

## Historie do roku 1997

Počátek sedmdesátých let probíhal - a to nejen pro Ford Motor Company - ve znamení energetické krize. Ropné embargo vysoko vyšroubovalo ceny benzínu a po celém světě tak rychle vzrůstala obrovská vlna zájmu o malá auta s nízkou spotřebou. To dokonale nahrálo japonským výrobcům, kteří se snažili všemi prostředky zvyšovat výrobu, neboť značnou část svých vozů bez problémů dokázali vyvézt třeba do Evropy či Ameriky. V Americe navíc v roce 1975 vešel v platnost zákon, podle něhož směl průměrný dojezd na jeden galon u všech vyráběných modelů každé automobilky činit minimálně 27,5 mil - a to až do roku 1985.

V roce 1971 uveřejnil Ford malou statistiku o svých evropských aktivitách. Ukázalo se, že na starém kontinentu působí celkem na 3 809 000 čtverečných metrech a že ročně vyrábí více než 1,3 milionů automobilů. V roce 1976 přišel evropský Ford s dalším revolučním vozem, který tentokrát patřil do kategorie malých aut. Novinka se jmenovala Ford Fiesta a dnes je to jeden z nejprodávanějších Fordových vozů vůbec, jakkoliv už s první Fiestou mnoho společného nemá.

V roce 1978 se celý top management Ford Motor Company vydal na námluvy do Japonska. Šéfové společnosti tam chtěli vybrat ideálního partnera, s nímž by Ford nadále mohl spolupracovat ve svých rozsáhlých mezikontinentálních aktivitách. Fordovi odborníci totiž už tenkrát pochopili, že doba bude i od největších automobilových koncernů žádat kooperaci a integraci a že pro osamělé vlky už zanedlouho na světovém automobilovém výsluní mnoho místa nezbyde. Jeho vedení tak postupně navštívilo všechny důležité japonské automobilky. Pro některé evropské aktivity se Ford potom skutečně spojil s Nissanem, zatímco v Americe začal v roce 1979 intenzivně spolupracovat s Mazdou, v níž má dnes americká automobilka nemalý podíl. To už měla za sebou německá pobočka dávno oslavu deseti milionů vyrobených vozů. V následujícím roce otevřel Ford novou továrnu na výrobu motorů ve Walesu, ale ještě důležitější byl fakt, že také představil zcela novou generaci úspěšného Escortu, tentokrát už s poháněnými koly přední nápravy. Tentýž Escort se podle nové Fordovy strategie o rok později stal jeho prvním "světovým vozem", tedy modelem určeným s některými úpravami pro prodej na všech světových trzích. V roce 1982 definitivně skončila kariéra evropských modelů Taunus/Cortina, které se rozloučily více než důstojně: více než čtyřmi miliony vyrobených vozů. Tříprostorové sedany Taunus/Cortina nahradila Sierra, vyznačující se na tehdejší dobu futuristickou karoserií, v níž se kromě počítačové konstrukce zúročily i tisíce hodin v aerodynamickém tunelu. Postupně přicházely - ať už v Evropě či Americe - další a další modely, z nichž pro nás nejdůležitějším byl první Ford Scorpio, luxusní vůz vyšší střední třídy, který byl poprvé představen v roce 1985 a hned o rok později také získal prestižní evropskou cenu "Automobil roku 1986". V následujícím roce zemřel Henry Ford II, který přivedl Ford Motor Company z těžkých poválečných začátků k nepopiratelné prosperitě. Henry II se také velice zasloužil o rozšiřování zahraničních aktivit Ford Motor Company, stejně jako o navazování spolupráce s netradičními partnery - a to se v budoucnu ukázalo jako počínání velice moudré.

V roce 1989 byla pak představena nová generace Fiesty a o rok později Ford koupil tradičního výrobce britských sportovních vozů: Jaguar Cars Ltd. Začátek devadesátých lety byl u Forda ve znamení společného projektu s koncernem Volkswagen. Oba partneři tak vytvořili joint-venture pod názvem Autoeuropa, který začal v Portugalsku od roku 1995 vyrábět novou velkoprostorovou limuzínu, již dnes VW prodává jako Sharan a Ford pod názvem Galaxy. V roce 1993 pak Ford přišel s novým ambiciózním projektem "světového vozu" střední třídy jménem Ford Mondeo. O rok později také Mondeo získal titul "Auto roku 1994" - a Ford s ním po jeho nedávném face-liftu dodnes slaví velké prodejní úspěchy prakticky na všech světových trzích.