

Mittel und Wege der
Hersteller und Fuhr-
parkbetreiber gegen
hohe Kraftstoffkosten.

Was tun?



Kaum ein Tag vergeht, an dem nicht wieder neue Rohöl-Rekordpreise von den Börsen gemeldet werden. Ob nun durch die Maßregelung von Spekulationsgeschäften oder die Erhöhung der Fördermengen die Preise wieder ins Lot gebracht werden können oder nicht, ein probates Mittel, um die eigene Kostenbilanz in Griff zu bekommen, scheint schlicht und einfach zu sein, den Verbrauch zu senken.

Kraftstoffkosten

Mobilität wird immer teurer. In Amerika boomen plötzlich kleine Fahrzeuge wie Smart und Mini. Frankreich bedient sich eines Öko-Bonus – beziehungsweise – Malus-Systems, bei dem Neufahrzeuge mit einem CO₂-Ausstoß von unter 130 g/km vom Staat bezuschusst und Fahrzeuge mit über 160 g/km Ausstoß mit zusätzlichen Gebühren belastet werden. Mit dem Erfolg, dass die Nachfrage nach der Prämie stärker als angenommen gestiegen ist. Ähnliches praktizieren die Schweden. In Deutschland geht der Trend ebenfalls zu den verbrauchsärmeren Kleinwagen und anscheinend auch zum „Nichtfahren“, was ein innerhalb der letzten Monate um fünf Prozent gesunkener Spritkonsum belegt. Der Diesel-Verbrauch sank mit minus 0,9 Prozent allerdings wesentlich geringer, das betrifft nämlich diejenigen, die ihr Fahrzeug zur Ausübung ihrer Arbeit zwingend benötigen. Mittlerweile nimmt der Anteil der Kraftstoffkosten ein Drittel der TCO ein, vor zwei Jahren war es noch ein Viertel. Dass es höchste Zeit zum Handeln wird, zeigen auch andere Branchen, die auf Mobilität angewiesen sind: die Schifffahrt und der Flugverkehr drosseln unter anderem die Geschwindigkeit, um Treibstoff zu sparen.

Wie sich die Planung in Firmenfuhrparks verändert, wollten wir in einer Umfrage unter Fuhrparkentscheidern erfahren. Die Landschaft spaltet sich anscheinend in verschiedene Lager. Da gibt es die Gruppe derer, die erst einmal abwarten wollen, wie die Politik sich verhält und der Markt sich entwickelt. Dann diejenigen, die Überlegungen anstellen und Optionen prüfen, und letztlich die, die bereits Maßnahmen eingeleitet haben und sehr vorausschauend agieren. Ein Ansatzpunkt stellt die Modifikation von Referenzmodellen und -raten dar. Beispielsweise finden Eco-Modelle in einigen Fuhrparks bevorzugt Platz, allein VW hat in diesem Jahr bis Juli im Großkundengeschäft 4.644 BlueMotion Modelle ausgeliefert.

ECOMOTIVE

Eco-Modelle

Mittlerweile hat fast jeder Fahrzeughersteller mindestens ein verbrauchsoptimiertes Modell im Angebot, bei dem durch Eingriffe in das Motormanagement, Verbesserung des Luftwiderstands, Gewichtseinsparungen sowie Getriebeübersetzungen zwischen 0,4 und 0,8 Liter Kraftstoff und entsprechend auch CO₂-Ausstoß gegenüber dem „normalen“ Modell eingespart werden. Bei BMW setzt man diese und weitere Maßnahmen mit den EfficientDynamics serienmäßig in der ganzen Modellpalette ein und stellt den Kunden nicht vor die Wahl.

Eigene Berechnungen bei speziellen Eco-Modellen (siehe Tabelle S. 40) haben ergeben, dass trotz größtenteils höherer Anschaffungs- beziehungsweise Leasingkosten sich die Gesamtbetriebskosten positiv für die Eco-Modelle entwickeln. Pro Monat lassen sich beim derzeitigen Dieselpreis von 1,25 Euro netto bei fast allen Modellen zwischen 4 und 38 Euro einsparen, bei gleichen Leistungsvoraussetzungen. Und bei weiter steigenden Preisen fahren die Modelle immer größere Vorteile heraus. Wenn das mal kein Argument für die BlueMotion-, BlueEfficiency-, GreenLine-, Eco motive-, Econetic-Modelle etc. ist. Umweltlabels wie Airdream von Citroën, eco2 von Renault, ECOflex von Opel, BlueLion von Peugeot kennzeichnen verbrauchs- und CO₂-arme Fahrzeuge auf einen Blick.

Hier setzen auch etliche Fuhrparkbetreiber an und beziehen die Eco-Modelle in die Betrachtung der Referenzmodelle mit ein. Bei DeTeFleet Services können Eco-Fahrzeuge bereits seit dem vergangenen Jahr als Managementfahrzeuge bestellt werden. Dabei sollen vor allem Modelle mit einem Gesamtpaket an Spritsparfunktionen den Vorzug erhalten. Auch bei der Dimension Data Germany AG und Leitz fahren diese schon im Fuhrpark, die Hotelkette Ramada setzt auf rollwiderstandsreduzierte Reifen und die Kontrolle des Reifendrucks. Erdgas rückt als Kraftstoffalternative bei einigen Flotten in die nähere Betrachtung, zum Beispiel testet die Firma Würth sowohl Erdgas- als auch Hybridfahrzeuge, der Ruhrverband fährt seit 2007 sechs Opel mit CNG-Antrieb, auch der Pflegedienst Bonitas will sich verstärkt mit dem Thema auseinandersetzen.

CO₂-Ausstoß

Verstärktes Augenmerk wird schon heute dem Punkt CO₂-Ausstoß beigemessen, in einigen Fuhrparks legt die Car Policy eine Obergrenze abhängig von den jeweiligen Fahrzeugkategorien fest. Birgit Meisel, Dimension Data, sieht dabei auch den Vorteil für den Nutzer: „Durch bessere Restwerte der Fahrzeuge mit niedrigem CO₂-Ausstoß erhält der Nutzer mehr Auto für sein Geld.“ Eine generelle Abkehr vom Dieselantrieb steht in den meisten Einsatzzwecken nicht zur Debatte, da sich die Motorisierung bei den vorkommenden Laufleistungen stets rechnet. Lediglich bei Laufleistungen unterhalb von 30.000 km bieten einigen Firmen an, einen Benziner zu wählen. Im Fuhrparkbereich wird der Diesel also noch etwas länger Bestand haben.

Als kurzfristig wirksame Lösung finden Spritspartrainings verstärkt Anwendung: DeTeFleet Services setzen auf eine Ausweitung des Angebots, da sie dadurch sehr deutliche Verbrauchsreduzierungen von 30 Prozent und mehr erwarten. Helmut Funk von Leitz will demnächst ein Pilotprojekt mit zehn Fahrern starten und zügig ausweiten. Der Ruhrverband organisiert seit 2006 für alle Fahrerinnen und Fahrer Fahrsicherheitstrainings kombiniert mit Spritspartrainings. Auch die Hersteller sowie Leasinggesellschaften nutzen diese Art



Einsparungen u.a. durch Gewichtssenkung und Aerodynamikverbesserung, sprich: Alufelgen serienmäßig

Ein unwiderstehliches Leasingangebot.

429,00 € netto
(inkl. Wartung und Reparatur)*



Abbildung zeigt Sonderausstattung

Der **Volvo V70 2.0 DPF Kinetic**, 100 kW/136 PS, zu einer besonders attraktiven Leasingrate von 429,00 € monatlich bei einer Laufzeit von 36 Monaten und einer Laufleistung von 30.000 km p. a. (UPE 29.613,45 € bei Grundausstattung, weitere Optionen lt. Preisliste möglich, Leasingfaktor [Finanzleasing] 1,272).

Nähere Informationen oder Ihr persönliches Angebot erhalten Sie unter **06190 880-224** oder per E-Mail unter leasingstar@masterlease.de

* Wartung und Reparatur geschlossen. Der Preis versteht sich als monatliche Leasingrate zzgl. ges. MwSt. Es gelten unsere allgemeinen Geschäftsbedingungen. Das Angebot ist freibleibend und für Fahrzeugbestellungen bis zum 17. September 2008 gültig. Es richtet sich ausschließlich an gewerbliche Nutzer ohne eigenen Volvo Rahmenvertrag. Es handelt sich um einen Kilometervertrag ohne Anzahlung. Verbrauch nach ECE-Norm: 5,9 l/100 km, CO₂-Emission: 157 g/km.

Go further.

Masterlease

der Kundenbindung und bieten Kurse an. Klaus Sawallisch, Leiter Flotten- und Behördenverkauf der Ford-Werke GmbH dazu: „Sprintsparen beginnt im Kopf: Der Kunde sollte wissen, wie er das Einsparpotenzial seines Autos optimal ausschöpft. Daher haben wir seit Jahren bundesweit auch und gerade für unsere gewerblichen Kunden-Sprintsparurse im Programm, so genannte Eco-Driving-Trainings. Dabei lernen die Teilnehmer, wie sie den Kraftstoffverbrauch ihres Fahrzeugs deutlich – im Schnitt um 25 Prozent – und dauerhaft senken können.“ Eine Senkung der Kraftstoffkosten kann aber nur festgestellt werden, wenn man darüber einen Überblick hat. Einher geht in diesen Fällen ebenfalls eine Ausreißerkontrolle, in der Regel über die Reporting des Tankkartenanbieters. Bei außergewöhnlichen Abweichungen bitten die befragten Fuhrparkleiter ihre Fahrer um Aufklärung.

Herstellereentwicklungen

Dass die Hersteller nicht zuletzt wegen der EU-Vorgaben gefordert sind, ihre technischen Entwicklungen weiter in Bezug auf Verbrauch und Umweltfreundlichkeit auszurichten, äußert sich bereits in den Innovationsankündigungen wie Start-Stopp Automatik in vielen BMW-Modellen und jüngst auch in smart sowie A- und B-Klasse. Beispielsweise können die Flottenkunden ein erweitertes Angebot an Erdgasfahrzeugen erwarten. Mercedes-Benz stellte jüngst die B-Klasse NGT vor, Ende des Jahres will Volkswagen den Passat mit einem Erdgasmotor auf den Markt bringen, Opel kündigt für 2009 einen Erdgasmotor mit Turbotechnologie an, der laut Hersteller sicherlich sehr viele Dieselfahrer überzeugen wird.

Schließlich liegt der derzeitige Erdgaspreis bei rund 85 Cent netto (L-Gas) und steigt weniger stark als der Dieselpreis.

Bei Fiat will man alle Modelle – auch die der Tochtermarken Lancia und Alfa Romeo – mit einer Start-Stopp-Automatik anbieten, die ohne Aufpreis angeboten werden soll, auch Land Rover kündigt an, alle Modelle mit einer Start-Stopp-Automatik auszurüsten. Diese steht ebenfalls im Pflichtenheft von Audi. Ein seriennahes Konzeptfahrzeug des A4 2.0 TDI e (105 kW/143 PS, Durchschnittsverbrauch 4,9 Liter) vereint ein Paket an innovativen Bausteinen wie zum Beispiel Servopumpen mit reduziertem Energiebedarf, eine hocheffiziente Klimaanlage – beide bereits im aktuellen A4 und A5 verbaut – Bremsenergiespeicher und ein Start-Stopp-System der nächsten Generation. Dass aber nicht unbedingt technische Revolutionen vonnöten sind, um den Kraftstoffverbrauch zu senken, beweisen viele andere Hersteller wie beispielsweise Dirk-Marco Adams, Leiter der Business-Kunden Abteilung Fleet bei Peugeot veranschaulicht: „Neben kleineren Fahrzeugen und weniger PS helfen Technologien wie das neue EGS6-Getriebe, das beim Peugeot 308 HDI FAP 110 als Limousine zum Einsatz kommt, aber auch rollwiderstandsoptimierte Reifen. Im Vergleich zum Vorgänger spart das 10 Prozent Kraftstoff.“ Man kann niemanden dazu zwingen, sparsamer zu fahren, doch wenn Ressourcenschonung und Nachhaltigkeit in der Firma von der Führungsetage abwärts gelebt werden, erreicht es wahrscheinlich die meisten.



VW hat bis Juli bereits 4.644 BlueMotion Modelle an Flotten verkauft

Sprintspartips

- früh hochschalten
- niedrige Drehzahlen
- vorausschauend fahren
- beim Ausrollen vor einer Ampel Gang eingekuppelt lassen (Schubabschaltung)
- schwere Gegenstände aus dem Kofferraum entfernen, Gepäckträger abnehmen
- bei mehr als 20 sekündigem Stillstand Motor abstellen (bei warmem Motor)
- Stromverbraucher wie Klimaanlage bewusst einsetzen
- Reifendruck regelmäßig prüfen

Verbrauchsarme flottenrelevante Modelle im Kostenvergleich mit den „normalen Versionen“

Marke/Label	Modell	Leistung	CO ₂ -Ausstoß	Verbrauch l/100 km	Nettopreis EUR (Aufpreis z. Vglmodell)	Betriebskosten/Monat* EUR (Ersparnis z. Vglmodell)	Marktstart
Audi e	A3 1.9 TDI	77kW/105PS	119 g/km	4,5 (-0,4)	19.622 (+126)	525,74 (-10,65)	ab sofort
	A3 1.9 TDI Sportb.	77kW/105PS	119 g/km	4,5 (-0,4)	20.378 (+126)	525,49 (-10,72)	ab sofort
Dacia eco2	Logan Renault Concept	63 kW/86 PS	97 g/km	3,8 (-0,8)	k.A.	k.A.	k.A.
Ford ECOnetic	Focus 1,6 TDCI	80 kW/109 PS	115 g/km	4,3 (-0,5)	17.647 (+420)	464,48 (+34,57)	ab sofort
	Focus 1,6 TDCI Turnier	80 kW/190 PS	115 g/km	4,3 (-0,5)	18.277 (+420)	472,95 (-9,97)	ab sofort
	Mondeo	k. A.	k. A.	k. A.	k. A.	k. A.	2008
	Fiesta	k. A.	k. A.	k. A.	k. A.	k. A.	Ende 2008
Hyundai Blue	I 10	k. A.	95 g/km	k. A.	k. A.	k. A.	k. A.
	I 30	66 kW/90 PS	106 g/km	k. A.	k. A.	k. A.	k. A.
KIA eco_	Cee'd 1,6 CRDI	66 kW/90 PS	104 g/km	3,9 (-0,8)	k. A.	k. A.	Anfang 2009
	Cee'd Sporty/Wagon 1,6 CRDI	66 kW/90 PS	104 g/km	3,9 (-0,8)	k. A.	k. A.	Anfang 2009
Mercedes BlueEfficiency	C 200 CDI	100 kW/136 PS	133 g/km	5,1 (-0,6)	27.325 (-400)	689,82 (-24,81)	ab sofort
Seat Ecomotive	Ibiza 1.4 TDI	59 kW/80 PS	99 g/km	3,8 (-0,8)	12.345 (-756)	417,15 (-38,02)	ab sofort
	Leon 1.9 TDI	77 kW/105 PS	119 g/km	4,5 (-0,6)	16.798 (günst. Modell)	530,17	ab sofort
Smart	Fortwo micro hybrid drive	52 kW/71 PS	103 g/km	4,3 (-0,4) S	8.697 (+168)	383,28 (-10,08)	ab sofort
Skoda Greenline	Fabia 1.4 TDI	59 kW/80 PS	109 g/km	4,1 (-0,7)	14.613 (+428)	460,13 (-14,61)	ab sofort
	Fabia Combi 1.4 TDI	59 kW/80 PS	109 g/km	4,1 (-0,7)	15.118 (+428)	467,74 (-14,64)	ab sofort
	Superb 1.9 TDI	77kW/105PS	136 g/km	5,1 (-0,6)	20.916 (+756)	k. A.	ab sofort
Volkswagen BlueMotion	Polo 1.4 TDI	59 kW/80 PS	99 g/km	3,8 (-0,7)	13.761 (+715)	414,50 (-10,68)	ab sofort
	Golf Plus 1.9 TDI	77 kW/105PS	127 g/km	4,8 (-0,8)	18.592 (-265)	522,10 (-17,92)	ab sofort
	Golf Variant 1.9 TDI	77 kW/105PS	122 g/km	4,6 (-0,6)	18.697 (+273)	510,96 (-35,48)	ab sofort
	Jetta 1.9 TDI	77 kW/105PS	122 g/km	4,6 (-0,6)	19.538 (+273)	534,20 (-14,57)	ab sofort
	Passat 1.9 TDI	77 kW/105PS	136 g/km	5,1 (-0,6)	22.290 (+420)	621,54 (-8,81)	ab sofort
	Passat Variant 1.9 TDI	77 kW/105PS	137 g/km	5,2 (-0,7)	23.256 (+ 420)	637,23 (-15,05)	ab sofort
	Sharan 1.9 TDI	103 kW/140 PS	159 g/km	6,0 (0,6)	27.353 (+126)	740,28 (-16,90)	ab sofort
	Touran 1.9 TDI	77 kW/105 PS	146 g/km	5,4 (-0,6)	20.231 (+168)	578,02 (-16,15)	ab sofort
	Caddy 1.9 TDI Kasten	77 kW/105 PS	154 g/km	5,7 (-0,5)	16.585 (+515)	566,47 (-6,3)	ab sofort
	Caddy 1.9 TDI Kombi	77 kW/105 PS	154 g/km	5,7 (-0,5)	17.025 (-515)	567,98 (-3,59)	ab sofort
Volvo Efficiency	C30 1.6 D	77 kW/105 PS	< 120 g/km	< 4,5 (-0,4)	k. A.		2008

*30.000 km p.a./36 Mon./D 1,25 netto