
Kundenstrukturanalyse für Fahrer japanischer Mittelklassewagen

Vorgelegt von:

Acxiom Deutschland GmbH
Martin-Behaim-Straße 12
63263 Neu-Isenburg

Ihr Ansprechpartner: Carsten Hoffmann



| | |
|---------------------------------------------------|---|
| Zusammenfassung | 2 |
| Gegenstand und Ziele der Analyse | 2 |
| Resümee | 3 |
| Struktur der Fahrer japanischer Mittelklassewagen | 3 |
| Methodik | 5 |
| Vorgehensweise Aufbereitung der Analysebasis | 5 |
| Vorgehensweise deskriptive Analyse | 6 |
| Ergebnisse | 7 |
| Erläuterungen zu den Ergebnistabellen | 7 |
| Fahrerdichte | 7 |
| Index | 7 |
| Beispiel | 7 |
| Tabellarische Kundenstrukturanalyse | 8 |

ZUSAMMENFASSUNG

Gegenstand und Ziel der Analyse

Ziel der Kundenstrukturanalyse ist es, durch den Einsatz von externen Daten zusätzliche Informationen über Fahrer japanischer Mittelklassewagen zu gewinnen. In diesem Fall geht es um 4.847 Datensätze mit Fahrern aus der Acxiom Haushaltsumfrage. Die in der Analyse gewonnenen Erkenntnisse können zur Optimierung von Marketing- und Vertriebsmaßnahmen im Bereich der Neukundengewinnung und des Cross- bzw. Up-Sellings genutzt werden.

Mit den Daten aus der Acxiom Haushaltsumfrage (Datenbasis COSMOS Private) steht ein Instrument zur Verfügung, das die Selektion, Analyse und Übertragung auch sehr spezieller Zielgruppen ermöglicht.

Die Fahrer japanischer Mittelklassewagen werden mit allen Respondenten aus der Acxiom Haushaltsumfrage verglichen.

Resümee

Struktur der Fahrer japanischer Mittelklassewagen

Die Analyse ergibt folgende Struktur der Fahrer:

Regionalisierung:

- Besonders stark in allen neuen Bundesländern vertreten
- Regionaltypische Schwerpunkte eher in den Einzugsgebieten:
 - Agglomerationsraum – Mittelzentren
 - Agglomerationsraum – Einzugsgebiete
 - Verstädterte Räume – Einzugsgebiete
 - Ländliche Räume – Mittelzentren und Ländliche Räume – Einzugsgebiete
- Speckgürtel

Personicx Geo™

- Ländlich Älter-Statusarm, Ländlich Einfach, Ländlich Konform, Ländlich Kleinbürgerlich, Städtisch Kleinbürgerlich, Städtisch Einfach, Ländlich Bürgerlich-Etabliert

Soziodemographische und –ökonomische Faktoren

- Bebauungstyp: Ein- bis Zwei-Familienhäuser und auch Häuser mit 3 bis 9 Haushalten
- Eher geringe Kaufkraft
- Sehr niedriger Sozialstatus
- Gut geprüfte Bonität
- Sehr geringer Ausländeranteil
- Eher ältere Altersstruktur

Merkmale zur Autowelt

- Mittlere bis hohe Pkw-Dichte
- hohe Leistungsklassen sind auszuschließen
- Unterdurchschnittlicher Besitz an Gebrauchtwagen
- Kaum Premium-Class-Fahrzeugbesitz
- Kaum Premium-Sportscar-Fahrzeugbesitz
- Hoher bis sehr hoher Anteil an Fahrern japanischer Fabrikate („Japaner“), die niedrigsten Klassen sind auszuschließen
- Markenpriorität Nissan, sonstige Ost-asiatische Fahrzeuge und sonstige Hersteller

Methodik

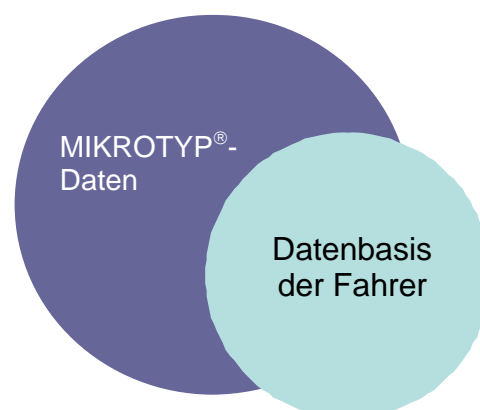
Vorgehensweise Aufbereitung der Analysebasis

Acxiom verfügt über eine flächendeckende und valide Befragungsbasis mit ca. 1 Mio. befragter Haushalte mit Informationen zum Konsum- und Lifestyleverhalten der bundesdeutschen Privathaushalte.

Grundlage für die Analyse bilden die 4.847 Fahrer japanischer Mittelklassewagen aus dieser Analysebasis. Davon konnten 4.781 geocodiert und mit mikrogeografischen Informationen versehen werden, das entspricht 98,6%. 66 Häuser (1,36%) konnten nicht mit mikrogeografischen Informationen versehen werden.

Acxiom Deutschland bietet für 20 Millionen Häuser bzw. nahezu 39 Millionen Haushalte umfassende anonymisierte Adressinformationen mit qualifizierten Informationen zu Regionalität und Soziodemographie. Basis sind 6 Millionen Mikrozellen (kleinster Straßenabschnitt mit mindestens 5 Haushalten)

Diese Haushalte und die geocodierten Datensätze der Fahrer bilden die Grundlage für die Analyse. Sie werden mit den mikrogeografischen Merkmalen (GeoCluster, Personix Geo™ und MIKROTYP®-Variablen) angereichert.



Vorgehensweise deskriptive Analyse

Mikrogeografische Analyse: die 4.781 Fahrer werden hinsichtlich folgender Merkmale von GeoCluster, Personix Geo™ und hinsichtlich MIKROTYP®-Variablen gegen die Privathaushalte im Einzugsgebiet profiliert:

- Regiotyp (Urlaubsräume, Speckgürtel)
- Personix Geo™
- Straßenabschnittstyp
- Sozialer Status/Kaufkraft
- Soziodemographie (Familienstruktur, Altersstruktur etc.)
- Autowelt

Ergebnisse

Erläuterungen zu den Ergebnistabellen

Fahrerichte

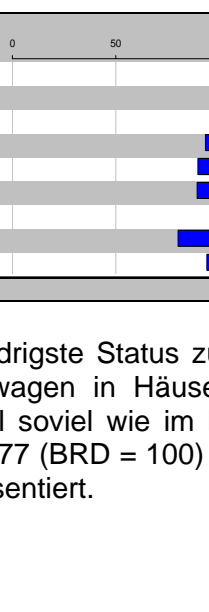
Die Fahrerichte stellt den Anteil einer Zielgruppe an der Gesamtbasis bzgl. eines bestimmten Merkmals dar.

Index

Um verschiedene Zielgruppen zu vergleichen, werden Indexwerte verwendet. Der Index misst das Verhältnis zwischen der Marktpenetration einer Zielgruppe und der entsprechenden Basisgruppe. Der Index 100 gibt dabei den Durchschnittswert an.

Beispiel

In folgender Ergebnistabelle werden die Fahrer hinsichtlich des Status mit allen Personen der Acxiom Lifestyle-Datenbank in der BRD verglichen.

| Status | Fahrer-Profil absolut | Fahrer-Profil Ant. in % | Haushalte Lifestyle absolut | Haushalte Lifestyle Ant. in % | Fahrer-Profil Index | |
|---------------|--------------------------|----------------------------|-----------------------------------|-------------------------------------|------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------|
| 1 niedrig | 89 | 2,0 | 3.255 | 1,1 | 177 |  |
| 2 | 365 | 8,0 | 14.557 | 4,9 | 162 | |
| 3 | 760 | 16,7 | 42.652 | 14,5 | 115 | |
| 4 | 1.034 | 22,8 | 71.712 | 24,4 | 93 | |
| 5 | 1.018 | 22,4 | 73.431 | 25,0 | 90 | |
| 6 | 724 | 15,9 | 52.429 | 17,8 | 89 | |
| 7 | 417 | 9,2 | 25.684 | 8,7 | 105 | |
| 8 | 108 | 2,4 | 8.719 | 3,0 | 80 | |
| 9 hoch | 27 | 0,6 | 1.857 | 0,6 | 94 | |
| Gesamt | 4.542 | 100 | 294.296 | 100 | 100 | |

Während 1,1% aller deutschen Haushalte der niedrigste Status zugeordnet wurde, leben 2,0% der Fahrer japanischer Mittelklassewagen in Häusern, denen diese Statusgruppe zugeordnet wurde. Das ist 1,77 Mal soviel wie im bundesdeutschen Durchschnitt. Dies spiegelt sich im Indexwert von 177 (BRD = 100) wider. Die Fahrer sind also in der niedrigsten Statusklasse überrepräsentiert.

Tabellarische Kundenstrukturanalyse

Kundenstrukturanalyse
(Quellen: MIKROTYP[®], COSMOS RVM Manager)

Basis für Einwertung:
Haushalte Lifestyle, Fahrer-Profil



| Alte/Neue Bundesländer | Fahrer-Profil absolut | Fahrer-Profil Ant. in % | Haushalte Lifestyle absolut | Haushalte Lifestyle Ant. in % | Fahrer-Profil Index | |
|------------------------|-----------------------|-------------------------|-----------------------------|-------------------------------|---------------------|--|
| Alte Bundesländer | 3.165 | 66,0 | 246.178 | 78,9 | 84 | |
| Neue Bundesländer | 1.634 | 34,0 | 65.899 | 21,1 | 161 | |
| Gesamt | 4.799 | 100 | 312.077 | 100 | 100 | |

| Bundesländer | Fahrer-Profil absolut | Fahrer-Profil Ant. in % | Haushalte Lifestyle absolut | Haushalte Lifestyle Ant. in % | Fahrer-Profil Index | |
|---------------------------|-----------------------|-------------------------|-----------------------------|-------------------------------|---------------------|--|
| 01 Schleswig-Holstein | 153 | 3,2 | 10.281 | 3,3 | 97 | |
| 02 Hamburg | 115 | 2,4 | 9.914 | 3,2 | 75 | |
| 03 Niedersachsen | 408 | 8,5 | 27.556 | 8,8 | 96 | |
| 04 Bremen | 48 | 1,0 | 3.652 | 1,2 | 85 | |
| 05 Nordrhein-Westfalen | 866 | 18,0 | 68.922 | 22,1 | 82 | |
| 06 Hessen | 295 | 6,1 | 20.690 | 6,6 | 93 | |
| 07 Rheinland-Pfalz | 148 | 3,1 | 11.805 | 3,8 | 82 | |
| 08 Baden-Württemberg | 417 | 8,7 | 35.844 | 11,5 | 76 | |
| 09 Bayern | 570 | 11,9 | 40.308 | 12,9 | 92 | |
| 10 Saarland | 26 | 0,5 | 3.424 | 1,1 | 49 | |
| 11 Berlin | 232 | 4,8 | 23.687 | 7,6 | 64 | |
| 12 Brandenburg | 314 | 6,5 | 9.778 | 3,1 | 209 | |
| 13 Mecklenburg-Vorpommern | 185 | 3,9 | 6.452 | 2,1 | 186 | |
| 14 Sachsen | 473 | 9,9 | 18.623 | 6,0 | 165 | |
| 15 Sachsen-Anhalt | 263 | 5,5 | 9.298 | 3,0 | 184 | |
| 16 Thüringen | 286 | 6,0 | 11.843 | 3,8 | 157 | |
| Gesamt | 4.799 | 100 | 312.077 | 100 | 100 | |

| Regiotyp | Fahrer-Profil absolut | Fahrer-Profil Ant. in % | Haushalte Lifestyle absolut | Haushalte Lifestyle Ant. in % | Fahrer-Profil Index | |
|----------------------------------------|-----------------------|-------------------------|-----------------------------|-------------------------------|---------------------|--|
| 12 Agglomerationsraum - Oberzentren | 1.236 | 25,8 | 108.056 | 34,6 | 74 | |
| 13 Agglomerationsraum - Mittelzentren | 530 | 11,0 | 30.744 | 9,9 | 112 | |
| 14 Agglomerationsraum - Einzugsgebiete | 575 | 12,0 | 27.592 | 8,8 | 136 | |
| 22 Verstädterter Raum - Oberzentren | 413 | 8,6 | 34.785 | 11,1 | 77 | |
| 23 Verstädterter Raum - Mittelzentren | 306 | 6,4 | 19.873 | 6,4 | 100 | |
| 24 Verstädterter Raum - Einzugsgebiete | 453 | 9,4 | 26.228 | 8,4 | 112 | |
| 32 Ländlicher Raum - Oberzentren | 39 | 0,8 | 2.725 | 0,9 | 93 | |
| 33 Ländlicher Raum - Mittelzentren | 518 | 10,8 | 26.829 | 8,6 | 126 | |
| 34 Ländlicher Raum - Einzugsgebiete | 729 | 15,2 | 35.245 | 11,3 | 135 | |
| Gesamt | 4.799 | 100 | 312.077 | 100 | 100 | |

| Regiotyp: Siedlungsstruktur | Fahrer-Profil absolut | Fahrer-Profil Ant. in % | Haushalte Lifestyle absolut | Haushalte Lifestyle Ant. in % | Fahrer-Profil Index | |
|-----------------------------|-----------------------|-------------------------|-----------------------------|-------------------------------|---------------------|--|
| Agglomerationsräume | 2.341 | 48,8 | 166.392 | 53,3 | 91 | |
| Verstädterte Räume | 1.172 | 24,4 | 80.886 | 25,9 | 94 | |
| Ländliche Räume | 1.286 | 26,8 | 64.799 | 20,8 | 129 | |
| Gesamt | 4.799 | 100 | 312.077 | 100 | 100 | |

| Regiotyp: Zentralität | Fahrer-Profil absolut | Fahrer-Profil Ant. in % | Haushalte Lifestyle absolut | Haushalte Lifestyle Ant. in % | Fahrer-Profil Index | |
|-----------------------|-----------------------|-------------------------|-----------------------------|-------------------------------|---------------------|--|
| Oberzentren | 1.688 | 35,2 | 145.566 | 46,6 | 75 | |
| Mittelzentren | 1.354 | 28,2 | 77.446 | 24,8 | 114 | |
| Einzugsgebiete | 1.757 | 36,6 | 89.065 | 28,5 | 128 | |
| Gesamt | 4.799 | 100 | 312.077 | 100 | 100 | |

| Urlaubsraum | Fahrer-Profil absolut | Fahrer-Profil Ant. in % | Haushalte Lifestyle absolut | Haushalte Lifestyle Ant. in % | Fahrer-Profil Index | |
|---------------|-----------------------|-------------------------|-----------------------------|-------------------------------|---------------------|--|
| Nein | 4.322 | 90,1 | 281.717 | 90,3 | 100 | |
| Ja | 477 | 9,9 | 30.360 | 9,7 | 102 | |
| Gesamt | 4.799 | 100 | 312.077 | 100 | 100 | |

| Speckgürtel | Fahrer-Profil absolut | Fahrer-Profil Ant. in % | Haushalte Lifestyle absolut | Haushalte Lifestyle Ant. in % | Fahrer-Profil Index | |
|---------------|-----------------------|-------------------------|-----------------------------|-------------------------------|---------------------|--|
| Nein | 4.451 | 92,7 | 291.417 | 93,4 | 99 | |
| Ja | 348 | 7,3 | 20.660 | 6,6 | 110 | |
| Gesamt | 4.799 | 100 | 312.077 | 100 | 100 | |

| GeoCluster (auf Mikromarktebene) | Fahrer-Profil absolut | Fahrer-Profil Ant. in % | Haushalte Lifestyle absolut | Haushalte Lifestyle Ant. in % | Fahrer-Profil Index | |
|-----------------------------------------|--------------------------|----------------------------|-----------------------------------|-------------------------------------|------------------------|--|
| 11 Hochetablierte Oberklasse | 165 | 3,4 | 12.911 | 4,1 | 83 | |
| 12 Bürgerlich-etablierter Cluster | 258 | 5,4 | 14.323 | 4,6 | 117 | |
| 13 Status-etablierter Cluster | 265 | 5,5 | 15.922 | 5,1 | 108 | |
| 14 Aufstrebendes Bürgertum | 194 | 4,0 | 13.321 | 4,3 | 95 | |
| 15 Urban-aktiver Cluster | 42 | 0,9 | 3.085 | 1,0 | 89 | |
| 16 Großstädtischer Aufsteigercluster | 79 | 1,6 | 11.629 | 3,7 | 44 | |
| 17 Gutsituiertes Bürgertum | 118 | 2,5 | 7.747 | 2,5 | 99 | |
| 18 Großstädtische Mittelschicht | 81 | 1,7 | 7.036 | 2,3 | 75 | |
| 19 Jung-etabliertes Bürgertum | 262 | 5,5 | 18.428 | 5,9 | 92 | |
| 20 Bürgerliche Mitte | 354 | 7,4 | 26.289 | 8,4 | 88 | |
| 21 Kleinbürgerlicher Arbeitercluster | 239 | 5,0 | 15.376 | 4,9 | 101 | |
| 22 Aktiv-kleinbürgerlicher Cluster | 128 | 2,7 | 9.088 | 2,9 | 92 | |
| 23 Status-orientierter Arbeitercluster | 324 | 6,8 | 24.034 | 7,7 | 88 | |
| 24 Urban-traditioneller Arbeitercluster | 301 | 6,3 | 25.150 | 8,1 | 78 | |
| 25 Ländlich-konformer Cluster | 161 | 3,4 | 4.849 | 1,6 | 216 | |
| 26 Urban-nonkonformer Cluster | 220 | 4,6 | 27.090 | 8,7 | 53 | |
| 27 Einfacher Arbeitercluster | 635 | 13,2 | 33.109 | 10,6 | 125 | |
| 28 Einfaches Kleinbürgertum | 680 | 14,2 | 27.207 | 8,7 | 163 | |
| 29 Älter-statusarmer Cluster | 293 | 6,1 | 15.449 | 5,0 | 123 | |
| Gesamt | 4.799 | 100 | 312.043 | 100 | 100 | |

| Personix Geo (auf Mikromarktebene) | Fahrer-Profil absolut | Fahrer-Profil Ant. in % | Haushalte Lifestyle absolut | Haushalte Lifestyle Ant. in % | Fahrer-Profil Index | |
|---------------------------------------|--------------------------|----------------------------|-----------------------------------|-------------------------------------|------------------------|--|
| 211 Urban Hochetabliert | 63 | 1,3 | 5.643 | 1,8 | 73 | |
| 212 Urban Bürgerlich-etabliert | 16 | 0,3 | 2.086 | 0,7 | 50 | |
| 213 Urban Status-etabliert | 47 | 1,0 | 3.204 | 1,0 | 95 | |
| 214 Urban Aufstrebend | 129 | 2,7 | 8.737 | 2,8 | 96 | |
| 215 Urban Aktiv | 30 | 0,6 | 2.139 | 0,7 | 91 | |
| 216 Urbane Aufsteiger | 79 | 1,6 | 11.629 | 3,7 | 44 | |
| 218 Urbane Mittelschicht | 81 | 1,7 | 7.036 | 2,3 | 75 | |
| 219 Urban Jung-etabliert | 22 | 0,5 | 1.820 | 0,6 | 79 | |
| 220 Urban Bürgerlich | 103 | 2,1 | 7.378 | 2,4 | 91 | |
| 221 Urban Industriell | 91 | 1,9 | 6.378 | 2,0 | 93 | |
| 223 Urban Status-orientiert | 91 | 1,9 | 7.604 | 2,4 | 78 | |
| 224 Urban Traditionell | 152 | 3,2 | 15.359 | 4,9 | 64 | |
| 226 Urban Nonkonform | 199 | 4,1 | 25.438 | 8,2 | 51 | |
| 227 Urban Einfach | 241 | 5,0 | 18.690 | 6,0 | 84 | |
| 228 Urban Kleinbürgerlich | 178 | 3,7 | 10.176 | 3,3 | 114 | |
| 229 Urban Älter-statusarm | 166 | 3,5 | 12.219 | 3,9 | 88 | |
| 311 Städtisch Hochetabliert | 33 | 0,7 | 2.341 | 0,8 | 92 | |
| 312 Städtisch Bürgerlich-etabliert | 77 | 1,6 | 3.926 | 1,3 | 128 | |
| 313 Städtisch Status-etabliert | 87 | 1,8 | 4.960 | 1,6 | 114 | |
| 314 Städtisch Aufstrebend | 65 | 1,4 | 4.584 | 1,5 | 92 | |
| 315 Städtisch Aktiv | 12 | 0,3 | 946 | 0,3 | 82 | |
| 317 Städtisch Gutsituiert | 81 | 1,7 | 5.766 | 1,8 | 91 | |
| 319 Städtisch Jung-etabliert | 101 | 2,1 | 6.909 | 2,2 | 95 | |
| 320 Städtisch Bürgerlich | 80 | 1,7 | 7.510 | 2,4 | 69 | |
| 321 Städtisch Industriell | 19 | 0,4 | 1.076 | 0,3 | 115 | |
| 323 Städtisch Status-orientiert | 119 | 2,5 | 8.343 | 2,7 | 93 | |
| 324 Städtisch Traditionell | 149 | 3,1 | 9.791 | 3,1 | 99 | |
| 326 Städtisch Nonkonform | 21 | 0,4 | 1.652 | 0,5 | 83 | |
| 327 Städtisch Einfach | 261 | 5,4 | 10.978 | 3,5 | 155 | |
| 328 Städtisch Kleinbürgerlich | 249 | 5,2 | 8.662 | 2,8 | 187 | |
| 411 Ländlich Hochetabliert | 69 | 1,4 | 4.927 | 1,6 | 91 | |
| 412 Ländlich Bürgerlich-etabliert | 165 | 3,4 | 8.311 | 2,7 | 129 | |
| 413 Ländlich Status-etabliert | 131 | 2,7 | 7.758 | 2,5 | 110 | |
| 417 Ländlich Gutsituiert | 37 | 0,8 | 1.981 | 0,6 | 121 | |
| 419 Ländlich Jung-etabliert | 139 | 2,9 | 9.699 | 3,1 | 93 | |
| 420 Ländlich Bürgerlich | 171 | 3,6 | 11.401 | 3,7 | 98 | |
| 421 Ländlich Industriell | 129 | 2,7 | 7.922 | 2,5 | 106 | |
| 422 Ländlich Aktiv-kleinbürgerlich | 128 | 2,7 | 9.088 | 2,9 | 92 | |
| 423 Ländlich Status-orientiert | 114 | 2,4 | 8.087 | 2,6 | 92 | |
| 425 Ländlich Konform | 161 | 3,4 | 4.849 | 1,6 | 216 | |
| 427 Ländlich Einfach | 133 | 2,8 | 3.441 | 1,1 | 251 | |
| 428 Ländlich Kleinbürgerlich | 253 | 5,3 | 8.369 | 2,7 | 197 | |
| 429 Ländlich Älter-statusarm | 127 | 2,6 | 3.230 | 1,0 | 256 | |
| Gesamt | 4.799 | 100 | 312.043 | 100 | 100 | |

| GeoCluster (auf Straßenabschnittsebene) | Fahrer-Profil absolut | Fahrer-Profil Ant. in % | Haushalte Lifestyle absolut | Haushalte Lifestyle Ant. in % | Fahrer-Profil Index | |
|--------------------------------------------|--------------------------|----------------------------|-----------------------------------|-------------------------------------|------------------------|--|
| 11 Hochetablierte Oberklasse | 207 | 4,4 | 15.064 | 4,9 | 89 | |
| 12 Bürgerlich-etablierter Cluster | 293 | 6,2 | 18.178 | 5,9 | 105 | |
| 13 Status-etablierter Cluster | 269 | 5,7 | 16.434 | 5,4 | 106 | |
| 14 Aufstrebendes Bürgertum | 185 | 3,9 | 11.937 | 3,9 | 101 | |
| 15 Urban-aktiver Cluster | 88 | 1,9 | 6.497 | 2,1 | 88 | |
| 16 Großstädtischer Aufsteigercluster | 81 | 1,7 | 12.115 | 3,9 | 43 | |
| 17 Gutsituiertes Bürgertum | 145 | 3,1 | 9.503 | 3,1 | 99 | |
| 18 Großstädtische Mittelschicht | 92 | 1,9 | 6.594 | 2,1 | 90 | |
| 19 Jung-etabliertes Bürgertum | 213 | 4,5 | 15.527 | 5,1 | 89 | |
| 20 Bürgerliche Mitte | 306 | 6,5 | 19.469 | 6,3 | 102 | |
| 21 Kleinbürgerlicher Arbeitercluster | 199 | 4,2 | 14.155 | 4,6 | 91 | |
| 22 Aktiv-kleinbürgerlicher Cluster | 112 | 2,4 | 7.131 | 2,3 | 102 | |
| 23 Status-orientierter Arbeitercluster | 325 | 6,9 | 23.672 | 7,7 | 89 | |
| 24 Urban-traditioneller Arbeitercluster | 226 | 4,8 | 21.211 | 6,9 | 69 | |
| 25 Ländlich-konformer Cluster | 160 | 3,4 | 4.659 | 1,5 | 223 | |
| 26 Urban-nonkonformer Cluster | 258 | 5,4 | 27.143 | 8,8 | 62 | |
| 27 Einfacher Arbeitercluster | 672 | 14,2 | 36.919 | 12,0 | 118 | |
| 28 Einfaches Kleinbürgertum | 611 | 12,9 | 25.426 | 8,3 | 156 | |
| 29 Älter-statusarmer Cluster | 293 | 6,2 | 15.431 | 5,0 | 123 | |
| Gesamt | 4.735 | 100 | 307.065 | 100 | 100 | |

| Personix Geo (auf Straßenabschnittsebene) | Fahrer-Profil absolut | Fahrer-Profil Ant. in % | Haushalte Lifestyle absolut | Haushalte Lifestyle Ant. in % | Fahrer-Profil Index | |
|----------------------------------------------|--------------------------|----------------------------|-----------------------------------|-------------------------------------|------------------------|--|
| 211 Urban Hochetabliert | 47 | 1,0 | 4.947 | 1,6 | 62 | |
| 212 Urban Bürgerlich-etabliert | 52 | 1,1 | 5.381 | 1,8 | 63 | |
| 213 Urban Status-etabliert | 61 | 1,3 | 4.553 | 1,5 | 87 | |
| 214 Urban Aufstrebend | 131 | 2,8 | 7.492 | 2,4 | 113 | |
| 215 Urban Aktiv | 38 | 0,8 | 2.968 | 1,0 | 83 | |
| 216 Urbane Aufsteiger | 81 | 1,7 | 12.115 | 3,9 | 43 | |
| 218 Urbane Mittelschicht | 92 | 1,9 | 6.594 | 2,1 | 90 | |
| 219 Urban Jung-etabliert | 24 | 0,5 | 2.063 | 0,7 | 75 | |
| 220 Urban Bürgerlich | 95 | 2,0 | 6.665 | 2,2 | 92 | |
| 221 Urban Industriell | 83 | 1,8 | 5.677 | 1,8 | 95 | |
| 223 Urban Status-orientiert | 98 | 2,1 | 8.321 | 2,7 | 76 | |
| 224 Urban Traditionell | 129 | 2,7 | 13.972 | 4,6 | 60 | |
| 226 Urban Nonkonform | 187 | 3,9 | 22.719 | 7,4 | 53 | |
| 227 Urban Einfach | 241 | 5,1 | 19.497 | 6,3 | 80 | |
| 228 Urban Kleinbürgerlich | 155 | 3,3 | 9.602 | 3,1 | 105 | |
| 229 Urban Älter-statusarm | 169 | 3,6 | 12.215 | 4,0 | 90 | |
| 311 Städtisch Hochetabliert | 60 | 1,3 | 3.406 | 1,1 | 114 | |
| 312 Städtisch Bürgerlich-etabliert | 65 | 1,4 | 4.612 | 1,5 | 91 | |
| 313 Städtisch Status-etabliert | 92 | 1,9 | 5.187 | 1,7 | 115 | |
| 314 Städtisch Aufstrebend | 54 | 1,1 | 4.445 | 1,4 | 79 | |
| 315 Städtisch Aktiv | 50 | 1,1 | 3.529 | 1,1 | 92 | |
| 317 Städtisch Gutsituiert | 78 | 1,6 | 4.837 | 1,6 | 105 | |
| 319 Städtisch Jung-etabliert | 87 | 1,8 | 5.341 | 1,7 | 106 | |
| 320 Städtisch Bürgerlich | 84 | 1,8 | 5.245 | 1,7 | 104 | |
| 321 Städtisch Industriell | 26 | 0,5 | 1.660 | 0,5 | 102 | |
| 323 Städtisch Status-orientiert | 91 | 1,9 | 6.269 | 2,0 | 94 | |
| 324 Städtisch Traditionell | 97 | 2,0 | 7.239 | 2,4 | 87 | |
| 326 Städtisch Nonkonform | 71 | 1,5 | 4.424 | 1,4 | 104 | |
| 327 Städtisch Einfach | 287 | 6,1 | 13.370 | 4,4 | 139 | |
| 328 Städtisch Kleinbürgerlich | 193 | 4,1 | 6.972 | 2,3 | 180 | |
| 411 Ländlich Hochetabliert | 100 | 2,1 | 6.711 | 2,2 | 97 | |
| 412 Ländlich Bürgerlich-etabliert | 176 | 3,7 | 8.185 | 2,7 | 139 | |
| 413 Ländlich Status-etabliert | 116 | 2,4 | 6.694 | 2,2 | 112 | |
| 417 Ländlich Gutsituiert | 67 | 1,4 | 4.666 | 1,5 | 93 | |
| 419 Ländlich Jung-etabliert | 102 | 2,2 | 8.123 | 2,6 | 81 | |
| 420 Ländlich Bürgerlich | 127 | 2,7 | 7.559 | 2,5 | 109 | |
| 421 Ländlich Industriell | 90 | 1,9 | 6.818 | 2,2 | 86 | |
| 422 Ländlich Aktiv-kleinbürgerlich | 112 | 2,4 | 7.131 | 2,3 | 102 | |
| 423 Ländlich Status-orientiert | 136 | 2,9 | 9.082 | 3,0 | 97 | |
| 425 Ländlich Konform | 160 | 3,4 | 4.659 | 1,5 | 223 | |
| 427 Ländlich Einfach | 144 | 3,0 | 4.052 | 1,3 | 230 | |
| 428 Ländlich Kleinbürgerlich | 263 | 5,6 | 8.852 | 2,9 | 193 | |
| 429 Ländlich Älter-statusarm | 124 | 2,6 | 3.216 | 1,0 | 250 | |
| Gesamt | 4.735 | 100 | 307.065 | 100 | 100 | |

| Straßentyp | Fahrer-Profil absolut | Fahrer-Profil Ant. in % | Haushalte Lifestyle absolut | Haushalte Lifestyle Ant. in % | Fahrer-Profil Index | |
|-------------------------------------|-----------------------|-------------------------|-----------------------------|-------------------------------|---------------------|--|
| 1 Wohnstraße | 3.662 | 77,7 | 231.244 | 76,4 | 102 | |
| 2 Ladenstraße | 209 | 4,4 | 15.562 | 5,1 | 86 | |
| 3 Mischform | 554 | 11,7 | 33.080 | 10,9 | 107 | |
| 4 Gewerbestraße | 258 | 5,5 | 20.384 | 6,7 | 81 | |
| 5 extrem gewerblich genutzte Straße | 32 | 0,7 | 2.275 | 0,8 | 90 | |
| Gesamt | 4.715 | 100 | 302.545 | 100 | 100 | |

| Bebauungstyp | Fahrer-Profil absolut | Fahrer-Profil Ant. in % | Haushalte Lifestyle absolut | Haushalte Lifestyle Ant. in % | Fahrer-Profil Index | |
|---------------------------------------|-----------------------|-------------------------|-----------------------------|-------------------------------|---------------------|--|
| 1 Ein- bis Zwei-Familienhäuser | 1.568 | 34,6 | 95.150 | 32,4 | 107 | |
| 2 Drei- bis Fünf-Familienhäuser | 1.051 | 23,2 | 64.512 | 22,0 | 105 | |
| 3 Häuser mit ca. 6 bis 9 Haushalten | 1.055 | 23,3 | 65.279 | 22,2 | 105 | |
| 4 Häuser mit ca. 10 bis 19 Haushalten | 618 | 13,6 | 44.059 | 15,0 | 91 | |
| 5 Häuser mit 20 oder mehr Haushalten | 242 | 5,3 | 24.566 | 8,4 | 64 | |
| Gesamt | 4.534 | 100 | 293.566 | 100 | 100 | |

| Kaufkraft | Fahrer-Profil absolut | Fahrer-Profil Ant. in % | Haushalte Lifestyle absolut | Haushalte Lifestyle Ant. in % | Fahrer-Profil Index | |
|-----------------|-----------------------|-------------------------|-----------------------------|-------------------------------|---------------------|--|
| -9 sehr niedrig | 9 | 0,2 | 650 | 0,2 | 90 | |
| -8 | 31 | 0,7 | 1.965 | 0,7 | 102 | |
| -7 | 85 | 1,9 | 4.383 | 1,5 | 126 | |
| -6 | 178 | 3,9 | 9.306 | 3,2 | 124 | |
| -5 | 272 | 6,0 | 15.557 | 5,3 | 113 | |
| -4 | 427 | 9,4 | 26.283 | 8,9 | 105 | |
| -3 | 485 | 10,7 | 32.831 | 11,2 | 96 | |
| -2 | 590 | 13,0 | 36.427 | 12,4 | 105 | |
| -1 | 626 | 13,8 | 39.363 | 13,4 | 103 | |
| 1 | 554 | 12,2 | 37.861 | 12,9 | 95 | |
| 2 | 458 | 10,1 | 32.471 | 11,0 | 91 | |
| 3 | 338 | 7,4 | 24.072 | 8,2 | 91 | |
| 4 | 238 | 5,2 | 15.772 | 5,4 | 98 | |
| 5 | 144 | 3,2 | 9.028 | 3,1 | 103 | |
| 6 | 60 | 1,3 | 4.912 | 1,7 | 79 | |
| 7 | 37 | 0,8 | 2.196 | 0,7 | 109 | |
| 8 | 8 | 0,2 | 896 | 0,3 | 58 | |
| 9 sehr hoch | 2 | 0,0 | 323 | 0,1 | 40 | |
| Gesamt | 4.542 | 100 | 294.296 | 100 | 100 | |

| Status | Fahrer-Profil absolut | Fahrer-Profil Ant. in % | Haushalte Lifestyle absolut | Haushalte Lifestyle Ant. in % | Fahrer-Profil Index | |
|---------------|-----------------------|-------------------------|-----------------------------|-------------------------------|---------------------|--|
| 1 niedrig | 89 | 2,0 | 3.255 | 1,1 | 177 | |
| 2 | 365 | 8,0 | 14.557 | 4,9 | 162 | |
| 3 | 760 | 16,7 | 42.652 | 14,5 | 115 | |
| 4 | 1.034 | 22,8 | 71.712 | 24,4 | 93 | |
| 5 | 1.018 | 22,4 | 73.431 | 25,0 | 90 | |
| 6 | 724 | 15,9 | 52.429 | 17,8 | 89 | |
| 7 | 417 | 9,2 | 25.684 | 8,7 | 105 | |
| 8 | 108 | 2,4 | 8.719 | 3,0 | 80 | |
| 9 hoch | 27 | 0,6 | 1.857 | 0,6 | 94 | |
| Gesamt | 4.542 | 100 | 294.296 | 100 | 100 | |

| Prüfungsgrad Bonität | Fahrer-Profil absolut | Fahrer-Profil Ant. in % | Haushalte Lifestyle absolut | Haushalte Lifestyle Ant. in % | Fahrer-Profil Index | |
|----------------------|-----------------------|-------------------------|-----------------------------|-------------------------------|---------------------|--|
| 1 gut geprüft | 500 | 11,0 | 29.351 | 10,0 | 110 | |
| 2 | 396 | 8,7 | 22.285 | 7,6 | 115 | |
| 3 | 420 | 9,2 | 23.550 | 8,0 | 116 | |
| 4 | 451 | 9,9 | 24.988 | 8,5 | 117 | |
| 5 | 640 | 14,1 | 35.709 | 12,1 | 116 | |
| 6 | 528 | 11,6 | 31.757 | 10,8 | 107 | |
| 7 | 507 | 11,2 | 34.565 | 11,7 | 95 | |
| 8 | 545 | 12,0 | 40.593 | 13,8 | 87 | |
| 9 schlecht geprüft | 557 | 12,3 | 51.498 | 17,5 | 70 | |
| Gesamt | 4.542 | 100 | 294.296 | 100 | 100 | |

| Ausländeranteil | Fahrer-Profil absolut | Fahrer-Profil Ant. in % | Haushalte Lifestyle absolut | Haushalte Lifestyle Ant. in % | Fahrer-Profil Index | |
|-----------------|-----------------------|-------------------------|-----------------------------|-------------------------------|---------------------|--|
| 1 niedrig | 3.143 | 69,2 | 180.739 | 61,4 | 113 | |
| 2 | 31 | 0,7 | 1.635 | 0,6 | 123 | |
| 3 | 114 | 2,5 | 7.642 | 2,6 | 97 | |
| 4 | 200 | 4,4 | 14.471 | 4,9 | 90 | |
| 5 | 226 | 5,0 | 18.041 | 6,1 | 81 | |
| 6 | 140 | 3,1 | 13.062 | 4,4 | 69 | |
| 7 | 320 | 7,0 | 25.277 | 8,6 | 82 | |
| 8 | 218 | 4,8 | 18.108 | 6,2 | 78 | |
| 9 hoch | 150 | 3,3 | 15.321 | 5,2 | 63 | |
| Gesamt | 4.542 | 100 | 294.296 | 100 | 100 | |

| Altersstruktur | Fahrer-Profil absolut | Fahrer-Profil Ant. in % | Haushalte Lifestyle absolut | Haushalte Lifestyle Ant. in % | Fahrer-Profil Index | |
|----------------|-----------------------|-------------------------|-----------------------------|-------------------------------|---------------------|--|
| 1 jünger | 68 | 1,5 | 4.491 | 1,5 | 98 | |
| 2 | 259 | 5,7 | 17.365 | 5,9 | 97 | |
| 3 | 597 | 13,1 | 43.700 | 14,8 | 89 | |
| 4 | 1.214 | 26,7 | 81.667 | 27,7 | 96 | |
| 5 | 1.449 | 31,9 | 92.446 | 31,4 | 102 | |
| 6 | 724 | 15,9 | 40.392 | 13,7 | 116 | |
| 7 | 187 | 4,1 | 11.664 | 4,0 | 104 | |
| 8 älter | 44 | 1,0 | 2.571 | 0,9 | 111 | |
| Gesamt | 4.542 | 100 | 294.296 | 100 | 100 | |

| Familienstruktur | Fahrer-Profil absolut | Fahrer-Profil Ant. in % | Haushalte Lifestyle absolut | Haushalte Lifestyle Ant. in % | Fahrer-Profil Index | |
|---------------------------------------|-----------------------|-------------------------|-----------------------------|-------------------------------|---------------------|--|
| 1 Alleinstehende/unverheiratete Paare | 81 | 1,8 | 7.871 | 2,7 | 67 | |
| 2 | 538 | 11,8 | 31.433 | 10,7 | 111 | |
| 3 | 1.364 | 30,0 | 62.873 | 21,4 | 141 | |
| 4 | 935 | 20,6 | 56.151 | 19,1 | 108 | |
| 5 | 712 | 15,7 | 54.052 | 18,4 | 85 | |
| 6 | 444 | 9,8 | 41.854 | 14,2 | 69 | |
| 7 | 312 | 6,9 | 25.958 | 8,8 | 78 | |
| 8 | 127 | 2,8 | 10.735 | 3,6 | 77 | |
| 9 Familien mit Kindern | 29 | 0,6 | 3.369 | 1,1 | 56 | |
| Gesamt | 4.542 | 100 | 294.296 | 100 | 100 | |

| PKW-Dichte | Fahrer-Profil absolut | Fahrer-Profil Ant. in % | Haushalte Lifestyle absolut | Haushalte Lifestyle Ant. in % | Fahrer-Profil Index | |
|---------------|-----------------------|-------------------------|-----------------------------|-------------------------------|---------------------|--|
| 1 niedrig | 45 | 1,0 | 4.226 | 1,4 | 69 | |
| 2 | 181 | 4,0 | 21.677 | 7,4 | 54 | |
| 3 | 548 | 12,1 | 51.045 | 17,3 | 70 | |
| 4 | 1.031 | 22,7 | 69.844 | 23,7 | 96 | |
| 5 | 1.160 | 25,5 | 63.620 | 21,6 | 118 | |
| 6 | 865 | 19,0 | 45.328 | 15,4 | 124 | |
| 7 | 477 | 10,5 | 25.855 | 8,8 | 120 | |
| 8 | 189 | 4,2 | 10.093 | 3,4 | 121 | |
| 9 hoch | 46 | 1,0 | 2.608 | 0,9 | 114 | |
| Gesamt | 4.542 | 100 | 294.296 | 100 | 100 | |

| PKW-Leistung | Fahrer-Profil absolut | Fahrer-Profil Ant. in % | Haushalte Lifestyle absolut | Haushalte Lifestyle Ant. in % | Fahrer-Profil Index | |
|---------------|-----------------------|-------------------------|-----------------------------|-------------------------------|---------------------|--|
| 1 niedrig | 53 | 1,2 | 3.366 | 1,1 | 102 | |
| 2 | 258 | 5,7 | 14.241 | 4,8 | 117 | |
| 3 | 681 | 15,0 | 39.413 | 13,4 | 112 | |
| 4 | 1.069 | 23,5 | 67.277 | 22,9 | 103 | |
| 5 | 1.119 | 24,6 | 74.558 | 25,3 | 97 | |
| 6 | 803 | 17,7 | 54.905 | 18,7 | 95 | |
| 7 | 398 | 8,8 | 28.643 | 9,7 | 90 | |
| 8 | 131 | 2,9 | 9.853 | 3,3 | 86 | |
| 9 hoch | 30 | 0,7 | 2.040 | 0,7 | 95 | |
| Gesamt | 4.542 | 100 | 294.296 | 100 | 100 | |

| PKW-Kombi | Fahrer-Profil absolut | Fahrer-Profil Ant. in % | Haushalte Lifestyle absolut | Haushalte Lifestyle Ant. in % | Fahrer-Profil Index | 0 | 50 | 100 | 150 | 200 |
|---------------|-----------------------|-------------------------|-----------------------------|-------------------------------|---------------------|---|----|-----|-----|-----|
| 1 niedrig | 49 | 1,1 | 3.865 | 1,3 | 82 | | | | | |
| 2 | 254 | 5,6 | 16.107 | 5,5 | 102 | | | | | |
| 3 | 644 | 14,2 | 39.270 | 13,3 | 106 | | | | | |
| 4 | 1.090 | 24,0 | 62.185 | 21,1 | 114 | | | | | |
| 5 | 1.081 | 23,8 | 70.087 | 23,8 | 100 | | | | | |
| 6 | 784 | 17,3 | 56.292 | 19,1 | 90 | | | | | |
| 7 | 466 | 10,3 | 32.063 | 10,9 | 94 | | | | | |
| 8 | 139 | 3,1 | 11.749 | 4,0 | 77 | | | | | |
| 9 hoch | 35 | 0,8 | 2.678 | 0,9 | 85 | | | | | |
| Gesamt | 4.542 | 100 | 294.296 | 100 | 100 | | | | | |

| PKW-Gebrauchtwagen | Fahrer-Profil absolut | Fahrer-Profil Ant. in % | Haushalte Lifestyle absolut | Haushalte Lifestyle Ant. in % | Fahrer-Profil Index | 0 | 50 | 100 | 150 | 200 |
|--------------------|-----------------------|-------------------------|-----------------------------|-------------------------------|---------------------|---|----|-----|-----|-----|
| 1 niedrig | 37 | 0,8 | 2.090 | 0,7 | 115 | | | | | |
| 2 | 178 | 3,9 | 8.734 | 3,0 | 132 | | | | | |
| 3 | 505 | 11,1 | 26.657 | 9,1 | 123 | | | | | |
| 4 | 956 | 21,0 | 51.859 | 17,6 | 119 | | | | | |
| 5 | 1.135 | 25,0 | 70.496 | 24,0 | 104 | | | | | |
| 6 | 969 | 21,3 | 69.997 | 23,8 | 90 | | | | | |
| 7 | 520 | 11,4 | 42.148 | 14,3 | 80 | | | | | |
| 8 | 202 | 4,4 | 17.240 | 5,9 | 76 | | | | | |
| 9 hoch | 40 | 0,9 | 5.075 | 1,7 | 51 | | | | | |
| Gesamt | 4.542 | 100 | 294.296 | 100 | 100 | | | | | |

| PKW-Geländewagen | Fahrer-Profil absolut | Fahrer-Profil Ant. in % | Haushalte Lifestyle absolut | Haushalte Lifestyle Ant. in % | Fahrer-Profil Index | 0 | 50 | 100 | 150 | 200 |
|------------------------|-----------------------|-------------------------|-----------------------------|-------------------------------|---------------------|---|----|-----|-----|-----|
| 1 nicht vorhanden | 2.845 | 62,6 | 189.545 | 64,4 | 97 | | | | | |
| 2 weniger vorhanden | 1.075 | 23,7 | 64.408 | 21,9 | 108 | | | | | |
| 3 vereinzelt vorhanden | 460 | 10,1 | 29.610 | 10,1 | 101 | | | | | |
| 4 eher vorhanden | 131 | 2,9 | 8.992 | 3,1 | 94 | | | | | |
| 5 häufiger vorhanden | 31 | 0,7 | 1.741 | 0,6 | 115 | | | | | |
| Gesamt | 4.542 | 100 | 294.296 | 100 | 100 | | | | | |

| PKW-Premium Class | Fahrer-Profil absolut | Fahrer-Profil Ant. in % | Haushalte Lifestyle absolut | Haushalte Lifestyle Ant. in % | Fahrer-Profil Index | 0 | 50 | 100 | 150 | 200 |
|-------------------|-----------------------|-------------------------|-----------------------------|-------------------------------|---------------------|---|----|-----|-----|-----|
| 0 nicht vorhanden | 2.888 | 63,6 | 174.957 | 59,4 | 107 | | | | | |
| 1 niedrig | 857 | 18,9 | 59.432 | 20,2 | 93 | | | | | |
| 2 | 502 | 11,1 | 36.847 | 12,5 | 88 | | | | | |
| 3 | 222 | 4,9 | 16.554 | 5,6 | 87 | | | | | |
| 4 | 65 | 1,4 | 5.449 | 1,9 | 77 | | | | | |
| 5 hoch | 8 | 0,2 | 1.057 | 0,4 | 49 | | | | | |
| Gesamt | 4.542 | 100 | 294.296 | 100 | 100 | | | | | |

| PKW-Premium Sportscar | Fahrer-Profil absolut | Fahrer-Profil Ant. in % | Haushalte Lifestyle absolut | Haushalte Lifestyle Ant. in % | Fahrer-Profil Index | 0 | 50 | 100 | 150 | 200 |
|-----------------------|-----------------------|-------------------------|-----------------------------|-------------------------------|---------------------|---|----|-----|-----|-----|
| 0 nicht vorhanden | 3.504 | 77,1 | 218.438 | 74,2 | 104 | | | | | |
| 1 niedrig | 548 | 12,1 | 38.343 | 13,0 | 93 | | | | | |
| 2 | 318 | 7,0 | 23.014 | 7,8 | 90 | | | | | |
| 3 | 133 | 2,9 | 10.420 | 3,5 | 83 | | | | | |
| 4 | 31 | 0,7 | 3.215 | 1,1 | 62 | | | | | |
| 5 hoch | 8 | 0,2 | 866 | 0,3 | 60 | | | | | |
| Gesamt | 4.542 | 100 | 294.296 | 100 | 100 | | | | | |

| PKW-Japaner | Fahrer-Profil absolut | Fahrer-Profil Ant. in % | Haushalte Lifestyle absolut | Haushalte Lifestyle Ant. in % | Fahrer-Profil Index | 0 | 50 | 100 | 150 | 200 |
|---------------|-----------------------|-------------------------|-----------------------------|-------------------------------|---------------------|---|----|-----|-----|-----|
| 1 niedrig | 37 | 0,8 | 5.754 | 2,0 | 42 | | | | | |
| 2 | 74 | 1,6 | 7.725 | 2,6 | 62 | | | | | |
| 3 | 287 | 6,3 | 29.387 | 10,0 | 63 | | | | | |
| 4 | 691 | 15,2 | 56.903 | 19,3 | 79 | | | | | |
| 5 | 1.006 | 22,1 | 72.928 | 24,8 | 89 | | | | | |
| 6 | 1.090 | 24,0 | 62.581 | 21,3 | 113 | | | | | |
| 7 | 842 | 18,5 | 39.863 | 13,5 | 137 | | | | | |
| 8 | 411 | 9,0 | 15.605 | 5,3 | 171 | | | | | |
| 9 hoch | 104 | 2,3 | 3.550 | 1,2 | 190 | | | | | |
| Gesamt | 4.542 | 100 | 294.296 | 100 | 100 | | | | | |

| PKW-Markenpriorität (Häufigster Konzern) | Fahrer-Profil absolut | Fahrer-Profil Ant. in % | Haushalte Lifestyle absolut | Haushalte Lifestyle Ant. in % | Fahrer-Profil Index | 0 | 50 | 100 | 150 | 200 |
|------------------------------------------|-----------------------|-------------------------|-----------------------------|-------------------------------|---------------------|---|----|-----|-----|-----|
| 1 Audi | 26 | 0,6 | 2.121 | 0,7 | 79 | | | | | |
| 2 BMW | 42 | 0,9 | 3.449 | 1,2 | 79 | | | | | |
| 3 Ford | 225 | 5,0 | 15.444 | 5,2 | 94 | | | | | |
| 4 Mercedes Benz | 106 | 2,3 | 9.083 | 3,1 | 76 | | | | | |
| 5 Opel / General Motors | 1.074 | 23,7 | 70.283 | 23,9 | 99 | | | | | |
| 6 VW / Seat | 2.669 | 58,8 | 177.748 | 60,4 | 97 | | | | | |
| 7 Fiat / Alfa / Lancia | 7 | 0,2 | 630 | 0,2 | 72 | | | | | |
| 8 Peugeot / Citroen | 18 | 0,4 | 1.440 | 0,5 | 81 | | | | | |
| 9 Renault | 35 | 0,8 | 2.152 | 0,7 | 105 | | | | | |
| 10 Saab / Volvo | | 0,0 | 29 | 0,0 | 0 | | | | | |
| 11 Nissan | 9 | 0,2 | 284 | 0,1 | 205 | | | | | |
| 12 Toyota | 4 | 0,1 | 348 | 0,1 | 75 | | | | | |
| 13 sonst. Ost-Asien | 312 | 6,9 | 10.728 | 3,6 | 189 | | | | | |
| 14 Porsche / Ferrari / Jaguar | | 0,0 | 7 | 0,0 | 0 | | | | | |
| 15 sonstige | 12 | 0,3 | 517 | 0,2 | 150 | | | | | |
| Gesamt | 4.539 | 100 | 294.263 | 100 | 100 | | | | | |