

Revolutionäre Entwicklung

Studie zur Zukunft der Automobilbranche im Zeitalter des Smartphones zeigt: Das Geschäftsmodell von Kfz-Betrieben wird sich in den kommenden Jahren verändern.

HEINZ W. DROSTE

Die Fachleute sind sich einig: Im Augenblick erfolgen für die Geschichte des Automobils und des Kfz-Handwerks beispiellose Weichenstellungen. Es ist davon auszugehen, dass sich im Zusammenhang damit die Geschäftsmodelle für die Auto-Wartung und die Auto-

„Die zunehmende Vernetzung der Fahrzeuge und die wachsende Ausstattung mit Sicherheitskomponenten wird die Märkte zukünftig stark beeinflussen.“

Dr. Ralf Deckers, Leiter Research Projects & Studies, BBE Automotive GmbH

Reparatur von Grund auf wandeln werden.

Noch scheint es, als nähmen die Betroffenen in den Betrieben davon wenig wahr. Dabei zeichnet sich längst ab, dass Fahrzeuge immer komplexer werden und automotive Antriebstechnik zunehmend mit digitaler Technologie verschmilzt. Das Auto wird immer mehr zu einem Teil des „Internets der Dinge“ und zu einem „Smartphone auf vier Rädern“. Auf diese Weise bekommen Autohersteller an Werkstätten vorbei eine direkte Verbindung zu Autofahrern und zu ihren Fahrzeugdaten. Und perfektionierte Fahrsicherheitssysteme werden sich Zug um Zug auf zukünftige Unfallstatistiken auswirken.

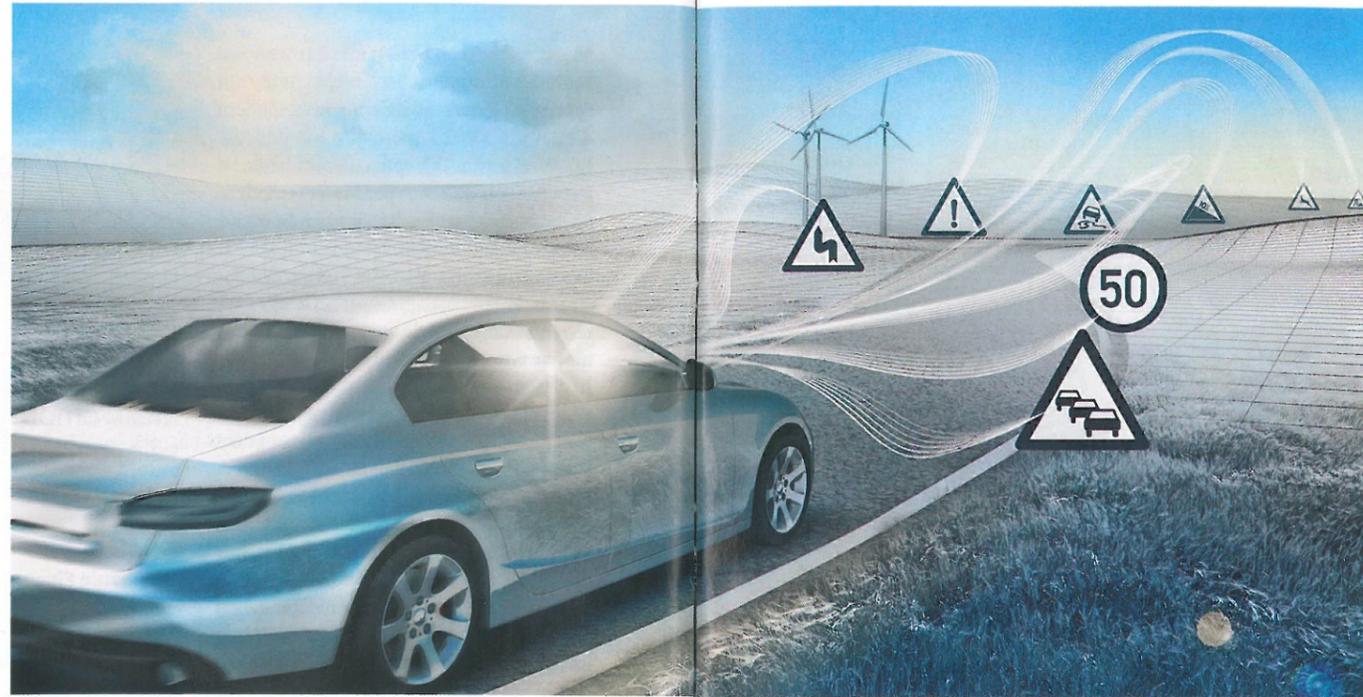
Studie gibt Antwort auf wichtige Fragen

Wie stark sind die Auswirkungen dieser Veränderungen in den nächsten Jahren auf die

Automobilbranche im Allgemeinen und auf die Kfz-Betriebe im Besonderen? Um der Branche das für die Beantwortung dieser Frage notwendige Hintergrundwissen an die Hand zu geben, haben die Automobil-Experten der BBE Automotive GmbH in Köln die Studie „Connected Car – Das neue Smartphone auf vier Rädern“ erarbeitet und zusammen mit dem Verein Freier Ersatzteilemarkt e. V. (VREI) veröffentlicht. Grundlage dieser Studie ist u. a. eine repräsentative Befragung von 1.000 Pkw-Fahrern sowie eine Branchen-Befragung von 100 freien Servicebetrieben und 100 Vertragswerkstätten. Daneben wurden Expertengespräche in Autohäusern geführt. BBE Automotive stellte der amz die 110 Seiten umfassende detaillierte Untersuchung für den vorliegenden Artikel zur Verfügung und diskutierte mit uns die Ergebnisse mit Blick auf die Zukunft der Betriebe.

Schnell übertragene Verkehrsdaten ermöglichen einen vernetzten elektronischen Horizont, den Connected Horizon. Dieser kann den Fahrer vor Stauenden, Baustellen oder sogar Glatteis warnen. FOTO: BOSCH

Die gute Nachricht – teilweise kann Entwarnung gegeben werden: Nicht jede Negativprognose bestätigt sich und es gibt durchaus positive Signale. So erweist sich die ursprünglich für den zukünftigen Fahrzeugabsatz als bedrohlich eingeschätzte Entwicklung des Carsharings als harmlos. Zwar ist Carsharing ein globaler Trend, mehr als die Hälfte der europäischen Carsharing-Fahrzeuge sind in Deutschland unterwegs. Doch deren Anteil an den Mobilitätsoptionen der Bevölkerung bleibt verschwindend klein. So zeichnet sich ab, dass der Fahrzeugbestand bis zum Jahr 2020



Toyota

VOLLAUTONOM durch den Straßenverkehr mit dem neu entwickelten Mobilitätsassistenten Urban Teammate.

FOTO: TOYOTA

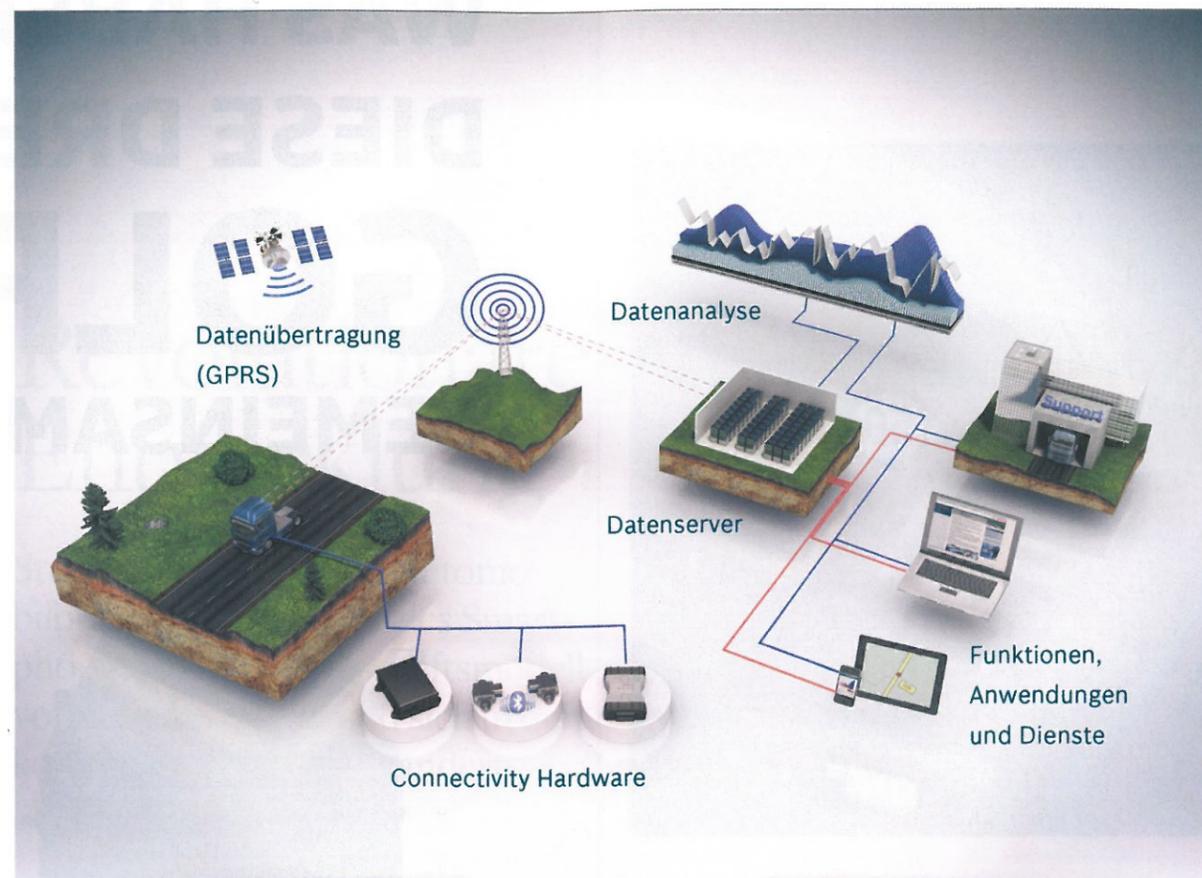
wachsen wird und dass gleichzeitig der Gebrauchtwagenbereich boomt. Der Marktanteil älterer Fahrzeuge und Oldtimer – ein interessantes Betätigungsfeld für Werkstätten – wächst kontinuierlich.

Während die Carsharing-Revolution ausbleibt, besteht kein Zweifel daran, dass die Entwicklung des Connected Cars zunehmend dynamischer wird und zu verändertem Kundenbedarf und -verhalten führt. Die Auswirkungen der Entwicklungen rund um vernetztes Fahren, Telematik, Fahrerassistenzsysteme, autonomes Fahren usw. werden an Geschwindigkeit und Umfang in den nächsten Jahren deutlich zulegen – und den Servicemarkt verändern.

Das Thema Connected Car ist vielen Menschen in Deutschland bislang noch kaum geläufig: 75 Prozent kennen den Begriff nicht, 16 Prozent haben ihn zwar schon gehört, wissen allerdings nicht, was er bedeu- ▶

WAS HABEN DIESE DREI GOLF GEMEINSAM?





Systemlösungen für Connected Cars: Zukünftig werden per Connectivity-Hardware Daten aus den Fahrzeugsystemen mit externen IT-Systemen vernetzt.

„Das Auto wird zum Smartphone auf vier Rädern.“

Dr. Ralf Deckers, Leiter Research Projects & Studies, BBE Automotive GmbH

Und bei der Befragung von freien Servicebetrieben registrierten die Forscher der BBE Automotive, dass 84 Prozent der Probanden das Thema derzeit als nicht relevant einstufen und erst in weiterer Zukunft potenzielle Geschäfts-Möglichkeiten vermuten. Zum aktuellen Zeitpunkt sehen die Serviceunternehmen in diesem Feld kaum Chancen und lehnen ein Engagement aufgrund des erwarteten hohen Kostenaufwands ab.

Vielen ist noch nicht bewusst, dass zukünftig das Marktvolumen für Karosserie- und Unfallreparaturen durch die zunehmende Ausstattung der Automobile mit Connected-Car-Sicherheitselementen wesentlich zurückgehen und entsprechende Einbußen für Werkstätten und Lackierbetriebe mit sich bringen wird. Können diese Einbußen beziffert werden? Im Prinzip ist das möglich: Experten des Allianz Zentrums für Technik – AZT – rechnen beispielsweise vor, dass heute 90 Prozent der Verkehrsunfälle durch menschliches Versagen verursacht werden. Die wachsende Leistungsfähigkeit der modernen Sicherheitssysteme in Connected Cars wird in den nächsten 10 bis 15 Jahren dazu führen, diesen „menschlichen Mangel“ beinahe vollständig zu beherrschen. Des

Weiteren hat das AZT die heute bereits fertig entwickelten sechs Fahrerassistenzsysteme betrachtet. Würden diese Systeme in allen heute zugelassenen Fahrzeugen installiert, ließen sich auf einen Schlag 75 Prozent der Haftpflicht- und 65 Prozent der Vollkaskoschäden vermeiden. Technologisch gesehen ist die vernetzte Zukunft des Automobils also im Detail berechenbar. Unsicherheit besteht allerdings bei der Einschätzung, wie schnell die Veränderungen des Connected Cars umgesetzt werden. Deshalb hat BBE Automotive in ihrer Studie drei mögliche Szenarien durchgerechnet. Im Szenario 1 gehen die Forscher von dem Fall aus, dass der technische Fortschritt an Dynamik einbüßen könnte, im Szenario 2 nehmen sie an, dass sich die notwendigen Rahmenbedingungen entspre-

chend der heutigen Dynamik verändern. Szenario 3 basiert auf der Annahme, dass die digitale Dynamik und ihre Umsetzung deutlich zunehmen. Auf der Basis des realistischen Szenarios 2 ergeben sich für die Volumina der zukünftigen Unfallkosten folgende Zahlen: Im Jahr 2020 müssen Werkstätten im Vergleich zum Reparaturgeschäfts-Volumen 2015 mit Einbußen von 13 Prozent, im Jahr 2025 von 23 Prozent und im Jahr 2030 von 41 Prozent rechnen. Kfz-Betriebe sind angesichts dieser deutlichen Marktveränderungen gut beraten, die Entwicklungen rund um die vernetzten modernen Fahrzeuge genau zu beobachten, die technologischen Entwicklungen im Werkstattbetrieb nachzuvollziehen und vor allem ihre Kundenbeziehungen auszubauen und zu intensivieren.

FOTO: BOSCH



Moderne Pkw sind fahrende Computer, die ständig Daten erheben, speichern und senden.

ILLUSTRATION: ADAC

Geheimnisse der Fahrzeuge

Die Fahrzeughersteller greifen die Fahrzeugdaten für sich ab.

Der ADAC hat das zum Anlass genommen, eine Mercedes B-Klasse, einen Renault Zoe, einen BMW 320d und einen BMW i3 zu untersuchen und kommt zu einem fragwürdigen Ergebnis. Denn die Hersteller sammeln vielfältige Daten, die unter anderem Rückschlüsse auf den technischen Zustand des Pkw oder das Nutzungsprofil des Fahrers zulassen. So fanden die vom ADAC beauftragten Experten bei der Mercedes B-Klasse, die mit dem System Me-connect ausgestattet ist, beispielsweise heraus, dass das System etwa alle zwei Minuten die GPS-Position des Fahrzeugs sowie Kilometerstand, Verbrauch oder Reifendruck an den Hersteller übermittelt. Beim Elektroauto Renault Zoe fiel ihnen auf, dass der Hersteller via Mobilfunkverbindung beliebige Informationen auslesen und im Pannenfall Ferndiagnosen vornehmen kann. Außerdem könne Renault das Aufladen der Batterie verhindern, etwa wegen nicht bezahlter Leasing-Rechnungen, so die Experten. Bei den Fahrzeugen von BMW, die bereits im August 2015 untersucht wurden, konnten die IT-Experten im Datensatz unter anderem die Anzahl der eingelegten CDs und DVDs (320d) sowie die 100 letzten Abstellpositionen des Autos (i3) auslesen. Der damit verbundene Datentransfer birgt sowohl Chancen als auch Risiken. So kann es ein Vorteil sein, an Wartungsintervalle erinnert zu werden oder den in einer fremden Stadt geparkten Wagen wiederzufinden. Nachteilig dürfte sich auswirken, dass die Autokonzerne und die nachgelagerten Versicherungen oder Finanzdienstleister Informationen über den Fahrstil eines Autolenkers bekommen und entsprechend ihre Prämien anpassen. Deshalb ist entscheidend, dass Verbraucher detaillierte Kenntnisse über die Art des Datenaustauschs erhalten und diesem aktiv zustimmen. (JR)

Die passenden Ersatzteile gibt es bei uns.

Volkswagen Classic Parts - die Produktlinie für Oldtimer, Youngtimer und daily driver. Bestellbar bei jedem Volkswagen Partner. Weitere Informationen direkt unter: www.volkswagen-classic-parts.de/b2b



Kotflügel Golf I
Neufertigung auf Originalwerkzeug
Art.-Nr.: 155 821 021 E



Aggregateträger Golf II (außer G60)
Nach Werksvorgaben produziert
Art.-Nr.: 191 199 315 AD



Schriftzug Golf IV
R32 Emblem für Heckklappe oder Motorabdeckung
Art.-Nr.: 1J0 853 675 Q 739

Zukunft braucht Tradition.
Volkswagen Classic Parts

