hauptstandbeine von William C. Durants General Motors-Konzern wurde. Cadillac-Chef Henry M. Leland wiederum gründete, nachdem er Cadillac und GM verlassen hatte, die Marke Lincoln, die wiederum später

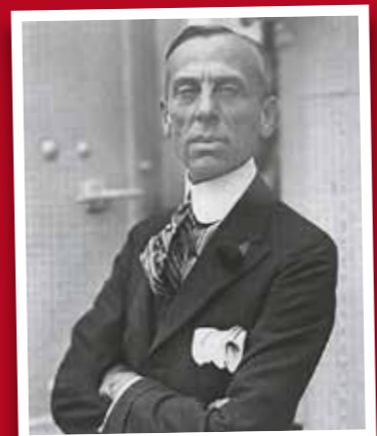
von der FoMoCo übernommen wurde. Der Dritte im Bunde, die Chrysler Corporation ihrerseits wurde von Ex-GM-Divisionschef und Ex-Buick-Präsident Walter P. Chrysler gegründet. Die Marke Buick selbst aber geht auf David Dunbar Buick zurück, und der wiederum hatte anfangs einen Geldgeber namens William C. Durant... und so weiter. Eine historische Fußnote an dieser Stelle: Walter Percy Chrysler wurde 1875 geboren, und seine früheste Kindheits-erinnerung soll die an einen Indianer-Überfall auf die Farm seiner Eltern in Kansas gewesen sein. Als die Chrysler Corporation 1967 jene beispiellose High-Horsepower-Marketing-Offensive begann, die insbesondere ihre Midsize-PKWs heute noch zu den populärsten amerikanischen Automobilen aller Zeiten macht, da war Walter Chrysler zwar schon lange nicht mehr am Ruder des Unternehmens, aber nichtsdestotrotz sollten Sie diesen roten Faden mal eben auf sich wirken lassen: Durch



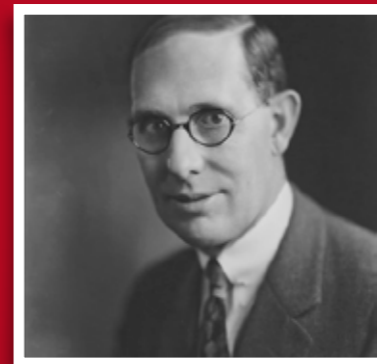
Walter Chrysler, ex-GM-Mann mit eigenen Plänen, Werten und Vorstellungen



Alphonse Capone, auch bekannt als „Scarface“. Nur als Beispiel dafür, wer sich sonst noch so in der ersten Hälfte des 20. Jahrhunderts herumgetrieben hat



Alfred Sloan, GM-Präsident und mächtigster Mann der Welt. Ganz im Ernst



Charles F. Kettering, der Mann aus der Zukunft, der den Fraune, den Alten und den Schwachen das Autofahren ermöglichte, in dem er den elektrischen Selbststarter serienreif machte

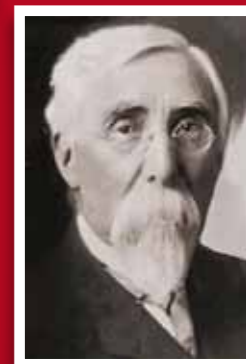
Pierre S. DuPont, hierzulande selten in einem Atemzug mit dem US-Automobilbau genannt, und doch für GM fast ebenso bedeutend wie William Durant



Louis Chevrolet, Rennfahrer, Entwickler, Namensgeber, Kettenraucher, der sich mit William Durant am Ende wegen des Rauchverbots in der Entwicklungswerkstatt überwarf



David Dunbar Buick, Weggefährte Durants und natürlich Buick-Gründer



Henry Leland, Ex-Partner von Henry Ford, später Cadillac- und Lincoln-Gründer

die bloße Tatsache, daß Sie im Jahr 2019 Mopar-Fan sind, sind Sie ziemlich direkt und unmittelbar Teil einer Geschichte, die bis auf die nordamerikanischen Indianerkriege des späten 19. Jahrhunderts zurückreicht. Soviel dazu. William Durants General Motors wiederum kann auch etliche Superlative für sich beanspruchen, etwa „größter Industriekonzern der Welt“ oder „größter Arbeitgeber der Welt“ und eine Reihe ähnlicher Titel. Bedenken Sie, daß die Welt vor General Motors bestenfalls Rindfleisch- oder Leinöl-Syndikate kannte, später vielleicht noch Stahl- und Ölkartelle – aber keine komplexen, internationalen Überkonzerne, die dezentral organisiert und gleichzeitig zentral gesteuert werden mußten. „Management“ an sich ist eine GM-Erfindung, die in der pre-GM-Realität der Menschheit schlicht nicht benötigt wurde. GM hat nicht nur das Vorbild für die gesamte Organisationsstruktur großer und größerer Unternehmen in den westlichen Industrienationen der Nachkriegszeit geliefert, GM hat auch den größten Anteil jener Produkte gefertigt, auf die das 20. Jahrhundert irgendwann im Rückblick reduziert werden wird – Automobile.

**Warten Sie bitte kurz einen Moment, wir müssen hier eben eine Tatsache ans Licht zerren, die nicht ganz zu unserem Auftrag als Agenten des US-Automobilbaus passt:**

Die wegweisende, 1920 unter Alfred P. Sloan formulierte legendäre GM-Konzernorganisation autark agierender Divisionen um ein zentrales Strategie-Gremium herum hat selbst ein Vorbild, das Sie möglicherweise nicht erwarten würden: Die Organisationsstruktur des Deutschen Heeres, der Armee des deutschen Kaiserreiches. So. War er am Ende doch maßgeblich involviert, dieser Wilhelm II., der das Automobil für eine vorüberge-

hende Entscheidung hielt... Aber zurück zur Geschichte: Henry Ford. Ford hingegen, Henry Ford, hat mehr für den soziopolitischen Umbruch des uralten westlichen Klassengefüges getan als jeder andere, einschließlich Che Guevara und Karl Marx, denn Ford hat eine Absatzpolitik verfolgt, die selbst für den Beginn des 20. Jahrhunderts alles andere war als gewöhnlich: Günstige Autos, die mit fortschreitender Massenproduktion

immer günstiger angeboten wurden – während der Rest des Automobilmarkts, so wie alles im Leben, kontinuierlich teurer wurde. Ford allein hat das Proletariat motorisiert, und als William Durant von den Bankiers der Ostküste aus seinem eigenen Konzern gedrängt wurde, war es dieses von Ford erschlossene Marktsegment, auf das sich Durant besann, um GM mittels einer noch erfolgreicherer Unternehmung wieder zurückzuerobern. Mit der Kaufkraft der Müden, der Armen, der gebeugten Massen gründete Durant das Automobilunternehmen Chevrolet, welches schon wenige Jahre später GM aufkaufte. Ja, so herum. Chevrolet war einst Eigentümer von GM.

Nicht umgekehrt. Das, wiederum, ist eine andere Perspektive: Cadillac, Buick und Oldsmobile sind „gewachsene“ Marken und gleichzeitig die Stamm-Marken von General Motors. Chevrolet dagegen ist die „Übernahmemarke“, der Eroberer quasi, später geschaffen nur um GM zu schlucken. Pontiac, als einzige Marke im Bunde, ist weder noch – die untere der oberen GM-Marken ist nicht ganz „gewachsen“, wohl aber nimmt sie den Platz einer wesentlich älteren Marke namens Oakland ein. Innerhalb der FoMoCo dagegen ist Ford erste und einzige Marke, Lincoln ist zwar „echt“ aber später zugekauft, Mercury im Mittelfeld ist künstlich geschaffen. Die Chrysler Corporation hat ursprünglich ein anderes Automobil verkauft, der Einfachheit halber aber darf Chrysler als Stamm-Marke gelten, Dodge wurde erworben, und Plymouth, ähnlich wie Mercury, der Vollständigkeit halber dazuerfunden.

**Und da Automobilenthusiasten, so wie Enthusiasten generell, einen Hang zum fröhlichen Beisammensein haben,**

sind um die drei Konzerne in der zweiten Hälfte regelrechte Gruppierungen entstanden, die sich, kaum verwunderlich, am stärksten da bemerkbar machen, wo die Stückzahlen am größten waren, und für den US-

Automobilbau bedeutet das Chevrolet vs. Ford, und als Zünglein an der Waage, Dodge & Plymouth unter dem mächtigen MOPAR-Banner.

So sehen im wesentlichen ihre Wahlmöglichkeiten aus, wenn Sie vorhaben, sich einem Autoenthusiasten-Lager anzuschließen. Was Sie, bei Licht betrachtet natürlich auch bleiben lassen könnten, schließlich fährt Ihr Auto kein Stück besser, bloß weil sie fanatischer Anhänger seiner Marke sind, aber sein wir ehrlich: Markenrivalität ist Teil der Automobilgeschichte, und dadurch eigentlich historisch korrekt.

Also, was darfs sein? Mopar, laut, bunt, Indianerangriff? GM, marktbeherrschender, konservativer Industriegigant für den Mann von der Straße? Oder Ford, die sozialrevolutionäre Klassenkampf-Marke? Noch ein Einschub an dieser Stelle: Die amerikanische „Szene“ ist wesentlich differenzierter, aber eben weitestgehend auf die USA beschränkt. Organisierte Oldsmobile- oder Buick-Enthu-

siasten werden Sie, mangels Massen und damit mangels Verbreitung, hier in Europa selten antreffen. Schauen wir uns die drei Kandidaten nochmal der Reihe nach an, denn wenn Sie schon fanatischer Anhänger einer Automobilmarke sind, dann sollten Sie auch wissen, warum:

## CHEVROLET

Chevrolet war im 20. Jahrhundert der wichtigste Autohersteller der Welt. Schwer zu glauben für Sie als ordentlichem Deutschen? Bedenken Sie, daß es bis zum Fall des Ostblocks nur drei wesentliche Automärkte gab – die USA, Europa, Japan, plus zwei weniger wesentliche, den nahen Osten und Südamerika. Das gängige Klischee vom Amerikaner, der nur in Amerika markttauglich war, verkennt, daß Amerikaner nur in Japan und Europa NICHT markttauglich waren – und damit immer noch  $\frac{3}{4}$  des Weltmarktes kontrollierten. Chevrolet hat mehr als ein Viertel der gesamten US-Fahrzeugproduktion hergestellt. Rechnen Sie sich den Rest aus. Und – Chevrolet hat die meistgebaute komplexe Maschine der Menschheitsgeschichte produziert, den Small Block V8, außerdem die meistverkaufte Fahrzeugplattform aller Zeiten.

## FORD

Ford, die Marke, nicht der Konzern, ist der ewige Image-Gegner von Chevrolet, der ewige zweite, die „andere“ Marke eben. Dabei

hat alles anders angefangen: Henry Ford war fast 30 Jahre Alleinherrscher über den US-Automarkt, und fast ein viertel Jahrhundert alleiniger unangefochtener Weltmarktführer. Sein Universalautomobil, das Model T, hat Autofahren gegen den Widerstand der gesamten restlichen Industrie zu einer erschwinglichen Massenbeschäftigung gemacht. Ford auf „seinem“ Marktsegment anzugreifen galt lange Zeit als völlig aussichtslos. Das die Marke letztlich den Anschluß an Chevrolet verloren hat und den Rest des 20. Jahrhunderts auf Rang Zwei verbringen mußte, ist in erster Linie der Haltung des Gründers geschuldet: Keine künstliche Verteuerung des Produktes, keine jährlichen Modellwechsel, Produktionskosteneinsparungen an den Endverbraucher weitergeben... und so weiter. Keinen starken Nachfolger zu haben mag der andere Fehler des FoMoCo-Patriarchen gewesen sein – daß der Konzern nach Fords' Tod nach GM-Vorbild restrukturiert wurde, dürfte Henry in seinem Grab rotieren lassen.

## PLYMOUTH & DODGE

„Es ist einsam geworden, seit Walter tot ist“, hat GM-Superpräsident Alfred Sloan gesagt, der gleiche Sloan, der im wesentlichen mitgeholfen hat, dem Ex-GM-Mann Walter Chrysler die Gründung eines eigenen Konzerns zu ermöglichen. Egal wie Sie über den Indianerangriff denken, der Chrysler-Konzern hat das Unmögliche geschafft: Er hat das 20. Jahrhundert überlebt, eingeklemt zwischen dem größten Industriekonzern der Geschichte und dessen Erzrivalen. Qualitätsprobleme, anachronistische Technik, lächerliche Stückzahlen, permanente Beinahe-Konkurse – Chrysler ist, wenn Sie so wollen, der Unbezwingbare, der bereits neunmal niedergeschlagene Boxer, der immer wieder aufsteht – und der im Angesicht all dieser Probleme eines nie getan hat: GM kopieren. So bizarr Chrysler Corp.-Technik hin und wieder ist, so entschieden selbstständig ist sie oft gleichzeitig. Besser meist sicher nicht, aber radikal unabhängig.



Der traditionelle SSP-Mustang, diesmal in aktueller Form, versteigert Anfang 2019 für fast 30.000 Dollar. Sehen Sie? Investieren Sie bald



Flint in Michigan, die Heimatstadt Willaim Durants, ist die wahre Wiege des Automobils – und hat einen hohen Preis dafür bezahlt.



Weil wir es eben von Indianerangriffen hatten... Oka, Kanada, 1990, eine der letzten bewaffneten Konfrontationen in der Verdrängung der amerikanischen Ureinwohner, weit über 100 Jahre nach Walter Chryslers traumatischem Erlebnis

**Denken Sie daran, wenn Sie das nächste Mal die Chevy vs. Ford-Diskussion führen... Die tatsächlichen Qualitäten der großen Drei sind sehr oft nicht die, die man ihren Autos zuordnen könnte.**