



# Vorteil „Blue“

Vergleich Spritsparmodelle gegen herkömmliche anhand von Beispielen

Über zwei Jahrzehnte war eine vorherrschende Argumentation vieler Flottenbetreiber und Fuhrparkmanager, sie seien nicht grundsätzlich abgeneigt gegenüber umweltfreundlichen alternativen Antrieben, aber die Umsetzung im Fuhrpark müsse sich kostenneutral oder zumindest doch gegen lediglich geringe Mehrkosten darstellen lassen. Diese Denke hat den meisten alternativ angetriebenen Modellen, wenn sie denn nicht schon in punkto Fahrzeugkonzept von vornherein durch die Maschen der Fuhrpark-Anforderungen fielen, bisher eine größere Verbreitung in Flotten versagt. Schon die Mehrkosten für die alternativen Technologien bewegten sich teils in höherem, vierstelligen Bereich und amortisierten sich, wenn überhaupt, nur bei relativ hohen Laufleistungen. Hinzu kam, dass nicht jede umweltfreundlichere Antriebsart mit Zuschüssen gefördert wurde und sich teils auch die Versorgungsnetze als problematisch dünn erwiesen. Kurzum: Die Alltags-tauglichkeit im Fuhrpark war sehr häufig eben nicht gegeben.



Der Volvo C 30 1.6 D DRIVe beispielsweise ist in einer CO<sub>2</sub>-optimierten Version mit und ohne Start/Stop erhältlich (o.)

Auch die BlueMotion-Modelle bei VW (hier der Golf 1.6 TDI DPF) fahren Kostenvorteile heraus (u.)

Dann kamen der politische Druck aus Brüssel und die CO<sub>2</sub>-Debatte auf, auch die Fahrzeughersteller sahen sich letztlich auf breiter Front zum Handeln gezwungen. Mit einem ganzen Bündel innovativer Maßnahmen, wie beispielsweise cw-Wert-Verbesserungen, optimierte Getriebeübersetzungen, rollwiderstandsarme Reifen, Start/Stop-Automatik und vieles mehr, fanden die Hersteller beim Durchschnittsverbrauch und CO<sub>2</sub>-Ausstoß noch deutliche Optimierungspotenziale und verfolgten dabei sowohl im Hinblick auf die Technologie, als auch bis hin in die Preisgestaltung teils unterschiedliche Wege.

## BMW und Mercedes bieten CO<sub>2</sub>-optimierte Modelle konsequent über die ganze Modellpalette

Für den Fuhrpark-Alltag allerdings haben diese umweltfreundlicheren Modelle eine hohe Relevanz, da die „Blue“- und „Eco“-Modelle im Vergleich zu den meisten alternativ angetriebenen das gewohnte, unveränderte Fahrzeug-Konzept oder die liebgewonnene Marke zur Verfügung stellen und mit herkömmlichen Treibstoffen auskommen, also keine Problematik im Hinblick auf die Versorgungsnetze aufweisen. BMW und Mercedes beispielsweise bieten ihre



Mercedes (hier der der C 220 CDI BlueEFFICIENCY) bietet CO<sub>2</sub>-optimierte Versionen konsequent über das komplette Modellprogramm an, die sukzessive die herkömmlichen Versionen ersetzt haben bzw. ersetzen werden.



Ein wichtiges Element bei der Verbrauchsreduzierung: Die Start/Stop-Funktion, hier die Anzeige im Seat



„Efficient Dynamics“- oder „BlueEFFICIENCY“-Programme konsequent nahezu quer über die gesamte Modellpaletten an und zwar so, dass sie die Basis-Versionen ersetzt haben oder bald ersetzen werden. Aber wie ist es unter dem Strich betrachtet mit der „Kostenneutralität“ der „Blue“-/„Eco“-Modelle bestellt?

Flottenmanagement hat stichprobenartig einige Modelle daraufhin unter die Lupe genommen. Dabei zeigten sich zunächst einmal ganz unterschiedliche Gestaltungen der Anschaffungspreise. Verbrauchs- und CO<sub>2</sub>-optimierte Modelle können sowohl teurer, als auch billiger im Vergleich zum standardmäßigen Pendant sein. In Einzelfällen, wie beispielsweise beim Audi A4 Avant 2,0 TDI, können sie in der An-

schaffung auch dasselbe kosten, worin sich auch schon das Bestreben des Herstellers ausdrückt, die umweltfreundlichere Wahl insofern zu unterstützen, dass sie keine Frage des Preises sein kann.

Nicht in jedem Fall übrigens bedeutet „Blue“ unbedingt, dass damit eine mit etlichen technologischen Features besonders ausgefeilte Variante eines wohlbekannten Fahrzeugs an den Start geht. So ist der Peugeot 407 SW HDi 110 Blue Lion beispielsweise eher eine „Downsizing“-Lösung zum 2,0 Liter-HDi 140 mit 23 kW schwächerem 1,6 Liter-Selbstzünder – wenn denn 23 kW weniger vom Fuhrparkbetreiber noch toleriert werden.

### Kostenvorteile „Blue“-/„Eco“-Modelle an Beispielen

36 Mte./30.000 km p.a./Fahrzeugtyp		Basis-Version	„Blue“-/„Eco“-Version	Ersparnis netto jährlich in Euro/Prozent
<b>Audi A4 Avant 2,0 TDI</b>	Preis netto	27.773	27.773	+/-0
	Treibstoffkosten	5.390	4.983	136 (-7,5%)
	Kfz-Steuer	228	208	20 (-8,8%)
				<b>156</b>
<b>Opel Insignia 2.0 CDTI Sports Tourer</b>	Preis netto	22.891	22.891	+/-0
	Treibstoffkosten	6.102	5.390	237 (-11,7%)
	Kfz-Steuer	268	228	40 (-14,9%)
				<b>277</b>
<b>Peugeot 407 SW HDi</b>	Preis netto	24.202	21.176	1.009
	Treibstoffkosten	5.797	4.983	271 (-14,0%)
	Kfz-Steuer	250	170	80 (-32,0%)
				<b>351</b>
<b>Seat Ibiza 1.4 TDI PD</b>	Preis netto	14.244	13.319	308 (-6,5%)
	Treibstoffkosten	4.373	3.763	203 (-13,9%)
	Kfz-Steuer	133	133	0
				<b>203</b>
<b>Skoda Fabia 1.4 TDI DPF</b>	Preis netto	12.882	14.613	-577 (+13,4%)
	Treibstoffkosten	4.882	4.170	237 (-14,6%)
	Kfz-Steuer	147	133	14 (-9,5%)
				<b>-326</b>
<b>Volvo C30 1.6 D DRIVEe/DRIVEe Start/Stop</b>	Preis netto	18.824	19.160	-112 (+1,8%)
	Treibstoffkosten	4.577	3.865	237 (-15,6%)
	Kfz-Steuer	152	152	0
				<b>125</b>
<b>VW Passat Variant 2.0 TDI DPF</b>	Preis netto	24.643	25.105	-154 (+1,9%)
	Treibstoffkosten	5.797	4.882	305 (-15,8%)
	Kfz-Steuer	246	204	42 (-17,1%)
				<b>193</b>

Wo die „Blue“- und „Eco“-Versionen per Start teurer sind, stellt sich dann schon die Frage nach den Amortisationsmöglichkeiten für den Mehrpreis. Hier muss dann sehr genau gerechnet werden, wenn Betriebskosten deutlich vor Umweltschonung rangieren sollen. So ist etwa der Skoda Fabia 1.4 TDI DPF „Green Line“ in der Anschaffung netto etwas mehr als 1.700 Euro teurer als die Normal-Version, da wird es mit der Amortisation bei drei Jahren Laufzeit und 30.000 Kilometer Laufleistung pro Jahr schon schwierig. Beim VW Passat Variant 2.0 TDI DPF wiederum beträgt der Mehrpreis der Blue Motion-Variante lediglich rund 460 Euro. Im Grunde gibt es zwei Kosten-Kriterien, innerhalb derer die Amortisation stattfinden kann: Die Treibstoffkosten (mehr) und die neue, CO<sub>2</sub>-orientierte Kfz-Steuer (weniger).

In der nebenstehenden Tabelle sind einige „Blue“-/„Eco“-Versionen in den Vergleich zur jeweils herkömmlichen Version gestellt. Auf Dauer wird sich zeigen, ob die Restwerte, wie verschiedentlich schon prognostiziert, ein weiteres Kriterium der Amortisation werden können, wenn sie denn einmal zwei oder drei Prozentpunkte besser ausfallen werden als für die Ausgangsmodelle. Zumindest könnten die „Blue“- oder „Eco“-Modelle dazu beitragen, dass sich die Restwerte stabilisieren. Aber auch so schon sind sie in aller Regel ihr Geld mehr als wert. Ihr Betrieb ist mindestens kostenneutral darstellbar, eher fahren sie pro Fahrzeug einen kleineren jährlichen Gewinn in Höhe von rund 150 bis 350 Euro ein – mal 50, 200, 500 oder 1.000 Fahrzeuge.

Und es mag auch noch den einen oder anderen Flottenbetreiber geben, der bereit ist, im Einzelfall ein bisschen drauf zu legen, wenn er dadurch einen höheren Imagegewinn generieren kann – der sich letztlich noch an ganz anderen Stellen und dann auch in ganz anderen Dimensionen rechnen mag.