

„Möglichst einfache Angebote“

Interview | Audi-Flottenchef Ralf Weichselbaum über die Entwicklung der Marke, Produktneuheiten wie den neuen A8 sowie den Stand der Dieselumrüstung.

– Herr Weichselbaum, nach einem erfolgreichen Jahr 2016 hat Audi das erste Quartal 2017 im relevanten Flottenmarkt mit minus sechs Prozent abgeschlossen. Wie erklären Sie sich diese Entwicklung?

Ralf Weichselbaum: Das Jahr 2016 war mit plus 7,6 Prozent in den Neuzulassungen gegenüber Vorjahr ein sehr erfolgreiches Jahr für Audi in Deutschland. Und das Gleiche gilt für das Flottengeschäft. Auch dort hatten wir über den gesamten Flottenmarkt mit Fuhrpark ab zehn mit plus zehn Prozent absolut gesehen das beste je erzielte Ergebnis. Wir sind also substanziell gewachsen. Das lag natürlich auch daran, dass wir den neuen A4 im ersten vollen Lebenszyklus-Jahr hatten – mit einer Bedeutung von rund 40 Prozent im Modellmix. Wenn wir das erste Quartal 2017 betrachten, dann sind wir bei den Zulassungen im Flottenmarkt zunächst tatsächlich schwächer als im Vorjahr gestartet. Allerdings haben wir uns bei den Auslieferungen im März bereits wieder deutlich gesteigert und waren damit im ersten Quartal erneut die Nummer eins unter den Premiummarken im Flottenmarkt, so wie sonst auch.

– Woran liegt der schwache Januar-Start?

R. Weichselbaum: Letztlich hat das auch Gründe in der hohen Nachfrage Ende 2016. Deshalb war es für uns auch keine Überraschung, dass wir am Ende des Quartals Gas geben konnten. Denn wir sind mit einem hohem Auftragsbestand in das neue Jahr gegangen.

– Werden Sie diesen positiven Trend 2017 halten können?

R. Weichselbaum: Natürlich ist es unser Ziel, den Vorsprung vor unseren Wettbewerbern beizubehalten. Und ich bin optimistisch: Mit dem A4 liegen wir leicht über Vorjahr, der A6 liegt auch in der zweiten Hälfte seines Lebenszyklus nur ein paar hundert Autos unter Vorjahr. Mit dem A3 sind wir Kopf an Kopf mit der Nummer 2 im Flottenmarkt, liegen aber in Führung. Und der Q7 ist auf Platz eins in seinem Segment. Das war im Flottenmarkt seit 2005 nicht mehr der Fall. Was uns außerdem sehr optimistisch stimmt, ist, dass neue Modelle wie der Q5 oder der A5 Sportback in diesen Zahlen noch gar nicht richtig ent-



Foto: Christian Frederik Merten/Autoflotte

Ralf Weichselbaum, Leiter Verkauf an Großkunden Handelsgeschäft bei Audi | „Wir freuen uns sehr über die hohe Nachfrage nach dem Q5, aber natürlich wollen wir die Wartezeit verkürzen“

halten sind. Auch da stellt sich der Auftrags-
eingang positiv da. Beim Q5 müssen wir ak-
tuell auf akzeptable Lieferzeiten achten.

– Wie lange müssen Q5-Käufer derzeit auf ihr Fahrzeug warten?

R. Weichselbaum: Je nach Motorisierung und Ausstattung kann die Lieferzeit aktuell bis zu sechs oder sieben Monate dauern. Wir freuen uns sehr über die hohe Nachfrage, aber natürlich wollen wir die Wartezeit für unsere Kunden verkürzen.

– Stichwort Q5: Flottenrelevanteste Motorisierung ist sicherlich der 2.0 TDI mit 190 PS, welche Motorisierungen folgen noch?

R. Weichselbaum: In der zweiten Jahreshälfte werden wir den Vorverkauf des 3.0 TDI starten, später dann den SQ5 TDI. Der war beim Vorgänger auch im Flottengeschäft extrem erfolgreich. Bei der zweiten Generation haben wir zusätzlich den SQ5 TFSI im Angebot, der bereits in der Anlaufphase positiven Anklang im Flottengeschäft findet.

– Wie ist der neue A5 Sportback angelaufen?

R. Weichselbaum: Der A5 Sportback ist erfolgreich gestartet. Anders als beim Vorgän-

ger ist das Konzept des fünftürigen Coupés jetzt bei unseren Flottenkunden bekannt und eine feste Größe im Flottenmarkt. Das wird auch für den neuen A5 Sportback gelten. Das kann ich bereits heute sagen, wenn-
gleich die zweite Generation noch frisch im Markt ist.

– Audi-Highlight des Jahres wird im Herbst aber der neue A8.

R. Weichselbaum: Absolut. Im Fokus steht bei uns in diesem Jahr unser Topmodell A8. Auf dem Audi Summit in Barcelona am 11. Juli werden wir den Neuen enthüllen. Noch vor der IAA wird der Vorverkauf gestartet, so folgen Ende des Jahres die ersten Auslieferungen. Der neue A8 wird sehr überzeugend die Handschrift unseres Chefdesigners Marc Lichte tragen. Innen wird es ein komplett neues Bedien- und Anzeigekonzept geben mit vielen Touchscreens und Displays. Technologisch wird der A8 also ganz vorne mitspielen, auch was den Antrieb, die Fahrdynamik oder das pilotierte Fahren angeht. Das gilt auch für die Karosserie. Sie wird zu 58 Prozent aus Aluminium bestehen. Neben Aluminium wird auch CFK für eine ultrahochfeste, verwindungssteife Rückwand

eingesetzt, was 33 Prozent zur Torsionssteifigkeit des Gesamtfahrzeugs beiträgt. Dies bringt Vorteile für die Fahrdynamik und die Akustik.

– **Sie nannten bereits das Stichwort autonomes Fahren. Der neue A8 wird hier die Stufe drei erreichen, richtig?**

R. Weichselbaum: Richtig. Der neue A8 wird nicht nur in unserer Palette das erste Fahrzeug sein, das für hochautomatisiertes Fahren auf dem Level drei entwickelt ist. Dabei nutzen wir modernste Technologien, die erstmals im Automotive-Sektor in der Serie eingesetzt werden, wie zum Beispiel die „LiDar“-Technologie zur Umfelderkennung und das zentrale Fahrerassistenzsteuergerät (zFAS). Damit ermöglichen wir pilotiertes Fahren im Stau auf der Autobahn. Wann die Systeme nutzbar sein werden, hängt natürlich von den gesetzlichen Rahmenbedingungen und den entsprechenden Zulassungsverfahren ab.

– **Welchen Platz werden alternative Antriebe im A8-Angebot finden?**

R. Weichselbaum: Mit dem neuen A8 geht Audi auch bei der Elektrifizierung des Antriebsstrangs einen Schritt weiter. Der neue Audi A8 wird erstmals serienmäßig ein Mild-Hybrid-System an Bord haben, das in der Stadt oder im Stau unterstützt oder auch Drehmoment beim Beschleunigen liefert.

– **Beim A4 und A5 Sportback starten Sie aber dieses Jahr noch mit einer G-Tron-Variante ...**

R. Weichselbaum: Richtig, beide haben wir in Genf vorgestellt und starten derzeit in den Verkauf. Mit der Audi E-Gas-Technologie ermöglichen wir ein nahezu klimaneutrales Fahren mit dem G-Tron. Hier senken wir die CO₂-Emission der G-Tron-Flotte im Gasbetrieb um 80 Prozent. Das Audi-E-Gas bindet insgesamt die Menge an CO₂, die das Auto emittiert. Bei Bestellung bis zum 31. Mai 2018 erhält der Kunde das Audi-E-Gas als Serienausstattung für drei Jahre inklusive, zahlen muss er hier nur den regulären Erdgaspreis.

– **Wie geht es mit dem A6 weiter?**

R. Weichselbaum: Der A8 wird die Erneuerung unserer Oberklasse-Modelle einläuten. Danach bringen wir unsere neue Designsprache und innovative Technologien top down in die anderen Oberklasse-Modelle. Natürlich wollen wir auch beim A6 gegenüber dem sehr erfolgreichen aktuellen Modell noch eine Schippe drauflegen.

– **Welche Modellpflege ist für Ihr Flottenzugferd den A4 zu erwarten?**

R. Weichselbaum: Der A4 ist in seiner aktuellen Generation erst seit Ende 2015 auf dem Markt und damit noch sehr jung. Wir haben jetzt das volle Motorenangebot im Markt. Außer der Einführung des G-Tron planen wir für den A4 in diesem Jahr daher keine flottenrelevanten Änderungen.

– **Und bei Ihren Q-Modellen?**

R. Weichselbaum: Über den Neuesten der Q-Baureihe, den Q5, haben wir bereits gesprochen, und der Q2 ist wie der A4 noch ganz frisch auf dem Markt. Dass der Q7 auf Platz eins seiner Klasse steht, zeigt, dass wir hier ein gefragtes und gutes Angebot auf dem Markt haben. Und wir haben bereits kommuniziert, dass wir mit einem Q4, einem Q8 und dem Audi E-Tron, dem ersten vollelektrischen Großserienmodell von Audi, unsere erfolgreiche Q-Familie in den kommenden Jahren deutlich erweitern werden.

„Langfristig gesehen wird die Elektromobilität absolut flottenrelevant sein.“

Ralf Weichselbaum, Audi

– **Sind denn Änderungen für den A3 zu erwarten?**

R. Weichselbaum: Mit dem A3 sind wir sehr zufrieden, die Produktaufwertung im vergangenen Jahr hat auch hier noch einmal Schub gebracht. Das Auto kommt gut an, wir müssen hier eher die Lieferzeiten im Auge behalten, die derzeit je nach Variante fünf bis sechs Monate betragen können.

– **Im letzten Jahr hatten Sie Ihre Wartungs- und Verschleiß-Pauschalen neu strukturiert. Greifen nun mehr Kunden zu?**

R. Weichselbaum: Unser Ziel sind möglichst einfache, intuitive Angebote für den Kunden. Deshalb haben wir das Wartungs- und Verschleißpaket „Audi Fleet Comfort“ in je drei Modellgruppen und drei Laufleistungsklassen gegliedert. Daraus ergeben sich nur noch neun Preise im Markt, diese transparente Struktur wird von den Kunden sehr gut angenommen. Konkret entscheiden sich 90 Prozent der Kunden im Leasing der FS-AG für „Audi Fleet Comfort“. Für den A6 haben wir das Angebot bis zum 31. Dezember noch einmal optimiert. Mit unserem „Audi Fleet Comfort Plus“ haben wir ein deutlich attraktiveres Paket zusammengestellt. Bis 90.000

Kilometer Laufleistung zahlt der Leasing-Kunde jetzt zehn Euro. Bis 120.000 Kilometer sind es 25 Euro und bis 180.000 Kilometer 35 Euro. Und das bei einem unverändert hohen Leistungsumfang. Früher waren es 30, 50 beziehungsweise 65 Euro. Das reduziert die Full-Service-Rate natürlich noch einmal.

– **Wenn wir auf den Diesel-Rückruf blicken: Wie ist aktuell der Stand der Umrüstungen?**

R. Weichselbaum: Wir sind auf einem guten Weg. In Deutschland sind aktuell zwei Drittel der betroffenen Audi-Modelle abgearbeitet. Das ist auch vor dem Hintergrund erfreulich, dass viele Kunden die Maßnahme mit einem anderen absehbaren Werkstatttermin verbinden und nicht sofort in den Service kommen, das trifft gerade bei Leasing-Kunden häufig zu.

– **Die Marke VW gewährt Kunden, die umgerüstet haben, aufgrund eines dann höheren Adblue-Verbrauchs Gutscheine für sechs Adblue-Tankfüllungen. Wie verfährt Audi diesbezüglich?**

R. Weichselbaum: Das gilt auch für uns. Wir bieten für entsprechende Fahrzeuge sechs kostenfreie Adblue-Betankungen, auch wenn der Adblue-Verbrauch weiterhin innerhalb des üblichen Verbrauchsfensters liegt.

– **Sehen Sie vor dem Hintergrund der Abgasaffäre oder der Diskussion um Einfahrverbote in Innenstädte eine Kaufzurückhaltung beim Diesel?**

R. Weichselbaum: Im Audi-Großkundengeschäft ist das nicht der Fall. Wer heute im Fuhrpark Diesel fährt, also die Mehrheit der Flotten- und Gewerbekunden, fährt in der Regel sehr junge und moderne Diesel. Andere Antriebe werden die Beliebtheit des Diesels erst dann erreichen, wenn sie auch auf der Kostenseite Vorteile bieten. Langfristig gesehen wird die Elektromobilität unter den Gesichtspunkten Kosten und Alltagstauglichkeit absolut flottenrelevant sein und sukzessive dem Verbrenner den Rang ablaufen.

– **Lässt das aber die Schlussfolgerung zu, dass Sie die Diesel-Restwertentwicklung ebenfalls weiterhin unkritisch sehen?**

R. Weichselbaum: Ja. Die Analysen mehrerer unabhängiger Institute bestätigen dies ja auch.

– **Herr Weichselbaum, herzlichen Dank für das Gespräch.**

| Interview: Christian Frederik Merten