

Früh geschaltet

ALS BILL FORD EINST MIT UMWELTSCHUTZ-IDEEN IN DIE FIRMA EINTRAT, WURDE ER ALS GRÜNER BESCHIMPFT. JETZT NICHT MEHR

TEXT: Gordon Detels
FOTOS: Brian Kelly

F

FORD IST EIN AMERIKANISCHER Mythos. Das Image der Marke wird durch große Pick-ups und SUVs geprägt. Dabei werktelt man seit 40 Jahren – seit der ersten Ölkrise – in Detroit an neuen Konzepten. Damals kam auch Bill Ford ins Unternehmen. Heute ist die Firma in den USA führend bei innovativen Antriebstechniken. Nicht zuletzt dank Bill Ford. Seine neue Mission: die Mobilität der Zukunft.



Mr. Ford, gab es damals Kopfschütteln wegen Ihrer grünen Ideen?

Man hielt mich für verrückt. Aber mir war klar, dass man sich damit beschäftigen muss, wenn man nicht marginalisiert werden will.

Wie kam es dazu, dass Sie sich für Umweltschutz interessierten: obwohl oder weil Sie aus der Ford-Familie kamen?

Mein Schlüsselerlebnis hatte ich in den 80ern, als ich bei Ford in der Schweiz arbeitete. Damals waren in Skandinavien gerade

strengere Vorgaben für Fahrzeugantriebe erlassen worden. Und wir hatten fast nichts, was wir unter diesen Vorgaben hätten verkaufen können. Zurück aus der Schweiz in London, wo wir damals unser europäisches Headquarter hatten, sprach ich mit einem leitenden Angestellten, der mir sagte: „Skandinavien wird diesen grünen Nonsense kassieren.“ So dachte man.

Man könnte böse sagen: Das Ergebnis nach Jahrzehnten Umweltschutz bei

Ford ist ein Elektroauto. Der Ford Focus Electric, ein paar Hybride und Motoren, die zwar weniger, aber immer noch Sprit brauchen.

Das stimmt, es ist eine Reise, bei der man nie das Ziel erreicht. Aber dennoch: Wir waren die erste amerikanische Firma mit einem Hybrid. Unser 1-Liter-3-Zylinder-„EcoBoost“-Motor wurde gerade zum zweiten Mal hintereinander zum „Internationalen Motor des Jahres“ gewählt. Wir waren auch der erste Automobilhersteller, der ei-



PORSCHE FEIERT AUF DER IAA 50 JAHRE PORSCHE 911 // DAS DURCHSCHNITTSALTER VON NEUWAGENKÄUFERN IN DEUTSCHLAND LIEGT BEI RUND 51 JAHREN // ACHT NEUE MAZDA3 FAHREN MEHR ALS 15 000 KILOMETER VON WLADIWOSTOK NACH FRANKFURT // DIE ZAHL DER CHINESISCHEN ZULIEFERER AUF DER IAA HAT SICH GEGENÜBER DER VERGANGENEN MESSE MIT DIESMAL MEHR ALS 120 FIRMEN ETWA VERZEHNFACHT //

Fahrensmann
WILLIAM CLAY FORD JUNIOR, 56,
IST VORSITZENDER DER FORD
MOTOR COMPANY UND URENKEL
DES FIRMENGRÜNDERS HENRY



nen detaillierten und für diese Zeit sehr selbstkritischen Nachhaltigkeitsbericht auf den Weg gebracht hat.

Was ist der Sprit der Zukunft? Strom?

Den Königsweg gibt es nicht. Alles hat Vor- und Nachteile, darum arbeiten wir an Wasserstoff-, Elektro- und Hybridkonzepten. Was Elektroautos angeht, muss man auch so ehrlich sein und sagen: Wenn der Strom vom Kohlekraftwerk stammt, ist diese Technik auch nicht so umweltfreundlich, wie sie eigentlich sein könnte.

Manche sagen, das Auto an sich sei das Problem. Weil es zu viele sind. In China gab es zuletzt einen zehntägigen Stau.

Ja, und ein Stau ist ein Stau, egal, was aus dem Auspuff kommt. Das liegt daran, dass die meisten Städte der Welt nicht für die Menge Verkehr gebaut wurden, die nun in ihnen unterwegs ist. Darum habe ich mir ein neues Thema gesucht: eine ganz neue Form der Mobilität. Wir müssen sie einfacher und effizienter machen.

Mit Vehicle-to-Vehicle-Communication, V2V genannt, bei der Autos gegenseitig miteinander verbunden sind?

Auch, aber es geht um noch mehr, um Vehicle-to-Infrastructure. Autos, die mit Ampeln kommunizieren, Verkehrsdaten in Echtzeit bekommen, das Wetter mit einkalkulieren.

Dazu sollten Autos unterschiedlicher Hersteller miteinander kommunizieren, man bräuchte außerdem entsprechende politische Rahmenbedingungen und eine passende Infrastruktur. Dafür müssten sich viele Partner aus Politik und Wirtschaft einigen. Wie realistisch ist das?

Es muss einfach realistisch werden. Und es gibt ja schon Industriekooperationen bei Themen wie effizienteren Motoren und CO₂-Vorgaben. Klar, wir sind Konkurrenten, aber wir können zusammenarbeiten. Wir müssen nur aufpassen, dass wir es nicht übertreiben. Man darf den Kunden nicht auf einen Schlag mit zu viel Technik überfordern. Es muss sinnvoll sein. Wir müssen jetzt anfangen, daran zu arbeiten. Und es gibt ja schon Versuche mit Car-to-Car-Communication, Projekte und Regionen, in denen Vehicle-to-Infrastructure-Kommunikation und autonomes Fahren getestet werden. Es gibt tolle Entwicklungen in der Technologie, die mittelfristig in der Serienproduktion zu finden sein werden.

Sie sprechen von autonomen Fahrzeugen. Teils gibt es das ja, Autos, die die Spur halten, die selbst einparken. Wann fährt das Auto allein?

Da kann ich kein Datum nennen. Aber viele Technologien, die derzeit in den Fahrzeugen genutzt werden, weisen schon jetzt in diese Richtung. Es ist eher eine Evolution als eine Revolution. Denn es müssen ja viele Dinge vorher geklärt werden – auch seitens Gesetzgebung und Versicherungen. Und man muss sehen, was der Konsument will. Technisch ist es machbar, dass der Verkehr sich wie in dem Film „Minority Report“ von allein organisiert. Aber viele wollen nicht ganz die Kontrolle über das Auto abgeben. Ich zum Beispiel fahre auch lieber selbst, statt vom Auto gefahren zu werden.

Haben Sie Angst, als alte Firma vor neuen innovativen Mitbewerbern wie Tesla überholt zu werden?

Ich werde nie so arrogant sein zu sagen, dass man sich nicht vor den Kleinen fürchten muss. Fast alle Mitbewerber machen aus meiner Sicht interessante Dinge. Aber es ist einfach so: Technik zu erfinden ist das eine, wer aber nicht die Dinge drumherum hat wie Vertrieb, Herstellungskapazitäten

und vieles mehr, der ist keine Gefahr, was das Volumen angeht, und kann keinen globalen Fußabdruck hinterlassen.

Würden Sie ein tolles Elektroauto einer anderen Firma fahren?

Das tue ich. Ich fahre einige Autos fremder Marken. Dadurch lernt man viel.

Und was ist Ihr Lieblingsauto?

Das ist dann doch kein Fremdfabrikat oder ein Elektroauto, sondern ein Benziner, ein Ford Mustang, am liebsten als Cabrio. Der macht einfach Spaß! ●●



FORD S-MAX



>Sieben Jahre hat der aktuelle S-Max bereits auf dem Buckel. Jetzt zeigen die Kölner auf der IAA die schon recht seriennahe Studie, die ein so geräumiges wie dynamisch anmutendes Auto vermuten lässt. Der Siebensitzer wird wohl im kommenden Jahr erhältlich sein.

FORD FOCUS ELECTRIC



>Bei Ford setzt man schon lang erfolgreich auf Elektro. Der Focus Electric schafft bei 145 PS eine Höchstgeschwindigkeit von 137 km/h. Mit den **sieben Stunden Ladezeit** kommt man insgesamt 162 Kilometer weit.

DER DURCHSCHNITTLICHE CO₂-AUSSTOSS ALLER NEUWAGEN LAG IM VERGANGENEN JAHR BEI 141,8 G/KM // ETWA 140 HOSTS UND HOSTESSEN BETREUEN DIE IAA-BESUCHER AUF DEM VW-MESSESTAND // 43 431 124 PKW WAREN AM 1.1.2013 IN DEUTSCHLAND ZUGELASSEN // UMSATZBRINGER AUTO: IM VERGANGENEN JAHR ERZIELTE DAS KFZ-GEWERBE IN DEUTSCHLAND EINEN UMSATZ VON 140 MILLIARDEN EURO MIT VERKAUF, SERVICE UND WARTUNG //