

## Cycle Time

### Cycle Time Automobilindustrie am Beispiel Ford Motor

*Aktuell kann Ford weder die bestätigten Lieferzeiten einhalten noch verbindliche Nachliefertermine angeben.*

Wie die meisten Automobilhersteller, hat auch Ford Motor in den 80er Jahren eine grössere Anzahl von „Change“-Projekten initialisiert mit dem Ziel, die Kosten zu senken und die Qualität zu erhöhen. Nur wenige dieser Programme waren nachhaltig. Meistens wurden solche Projekte noch während der Projektphase durch neue Projekte abgelöst, weil die erwarteten Resultate auf dem Papier noch besser waren.

Ford Motor war damals der Meinung, dass die Reduktion der Durchlaufzeit (Cycle Time) die Basis für die meisten Verbesserungen ist.

Bereits vor über 10 Jahren haben viele Automobilhersteller Geld verloren. Mit Hilfe von Lean Methoden und japanischen Experten wurden, nicht ohne Erfolg, die Produktionsprozesse verbessert, welche aber nicht zur gewünschten Profitverbesserung geführt haben. Sicher ein Grund war, dass ein Auto im Durchschnitt innert 11 Stunden produziert wurde. Die Durchlaufzeit von der Bestellung bis zur Auslieferung war jedoch rund 40 Tage.

Mit Unterstützung des Department of Industry (DTI-UK) und des Engineering and Physical Sciences Research Council (EPSRC) wurde zwischen 1999 und 2001 ein Forschungsprojekt u.a. mit Beteiligung von Ford Motor gestartet, um die Cycle Time sprich von Bestellung bis Auslieferung auf 3 Tage zu reduzieren.

Build To Order in 3 Tagen mag ein sehr ambitioniertes Vorhaben sein. 5 Tage wären schon realistischer. Dass Ford aber heute noch nicht in der Lage ist, bestätigte Liefertermine von 120 Tagen einzuhalten, geschweige einen Nachliefertermin zu bestätigen, zeigt, dass in den letzten 10 Jahren wenig passiert ist.

In Deutschland sollen in den nächsten Jahren in der Automobilindustrie mindestens 70'000 Arbeitsplätze wegfallen. Treiber sind Investitionen in Milliardenhöhe für die Entwicklung in die Elektromobilität und entsprechend selbstfahrender Autos. Unterstützt durch „künstliche Intelligenz“ (KI) sollen Prozesse und Produkte flexibler und effizienter werden.

Immer mehr Firmen suchen die Lösung ihrer Probleme in der Digitalisierung. So auch Ford, denn gem. W. Kopplin – Geschäftsführer Marketing und Vertrieb Ford Deutschland, werden die Chancen der Digitalisierung immer noch unterschätzt. Dass die Digitalisierung in der Praxis noch einen schweren Stand hat, wird uns täglich vor Augen geführt.

Es gibt aber auch Entwickler, welche die Problematik erkannt haben. So meint M. Cyankiewicz – Firma Young Digitalis «Digitale Produktentwicklung fokussiert sich leider immer noch vorwiegend auf die reine Umsetzung bauchgetriebener Ideen, ohne sicherzustellen, ob es überhaupt ein Problem löst». Oder A. Gerauer von Tickaroo «Der Machine Learning-Hype geht weiter – doch die Frage stellt sich, inwiefern die Modelle auch halten, was sie versprechen. Im Trainingszenario liefern sie oft die gewünschten Resultate, in der Praxis zeigen sich aber immer wieder Schwächen.»

Wie hat es schon Grady Booch, ein Pionier in object-oriented-modelling, gesagt

A fool with a tool is still a fool”

Wer bis heute nicht in der Lage war seine Prozesse zu optimieren, die Durchlaufzeiten zu senken und Transparenz zu schaffen, der wird auch mit der Digitalisierung erheblich Mühe haben.

### Beat K. Schlumpf

#### **About GSL Consulting LLC:**

*GSL Consulting LLC has a clear focus on the assessment of operative Logistics and Supply Chain.*

Member of



Die Solothurner Handelskammer  
stärkt die Solothurner Wirtschaft.

Swiss-Asian Chamber of Commerce  
Asian Business Council of Switzerland  
Asian Business Council of Switzerland  
Asian Business Council of Switzerland

swiss  
BoardForum  
sharing experience

CASCI  
Swiss Center of Competence for Islamic Finance  
مركز الخبرة السويسري للتمويل الإسلامي

The Chartered Institute of Logistics and Transport  
The Chartered Institute of Logistics and Transport

BVL<sup>7</sup>

