5 JAHRE CCI-STUDIE

CCI 2019

Connected Car Innovation Studie

(Summary)

Powered by CISCO

CCI 2019

Connected Car Innovation
Studie

Liebe Leserin, lieber Leser!

Der Connected-Car-Innovation-Index (CCI) feiert Jubiläum! Bereits zum fünften Mal haben die Fachzeitschrift *carIT* und das Center of Automotive Management unter der Leitung von Prof. Stefan Bratzel die Studie erstellt, die die aktuellen Entwicklungen in der Autoindustrie und darüber hinaus in Sachen digitaler Technologien und Geschäftsmodelle aufzeigt. Die vergangenen fünf Jahre waren geprägt von einem beispiellosen Siegeszug technologischer Neuerungen im Fahrzeug, um das Fahrzeug herum sowie bei neuen Mobilitätsdiensten. Nie zuvor in der Geschichte wurde eine ganze Industrie durch technologischen Fortschritt so dermaßen auf den Kopf gestellt wie in der zurückliegenden Dekade. Kaum ein Autohersteller auf dem Globus kann es sich mehr leisten, auf ein breitgefächertes Portfolio in Sachen Vernetzung, Infotainment und Fahrerassistenz zu verzichten. Viele haben zudem den Weg vom reinen Fertigungsunternehmen in Richtung Mobilitätsanbieter eingeschlagen und treffen auf neuen Märkten nun auf die neue Konkurrenz aus der Digitalwelt.

Erstmals in der Geschichte des CCI-Index gab es einen Führungswechsel im Ranking: Daimler ist dieses Jahr vor dem Volkswagen-Konzern der innovativste Connected-Car-Player, dahinter folgt BMW. Die deutschen Autobauer sind also weiterhin Spitze in Sachen fahrzeugtechnologischer Innovation. Doch Zeit sich auszuruhen bleibt keine. Hersteller aus Asien und dort vor allem aus China legen ein atemberaubendes Innovationstempo hin. Bei Mobility Services schicken sich Big-Data-Player wie Uber oder Didi Chuxing an, das aufkommende Ökosystem unter sich aufzuteilen.

Liebe Leser, neben den Entwicklungen bei alternativen Antrieben sind die Dynamiken in den Bereichen Connected Car, autonomes Fahren und Shared Economy die absoluten Treiber einer sich im Wandel befindlichen Branche und nicht zuletzt auch für die Welt, in der wir morgen leben werden. Mit dieser exklusiven Summary des CCI-Index 2019 halten Sie den Statusbericht in den Händen, der Ihnen aktuelle Daten, wichtige Fachinformationen und vertiefende Hintergründe zur Future Mobility für Ihr Business liefert. Ich wünsche Ihnen viel Spaß beim Lesen!

Ihr Roland Kunz

Roland Kunz
Client Executive & Head of Automotive

Cisco Systems GmbH
City Plaza
Rotebühlplatz 21-25
70178 Stuttgart

E-Mail: rkunz@cisco.com
Telefon: +49 711 2391 1330

Weitere Informationen zur Studie
und zu den Webinaren:

www.cci.car-it.com

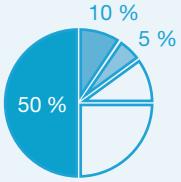
CCI – Systematik OEMs

Fahrzeugtechnische Innovationen (65 %)

Innovationsstärke
Anzahl und Qualität der Neuerungen — 50 %

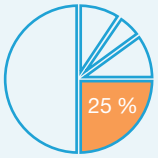
Weltneuheiten
Innovationsstärke — 10 %

Trend
Veränderung zum Vorjahr — 5 %



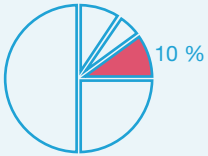
Mobilitätsdienstleistungen (25 %)

Anzahl und Qualität der Services



Marktstärke (10 %)

Pkw-Absatz weltweit



CCI – Systematik der Länder

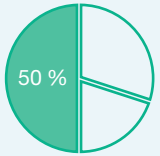
CC-Innovationsstärke der globalen Automobilhersteller des Landes (50 %)

Innovationsstärke CC-Fahrzeugtechnik

Innovationsstärke CC-Weltneuheiten Fahrzeugtechnik

Stärke CC-Services und Mobilitätsdienstleistungen

Marktmacht (verkaufte Pkw der OEMs des Landes)



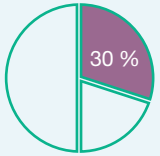
Marktgröße & digitale Stärke des Landes (30 %)

Pkw-Neuwagenabsatz im Land

Abonnenten mobiles Internet

Netzabdeckung nach Bevölkerung 5G

Anteil Verbindungen mobiles Internet 4G

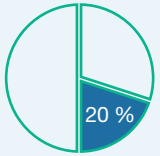


Big-Data-Player (20 %)

Umsatz Mobilfunkunternehmen

Website Traffic Rank

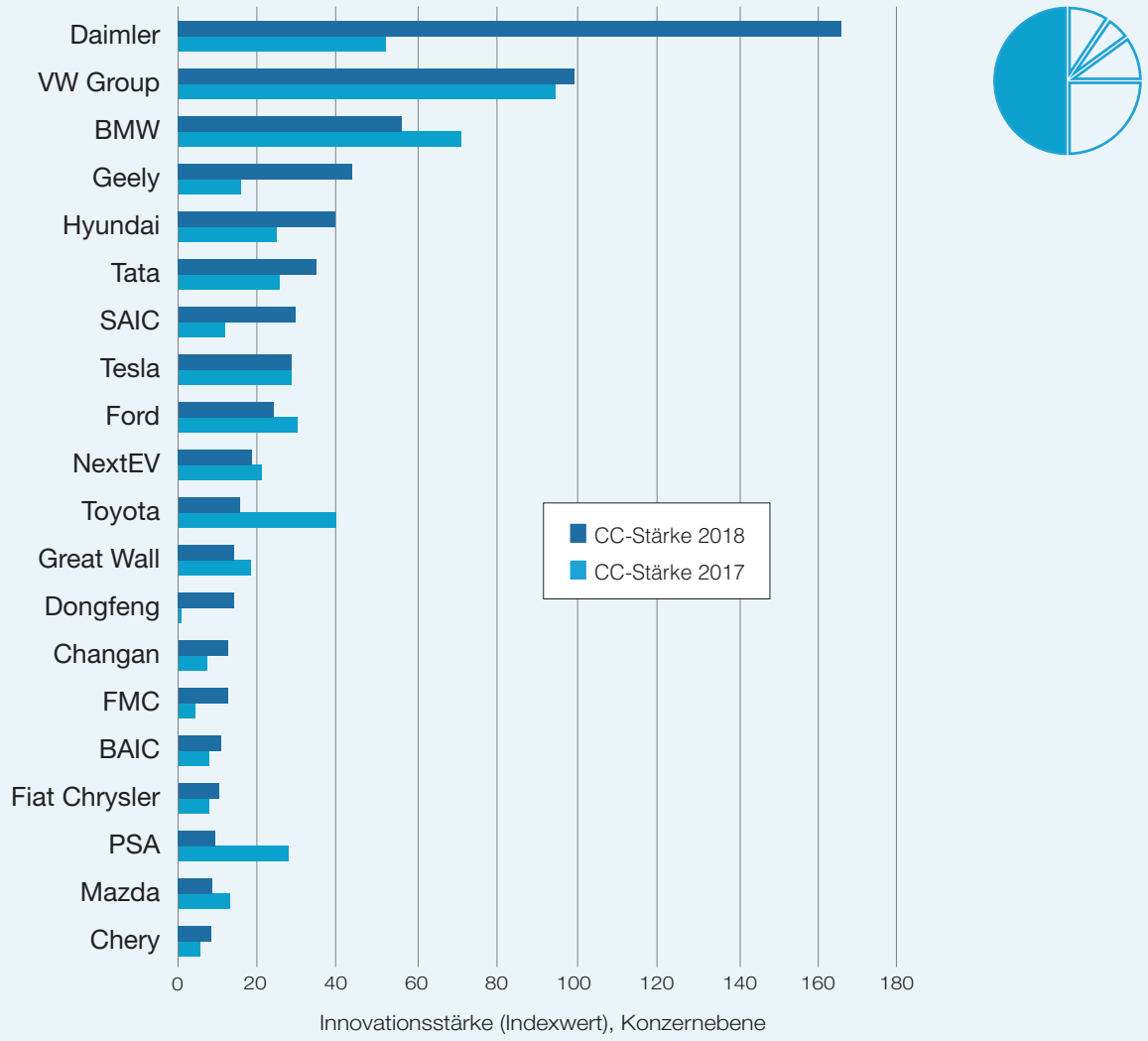
Global Mobile Phone Brands, Shipments



Systematik – Connected-Car-Innovation-Studie 2019

Der Connected-Car-Innovation-Index (CCI) ist eine jährlich durchgeführte Studie, die die Leistungs- und Innovationsstärke von 30 globalen Automobilherstellern (Connected-Car-Index) und der wichtigsten Automobilländer (Länder-Index) in den Bereichen vernetztes Fahrzeug und Mobilitätsdienstleistungen anhand verschiedener Indikatoren empirisch erhebt und vergleichend darstellt. Basis ist die Innovationsdatenbank des Centers of Automotive Management (CAM). Besonders im Fokus stehen fahrzeugtechnische Innovationstypen, die in Bezug zur Vernetzung des Fahrzeugs mit seiner Umwelt oder seinen Insassen stehen. Daneben fließen die Marktstärke der OEMs sowie relevante Dienstleistungs-Innovationen mit ein. Die CCI-Stärke der Länder im Bereich Connected Car (CC) wird aus den Faktorengruppen der leistungs- und innovationsstärksten Autohersteller des jeweiligen Landes, der Marktgröße und digitalen Stärke sowie der Bedeutung von Big-Data-Playern in den Bereichen Consumer Electronics, Internet und Mobilfunk in den Ländern ermittelt.

Innovationsstärke Fahrzeugtechnik



Anmerkung: Tata-Konzern mit den Marken Jaguar, Land Rover, Tata. Geely inkl. Geely Automobile Holdings und Volvo Car Group

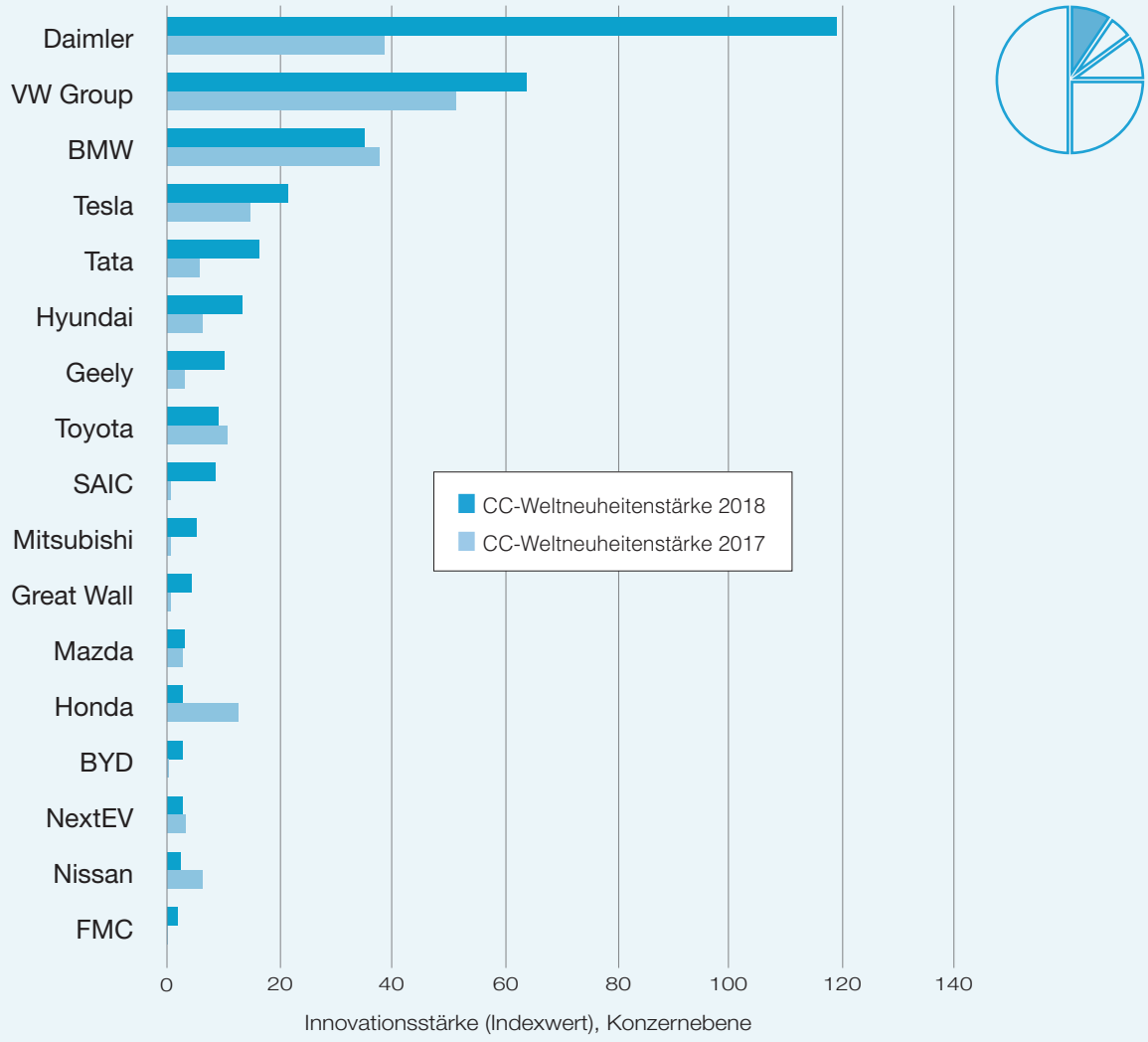
Quelle: CAM

Volkswagen verliert Spitzenplatz

In den nunmehr fünf Jahren des Connected-Car-Innovation-Index lagen die fahrzeugtechnischen Innovationen der 30 größten Automobilhersteller auf einem konstant hohen Niveau. Im Vergleich zu allen anderen Innovationen hatten sie stets einen Anteil von über 50 Prozent – das zeigt den enormen Stellenwert, den Lösungen aus den Bereichen Telematik, Sicherheitssysteme und Bedien- und Anzeigenkonzepte mittlerweile innehaben. Zehn Jahre zuvor lag ihr Anteil nur bei 29 Prozent. Im Erhebungszeitraum 2018 konnten 649 Connected-Car-Innovationen gezählt werden. Interessant: Die Anzahl konnte nur dank der hinzukommenden chinesischen Hersteller erreicht werden – ohne sie läge die Zahl der CC-Innovationen bei 507 (2017: 543). Der leichte Rückgang läuft dabei parallel zu einer allgemeinen Innovationsstagnation bei den OEMs weltweit. Die Phase der Konsolidierung hält also an.

Die größte Überraschung im Ranking tut sich in diesem Jahr ganz vorne auf: Erstmals in der Geschichte des CCI-Index ist der Volkswagen-Konzern nicht mehr innovationsstärkster Autobauer. Trotz minimaler Zugewinne können die Wolfsburger der Innovationskraft von Daimler nichts entgegensetzen. Die Schwaben punkten dank zahlreicher Neuheiten in A- und B-Klasse sowie im GLE. Beispiel: das neue Infotainmentsystem MBUX. BMW findet sich diesmal auf Platz drei wieder. Auf das deutsche Spitzentrio folgen mit größerem Abstand Geely, Hyundai, Tata, Ford und Toyota. Besonders hervorzuheben ist die neue CC-Macht aus dem Reich der Mitte: Unter den 20 innovationsstärksten OEMs sind neun chinesische Unternehmen vertreten – mit Geely, SAIC und NextEV sogar drei unter den Top 10. Ein deutliches Ausrufezeichen aus Fernost. Erschreckend dagegen ist das Abschneiden einiger großer Volumenhersteller: PSA, General Motors und Honda – im Vorjahr allesamt noch unter den Top 10 – fallen weit zurück.

Weltneuheiten



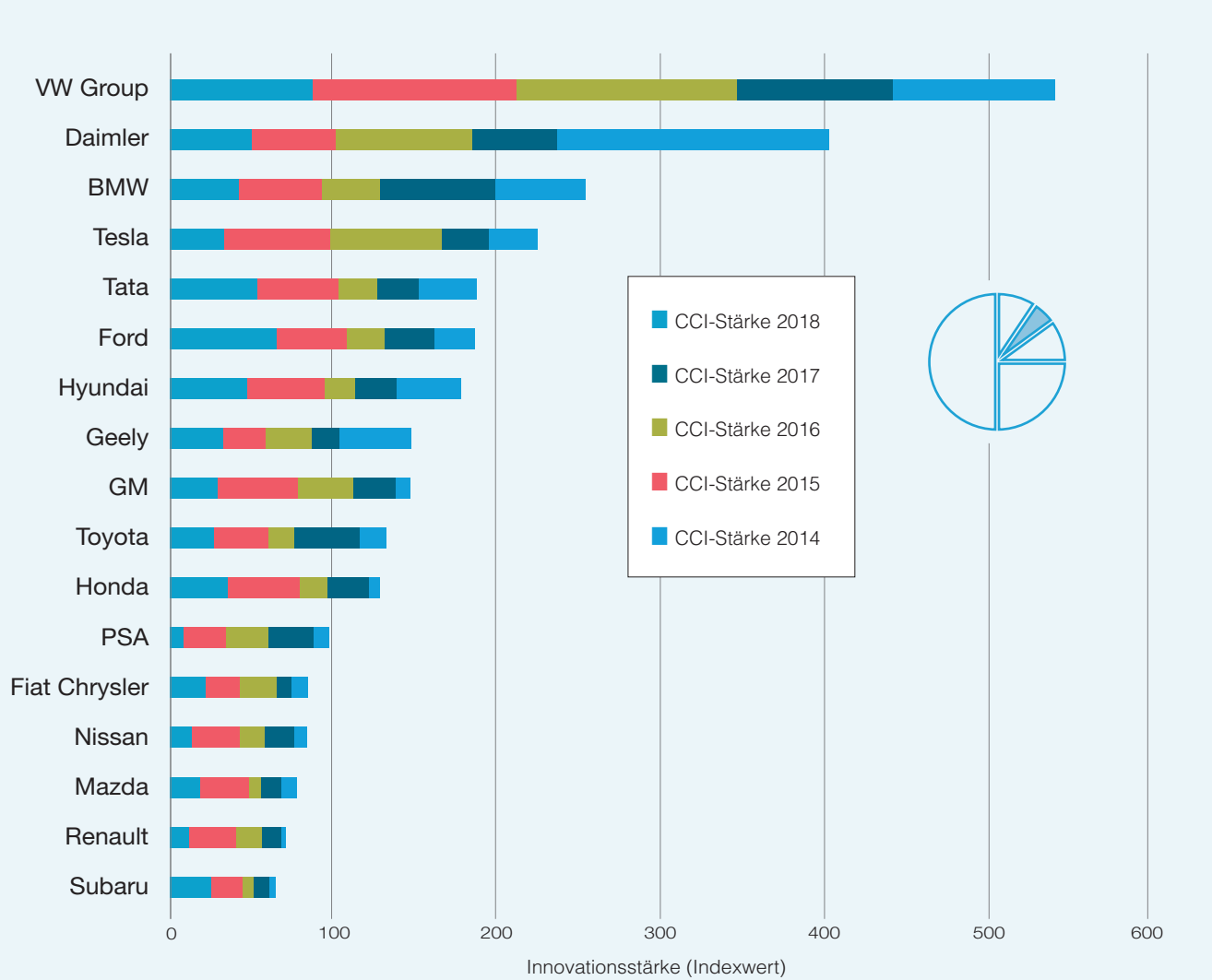
Quelle: CAM

Premieren-Feuerwerk bei Daimler

Im Ranking der Connected-Car-Innovationen werden Neuheiten besonders stark gewichtet, die bis dato noch in keiner anderen Baureihe oder bei keinem anderen Hersteller vorgekommen sind. Die Zahl der weltneuen Innovationen ist im Erhebungszeitraum 2018 im Vergleich zum schwachen Vorjahr wieder gestiegen. Die Innovationskraft kann hier wie schon in den Vorjahren bei den deutschen OEMs verortet werden. Daimler, Volkswagen und BMW haben im Jahr 2018 zusammen rund 30 Milliarden Euro in Forschung und Entwicklung investiert, ein großer Teil davon fließt in den Bereich vernetzte Fahrzeugtechnik. In der zweiten Reihe der Weltneuheiten folgen mit Ausnahme Teslas ausschließlich asiatische Hersteller. Vor allem OEMs aus China drängen immer stärker in den Markt für Telematik, smarte Bedienkonzepte und autonomes Fahren. Wie schon im Vorjahr konstatiert, müssen momentan alle Hersteller die CC-Innovationen zunächst einmal auf die Straße bringen, ehe Weltneues entwickelt wird. Ein Hersteller bildet dabei die Ausnahme.

Denn wie schon im Gesamtranking hat Daimler Volkswagen auch bei den Weltneuheiten deutlich hinter sich gelassen. Die Schwaben generieren dieses Jahr eine doppelt so hohe Weltneuheitenstärke wie der zweitplatzierte Konzern aus Wolfsburg. Fast 30 Technologiepremieren aus den Bereichen Fahrerassistenz und Bedienkonzepte gehen auf das Konto von Daimler – dank der neuen Modellversionen von A- und B-Klasse. BMW ist bei den Weltneuheiten wie auch insgesamt schwächer in Sachen Innovationsstärke. Während der neue 5er 2017 noch zahlreiche Neuheiten zu bieten hatte, liefert der neue 3er im aktuellen Erhebungszeitraum deutlich weniger Innovationen, viele davon nur in Vorserie. Trotz ihrer neuerlichen Dominanz im Ranking bewegen sich die asiatischen Hersteller bei den weltneuen Innovationen auf sehr niedrigem Niveau.

Fünf-Jahres-Vergleich (Fahrzeugtechnik)



Anmerkung: Ohne chinesische OEMs außer Geely, da diese nur die letzten drei Jahre betrachtet wurden

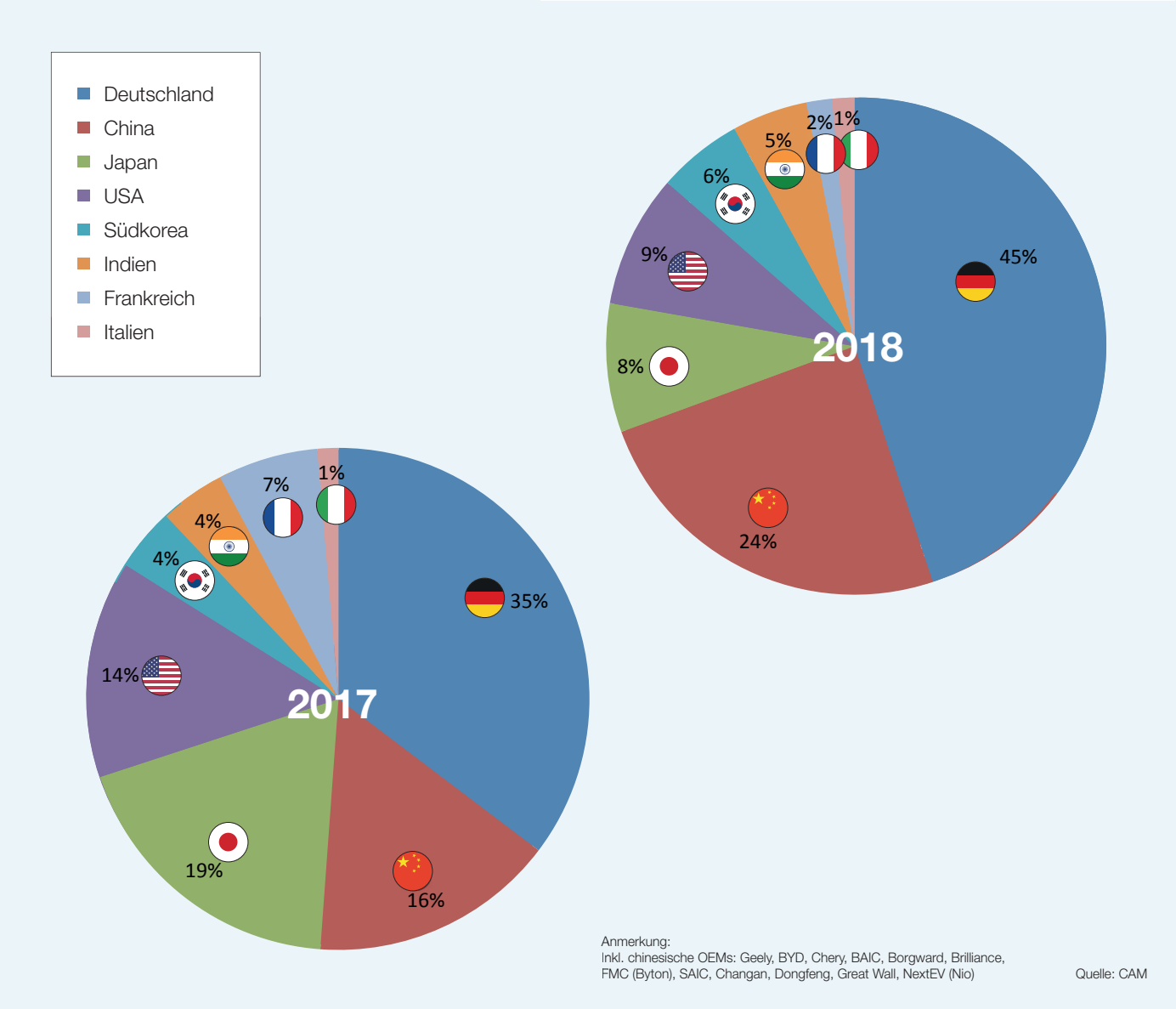
Quelle: CAM

Die neue Auto-DNA

Das Innovationsportfolio der globalen Automobilindustrie wird seit gut zehn Jahren vor allem von Neuerungen aus dem Bereich Telematik, Infotainment und Fahrerassistenz geprägt. Seit dem Jahr 2014 stammt mehr als jede zweite Innovation aus dem Connected-Car-Sektor. Mit der ersten Ausgabe des Connected-Car-Innovation-Index 2015 ist dieser Anteil konstant geblieben. Motoren dieser Entwicklung waren und sind die deutschen Autohersteller um Volkswagen, Daimler und BMW. Aber auch ein Branchenneuling wie Tesla hat dazu beigetragen, die Innovationsdynamik im CC-Bereich noch einmal zu verstärken.

Trotz des Verlustes des Spitzenplatzes in diesem Jahr ist der Volkswagen-Konzern in den vergangenen fünf Jahren in Sachen CC-Fahrzeugtechnik der unumstößliche Primus der Branche. Die Wolfsburger profitieren dabei in erster Linie von der Innovationsstärke der Premium-Tochter Audi. Die Marke Volkswagen befindet sich im CC-Kontext eher auf dem absteigenden Ast. Auf den Plätzen folgen Daimler, BMW und Tesla, die trotz Schwankungen in einzelnen Jahren zu den Topperformern im Connected-Car-Bereich gehören. Dank eines hervorragenden Jahres 2018 kann Daimler in der kumulierten Fünf-Jahres-Wertung fast zu Volkwagen aufschließen. Der Bereich der Medium Performer wird von asiatischen OEMs dominiert, mit Ford und GM finden sich hier auch zwei US-amerikanische Autobauer. Doch die beiden alten Volumenhersteller scheinen über die Jahre immer weniger in CC-Innovationen zu investieren. Ähnliches gilt für die großen OEMs PSA, Fiat Chrysler oder Renault-Nissan, die sowohl im Langzeitvergleich als auch aktuell allesamt nur noch im Bereich der Low Performer einzuordnen sind. Die innovationsfreudigeren chinesischen Hersteller werden erst seit drei Jahren im CCI-Index erfasst und tauchen daher in diesem Ranking noch nicht auf.

CC-Innovationsstärke nach Ländern

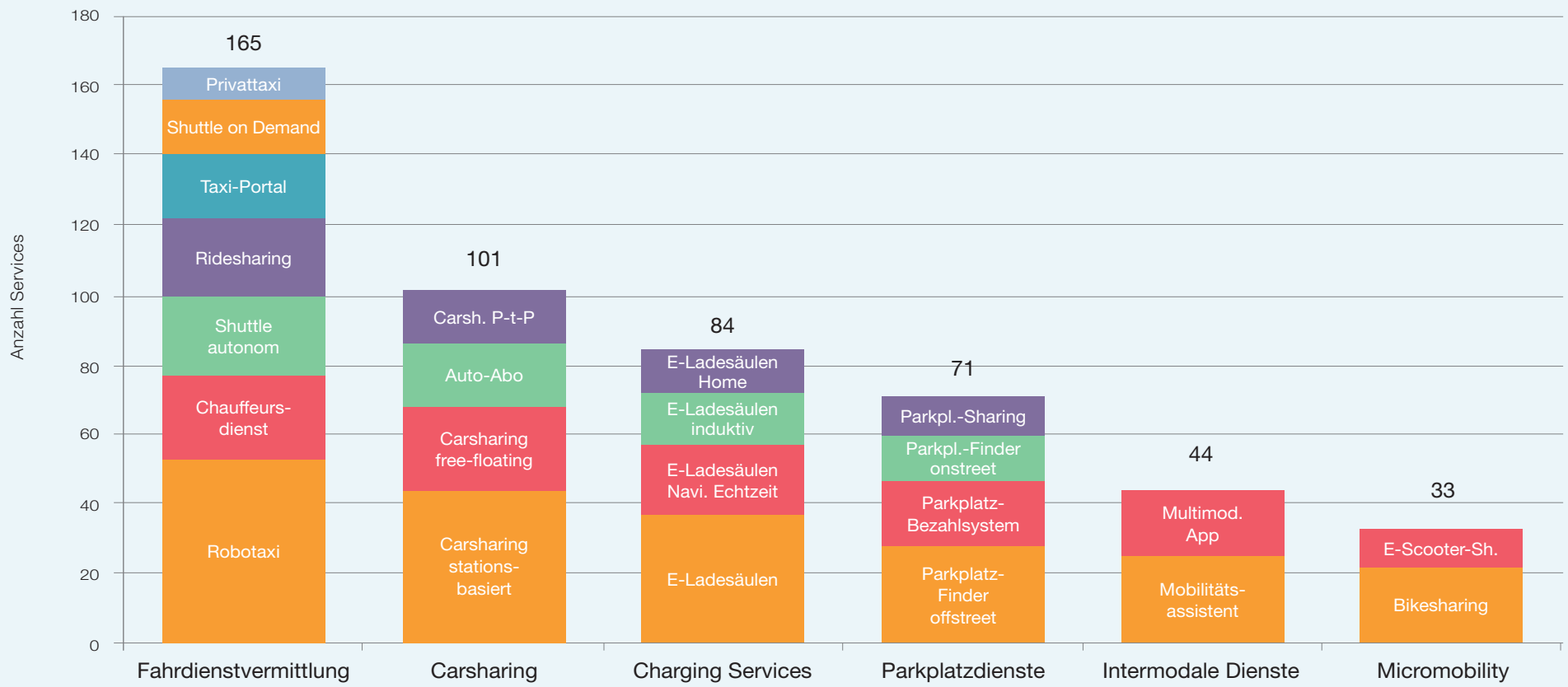


Neue Kräfte aus Fernost

Die Wucht, mit der asiatische und vor allem chinesische Autohersteller in die Welt der CC-Innovationen vordringen, ist ohne Zweifel enorm. Blickt man auf die Länderverteilung, kann zwar Deutschland mit einem Indexwert von 320 (2017: 218) seine dominante Rolle weiter ausbauen (+47 Prozent). Dazu trägt vor allem Daimler bei: Die Schwaben legen um erstaunliche 216 Prozent zu. Die stärksten Zugewinne auf Länderebene können jedoch China und Südkorea verzeichnen: Das Reich der Mitte steigert sich um beachtenswerte 79 Prozent auf 175 Indexpunkte (2017: 98) und damit auf einen Anteil von 24 Prozent. Das liegt unter anderem an den Zuwächsen der Volvo-Mutter Geely (+169 Prozent) und dem größten chinesischen Autobauer SAIC (+141 Prozent). Südkorea legt dank des dort beheimateten Konzerns Hyundai-Kia um 59 Prozent Innovationsstärke zu und kann mit einem Indexwert von 40 (2017: 25) seine Rolle international minimal verbessern. Gleiches gilt für das dritte asiatische Land, Indien, das auf 35 Punkte (2017: 26; +35 Prozent) kommt.

Zu den Verlierern in der Nationenwertung muss man diesmal ganz eindeutig drei traditionelle Autoländer zählen, deren OEMs anscheinend keinen besonderen Fokus mehr auf Innovationen aus dem Connected-Car-Bereich legen. Das Hochtechnologieland Japan büßt fast die Hälfte seiner Innovationsstärke ein und kommt nur noch auf 60 Indexpunkte (2017: 116). Vor allem Toyota kann sein gutes Vorjahresergebnis nicht bestätigen. Auch die einstige Vorreiternation bei technologischer Innovation, die USA, setzen ihren Abwärtskurs fort und erreichen 2018 lediglich einen Wert von 62 Indexpunkten (2017: 86). Starke Verluste muss auch Frankreich verkraften – die immer schwächer werdende CC-Performance von PSA und Renault verschafft der Grand Nation noch magere zwölf Indexpunkte (2017: 40). Italien bleibt trotz leichter Erholung unter ferner liefen.

Anzahl aktueller Mobilitätsdienstleistungen

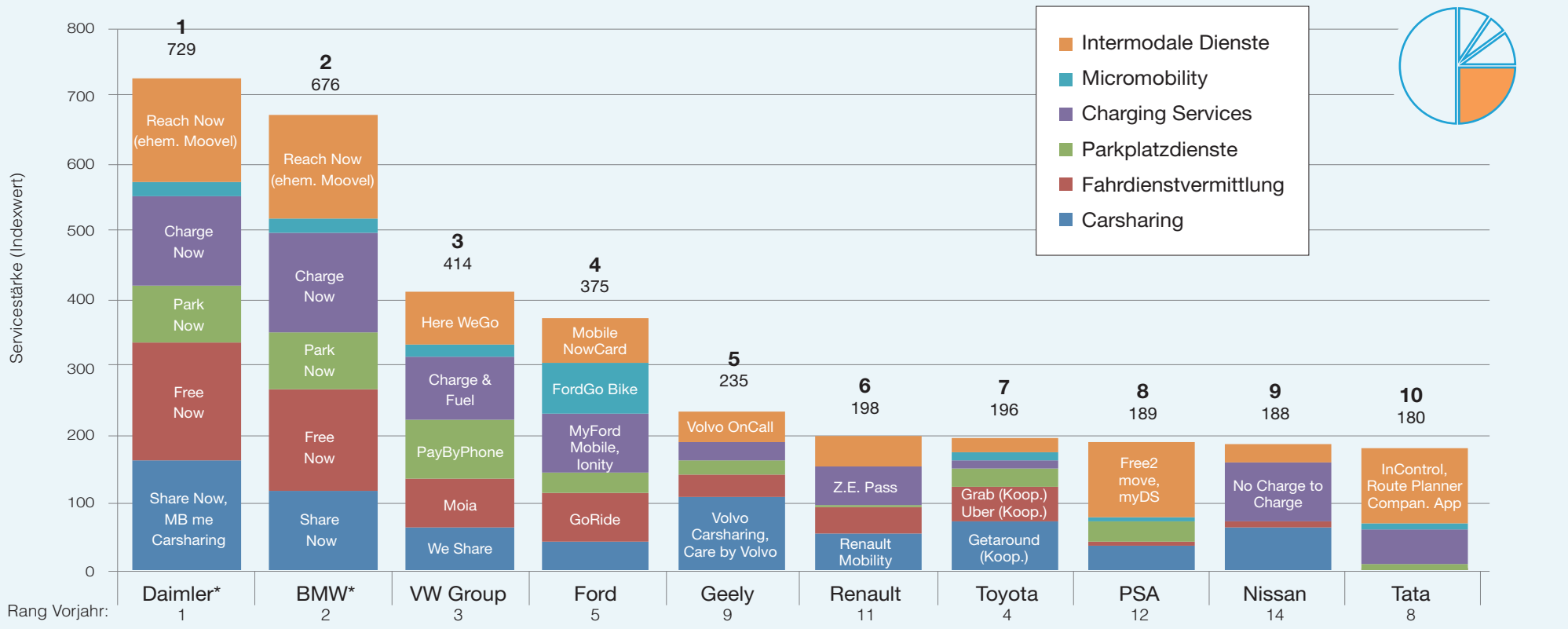


Anm.: Nur relevante Konzerne und Services, inkl. Services mit Bewertung 0, inkl. Services aller Marken eines Konzerns (n = 498). Stand Datenbasis: April 2019

Quelle: CAM

Neben fahrzeugtechnischen Innovationen nehmen neue Mobilitätsdienstleistungen einen immer größeren Stellenwert im Innovationsportfolio der Autohersteller ein – und nicht nur dort. Im Mobilitätsökosystem reden vor allem Plattformanbieter wie Uber ein bestimmendes Wort mit. Untersucht wurden insgesamt rund 500 einzelne Services der knapp 40 Konzerne, die sich auf sechs Haupttypen verteilen. Diese werden in zwei bis sieben Servicetypen unterteilt. Die weitaus meisten Services stammen aus dem Bereich der Fahrdienstvermittlung – hier wurden 165 aktuelle Angebote identifiziert. In größerem Abstand folgen diverse Carsharing-Angebote, dann relativ dichtauf die Charging- und die Parkplatzdienste. Unter allen Servicetypen wurden rein quantitativ am meisten Robotaxi-Services identifiziert. Hierbei ist aber zu beachten, dass es sich dabei bislang ausschließlich um Pilotprojekte handelt, die in einzelnen Städten, Stadtteilen oder abgeschlossenen Bereichen wie Messe- und Firmengeländen angeboten werden. Ein breiterer Einsatz ist von vielen Akteuren geplant, aber bislang nicht erfolgt.

Servicestärke der Top-10-Automobilhersteller

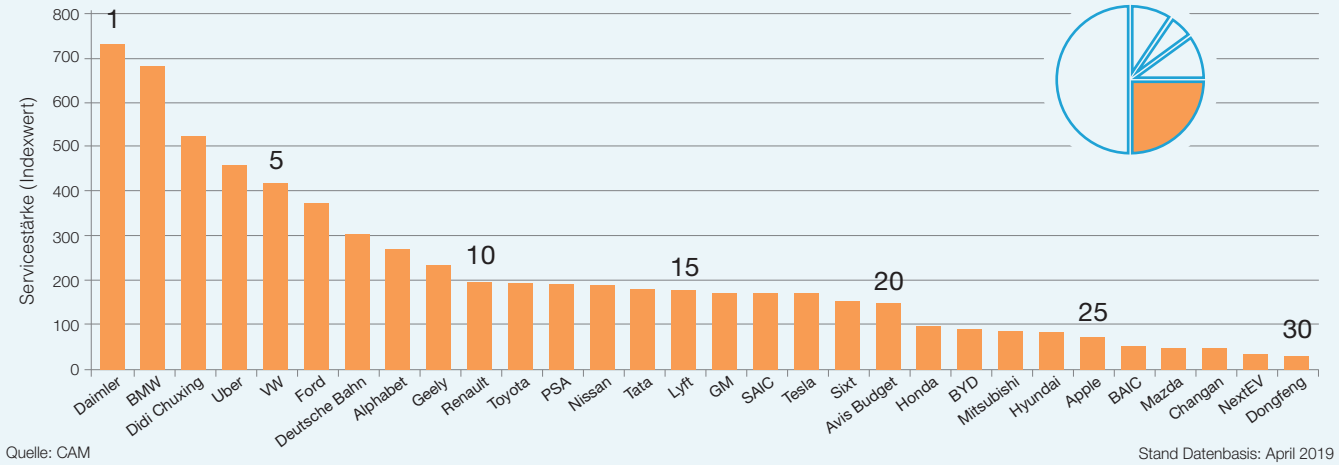


Anm.: *Ausgewählte Services als Beispiele für die genannten Haupttypen. Stand: April 2019

Quelle: CAM

Hinsichtlich der Bewertung einzelner Mobility Services liegen Daimler und BMW klar vorn. Beide Konzerne haben im Jahr 2019 die meisten ihrer Services im Joint Venture YourNow zusammengelegt, daher lassen sich einige Gemeinsamkeiten feststellen. Daimler verfügt mit der Turo-Kooperation über Peer-to-Peer-Carsharing und mit Blacklane über einen Chauffeursdienst. BMW hingegen bietet bereits induktives Laden für seine E-Modelle an. Hinter den beiden Platzhirschen folgt mit deutlichem Abstand der Volkswagen-Konzern, dahinter reiht sich US-Autobauer Ford ein. Den Wolfsburgern nützt vor allem das etwas umfangreichere Carsharing- und Auto-Abo-Angebot, auch wenn die Dienste noch nicht breit verfügbar sind. Etwa gleichauf liegen Renault, Toyota, PSA, Nissan und Tata auf den Plätzen sechs bis zehn. Die OEMs sind meist nicht so breit aufgestellt wie die deutschen, liegen aber bei einzelnen Haupttypen im oberen Bereich: So verfügt PSA mit Free2move über eine umfangreiche intermodale App, und Nissan bietet mit No Charge to Charge seinen Kunden Zugriff auf E-Ladestationen.

Mobilitätsdienstleistungen: Gesamtwertung



Quelle: CAM

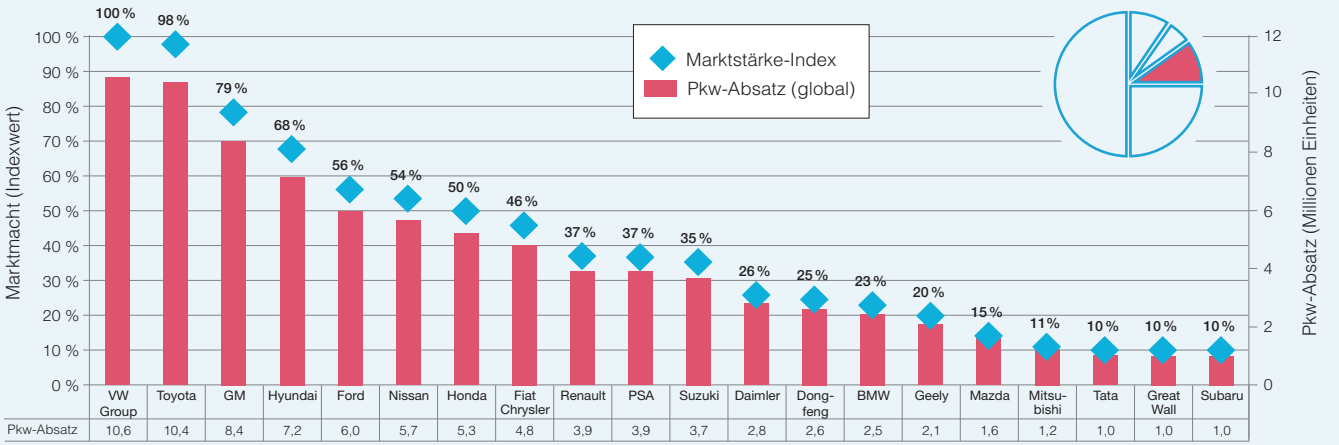
Stand Datenbasis: April 2019

Neue Hierarchien

Erweitert man das Spektrum bei Mobilitätsdienstleistungen um neue Mobilityprovider und Digitalkonzerne, ergibt sich ein interessantes Bild: So reihen sich Didi Chuxing und Uber bereits hinter Daimler und BMW und klar vor Volkswagen und Ford auf Platz drei und vier ein. Vor allem im Brot- und Buttergeschäft der Firmen aus China und den USA, der Fahrdienstvermittlung, können sie die OEMs überflügeln.

Unter den Top 10 finden sich außerdem die Deutsche Bahn mit dem Carsharing-Angebot Flinkster und die Google-Mutter Alphabet, unter anderem mit dem Robotaxi-Dienst Waymo. Die chinesischen Autohersteller haben im Gegensatz zu den CC-Innovationen bei Mobility Services noch einiges an Nachholbedarf.

Marktstärke, Pkw-Absatz (global)



	VW Group	Toyota	GM	Hyundai	Ford	Nissan	Honda	Fiat Chrysler	Renault	PSA	Suzuki	Daimler	Dong-feng	BMW	Geely	Mazda	Mitsu-bishi	Tata	Great Wall	Subaru
Pkw-Absatz	10,6	10,4	8,4	7,2	6,0	5,7	5,3	4,8	3,9	3,9	3,7	2,8	2,6	2,5	2,1	1,6	1,2	1,0	1,0	1,0

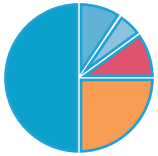
Quelle: CAM; Anmerkung: Tata inkl. Jaguar, Land Rover, Tata. Geely inkl. Geely Automobile Holdings und Volvo Car Group

Erfolg unter Vorbehalt

Ohne Zweifel sind Absatzzahlen heute noch ein enorm wichtiger Indikator, um die Kräfteverhältnisse in der Automobilwelt abzubilden. Doch der Fahrzeugbesitz verliert langsam an Bedeutung und könnte in einer Welt voller geteilter Robotaxis fast ganz verschwinden. Mit dem globalen Pkw-Absatz wird in dieser Studie gezeigt, wie viele Automobile potenziell mit Connected-Car-Technologien und -Services ausgestattet werden könnten.

Die aktuelle Marktstärke der weltweiten Autohersteller verrät, dass Verkaufszahlen alles andere als gleichzusetzen sind mit der digitalen Stärke eines Konzerns. Einzig Volkswagen beweist, dass ein Volumenhersteller viele Fahrzeuge absetzen und gleichzeitig stark bei CC-Technik und Mobilitätsdienstleistungen sein kann.

Gesamtergebnis Connected Car Innovation – Automobilhersteller



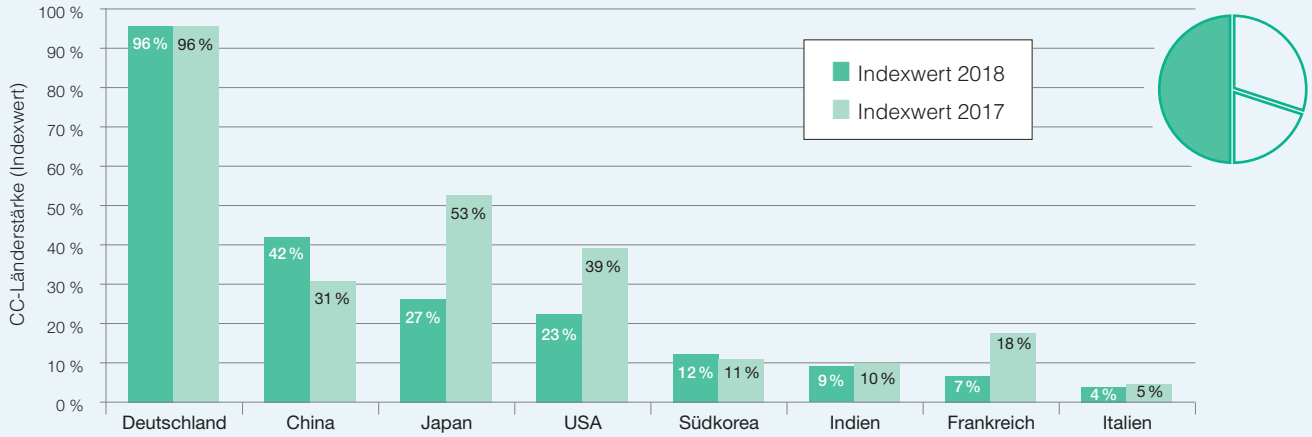
	Fahrzeugtechnische Innovationen (50 %)	Weltneuheiten Innovationsstärke (10 %)	Trend Innovationsstärke (5 %)	CCI Servicestärke (25 %)	Marktmacht (10 %)	Gesamt-bewertung
	CAM-Inno-DB, Index	CAM-Inno-DB, Index	Delta Vorjahr (abs.) Index	CAM-Service-DB, Index	Index	(100% = Top; 0%= Flop)
Daimler	100 %	100 %	100 %	100 %	26 %	93 %
VW	60 %	53 %	20 %	57 %	100 %	60 %
BMW	34 %	29 %	7 %	93 %	23 %	46 %
Ford	15 %	0 %	13 %	51 %	56 %	26 %
Geely	26 %	8 %	38 %	32 %	20 %	26 %
Hyundai	24 %	11 %	28 %	11 %	68 %	24 %
Toyota	10 %	8 %	0 %	27 %	98 %	22 %
Tata	21 %	14 %	24 %	25 %	10 %	20 %
SAIC	18 %	7 %	30 %	24 %	8 %	18 %
Tesla	18 %	18 %	18 %	23 %	2 %	18 %
GM	5 %	0 %	4 %	24 %	79 %	17 %
Nissan	4 %	2 %	10 %	26 %	54 %	15 %
PSA	6 %	0 %	4 %	26 %	37 %	13 %
Renault	1 %	0 %	10 %	27 %	37 %	12 %
Honda	4 %	2 %	4 %	13 %	50 %	11 %
Fiat Chrysler	6 %	0 %	19 %	4 %	46 %	10 %
Dongfeng	9 %	0 %	27 %	4 %	25 %	9 %
Mitsubishi	5 %	4 %	21 %	12 %	11 %	8 %
Suzuki	5 %	0 %	20 %	4 %	35 %	8 %
NextEV	11 %	2 %	16 %	5 %	0 %	8 %
Changan	8 %	0 %	22 %	7 %	8 %	7 %
Great Wall	9 %	3 %	14 %	3 %	10 %	7 %
BYD	5 %	2 %	23 %	12 %	5 %	7 %
Mazda	6 %	2 %	15 %	7 %	15 %	7 %
BAIC	7 %	0 %	20 %	7 %	1 %	6 %
Chery	5 %	0 %	20 %	3 %	7 %	5 %
FMC	8 %	1 %	23 %	0 %	0 %	5 %
Subaru	2 %	0 %	13 %	4 %	10 %	4 %
Borgward	1 %	0 %	18 %	0 %	0 %	1 %
Brilliance	0 %	0 %	17 %	0 %	1 %	1 %

Anmerkung: Tata inkl. Jaguar, Land Rover, Tata.. Geely inkl. Geely Automobile Holdings und Volvo Car Group.

hoch | mittel | niedrig

Erstmals in der Geschichte des Connected-Car-Innovation-Index kann Volkswagen über die Kategorien Fahrzeuginnovationen, Weltneuheiten, Marktmacht und Servicestärke seine Spitzenposition nicht verteidigen. Dank massiver Zugewinne klettert diesmal Daimler auf Rang eins und lässt die Wolfsburger, die 25 Prozentpunkte verlieren, hinter sich. Einziger weiterer High Performer ist BMW – die Münchner büßen vor allem bei weltneuen Innovationen Punkte ein. Anführer der Medium Performer ist der US-Autobauer Ford, der in erster Linie von seiner Marktmacht und einem ausdifferenzierten Serviceangebot profitiert. Es folgen mit Geely, Hyundai, Toyota, Tata und SAIC gleich fünf asiatische OEMs, die jedoch auf keinem Innovationssektor Bäume ausreißen. Gleiches gilt für die großen Volumenhersteller um GM, Renault-Nissan oder Fiat Chrysler, die einzig und allein aufgrund ihrer Marktmacht im Mittelfeld auftauchen. Das gilt nicht für die chinesischen OEMs, deren Einflussbereich noch auf den Heimatmarkt beschränkt ist. Doch die Branche bleibt in Bewegung, Veränderungen werden immer rasanter.

Innovationsstärke der Automobilhersteller des Landes



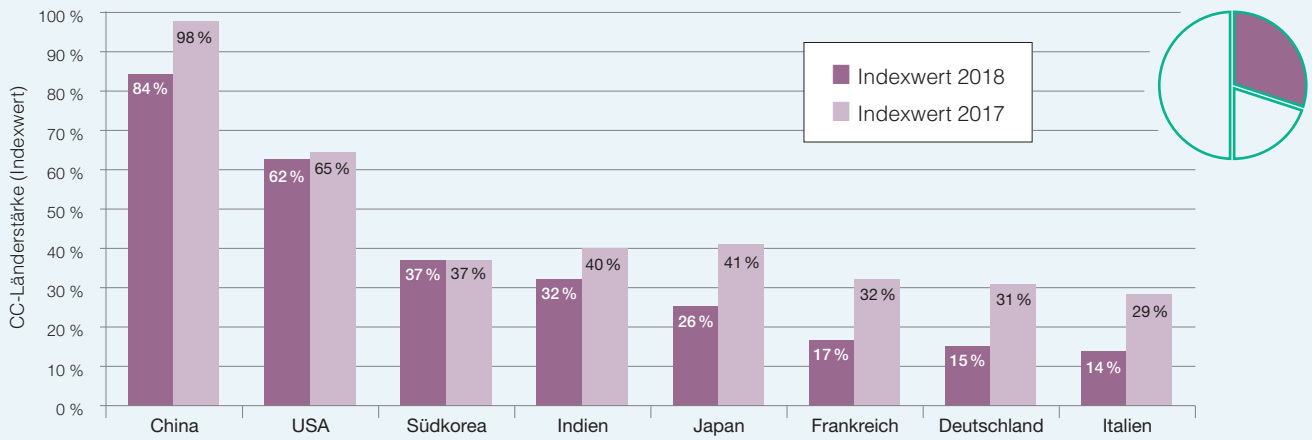
Quelle: CAM; Anmerkung: Gewichteter Mittelwert der Länder-Einzelindexwerte auf Basis der OEM-Werte

Einsame Spitze

Wie keine andere Nation dominiert Deutschland seit Jahren das Ranking der innovationsstärksten Automobilhersteller im CC-Bereich und der Mobilitätsdienstleistungen. Wie schon 2017 tragen Volkswagen, Daimler und BMW dazu bei, herausragende 96 Prozent bei der Landesstärke zu erreichen. Um elf Prozentpunkte zugelegt hat China im Vergleich zum Vorjahreszeitraum und kann damit den letztjährigen Zweiten, Japan, überholen. Die Heimat von Toyota, Nissan oder Honda büßt fast die Hälfte seiner Innovationsstärke ein.

Auch die USA setzen bei der CC-Innovationsstärke ihren Abwärtstrend fort und landen mit 23 Prozent nur noch auf Rang vier. Auch Frankreich fällt mit den Autobauern Renault und PSA immer weiter zurück.

Marktgröße und digitale Stärke des Landes



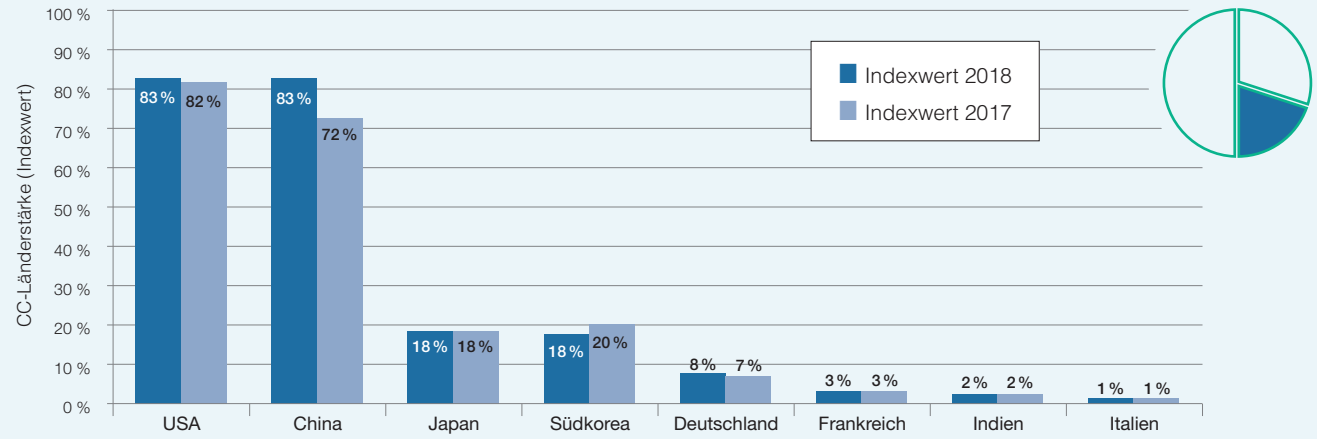
Quelle: CAM

Keine Verbesserung in Sicht

Während es hierzulande bei Fahrzeugvernetzung und neuer Mobilität weiter gut aussieht, kann Deutschland den Makel des digitalen Entwicklungslandes weiterhin nicht ausmerzen – im Gegenteil. Das schwache Vorjahresergebnis bei Kategorien wie der Netzabdeckung oder der Verbreitung von mobilem Internet wird noch einmal halbiert und reicht nur für den vorletzten Platz.

Mit deutlichem Abstand führend bei der Pkw-Marktgröße und der digitalen Landesstärke ist erneut China. Doch auch das Reich der Mitte schwächelt leicht, was an der Umstellung in der Bewertung bei der Netzabdeckung von 4G auf 5G liegt. Bei dem neuen Mobilfunkstandard ist derzeit Südkorea am besten aufgestellt. Alle anderen Nationen dagegen müssen hier Verluste verzeichnen.

Ranking der Länder im Bereich Big-Data-Player



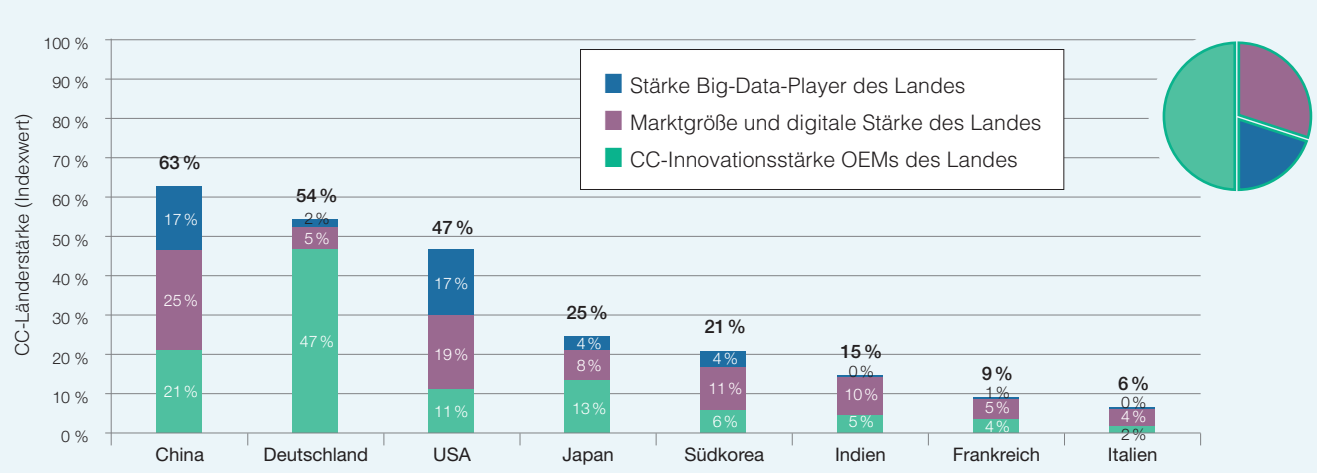
Quelle: CAM

Zweiklassengesellschaft

Um die Kräfteverhältnisse in der Mobilitätswelt von morgen zu beschreiben, müssen neue Daten-Riesen aus den Sektoren Consumer Electronics, Internet oder Mobilfunk mit dazu gezählt werden. Big-Data-Player dringen in die einstige Domäne der Automobilindustrie ein und schaffen es, mit disruptiven Geschäftsmodellen ein neues Mobilitätsökosystem zu prägen.

Im diesem Länderranking sind die USA und China mittlerweile gleichauf und dominieren mit großem Abstand die Datenwelt. China profitiert dabei von seinen stärker werdenden Internetriesen und Handyherstellern, die USA von der ungebrochenen Marktmacht von Google, Apple und Co. Deutschland indes kann auch weiterhin keinen relevanten Big-Data-Player aufbieten.

Ranking der Länder nach Index-Feldern



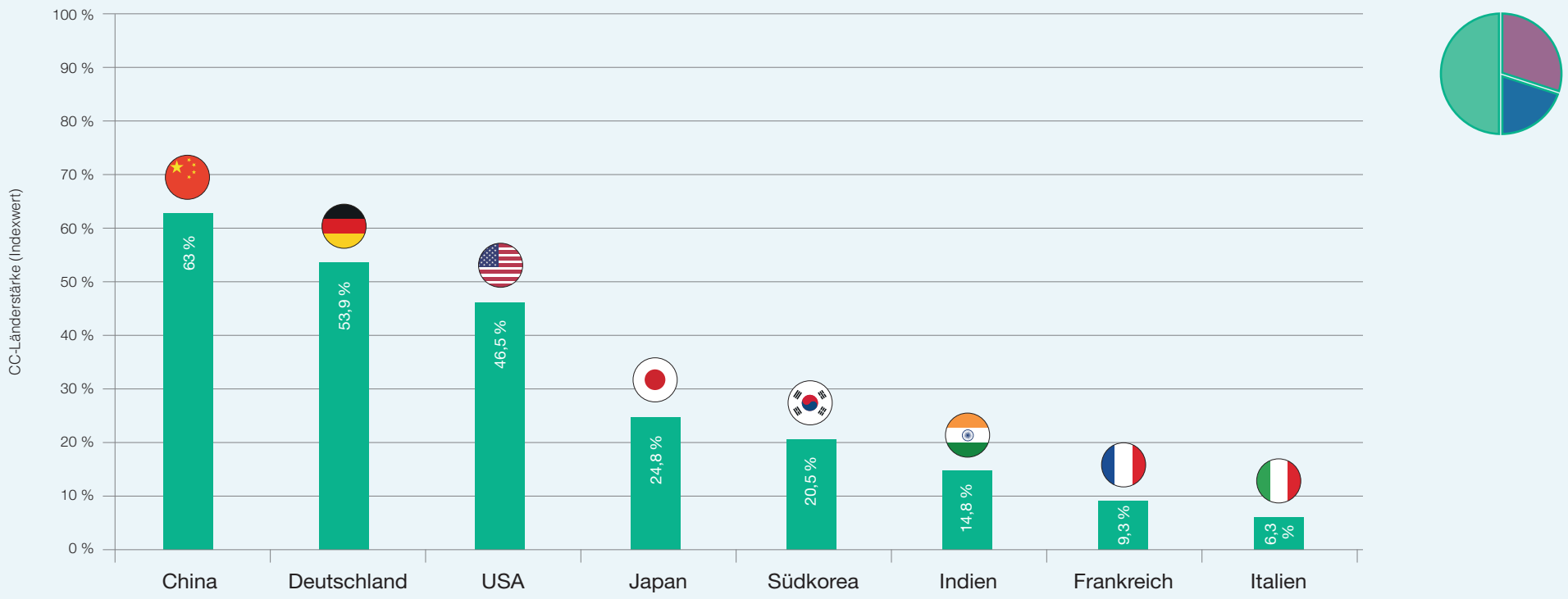
Quelle: CAM; Anmerkung: Relationale Bewertungsmetrik im Verhältnis der Länder untereinander. Alle Werte gerundet.

Schwieriger Balanceakt

Das in der Studie abgebildete Länder-Ranking im Bereich Connected Car setzt sich aus insgesamt elf Indikatoren zusammen. China und die USA verzeichnen beide ein durchaus ausgewogenes Verhältnis zwischen Big-Data-Playern, Marktgröße, digitaler Stärke sowie Innovationsstärke im Bereich Connected Car. Bei der letztgenannten Bewertungskategorie sacken die USA jedoch langsam ab.

Ganz anders sieht die Situation hierzulande aus: Allein die Stärke bei fahrzeugtechnischen und servicebezogenen Innovationen verhilft Deutschland auf Platz zwei. Die fehlende digitale Stärke ist ein anhaltendes Manko. Alle anderen Nationen können ihre Verhältnisse auf niedrigem Niveau halten.

Gesamtergebnis Ranking CC-Index der Länder



Quelle: CAM

Das Gesamtbild der Connected-Car-Stärke der Länder hat sich im Vergleich zum Vorjahr kaum verändert. China kann seine 2017 erstmalig errungene Spitzenplatzierung noch weiter ausbauen und kommt auf eine Länderstärke von 63 Prozent (2017: 59,1 %). Derweil verlieren Deutschland und die USA leicht an Boden und kommen nur noch auf 53,9 (2017: 58,4 %) beziehungsweise 46,5 Prozent (2017: 55,3 %). Vor allem die immer geringer werdende CC-Innovationsstärke der US-Autobauer sollte zu denken geben. Einer großen Herausforderung steht auch Deutschland gegenüber, fehlt es dem Land weiterhin an einem echten digitalen Footprint. Nach dem Vorjahreshoch sollte auch die Nation, die die Hightech-Industrie mit aus der Taufe gehoben hat, ins Grübeln kommen. Japan sackt im Ländervergleich wieder auf 24,8 Prozent ab – wie im Falle der USA können die großen OEMs nicht genügend CC-Innovationen aufweisen. Auf den hinteren Plätzen folgen Südkorea und Indien, die ihren Entwicklungsstand einigermaßen halten können. Frankreich erreicht magere 9,3 Prozent und halbiert damit seinen Indexwert aus dem Vorjahr (2017: 19,1 %). Auch Italien scheint mittlerweile kaum noch eine Rolle zu spielen. Unterdessen wird China seinen Siegeszug bei der Digitalisierung ungehindert fortsetzen.

CCI 2019 Connected Car Innovation Studie WEBINAR

Am 26.11.2019 10 bis 11:30 Uhr

Das Webinar zur Studie

Das Fachmagazin *carIT* präsentiert gemeinsam mit Prof. Stefan Bratzel vom Center of Automotive Management (CAM) die Ergebnisse der aktuellen CCI-Studie in einem kostenfreien Webinar.

In diesem 60-minütigen Webinar plus 30 Minuten Q&A erfahren Sie:

- die Kernaussagen aus der unabhängigen Branchenstudie, die nicht nur die Fachbereiche nutzen können,
- wie die Connected-Car-Innovationen der Autohersteller im globalen Vergleich einzuordnen sind,
- wie die deutsche Automobilindustrie im Bereich Connected Car global aufgestellt ist.

In der anschließenden Q&A-Session können Sie live Fragen zum Themenkomplex Connected-Car-Innovationen stellen, die im Anschluss von Prof. Bratzel beantwortet werden.

Melden Sie sich kostenfrei an unter cci.car-it.com und nutzen Sie auch den Zugang zu den Webinaren aus dem Vorjahr zu den Themen der CCI-Studie.

Hier kostenlos registrieren:
www.cci.car-it.com

Wissenschaftliche Leitung:

CENTER OF AUTOMOTIVE MANAGEMENT

Prof. Dr. Stefan Bratzel
Center of Automotive Management
Juli 2019 · Bergisch Gladbach

In Zusammenarbeit mit:

car iT

Weitere Informationen zur Studie
und zu den Webinaren:

www.cci.car-it.com

Powered by CISCO