

Motor



Mit dem Ford-T-Modell begann die Massenfertigung von Autos. Es wurde 15 Millionen Mal gebaut

Der aufrechte Amerikaner

Ford stellte als erster Hersteller Autos in Massenfertigung auf Fließbändern her. Und hat vielleicht als einziger der „Großen drei“ der USA nach der Krise eine Zukunft

Von Reinhold Schnupp und Helmut Werb

WAREN ES DIE Abwrackprogramme in den USA und in Deutschland? Sind es einige neue Modelle, die erfolgreich auf den Markt gekommen sind? Lag es am Verkauf von Aston Martin, der Geld in die leere Kasse brachte? Oder waren es Veränderungen bei der Produktion in Europa, die Ford anscheinend wieder zu einem erfolgreichen Hersteller werden lassen?

Ausgerechnet die Ford Motor Company, der einzige große US-Autohersteller, der keine Regierungsgelder in Anspruch genommen hat, scheint der Gewinner unter den einstmals „Großen drei“ (General Motors und Chrysler) der US-Autoindustrie zu sein. Die Obama-Regierung hatte sich ein Beispiel am erfolgreichen Abwrackprogramm Deutschlands genommen und CARS vorgestellt, das Car Allowance Rebate System. Viele Amerikaner nennen das Programm auch „Cash for Clunkers“ – „Geld für Schrott“. Und im Kampf um die Prämie gewann Fords Kompaktwagen Focus die meisten Kunden. Aber schon im April dieses Jahres verkaufte Ford in den USA sogar mehr Autos als Toyota und war Marktführer.

In Europa, speziell in Deutschland, begann Ford mit der Sanierung schon Anfang des neuen Jahrtausends. Um das Jahr 2000 herum produzierten die Ford-Werke 2,1 Millionen Fahrzeuge in Europa, heute sind es nur noch 1,6 Millionen Fahrzeuge. Was sich nach einem Rückschlag anhört, erwies sich schon mittelfristig als Erfolg: Überkapazitäten wurden abgebaut und die Werke im belgischen Genk, in Saarlouis und Köln modernisiert. Ein Werk im portugiesischen Azambuja bei Lissabon konnte ausgerechnet an GM verkauft werden, in Weikrussland schloss Ford eine Fabrik, und in London werden statt des Fiesta heute Dieselmotoren hergestellt.

der „Welt am Sonntag“. „Aber wir konnten im Zeitraum eines dreiviertel Jahres die Verluste auf fast ‚Cash-neutral‘ herunterschrauben.“ Außerdem habe der Konzern seinen Marktanteil in neun der zehn vergangenen Monate erhöhen können. Im Juli meldete Ford einen neunprozentigen Zuwachs, mehr als alle anderen US-Hersteller.

Die willkommenen Verkäufe kamen vor allem von Benzinsparern wie dem Ford Focus und einem gelungenen Modellmix aus Fusion und Escape sowie einer Miniaufführung der in den USA so populären sportlichen Geländewagen (SUV). „Wir hatten schon im Mai bessere Verkaufszahlen als erwartet zu verzeichnen“, sagt Don Rohde, ein Verkäufer von Galpin Ford, einem Ford-Händler in Los Angeles. „Die Leute wollten schon vor dem ‚Cash for Clunkers‘-Programm ihre großen Benziner tauschen gegen kleinere Autos tauschen. Ford baut wieder sehr gute Autos, und die Käufer reagieren darauf.“

Vor allem die Hybrid-Ausführung des Fusion und des Escape waren gefragt. Laut Pipas stiegen allein die Verkäufe der Elektro-Lader um 60 Prozent. Das mag auch an der freundlichen Resonanz der

Autokritiker in den US-Medien liegen: Ford habe den Bogen endlich raus und baue auf einmal wieder Autos, die die Amerikaner haben wollten. Meinungen wie diese bezogen sich auf die Modelle Fusion, Focus sowie den Sportwagen und das Cabrio des Mustang. Einige Ford-Autohäuser haben heute mit dem Problem zu kämpfen, dass ihnen langsam die Ware ausgeht. „Beim Focus müssen Sie schon mit langen Wartezeiten rechnen“, sagt Rohde für die USA. In Deutschland sind es rund zehn Wochen.

Auch andere Modelle des Herstellers erzielen in den USA gute Ergebnisse, etwa der Ford Flex und der Edge, ein auffällig designter SUV. Die Verluste bei Fords Bestsellern, dem Pick-up F-150, hielten sich in Grenzen. Der sogenannte Light-Truck konnte sogar seine Führungsposition unter den Konkurrenzmodellen verteidigen, nicht zuletzt weil ihm die angesehene US-Autozeitschrift „Motor Trend“ den Titel des besten US-Pick-up-Trucks des Jahres verlieh.

In Europa vollzog sich die positive Entwicklung sogar noch schneller. Und Ford konnte dabei von den früh eingeleiteten Reformen profitieren. Die europäischen Werke ge-

hören zu den modernsten im Vergleich aller Hersteller. So können in Genk auf einem Band die Modelle Mondeo, S-Max und Galaxy gebaut werden. Als hocheffizient gilt auch Saarlouis, wo Focus, C-Max und Kuga auf einem Band laufen. Und noch zwei weitere Argumente sprechen für Ford: In Europa hat der Hersteller die jüngste Produktpalette aller Zeiten. Im Durchschnitt sind die Modelle nur drei Jahre auf dem Markt. Autos wie der Fiesta werden inzwischen in einer Zeit unter 15 Stunden gebaut – das Fahrzeug ist bis November ausverkauft.

In den USA würdigen es offenbar die Kunden, dass Ford sich nicht vom Steuerzahler über Wasser halten ließ. Als Ford als erster US-Hersteller in den Strudel einer Finanzkrise geriet, entschloss sich die Führung des Konzerns kurzerhand, Unternehmensteile zu veräußern, die zuvor als unverkäuflich galten. William C. Ford Jr., Urenkel des Firmengründers Henry Ford und „Executive Chairman“, wies das Management an, nicht nur Bürogebäude und Fabriken loszuschlagen, sondern er verpfändete das Markenzeichen, das traditionelle blaue Oval, was viele Branchenkenner zu Spott animierte. Die „Los Angeles Times“ verglich die Aktion mit einem „Flohmarkt-Ausverkauf“ und wies darauf hin, dass der Uropa bei solchen Nachrichten wohl im Grab rotiere.

Als Obamas Regierung dann das CARS-Programm initiierte, war Ford gut gerüstet. Mit dem Focus als bestverkauftem Modell ging Ford in den ersten Wochen der Aktion in Führung. Selbst die Modelle des erfolgsverwöhnten Konkurrenten Toyota – wie Camry oder Corolla – gerieten ins Hintertreffen. Erst vergangene Woche konnte der Corolla den Focus wieder knapp vom ersten Platz der Rangliste verdrängen. Insgesamt legte Ford neun Prozent Zuwachs im Juli vor, verglichen mit dem Vorjahresergebnis.

Im nächsten Jahr, wenn die US-Autoindustrie hofft, die Krise hinter sich zu haben, soll dann die Kleinwagen-Offensive beginnen. Ford wird ab Mitte 2010 den in Mexiko gebauten Fiesta auf den Markt bringen und damit gegen Hondas erfolgreichen Fit (in Deutschland Jazz) und Toyotas Yaris antreten. Gleichzeitig will Ford seine neuen EcoBoost-Motoren auf den Markt bringen. Energie sparende Twin-Turbo-Direkteinspritzer mit vier oder sechs Zylindern. „Ford wird erstmals keine V8-Mo-

toren mehr für Pkw anbieten“, sagt Pipas. Die Erwartungen, dass die Autoindustrie aber schon bald Abschied nimmt von Benzin- und Dieselmotoren, bremst Deutschlandchef Bernhard Mattes: „Die Vorstellung, dass wir alle bereits in zehn Jahren mit Elektroautos fahren, kann ich nicht teilen. Hier sind noch viele Fragen offen.“

Verstärken wird Ford aber das Engagement bei den Hybrid-Fahrzeugen mit Benzin- und Elektromotor. Ein neuer Focus im nächsten Jahr, unter anderem mit einer Plug-in-Hybrid-Version und US-Varianten der in Europa entwickelten und designten B- und C-Modellreihen, bilden die Standbeine.

Die Entscheidung der Ford-Konzernführung, das „small car segment“ (Kleinwagen) mit einem Marktanteil in den USA von vier Prozent zur Priorität zu erklären, ist unstritten. „Was passiert, wenn wir nur noch verbrauchsarme Hybride bauen, und dann will sie keiner kaufen?“, fragte William C. Ford Jr. in der „New York Times“. Dann hätten die Autohersteller sich wieder falsch investiert. Im Moment hofft



Ford-Werbung in Paris (oben) und der Kleinwagen Fiesta, der 2010 in den USA erstmals verkauft werden soll



Ford – wie jeder US-Hersteller – die Modellreihen für 2010 noch im August auf den Markt zu bringen, bevor das Geld beim CARS-Programm ausgeht. Normalerweise beginnt das neue Modelljahr im Herbst. Wenn die CARS-Subventionen auslaufen, erwarten Fachleute einen Rückschlag. „Ich wage es nicht, Vorausagen zu machen. Wir sehen uns jeden Monat einzeln an“, sagt Pipas.

Die letzten Runden konnte Ford aber deutlich für sich entscheiden. Wenn die Verkäufe wieder zurückgehen – und sie werden nach Meinung aller Fachleute im September deutlich einbrechen –, wird der harte Kampf um Kunden erneut ausgefochten, und das heißt auf dem US-Automarkt: neue Rabattschlachten. Auch der weitere Verlauf der Benzinzinpreise wird die Zukunft der Autobauer beeinflussen. Steigen die Preise, gehen Fords Kleinwagen-Pläne auf, und der Konzern wird das große Reinemachen unter den Automobilkonzernen überleben. Fallen die Preise oder bleiben sie langfristig auf dem derzeitigen Niveau, könnte sich das für Ford fatal auswirken.

Drei Milliarden Dollar Prämie

KAUF WIRD BELOHNT

Das Car Allowance Rebate System (CARS) gibt es seit dem 24. Juli. Bis zum 1. November 2009 können drei Milliarden Dollar von Käufern in Anspruch genommen werden. Bis zum 6. August sind mehr als 220.000 CARS-Autos verkauft worden.

WER KANN PROFITIEREN?

An dem Programm teilnehmen können Autobesitzer, die ihr Fahrzeug seit einem

Jahr unter ihrem Namen ununterbrochen angemeldet haben. Fahrzeuge müssen einen Verbrauch von 18 Miles per Gallon (mpg) (umgerechnet 13 l/100km) oder mehr haben. CARS gilt nur beim Kauf oder Leasing eines Neuwagens bei einem lizenzierten Händler. Gebrauchtwagen sind ausgeschlossen.

WIE VIEL GELD GIBT ES?

Die Höhe der Prämie ist abhängig vom Minderver-

brauch des Neufahrzeugs im Vergleich zum Altfahrzeug. Bei einer Differenz von 4 mpg bis 10 mpg beträgt die Prämie 3500 Dollar, bei einem Minderverbrauch von mehr als 10 mpg 4500 Dollar.

WAS PASSIERT MIT DEN ALTAUTOS?

Die Altfahrzeuge werden mit Farbe markiert. Der Motor und das Getriebe werden vom Händler zerstört, der Rest des Fahrzeugs kann von Altmaterialhändlern recycelt werden.