

Exklusiv: Ford USA â wie Phoenix aus der Asche

Von Hans-Robert Richarz

Die Aktien der amerikanischen Ford Motor Company rangieren auf den Empfehlungslisten f¼r Spekulanten in aller Welt ziemlich weit oben. Das war im November 2008 - genau vor f¼nf Jahren - noch ganz anders. Damals war die gesamte US-Autoindustrie so gut wie pleite, auch Ford.

Die Analysten im renommierten Investment-Bankhaus Morgan Stanley in New York waren die ersten, die Mitte dieses Jahres Anlegern zum Kauf von Aktien der amerikanischen Ford Motor Company rieten. Der Kurs des Wertpapiers bewegte sich damals um die 15 US Dollar, mindestens 17 Dollar m¼ssten in absehbarer Zeit drin sein, meinte Analyst Stuart Pearson in einer Branchenstudie. Als wichtigsten Grund f¼r seinen Optimismus f¼hrte Pearson die Plattformstrategie der Amerikaner ins Feld, bei der Ford im Vergleich zu den Wettbewerbern am weitesten vorangekommen sei.

Inzwischen ist das Kursziel von damals ein alter Hut. Die 17 Dollar wurden im Herbst erreicht, jetzt gelten 21 Dollar in den kommenden Wochen als eine realistische Gr¼e.

Als die Ford-Papiere Ende November 2008 bei einem Tiefststand von um die 1,80 Dollar herum d¼mpelten, erschienen die Bosse der großen Drei aus Detroit - Rick Wagoner (General Motors), Alan Mulally (Ford) und Robert Nardelli (Chrysler) vor einem Kongress-Ausschuss, malten dort ein Bild d¼sterster Untergangsstimmung und beantragten massive staatliche Unterst¼tzung aus Steuergeldern.

Dass sie - getrennt voneinander - jeweils mit firmeneigenen Jets in die amerikanische Hauptstadt ged¼st waren, machte ihre Aktion zunchst zur Lachnummer. Doch die Lage war wirklich ernst. Obwohl Prsident George W. Bush kurz vor Ende seiner Amtszeit 13,4 Milliarden Dollar St¼tze f¼r General Motors und Chrysler springen ließ - Ford vertraute darauf, sich mit eigener Kraft aus dem Morast ziehen zu können - gingen GM und Chrysler Mitte 2009 in die Insolvenz nach amerikanischem Recht (Chapter eleven), das - im Unterschied zu dem Insolvenzrecht in Europa - den Gläubigern verbietet, ihre Forderungen umgehend geltend zu machen. Bei dieser Regelung

versucht das Unternehmen, weiterhin geschäftstätig zu bleiben und sich dadurch selbst aus der Zahlungsunfähigkeit zu retten.

Und heute? Die großen Drei sind inzwischen finanziell kerngesund, arbeiten profitabel und bauen Autos, deren Qualität gegenüber früher erheblich zugenommen hat. Ford spielt dabei in der ersten Liga mit. Steigende Marktanteile weltweit, Umsatzwachstum sowie von Quartal zu Quartal zunehmende Gewinne machen aus dem Konzern aus Dearborn ein interessantes Objekt für Investoren.

Lediglich das Geschäft in Europa lässt vorerst noch zu wünschen übrig, wenn auch die Verluste von Mal zu Mal weniger werden. Nach Einschätzung von Ford-Deutschland-Chef Bernhard Mattes wird der europäische Markt für Automobile wohl kaum wieder auf das starke Niveau von einst zurückfinden. "Ob wir jemals wieder bei 18 Millionen landen werden, das ist zu bezweifeln", meint Mattes, der aber Zeichen für ein allmähliches Ende der historischen Talfahrt sieht. "Ich würde jetzt nicht zu euphorisch sein und halte eher 15 Millionen bis 15,5 Millionen Neufahrzeuge pro Jahr für realistisch."

Dennoch sind im Vergleich zur Konkurrenz die Ford-Aktien nach Meinung der Analysten unterbewertet. Beispiel: In den vergangenen beiden Jahren kletterte der Kurs der Ford-Anteile um rund 52 Prozent, während General Motors um 63 Prozent zulegte und Toyota gar um 98 Prozent. Da ist tatsächlich noch erheblich Luft nach oben. Berufsoptimisten rechnen gar mit Kursen der Ford-Wertpapiere zwischen 40 und 50 Dollar im kommenden Jahr.

Allerdings dürften mindestens vier Gründe dafür sprechen, dass die Ford Motor Company trotz eines dreistelligen Milliardenumsatzes in Dollar allein in den ersten neun Monaten dieses Jahres noch etwas Zeit braucht, bis sie diese Werte erreicht. Erstens gehört die Automobilindustrie weltweit zu jenen Branchen, in denen starkens stets ein etwas schwächeres Jahr folgt - das könnte 2014 der Fall sein.

Zweitens hat Ford, was die Zuverlässigkeit seiner Fahrzeuge angeht, auf dem US-Markt einige Probleme. Dabei handelt es sich ironischerweise nicht um die Ford-Autos und ihre Mechanik an sich, sondern um Komponenten in den Fahrzeugen, die von Zulieferern stammen. Beispiel dafür ist das Infotainment-System, das von Microsoft geliefert wird.

Drittens lässt die Dividende pro Ford-Aktie zur Zeit noch zu wünschen übrig. Das Unternehmen zieht es vor, statt Gewinne unter den Aktionären zu verteilen kräftig in China zu investieren, braucht Geld um die Verluste in Europa zu deckeln und achtet unter erheblichen Belastungen aus seiner Pensionskasse.

Und dann ist da noch der vierte Grund: Sollten die Gerüchte zutreffen, dass Ford-Boss Alan

Mulally alsbald den Chefsessel von Microsoft besteigt, verliert das Unternehmen seinen Retter von vor fünf Jahren. Obwohl Mulally (68) ständig bekräftigt, dass er sich in Detroit sehr wohl fühlt, wird ihm die Börse das erst dann glauben, wenn in Redmond unweit von Seattle bei Microsoft ein anderer als Chief Executive Officer Steve Ballmer das Sagen hat. (ampnet/hrr)

Bilder zum Artikel



Ford-Stand auf der NAIAS 2012.



Consumer Electronics Show in Las Vegas: Ford-Chef Alan Mulally (im roten Pulli).



Ford-Konzernchef Alan Mulally.



Alan Mulally.



Bernhard Mattes, Vorsitzender der Geschäftsleitung der Ford-Werke.



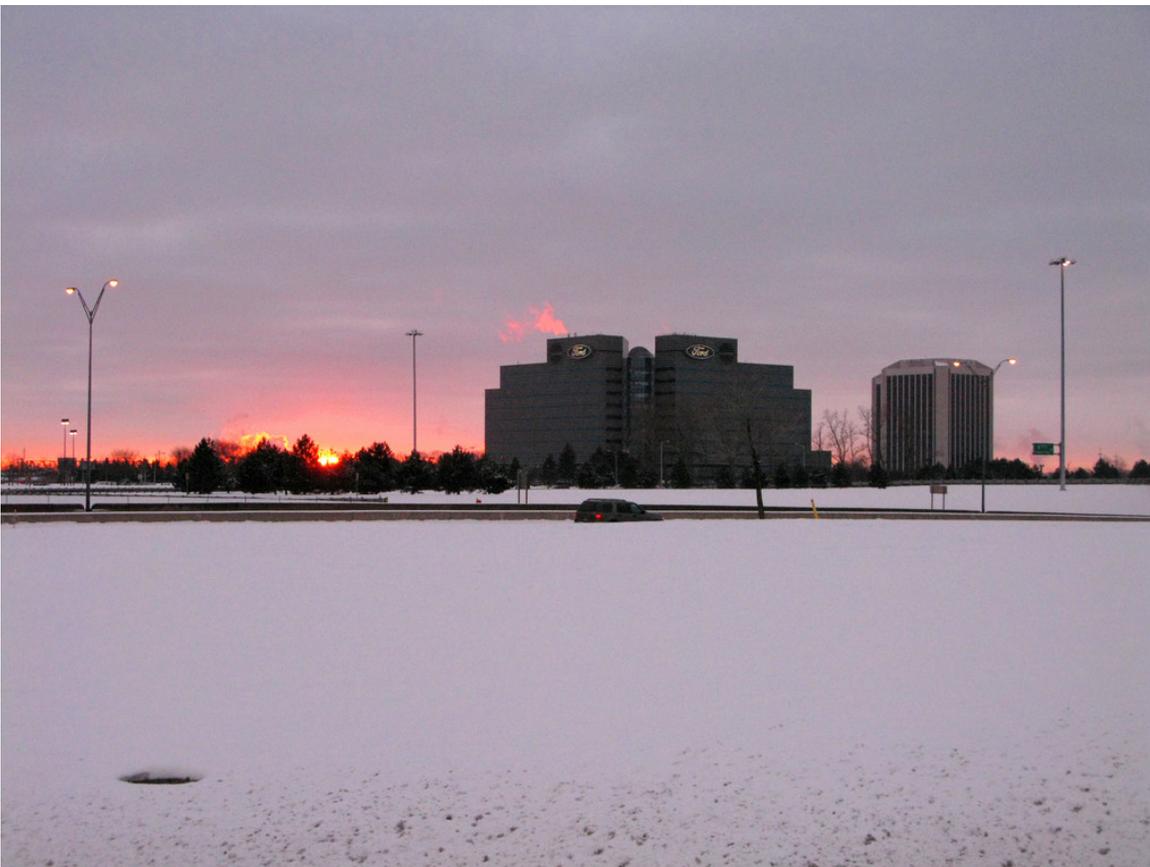
Bernhard Mattes, Vorsitzender der Geschäftsleitung der Ford-Werke.



Ford Headquarter Detroit



Ford Ranger.



Ford Headquarter Detroit



Ford Headquarter Detroit
