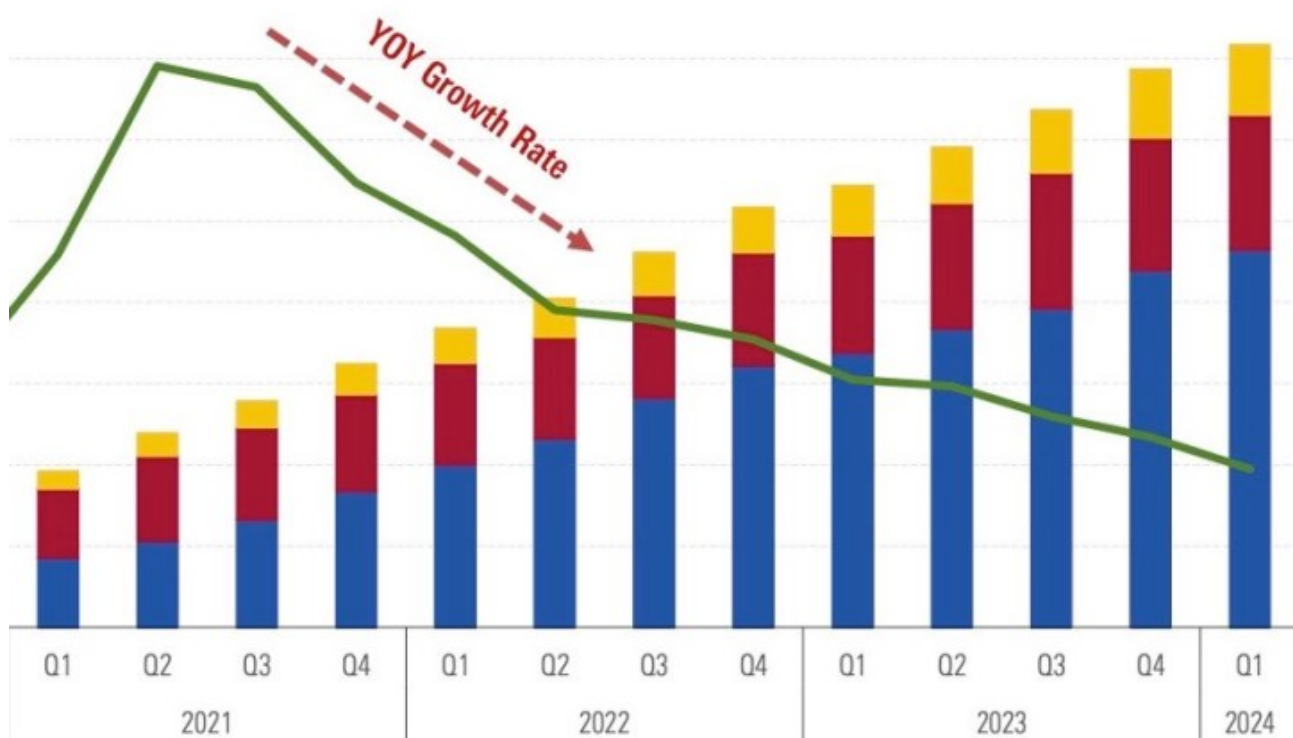


Ford: weitere 1,2 Milliarden Dollar Verlust auf EVs

geschrieben von Chris Frey | 2. November 2024

[Robert Bryce's Substack](#)

FoMoCo [Ford Motor Company] verlor 58.391 Dollar für jedes im Quartal verkaufte EV.



Ausschnitt aus einem [Morningstar-Bericht](#) vom 21. Oktober: „Haben Elektrofahrzeuge einen Kurzschluss? Autohersteller revidieren Elektrifizierungsstrategien nach nachlassender Nachfrage“.

Die hässlichen EV-Nachrichten der Ford Motor Company reißen nicht ab. Heute Nachmittag [meldete](#) das Unternehmen, dass es im dritten Quartal 1,224 Milliarden Dollar in seinem EV-Geschäft verloren hat. Anfang Oktober [meldete](#) das Unternehmen, dass die EV-Verkäufe „um 14,8 Prozent gestiegen sind, bei einem Rekordabsatz von 20.962 Fahrzeugen.“ Die einfache Aufteilung zeigt, dass der traditionsreiche Autohersteller 58.391 Dollar für jedes im Quartal verkaufte Elektrofahrzeug verloren hat.

Die [Verluste](#) des Unternehmens in seinem EV-Geschäft, bekannt als Modelle, belaufen sich in den ersten neun Monaten des Jahres 2024 auf insgesamt 3,7 Milliarden Dollar. Zum Vergleich: Dieser Verlust von 3,7

Milliarden Dollar entspricht dem Bruttogewinn (Ford nennt ihn EBIT, kurz für Gewinn vor Zinsen und Steuern), den das Unternehmen mit Ford Blue erzielt hat, der Sparte also, die Fahrzeuge mit Verbrennungsmotor herstellt.

| Ford Blue | | Ford Model e | |
|---------------|-------------|-----------------|-----------------|
| EBIT | EBIT Margin | EBIT | EBIT Margin |
| \$3.7B | 5.0% | \$(3.7)B | (151.3)% |

EBIT für die ICEV- und EV-Sparten von Ford in den ersten drei Quartale 2024. Quelle: [Ford Motor Co.](#)

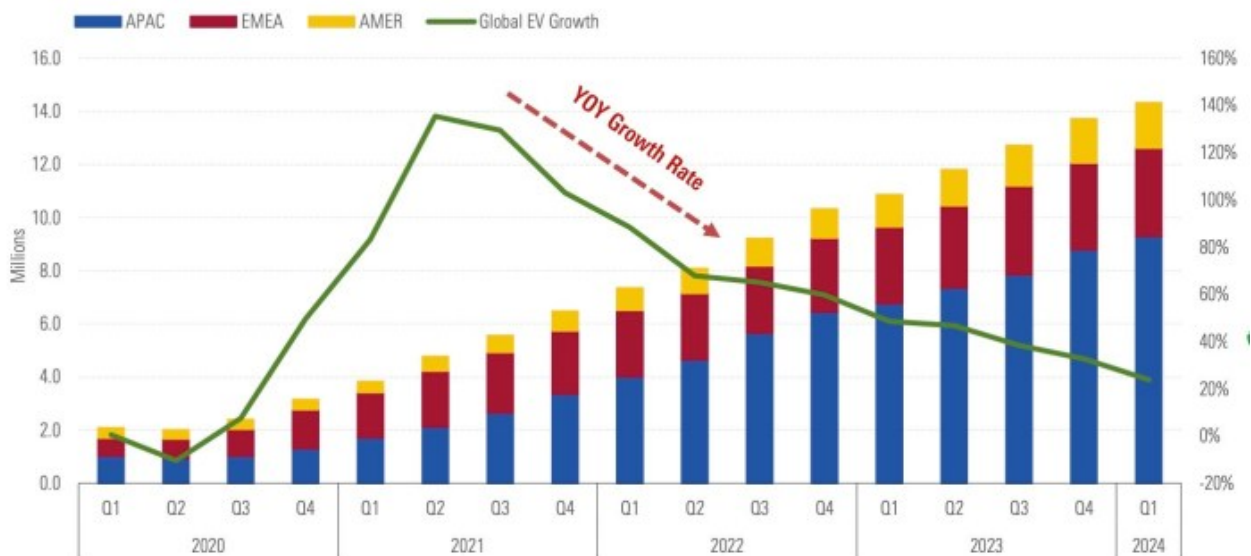
Leider sind diese Ergebnisse nicht überraschend. Ford hat in den letzten zwei Jahren viel Geld für E-Fahrzeuge ausgegeben. Im Jahr 2023 verlor das Unternehmen 4,7 Milliarden Dollar und im Jahr 2022 2,2 Milliarden Dollar mit Elektroautos. Die Zahlen für das dritte Quartal zeigen einmal mehr, dass die Führung von Ford einen kolossalen Fehler begangen hat. CEO Jim Farley und seine Mitarbeiter haben nicht verstanden, was Autofahrer kaufen wollen. Das ist eine schlechte Sache, wenn man einen der größten Autohersteller der Welt leitet.

Die Verluste von FoMoCo im dritten Quartal werden nur zwei Monate nach der Ankündigung des Unternehmens bekannt gegeben, ein geplantes dreireihiges, vollelektrisches SUV einzustellen. Im [August](#) sagte das Unternehmen: „Angesichts des Preis- und Margendrucks haben wir die Entscheidung getroffen, unsere Produkt- und Technologie-Roadmap sowie unseren industriellen Fußabdruck anzupassen, um unser Ziel zu erreichen, innerhalb der ersten 12 Monate nach Markteinführung aller neuen Modelle ein positives EBIT zu erzielen.“

Mit anderen Worten: Ford warnte schon vor zwei Monaten, dass es die Preise für seine E-Fahrzeuge senken müsse und dass das dritte Quartal ein Reinfall werden würde. Und das war es auch. Ebenfalls im August teilte das Unternehmen mit, dass es einen Teil seiner Batterieproduktion aus ausländischen Fabriken in die USA verlagern werde, um mehr staatliche Subventionen im Rahmen des Inflation Reduction Act in Anspruch nehmen zu können. Wie ich letztes Jahr an dieser Stelle [berichtet](#) habe, streben Ford und andere Autohersteller danach, über die 45-fache Steuergutschrift im IRA für die Herstellung von Batterien in den USA Dutzende von Milliarden Dollar zu erhalten. So baut Ford beispielsweise ein Batteriewerk in Marshall, Michigan, in dem etwa 4.200 Arbeitsplätze entstehen sollen. Nach Angaben von Good Jobs First wird jeder Arbeitsplatz in dem neuen Ford-Werk den Steuerzahler 3,4 Millionen Dollar kosten.

EV Sales Slowdown Worrying to Several OEMs

Exhibit 1 EV Sales Trends: China Dominates, but EV Adoption Is Losing Steam



Von [Morningstar](#): „Gibt es einen Kurzschluss bei Elektrofahrzeugen? Autohersteller revidieren Elektrifizierungsstrategien nach nachlassender Nachfrage“.

Ford kann zwar behaupten, dass seine Verkäufe gestiegen sind, aber die grundlegenden Probleme auf dem Markt für Elektrofahrzeuge haben sich nicht geändert. Wie oben zu sehen ist, hat die Ratingagentur Morningstar, die vor 13 Monaten noch ein enormes Wachstum bei Elektrofahrzeugen [prognostizierte](#), ihre Meinung über den Sektor inzwischen geändert. In einem [Bericht](#) vom 21. Oktober mit dem Titel „Are Electric Vehicles Short-Circuiting? Auto Manufacturers Revise Electrification Strategies After Slowing Demand,“ (Registrierung erforderlich) sagte Morningstar, dass die großen Autohersteller, darunter VW, Ford, GM und Mercedes, ihre EV-Pläne verschoben oder die geplante Produktion aufgrund schwacher Verkäufe reduziert haben. Morningstar stellte fest, dass einige Autohersteller, darunter Ford, die Preise gesenkt haben, was ihre Rentabilität beeinträchtigt hat. Morningstar stellt außerdem fest, dass die Verkäufe von Elektroautos an die frühen Käufer nun scheinbar erschöpft sind und dass die Elektroautos Schwierigkeiten haben, ihre Verkaufsdynamik bei den normalen Verbrauchern aufrechtzuerhalten.

Morningstar listete dann die Probleme auf, die EVs seit Jahrzehnten plagen:

Die Reichweite von E-Fahrzeugen wird nach wie vor durch extreme Witterungsbedingungen erheblich beeinträchtigt, wobei kaltes Wetter (d.h. unter 50 Grad Celsius) die Reichweite um etwa 25 % verringern kann. Die Bedenken hinsichtlich der Ladeinfrastruktur werden durch die unzureichende Zuverlässigkeit der öffentlichen Ladestationen noch verschärft. Darüber hinaus sind die Ladezeiten trotz erheblicher

Fortschritte in den letzten Jahren immer noch deutlich länger als die Zeit, die ein herkömmliches Fahrzeug mit Verbrennungsmotor zum Aufladen benötigt. Auch wenn E-Fahrzeuge weniger Teile haben als Verbrennungsmotoren und in der Regel weniger Wartung benötigen als Verbrennungsmotoren, können sich einmalige Reparaturen (vor allem an der Batterie) als unverhältnismäßig teuer erweisen. Dementsprechend sind in den meisten Ländern die Versicherungsprämien für E-Fahrzeuge in der Regel höher als für vergleichbare ICE-Fahrzeuge, hauptsächlich wegen der potenziell deutlich höheren Reparaturkosten. (Hervorhebung hinzugefügt.)

Dieser Absatz fasst den Markt für Elektroautos ziemlich gut zusammen, insbesondere in Bezug auf kaltes Wetter, Ladeinfrastruktur und Ladezeiten. (Mehr zum Thema Reparaturkosten finden Sie in dieser [Story](#) über Hertz.) All diese Probleme sind schon seit den Tagen von Edison bekannt. Warum also haben Ford und die anderen Autohersteller dieses Debakel nicht kommen sehen? War es der Herdentrieb? Reagierten sie auf den Druck der Regierung? Wenn ja, warum haben sie sich nicht gewehrt? Was wussten sie über die Nachfrage nach Elektrofahrzeugen aus ihrer eigenen Marktforschung?

Hier ist meine Vorhersage: In ein paar Jahren, wenn die Autohersteller weitere Milliarden durch ihre falschen Wetten auf E-Fahrzeuge verloren haben, werden Wirtschaftswissenschaftler und Analysten genau die gleichen Fragen stellen.

Link:

<https://wattsupwiththat.com/2024/10/29/ford-lost-another-1-2-billion-in-3q-on-evs/>

Übersetzt von Christian Freuer für das EIKE