

Foto: Peugeot



**Strahlende Schülerin** | Fuhrparkleiterin Kinzer setzte die Fahrטיפps von Trainer Tobian im Peugeot 508 RXH so gut um, dass sie Spritsparerin des Tages wurde

## Löwen-Fans auf Sparkurs

**Spielen mit dem Sparmobil** | Bei der Peugeot Eco Tour durften Fuhrparkleiter und Vielfahrer im Peugeot 508 RXH ihr Geschick mit dem Diesel-Hybriden testen. Das Ergebnis: Aus Fahrprofis wurden Sparprofis.

Der unsichere Blick wandert immer wieder vom großen Display zum Lenkrad zurück – anfangs etwas hektisch, nach knapp sechs Kilometern aber schon fast routiniert. Nahezu lautlos gleitet der auffällige Peugeot-Kombi die Kuppe hinab, als Alexandra Kinzer ihn in Richtung Südtribüne des Hockenheimrings steuert.

**Drei Liter? Kein Problem!** | Unter drei Liter Diesel auf 100 Kilometer. „Das ist der Tages-sieg“, sagt Fahrtrainer Uwe Tobian stolz, als er gemeinsam mit der nun gelöst strahlenden Fuhrparkleiterin von Messer Cutting Systems aus dem Wagen steigt.

Vor passender Motorsportkulisse kürt der emsige Fahrsicherheitstrainer unter den Teilnehmern der „Peugeot Eco Tour“ die spritsparendsten Fahrer – mit Urkunde als Erinnerung darf sich an diesem Tag Alexandra Kinzer zu Recht wie eine Siegerin fühlen.

**Anleitung zum Sparen** | Bei insgesamt neun Terminen deutschlandweit halfen Tobian und sein Fahrtrainer-Team Fuhrparkleitern und Vielfahrern dabei, mit Peugeots

erstem Diesel-Hybriden 508 RXH geschickt Kraftstoff einzusparen (siehe Autoflotte 7/2013, S. 20). „Seit 20 Jahren bin ich Dieselfahrer und Spritspartechiken wie das Segeln waren mir bereits bekannt“, versichert Teilnehmer Andreas Bergermann, Geschäfts-

führer von Bergo Erste Verwaltungs GmbH. „Das Einbeziehen der Elektrik bei einem Fahrzeug war mir hingegen absolut neu und für mich das Besondere an dieser Veranstaltung. Der Peugeot 508 RXH war für mich eine echte Überraschung“, resümiert er erstaunt.



Foto: Autoflotte

**Weniger ist mehr** | Die Teilnehmer des Ecotrainings stiegen als frischgebackene Sparfüchse wieder aus

Peugeot will mit der Eco Tour Fuhrparkverantwortliche wie Bergermann für das Fahren mit dem ersten Diesel-Doppelherz mit Löwen-Signet sensibilisieren. „Das regelmäßige Training ist wichtig. Dann erst spüre ich die Vorteile in der CO<sub>2</sub>-Bilanz meiner Flotte. Deshalb bieten wir den Gewerbekunden diese Ecotrainings an“, betont auch Mario Manns, Key-Account-Leiter bei Peugeot.

Der hochmotorisierte Franzose als Premiummodell (200 PS) überzeugt dabei nicht nur dank des Diesel-Hybrid-Antriebs, sondern auch durch den hochwertigen Look eines sportlichen Kombis mit Business-Ausstattung. Und das Paket punktet besonders, wenn es um das Image geht.

**CO<sub>2</sub>-Motivation** | „Demnächst wollen wir als repräsentatives Poolfahrzeug einen Hybriden einsetzen, von daher waren die Erfahrungen mit dem Diesel-Hybriden hilfreich für mich“, erzählt Tagessiegerin Kinzer.

Wie sie beschäftigen sich immer mehr Fuhrparkverantwortliche mit dem Thema „Green Fleet“. Klimaschonende Firmenwagen signalisieren, dass das Unternehmen seine Verantwortung für den Klimaschutz ernst nimmt – in puncto Image beim Kunden heutzutage ein unentbehrlicher Faktor.

Doch nicht immer geht der „grüne Gedanke“ nahtlos in der Car Policy auf, auch wenn Modelle wie der RXH 508 helfen, den CO<sub>2</sub>-Wert spürbar zu senken. Ein Hauptgrund sind die hohen Anschaffungskosten.

Wie schafft man also als Flottenleiter den Spagat zwischen Imageförderung und Rentabilität? Laut Dirk-Marco Adams, Direktor Businesskunden, Nutzfahrzeuge und Ge-

### Auf sechs Kilometern Strecke 54 Prozent Diesel gespart, aber nur vier Sekunden langsamer

brauchtwagen bei PSA Peugeot Citroën Deutschland, lässt sich der RXH 508 vor diesem Hintergrund gerade bei großen Flotten als Motivationsmodell einsetzen (siehe Interview rechts).

Da die CO<sub>2</sub>-Werte im Datenblatt selten jenen im Flottenalltag gleichen – wie auch Adams einräumt –, sollen die Eco-Tour-Teilnehmer selbst erfahren, wie sparsam man dennoch touren kann, sofern man sich auf die Technik und ihre Feinheiten einlässt.

**Für kurze Wege** | Genau das hat auch Stefan Keienburg getan. Der Vorstandsvorsitzende des Vereins zur Energieoptimierung des Straßenverkehrs & Modernisierung von Immobilien in Hildesheim berät Mittelständler und Kommunen beim Aufbau von Fuhr-

parks. Gerade bei Letzteren stehen Kurzstrecken im Fokus. Beim Stopp der Eco Tour in Hannover setzte er sich unter fachkundiger Anweisung selbst hinter Steuer.

„Ich selbst fahre einen Kombi, einen VW Passat mit Start-Stopp-System, Freilaufeinrichtung, aber auch mit 170 PS. Der Verbrauch liegt bei gut sechs Litern. Im Vergleich dazu hat der Peugeot 508 RXH gezeigt, dass er sich auf der Kurzstrecke rechnet“, bilanziert der Fuhrparkkenner Keienburg und schaut dabei ein wenig überrascht.

Das Geheimnis des Franzosen: Vor allem der ausgiebige Vortrieb via Batterie bremst seinen Dieseldurst. Laut einer Studie von Peugeot können innerstädtische Fahrten zum Großteil rein elektrisch angegangen werden. Diese Anteile machen rund 50 Prozent der Zeit und 30 Prozent der Strecke aus, wie der Importeur vorrechnet.

City-tauglich arbeitet der E-Motor bis 63 Stundenkilometer autark. Aber auch der Verbrauch beim Autobahnanteil kann um mehr als ein Drittel gesenkt werden. Zudem gibt

#### Interview | Peugeot-Flottenchef Dirk-Marco Adams über die Tour des Diesel-Hybrids



**Dirk-Marco Adams** | Direktor Businesskunden, Nutzfahrzeuge und Gebrauchtwagen bei Peugeot

#### – Seit gut eineinhalb Jahren gibt es den RXH 508 auf dem deutschen Markt. Wie sieht dessen Flottenbilanz aus?

Im Bereich Hybrid sind wir als PSA-Konzern derzeit die Nummer zwei. Der RXH liegt dabei über den selbstgesteckten Zielen. Eines ist aber auch klar. Wir werden mit dem Fahrzeug keinen 50-prozentigen Mix am normalen 508 hinbekommen. Aber wenn es ein Anteil von 15 bis 20 Prozent wird, dann wären wir sehr zufrieden. Der 508 RXH und der 508 GT bilden die Speersitze im Peugeot-Angebot.

#### – Wie kann man mit dem 508 RXH neue Flotten erobern?

Der 508 RXH ist unser Premiummodell, was auch ein gewisses Image transportiert. Diese Wertigkeit zeigt sich im Look des Fahrzeugs, was uns auch von den Kunden zurückgespielt wird, wenn diese sagen, der Look überzeugt! Der Kern ist der Antrieb, der Full-Hybrid-Diesel. Der Fahrer hat die Wahl zwischen verschiedenen Antriebskonzepten: Diesel, Allrad und elektrisch. Dies erhöht zunächst einmal den Fahrspaß.

Die Tour hat zudem vielen gezeigt, dass derjenige, der sich auf das Konzept Diesel-Hybrid einlässt, Freude am Sparen entwickeln kann. Dieses Gefühl ist dann in der Tat eine Art Türöffner für Flottenkunden.

#### – Wie passt der hochmotorisierte Peugeot in die Car Policy?

Unsere Kunden haben auf der Tour erfahren und bewiesen, dass man das Auto unter drei Liter fahren kann. Der 508 RXH hilft also nicht nur innerhalb der Car Policy, den CO<sub>2</sub>-Wert zu senken. Das eröffnet gerade großen Flotten die Möglichkeit, ihn als Motivationsmodell einzusetzen. Als Fahrer muss er sich auch nicht verstecken, wenn er vorher vielleicht ein Modell eines deutschen Premiumanbieters gefahren ist.

#### – Drei Liter Diesel klingt in der Tat nach sehr wenig ...

Wir dürfen uns alle nichts vormachen. Die CO<sub>2</sub>-Werte im Datenblatt sind selten jene, die man täglich im Flottenalltag erreicht. Aber die Eco Tour zeigt mit ihren Ergebnissen, dass man es doch schaffen kann, vorausgesetzt man lässt sich darauf ein. Wenn der RXH aber von einem Außendienstmitarbeiter auf der Autobahn mit Tempo 200 gefahren wird, dann geht das natürlich nicht. Denn wer den 508 RXH wie einen üblichen Diesel fährt, der wird nichts sparen.

#### – Wie geht es weiter mit dem Diesel-Hybrid-Motor?

Der 508 RXH ist ein Mittelklasse-Modell im Segment M2. Das nächste Modell mit dem Diesel-Hybrid-Motor wird wohl aus dem nächstunteren Segment stammen, sprich der Nachfolger des heutigen 308. Für kleinere Fahrzeuge wie den 208 wird es bald einen Benzin-Hybriden geben, allerdings nicht mit Batterie, sondern mit einem Druckluftspeicher. Die nötige Hybrid-Air-Technik haben wir mit Bosch entwickelt. Das Potpourri an Möglichkeiten für den Kunden wächst damit weiter.

| Interview: Rocco Swantusch

Foto: Peugeot



**Elektro-Neuling** | Geschäftsführer und Dieselfahrer Bergemann testete sein Geschick im 508 RXH

es bis Tempo 120 die Allradunterstützung und damit viel Fahrkomfort.

So weit die Theorie. Beim Tour-Stopp in Hockenheim bewiesen die Fahrer, dass man auf sechs Kilometern Strecke bis zu 54 Prozent sparsamer unterwegs sein kann und trotzdem nur vier Sekunden während der Fahrt einbüßt.

„Bei jeder Veranstaltung dachte ich, mehr einsparen geht nicht“, gesteht der erfahrene Ecotrainer Tobian. Und immer wieder aufs Neue hörte man von ihm: „Wir haben einen neuen Rekord!“ Am Ende der Eco Tour ist es amtlich: 1,76 Liter auf 100 Kilometer sind der Top-Wert mit dem französischen Sparmobil.

**Spaß am Sparen** | Skeptiker mögen anmerken, dass beim ständigen Blick auf den Verbrauch und dem konzentrationfordernden Fahren der Fahrspaß auf der Strecke bleibt. Dagegen hatten die Teilnehmer der Eco Tour umso mehr Spaß daran, der größte Sparfuchs zu werden.

„Wer sich auf das Konzept Diesel-Hybrid einläßt, der entwickelt Freude am Sparen, das hat die Tour gezeigt“, ist Adams sicher.

**Akzeptanz schaffen** | Vom Wettkampfgeist gepackt wurde auch Fuhrparkleiterin Kinzer. Sie nahm aus Gründau aber nicht nur den Tagessieg im Spritsparen mit. „Auch die Tipps vom Fahrtrainer waren nützlich, denn obwohl unsere Fahrer bisweilen 80.000 Kilometer im Jahr unterwegs sind, steht nicht das ökonomische Fahren, sondern das schnelle Ankommen meist im Vordergrund. Nun kann ich da einige Tipps weitergeben“, freut sich die Flottenmanagerin.

In der Flotte von Messer Cutting Systems (rund 300 Fahrzeuge) spielte Peugeot bisher keine Rolle. „Dennoch haben wir bereits einen Peugeot RXH als Testfahrzeug gehabt und der hat den Fahrern durchaus zugesagt“,

erzählt Kinzer. Auch Iosif Cercasov, Corporate Procurement Department bei Bilfinger SE in Mannheim, kennt diese Hürden: „Im Fuhrpark, in dem wir auch Poolfahrzeuge mit Elektroantrieb hatten, muss man die Kollegen oftmals von diesen Modellen überzeugen. Gegenüber einem konventionellen Antrieb bedeutet es eine Umstellung in der Fahrweise, die einer Gewöhnungszeit bedarf“, merkt er an.

**Sehr gute Option** | Geschäftsführer Bergemann zeigte sich nach der zweiten Fahrt begeistert: „Ich bin der Meinung, dass ein Diesel-Hybrid gerade unter Wirtschaftlichkeitsaspekten in jedem Fall eine sehr gute Option für Fuhrparks ist.“ Vorsichtiger urteilt Fuhrparkberater Keienburg: „Die Richtung stimmt, obwohl es für den Langstreckeneinsatz schwer sein wird, sich zu behaupten.“

| Rocco Swantusch, Britta Winkgens



**Stolze Fahrer** | Bei der Eco Tour wurden aus Fuhrparkleitern und Vielfahrern echte Spritsparmeister

Foto: Peugeot

## Nachgefragt | Stimmen zur Eco Tour

– „Demnächst wollen wir als repräsentatives Poolfahrzeug einen Hybriden einsetzen, von daher waren die Erfahrungen mit dem Diesel-Hybriden hilfreich für mich.“

*Alexandra Kinzer, Fuhrparkleiterin bei Messer Cutting Systems*

– „Ich bin der Meinung, dass ein Diesel-Hybrid gerade unter Wirtschaftlichkeitsaspekten in jedem Fall eine sehr gute Option für Fuhrparks ist.“

*Andreas Bergemann, Geschäftsführer Bergo Erste Verwaltungs GmbH*

– „Ich dachte, ich bin bereits ökonomisch unterwegs.“

*Vielfahrer Joachim Wurster, der einen Durchschnittsverbrauch von 2,59 Litern einfuhr*

– „Der Peugeot 508 RXH hat gezeigt, dass er sich auf der Kurzstrecke rechnet.“

*Stefan Keienburg, Vorstandsvorsitzender des Vereins zur Energieoptimierung des Straßenverkehrs & Modernisierung von Immobilien*

– „Gegenüber einem konventionellen Antrieb bedeutet es eine Umstellung in der Fahrweise, die einer Gewöhnungszeit bedarf.“

*Iosif Cercasov Corporate Procurement Department bei Bilfinger SE*

– „Das A & O, das zeigen auch die Fahrertrainings im Flottenbereich, ist das vorausschauende Fahren.“

*Georg Klasmeier, Vielfahrer*