

Punktsieg für Autogas

Wer sich für Erd- oder Flüssiggas als Alternative zum teuren Benzin oder Diesel entscheidet, scheut vor der endgültigen Wahl oft zurück. Ist die Entscheidung für Ausrüstung oder Neukauf schließlich doch gefallen, machen die Nutzer mit ihrem Fahrzeug unterschiedlichste Erfahrungen, die in der Öffentlichkeit selten thematisiert werden, obwohl sie wertvolle Einblicke in die Kundenzufriedenheit gewähren. „Flüssiggas“ wollte es genauer wissen und machte stichprobenartige Tests. Kernfrage: Fahren Sie gerne mit Auto- oder Erdgas?

Als „Tatort“ wurde eine der wenigen Tankstellen in Deutschland gewählt, die beide Alternativkraftstoffe anbietet: Die Esso-Station von Uwe Schwager im niedersächsischen Ganderkesee. Die an diesem Ort erzielten – nicht repräsentativen – Befragungsergebnisse sind bei genauerem Hinsehen dennoch verblüffend. Das wichtigste vorweg: Die meisten Erdgas- und Autogasfahrer waren mit ihren Antrieben zufrieden. Aber nicht alle.

Reiner Evers, seines Zeichens langjähriger Stammkunde von Uwe Schwager, hatte vor kurzem einen Erdgasantrieb in seinen 5er BMW einbauen lassen. Der Kofferraumverlust und die hohen Kosten des Umbaus waren für ihn noch vertretbar. Nicht akzeptabel ist allerdings die geringe Reichweite seines Fahrzeuges, mit der sich der Ganderkeseer herumschlagen muss. „Ich habe mit Erdgas nur 150 Kilometer, die ich fahren kann. Das ist für mich einfach zu wenig“, mokiert er sich bei Schwager. Evers überlegt deshalb, auf Flüssiggas umzusteigen. Für Schwager indes sind diese Beschwerden nichts Neues. „Die meisten Erdgas-

Kunden haben es mittlerweile selbst gemerkt: Autogas-PKW haben einfach eine größere Reichweite.“ Ärgerlich für viele sei besonders, dass die angegebene Reichweite sich oft als „übertriebene Versprechung“ bei den Erdgas-Fahrzeugen herausstelle. Auch das werbeträchtig angepriesene Modell eines Rüsselsheimer Autobauers mache da leider keine Ausnahme. Die Zahlen, die für Flüssiggas angegeben werden, stimmen hingegen, so Schwager.

Autogas-Absatz steigt – Erdgas-Absatz stagniert

Den etwas kritischeren Blick auf Erdgas hatte der



Uwe Schwager sieht die Vorteile eher auf Flüssiggas-Seite.



Die Esso-Station von Uwe Schwager an der Bundesstraße 213/212 in Ganderkesee bei Bremen. Die Tankstelle ist eine der wenigen in Deutschland, die sowohl Flüssiggas als auch Erdgas im Angebot haben.

Stations-Chef nicht immer – schon gar nicht als er vor drei Jahren mit der ersten Erdgastankstelle im Oldenburger Land einen deutlichen Akzent in der regionalen Tankstellenlandschaft setzte. Das Ereignis wurde groß von den örtlichen Medien gefeiert. Dem Hype folgte Ernüchterung auf breiter Front. Neben mangelhafter Reichweite beschwerte sich die damals noch geringe Kundenzahl über schwere, klobige Tanks, die den Kofferraum schmerzlich verkleinerten. Der geringe Stauraum sorgte beim wöchentlichen Großeinkauf im Lebensmittel-Großmarkt für viel Ärger. In diesen Tagen damals kam er durch Kollegen auf Autogas, die mit dem Alternativkraftstoff gute Erfahrungen gemacht hatten. Schließlich eröffnete er vor zwei Jahren

seine erste Flüssiggastankanlage. Er selbst ging für seine Kunden mit gutem Beispiel voran und rüstete seinen Audi Quattro in einer Werkstatt in Bad Oeynhausen auf Autogas um. „Der Aufbau des Kundenstammes war aber mühselig. Doch die Werkstätten der Umgebung haben sich schnell für Autogas begeistert.“ Leicht zu beschaffende Komponenten, ein technisch relativ unproblematischer Einbau und eine anziehende Nachfrage der Kunden machte den Werkstätten kontinuierlich das Zusatzgeschäft schmackhaft. „Heute habe ich fünf Betriebe in der unmittelbaren Umgebung, die vom Kundenpotenzial und Autogas-Absatz ebenso erfreut sind wie ich“, schmunzelt er nicht uneigennützig. Auch der Kontakt gestaltet sich hervorragend, man tausche regelmäßig Informationen über den Absatz aus und die Inhaber der Werkstätten erzählen stolz von neuen Umrüstaufträgen. Und die sprächen nun mal eindeutig zugunsten des Autogases – im Gegensatz zu Erdgas. „Eine Werkstatt, die Erdgas-Ausrüstungen vornimmt, gibt es hier nicht.“ Der Grund hierfür liege auf der Hand. „Der Einbau ist einfach zu teuer. Die Kunden wollen es bequem und kostengünstig haben. Leider kann Erdgas dabei nicht punkten.“



Reiner Evers aus Ganderkesee überlegt sich, von Erd- auf Flüssiggas umzurüsten.



Im täglichen Kundenkontakt sind Erd- und Flüssiggasantriebe immer häufiger wichtige Themen.

Autogastanks passen in Mulden der Reserveräder

Tatsächlich ist die Erdgas-Nachrüstung trotz technischer Weiterentwicklung grundsätzlich noch ein gehöriges Stück teurer als bei Autogas. In der einschlägigen Literatur werden zurzeit Preisspannen zwischen 1800 bis 2700 Euro für die Autogasausrüstung genannt, während eine Erdgas-Ausrüstung mit mindestens 3500 Euro zu Buche schlägt. Aber auch Kosten von 5000 Euro sind keine Seltenheit. Ähnliche Preisspannen nennt Rolf Marowski vom KFZ Service Marowski in Delmenhorst, der zusammen mit Ingenieur Gregor Mauer an diesem Tag einen Stopp an der Autogas-Zapfsäule von Schwager einlegt. Beide testen an diesem Tag das „frisch“ eingebaute Autogas-System. Beide sind mit der Erd- und

Autogas-Technik bestens vertraut. Sie kennen Vor- und Nachteile. Zum Beispiel das durch die Komponenten verursachte Mehrgewicht ist vielen Erdgasauto-Kunden nicht geheuer. Es hält sich im Gegensatz dazu beim Autogas-Fahrzeug in Grenzen (60 bis 80 kg). Die Erdgas-Anlage dagegen büdelt bis zu 180 Kilogramm zusätzliche Last dem PKW auf: Erdgas braucht schwere, zylinderförmige Druckflaschen als Tank, die vorwiegend im Kofferraum montiert werden und das Ladevolumen einschränken.

„Ganz anders ist das bei Autogas“, sagt Marowski und zeigt auf die Einsenkung im Kofferraum. „Die kleinen Autogastanks sind der Reserverad-Mulde angepasst. Stauraum geht somit auch nicht verloren.“ Trotz kleinerer Tanks erreicht man mit Auto-

gas, bedingt durch die höhere Speicherdichte, eine größere Reichweite.

Für Mauer und Marowski sind das neben dem Preis die wichtigsten Gründe, warum das Autogas-Umrüstgeschäft gerade im vergangenen Jahr stark anzog. „Wir verzeichnen einen Zuwachs von 30% an Aufträgen in den Werkstätten, die wir anfahren“, so Mauer, der als reisender Ingenieur Autogas-Systeme den Spezialwerkstätten in Deutschland schmackhaft macht. Mittlerweile sei das Netz mit bundesweit rund 360 Spezialwerkstätten wesentlich dichter als für Erdgas.

Defizite im Bereich der Öffnungszeiten

Auf der anderen Seite sieht Uwe Schwager im Autogasangebot noch strategische

Defizite. Seine Hauptkritik setzt bei den kleineren „Hinterhoftankstellen“ an, die abseits der großen Fahrwege ihr Dasein fristen und keine Kunden anziehen. „Die schließen einfach um 18 Uhr. Wo soll man da, wenn es dringend notwendig ist, das Autogas beziehen?“, beschwert er sich. Autogas-Tankstellen, die an den stark befahrenen Bundesstraßen oder Autobahnen liegen, leisten da schon wesentlich mehr fürs Image des Alternativkraftstoffes. „Ständige Verfügbarkeit ist da einfach wichtig“, so Schwager.

Zufrieden kann er dennoch sein: Die durchschnittliche Betankung pro Kunde beträgt heute 30 l im Monat. Bei Erdgas ist dagegen Stagnation angesagt. Während der monatliche absolute Autogasverkauf

Gib Rost keine Chance!



F. WILHELM BECKMANN

GmbH & Co. KG

Rheinstraße 82 - 49090 Osnabrück
 Tel. (0) 541 / 602 150 - eMail FWB@Q1-online.de
 Fax (0) 541 / 602 159 - internet www.beckmann.st

vor zwei Jahren sich nur im mittleren vierstelligen Liter-Bereich bewegte, bringt Uwe Schwager heute die vierfache Menge für den gleichen Zeitraum an seine Kunden. Die Versorgung hat heute einfach einen anderen Stellenwert als damals. „Der Tankwagen kommt heute häufiger als früher.“

Unterm Strich erscheint Marowskis Fazit einleuchtend: „Der niedrigere Einbaupreis, weniger Raumverlust, geringeres Gewicht, problemloserer Einbau, niedriger Literpreis – all das sind Gründe, die umrüstwillige Kunden in die Werkstätten locken.“

Autogas ist in Europa wesentlich verbreiteter

So wie Marek Gozdzia, der einen umgerüsteten Mer-

cedes 300 E fährt und ebenfalls an diesem Tag Station in Ganderkesee macht. Dass in Deutschland Autogas noch nicht so stark verbreitet ist wie in seiner Heimat kann er nicht verstehen. „In Polen und in anderen Ländern sind die steuerlichen Bedingungen einfach besser als in Deutschland.“ Und außerdem: „Aber Europa wächst demnächst noch schneller zusammen und der Transitverkehr wird hier zunehmen. Was sollen wir dann hier mit Erdgas an der Tankstelle, wo doch Autogas in Europa viel verbreiteter ist!“

Bei soviel Lob für Autogas sollen natürlich die Vorzüge von Erdgas nicht unterschlagen werden. Und die liegen gerade für Thomas Werner, einer von vier Fahrern der Bio-

land-„Frischkiste“, eindeutig auf der Hand. Mit seinem Fiat Ducato beliefert er mehrere ernährungsbewusste Privatpersonen zwischen Bremen, Oldenburg und Ganderkesee. Die Erdgastankstelle in Ganderkesee liegt da genau im Schnittpunkt seiner Strecken.

Das Gemüse und Obst aus der Bio-Eigenproduktion findet reißenden Absatz in einer großen Region, die natürlich auch möglichst ökologisch befahren werden soll – eben mit Gas. Da kam das massiv beworbene Erdgasauto-Angebot des regionalen Versorgers EWE seinen zwei Chefs genau recht, zumal ein neues Fahrzeug vor geraumer Zeit angeschafft werden sollte und ein älteres zur Ausrüstung gar nicht anstand. „Wir haben das Erdgas-Equipment direkt von der EWE gekauft“, betont er nicht mit Verweis auf die unmittelbare Kundennähe. Im Nachsatz fügt er hinzu: „Durch die Steuerermäßigung haben wir die Mehrkosten bald wieder raus. Wir sind sehr zufrieden mit dem Fahrzeug.“

Erdgaslobby investiert hohe Summen in Tankanlagen

Mit dieser massiven Bewerbung von Neufahrzeugen ist die EWE nicht alleine. Mit ihr und hinter ihr steht eine gut formierte Interessenvereinigung in Gestalt des Trägerkreises Erdgasfahrzeuge, der aus Autoherstellern, Mineralölfirmen, aber auch Energieversorgern besteht und den Erdgasverbrauch massiv fördert. Uwe Schwager spürt dies jede Woche direkt vor Ort. „Regelmäßig kommt jemand, der rund um die Erdgastankanlage feigt. Die wird außerdem rund um die Uhr mit Licht angestrahlt und erst letzte Woche kam jemand, der das Ganze auch noch streichen wollte“, lautet die Kurzbeschreibung der eher kleineren Auffälligkeit-

ten. Zudem haben die Stadtwerke Delmenhorst erst vor wenigen Wochen eine zweite Erdgastankstelle, die nur zwei Kilometer von Schwagers Esso-Station entfernt ist, in Betrieb gesetzt. „Aber das Erdgas ist dort 2 Cent pro Liter teurer. Da fährt zurzeit wohl keiner hin“, schmunzelt er. Sein Fazit: „Für die Fachleute der Tankstellenszene drängt sich der Eindruck auf, dass die lokalen und regionalen Energieversorger mit massiven Vergünstigungen und Subventionen Kunden in den Erdgasautomarkt locken wollen, auf dem zurzeit mit aller Macht Tankstellen-Kapazitäten installiert werden.“ Die nutzt man zurzeit zwar noch nicht, sollen aber einfach vorhanden sein, wenn irgendwann ausreichend Kunden Erdgasfahrzeuge kaufen werden. So versuchen sich viele Versorger im Erdgasfahrzeug-Verkauf – mit beschränktem Erfolg trotz hoher Subventionen. Einen bis zu 2500 Euro hohen Zuschuss gewähren viele beim Neukauf, andere geben Tankguthaben, die den Kunden zum Erdgasautokauf verlocken sollen. „Die EWE bezuschusst die Ausrüstung mit bis zu 60 %, maximal 2500 Euro. Diese wahnsinnighohen Subventionen, die da auf Betreiberseite anfallen, machen für mich zurzeit keinen Sinn“, kommentiert Schwager. „Alle technischen Voraussetzungen sprechen für Autogas als zukünftigen Kraftstoff.“ Da sei er sich ganz sicher, zumal die mittelständische Flüssiggaswirtschaft stark in den Ausbau des Autogas-Tankstellennetzes investiert.

Zurzeit sei das Tankstellennetz auf die Zahl von fast 700 angewachsen. Aber, da sei er sich ebenso sicher: „Das ist noch nicht das Ende der Fahnenstange. Und wenn die Steuerbegünstigung auch für Flüssiggas bis 2020 verlängert wird, dann wird Autogas boomen ohne Ende.“



Thomas Werner ist als Fahrer der „Frischkiste“ eines Bioland-Betriebes mit der Erdgastechnik seines Fiat Ducato sehr zufrieden. Das Equipment stammt vom regionalen Energieversorger EWE.



Marek Gozdzia bezieht das Öfteren das Autogas auch mal aus Polen. Er kann seit Juni 2004 zwischen Benzin und Autogas umschalten.



Der neue Kleinbus ist wendiger, kürzer und schmaler als die bisher verwendeten Busse und eignet sich damit hervorragend für die schmalen Straßen und Gassen der Wiener Innenstadt. Angetrieben wird der klimatisierte Bus mit Flüssiggas. Er verfügt über einen VW-Motor, der 235 PS leistet. Geschaltet wird über ein 6-Gang Tiptronic-Automatikgetriebe.

Umgebauter Spezialtransporter in der Bewährungsprobe

Neue Flüssiggasbusse für die Gassen in Wien

Mit ihrer fast 500 Busse umfassenden Flotte setzen die Wiener Stadtwerke seit Jahrzehnten beim öffentlichen Nahverkehr auf Flüssiggas. Um das Angebot weiter zu vervollständigen, integriert die ÖPNV-Tochter „Wiener Linien“ jetzt zusätzlich zwölf kleine Spezialbusse in ihr Netz. Die neuen Fahrzeuge sind kleiner, wendiger und vor allem schmaler als die bisherigen. Somit kommen diese eigens für Wien gebauten Flüssiggas-Fahrzeuge schneller durch die kleinen Gassen und besitzen hervorragende Abgaswerte, wie Mediensprecher Johann Ehrenguber betont.

Bevor alle geordneten Busse bald im Linienverkehr eingesetzt werden, kurvt ein erster Prototyp in den ersten Wochen des neuen Jahres auf der Linie 3A, um Wendigkeit und Umwelteigenschaften zu testen. Der kleine rote Citybus – Fahrzeugtype KB 235 – ist ein Niederflurfahrzeug mit 17

Sitz- und 10 Stehplätzen, einem Rollstuhlfahrerplatz und besitzt auf den ersten Blick starke Ähnlichkeit mit einem konventionellen VW-Transporter. Wie gesagt – auf den ersten Blick. Der zweite verrät: Es ist ein VW-Transporter – aber mit speziellem Aufbau und Umbau vom burgenlän-

dischen Hersteller Kutsenits. Der Bus verfügt über einen VW-Motor für den Autogas-Bereich, 235 PS, ein 6-Gang-Tiptronic-Automatikgetriebe und kostet rund 100 000 Euro.

Die Spezialanfertigung hat aber noch andere fahrgastfreundliche Eigenschaften,

wie Johann Ehrenguber vom ÖPNV-Unternehmen „Wiener Linien“ erläutert. Zum leichteren Ein- und Aussteigen auf der rechten Fahrzeugseite kann der Bus abgesenkt werden. Damit bietet der 100-prozentige Niederflurbus allen Fahrgästen ein barrierefreies Ein- und Aussteigen. Ältere Menschen, Eltern mit Kinderwagen und alle Fahrgäste, die in ihrer Mobilität eingeschränkt sind, können den Niederflurkomfort – ohne auch nur eine einzige Stufe im Bus überwinden zu müssen – genießen. Speziell für Rollstuhlfahrer gibt es die Behindertenrampe, die vom Bus-Lenker bei Bedarf herausgeklappt werden kann. Der Fahrgastraum ist klimatisiert und farbenfroher gestaltet als bei den bisherigen Midibussen, die weiterhin im Einsatz sind. Großer Wert wird



Das gut ausgebaute Haltestellennetz in Wien wird durch die barrierefreien neuen Busse noch attraktiver.

bei den Wiener Linien seit Jahren auf die Umweltfreundlichkeit der Fahrzeuge gelegt. „Wir fahren schon seit 1963 mit Flüssiggas“, verweist Ehrengruber auf die traditionelle Verbundenheit mit dem Alternativkraftstoff.

Diese Bindung war zunächst mit dem Schicksal des Diesel verknüpft, denn im besagten Jahr wurden entsprechende Motoren noch mit einem Flüssiggas-/Dieselgemisch betrieben. Von 1963 bis 1977 waren fast 300 Fahrzeuge für diesen Zweistoffbetrieb gerüstet. Neuere Busse fuhren aber schon mit speziellen Gas-Otto-Motoren, die auf reiner Flüssiggasbasis arbeiteten.

Eine andere besondere Bauart, die für die beengten Verhältnisse der Wiener Innenstadt entwickelt wurde, waren die kleinen „City-Busse“, die von 1977 bis 1995 in Betrieb waren und ab 1992 von den „Midi-Bussen“ abgelöst wurden, die wiederum in den kommenden Wochen teilweise durch die roten Citybusse ersetzt werden. „Die Karosserie ist eben das Besondere des neuen Spezialfahrzeuges. Sie wurde nach hinten verlängert.“ Ansonsten sei der Bus technisch gesehen mit dem handelsüblichen VW-Transporter identisch.

Flüssiggas-ÖPNV noch die große Ausnahme

Durch die höhere Wendigkeit kommen die kleinen Busse schneller durch die Gassen. Das spare Zeit und erhöhe den Komfort, betont Ehrengruber. „Zudem geht die Lebensdauer

eines Busses nach spätestens zwölf Jahren sowieso zu Ende. Wir müssen also ohnehin austauschen.“ Insgesamt sei die Kosten-Nutzen-Relation der neuen Busse noch besser und durch den Betrieb mit Autogas werden Umwelt und Menschen geschont.

Für das öffentliche Nahverkehrswesen in Österreich und Deutschland bleibt die Flüssiggas-Nutzung eine Besonderheit. „Wien ist, was diese beiden Länder angeht, leider noch die große Ausnahme“, so Ehrengruber. Solange die Umweltwerte und Kosten stimmen, solle sich daran aber nichts ändern, zudem habe man in Wien eine historisch gewachsene Flüssiggas-Infrastruktur aufgebaut, auf der in Zukunft aufgebaut werden soll. Die Zahlen sprechen da für sich: Der Verbrauch der gesamten Flüssiggasflotte lag 1993 bei 25,8 Mio. Litern. Durch die Nutzung des Alternativkraftstoffes konnten mehrere tausend Tonnen an Kohlendioxid eingespart werden. Weitere Großstädte, beispielsweise Kopenhagen, Paris und Utrecht, sind daher dem Beispiel von Wien gefolgt und haben die Busflotten des ÖPNV auf Autogas ebenfalls umgestellt.

Heute versorgen die Wiener Linien mit 495 Flüssiggasbussen, 32 Straßenbahn- und 5 U-Bahnlinien 1,6 Mio. Wiener mit einem bestens ausgebauten Nahverkehrsnetz. Wie gut dies angenommen wird, verrät ein Blick in die Statistik von 1993. Mehr als 108,4 Mio. Gäste nahmen Transportdienstleistungen in Anspruch. Das sind 34% aller Verkehrsteilnehmer, die in Wien auf ein Beförderungsmittel angewiesen sind. Etwas davor liegen in der Statistik die PKW-Fahrer und -beifahrer mit 35%. Immerhin 27% der Wiener wählen noch das älteste Verkehrsmittel der Welt – die eigenen zwei Füße.

Weiterer Hersteller setzt auf Autogas

Daewoo kündigt Umrüstooption für vier Modelle an

Nach dem Autogas-Engagement von Subaru und Lada im deutschen Markt setzt nun auch der südkoreanische Hersteller Daewoo auf Autogas. Der zum Detroit General Motors-Konzern mehrheitlich gehörende Produzent will noch in diesem Jahr Umrüstungen ab Auslieferungslager anbieten. Die Offerte soll auf bestimmte Typen beschränkt bleiben. Die entsprechende Umrüstung ist zunächst nur für den 1,6-Liter-Benzinmotor vorgesehen, der im Lacetti, Nubira, Nubira Kombi und Rezzo eingesetzt werden soll.

Nach dem rund 2300 Euro teuren Einbau – einschließlich TÜV-Abnahme – wird das Triebwerk sowohl im Gas- als auch im Benzinbetrieb laufen können. Die von der Daewoo Automobile (Deutschland) GmbH und jedem Vertragshändler ausgestellte Fahrzeuggarantie wird das nicht berühren. Sie bleibt unabhängig vom Umbau bestehen.

Da man noch in der Planungsphase sei, stehe ein Hersteller noch nicht fest, sagte Uwe Rowold, zuständig für Public Relations und technische Redaktion bei der Daewoo Automobile



Der Nubira ist bald auch auf Autogas umrüstbar.



Der Rezzo ist ebenso mit von der Autogas-Partie.

(Deutschland) GmbH in Bremen. Die Entscheidung sei erst Ende November öffentlich gemacht worden und Mitte Dezember auf einer Road-Show für neue Modelle Journalisten detaillierter präsentiert worden. Bis allerdings konkrete Verträge mit Werkstätten bzw. die Hersteller der Einbau-Kits feststehen werden, müssten sich Interessierte noch etwas gedulden. „In jedem Fall wollen wir aber hier uns positionieren in der Reihe der Anbieter, die ähnliche Autogas-Angebote machen und noch machen werden“, erläuterte Rowold die Hintergründe.

Kunden forderten Autogas

Daewoo Automobile Deutschland habe sich zu diesem Schritt entschieden, weil kein Diesel-Fahrzeugtyp im Programm sei und deshalb eine Alternative hierzu angeboten werden sollte. Der wichtigste Punkt sei jedoch ein anderer: „Klare Wünsche der Kunden sind an uns über die Händler herangetragen worden“, so Rowold. Auf der anderen Seite sei ein ähnlich gelagertes Angebot zur Umrüstung auf Erdgas nicht geplant. „Wir können nur mit Autogas dieses günstige Angebot machen.“ Eine Aufrüstung auf Erdgas sei einfach viel zu teuer, erklärte er telefonisch aus dem kroatischen Dubrovnik.

Nach der Umrüstung sei – gerade bei diesem günstigen Umrüstungspreis – eine Amortisierung der Kosten schon in zwei Jahren möglich. In die Daewoo-Ankündigung, verstärkt auf Autogas zu setzen, fällt die Umstrukturierung und Namensänderung des Unternehmens. So wird der Name Daewoo bald der Vergangenheit angehören. Die Konzernmutter General Motors will das Unternehmen in Chevrolet umtaufen. Erste Anzeichen einer Übergangsphase kann in jedem Fall jeder erahnen, der im Internet die World-Wide-Web-Seiten des Autobauers besucht. Unter www.daewoo-automobile.de stehen Daewoo GM links und Chevrolet auf der rechten Seite einträchtig nebeneinan-



Der Lancetti erhielt sein Äußeres vom italienischen Stardesigner Giugiaro.

der. Auch über diese Übergangssituation macht Uwe Rowold auf den Roadshows, die er im In- und Ausland durchführt, aufmerksam.

Das Fundament für einen weiteren Ausbau des Autogas-Engagements ist in jedem Fall gelegt, betont der PR-Chef. Denn in Deutschland gibt es derzeit rund 700 Tankstellen mit Autogas-Zapfsäulen. Der Kraftstoff ist bis 2009 steuerlich begünstigt und kostet hier derzeit rund 54 Cent pro Liter im Durchschnitt.



Vom GM Hauptquartier in Zürich werden wichtige Entscheidungen getroffen.