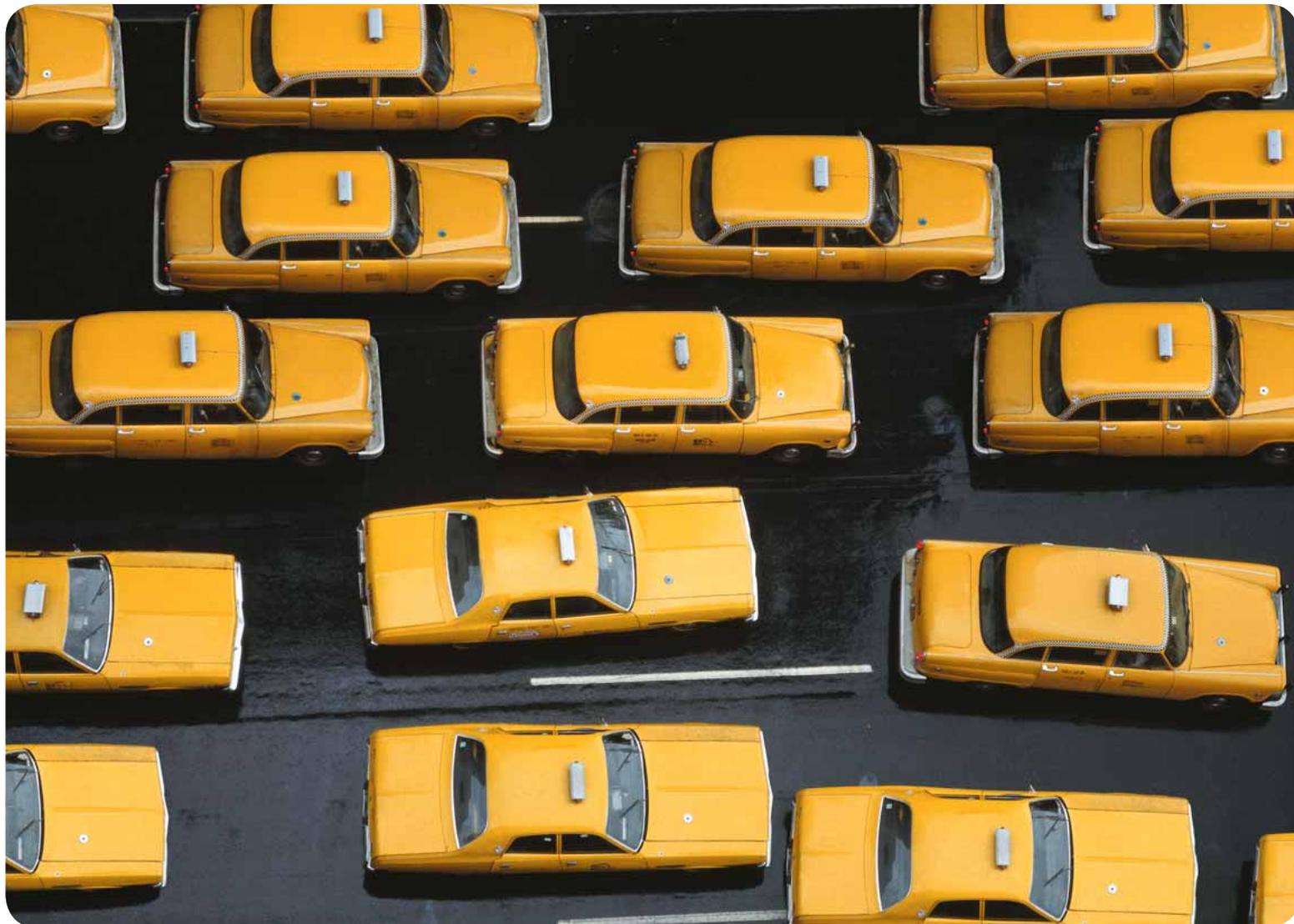


Das Kundenmagazin von **AUTOonline**

AUTOonlinepage

01/2008



New Yorks Yellow Cab Das berühmteste Taxi der Welt

Große Umfrage – Wie zufrieden sind die Händler mit AUTOonline?

Der Berg ruft – AUTOonline in der Schweiz

Hybrid – Die Kraft der zwei Herzen



Liebe Leser,

herzlich willkommen zur neuen **AUTOonpage!** Auch in diesem Jahr entwickelt **AUTOonline** sich weiter. Nicht nur das internationale Geschäft wird weiter vorangetrieben (Seite 11: **AUTOonline** in der Schweiz), sondern auch auf dem deutschen Markt werden Prozesse maßgeblich optimiert. Insbesondere beschäftigen wir uns dieses Jahr mit dem Thema Händlerzufriedenheit. (Lesen Sie bitte dazu auf Seite 13 die **AUTOonline** Händlerumfrage.) Aber: Auch unsere **AUTOonpage** wurde komplett überarbeitet.

So haben wir in dieser Ausgabe auch noch viele andere spannende Themen für Sie recherchiert. Freuen Sie sich auf eine tolle Story über New Yorks berühmteste Taxis (Seite 4), auf den Bericht über einen Porsche-Restaurator (Seite 8) sowie über das Thema, welches derzeit die Autobranche beschäftigt: Hybrid (Seite 12).

Wir sind gespannt auf Ihr Feedback und wünschen Ihnen viel Freude beim Lesen!

Ihr Kai Siersleben



Inhalt

- 04 New Yorks Yellow Cab –**
Das berühmteste Taxi der Welt
- 07 Im Gespräch –**
Katrin Rüter de Escobar (GDV)
- 08 Porsche –** Alte Liebe rostet nicht
- 10 Ready, steady, go –**
AUTOonline zeigt Flagge in den USA
- 11 Der Berg ruft –**
AUTOonline in der Schweiz
- 12 Hybrid –**
Die Kraft der zwei Herzen
- 13 Umfrage –**
Wie zufrieden sind die Händler?
- 14 Neu am Platz –**
Verstärkung für **AUTOonline**
- 15 **AUTOonline** Marktanalyse –** Marktwerte
in kürzester Zeit und auf Knopfdruck
- 15 Termine**



Seite 08

Porsche – Alte Liebe rostet nicht

Der Mythos lebt. Und mit ein bisschen Hilfe auch sehr lange. Ein Besuch beim Porsche-Restaurator.



Seite 11

Der Berg ruft – **AUTOonline** in der Schweiz

Das erfolgreiche **AUTOonline** Konzept funktioniert in über 20 Ländern. Seit Juni 2007 auch in der Schweiz.



Seite 12

Hybrid – Die Kraft der zwei Herzen

Mehr als jeder vierte Autokäufer interessiert sich für die Kombination aus Verbrennungs- und Elektromotor. Hybridtechnologie – kurzlebiger Trend oder Lösung der Umweltprobleme?



Über Jahrzehnte im Dienst: das original Checkers Cab.

New Yorks Yellow Cab

Das berühmteste Taxi der Welt

Fast 13.000 Yellow Cabs sind rund um die Uhr in New York City im Einsatz. Gefahren von der wohl internationalsten Truppe, die man sich nur vorstellen kann: 45.000 Inder, Türken, Mexikaner, Russen und Italiener geben sich das Steuer in die Hand und sorgen dafür, dass New York niemals schläft. Welches Auto hält so was aus?

Härtetest für Mensch und Material. Wer kennt sie nicht – die berühmten Yellow Cabs aus New York, die sogar schon Hauptrollen in Filmen wie „Taxi Driver“ oder „Night on earth“ spielten? Leuchtend gelb lackiert, mit dem charakteristischen Schachbrettmuster auf der Seite. Unser Bericht beschäftigt sich aber weniger mit den Männern, die sie fahren, sondern mit dem, was sie fahren: ursolide amerikanische Straßenkreuzer. Mit Motorleistungen, von denen ihre europäischen Kollegen nur träumen können – unter 200 PS bewegt sich in New York nichts. Das allerdings vorzugsweise im Stop-and-go, denn die Rushhour herrscht in New York beinahe rund um die Uhr. Fasten your seat belts.

Das Checkers Cab – der Urtyp des Yellow Cab. Schon früh erkannten die amerikanischen Autohersteller, dass der Markt der Taxifahrzeuge ein Markt mit Potenzial ist, und begannen in den 20er-Jahren, Fahrzeuge zu konstruieren, die speziell auf die Bedürfnisse der Taxiunternehmer zugeschnitten waren: also groß, robust, langlebig und einfach zu reparieren. Am erfolgreichsten war zweifellos das berühmte Checkers Cab, das vom russischen Einwanderer Morris Markin konstruiert wurde. Anders als die amerikanische Autoindustrie in Detroit hatte er nicht einfach einen herkömmlichen

Pkw zum Taxi umgebaut, sondern ein Fahrzeug von Grund auf neu konzipiert, das auch die übelsten Misshandlungen seitens Fahrer und Piste klaglos überstand. **Das bekannteste Modell der New Yorker Taxigeschichte ist zweifellos der A8, den Checker vor mehr als 50 Jahren auf Straßen und Fahrgäste losgelassen hat.**

Alle künftigen Modelle waren im Grunde nur Weiterentwicklungen und Facelifts. Kühlergrill, Scheinwerfer und Stoßstangen änderten sich dem Zeitgeist und Sicherheitsbestimmungen folgend und natürlich wechselten die Motoren. Vom V6 bis zum 5,4 Liter V8 und bis zu 300 PS war alles lieferbar – mit Dreigang-Schaltgetriebe oder simpler Dual-Range-Automatik.

An der ebenso imposanten wie zweckmäßigen Grundform, dem schlichten Armaturenbrett sowie der mageren Serienausstattung änderte man bis zum Ende nichts. Aber dieses nahte unwiderruflich: Mehr als 20 Liter Benzinverbrauch, eine Aerodynamik wie eine Schrankwand und der fehlende Luxus läuteten in den Neunzigern die finale Fahrt ein. Inzwischen ist auch das letzte Checkers-Taxi außer Dienst: **Im August 1999 wurde Cab #1N11 auf dem Times Square feierlich in den Ruhestand geschickt und danach bei Sotheby's versteigert.** Für 134.000 Dollar. Kein schlechter Restwert für ein 20 Jahre altes Taxi mit 1.500.000 Meilen auf der Uhr.



Der Ford Crown Victoria. Mit 266 PS durch Manhattan.

Der Ford Crown Victoria – der Nachfolger. Weit weniger Charme als das selige Checkers Cab versprüht der Nachfolger Ford Crown Victoria, obwohl auch dieses eher rustikale Fahrzeug einige der Erfolgsfaktoren des Checkers Cab übernimmt: wenig Luxus, simple Technik und einen 240 PS 4,6 Liter V8-Motor, konstruiert getreu dem amerikanischen Prinzip „Hubraum ist durch nichts zu ersetzen außer durch noch mehr Hubraum“. Im Vergleich zum Checkers ist der Crown Victoria geradezu ein Spritsparer und kommt mit etwa 14 Liter auf 100 km aus. **Der Crown Victoria basiert auch in der neuesten Version auf einem Entwurf von 1978, damals noch unter dem Namen Ford LTD auf dem Markt.** Doch so solide und unverwundlich wie ein Checkers Cab ist dieses Modell nicht. Einige Unternehmen tauschen Motor und Getriebe alle 160.000 Kilometer einfach komplett aus. Übrigens bedeutet das alle 12 Monate, und das heißt rund 440 Kilometer am Tag, in der Stadt, wohlgemerkt. Allerdings fährt ein Fahrer maximal 12 Stunden am Stück, bis er sein Fahrzeug an den nächsten übergibt. Doch langsam regt sich etwas im Markt der Taxifahrzeuge – die Taxibehörden fördern eine umweltfreundlichere Zukunft und innovative Fahrzeuge, die sich langsam unter die uramerikanischen Straßenkreuzer der Über-5-Meter-Klasse mischen: moderne japanische Minivans und – man höre und staune – sogar Hybridautos.

»Kein serienmäßiges Fahrzeug von heute überlebt auf Dauer New Yorks Schlaglöcher.«

Die Zukunft der New Yorker Taxis. Einige Taxibetreiber haben inzwischen Toyota Sienna Minivans im Einsatz. Dieser Toyota wird in den USA gebaut und entspricht zumindest in Sachen Motorisierung schon mal den amerikanischen Vorstellungen eines vernünftigen Autos: Er wird von einem 3,5 Liter V6 mit 266 PS ordentlich befeuert und ist von seiner Serienausstattung mit Servolenkung, Automatik und Klimaanlage prinzipiell gut an die Wünsche des Marktes angepasst. Allerdings mehren sich die Stimmen, dass der Van dem harten Alltag New York Citys nicht gewachsen sei. Ein Unternehmer hat bereits 6 von 20 Vans wieder ausgemustert, da ständig Probleme an Türen und Getriebe sowie thermische Probleme mit den Motoren auftraten. Dazu bemerkt Ronald Stoppelmann vom Metropolitan Taxicab Board of Trade wörtlich: **„Kein serienmäßiges Fahrzeug von heute überlebt auf Dauer New Yorks Schlaglöcher.“** Hinzu kommt, dass viele Fahrer Minivans nicht mögen und abschätzig als Familienkutschen bezeichnen. Aber es gibt eine Alternative, die weitaus mehr dem amerikanischen Way of Drive entspricht und sogar Umweltaspekte bedient: SUV als Hybrid-Fahrzeuge.



Der Ford Escape Hybrid. Grüne Revolution in Gelb.

Der Ford Escape Hybrid – Schwermetall in umweltfreundlich. Die neueste Errungenschaft der New Yorker Taxiunternehmer ist der Ford Escape Hybrid (basierend auf dem auch in Europa erhältlichen Ford Maverick), ein SUV nach echtem amerikanischem Schrot und Korn: Planwagendesign, Allradantrieb und grundsolide. **Die Revolution steckt unter der Haube. Da schlägt nicht wie üblich ein ruppiges V8-Herz, dort teilen sich ein 130 PS**

Vierzylinder-Benzinmotor und ein 94 PS starker Elektromotor die Vortriebsarbeiten. In der Summe kommt man auf auch für Amerikaner versöhnliche 224 PS. Genug, um im Dschungel der Großstadt vorwärtszukommen. Und das mit dem für amerikanische Verhältnisse geradezu mickrigen Verbrauch von ca. 8 Litern im Stadtverkehr. Selbst die sonst so konservativen Taxiunternehmer lassen sich von solchen monetären Argumenten schnell überzeugen. Aber nicht nur dieser Kostenvorteil zieht, sondern auch der sanfte Druck der städtischen Behörden, angeführt von Bürgermeister Michael Bloomberg, die angeordnet haben, dass bis 2012 alle Taxis umweltfreundlich laufen sollen. Als sanftes Druckmittel hat die Stadt begonnen, die raren und begehrten Taxilizenzen vorzugsweise an Hybrid-Fahrzeuge auszugeben. Eine Methode, die zieht.



Droschken in Deutschland.

Der deutsche Markt wird traditionell von Mercedes dominiert – inzwischen mischen sich auch Minivans in die Taxischlangen vor den Bahnhöfen und Flughäfen, doch mit 70 Prozent dominiert noch immer die E-Klasse das Bild. Und hat so nicht unerheblich zum Image der Zuverlässigkeit eines „Benz“ beigetragen, der als Taxi früher auch mal eine Million Kilometer abspulen konnte. Im Unterschied zu den USA ist das Taxigeschäft hier nicht in der Hand einiger großer Unternehmen, sondern wird traditionell von selbstständigen Fahrern oder Kleinunternehmern mit 2 bis 3 Taxis betrieben. Taxilizenzen werden in der Regel weiterverkauft oder bei steigendem Bedarf von der Stadt ausgegeben.

AUTOonpage im Gespräch

Katrin Rüter de Escobar, Pressereferentin des Gesamtverbandes der Deutschen Versicherungswirtschaft (GDV).

AUTOonpage: Nennen Sie uns doch bitte die Eckdaten des GDV. »GDV: Der Gesamtverband der Deutschen Versicherungswirtschaft (GDV) ist die Dachorganisation der privaten Versicherer in Deutschland. Unsere 452 Mitgliedsunternehmen bieten mit über 400 Millionen Versicherungsverträgen umfassenden Risikoschutz.

AUTOonpage: Welche Rolle spielt die Kraftfahrzeugversicherung im Markt? »GDV: Die Kraftfahrzeugversicherung macht mit rund 100 Millionen Versicherungsverträgen die größte Sparte aus. Mit einer Beitragseinnahme von zuletzt 21,2 Milliarden Euro ist sie auch der größte Zweig innerhalb der Schaden- und Unfallversicherung.

AUTOonpage: Können Sie uns etwas zu den Schadenshöhen in Deutschland sagen? »GDV: 2006 wendeten die Autoversicherer für 8,7 Millionen Versicherungsfälle rund 19 Milliarden Euro auf. Davon entfiel allein auf die Kfz-Haftpflichtversicherung 12,4 Milliarden Euro.

AUTOonpage: Was heißt das für den Einzelschadensfall? »GDV: Durchschnittlich kostete ein Autounfall in der Kraftfahrzeughaftpflicht 3.564 Euro, in der Vollkaskoversicherung 1.468 Euro und in der Teilkasko 666 Euro. Allein 2006 erfasste die Polizei mehr als 2,2 Millionen Verkehrsunfälle.

AUTOonpage: Was leistet der GDV für seine angeschlossenen Mitglieder? »GDV: Der GDV unterstützt unter anderem auch den elektronischen Datenaustausch zwischen den Beteiligten im Schadensfall. Ein von ihm aufgebautes Kommunikationsnetzwerk – der sogenannte „Schaden-Service“ – sorgt für einen reibungslosen, sicheren und zügigen Informationsaustausch zwischen Versicherern und Dienstleistern. Davon profitieren nicht nur die angebotenen Teilnehmer, sondern letztlich auch die Geschädigten.

Auch AUTOonline ist an den Schaden-Service angebunden.



„In der Ruhe liegt die Kraft“, sagt Frank Rogowski (links). Das muss man wohl so sehen, wenn man im Zentrum des Lärms einer Porsche-Werkstatt steht.

Alte Liebe rostet nicht

Wie alte Porsche wieder in neuem Glanz erstrahlen

🚗 Laut vernehmlich dröhnt ein heiseres Bellen aus der verschlossenen Werkstatthalle in Essen-Altenessen. Aber nicht etwa ein wachsamer Hofhund steckt dahinter, sondern die kraftvollen Lebenszeichen eines wiederbelebten 30 Jahre alten Porsche-Motors. **AUTOonpage** besuchte den Porsche-Restaurationsbetrieb GT CLASSIC.

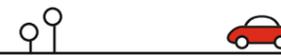
Es gibt einen Grund, warum Porsche-Oldtimer heute so beliebt sind – es gibt nämlich aus Prinzip keinen langsamen Elfer. Aber alte Elfer sind nicht nur von Haus aus schnell, sondern vor allem grundsolide konstruiert. Hier zeigt sich eine Philosophie der technischen Perfektion, die aus Zeiten stammt, als es keine Controller, sondern bestenfalls Buchhalter gab. Die Prämissen in der Konstruktion gaben die Ingenieure vor und so ist es nicht selten, dass ein Porsche-Motor problemlos 300.000 Kilometer ohne Revision abspult. Ähnlich robust zeigen sich auch Fahrwerk und Karosserie. Deshalb ist es nicht ungewöhnlich, dass auch unrestaurierte Fahrzeuge im Alltagsbetrieb laufen. Früher oder später steht aber meist doch eine erhaltende Teil- oder Vollrestaurierung an. Einige Firmen in Deutschland haben sich genau darauf spezialisiert.

Die Substanz muss stimmen. „Als Restaurierungsbasis ist beinahe jeder alte Elfer geeignet, solange die Substanz stimmt“, erklärt uns Frank Rogowski, Eigner des Porsche-Restaurationsbetriebes GT CLASSIC in Essen und registrierter **AUTOonline** Händler. Er fährt fort: „Wenn dann noch Motor, Getriebe und Karosserie über ‚Matching Numbers‘ verfügen, also noch in der Kombination vorhanden sind, wie sie ab Werk verbaut waren, steht einem wertsteigernden Neuaufbau nichts im Wege.“ Bei GT CLASSIC beginnt ein Restaurierungsprojekt immer mit einem ausführlichen Gespräch – schließlich ist der finanzielle Aufwand einer Komplettrestaurierung nicht unerheblich. Deshalb nimmt sich Frank Rogowski viel Zeit, „In der Ruhe liegt die Kraft“, wie er sagt, um erst einmal herauszukristallisieren, was sein Kunde überhaupt mit dem Elfer vorhat. Kommen Targa oder Cabrio infrage oder soll es die reinste Umsetzung des Designs sein, die das klassische Coupé repräsentiert? Wird eher getourt oder auch mal das Messer zwischen die Zähne genommen und muss es eine schärfere Motorisierung sein? „Porsche hat den Elfer über 40 Jahre lang perfektioniert und etliche Modellvarianten auf

den Markt gebracht – so hat sich der Hubraum der Boxer von anfangs 2 Liter auf bis zu 3,8 Liter bei der letzten luftgekühlten Evolutionsstufe entwickelt“, erläutert uns Frank Rogowski. „Da ist für jeden was Passendes dabei. Unter Urelfer-Kennern gelten die bissigen 2,2 Liter S-Versionen mit giftigen 190 PS übrigens als die beliebtesten.“

Keine Kompromisse bei der Qualität. Ist die Entscheidung für einen neuen alten Elfer getroffen, werden Fahrwerk, Karosserie, Interieur und Motor bis auf die allerletzte Schraube zerlegt. Unrettbare Blech- und Chromteile werden durch Neuteile ersetzt, alle Gummis ersetzt sowie die Karosseriedefekte spurlos beseitigt – und zwar in Handarbeit: gedengelt, verzinkt und geschliffen von kundiger Karosseriebauerhand. Jedes Anbauteil wird genau kontrolliert und teils aufwendig gelbverzinkt. Vollständig entlackt wird die Rohkarosserie mehrfach grundiert und gefüllt, bevor sie zum Lackierer geht. Auch hier: Handarbeit. Besonderes Augenmerk gilt natürlich den Motoren. Ein erfahrener Mitarbeiter zerlegt die Aggregate vollständig, denn alle beweglichen Teile werden grundsätzlich neu gelagert: Nockenwellen, Pleuellager, Kurbelwelle, Ölpumpen – nichts bleibt unangetastet. Bei Bedarf werden neue Kolben und Zylinder verbaut, sodass der Motor buchstäblich wie neu wird. Tatsächlich werden die Maschinen auch wieder neu eingefahren und penibel geprüft. Beinahe so, wie es im Werk vor der Erstzulassung schon einmal geschah. Generell lässt man sich bei GT CLASSIC für eine Restaurierung gut und gerne 800 bis 1.000 Arbeitsstunden Zeit, um ein makellofes Fahrzeug auf die Räder zu stellen. Ein Zeitaufwand, der bei einer bis zu 40 Jahre alten Fahrmaschine aber durchaus vertretbar erscheint. Übrigens heißt makellos in diesem Fall: besser als neu. Deshalb gehen die neuen alten Elfer auch mit Kilometerstand „null“ zurück auf die Straße. Und wieder auf die linke Spur, wie es in ihren Genen zu liegen scheint.

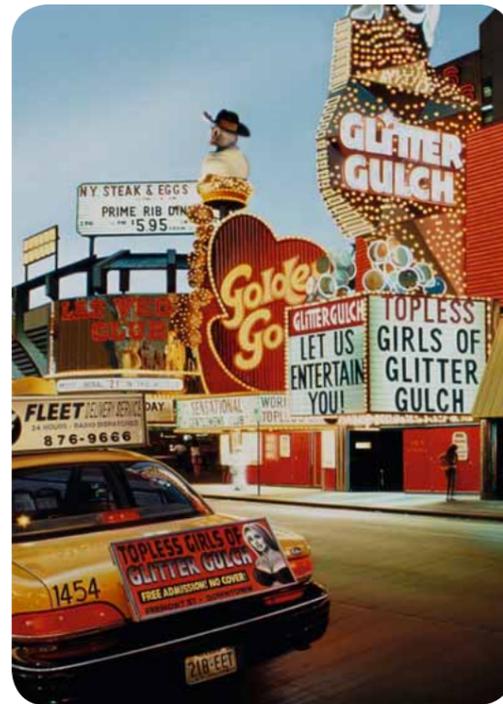
www.gt-classic.com



**Exhibition And Congress
For Automobile Technology**
Mandalay Bay Convention Center,
Las Vegas, Nevada, USA
www.naceexpo.com

Messe 2008
Konferenz: 05.–08. November 2008
Ausstellung: 06.–08. November 2008

Ansprechpartner
Robert Grüter
r.grueter@autoonline.com



Der Berg ruft

AUTOonline startet in der Schweiz durch.

In Europa und Amerika ist AUTOonline schon in über 20 Ländern vertreten. Seit Juli 2007 kommen auch die Nachbarn jenseits der Alpen in den Genuss des AUTOonline Konzepts. AUTOonline ist nun auch in der Schweiz erfolgreich am Netz.

Unter der Adresse www.autoonline.ch findet sich das ganze bewährte AUTOonline Konzept auch für den Schweizer Markt. Dafür wurde in nur 3 Monaten das gesamte System auf die Landessprachen adaptiert. Vom Kanton Schwyz aus baut AUTOonline die für den Profihandel maßgeschneiderten Dienstleistungen kontinuierlich aus. Dort leitet Mira Attenhofer die schweizerische Niederlassung. „Mit einzigartigen Services und überzeugender Technik wird die AUTOonline Schweiz AG schnell den hiesigen Markt erobern und auch die Automobil-Profis unseres Landes überzeugen“, betont die

Diplom-Verkaufsleiterin. „Innerhalb von knapp 4 Monaten haben wir ein komplettes Händlernetz aufgebaut und mit Xpertcenter einen renommierten und etablierten Partner im Schweizer Markt gewonnen. Zusätzlich vermarkten wir auch schon die hochpreisigen und Spezialfahrzeuge namenhafter Versicherungen.“ Zurzeit werden bereits 80 Prozent der eingestellten Fahrzeuge auch verkauft, was beweist, dass der Schweizer Markt mit seinen 3,9 Millionen registrierten Fahrzeugen und ca. 31.000 Totalschäden pro Jahr auf das Prinzip AUTOonline nur gewartet zu haben scheint. Auch der Unfallwagenbereich von Sixt Rent-a-car sowie Alamo/National Rent-a-car läuft schon exklusiv über AUTOonline. Mehr als nur ein guter Start. Um die Branchenvertreter auch persönlich anzusprechen, war AUTOonline in diesem Jahr auch im Rahmen des Autosalons in Genf vertreten.

Ready, steady, go!

AUTOonline zeigt Flagge in den USA.

16 Millionen Neuzulassungen im Jahr, mehr als 250 Millionen angemeldete Fahrzeuge, 19 Millionen Unfall- und 4,3 Millionen Totalschäden pro Jahr – der amerikanische Automarkt beeindruckt mit imposanten Zahlen. Die 28.000 wichtigsten Vertreter dieses Marktes trafen sich Anfang November 2007 auf der NACE in Las Vegas. Auch AUTOonline war mit seiner jungen USA-Niederlassung vor Ort.

Die NACE (International Autobody Congress and Exposition) ist die größte amerikanische Fachmesse für Unternehmen des Kfz-Schadensmanagements. Deshalb präsentierte der Manager von AUTOonline North America, Keith McCrone, mit seinem Team das AUTOonline Konzept auf einem eigenen Messestand. Auch in den USA überzeugt das AUTOonline Konzept: deutlich höhere Restwerte, intelligente, schlanke Prozesse, zuverlässiger Kundenservice und durchschnittlich 3.500 eingestellte Fahrzeuge pro Tag

sind echte Argumente, die auch auf der anderen Seite des großen Teichs überzeugen.

So war es nicht verwunderlich, dass das Ziel, Kontakte zu Versicherungen zu knüpfen, mit Bravour erreicht wurde. Mit den Vertretern 15 großer Versicherungen, Sachverständigen, Werkstätten und Unfallwagenhändlern wurden intensive Gespräche geführt und die Voraussetzungen geschaffen, Fahrzeuge in die Börse einzustellen. Die Tatsache, dass AUTOonline „Microsoft Certified Partner“ ist, schafft im Heimatland des Softwareriesen aus Redmond übrigens gleich Vertrauen in die IT-Infrastruktur.

„Alles klar für den Start in den Staaten!“ ist das Fazit für AUTOonline nach der NACE. Der wichtigste Automarkt der Welt kann in Angriff genommen werden. Auch dieses Jahr wird AUTOonline wieder in Las Vegas auf der NACE 2008 vom 5. bis 8. November vertreten sein.



Die AUTOonline Schweiz AG Firmenzentrale in Pfäffikon.



AUTOonline Schweiz AG
Schindellegistrasse 73
8808 Pfäffikon, SZ
www.autoonline.ch

Ansprechpartner
Mira Attenhofer
m.attenhofer@autoonline.ch

Hybrid. Die Kraft der zwei Herzen.

 Hollywoodstars wie Leonardo DiCaprio, George Clooney oder Julia Roberts fahren umweltfreundlich mit Hybridantrieb. Auch bei uns zeigt die Klimadebatte Wirkung: Mehr als jeder vierte Autokäufer interessiert sich für die Kombination aus Verbrennungs- und Elektromotor. Hybridtechnologie – kurzlebiger Trend oder Lösung der Umweltprobleme?

Er wirkt unscheinbar und brav, fast ein bisschen bieder. Doch wer mit einem Toyota Prius vollelektrisch vor einem Supermarkt einparkt, darf sich beinahe wie ein Ferrari-Fahrer fühlen – denn die Aufmerksamkeit aller Umstehenden ist ihm sicher. Der Toyota Prius ist mit Hybridtechnik ausgerüstet, und das Interesse an dieser Antriebsform wächst stetig. **Laut einer aktuellen Umfrage wollen 4,1 Prozent der deutschen Autofahrer beim nächsten Kauf ein Hybridfahrzeug erwerben** – das wären circa 70.000 Neuzulassungen. Insgesamt interessieren sich sogar 30 Prozent der Käufer für den schadstoffarmen Hybridantrieb. Problem: Viele wissen nicht genau, was sich hinter dieser Technologie verbirgt.

Das Wort Hybrid kommt aus dem Lateinischen und bedeutet „von zweierlei Herkunft“. In der Automobilbranche ist damit die Kombi-



Hybridmotor des Honda Civic.

nation eines Verbrennungsmotors (Benzin oder Diesel) und eines Elektromotors gemeint. Man unterscheidet zwischen Mild-Hybrid (der Elektromotor unterstützt den Benzinmotor) und Voll-Hybrid (der Elektromotor übernimmt beim Anfahren oder auf Knopfdruck den alleinigen, lautlosen Antrieb). Wer im Stadtverkehr von Ampel zu Ampel unterwegs ist, muss viel bremsen. Bei normalen Fahrzeugen wird diese Bremsenergie in Wärme umgewandelt und verschwendet. Der Hybridantrieb gewinnt die Energie zurück, um sie in Strom zu verwandeln – ein bisschen wie beim Dynamo am Fahrrad. Bei Stop-and-go-Fahrten übernimmt dann der aufgeladene Elektromotor.

Vorreiter dieser Technologie sind die japanischen Hersteller Honda (Modell „Civic“) und vor allem Toyota, die bereits vor zehn Jahren mit ihrem **Hybridmodell „Prius“** in Serie gegangen sind. Im vergangenen Jahr vermeldete Toyota, dass sie mittlerweile mehr als eine Million Hybridfahrzeuge (der Marken Toyota und Lexus) verkauft haben – und damit nach eigenen Angaben den Ausstoß des klimaschädlichen Treibhausgases Kohlendioxid (CO₂) um 3,5 Millionen Tonnen verringerten.

Keine Frage: Dem Hybridantrieb gehört die Zukunft – auch wenn 2006 gerade einmal 5.000 Exemplare neu angemeldet wurden. Das sind weniger als ein Prozent aller Fahrzeuge. Und Kritiker werfen den Hybridautos vor, dass durch die aufwendige und teure Herstellung der Stromspeicher sowie das hohe Gewicht der Fahrzeuge in der Gesamtbilanz mehr Energie verbraucht wird als bei einem herkömmlichen Benzin- oder Dieselmotor. Dennoch: In den Umwelt-Hitlisten (ADAC, Verkehrsclub Deutschland) belegten Toyota und Honda mit ihren Hybridfahrzeugen zuletzt die vorderen Plätze. Beim „EcoTest“ vom ADAC war der Toyota Prius drei Jahre hintereinander das „sauberste Auto Europas“. Dabei wurden nicht nur der CO₂-Ausstoß, sondern u. a. auch niedrige Schadstoffemission beim Kohlenmonoxid (CO), Kohlenwasserstoffen (HC), Stickoxiden (NO_x) oder Rußpartikeln gemessen. (www.adac.de/tests)



Vorreiter unter den Hybriden: der Toyota Prius.

Für wen lohnt sich nun ein Hybridauto? „Im Stadtbereich ist diese Antriebsform unbedingt eine Alternative. Am besten mit Start/Stop-Technologie, bei der das Auto an der Ampel ausgeht, und wenn man aufs Gas drückt, wieder angeht“, sagt Prof. Dr. Ferdinand Dudenhöffer. Der 56-Jährige ist Direktor des Center Automotive Research (CAR) an der Fachhochschule Gelsenkirchen und arbeitet unabhängig von Herstellern oder Verbänden an Themen aus dem Automobilmarkt. „Die deutschen Hersteller“, so Dudenhöffer, „haben Hybridautos von Anfang an ignoriert. Jetzt müssen sie ihre Fehler wieder ausbügeln.“ Gute Nachricht: Die Automobilkonzerne haben reagiert und ihre Hybridmodelle vorgestellt – BMW Concept X6, Audi Q7, Mercedes ML 450, Porsche Cayenne, Opel Corsa, Smart mhd. Schlechte Nachricht: Die Markteinführung dauert noch, in den Autohäusern ist noch keines davon zu kaufen.

Ein weiteres Problem: Umweltfreundliche Antriebstechniken sind auch immer eine Preisfrage. Fachleute schätzen, dass ein Öko-Neuwagen im Schnitt bis zu 2.000 Euro teurer ist. An dieser Stelle ist dann für viele potenzielle Kunden die Klimadebatte beendet.

AUTOonline fragt, Händler antworten.

Die große AUTOonline Umfrage zum Thema Händlerzufriedenheit.

„2008 steht im Zeichen der Aufkäufer und Händler!“, so AUTOonline Geschäftsführer Kai Siersleben. Als das Bindeglied zwischen den drei beteiligten Partnern im Unfallwagenbereich – Versicherung, Sachverständige und Händler – ist es das Ziel von AUTOonline, allen Beteiligten das Optimum zu bieten. So ist AUTOonline bestrebt, genau herauszufinden, was gut läuft im Alltag der Totalschadenabwicklung und was sich noch verbessern ließe. Im Folgenden finden Sie die Ergebnisse einer Umfrage unter Aufkäufern und Händlern. Bei aller Marktkritik vergeben die Händler hervorragende Noten in Sachen Service, Unterstützung und Technik.

Wie viele Fahrzeuge bekommen Sie zurzeit, wenn Sie der Höchstbieter sind? » 2007: 12,3 %.

Wenn Sie wüssten, dass Objekte exklusiv bei AUTOonline eingestellt werden, wie würde sich das auf Ihre Gebote auswirken? » 29 % der Befragten würden höhere Gebote abgeben.

Wären Ihre Gebote höher, wenn sichergestellt wäre, dass die Fahrzeuge auch verkauft werden? » 58,2 % Ja, um 11,4 % höher.

Was halten Sie von einer Verkürzung der Gebotsfrist? » 63,2 % der Händler begrüßen eine kürzere Gebotsbindefrist.

Würden Sie bei einer kürzeren Gebotsfrist mehr Gebote abgeben? » 55,3 % antworten mit „Ja“.

AUTOonline plant für 2008:

- Das Gebotsblatt wird dahingehend optimiert, dass die Geschädigten es besser verstehen und so öfter den Höchstbieter anrufen.
- Es sind bereits Verhandlungen mit Versicherungen und SV-Organisationen aufgenommen worden, um die Gebotsbindefrist auf zwei Wochen zu verkürzen.
- Die AUTOonline Serviceline wird die Anfragen von geschädigten Kfz-Eigentümern festhalten und direkt an den höchstbietenden Aufkäufer übermitteln.
- Sachverständige werden auf die Wichtigkeit detaillierter Innenraum-Fotos bei der Einstellung hingewiesen.

AUTOonline

Die Neuen sind am Platz.



Gabriele Frederike Münster studierte in Essen und arbeitete in Oberhausen. Business Systems Engineering hieß ihr Studiengang. Auf gut Deutsch: „Was mit Computer.“ Sie sammelte erste Berufserfahrung im Bereich Webanwendung und Reporting und macht nun als einzige Frau in der Softwareentwicklung von

AUTOonline den Männern ordentlich Dampf. »Ein so rasant im Web wachsendes Unternehmen wie AUTOonline stellt höchste Anforderungen an Softwareentwickler. Deshalb bin ich hier.« Gabriele Frederike Münster, Softwareentwicklung

Als Betriebswirtin der Fachrichtung Marketing sammelte Juliane Hoffmann bei einem Finanzdienstleister entsprechende Berufserfahrung. Ihr Benzin im Blut holte sie sich bei Audatex und Volkswagen Audi Partner Service. Macht zusammen einen idealen Background, um das AUTOonline Vertriebsteam zu unterstützen. »Einem schnell wachsenden Serviceunternehmen helfen, noch schneller zu wachsen: das ist mein Ziel.« Juliane Hoffmann, Betriebswirtin Marketing



„Fachinformatiker Anwendungsentwicklung“ nennt sich der Beruf von Sven Hammerbacher. Sein Spezialgebiet ist die individuelle Softwareentwicklung wie bei der Branchensoftware „eTruxx“. Die letzten 2 Jahre hat er sich mit der Entwicklung und Betreuung der Dealer-Management-Systeme „CAR-S“

und „TRUCK-S“ beschäftigt. Der Software- und Autoprofi ist seit dem 15.07.2007 mit an Bord. »Bei AUTOonline finde ich schon im Firmennamen zwei Dinge, die mich interessieren: Auto und online.« Sven Hammerbacher, Softwareentwicklung



Über Jahre hat Tim Netuschil vor dem Computer gesessen und Berufserfahrung im Bereich Consulting, Projektleitung und Softwareentwicklung gesammelt. Auch bei AUTOonline darf er weiter vor dem Rechner sitzen und nutzt dort seine geballte Erfahrung als Softwareentwickler. »Software ist das Rückgrat von

AUTOonline. So freue ich mich sehr über das mir entgegengebrachte Vertrauen.« Tim Netuschil, Softwareentwicklung

Unsere Kundenbetreuung braucht Mitarbeiter, die sich mit Menschen und Autos auskennen. So wie Silvia Wilms. Sie hat Rechtsanwaltsfachangestellte gelernt, in der Insolvenzverwaltung und danach 8 Jahre im Kundendienst einer Bank/Leasinggesellschaft gearbeitet. Dazwischen war sie ein 1 Jahr kfm. Angestellte im Autohandel/-verwertung, wo sie sich das Grundwissen Restwerte aneignete. »Hier bei AUTOonline hab ich sowohl mit Autos als auch mit Kunden zu tun – prima!« Silvia Wilms, Kundenbetreuung



Die Automobilbranche kennt er bis zur letzten Schraube – der gelernte Kfz-Meister hat eine rasante Karriere durch die Branche gemacht. Vom Kfz-Meister bildete er sich weiter zum Kfz-Sachverständigen und arbeitete auch in Frankreich. Danach wechselte er auf Versicherungsseite und ist ZAK-Zert zertifiziert für Kfz-Schäden und -Bewertungen. Im nächsten Schritt betreute er die Einführung der Restwertbörsen und der nötigen IT-Infrastruktur. Seit Oktober 2007 ist er bei AUTOonline als Key Account Manager/Vertrieb beschäftigt. »Die Kfz-Branche und das Schadensbusiness kenne ich von allen Seiten – bei AUTOonline verbinden sich für mich alle

Aspekte in einem Unternehmen.« Jochen Kohlmann, Key Account Manager

AUTOonline Marktanalyse

Marktwerte in kürzester Zeit und auf Knopfdruck.



Mit den bereits vorhandenen Daten der Restwertstellung können AUTOonline Kunden jetzt auch sofort präzise Werte auf Basis der Daten von AutoScout24 und WebMobil24 beziehen. So sparen sich die Kunden die manuelle und erneute Eingabe in die Suchmasken. Die Ergebnisse werden per PDF-Datei innerhalb kürzester Zeit per E-Mail zugestellt. Dabei werden

auch die wichtigsten Ausstattungskriterien wie Klima, Leder, Navigation und Xenon berücksichtigt.

Auf Wunsch kann regional gesucht werden. So ergibt sich für die Kunden ein Informationsvorsprung, der sich bei der Weichenstellung für die Regulierung schnell auszahlen kann. Eine erfolgreiche Analyse wird mit 1,50 € berechnet.

AUTOonline vor Ort:

Köln
02.05.2008

GUUVU-FRÜHJAHRSEMINAR

Potsdam
06.06.2008

23. BVS-K-SACHVERSTÄNDIGENTAG

Nürburgring
16.–18.06.2008

BFP-FUHRPARK FORUM

Frankfurt
16.–21.09.2008

AUTOMECHANIKA

München
10.–12.10.2008

MAS-FACHTAGUNG

Wuppertal
17.–18.10.2008

ZAK-SACHVERSTÄNDIGENTAG

Fellbach
06.–07.11.2008

STUTTGARTER VERSICHERUNGSTAGE

Bochum
28.05.2008

ZAK LANDESGRUPPE WEST

Impressum

Herausgeber:
AUTOonline GmbH
Informationssysteme
Hammfelddamm 6
41460 Neuss

Tel.: +49 (0) 2131-7180-101
Fax: +49 (0) 2131-7180-001

info@autoonline.com
www.autoonline.com

V. i. S. d. P.: Kai Siersleben

Redaktion und Gestaltung:
AUFBRUCH Agentur für neue
Kommunikation GmbH
www.aufbruch.de

Bildnachweis:
Corbis
F1 Online
Getty Images
Mercedes-Benz
Toyota Deutschland

