

WIE BELIEBT SIND ASSISTENZSYSTEME?

Für Markenvertreter stellen Informationen über Kaufgewohnheiten der Kunden ein wesentliches Element zur Bearbeitung des Marktes dar. Der Artikel gibt Einblick in eine von Ford of Europe für interne Zwecke erhobene Studie über den Optionentake der Neuwagen.

Welche Optionen von den Auto-käufern gerne bestellt werden und welche eher nicht, ist für den Markenvertreter aus diversen Gründen wesentlich zu wissen. Einer davon heisst: «Lagerbestellung». Jeder offizielle Markenvertreter muss sich Monat für Monat nicht nur Gedanken darüber machen, welche Modelle er bevorraten soll, meistens wird dies vom Importeur sogar diktiert. Also geht es darum, bei den Spezifikationen die Kundengeschmäcker inklusive der Aussenlackierung möglichst optimal zu treffen, damit seine Order nicht zum Ladenhüter wird. Zunehmend ist die Branche – und sind die Autokunden – mit neuen Assistenzsystemen konfrontiert.

In AR 49/2015 liessen wir einige Branchenspezialisten bezüglich der Aussichten für 2016 zu Wort kommen, und Christoph Flückiger, Geschäftsführer eines Karosseriebetriebes in Oftringen, sagte u. a.: «Die Teilautomatisierung des Automobils ist bereits heute Realität. Die nächste Stufe, die Hochautomatisierung, folgt. Bis zur Vollautomatisierung dürfte es noch länger dauern. Aber mit der zunehmenden Automatisierung wird das Schadenvolumen und damit einhergehend unser Auftragseingang weiter abnehmen.» Vage übersetzt bedeutet dies: Die Neuwagenkunden sind an den neuen Assistenzsystemen interessiert und bestellen diese auch; nur wenige dieser Einrichtungen, und sowieso in den stark verbreiteten Autos, sind serienmässig inkludiert.

Ford of Europe hat uns dazu eine interne Studie zugänglich gemacht, in der es darum ging, die Kundenpräferenzen in den europäischen Ländern zu evaluieren. Ford war 2015 erneut die zweitmeistverkaufte Marke in Europa, nicht zuletzt wegen der Premiummania und bis vor Kurzem fehlenden 4x4-Angebote in der Schweiz aber weniger erfolgreich und kontinental vor allem B- und C-Klasse-lastig (Fiesta und Focus). Umso interessanter, was die Kunden von Durchschnittsautos 2014 bestellt haben. Die Studie «Ford Car Buying Trends 2015» wurde in 22 europäischen Ländern inklusive der Türkei und Russland durchgeführt. Sie bietet Einblick in die Kaufgewohnheiten europäischer Autofahrer und zeigt Trends sowie erstaunliche nationale Unterschiede. Insgesamt wurde festgestellt, dass Kunden insbesondere Technologien bevorzugen, die das Ein- und Ausparken vereinfachen, Kollisionen verhindern und die Geschwindigkeit sowie den Abstand zum vorausfahrenden Fahrzeug automatisch konstant halten.

Neue Technologien

Der Park-Assistent wurde europaweit bei mehr als einem Drittel aller Ford-Neuwagen bestellt. Im Jahr zuvor waren es noch 28 %. Spitzenreiter war die Schweiz mit einem Verkaufsanteil von 72 %, gefolgt von den Niederlanden (62 %) und Spanien (61 %) Active City Stop, das eine mögliche Kollision erkennt und selbsttätig den Bremsvorgang einleitet, wurde für rund 13 % aller Ford-PW geordert. Besonders beliebt war Active City Stop bei schwedischen Kunden (59 %), gefolgt von Kunden in Norwegen (58 %) und der Schweiz (41 %).

Mehr als die Hälfte aller Ford-Neu-



Bild ganz oben: Parkdistanzsensoren werden zunehmend unverzichtbar.

Bild oben: Rückfahrkameras erleichtern auch das Andocken von Wohnwagen.
© zvg

fahrzeuge in Europa war im letzten Jahr mit der adaptiven Geschwindigkeitsregelanlage (Adaptive Cruise Control) ausgestattet (52 %). In der Türkei waren es sogar 86 %, gefolgt von Finnland (84 %) und Schweden (80 %). Da macht sich wohl die Bevölkerungsdichte bemerkbar; in Ländern mit vielen monotonen und langen Strecken und wenig Verkehr macht ein Tempomat mehr Sinn, als auf der hiesigen A1.

Der Fahrspurhalte-Assistent wurde bei 51 % der in Schweden verkauften Neuwagen von Ford-Kunden bestellt, in

Norwegen waren es 28 % und in der Schweiz 21 %. Insgesamt ist europaweit die Zahl der verkauften Fahrzeuge mit Spurhalte-Assistent innerhalb eines Jahres um 20 % gestiegen.

78 % aller im Jahr 2014 in Europa verkauften Ford-Fahrzeuge waren mit der Kommunikationstechnologie Ford SYNC ausgestattet – 10 % mehr als im Vorjahr.

Neue Trendfarbe Blau

Die Studie zeigt auch, dass die Aussenfarbe Weiss im Jahr 2014 bei den mehr als 1 Mio. in Europa verkauften Ford-Neuwagen mit einem Verkaufsanteil von 23 % ganz vorne lag, was Mitte der 80er- bis Anfang der 90er-Jahre schon einmal ähnlich war.

In der Beliebtheitskala folgten Schwarz (19 %) und Silber (16 %). Besonders gefragt wird zunehmend die Farbe Blau, sie wurde von rund einem Achtel aller Kunden gewählt und legte in puncto Popularität um 63 % im Vergleich zum Vorjahr zu. Diese Tendenz wurde der AR auch vom Geschäftsführer einer grossen Occasionenhandlung bestätigt: «Blau ist der neue Trend», sagte Alexander Klopfer vom Amag-Standort in Sihlbrugg, und er wurde kürzlich von einem Mercedes-Verkäufer bestätigt. Alles schon mal dagewesen, kann man dazu sagen, denn in den frühen Neunzi-

gerjahren war «Smokestone Blue» bei Ford Schweiz hinter Weiss die beliebteste Farbe.

In der Türkei war Weiss mit einem Verkaufsanteil von drei Vierteln mit Abstand am meisten gefragt. In der Tschechischen Republik und in Grossbritannien übernahm Blau die Führung. Portugal (31 %), Norwegen (28 %) und die Niederlande (26 %) zeigten die höchste Präferenz für schwarze Fahrzeuge, während Silber in Irland (28 %), Portugal (25 %), Ungarn und Polen (21 %) am populärsten war.

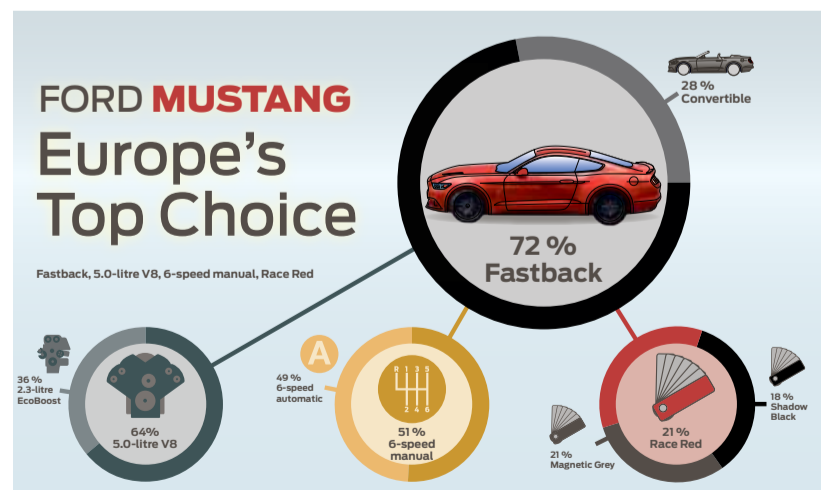
In AR 19/2015 veröffentlichten wir eine Eurotaxauswertung über die Aussenfarbenpräferenzen der Autokäufer sämtlicher Marken hierzulande.

Eine weitere Auswertung des Datenlieferanten ergab, dass in der Schweiz bereits 2014 der Anteil Schaltgetriebe bei den neu bestellten PW aller Marken geringer war, als jener der Automaten (Wandler, DSG, roboterisiert und stufenlos), nämlich im Verhältnis 47,6 zu 52,4. 2011 lag das Verhältnis noch bei 60 zu 40. Wobei die regionalen Unterschiede markant sind, was auch für die Beliebtheit des Allradantriebs gilt. Mit gut 40 % lag dieser international in der Schweiz mit Abstand am höchsten, und im kantonalen Vergleich mit 75 % in Graubünden am allerhöchsten.

Jürg Wick



Und der Mustang?



Und was wollen die Kunden beim ausserhalb des Mainstreams laufenden Mustang? Über die wesentlichsten Präferenzen (Farben, Karosserie, Motor, Getriebe) im ersten offiziellen Verkaufsjahr der Ikone seit 1982 informiert das Grafiktableau.

JW

AUGEN AUF DIE POLITIK!

Die weiterhin geringen Neuzulassungen bei den E-Fahrzeugen in den meisten europäischen Ländern haben vor allem

Die Marktanteile der E-Autos in der Schweiz dümpeln (trotz hoher Zuwachsraten) im 1%-Bereich vor sich hin (laut der Statistik von auto-schweiz), in Deutschland ist es noch ärger, das deutsche Ziel, bis 2020 eine Million E-Fahrzeuge auf den Strassen zu haben, ist aus heutiger Sicht völlig illusorisch (gerade einmal 30 000 E-Autos wurden bisher laut der «Süddeutschen Zeitung» zugelassen).

5000 Euro für E-Autos?

Für die «schärfere Gangart» war vermutlich die VW-Abgasaffäre der Auslöser, jedenfalls denken einige europäische Regierungen darüber nach, E-Autos steuerlich zu bevorzugen. Sowohl in Deutschland als auch in Frankreich wurde in einem ersten Schritt darüber diskutiert, die Dieselanreize abzuschaffen (in der Schweiz sind diese nicht vorhanden).

In einem zweiten Schritt preschte in Deutschland im Januar der Bundesminister für Wirtschaft und Energie, Sigmar Gabriel (SPD), vor und forderte eine Prämie von 5000 Euro für die Käufer eines Elektrofahrzeugs. Schützenhilfe bekam er vor Kurzem von der Bundesumweltministerin Barbara Hendricks, die allerdings einen anderen, radikaleren Ansatz verfolgt. Anstatt dafür das Geld beim Staat zu holen (bis zu 2 Milliarden Euro wären so bis 2020 vorgesehen), will Hendricks das Geld bei den Autofahrern, die sich für einen Verbrenner entschieden haben, holen.

Jedes Gramm kostet

Für einen Verbrenner, der 95 g/CO₂ pro km ausstösst (das erreichen heute nur kleinere Autos), wäre ein einmaliger Obolus von 50 Euro fällig. Je mehr CO₂ das Fahrzeug ausstösst, umso teurer würde die Abgabe an den Staat. Dem Nachrichtenmagazin «Der Spiegel» sagte die Ministerin: «Bei über 200 Gramm, da wäre man bei einem Porsche Cayenne, könnten 1000 Euro fäl-

lig werden.» Mit diesem zusätzlich eingenommen Geld will die Ministerin dann wiederum die E-Autos finanzieren bzw. die E-Prämien bezahlen.

AR



Der Fall Norwegen

Wie politische Entscheidungen eine starke Auswirkung auf das Kaufverhalten haben können, zeigt der Fall Norwegen. Denn dort ist fast jedes 5. Auto ein «Stromer». Nun könnte man argumentieren, dass Norwegen ideal für ein Elektroauto sei: Viel Strom wird dort aus der Wasserkraft gewonnen, und die Norweger sind ein Volk, das sehr naturverbunden ist und der Umwelt Sorge trägt. Dem gegenüber steht jedoch das Problem der Kälte: Akkus liefern bei tiefen Temperaturen deutlich weniger Energie als bei gemässigten Temperaturen. Und in Norwegen ist es im Jahresdurchschnitt nun einmal kälter als bspw. in Spanien. Doch in Spanien boomen die E-Autos keineswegs – auch wenn dort viel Energie mittels Photovoltaik gewonnen werden könnte.

Nein, dass in Norwegen die E-Autos einen solchen Erfolg haben, hat einen einzigen Haupt-

grund: Geld. Denn Norwegen ist das, was man eine Steuerhölle nennt – zumindest wenn es um neue Autos geht. Die Steuern in Sachen CO₂-Ausstoss und Gewicht für Neuwagen sind sehr hoch, hinzu kommt eine happige Mehrwertsteuer. Und um dem Ganzen noch den Deckel aufzusetzen, sind die Treibstoffpreise, egal ob Diesel oder Benzin, in Norwegen äusserst happig (laut der TCS-Liste gehören sie zu den höchsten in ganz Europa), was im Prinzip keinen Sinn macht, denn dank dem Erdöl in der Nordsee schwimmt das Land im Erdöl.

Weitere Vorteile für E-Autos

Die norwegische Regierung hat nun also, um die Nachfrage nach E-Autos zu stimulieren, einen grossen Teil all dieser Steuern für Elektrofahrzeugkäufer gesenkt oder ganz abgeschafft – und schwupps, schon stieg die Nachfrage nach

den «Stromern» extrem. Dass vielfach mit einem E-Auto keine Autobahngebühr und keine Parkgebühr bezahlt werden müssen oder dass man mit einem solchen Auto sogar die Busspur benutzen darf, sind weitere «Goodies», die die Nachfrage nach E-Autos weiter angeheizt haben.

Wer bezahlt das alles?

Klar ist aber auch, dass solche Programme extrem viel Geld kosten. Denn die Strasseninfrastruktur bezahlt sich nicht von selbst. Angenommen, alle Norweger würden E-Auto fahren, müsste die Allgemeinheit, also alle Steuerzahler (auch die Nicht-Autofahrer), für diese Kosten aufkommen. Die norwegische Regierung dürfte erkannt haben, dass sich hier alsbald finanzielle Probleme im Staatshaushalt abzeichnen dürften, trotzdem will man die Förderung bis mindestens 2018 beibehalten.

AR

AUTOMOBIL REVUE
GEGRÜNDET 1906

3x ABO SWISS-TRAFFIC

- Alle Verkehrsinformationen mit Geo-Lokalisation und Stimmsynthese
- Geisterfahrer, Staus und Unfälle in Echtzeit
- Flash TV, Strassenwetter mit 10-Tages-Prognose

1. PREIS
im Wert von
CHF 268.-

1x ABO SWISS-TRAFFIC + ABOCLASSIC AUTOMOBIL REVUE

12 Monate

WETTBEWERB

3x ABOCLASSIC AUTOMOBIL REVUE

- Wöchentliche Veröffentlichung
- Papier und digital
- 18 Spezialbände Classic Cars / Journal D
- Zugang zu den Auto-Vergleichen auf www.automobilrevue.ch

Senden Sie **WIN** per SMS an **434** (CHF 1.50/SMS) und versuchen Sie einen Preis zu gewinnen. (inkl. MwSt. und Versand). Weitere Teilnahmemöglichkeiten: www.swiss-traffic.com

Nur für neue Abonnenten der Automobil Revue und/oder Swiss-Traffic, sichere Zahlung per Kreditkarte oder in Zusammenarbeit mit allen Schweizer Betreibern. Für mehr Informationen: www.automobilrevue.ch.