

Plechová Lízinka jedinečně černá

V zimě 1906 nařídil Henry Ford svým zaměstnancům, aby přepažili jednu místnost ve třetím patře továrny tak, aby se tam vešlo auto. A potom nechal tento prostor ochránit dokonalým zámkem. „Vyroším auto pro masy lidí,“ prohlásil.

„Bude dost velké pro rodinu a dost malé na to, aby se o něj dokázal starat jeden člověk. Bude z nejkvalitnějších materiálů, udělají je nejlepší muži a bude tak levné, že každý, kdo má jen trochu slušný plat, si ho bude moci dovolit.“ Tak pravil a učinil. Automobil pro masy lidí, model T – podle použitého materiálu tzv. plechová Lízinka, měl premiéru 1. října 1908.

Fenomén ford

Ford byl vždy zamilován do strojů. Když v roce 1886 vyrobil první vůz „Quadricycle“ („Čtyřkolka“), prodal ho za 200 dolarů a peníze investoval do dalších výzkumů. V červnu 1903 (to už měl zkušenosti z jiných firem) založil se společně Ford Motor Company. Na závodech v Lake St. Claire dosáhl jeho nový vůz rychlosti 147 km/h – to byla další obrovská výhra. Ford vyžadoval kvalitu, proto přitahoval nejlepší dělníky z celého okolí a nabízel jim nejvyšší mzdy – 2,5 dolaru denně.

První vůz nové automobilky si zákazníci kupovali od 23. července 1903. Tento model A ještě trochu připomínal kočár. Za rok vyrobili 1700 kusů, což přineslo slušný zisk. Peníze investovali zpátky. „Postavím Ameriku na kola!“ řekl Ford. „Áčko“ bylo pořád ještě drahé. Pak ale v roce 1908 přišel model T. Byl spolehlivý, snadno se obsluhoval. Firma ho nabízela za 825 dolarů. Přesto ho chtěl Ford zlevňovat ještě víc. Jeho zaměstnanci mu navrhli, aby se podíval na porcování dobytka na chicagských jatkách, kde běží pásy – tam by se mohl poučit. A také u výrobce revolverů



Henry Ford a model T

Colt. V roce 1913 dokončili v jeho továrně první montáž výrobního pásu. Ford se také věnoval marketingu – v roce 1912 měl v USA přes sedm tisíc prodejců vozů.

Následující rok vyrobili u Forda čtvrt milionu plechových Lízinek. Mohli je zlevnit na 260 dolarů za kus. Továrny chrlily nový vůz po 10 vteřinách. Ford říkal, že zákazník může mít model T v jakékoli barvě, bude-li černá. Auto přestalo být luxusem.

V roce 1918 tvořilo „téčko“ celou polovinu celosvětové výroby aut. Ve dvacátých letech brázdily americké silnice převážně „Lízinky“. Za 19 let jich vyrobili v Detroitu přes 15 milionů. Až v roce 1972 převzal prvenství v počtu prodaných vozů Volkswagen se svým „broukem“.

Každý rok nově

Ve třicátých letech skoupil Henry Ford další akcie firmy, takže se stal jejím majoritním vlastníkem. Nicméně konkurenti začali nabízet vozy modernější a také za slušné ceny. A tak výrobu typu T ukončil a na půl roku továrnu zavřel. Mezitím vývojáři, které vedl Fordův jediný syn Edsel, dokončili další model A. I ten měl na trhu úspěch, prodali ho čtyři miliony. Ovšem současně si uvědomili, že musí – stejně jako ostatní – přicházet s novými modely každý rok.

Sám Henry Ford pošínil svůj štít hlásáním antisemitismu a propagací nacismu. Proto ho za druhé světové války vyšetřoval americký Kongres. Třebaže však nesouhlasil s politikou prezidenta Franklina Roosevelta, jeho továrna pracovala na vládních zakázkách pro armádu.

Po infarktu v roce 1938 přenechal vedení firmy synu Edselovi. Avšak když Edsel náhle v roce 1943 zemřel, musel se vrátit. Za dva roky ho vystřídal vnuk. Henry zemřel v dubnu 1947 v pětáosmdesáti letech.

Ford byl průkopníkem nejen automobilového průmyslu. Pásovou výrobu od něho okopírovali majitelé dalších továren včetně našeho Tomáše Bati. ■

„Postavím Ameriku na kola!“ říkal sebevědomě Ford