

Ford will mit Technologie durchstarten

Von Peter Schwerdtmann

William Clay Ford, Jr. - genannt Bill Ford - und sein CEO Mark Fields haben eine klare Botschaft: Wir haben es geschafft, die Krise ohne Staatshilfe zu überleben. Jetzt wollen wir mehr. Zuletzt bei der sogenannten Pressekonferenz des Unternehmens vor rund 4000 Journalisten, Mitarbeitern und Händlern anlässlich der North American International Auto Show in Detroit (NAIAS - noch bis 24. Januar) wurden die beiden deutlich: Die Rolle des Fast Followers, der neueste Technologien dann vermarktet, wenn sie bezahlbar werden, reicht ihnen nicht mehr. Sie wollen als Technologietreiber aktiv und anerkannt werden. Das Publikum war begeistert, und - dem amerikanischen Stil folgend - klatschten auch Journalisten Beifall.

Was in der Halle mit dem Namen des Boxweltmeisters Joe Louis ablief, war mehr als die Motivationsveranstaltung der vergangenen Jahre. Dies war eine Kampfansage an die anderen im Markt. Auf der riesigen Bühne agierten nur die beiden Ford-Größen mit einem Interviewer. Ihnen ging es dabei weniger um neue Produkte, die hinter ihnen aufzuziehen. Es ging um ein neues Denken, um die Demonstration von Stärke.

Schon im Dezember hatte Mark Fields klar gesagt, wie offensiv er sich die weitere Entwicklung vorstellt. Ford werde innerhalb der nächsten fünf Jahre 13 neue Modelle mit einem elektrifizierten Antrieb anbieten. Bis zum Ende des Jahrzehnts sollen weltweit 40 Prozent aller Modelle des Unternehmens entweder mit Hybrid-, mit Plug in-Hybrid- oder mit batterieelektrischem Antrieb antreten. Fünf Milliarden Euro will der Konzern dafür in dem Zeitraum bis 2020 zusätzlich in die Hand nehmen. Gleichzeitig und auch im Umfeld der NAIAS stellte Ford seine Rolle beim autonomen Fahren heraus. Man habe mit 30 Versuchsfahrzeugen die größte Flotte weltweit, fahre längst damit im öffentlichen Straßenverkehr und habe mit Abstand die meisten Kilometer autonom zurückgelegt. Botschaft: Eigentlich sind wir am weitesten.

Vor diesen Hintergrund passt die Einladung einer kleinen Gruppe internationaler

Journalisten zu einer „Ford Smart Mobility Tour“ mit einem Besuch im „Ford Research and Innovation Center“ in Palo Alto, mitten im Silicon Valley. Palo Alto ist ins System der weltweiten Ford-Entwicklungszentren eingebettet, nach Dearborn in Michigan und dem deutschen Standort Aachen. Dave Kaminski, der Lab-Director, sieht die Aufgabe seiner Mannschaft darin, Technologien zu finden und zu bewerten. Dazu zählt er ausdrücklich auch die Trends in der gesellschaftlichen Entwicklung.

„Hier im Valley geht es um Netzwerke“, sagt er und betont, sie hielten Kontakt zu rund 200 Startups und zu Universitäten, darunter die fünf wichtigsten im Umfeld, zum Beispiel Stanford und Berkeley. „Alle sind hier“, sagt er und zeigt eine Grafik auf der sich die Namen aller namhaften Automobilhersteller und Zulieferer finden. „Die Beziehungen untereinander sind viel enger als man bei der jeweiligen Rolle im Markt denken würde“, betont er, um auf die Chancen des Miteinanders abzuheben.

Als die großen Überschriften seiner Arbeit nennt er die fortschreitende Zahl der Megacities mit ihren Verkehrsproblemen, die Bewältigung des Wachstums, das Ford besonders in der Mittelschicht sieht, die Luftqualität und das Verhalten der Konsumenten. Dazu bearbeitet sein Team die Möglichkeiten der Konnektivität besonders beim Internet, die Suche nach zukünftigen Formen der Mobilität, die Ansprüche der Konsumenten und den gezielten Umgang mit Daten zum Nutzen der Menschen.

Damit ist er gerade im Silicon Valley nicht allein. All die vielen Unternehmen auf seiner Grafik mit den Automobilstandorten im Valley befassen sich mit den gleichen Aufgabenstellungen und arbeiten auch schon mal mit denselben Partnern bei den Startups und den Universitäten. So viel Parallelität verwundert, birgt Probleme, bietet aber auch Chancen. Dave Kaminski und sein Kollege Director Dragos Maciucă werden sich öfter mit der Frage konfrontiert sehen, was am Ende als ein für Ford spezifisches Ergebnis stehen kann, das dem neuen Anspruch nach technologischer Führerschaft gerecht wird.

Die Zusammenballung von Kreativität und Hightech im Silicon Valley kann auch eine normative Kraft entwickeln. Wenn alle mit einander sprechen, werden sich die Trends nicht so weit auseinander entwickeln können, dass die automobilen Welt sich in komplett unterschiedliche Entwicklungsrichtungen aufspaltet. Aber umso schwieriger ist die vom Marketing so heiß ersehnte Differenzierung von den anderen.

Wir haben in Palo Alto gesehen, dass auch Ford an der Fusion der Sensoren arbeiten, um mit möglichst wenigen Sensoren ein klares Bild von der Situation zu gewinnen. Wir konnten sehen, wie sie das autonome Fahren im Rechner simulieren können und haben

einen Blick auf ihr Verfahren der Fußgängererkennung werfen dürfen.

Was wir sahen, sahen wir nicht zum ersten Mal. Sicher haben uns die Kollegen von Kaminski und Maciuca nicht alles gezeigt, was in ihren Laboren so bearbeitet wird. Aber so viel ist auch nach diesem Besuch im Silicon Valley wieder einmal sichtbar geworden: Alle, die hier um die Technologie von Morgen ringen, werden uns am Ende des Tages sichere, vernetztere, komfortablere, autonom fahrende Auto bringen. Wer auf diesem schwierigen Parcours antritt, zeigt, dass er technische Führerschaft erreichen will. Ford will und hat die Ressourcen. Mal sehen, was uns die beiden Verantwortlichen kommenden Jahr in der Joe-Louis-Arena erzählen werden. (ampnet/Sm)

Bilder zum Artikel



Ford in Palo Alto: Versuche mit Fußgänger und Personenwagen.



Ford in Palo Alto: Simulation, handlich.



Ford in Palo Alto: Menschen in der Schachtel - wie die Kamera Personen in Bewegung beobachtet.



Ford-Presskonferenz in Detroit: Die Stühle des Top-Managements sind noch leer, die Ränge in der Joe-Louis-Arena aber schon gut gefüllt..



Mit entsprechend ausgerüsteten Fusion Hybrid erprobt Ford autonomes Fahren.



Autonomes Fahren: Ford Fusion Hybrid. .



Testgelände für autonomes Fahren.
