

Die Geschichte des Zahnriemens, betrachtet von Matthias Horn
und Godwin Ladell.
Ein Besuch bei Andy Stwiorok.

Wie war zu Ford es doch vordem mit Motorkonstrukteuren so bequem.... oder

"Der Wundermotor"

Es muss wohl im ausgehenden Jahr 2008 gewesen sein.

Während eines zufälligen Szenetreffs entwickelte sich ein Streitgespräch in freundlicher Atmosphäre.

Die Argumentierer auf der einen Seite waren die Old Timer Freunde der Marke "Glas" und die Kontrahenten waren Mitglieder des "Lancia Club Deutschlands", mit dem ehemaligen Präsidenten Karl Heinz Hager als Wortführer; ein pensionierter Fordkollege und Freund von mir.

Das Subjekt des Argumentes war nicht etwa "was war da zuerst, das Huhn oder das Ei" nein, es ging um die Frage, wer in Deutschland den Antrieb der Obenliegendnockenwelle mittels eines Zahnriemens zuerst entwickelt und zur Serienreife gebracht hat?

Natürlich, die "Glas" Freaks behaupteten, daß diese Idee und Methode eine rein hauseigene "Glas" Entwicklung war.

So ganz stimmt das aus der Fordsicht nicht aber der Fairnes heit halber muss man bewundernd hinzufügen, dass "Glas" diese Ventiltriebsidee konsequent umgesetzt hat und mit dem Launch der Motoren 1004, 1204 und 1304 im Mai 1962 in Produktion gegangen ist. Später kamen noch der sehr leistungsfähige 1700er Motor und ganz zum Ende des Bestehens der Fa.Glas ein 3000er Motor hinzu.

Karl-Heinz Hager hielt in dieser ursprünglichen Diskussion stark dagegen und führte ins Feld, dass Ford schon 1959/61 einen fertig entwickelten und zur Serienreife erprobten 1,5 ltr.Motor mit dem Zahnriemenantrieb hatte, der aber, wie des Öfteren in der Fordgeschichte, bei unseren Ford Müttern und Vätern in USA keine Würdigung erfuhr und damit endgültig verworfen wurde.

Irgend wann später kamen Karl-Heinz, ob seiner vehementen Argumentation, leichte Zweifel bezüglich der Richtigkeit seiner Behauptung auf, und er versuchte sich Rückendeckung einzuholen, denn dieses Technikwunder war ja inzwischen doch schon an die inzwischen 50 Jahre alt!

Er rief mich an und erzählte mir von dem Oldtimer Freunde Treffen und dieser "Ei - Huhn" Frage.

Sofort erinnerte ich mich auch an diesen Motor mit Zahnriemenantrieb, den ich von Georg Mies in den frühen 60er Jahren im Keller unter den Imbertprüfständen gezeigt bekommen hatte; so wie dieser geheimnisvolle Motor auch vielen anderen Kollegen vor und nach mir im Vertrauen gezeigt worden ist.

Die erfahrenen und gestandenen damaligen Kollegen schwärmten über die super Eigenschaften dieses Wundermotors in Punkto Laufruhe, Verbrauch und Leistung.

Auf mein kürzliches stattgefundenen Befragens erinnerte sich Georg Mies und bestätigte, dass ein Exemplar dieses Prototypenmotors in einem Taunus P2 eingebaut war und er im August 1959 diese Fahrzeug/Motorkombination als Testobjekt für eine Heiß Klima Testfahrt (zum besseren Verständnis: Hot Climate Trip) nach El Golea in die Sahara/Algerien mitgenommen hatte.

Der Zahnriemen hatte alle Sandstürme und anderen Beanspruchungen gut überstanden aber

Die Zahnriemengeschichte verbunden mit einem Besuch bei Andy Stwiorok

die Motorbe- und Entlüftung bereitete damals größere Schwierigkeiten.

Noch viele Jahre danach gab es berechtigte Trauer darüber, dass dieser Motor bei Ford nie in Serie produziert worden war. Die genauen Gründe dafür sind unbekannt.

Nach dem Umzug von Imbert nach Merkenich im Jahr ' 67/68 zig haben einige wenige Exemplare dieses Motors überlebt und noch längere Zeit im damaligen Motorlager gestanden, bis dann das erste Schallmesshaus an dieser Stelle entstand.

In dieser Zeit gab es dann schon so viele neue Mitarbeiter mit entsprechender Verantwortung aber ohne Sinn für Fordhistory, denen es dann unbewußt leicht fiel, die Zeugen vergangener konstruktiver "Hoch-Zeit" leichtfertig zu verschrotten.

Inzwischen "juckte" mich nun dieses Thema aber so sehr, dass ich mich regelrecht darin verbiss. Recheragen waren angesagt.

Ich zapfte die Erinnerung vieler Ehemaliger an, hauptsächlich Kollegen aus dem FEEPFK Kreis. Es kamen ähnliche Fragmente der Story an das Tageslicht aber keine eindeutigen

HARD FACTS.

Der Name Andy Stwiorok fiel.

Andy war Ende ' 50er bis Nov. 1965 für die Zukunftsentwicklung der Fordmotoren verantwortlich.

Wer hat noch Kontakt zu ihm? Ist Andy für solche Fragen noch verfügbar?

Den einzigen Kollegen, den ich bei den zwei vergangenen Veranstaltungen im Januar/Februar nicht befragen konnte, war Godwin Ladell. Da Godwin Mitarbeiter der Zukunftsentwicklungen bei Andy ab Frühjahr 1965 war, hoffte ich, vom ihm konkrete Antworten auf meine Fragen zu dieser Entwicklung zu bekommen. Wenn auch nur "vom Erzählen hören", durch seinen Chef. Eine e-mail an ihn blieb 2 lange Wochen ohne Antwort. Aber als er aus dem Skiurlaub zurück war antwortete er sofort aber auch nur mit der Bestätigung, dass ein solcher Motor von seiner Abteilung vor seiner Zeit entwickelt worden war. Er hatte ihn aber leider nie zu sehen bekommen.

Godwin gab mir noch gute Hinweise, dass, wenn einer etwas konkretes zu diesem Motor sagen könne, so sei es sein ehemaliger Chef Andy Stwiorok, der irgendwo bei Ovrath im Bergischen Land wohne.

Die gute Tante Google half und offerierte eine Adresse nebst dazugehöriger Telefonnummer für die "Stwiorok Residenz".

Erst wollte ich einen freundlichen Brief schreiben mit der Bitte um Kontaktaufnahme mit Herrn Stwiorok.

Doch ich griff spontan zum Telefon und rief dort an. Eine mir in der Erinnerung noch wohlbekannte Stimme antwortet sofort. Mit etwas Schwierigkeit, wegen einer altersbedingten Schwerhörigkeit, kam eine kurzfristige Verabredung zustande.

Da mich Andy Stwiorok am Telefon nicht so richtig in seine Erinnerungen einordnen konnte und ich bei dem verabredeten Treffen potentiell gesundes Misstrauen erwartete, wofür er bei vielen Kollegen noch in Erinnerung ist, erzählte ich Godwin von dem verabredeten Treffen und bat ihn doch bitte mitzukommen.

Gesagt getan!

Gestern, Samstag, 21.03.09, zum Frühlingsanfang haben wir Andy Stwiorok besucht. Er hat sich riesig über den Besuch gefreut. Inzwischen 88 Jahre alt machte er noch einen vitalen Eindruck auf uns. Die altersbedingte Schwerhörigkeit wurde überbrückt durch akzentuiertes Sprechen, Lippen lesen und Geduld.

Es dauerte etwa eine halbe Stunde, bis Andy den Godwin mit einem herzlichen "Hug" voll erkannte sich genau an Details ihrer Zusammenarbeit erinnerte.

Für meine Person war das schon schwieriger, denn ich hatte nie direkten Kontakt mit Andy, sondern kannte ihn nur indirekt aus meiner Tätigkeit als Engine Eng'g Resident

Die Zahnriemengeschichte verbunden mit einem Besuch bei Andy Stwiorok

Engineer in Lommel, in den Jahren 1970 bis 1976.

Nach anfänglichem "small talk" entwickelten sich, mit zunehmenden Vertrauen über Stichworte und gemeinsame Erinnerungen, interessante Fachgespräche.

Na, und als Andy dann kurz verschwand und mit einem prall gefüllten Aktenordner zurück kam, da gab es kein Halten mehr. Blatt um Blatt, Fotos und Zeichnungen wurden in diesem Ordner-Archiv hin- und hergeblättert und besprochen.

Anfangs konnte oder mochte Andy sich nicht so gut an diese erste Zahnriemenentwicklung für den 1,5ltr. P2/P3 Motor erinnern.

Er referierte über eine Zahnriemenkonstruktion, die sich aber bei genauerer Diskussion als die des T88-Motors herausstellte, woran Godwin direkt mitbeteiligt war.

Beim wiederholten Durchblättern des Ordner kamen aber dann doch ein paar Din A4 schwarz-weiß

Fotos des Motors auf einem Prüfstand und Blaupausen der Konstruktion dieses 1,5ltr. Motors mit Zahnriemenantrieb zutage.

Wir durften alles äußerst bereitwillig per Foto dokumentieren um es in dieser Story zu verwenden.

Andys Tochter, Frau Christine Heyden war durchgehend bei dieser Besprechung zugegen und hat uns damit wertvolle Koordinationshilfe geleistet. Sie bot sich auch an, die Fotos zu scannen, um uns damit genauere Kopien der Dokumente zur Verfügung stellen zu können.

Nachdem wir zum Ende unserer technischen Recherche kamen nam der "small talk" wieder Raum der weiteren Gespräche ein.

Viele Erinnerungen wurden zum Besten gegeben.

Andy erzählte uns, dass er an der Technischen Hochschule Braunschweig den ersten Studiengang nach Kriegsende absolviert hatte wo er zunächst einige Semester Hüttenwesen und Berwerkskunde studiert hatte

1951 ging er dann zu Ford. Zum Vorstellungsgespräch reiste er nichts ahnend von Braunschweig nach Köln an einem Montag an.

Schon beim Ausstieg am Hauptbahnhof dachte er er sei auf einem anderen Planeten gelandet.

Der Pförtner am Werkstor machte ihn auf kölsche Art lachend darauf aufmerksam, dass wegen des höchsten kölnner Feiertages alles geschlossen sei und er möge doch am nächsten Tag nochmals vorstellig werden.

Seine Tochter erzählte uns, aus den Erinnerungen Ihrer Mutter, dass Andy noch wochenlang Konfetti-Reste in seinen Hosenbeinumschlägen hatte!

Letztlich hat dann doch alles "gefunkt" und Andy fing in einer ehemaligen Militärbaracke, die in Fortsetzung der Halle "A" am Rheinufer ihren Platz hatte, an.

Sie nannte sich "TB" und "Versuch" denn die Bezeichnung "Engineering" oder "Entwicklungszentrum" war noch nicht erfunden.

Bitter kalt war es im Winter, sodass man sich in Wintermänteln mit kalten Fingern an das Zeichenbrett "stellen" mußte.

Eine Hälfte der Baracke war von der Karosserie- und die andere Hälfte von der Motorenkonstruktion belegt.

Dort müssen wohl die ersten Ideen und zeichnerischen Grundlagen für diesen geheimnisvollen Wundermotor mit Zahnriemen zu Papier gebracht worden sein!

Diese "Facts", aufgrund der gefundenen Unterlagen, mußten wir nun irgend wie den

"Glas- Enthusiasten zukommen lassen, um die Ford-Pionierarbeit ins rechte Licht zu rücken.

Vielleicht könnte man noch über die auf den Fotos und Zeichnungen gezeigten Teilnummern des "alten" Ford Werke AG Systemes mit den 11Mio Nummern mehr Detail ans Licht bringen.

Die Patentabteilung Ford und das Merkenicher Archiv wären dafür eventuell die richtigen Stellen?

Übrigens, wer mal so richtig in alten PEN-Erinnerungen schwelgen möchte und die eigenen Fragmente erlebter Fordgeschichte dabei bestätigt sehen möchte, der sollte mal Andy Stwiorok besuchen, mit ihm diskutieren und in Einblick in seine gesammelten Werke nehmen.

Die Zahnriemengeschichte verbunden mit einem Besuch bei Andy Stwiorok

Andy würde sich bestimmt über solch einen vorher angekündigten Besuch sehr freuen
Bitte anstehende Besuche jedoch über seine Tochter koordinieren lassen. Sie ist an
Wochenenden meistens zugegen.

Adressen:

Andy Stwiorok
Im Hohensiefen 6
53819 Neukirchen-Seelscheid
Tel. 02247 6124 (laut sprechen)

Christine Heyden
Erlenweg 6
52074 Aachen
Tel. 0241 81932
christine_heyden@yahoo.de

Wir beide danken Andy Stwiorok und seiner Tochter Christine Heyden herzlichst für dieses
ausführliche und informative Gespräch.

Matthias und Godwin
(Horn) (Ladell)

Pulheim und Köln Pesch, den 22.03.2009