

Ford

Geschichte

Die Ford Motor Company war Henry Fords zweiter Start in die Unabhängigkeit. 1899 hatte er die Detroit Automobile Company gegründet. Sie war nicht erfolgreich und wurde bereits 1901 unter der Bezeichnung Henry Ford Company reorganisiert. Im März 1902 kam es auch hier zu Unstimmigkeiten im Management. Ford war auf der Suche nach einem Auto für eine breite Kundschaft, die Geldgeber, vor allem William Murphy und Lemuel Bowen, wollten vielmehr teure, lukrative Fahrzeuge bauen. Ford verließ die erste Firma, die seinen Namen trug. Im August 1902 übernahm Henry M. Leland, der spätere Mitbegründer von Lincoln, die Geschäfte und benannte die Firma in Cadillac um.

Am 16. Juni 1903 gründete Henry Ford mit einem Kapital von 28.000 US-Dollar in Detroit (Michigan) mit der Ford Motor Company erneut ein eigenes Unternehmen. Er benannte seine Fahrzeuge zunächst nach dem Alphabet und produzierte täglich nur wenige Autos in seinem Werk an der Mack Avenue, wo Gruppen von zwei bis drei Männern zugelieferte Teile zusammenbauten. In den ersten beiden Jahren wurden von den Typen Modell A, C und [AC](#) nur ca. 1700 Stück hergestellt.

Nach dem anfänglich geringen Erfolg ließ er 1904 in Detroit die Piquette Avenue Plant bauen, wo ab 1908 das als „Tin Lizzy“ bekannte Ford Modell T produziert wurde, das schnell zum Verkaufserfolg wurde. Um die vom

Markt geforderten Zahlen herzustellen, zog das Unternehmen bereits 1910 in die Highland Park Ford Plant, wo bis 1913 die neue Technik der Fließbandproduktion perfektioniert wurde. Henry Ford übernahm das Konzept des Austauschbaus von Eli Whitney, der auch die erste Fertigungsstraße entwarf. Mit größtenteils angelernten Kräften konnten so die Wagen günstiger und schneller hergestellt werden. Die Montagezeit eines Autochassis verringerte sich von über zwölf auf zuletzt nur noch 1,5 Stunden. Im Jahre 1918 war die Hälfte aller Autos in den USA ein „Modell T“. Zu dem Wagen bemerkte Ford in seinen Lebenserinnerungen, seine Kunden könnten ihn in jeder Farbe der Welt bekommen – solange sie schwarz sei. (Original: „Any customer can have a car painted any colour that he wants so long as it is black.“ Mein Leben und Werk, 1922) Als die Produktion 1927 eingestellt wurde, hatte das Unternehmen über 15 Millionen „Tin Lizzy“ hergestellt. Diese Zahl wurde erst Anfang 1972 vom VW Käfer übertroffen.

Am 1. Januar 1919 folgte Edsel Ford seinem Vater an die Spitze des Konzerns, dieser behielt aber trotzdem Einfluss auf das Management. In den 1920er Jahren verlor die Firma Marktanteile. Ihr erklärtes Ziel war, ein günstiges Auto zu bauen, das sich jeder Arbeiter leisten konnte. Um die Preise gering zu halten, bot man keine Zusatzausstattung an. General Motors und andere Firmen hatten schon begonnen, Autos auch in anderen Farben anzubieten, teilweise besser ausgestattet und auch luxuriöser. Diese Firmen hoben auch den Kreditrahmen der Kunden an, sodass sie sich die teureren Autos leisten konnten. Ford beklagte damals, die Kredite schädigten die Wirtschaft, aber aufgrund von Marktzwängen fügte sich Ford schließlich in die Rolle des „zweiten Siegers“.

Mit der Produktion von Traktoren der Marke Fordson (Henry Ford and Son) erschloss der Konzern ab 1917 einen zusätzlichen Markt. Die Fordson-Traktoren wurden ab 1964 unter dem Namen Ford weiter produziert.

Das Landmaschinengeschäft erweiterte die Firma durch den Kauf von New Holland 1986 beträchtlich; weiterhin wurde 1987 der kanadische Landmaschinenhersteller Versatile übernommen. Bereits 1991 wurde die Landmaschinensparte – und damit New Holland und Versatile – an Fiat verkauft. Mit diesem Verkauf wurde Fiat auch zugesichert, Traktoren unter der Marke Ford bis zum Jahr 2000 verkaufen zu können.

Zur Produktion von Bombenflugzeugen des Typs B-24 Liberator eröffnete Ford in der Nähe von Ypsilanti (Michigan) Anfang der 1940er Jahre die Willow Run Factory. Dort wurden mit Lizenz der Consolidated Aircraft über 8600 Maschinen hergestellt. Nach Einstellung der Flugzeugproduktion 1945 übernahm die Autofirma Kaiser Motors das Werk.

1951 gründete Ford ein wissenschaftliches Labor in Dearborn (Michigan) zur uneingeschränkten Grundlagenforschung. Dies führte zu einer für Ford bemerkenswerten Mitwirkung in der Supraleiter-Forschung. 1964 landete Ford Research Lab einen fundamentalen Durchbruch mit der Erfindung der supraleitenden Quanteninterferenzeinheit SQUID genannt.

Im Jahre 1955 wurde Ford eine Aktiengesellschaft.

Zunächst basierend auf dem Ford T-Modell wurden auch Nutzfahrzeuge hergestellt, die sich bald zu eigenständigen Modellen weiterentwickelten und bis in mittlere Nutzlastklassen reichten. In Deutschland wurde die Produktion von Lastwagen oberhalb des 1953 vorgestellten Kleintransporters Transit 1961 zunächst eingestellt.

1961 erwarb man Philco, einen Hersteller von Fernsehgeräten, Radios und weiteren Elektrogeräten.

1973 stellte Ford erneut zwei Lastwagenmodelle für den europäischen Markt vor, 1975 folgte der Schwerlastwagen-Typ Transcontinental. Die leichteren Modelle wurden 1981 durch einen einheitlichen Nachfolger ersetzt, der Ende der 1980er Jahre ersatzlos eingestellt wurde. Seitdem ist Ford im Lastwagensektor in Europa erneut nicht mehr vertreten. In den USA wurde 1997 die bis dahin stets durchgehende Lkw-Produktpalette bis auf zwei Serien von kompakten Hauben-Lkw aufgegeben und die Sparte der schweren Lkw (Heavy-Truck-Division) an Freightliner verkauft.

1989 übernahm Ford die Firma Jaguar, weitere zehn Jahre später, 1999, die Pkw-Produktion und die zugehörigen Markenrechte von Volvo.

1990 verkaufte Ford das Tochterunternehmen Ford Aerospace an die Loral Corporation, wo dieses heute als Space Systems/Loral firmiert.[5] Im selben Jahr erwarb Ford eine Beteiligung in Höhe von 10,8% an Cummins Engine.

Ab dem Jahr 2000 geriet Ford durch eine falsche Modellpolitik auf dem Heimatmarkt in eine schwere Krise.

Der Konzern hatte sich auf die renditestarken SUVs (Ford Explorer) und Pickups (Ford-F-Serie) gestützt und den Markt für kompakte Pkw gegenüber ausländischen Herstellern vernachlässigt. Der damit einhergehende Verlust an Marktanteilen wurde lange ignoriert. Nachdem SUVs, Pickups und andere große Wagen wegen gestiegener Benzinpreise schwieriger abzusetzen waren, sah sich Ford wegen anhaltender Auslastungsprobleme in seinen Werken einer Rabattschlacht ähnlich wie General Motors und Chrysler ausgesetzt.

Der von 2006 bis Mitte 2014 amtierende Chef des Ford-Konzerns, Alan Mulally, hatte deswegen ein drastisches Sanierungsprogramm beschlossen, das ca. elf Milliarden Dollar kostete und in dessen Rahmen 44.000 Arbeitsplätze abgebaut werden sollten. Bis zu 16 Produktionsstandorten drohte in diesem Zusammenhang die Schließung. Mit einem sukzessiv neu zu entwickelnden Modellprogramm sollte die Wende zu sparsameren Fahrzeugen geschafft werden. Dabei gehe der Trend verstärkt zu kompakten Fahrzeugen sowohl im Mittelklassensegment als auch im Segment der SUV, wo der Trend weg von schweren Geländewagen hin zu leichteren sogenannten Crossover-Modellen wie den Modellen Edge und Freestyle gehe.

Im Juni 2007 berichtete die Financial Times, dass Ford die britischen Tochtergesellschaften Jaguar und Land Rover über die Investmentbanken Goldman Sachs, Morgan Stanley und HSBC verkaufen wolle. Analysten zufolge sollten beide Sparten im Paket rund 10 Milliarden US-Dollar wert sein. Der indische Konzern Tata Motors übernahm im März 2008 beide Firmen.

Auf dem US-Automarkt wurde Ford 2007 bei den Absatzzahlen von Toyota überholt und steht damit in den Vereinigten Staaten hinter General Motors und Toyota auf Rang 3. Im Januar 2008 informierte Ford über ein neues Abfindungsprogramm, um sich nochmals von 13.000 Beschäftigten zu trennen. Nach einem schlechten Geschäftsjahr 2009, der Umstrukturierung des Konzerns und einer Fokussierung auf Kleinwagen konnte im ersten Quartal 2010 ein Überschuss von 2,1 Milliarden US-Dollar erwirtschaftet werden. Das Vorjaheresergebnis des Vergleichszeitraums lag noch bei einem Verlust von 1,4 Milliarden US-Dollar. Gleichzeitig steigert Ford seinen Marktanteil in den USA um 2,7 Prozentpunkte auf 16,6 Prozent und lag somit vor dem insolventen General Motors-Konzern.

Am 9. Dezember 2011 gab Ford bekannt, im kommenden März nach fünf Jahren zum ersten Mal wieder Dividende ausschütten zu wollen. Gründe seien die gute wirtschaftliche Entwicklung des Unternehmens sowie die Hoffnung auf Rückgewinnung des Vertrauens von Investoren.[9]

Am 31. August 2012 baute Ford, nach 109-jähriger Unternehmensgeschichte, das 350-millionste Auto. Es handelt sich um einen roten Ford Focus, der in der thailändischen Fabrik in Rayong vom Band rollte.

Ford in Deutschland

Ab 1933 waren die in Köln-Niehl gebauten Ford-Pkw als „Deutsches Erzeugnis“ gekennzeichnet. Als deutsches Tochterunternehmen wurde 1925 in Berlin die Ford Motor Company Aktiengesellschaft gegründet. Nach Verlegung des Unternehmenssitzes nach Köln im Jahr 1930 wurde die Firma 1939 in Ford-Werke AG geändert. Nach einem Ausschluss von Minderheitsaktionären („squeeze-out“) im Jahre 2002, bei

dem die Ford Deutschland Holding GmbH über 95 % der Anteile der deutschen Ford-Werke-AG-Aktien erwarb, erfolgte im November 2004 die Umwandlung der Rechtsform in Ford-Werke GmbH.

Die Ford Werke in Köln unterhalten eine anerkannte Werkfeuerwehr mit hauptamtlichen Kräften im 24 Stunden Dienst auf 2 Wachabteilungen. Die Wachabteilungen sind auf zwei Wachen, namentlich die Feuer- und Rettungswache in Niehl und die Feuerwache in Merkenich, aufgeteilt.

Marken der Ford Motor Company

Neben der Marke Ford gehören die Automobilmarken Lincoln und Troller zum Konzern. Die 1989 bzw. 2000 übernommenen Marken Jaguar bzw. Land Rover wurden im März 2008 an die Tata-Gruppe verkauft.[11] Die Marke Mercury wurde 2010 eingestellt. Die Ford Motor Company hält außerdem einen Anteil von 3,5% an Mazda. Unter der Marke Motorcraft werden Ersatzteile vertrieben. Weitere Marken, die nicht direkt mit Automobilherstellung und dem Ersatzteilgeschäft zu tun haben, veräußerte Ford in den vergangenen Jahren wegen der Konzentration auf das Kerngeschäft, so etwa die Autovermietung Hertz, oder stellte sie ein, wie die Discount-Werkstättenkette Kwik-Fit. Am 23. Dezember 2009 wurde bekannt, dass Ford im ersten Quartal 2010 die angeschlagene schwedische Automobilmarke Volvo für zwei Milliarden US-Dollar an den chinesischen Automobilhersteller Geely verkaufen will.

Quelle: <http://de.wikipedia.org/wiki/Ford>