



Best-Practice

Wie die Österreichische Post ihre Flotte elektrifiziert

Zuhause laden

Eichrecht garantiert faire Abrechnung für beide Seiten

Flottenmarkt

Vorstellung der Top-10-Modelle über alle Antriebsarten

Nachhaltiger Fuhrpark:
Zwischen Theorie und Praxis



Recht & Steuer:
Aktuelle Urteile, Privatnutzung und geldwerter Vorteil



Cyber-Sicherheit:
Wie sicher sind Firmenflotten?



Testfahrten, Vorträge, Netzwerke:
Die Highlights der Frühjahrstour

firmenauto
test drive 2024

630 Anbieter in 36 Kategorien:
Den Flottenmarkt im Überblick



Besser informiert:
News, Fahrzeuge, Interviews, Insights und mehr

firmenauto.de

IHRE EINLADUNG!



Exklusive Fahrevents
für Fuhrparkleiter
mit Schwerpunkt
E-Mobilität

+
Fach-
vorträge

Veranstaltungstage firmenauto testdrive 2024:

- **09. Oktober** in Kirchberg an der Jagst bei Schwäbisch Hall
- **15. Oktober** in Fulda
- **22. Oktober** in München

Fahren und testen Sie die neuesten Plug-in-Hybride, Elektro- und Brennstoffzellen-Autos. Kompakt und im direkten Vergleich wie nirgendwo sonst.

JETZT ANMELDEN!



Sichern Sie sich
Ihre kostenlose
Teilnahme!

Infos und

Anmeldung:

[www.firmenauto.de/
testdrive](http://www.firmenauto.de/testdrive)

Powered by:

Deutsche Leasing



Fotos: Küppers

Sichern Sie sich Ihre kostenlose Teilnahme:
Infos und Anmeldung: www.firmenauto.de/testdrive



Nicole Holzer
Geschäftsführende
Redakteurin

Wer sich bei Fuhrparkverantwortlichen umhört, muss schon häufiger nachfragen, um Unternehmen zu finden, die ihre Car Policy für chinesische Hersteller geöffnet haben. Keine Erfahrungswerte, kein zuverlässiges Vertriebs- und Händlernetz, das Image passt nicht – um nur einige Gründe zu nennen. Doch das könnte sich künftig ändern. So arbeiten etwa BYD oder MG mit Hochdruck daran, den Flottenmarkt zu erobern. Ob das gelingt? Schwer vorherzusagen. Beim test drive waren auf jeden Fall viele der Testfahrer positiv von Performance, Optik und Verarbeitung der China-Modelle überrascht. Aber verschaffen Sie sich selbst einen Eindruck ab Seite 32. Wer die ersten drei Stationen des test drives verpasst hat, kann sich gerne für den Oktober anmelden:

Sichern Sie sich Ihren Platz bei der Herbsttour im Oktober unter veranstaltung.etm.de

09.10.2024: Kirchberg an der Jagst

15.10.2024: Fulda

22.10.2024: München

Fotos: Thomas Küppers, Nicole Holzer



Die Parkplätze waren bei allen Stationen des test drives bis auf den letzten Platz belegt – wie hier in Hannover. Den Testfahrern standen insgesamt 32 brandneue verschiedene Modelle von 21 Herstellern zur Verfügung.

Mit der VR-Brille konnte sich nicht nur Bernd Steinfeldt (ETM Verlag) in Leipzig ein täuschend echtes »Bild« vom Seat Tavascar machen. Hier sitzt er vermeintlich hinterm Lenkrad.



Volle Reihen bei der Begrüßung und Einweisung für die rund 70 Teilnehmer des firmenauto test drives in Hannover.



Das firmenauto test drive-Team in Heiligenhaus (von l.): Thomas Küppers, Oliver Trost, Juliane Dünger, Stephanie Stark, Nicole Holzer und Oto Kolar.

ab **32** Rückblick auf die firmenauto test drives



24 Restwerte von E-Autos im freien Fall



Interview mit Frank Hägele, Geschäftsführer der Deutschen Leasing und Vorstand des VMF

TITELTHEMA

- 8 Kolumne Bundesverband**
Bidirektionales Laden und seine Tücken für Unternehmensflotten
- 10 Total Cost of Ownership**
Besonderheiten bei der Betrachtung von Elektrofahrzeugen
- 12 Abrechnung Ladekosten**
Gesetzliche Anforderungen an Heim-Wallboxen von Dienstwagenfahrern
- 14 Best-Practice**
Die Österreichische Post setzt auf E-Fahrzeuge – warum um das besser ist
- 16 Nachhaltige Fuhrparkverwaltung**
Unternehmen stehen vor großen Hürden bei der Umsetzung von CO₂-Zielen
- 18 Rolle des Fuhrparkleiters**
Diesel-Dominanz oder Elektrifizierung des Fuhrparks?
- 20 Fahrzeug-Auswahl**
Tipps für perfekte Balance zwischen Reichweite, Preis und Car Policy

MANAGEMENT

- 03 Editorial**
- 06 Branchen-News**
- 22 Interview**
Stephan Tschierschwitz, Leiter Mobilitätslösungen bei Schwarz Mobility Solutions
- 24 Restwerte**
Der drastische Preisverfall von E-Autos und die Folgen für Unternehmensflotten
- 26 Vernetzte Fahrzeuge**
Welche Cyber-Risiken drohen und wie sich diese minimieren lassen
- 28 Versicherung**
Warum Reparaturen an E-Autos bis zu 30 Prozent teurer sind
- 30 Interview**
Frank Hägele, Geschäftsführer der Deutschen Leasing und VMF-Vorstand
- 40 Recht und Urteile**
Führerscheintausch, E-Ladeplatz, Fahrtenbuch, Auslandsknöllchen



10

Besonderheiten der TCO von Elektrofahrzeugen



52

Alles über den neuen Volvo EX30

Fotos: Thomas Klüppers, Dall-e, Volvo, VME, AndreyPopov@viaCarva

42 **Steuer**
Häufige Fehlerquelle: So wird der Bruttolistenpreis korrekt berechnet

44 **Dienstwagen-Steuer**
Ein Faktencheck: Wie ungerecht das Dienstwagenprivileg wirklich ist

TEST DRIVE

32 **firmenauto test drive**
Großer Rückblick auf die Stationen Heiligenhaus, Leipzig und Hannover

AUTO

46 **Top 10 im Flottenmarkt**
Die zehn meistverkauften Modelle mit Preisen und den wichtigsten technischen Daten

Test
50 **VW ID.7**
Seine Vorzüge sind beachtlich, aber es gibt auch Schwächen

52 **Volvo EX30**
Der EX30 will den Flottenmarkt erobern, und wagt dafür ungewöhnliche Lösungen

Fahrberichte

54 **Peugeot 508 SW**
Mittelklasse-Kombis sind häufig wenig emotional. Der Peugeot 508 SW ist anders

56 **Skoda Kodiaq**
Der Kodiaq wird nicht nur größer und digitaler, sondern kommt erstmals als Plug-in-Hybrid

58 **Hyundai Kona**
Viel Platz und souveräne Performance – der Kona EV hat das Zeug zum Dienstwagen

60 **Opel Astra**
Sein Platz ist in den Top Ten der meistgekauften Firmenwagen – das hat seine Gründe

62 **Fiat 600**
Den großen Bruder des Fiat 500 gibt es mit E-Antrieb und als Mildhybrid

64 **Ford Tourneo und Ford Transit Courier**
Hier bekommen Fuhrparks viel Auto fürs Geld. Neuerungen, technische Daten und Preise

66 **Impressum**

Foto: picture alliance/dpa - Christian Charisius



Öko-Diesel als Klimaretter

Ende Mai startete der Verkauf des Biokraftstoffs HVO100. Kann dieser die Klimabilanz von Dieselfuhrparks retten? Derzeit ist das Tankstellen-Netz noch dünn und der Sprit teurer.

Der Bund hat den Weg für neue Bio-Kraftstoffe frei gemacht. Neben höher konzentriertem Bio-Diesel B10 darf nun auch der Designer-Sprit HVO100 verkauft werden. Anbieter und Befürworter werben mit besonderer Klimafreundlichkeit.

HVO steht für Hydrotreated Vegetable Oil. Wenn HVO100 komplett aus Abfall- und Reststoffen hergestellt wird, könnte der Bio-Kraftstoff die Treibhausgasemissionen um bis zu 90 Prozent

gegenüber fossilem Diesel reduzieren, heißt es. Darüber hinaus sollen bis zu 33 Prozent weniger Feinstaub, bis zu 9 Prozent weniger Stickoxid sowie nahezu kein Schwefel anfallen.

Auch Bundesverkehrsminister Dr. Volker Wissing zeigt sich überzeugt: »HVO 100 ist eine echte Option für mehr Klimaschutz im Verkehr und ein wichtiger Schritt, auch Verbrennungsmotoren klimaneutral zu betreiben.« So erfordert die Integration des Kraftstoffs

laut ADAC keine Modifikationen der bestehenden Infrastruktur oder des Motors selbst, was eine reibungslose Implementierung in die bestehende Fahrzeugflotte ermögliche. Dennoch sollten nur Fahrzeuge mit HVO100-Freigabe betankt, betont der ADAC. »Jetzt sind die Hersteller gefordert, neue Fahrzeuge für HVO100 auszulegen und ältere Modelle zu prüfen und für die Verwendung freizugeben«, sagt Technikpräsident Karsten Schulze.

Umfrage

Gegen freischaltbare Extras

Ein Auto kaufen und erst später die Sitzheizung oder das Navigationssystem gegen Gebühr aktivieren? 59 Prozent der Befragten empfindet die freischaltbaren Funktionen der Hersteller als Geldmacherei. Die Ablehnung beziehungsweise Akzeptanz fällt je nach Altersgruppe unterschiedlich aus. Bei den Teilnehmern zwischen 50 und 65 Jahren sprechen sich 68 Prozent gegen den Kauf eines solchen Fahrzeugs aus. In der Altersgruppe der unter 30-Jährigen favorisieren 51 Prozent ein Fahrzeug mit »Functions on Demand«.



Foto: Audi

E-Auto schlägt Verbrenner

Elektroautos schneiden mit 2,8 Pannen pro 1.000 zugelassene Fahrzeuge deutlich besser ab als Verbrenner. Hier lag die Quote bei 6,4, das ist mehr als doppelt so hoch. Kaum Unterschiede zwischen den Antriebsarten gab es bei den Bauteilen Bremsen, Fahrwerk und Karosserie. Weniger anfällig waren Batteriefahrzeuge unter anderem bei Motor, Starterbatterie und Reifen. Häufigste Pannenursache war mit 44,1 Prozent die Starterbatterie. Auf Rang zwei stehen Motor/Motormanagement (22,8 Prozent) mit deutlichem Vorsprung vor der Elektrik (10,5 Prozent). Am zuverlässigsten unter den dreijährigen Fahrzeugen waren BMW i3, Mini und BMW X1. Auf den letzten Plätzen landeten Toyota Yaris, Ford Kuga und Toyota C-HR. Bewertet wurden 156 Modelle von 20 Marken.



Foto: ADAC

Bis 30 Prozent über WLTP

Die Hälfte, der von LeasePlan betreuten Firmenfahrzeuge verbraucht zwischen 10 und 30 Prozent mehr Kraftstoff, als der angegebene Verbrauch der Hersteller. Die Gründe liegen laut LeasePlan in den zu optimistisch angesetzten Normverbräuchen sowie bei den Fahrern selbst. Zu hohe Geschwindigkeiten und ein nicht angepasstes Fahrverhalten trieben den Spritverbrauch der Dienstwagenfahrer in die Höhe.



Foto: welcomia@viaCanva

212

... unterschiedliche Pkw-Modelle sind im vergangenen Jahr in Europa produziert worden.

Schnellere Abwicklung mit KI

Die Schadenhöhe in Pkw-Flotten ist in den letzten Jahren kontinuierlich gestiegen. Zwar haben Flotten kaum Einfluss auf Ersatzteil- und Werkstattkosten, wohl aber auf den Regulierungsprozess. Dazu hat die Sachverständigenorganisation Dekra eine digitale, KI-gestützte Lösung auf den Markt gebracht. Diese besteht aus: Schadenaufnahme, Handlungsempfehlung für den Flottenverantwortlichen, Teleprognose- und -expertise sowie abschließendem Schadengutachten. Auch ein Vorab-Check bei Leasingrückgabe kann gemacht werden.



Foto: Dekra

Tanz mit der Steckdose

Bidirektionales Laden und
seine Tücken für Unternehmen.

von Axel Schäfer

Stellen Sie sich vor, wir wären in einem Roman. Unser Held, Herr Klein, Geschäftsführer einer mittelständischen Firma, steht vor einer scheinbar harmlosen Steckdose. Doch was er nicht weiß: Diese Steckdose ist das Tor zu einer neuen Ära – dem bidirektionalen Laden. »Wie spannend«, denken Sie? Ja, spannend wird es auf jeden Fall. Aber auch kompliziert. Ein Abenteuer, das Stoff für einen Roman bieten würde, soll bald Realität werden. Die Bundesregierung ist zumindest begeistert, hat aber lange noch nicht alle Hausaufgaben gemacht.

Bidirektionales Laden – das klingt doch futuristisch, nicht wahr? Stellen Sie sich vor, Ihr Firmenparkplatz ist nicht nur ein Parkplatz, sondern ein Energiezentrum. Ihre E-Autos laden nicht nur auf, sie geben auch Strom zurück ins Netz. Klingt nach Science-Fiction? Weit gefehlt. Es soll ab 2028 möglich sein. Ein Trend, der auf Unternehmen zukommt und potenziell den Stromverbrauch revolutioniert. Doch hinter dieser vielversprechenden Technologie lauern Tücken, die unsere Protagonisten ins Schwitzen bringen könnten.

Herr Klein, der sich sonst nur um Produktivität und Jahresabschlüsse sorgt, sieht sich plötzlich mit Fragen konfrontiert, die früher nur Elektriker und Ingenieure beschäftigten. »Wie viel Strom verbraucht unser Fuhrpark wirklich?« Oder: »Können wir durch bidirektionales Laden Geld sparen oder verlieren wir am Ende doch?«. Die Antworten sind leider alles andere als einfach.

Im besten Fall könnte der Firmenfuhrpark so Energiekosten senken und sogar Einnahmen generieren. Doch im schlechtesten Fall droht das Chaos: überlastete Netze, unklare gesetzliche Regelungen und hohe Investitionskosten.

Ein wenig Bürokratie ist auch noch im Spiel. Herr Klein muss sich durch einen Dschungel von Vorschriften und Zertifizierungen kämpfen. Und dann sind da noch die Fragen der Haftung und Sicherheit. Was passiert, wenn durch das Rückspeisen von Strom ein Brand verursacht wird? Wer haftet?

Und auch der Gesetzgeber hat noch einiges zu tun. Aktuell sind E-Autos aus rechtlicher Sicht nur Pkw – und keine Batteriespeicher, für die es teils weitergehende rechtliche Vorgaben gibt. Und anzupassen sind die Ladesäulenverordnung, das Elektromobilitätsgesetz, das Erneuerbaren-Energien-Gesetz (EEG) und so weiter – da ist das bidirektionale Laden zum großen Teil noch nicht berücksichtigt. Und was ist mit Cybersicherheit, Einspeisevergütung und mit notwendigen Investitionen: Wallboxen, die bereit sind für bidirektionales Laden, werden wohl zunächst bis zu viermal teurer als herkömmliche Modelle sein. Auch Lastmanagement und Technik im Auto kosten Geld.

Und wie sieht es mit der IT und Datenschutz aus? Bidirektionales Laden verlangt nach smarterer Steuerung. Herr Klein muss eventuell nicht nur seine Flotte, sondern auch seine IT-Infrastruktur und Rechtsabteilung aufrüsten. Gleichzeitig müssen die Mitarbeitenden qualifiziert werden.

Unser Herr Klein steht also vor einer epischen Quest. Wird er es schaffen, die Herausforderungen zu meistern und sein Unternehmen in die Zukunft zu führen? Oder wird er im Dickicht der Vorschriften und technischen Schwierigkeiten untergehen? Die Realität für viele Unternehmen wird bald genau diese Frage beantworten müssen.

Firmen sollten sich auf einen steinigen Weg gefasst machen. Doch wie in jedem guten Roman gibt es auch hier Hoffnung. Wer die Herausforderungen meistert, könnte am Ende als Sieger dastehen – mit niedrigeren Energiekosten, einer modernen Infrastruktur und einem grünen Image. Aber wie bei jedem Abenteuer gilt: Gut vorbereiten, die Augen offenhalten und immer eine Prise Humor behalten. Denn wenn es eines gibt, dass wir aus Romanen lernen können, dann ist es, dass am Ende doch alles gut ausgeht – meistens jedenfalls. ■



Bundesverband
Betriebliche Mobilität
Expertise für Fuhrpark- & Mobilitätsmanagement

Axel Schäfer, Vorstandsmitglied und Geschäftsführer des Bundesverbands Betriebliche Mobilität und Sprecher der FMFE Fleet And Mobility Management Federation Europe.



Foto: BBM



DER NEUE FIAT DUCATO INSPIRIERT VON DER ZUKUNFT

AB **299 €**
MTL. LEASEN ZZGL. MWST.²



ENTDECKEN SIE DEN NEUEN FIAT DUCATO

- KLASSENBESTES LADERAUMVOLUMEN MIT BIS ZU 17 M³*
- TOP-KONNEKTIVITÄT UND TOP-TECHNOLOGIE
- ALS ELEKTRO ODER DIESEL ERHÄLTlich

JETZT BEI IHREM FIAT PROFESSIONAL PARTNER!



¹ 2 Jahre Fahrzeuggarantie und 2 Jahre Funktionsgarantie „Maximum Care Flex 100“ der FCA Germany GmbH bis maximal 100.000 km gemäß deren Bedingungen. Angebot nur für nicht bereits zugelassene Neufahrzeuge. Angebot gültig bis 30.06.2024. Nicht kombinierbar mit anderen Aktionen.

² 0 € Leasingsonderzahlung, Leasingrate 299,- €/Monat, Laufzeit 48 Monate, 10.000 km/Jahr Laufleistung. Ein Leasingangebot mit Kaufoption für Gewerbetreibende (Bonität vorausgesetzt) der Stellantis Bank SA Niederlassung Deutschland, Siemensstraße 10, 63263 Neu-Isenburg, für den Fiat Ducato Multijet DPF L2H1 Kastenwagen verblecht, 88 kW (120 PS), gültig bis zum 30.06.2024. Alle Preise verstehen sich zzgl. Mehrwertsteuer, Überführungs- und Zulassungskosten. Sofern der Kunde keinen Gebrauch von der Kaufoption macht, werden nach Vertragsende Mehr- und Minderkilometer (Freigrenze jeweils 2.500 km) sowie ein Ausgleich für ggf. vorhandene Schäden abgerechnet. Über alle Detailbedingungen informiert Sie gerne Ihr teilnehmender Fiat Professional Partner. Angebot nur solange Vorrat reicht. **Beispielfoto zeigt Fahrzeug der Baureihe, die Ausstattungsmerkmale des abgebildeten Fahrzeugs sind nicht Bestandteil des Angebots.**

* Der Ducato ist mit einer von Stellantis entwickelten Laderaumvolumen-Architektur ausgestattet, die als Produktionsplattform für alle Nutzfahrzeuge der Marke Stellantis verwendet wird, nämlich Fiat Professional Ducato, Citroën Jumper, Opel Movano und Peugeot Boxer.



Alles über die »TCO E-Mobility«

Der Anteil an E-Fahrzeugen in deutschen Fuhrparks liegt zwar erst um die zehn Prozent, aber er wächst. Bei der Betrachtung der Gesamtbetriebskosten gibt es jedoch einige Besonderheiten.

von Marc-Oliver Prinzing

Das Total-Cost-of-Ownership-Konzept (TCO) ist einer der wichtigsten Bausteine der betriebswirtschaftlichen Steuerung von Fuhrparks. Es bewertet umfassend die Kosten über die Nutzungsdauer eines Fahrzeugs. Um diese zu ermitteln, werden die Kosten in Gruppen wie Anschaffung, Betrieb, technischer Support und Benutzeraktivitäten aufgeteilt.

Der niedrigste Einkaufspreis heißt nicht automatisch, dass das Objekt über gesamte Nutzung die

niedrigsten Kosten im Unternehmen nach sich zieht. Die Praxis zeigt, dass Unternehmen häufig ihre tatsächlichen Fuhrparkkosten nicht erfassen, weil sie nicht alle Kosten kennen oder ausblenden. Meist bleibt es bei der Erfassung der Kernkosten, wie Leasingraten, Betriebskosten, Reifen, Kfz-Steuer, Versicherung.

Betrachtet man die klassische Fahrzeugkostenrechnung, so können die relevanten Kosten eines Fahrzeugs oder eines Fuhrparks in unterschiedliche Bereiche untergliedert werden. Dabei gibt es die Finanzierungskosten, die sich je nach Art der Finanzierung entweder aus Zins und Wertverlust bei Kauf oder aus der Finanzrate und der Mehr-/Minderkilometer beim Leasing zusammensetzen. Einen zweiten Bereich bilden die Betriebskosten, zu denen Reparaturen, Wartung, Reifen, Kraftstoffe und Versicherung zählen. Ein weiterer wichtiger Teil der Fahrzeuggesamtkosten sind die Schadenkosten, die für Unfälle, Glas- oder Gewaltschäden anfallen, sowie Kosten für



Foto: AndreyPopov@viaCanva

Steuern und Gebühren, wie beispielsweise die Kfz-Steuer, Maut oder gesetzliche Prüfungen. Auch hier gibt es schon Unterschiede: Nach einer Untersuchung des Gesamtverbands der Versicherer haben E-Autos zwar weniger Unfälle, sind bei der Reparatur allerdings ein Drittel teurer als vergleichbare Verbrenner.

Fahrzeugkosten bei alternativen Antrieben

Bei Verbrennern sind die wesentlichen Bestandteile der Fahrzeugkostenrechnung die direkten Kosten eines Fahrzeugs. Bei Elektrofahrzeugen dagegen gibt es weitere wichtige Kostenfaktoren. Diese lassen sich als System- und Organisationskosten definieren. Wenn es um den Vergleich geht, sind solche Kosten von besonderer Relevanz. Geht es um eine Gesamtkostenabschätzung für den Umstieg von Verbrennern auf E-Fahrzeuge, würde ein Weglassen der System- und Organisationskosten das Ergebnis komplett verfälschen.

Im Unterschied zu Verbrennerfahrzeugen spielt bei einem E-Fahrzeug das Fahrprofil eine entscheidende Rolle in Bezug auf die Praxistauglichkeit und die Wirtschaftlichkeit. Sobald Plug-in-Hybride oder rein elektrische Fahrzeuge aufgenommen werden, empfiehlt sich eine Fahrprofilanalyse. Hinzukommen die Kosten für Ladeinfrastruktur, deren Planung, Anschaffung und Betrieb. Neben der Ladeinfrastruktur am Standort des Unternehmens gehört dazu auch die Ladeinfrastruktur am Wohnort der Mitarbeitenden.

Mit zunehmender Komplexität der Berechnung, steigt die Wahrscheinlichkeit für Fehler oder für unterschiedliche Interpretationen. Daraus können die zum Teil widersprüchlichen Aussagen zur Wirtschaftlichkeit von E-Fahrzeugen (Inklusive PHEV) resultieren. Wichtig bei der Kostenberechnung ist die Frage, wie Fuhrparkverantwortliche an die Daten gelangen. Es gibt Quellen, aus denen Informationen für die Fahrzeugkosten entnommen werden können. Dazu gehören beispielsweise die Herstellerangaben. Wenn Leasing die Finanzierungsform des Fahrzeugs ist, kann der Leasingpartner eine gute Quelle sein. Daneben findet man auch in der Fachpresse Kostenkalkulationen und Aussagen zu den Betriebskosten von Fahrzeugen. Dabei ist zu prüfen, wie diese berechnet sind und auf welcher Basis die Kalkulationen durchgeführt wurden.

Damit eine Wirtschaftlichkeitsberechnung durchgeführt werden kann, müssen einige Rahmenbedingungen gegeben sein, etwa die Auswahl vergleichbarer Modelle. Gleichzeitig müssen sinnvolle Zeiträume definiert sowie eine praxisgerechte Laufleistung. Zudem sind die individuellen Besonderheiten des Einsatzes oder des Unternehmens zu berücksichtigen. Nur so kann eine aussagekräftige Kostenrechnung aufgestellt werden. ■

Ausführliche Informationen zu dem Thema TCO bei Elektrofahrzeugen erhalten Sie im Modul »Fuhrparkmanagement« von Fleetricity – dem Kurs für Elektromobilität im Fuhrpark unter: fleetricity.de



Faire Abrechnung garantieren

Firmen müssen sicherstellen, dass ihre Ladeinfrastruktur den gesetzlichen Anforderungen entspricht. Dazu zählt auch die heimische Wallbox des Außendienstlers. Was es zu beachten gilt.

von Cedric Culkowski

Das Eichrecht regelt die Messgenauigkeit von Ladeeinrichtungen und stellt sicher, dass der Verbraucher fair und transparent abgerechnet wird. Neben der öffentlichen und halböffentlichen Abrechnung regelt es auch im Heimbereich die Messgenauigkeit von Ladeeinrichtungen.

Für die Überwachung der eichrechtskonformen Verwendung von Messgeräten sind in Deutschland die jeweiligen Landeseichämter zuständig. In bestimmten Bereichen stimmen sich die Eichämter regelmäßig in der Arbeitsgemeinschaft Mess- und Eichwesen (AGME) ab und geben gemeinsam ermit-

telte Regeln aus. Diese besagen unter anderem, dass geschäftlich verwendete Messwerte, die auf Basis der übertragenen elektrischen Energie gemessen werden, mit einem eichrechtskonformen Messgerät ermittelt werden müssen. Ladestationen, die ausschließlich dem privaten Gebrauch dienen und keine Abrechnung der Ladevorgänge ermöglichen, unterliegen demnach in der Regel nicht den Eichvorschriften.

Der Regelermittlungsausschuss sieht für die oben beschriebenen eichrechtskonformen Messgeräte nach §46 des Mess- und Eichgesetzes die Messgeräteart

Nr. 6.8 »Messgeräte und Zusatzeinrichtungen im Anwendungsbereich E-Mobilität« vor. In diese Kategorie fallen sogenannte eichrechtskonforme Wallboxen, wobei der Begriff rechtlich nicht geschützt ist. Aufgrund der begrenzten Anzahl an Nutzern und des abgegrenzten Anwendungsgebietes gibt es für den Heimbereich jedoch Sonderregelungen, die die eichrechtskonforme Abrechnung auch mit geringeren Anforderungen ermöglichen.

Sonderregelungen im Heimbereich

Unter bestimmten Voraussetzungen ist die Vorschrift zur Nutzung eines Messgeräts nach Nr. 6.8, wie oben beschrieben, nicht notwendig. Wird die Ladeeinrichtung ausschließlich zur Ladung eines Elektrofahrzeuges von einem Vertragspartner verwendet, so gilt folgende Ausnahme: Es kann ein MID-konformer Wirkenergiezähler verwendet werden, solange dieser nur die zur Ladung des Fahrzeuges übertragene Energie erfasst.

Integrierter MID-Zähler für Abrechnung

Sollten diese Voraussetzungen erfüllt sein, können auch einfache Wallbox-Modelle mit integriertem MID-Zähler für die eichrechtskonforme Abrechnung genutzt werden. Vor allem die Einschränkung eines einzigen Vertragspartners erscheint mit zunehmender Verbreitung der Elektromobilität jedoch kritisch. Sobald ein weiteres Fahrzeug, wie etwa der Zweitwagen oder das Fahrzeug des Nachbarn an der Wallbox lädt, sind die Voraussetzungen für die eichrechtskonforme Abrechnung über einen MID-konformen Zähler nicht mehr erfüllt. Laut Rechtsprechung wäre dann eine eichrechtskonforme Wallbox nach Messgeräteart Nummer 6.8 erforderlich. Verantwortlich für die rechtskonforme Nutzung ist der Ladepunktbetreiber, in diesem Fall die Privatperson beziehungsweise der Dienstwagenfahrer.

Hinderlich für die Verbreitung der eichrechtskonformen Wallboxen ist vor allem der hohe Kostenpunkt. Während es einfache Wallbox-Modelle bereits für wenige hundert Euro gibt, sind eichrechtskonforme Modelle weiterhin sehr kostspielig. Des Weiteren haben viele Nutzer die KfW-Förderzyklen zur Anschaffung der Wallbox genutzt. Zum Zeitpunkt der Förderung gab es jedoch wenig eichrechtskonforme Modelle auf dem Markt.

Bestehende Wallboxen umrüsten

Abhilfe schafft die Möglichkeit der eichrechtskonformen Nachrüstung über den Charge Repay Service. Durch die Integration eines separaten MID-Zählers können jegliche Bestandswallboxen für die eichrechtskonforme Abrechnung mehrerer Nutzer befähigt werden. Dies schont nicht nur Ressourcen, sondern auch den Geldbeutel.

Ein Austausch von bestehenden Wallboxen, um eine eichrechtskonforme Abrechnung zu ermöglichen, ist kostspielig und nicht nachhaltig. Der Charge Repay Service von Phoenix Contact ermöglicht die eichrechtskonforme Anbindung an ein umfangreiches Abrechnungssystem von jeder Wallbox. Dabei wird durch ein patentiertes Verfahren mit einem handelsüblichen MID-Zähler die eichrechtskonforme Abrechnung von mehreren Nutzergruppen beziehungsweise Vertragspartnern ermöglicht. ■



Cedric Culkowski,
Management Innovation
Consultant bei Phoenix Contact.



Kein Zweifel an E

Paul Janacek, Flottenchef der Österreichischen Post, setzt auf E-Fahrzeuge. Derzeit sind 4.000 in Betrieb. Was ihn dazu bewogen hat und welche Rolle die Ladeinfrastruktur dabei spielt.

von Julia Feckl

Wenn einer ganz genau Bescheid weiß über die Wirtschaftlichkeit von E-Fahrzeugen in Flotten, dann er: Paul Janacek leitet die Zustellflotte der Österreichischen Post, die aktuell rund 4.000 Elektrofahrzeuge umfasst, vom Hochdachkombi bis hin zu Transportern im Sprinter-Format. Bis Ende des Jahrzehnts, so der Plan, sollen es fast dreimal so viele sein und die komplette Flotte elektrifiziert werden. Bereits 2011 wurden die ersten E-Fahrzeuge eingeflottet, die nun sukzessive wieder ausgemustert werden.

»Es gibt für uns nicht den geringsten Zweifel, dass der Business-Cases eindeutig zugunsten des Elektroantriebs ausfällt«, sagt Janacek. Die höheren Beschaffungskosten gleichen Elektroautos dank der um drei bis vier Jahre längeren Nutzungsdauer wieder aus. Das macht sie am Ende sogar knapp 20 Prozent günstiger. Dazu kommen THG-Quote und Einsparungen bei der Kfz-Steuer. Weitere 50 Prozent spart die Post bei den Wartungs- und Servicekosten sowie 40 bis 60 Prozent bei den Treibstoffkosten.

Deutlich positiv bemerkbar macht sich, dass die Österreichische Post ihre Ladevorgänge energie- und somit kosteneffizient, über das Lade- und Energiemanagementsystem ChargePilot von The Mobility House (TMH) steuert. Derzeit sind rund 2.900 AC- und DC-Ladepunkte an mehr als 100 Standorten angeschlossen. TMH war bereits bei der Planung involviert und beriet die Post rund ums gesteuerte Laden, also das Verschieben und Drosseln von Lasten, um bestehende Netzanschlüsse zu nutzen und Ausbaurkosten zu vermeiden. Über

das Backend kann die Post die Ladestationen aller Standorte überwachen und auswerten.

Zu den Leuchtturmprojekten gehören die Städte Graz, Innsbruck und Salzburg, dort wird bereits elektrisch zugestellt. Klar muss dafür erst eine eigene Expertise aufgebaut werden. Doch das lohnt sich, so Janacek: »Es ist ratsam, Know-how ins Haus zu holen und Ausbaustrategie sowie Betriebsplanung selbst in die Hand zu nehmen.« Auch die hohen Ausgaben würden sich schnell amortisieren. Die Ladeinfrastruktur sei eine einmalige, langfristige Investition für mehrere Fahrzeuggenerationen. Zudem eröffne das, auch die Möglichkeit, eigenen Strom zu produzieren, zu verbrauchen und auch zu speichern.

Und was sagen die, die mit den Fahrzeugen arbeiten? Für die Zusteller, die zum Teil über hundert Stopps pro Tour einlegen, seien die E-Fahrzeuge angenehmer: »Was mit einem Verbrenner Handarbeit ist – kupeln, schalten, bremsen – ist mit E-Fahrzeugen viel komfortabler.« Auch die Klimatisierung funktioniert besser als bei Verbrennern. Und die vermeintlich eingeschränkte Reichweite sei ebenfalls kein Problem bei Strecken von maximal 150 Kilometern.

»Wir haben so gute Erfahrungen mit E-Fahrzeugen gemacht, dass es uns verwundert, warum wirtschaftlich getriebene Unternehmen noch Vorbehalte haben«, resümiert Janacek. ■

V O L V O

Der neue Volvo EX30.

Unser bisher nachhaltigstes SUV.

Der neue vollelektrische EX30 begeistert mit einem hochwertigen Innenraum, einem geringen CO₂-Fußabdruck und fortschrittlichen Assistenzsystemen – im Kleinen steckt oft wahre Größe.

Entscheiden Sie sich jetzt für unseren Best Cars Sieger¹ und profitieren Sie zusätzlich von der attraktiven 0,25 % Dienstwagenbesteuerung.²

volvocars.de/EX30



¹ Volvo EX30, Gewinner in der Kategorie „Kleine SUV/Crossover“ (Importwertung). Berichterstattung in auto motor und sport, Ausgabe 05/24. ² Fahrer von Dienstwagen, die auch privat genutzt werden, müssen monatlich 1% des Fahrzeug-Bruttolistenpreises bzw. 0,5% bei Plug-In-Hybridfahrzeugen als geldwerten Vorteil versteuern. Profitieren Sie von der 0,25% Dienstwagenbesteuerung für die vollelektrischen Volvo Modelle mit einem Bruttolistenpreis von bis zu 70.000 €. Diese Senkung auf 0,25% bietet Ihnen auch dann einen Vorteil, wenn Sie Ihr Geschäftsfahrzeug individuell nach Fahrtenbuch versteuern.

Zwischen Theorie und Praxis

Unternehmen setzen verstärkt auf nachhaltige Flotten, stoßen jedoch auf zahlreiche Hürden. Der European Fleet Emission Monitor (EFEM) von Alphabet zeigt die Kluft zwischen Nachhaltigkeit und Politik auf. Welche Konsequenzen das auf Flotten hat.

von Nicole Holzer

Die europäische Wirtschaft befindet sich im Wandel, und Unternehmen verpflichten sich zunehmend dem strategischen Ziel der Nachhaltigkeit. So streben laut dem zweiten European Fleet Emission Monitor (EFEM) von Alphabet 64 Prozent der europäischen Unternehmen eine nachhaltige Flotte an, darüber hinaus ziehen 62 Prozent eine vollständige Elektrifizierung in Betracht. Gleichzeitig kämpfen die Flottenverantwortlichen gegen zahlreiche regulatorische Rahmenbedingungen, welche die praktische Umsetzung ihrer Nachhaltigkeitsstrategien behindern.

Die wichtigsten Probleme im Überblick:

- Umgang mit der Corporate Sustainability Reporting Directive (CSRD): Mehr als die Hälfte der Flottenmanager (56 Prozent) sehen in der CSRD keinen wesentlichen Anreiz, ihre Nachhaltigkeitsmaßnahmen zu verbessern, insbesondere im Hinblick auf die Erfassung von CO₂-Emissionsdaten.
- Herausforderungen bei der Elektrifizierung: Etwa 94 Prozent der befragten Flottenmanager sehen weiter-



Foto: ismagilov_miro7833@vialCanva

hin große Herausforderungen auf dem Weg zur Elektrifizierung. Die beiden größten Probleme sind die Reichweite (37,7 Prozent) und die Ladeinfrastruktur (35,7 Prozent). Zudem gibt es eine gewisse Zurückhaltung der Mitarbeiter, von Benzin- und Dieselfahrzeugen auf Elektrofahrzeuge umzusteigen, das wurde von 6,8 Prozent der Befragten angegeben.

- Vorbereitung auf CO₂-Berichterstattung: Nur 37 Prozent der Unternehmen überwachen ihre Flotten-CO₂-Emissionen und 17 Prozent haben überhaupt keine Kenntnisse über ihre Emissionen.

Bedeutung der CSRD für Unternehmensflotten

Bis 2026 wird die EU-Richtlinie zur Nachhaltigkeitsberichterstattung etwa 49.000 Unternehmen betreffen. Ab dann müssen die größten Unternehmen ihre Umweltfortschritte offenlegen. Trotz dieser Regelung reagieren immer noch 56 Prozent der Unternehmen nicht angemessen darauf. Viele Fuhrparkmanager sind entweder wenig informiert oder halten die Richtlinie für unwichtig. Das bedeutet, dass viele Unternehmen nicht gut auf die Regelung vorbereitet sind oder sie nicht ernstnehmen. Markus Deusing, CEO von Alphabet International, betont: »Der Übergang zu einer klimaneutralen Flotte ist ein anspruchsvoller und schrittweiser Prozess, keine Schicht über Nacht. Im Rahmen der CSRD sind die Unternehmen nun verpflichtet, ihre Fortschritte offenzulegen, aber viele unterschätzen immer noch die umfangreichen Anstrengungen, die erforderlich sind, um die CO₂-Emissionen zu minimieren und in Richtung Elektrifizierung zu gehen.«

Der EFEM zeigt auch, dass etwa die Hälfte der Unternehmen ihre Fahrzeugemissionen senken will. Doch es gibt noch viel Luft nach oben: 44 Prozent der Flotten liegen über der CO₂-Grenze von 100 g/km.

Kurz erklärt: CSRD-Richtlinie

Die Corporate Sustainability Reporting Directive (CSRD) ist eine EU-Richtlinie, die darauf abzielt, die Berichterstattung von Unternehmen über Nachhaltigkeitsaspekte zu verbessern und zu standardisieren. In Deutschland werden 2024 schätzungsweise 15.000 Unternehmen von der Corporate Sustainability Reporting Directive (betroffen sein. Diese Unternehmen müssen ab dem Geschäftsjahr 2024 detailliertere Nachhaltigkeitsberichte vorlegen, die auch die Auswirkungen ihrer Firmen-Flotten auf die Umwelt umfassen.

Ab 2025 soll die Schwelle von 500 Beschäftigten und das Kriterium der Kapitalmarktorientierung entfallen, sodass dann alle großen Kapital- und Personengesellschaften unabhängig von ihrer Größe berichtspflichtig werden. Ab 2026 werden fast alle weiteren Unternehmen von öffentlichem Interesse verpflichtet – mit Ausnahme der Kleinstkapitalgesellschaften.

Für Firmen-Flotten bedeutet dies, dass mittelgroße und größere Unternehmen mit einer eigenen Flotte ab dem 1. Januar 2024 detaillierter über ihre Nachhaltigkeitspraktiken, insbesondere über CO₂-Emissionen, berichten müssen. Die CSRD-Berichterstattung erfolgt im Lagebericht des Geschäftsberichts und umfasst eine erweiterte Palette von Nachhaltigkeitsinformationen. Dies schließt die Entwicklung von Nachhaltigkeitszielen und die Beschreibung der wichtigsten Risiken sowie Unternehmensrichtlinien, Geschäftsmodell und Strategie ein.

Umsetzung E-Mobilität: Hindernisse und Lösungen

»Für Firmen ist es schwierig, ihre Flotte komplett auf Elektroautos umzustellen. Viele Fuhrparkverantwortliche wissen nicht genug über E-Mobilität sowie die erforderliche Ladeinfrastruktur. Dieser Prozess ist kompliziert und wird oft unterschätzt. Deshalb planen weniger Unternehmen als zuvor, ihre Flotte komplett auf Elektroautos umzustellen«, berichtet Deusing.

Die Zukunft erfordert mehr als nur das Bewusstsein für die eigenen Flottenemissionen. Unternehmen müssen aktiv auf Innovationen setzen, um ihre CO₂-Emissionen kontinuierlich zu reduzieren und die regulatorischen Anforderungen zu erfüllen. Digitale Tools und Plattformen spielen dabei eine entscheidende Rolle, indem sie Unternehmen dabei unterstützen, ihre Daten zu analysieren und fundierte Entscheidungen für eine nachhaltigere Flotte zu treffen. ■



Fuhrparkleiter ist die treibende Kraft

Die strategische Ausrichtung von Firmenflotten hat Auswirkungen auf die Autoindustrie. Die DAT zeigt auf, mit welchen Trends und Herausforderungen Fuhrparkleiter konfrontiert sind.

von Nicole Holzer

Tausende neue Fahrzeuge rollen in Deutschland jährlich auf die Straßen, und ein beträchtlicher Teil davon stammt aus Firmenfuhrparks. Jedoch geht die strategische Bedeutung von Firmenfuhrparks weit über die reine Anzahl der Fahrzeuge hinaus. Als zentrale Entscheidungsträger stehen Fuhrparkleiter im Mittelpunkt, die mit ihrer Expertise und ihrem Management die Mobilität der Betriebsangehörigen sicherstellen.

Fuhrparkleiter wählen nicht nur die Fahrzeuge aus, sondern legen auch die Richtlinien fest, nach denen Dienstwagen konfiguriert werden können, welche Pool- und Servicefahrzeuge den Mitarbeitern zur Ver-

fügung stehen. Doch welche Trends zeichnen sich im Bereich der Firmenfuhrparks ab, und wie wirken sich diese auf den Gesamtmarkt aus? Ein Blick hinter die Kulissen offenbart die Dynamik und die Herausforderungen, mit denen Fuhrparkleiter konfrontiert sind.

Diesel-Dominanz und Elektrifizierung in Fuhrparks

In jedem Fall erwartet man vom Fuhrparkleiter eine Garantie für Mobilität. Sie setzen sich mit neuesten Technologien auseinander und müssen zwischen Elektrifizierung des Fuhrparks und weiterhin hohem Mobilitätsbedarf abwägen. Zwar sind derzeit mit 62 Prozent noch mehrheitlich Diesel-Pkw in den Flotten im Einsatz, jedoch mit

einem sichtbaren Rückgang im Vergleich zu 2021 (-14 Prozentpunkte). Im Gegensatz dazu ist der Anteil alternativer Antriebe deutlich gestiegen, wobei batterieelektrische Fahrzeuge (BEV) mit 59 Prozent einen Großteil ausmachen und Plug-in-Hybride (PHEV) mit 31 Prozent eine unterstützende Rolle spielen. Diese Entwicklung spiegelt die steigende Bedeutung von Elektrofahrzeugen in Firmenflotten wider und stellt die Fuhrparkleiter vor neue Herausforderungen bei der Integration und Verwaltung dieser Technologien.

Steuerliche Vorteile spielen eine Rolle

Doch auch steuerliche Vorteile für BEV oder PHEV spielen für Dienstwagenfahrer eine entscheidende Rolle, auch wenn einige Fuhrparkleiter sich mit Wünschen ihrer Kollegen konfrontiert sehen, die wieder zum Verbrenner zurückkehren möchten.

Rund ein Drittel der Fuhrparkleiter (69 Prozent), steht dem politischen Beschluss zum Ausstieg aus der Verbrenner-Technologie skeptisch gegenüber. Sie sind der Meinung, dass dies nicht der richtige Ansatz sei.

Fast die Hälfte will wieder Verbrenner

Zudem glauben 74 Prozent nicht daran, dass ihre Flotten rein elektrisch alle notwendigen Strecken bewältigen können. Obwohl diese Zahl immer noch hoch ist, zeigt sich ein leichter Rückgang um sieben Prozentpunkte im Vergleich zum Vorjahr. Interessanterweise möchten 45 Prozent der Dienstwagenberechtig-

ten zum herkömmlichen Verbrennungsmotor zurückkehren, was einen signifikanten Anstieg von 13 Prozentpunkten gegenüber dem Vorjahr darstellt.

Auto-Abos wenig für Interimsmobilität eingesetzt

Wenn der Dienstwagen in der Werkstatt ist, der Mitarbeiter noch in der Probezeit oder der sehnstüchtig erwartete Neuwagen auf sich warten lässt, sind Zwischenlösungen gefragt. Hier springen Poolfahrzeuge bei 86 Prozent der befragten Unternehmen in die Bresche, ein deutlicher Anstieg im Vergleich zu den 77 Prozent des Vorjahres.

Doch nicht nur die eigenen Reserven werden mobilisiert. Auch die Dienste von Autovermietungen sind hoch im Kurs, mit 62 Prozent der Fuhrparkleiter, die auf diese externen Flotten zurückgreifen. Die moderne Flexibilität spiegelt sich auch in den 19 Prozent wider, die sich für Auto-Abos entscheiden, auch wenn hier ein leichter Rückgang von zwei Prozentpunkten zu verzeichnen ist. Carsharing, die geteilte Mobilität, findet bisher nur bei einer kleinen Gruppe von sechs Prozent Anklang, was auf ein unerschlossenes Potenzial in der Branche hindeutet.

Kenntnisse zu E-Fuels gestiegen

Im Vergleich zur Befragung von vor vier Jahren hat sich der Kenntnisstand bei Fuhrparkleitern rund um E-Fuels deutlich erhöht. Der Anteil derjenigen, die 2021 die synthetischen Kraftstoffe nur vom Namen her kannten oder gänzlich unbekannt waren, lag bei 22 Prozent. Diese Quote ist 2024 auf neun Prozent gesunken. Somit haben sich 91 Prozent aller Befragten damit auseinandergesetzt oder in Teilen sogar intensiv beschäftigt. Von diesen 91 Prozent halten knapp zwei Drittel E-Fuels für eine vielversprechende, klimaschonende Alternative neben der Elektromobilität. ■

Drei Viertel glauben nicht, dass alle notwendigen Strecken mit dem E-Auto bewältigt werden können.



Unternehmen sind Vorreiter der E-Mobilität. Während der Anteil im Pkw-Bestand in Deutschland von rein elektrisch betriebenen Fahrzeugen bei 2,9 Prozent liegt, sind es in Fuhrparks laut BBM fast 14 Prozent. Insgesamt liegt der Anteil an alternativen Antrieben dort bei 23 Prozent.

Methodik DAT-Barometer

Das DAT-Barometer ist eine Momentaufnahme aus primär- und sekundärspezifischen Daten des Automarkts. Fuhrparkleiterbefragung: Im Auftrag der DAT wurden 175 Interviews über TeleResearch durchgeführt (Feldzeit: 06.02. bis 11.03.2024). Da keine amtlichen Daten zur Anzahl und Struktur der Betriebe mit Fuhrparks vorliegen, handelt es sich um eine Trendstudie. Befragt wurden Fuhrparkleiter aus Industrie, Gewerbe, Handel und Öffentlichen Dienst, die mindestens zwei Kriterien erfüllen: 1.) zuständig für das Fuhrparkmanagement, 2.) beteiligt oder zuständig bei der Auswahl und Steuerung etwaiger Fuhrparkmanagement-Dienstleister, 3.) beteiligt an der Frage der Pkw-Finanzierung.

Richtige Richtung

Inzwischen gibt eine große Auswahl an E-Autos für die Flotte. Dennoch bleiben viele Herausforderungen. Die wichtigsten Tipps für die perfekte Balance zwischen Reichweite, Preis und Car Policy.

von Carsten Claßen

Elektrofahrzeuge bieten mittlerweile eine attraktive Option für Unternehmen. Doch um den Übergang reibungslos und effizient zu gestalten, muss zunächst geprüft werden, welche E-Fahrzeuge zum Mobilitätsbedarf des Unternehmens passen und welche Investitionen in die Ladeinfrastruktur anstehen könnten. Hier eine Zusammenfassung der wichtigsten Punkte:

Ganzheitliche Planung

Mit der Bedarfsanalyse werten Sie Fuhrparkdaten aus, erstellen Nutzerprofile und analysieren potenzielle Fahrersegmente. Welche Strecken werden mit den Fahrzeugen zurückgelegt? Gibt es genügend Lademöglichkeiten an den Einsatzorten? Wer E-Mobility effizient integrieren möchte, sollte eine passende E-Car-Policy erstellen beziehungsweise die bereits bestehende gut durchdenken. Die Punkte Ladeinfrastruktur und -verhalten sind entscheidend für den Erfolg.

Fahrzeug-Auswahl

Darauf aufbauend läuft die konkrete Suche und Auswahl nach E-Fahrzeugen, die den Anforderungen entsprechen. Außerdem kommt es darauf an, die Total Cost of Ownership (TCO) im Blick zu behalten. Nur mit einer ganzheitlichen Kostenbetrachtung über den gesamten Lebenszyklus eines Fahrzeugs haben Flottenverantwortliche eine fundierte Entscheidungsgrundlage.

Leasingoption für Elektrofahrzeuge

Leasing ist oft die passende Finanzierungsalternative mit Vorteilen wie einer geringeren Kapitalbindung und plan-



Fotos: MarekPhoto/simages@viaCanva, Athlon

baren monatlichen Kosten. Bei der Auswahl eines Leasinganbieters für E-Fahrzeuge sollten Firmen auf Know-how, spezifische Angebote und Konditionen achten. Spezielle Lösungen für E-Fahrzeuge, die Aspekte wie Wartung, Versicherung und Ladeinfrastruktur umfassen, sollten angeboten werden. Im Full-Service-Leasing können weitere Leistungen wie Ladekarten oder Reifenservice genutzt werden. Kalkulations- und Verwaltungsaufwand reduzieren sich dadurch.

Schulung und Sensibilisierung der Fahrer

Die Einführung von Elektrofahrzeugen erfordert oft eine Umgewöhnung für die Fahrer, insbesondere in Bezug auf das Laden, die Reichweite oder Sicherheitsaspekte. Daher sollten Unternehmen umfassend schulen und sensibilisieren, damit die Fahrzeuge effizient genutzt werden können und deren Potenzial voll ausgenutzt werden kann. Das steigert gleichzeitig die Akzeptanz und Zufriedenheit der Fahrer.

Monitoring und Optimierung

Auch nach der Umstellung auf Elektrofahrzeuge ist es wichtig, die Flotte kontinuierlich zu überwachen und zu optimieren. Durch die Analyse von Fahrdaten, Ladeverhalten und Betriebskosten können Unternehmen Potenziale zur weiteren Verbesserung identifizieren und ihre Elektroflotte kontinuierlich anpassen. ■

Carsten Claßen, E-Mobility-Experte bei Athlon, arbeitet seit über zehn Jahren mit Flottenkunden an der Umsetzung von Elektromobilität in Unternehmen.



Hyundai IONIQ 5

Mit fortschrittlicher Mobilität
zu wirtschaftlicher Effizienz.

Die beste Wahl für
Ihr Unternehmen.



Begeistern Sie Ihr Unternehmen mit 800-Volt-System, hoher Reichweite sowie ultraschnellem Laden. Beeindrucken Sie Ihre Geschäftspartner mit innovativem Style, variablem Innenraum und einem zeitgemäßen Image. Verbessern Sie Ihre Bilanz mit Zuverlässigkeit, umfangreichen Garantieleistungen, günstigen Steuersätzen und wirtschaftlicher Effizienz.

Die Hyundai IONIQ 5 Highlights:

Antrieb & Batterie:

- Ultraschnelles Laden: in nur 18 Minuten von 10% auf 80% Batteriekapazität³
- Mit bis zu 507 km Reichweite⁴
- Vehicle-to-Load-Technologie (V2L)
- Volle Power dank der myHyundai Ladetarife⁵

Ausstattung & Komfort:

- Digitales Cockpit und Navigationssystem (jeweils mit 12,25-Zoll-Display)
- Ihre Ziele immer im Blick durch Head-up-Display mit AR-Technologie⁶
- Autobahnassistent 2.0^{6,7}
- Großzügiges Innenraumkonzept
- Saubere Bilanz durch umweltfreundliche Materialien

Unsere Gewerbekunden-Spezialisten beraten Sie gern – Ein starkes Team für Ihre Unternehmens-Mobilität.

Hyundai Motor Deutschland GmbH
Kaiserleipromenade 5 • 63067 Offenbach
Tel.: +49 69 38 07 67 37 9
fleet@hyundai.de • www.hyundai.de



Hyundai IONIQ 5 168 kW (229 PS) Batterie 77,4 kWh Heckantrieb: Energieverbrauch kombiniert: 17,0 - 18,0 kWh/100 km; CO₂-Emissionen kombiniert: 0 g/km; CO₂-Klasse: A. Elektrische Reichweite bei voller Batterie: 476 - 507 km².

8 JAHRE
Garantie
inklusive Batterie*

* Sämtliche Informationen zum Umfang der Herstellergarantie finden Sie unter: www.hyundai.de/garantien.

² Die maximale Reichweite wird von verschiedenen Faktoren beeinflusst z.B. von Verkehrsbedingungen, Fahrzeugausstattungen und Fahrweise. Im realen Fahrbetrieb kommt es zu einer geringeren Reichweite.

³ Die angegebenen Ladezeiten können variieren – in Abhängigkeit von den örtlichen Ladebedingungen (z.B. Art und Zustand der Ladesäule, Batterietemperatur oder Umgebungstemperatur).

⁴ Die Maximale Reichweite beträgt bis zu 507 km bei idealen Verkehrsbedingungen, Fahrzeugausstattungen und optimaler Fahrweise. Im realen Fahrbetrieb kommt es zu einer geringeren Reichweite. Gilt nur für den IONIQ 5 168 kW (229 PS) mit Heckantrieb und 19-Zoll-Felgen. Stromverbrauch für den IONIQ 5 168 kW (229 PS), Heckantrieb, 19-Zoll-Felgen: Kombiniert: 17,0 kWh/100 km; CO₂-Emissionen kombiniert: 0 g/100 km; CO₂-Klasse: A.

⁵ Erfordert den Abschluss eines Ladetarifvertrags. Dadurch entstehen Zusatzkosten.

⁶ Optional, aufpreispflichtige Zusatzausstattung.

⁷ Einige Aufgaben werden beim teilautonomen Fahren (Level 2) zeitweise vom Fahrzeug übernommen. Trotzdem sind Sie verpflichtet, den Verkehr stets im Auge zu behalten und, falls nötig, korrigierend einzugreifen. Sie haften als Fahrer für alle Verkehrsverstöße und Schäden, auch wenn das Fahrzeug keine Gefahr erkannt hat.

Mobil ohne Auto

Welche Möglichkeiten für Mobilität gibt es? Mit diesen und weiteren Fragen setzt sich Stephan Tschierschwitz, Bereichsleiter Mobilitätslösungen bei Schwarz Mobility Solutions, auseinander.



Funktioniert Mobilität ohne Auto? Stephan Tschierschwitz von Schwarz Mobility Solutions wagte den Selbstversuch und lebt beruflich mobil ohne Auto. Wie seine Mobilität aussieht, verrät er im Interview.

Wie sieht Ihre eigene Mobilität aus?

Meine Mobilität ist sehr bunt. Beruflich habe ich keinen klassischen Bürojob, da ich ganz viele Standortwechsel in der Woche oder sogar an einem Tag habe. Zudem sind viele Dienstreisen notwendig. Mobilität ist somit ein wesentlicher Bestandteil meines Alltags. Dabei vermeide ich aber das Autofahren und setze lieber auf den Zug. Eigentlich bin ich dienstwagenberechtigt. Den habe ich aber abgegeben und fahre seitdem beruflich ohne Auto. Ich besitze ein Deutschlandticket und nutze, wo immer es geht, Fahrgemeinschaften in Kombination mit dem ÖPNV. Alternativ

nutze ich gerne das Fahrrad. Alles in allem kombiniere ich gerne Mobilitätsformen und bin Nutzer sämtlicher Sharing-Formen wie E-Kickscooter, E-Vespa und Bike-Sharing.

Welche Möglichkeiten gibt es, ohne das Auto mobil zu sein?

Zunächst einmal können Fahrgemeinschaften genutzt werden oder der ÖPNV. Auch das Fahrrad bringt die Menschen einfach von A nach B. Kleinere Strecken sind natürlich auch gut zu Fuß erreichbar und das Thema Mikromobilität sollte nicht vernachlässigt werden. Dazu gehören alle Formen an Leichtfahrzeugen. Wer nicht auf eine Mobilitätsform zugreifen kann oder möchte, dem werden verschiedene Kombinationsmöglichkeiten geboten.

Funktioniert Mobilität ohne Auto überall?

Ich wohne in einer 40.000 Einwohnerstadt und dort funktioniert die Mobilität ohne Auto gut. Es gibt mittlerweile eine breite Angebotspalette an Mobilitätsmitteln, sie müssen nur genutzt werden. Ich glaube, die Mobilität ohne Auto kann besser funktionieren, als man denkt.

Welche Vorteile und Nachteile hat die Mobilität ohne Auto?

Ein wesentlicher Vorteil, der sich vor allem positiv auf die Gesundheit auswirkt, ist mehr Bewegung. Gleichzeitig ist es entspannter, wenn man nicht mit dem Auto unterwegs ist – kein Stau, keine anderen Autofahrerinnen und -fahrer und vor allem mehr Zeit. Denn während beruflicher Reisen bei denen man nicht selbst am Steuer ist, kann man arbeiten und so die Reisezeit nutzen. So bleibt letzten Endes mehr Freizeit über. Der Verzicht auf das Auto bedeutet aber auch weniger Privatsphäre, da man seltener alleine unterwegs ist. Immer ist irgendwo jemand um einen herum. Ein weiterer wesentlicher Nachteil ist die Wetterabhängigkeit.

Was ist Ihr Fazit aus dem Selbstversuch?

Unterwegs zu sein ohne das eigene Auto bedeutet vor allem auch eine andere Termin-Organisation und mehr Vorplanung. Man muss sich im Vorfeld über die Abfahrtszeiten der Bahn oder des Busses informieren und immer einen Puffer einplanen. Außerdem brauche ich andere Gadgets beziehungsweise digitale Helfer. Meine ständigen Begleiter sind Rucksack, Fahrradtasche, ein Licht, Powerbank, hilfreiche Apps und Accounts bei diversen Mobilitätsanbietern. Was mir aber vor allem auffällt ist, dass ich entspannter bin und meine Reise- und auch Pendelzeit produktiver nutzen kann. Zudem tut mir mehr Bewegung gut. ■

Interview: Wolfgang Eck

SKODA

z. B. Škoda Superb Combi Selection
Business-Leasing mtl. ab 330,- €*




Viel Komfort für Business und Alltag.

Die vierte Generation des Topmodells steht für Sie bereit und begeistert mit ihren optischen und technischen Weiterentwicklungen: Freuen Sie sich auf ein neues stilvolles Design und ein neugedachtes Innenraumkonzept, das mit einem großzügigen Raumangebot, Komfort wie aus der Oberklasse und modernsten Assistenzsystemen überzeugt.

Entdecken Sie alle Highlights des neuen Škoda Superb Combi jetzt auf skoda.de/business-superb

Škoda Superb Combi Selection 1,5 I TSI mHEV (Mild-Hybrid: Benzin) 110 kW (150 PS) 7-Gang-DSG, inkl. Metalliclackierung: Kraftstoffverbrauch (kombiniert): 5,3 l/100 km; CO₂-Emissionen (kombiniert): 122 g/km; CO₂-Klasse: D.

*Ein Leasingangebot der Škoda Leasing, Zweigniederlassung der Volkswagen Leasing GmbH, Gifhorner Straße 57, 38112 Braunschweig. Am Beispiel eines Škoda Superb Combi Selection 1,5 I TSI mHEV (Mild-Hybrid: Benzin) 110 kW (150 PS) 7-Gang-DSG, inkl. Metalliclackierung, unverbindliche Preisempfehlung 36.588,23 € (zzgl. MwSt.). Laufzeit 48 Monate und jährliche Laufleistung 15.000 km, 0,- € Leasing-Sonderzahlung, zzgl. MwSt., zzgl. Überführungs- und Zulassungskosten. Dieses Angebot gilt nur für gewerbliche Kunden (außer Sonderabnehmer) und bei Bestellung beim teilnehmenden Škoda Partner bis zum 30.06.2024. Bonität vorausgesetzt.

Abbildung enthält aufpreispflichtige Sonderausstattung.



Restwerte im freien Fall

Das klassische Vertriebsmodell stößt beim Elektroauto an seine Grenzen, die Restwerte von Gebrauchten stürzen ab. Welche Folgen das für Firmen-Flotten hat.

von Nicole Holzer

Die Zahlen sind erschreckend, nicht nur für Deutschland. Gebrauchte Elektrofahrzeuge lassen sich schlecht vermitteln und wenn, dann oft mit großen Preisabschlägen. Die Berater um Berylls-Partner Christopher Ley haben für die im vergangenen Jahr 524.000 in Deutschland neu zugelassenen E-Autos einen Restwertverlust von knapp drei Milliarden Euro errechnet. Es ist das zweite Jahr in Folge, dass das Kraftfahrtbundesamt eine Anomalie vermeldet. 2023 wurden zwar 524.000 rein elektrische Fahrzeuge (BEV) neu zugelassen, am Jahresende ist der Bestand jedoch nur um 389.000 E-Autos gewachsen. Im Jahr 2022 registrierte das Kraftfahrtbundesamt 471.000 BEV-Neuzulassungen, der E-Auto-Bestand am Jahresende nahm nur um 395.000 Einheiten zu. Ergo: In den beiden Vorjahren sind rund 211.000 junge Stromer ins Ausland abgeflossen.

Restwertverlust von 57 Prozent

Doch was für auf den ersten Blick ärgerlich erscheint, ist nach Aussage der Analysten von Berylls, ein Segen für den deutschen Gebrauchtwagenhandel. Grund: Reine E-Autos verkaufen sich als Gebrauchte kaum, zumal die Nachfrage nach E-Autos generell sinkt. Die E-Autos, die nach rund drei Jahren Haltedauer und 60.000 Kilometer Laufleistung als Leasing- oder Abo-Auto, auf den Gebrauchtwagenmarkt kommen, haben als Neuwagen im Schnitt knapp 36.639 Euro gekostet. Nun erreichen sie im Schnitt einen Restwert von 15.798 Euro. Das bedeutet einen Wertverlust von 57 Prozent (20.840 Euro).

Neue Modell konkurrieren mit Gebrauchten

Nach den Berechnungen der Berylls Group liegt der Wertverlust für ein E-Auto um zwölf Prozent und damit rund 4.706

Euro über einem vergleichbaren Benziner. Christopher Ley, Partner bei Berylls Strategy Advisors: »Wir sehen in dieser Differenz einen Wert, der die ausgezahlte staatliche Förderung sogar übersteigt. Bei einem Zulassungsvolumen von 524.000 BEV in Deutschland im Jahr 2023 und unter Annahme einer vergleichbaren Restwertkurven-Entwicklung in den nächsten drei Jahren, haben wir einen Wertverlust von 2,99 Milliarden Euro errechnet. Dies ist deutlich mehr als die rund 2,4 Milliarden Euro, die 2023 als BAFA-Förderung gezahlt wurden.«

Eine horrende Summe, die sich perspektivisch nicht verringern wird, denn der Ausblick für die bestehende Secondhand-Flotte ist schlecht. Eine ähnliche Situation zeigt sich nicht nur in Deutschland. Auch in Frankreich und vor allem in Großbritannien sind die Restwerte auf dem Weg nach unten. Lediglich in Spanien stürzen die Zahlen nicht ab, liegen allerdings ebenfalls deutlich unter den Summen, die sich mit Benzin- und Dieselmodellen erzielen lassen. Neue Modelle, mit mehr Reichweite und zu günstigeren Preisen drängen auf den Markt und konkurrieren direkt mit den jungen Gebrauchten.

Kaum Hoffnung auf Gebrauchtwagenmarkt

Viele gebrauchte E-Autos sind große und teure SUV, sie fallen nicht in die Kategorie Massenmarkt, was sie für viele Gebrauchtkaufinteressenten uninteressant macht. Erschwerend kommt der beginnende Preiskampf hinzu. Rabatte und Preissenkungen für Neuwagen lassen die Anschaffungskosten für einen Neuen, an die für einen Gebrauchten heranschrumpfen. Nach Einschätzung der Berylls-Experten, gibt es für die aktuelle BEV-Generation kaum Hoffnung am Gebrauchtwagenmarkt. Hier können lediglich die immensen Verluste minimiert werden.

»Wir sehen an den stagnierenden – in manchen Ländern sinkenden – Zulassungszahlen von neuen Elektrofahrzeugen eine Abwärtshaltung bei privaten und professionellen Kunden wie Flotten und Vermietern. Und das obwohl die Hersteller aktuell teilweise massiv Neuwagen mit Preisnachlässen versehen. Es scheint, dass der noch nicht vollständig entwickelte Gebrauchtwagenmarkt einen Einfluss auf den Markt für neue Elektrofahrzeuge hat«, sagt Ley.

Auswirkungen auf Firmen-Flotten

Da Flottenkunden eher auf Nicht-Eigentumsmodelle wie (Operating-)Lease oder Subscription setzen, ist das laut Ley die derzeit wohl richtige Strategie in Sachen E-Autos. Allerdings scheuen die Leasinganbieter seiner Meinung nach auch die schlechten Restwerte und tendieren dazu, die Leasingraten zu erhöhen. Gleichzeitig haben Leasinganbieter, genau wie



»Bei Abo- oder Flex-Lease-Angeboten könnte der Win-win am höchsten sein«

Christopher Ley,
Principal Berylls Group

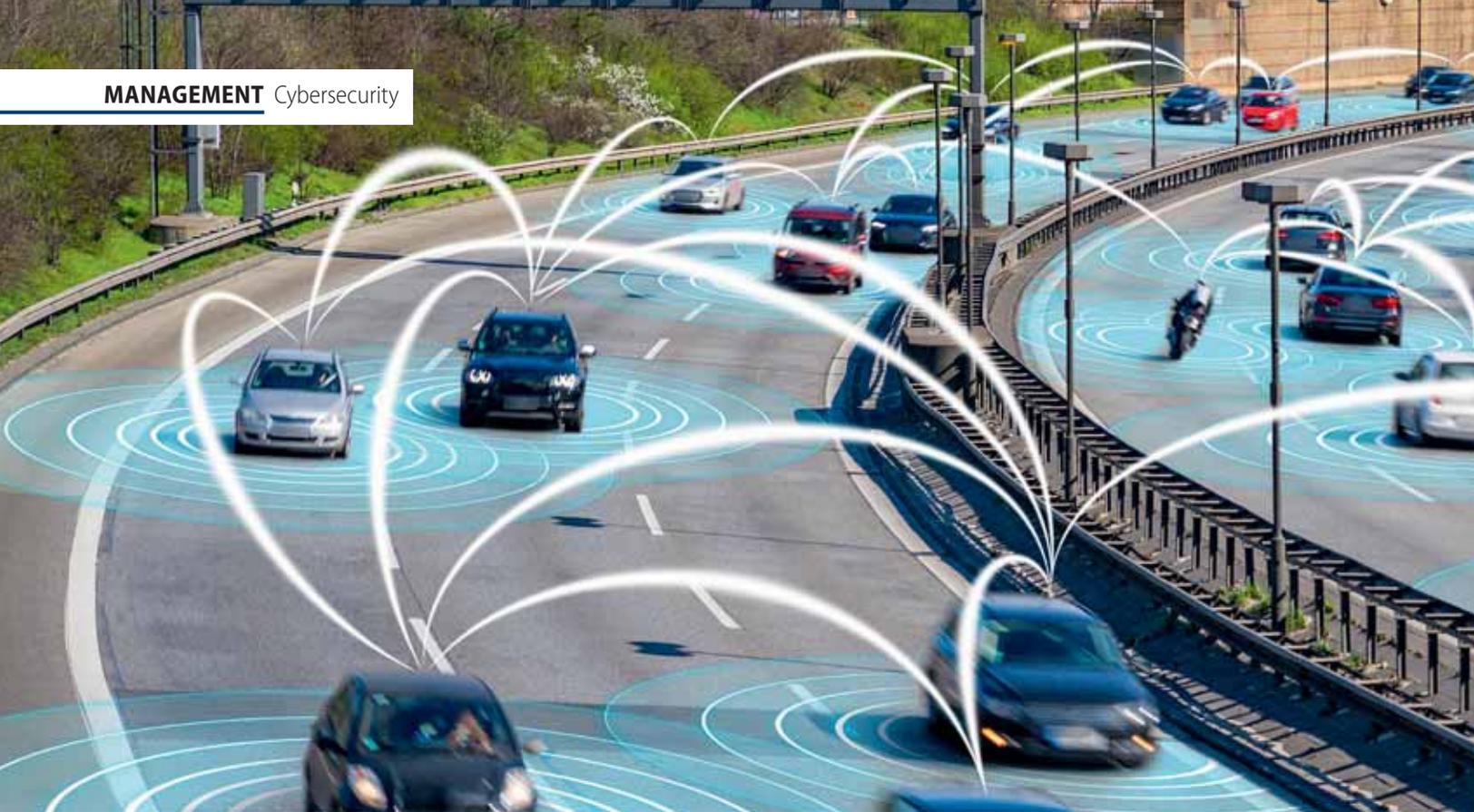
die Fuhrparkleiter selbst, auch regulatorischen Druck, die CO₂-Emissionen in der Flotte zu reduzieren. Das erreichen Sie nur durch eine höhere BEV-Quote – und das könnte wiederum einen Verhandlungsspielraum für Flottenverantwortliche ergeben, so der Experte.

Eine Alternative könnte – je nach spezifischer Flottenutzung – auch der Einsatz von gebrauchten E-Autos in den Flotten sein. Da Leasinggeber verstärkt in den sogenannten »Multi-Cycle« einsteigen wollen, um eben hohe Restwertverluste zu vermeiden, könnte das eine gute Chance für Flottenkunden beziehungsweise Fuhrparkleiter sein, gegebenenfalls preislich gute Deals an Land zu ziehen. »Insbesondere bei Subscription oder Flex-Lease-Angeboten könnte hier der Win-win am höchsten sein«, betont Ley.

Vertriebsmodelle radikal ändern

Für die Zukunft empfehlen die Fachleute, um Christopher Ley möglichst schnell auf ein völlig neues Fahrzeugvertriebsmodell umzusteigen. Weg vom »Verkaufen und Vergessen«, wie es heute praktiziert wird, hin zum Multizyklus-Vertrieb, bei dem die Fahrzeuge auch in zweiter und dritter Hand an die Nutzer verleast oder im Abo vermietet werden, aber im Besitz des Herstellers oder großer Leasingfirmen bleiben.

Die massenhafte Vermarktung gebrauchter Fahrzeuge gehört laut Berylls bislang nicht zu den Kernkompetenzen der Hersteller. Darüber hinaus ließe sich die Wertschöpfung am Fahrzeug über einen langen Zeitraum aufrechterhalten, das Restwertrisiko deutlich mindern und die Kontrolle über die wertvollen Batteriematerialien in der Hand behalten. Ein enormer Vorteil für die Hersteller, wenn es darum geht, Recyclingquoten zu erfüllen, die der Gesetzgeber bei der Akkuproduktion vorschreibt. ■



Wie sicher sind Firmenflot

Die Zahl vernetzter Fahrzeuge steigt: Mit deren Effizienz nehmen auch die Cyber-Risiken zu. Mit welchen Szenarien Flottenbetreiber rechnen müssen und wie sich die Gefahren minimieren lassen.

von Nicole Holzer

Vernetzte Fahrzeuge entwickeln sich immer mehr zum Standard und halten somit auch Einzug in die Flotten von Unternehmen. Drohen dadurch nun neue Gefahren? Könnten Dienstwagen zum Einfallstor für Kriminelle in Unternehmenssysteme werden? Und welche Rolle spielt Telematik dabei?

Um diesen Fragen auf den Grund zu gehen und konkrete Handlungsansätze zur Minimierung von Risiken zu entwickeln, unterzieht Christoph Ludewig, Vice President OEM Europe von Geotab, drei potenzielle Szenarien dem Realitäts-Check.

Szenario 1: Direkte Hacks von Fahrzeugen

Genau wie jedes andere Gerät, das mit dem Internet verbunden ist, können auch vernetzte Autos Ziel von Cyber-Angriffen werden. Hacker können über verschiedene Schwachstellen wie Entertainment-Systeme, Bluetooth oder Keyless-Go-Technologien Zugang zu individuellen Fahrzeugen erlangen. Doch die Frage, ob eine groß angelegte Attacke auf einen Unternehmensfuhrpark realistisch ist, bleibt bestehen. Im Vergleich zu anderen Angriffsvektoren, wie beispielsweise Ransomware-Angriffen auf IT-Systeme, scheint ein direkter Hack jedes einzelnen Fahrzeugs eher unwahrscheinlich. Dennoch sollten Sicherheitsvorkehrungen auch hier nicht vernachlässigt werden, da Hacker immer wieder innovative Wege finden könnten, um Schwachstellen auszunutzen.

Szenario 2: Schwachstellen in Fahrzeugen

IoT-Geräte sind oft das Ziel von Angriffen auf Heimnetzwerke. Das liegt vor allem daran, dass die Firmware veraltet ist oder Sicherheitsupdates vernachlässigt werden. Aber können solche Angriffe auch über vernetzte Fahrzeuge erfolgen? Ja, denn vernetzte Fahrzeuge bilden in sich ein Netzwerk und sind als Gesamtsystem nur so sicher wie die schwächste Kom-



Fotos: Geotab, Gphotography@viaCanva

ten?

ponente. Dementsprechend wäre ein Eindringen in das Fahrzeug über unsichere vernetzte Komponenten möglich. Wenn Angreifer Zugriff auf ein einzelnes Fahrzeug bekommen, stellt sich die Frage, was sie damit anfangen können. Das hängt auch davon ab, ob die Fahrzeuge zentral verwaltet werden und ob diese Stelle mit unternehmenskritischen Systemen gekoppelt ist. Es ist schwierig, das allgemein zu sagen, weil es viele Parameter gibt. Vernetzte Fahrzeuge sollten aber trotzdem nicht unterschätzt werden, wenn es um Angriffe geht. Außerdem kann ein Angriff auf ein einzelnes Fahrzeug in bestimmten Branchen richtig heftige Konsequenzen haben. Das gilt vor allem für auto-

nome Fahrzeuge. Deshalb sollten Unternehmen bei der Hardware und der IT-Sicherheit bis hin zu einzelnen Komponenten auf Nummer sicher gehen.

Außerdem sollten Unternehmen prüfen, ob sie Komfort- oder Entertainmentsysteme brauchen. Wenn nicht, sollten sie Fahrzeuge ohne diese Funktionen bestellen oder die entsprechenden Systeme deaktivieren. Am besten ist es, wenn man die Angriffsfläche so klein wie möglich hält. Das ist eine der wirksamsten Methoden gegen Cyber-Kriminalität.

Szenario 3: Gefahr durch Telematikdaten

Ein Großteil der heutigen Flottenfahrzeuge ist bereits über Telematikgeräte vernetzt. Wie sieht es da mit Cyber-Sicherheit aus? Das Problem ist, dass Daten, die unverschlüsselt übertragen werden, von Kriminellen abgefangen werden können. Die nutzen dann Standortdaten in Echtzeit für illegale Zwecke wie Diebstähle. Außerdem kann es passieren, dass Datenschutzgesetze verletzt werden, wenn persönliche Informationen zu Fahrern in falsche Hände geraten. Daher sollten Flottenbetreiber darauf achten, dass ihre Telematikpartner die Daten während der Übertragung und im Ruhezustand zuverlässig verschlüsseln, sodass ein Abfangen nichts bringt.

Fazit

Obwohl vernetzte Fahrzeuge in Unternehmensflotten nicht unbedingt das primäre Ziel für Cyber-Angriffe sein mögen, bleiben dennoch potenzielle Risiken bestehen. Einzelne Fahrzeuge könnten gehackt werden, um entweder das Fahrzeug selbst oder wertvolle Daten zu stehlen. Daher ist es von entscheidender Bedeutung, dass Fahrzeughersteller und Telematikpartner wirksame Sicherheitsmaßnahmen implementieren und diese kontinuierlich überwachen und aktualisieren. Nur so können Flottenmanager sicherstellen, dass ihre Fahrzeugflotten optimal geschützt sind und potenzielle Bedrohungen minimiert werden. ■



Halten Sie die mögliche Angriffsfläche für Cyber-Kriminalität so klein wie möglich.

Christoph Ludewig
Vice President OEM Europe von Geotab

Teure Reparaturen

Kosten für Reparaturen steigen seit Jahren, entsprechend die Kfz-Versicherungsprämien sowie die Leasingraten. Was dahinter steckt, welche Lösungen es geben könnte und warum E-Autos noch teurer sind.

von Holger Holzer

Unfallreparaturen am Auto können richtig ins Geld gehen. Vor allem, wenn die Hersteller nicht schon bei der Konstruktion sorgfältig auf die spätere Reparierbarkeit ihrer Fahrzeuge achten. Um zu erkennen, wie teuer einen das eigene Wunschauto im Ernstfall kommen könnte, muss man selbst kein Experte sein, sondern kann sich auf die Arbeit von Fachmännern wie Christoph Lauterwasser verlassen. Der ehemalige Chef des Allianz Zentrum für Technik (AZT) hat sich jahrzehntelang mit der Reparatur-Freundlichkeit von Pkw-Modellen befasst. Sie ist die Grundlage für die Typklas-

sen-Einstufung in der Kfz-Versicherung. Anfang des Jahres hat er die Leitung des AZT an seinen Nachfolger Christian Sahr übergeben, bleibt aber noch als Berater für das Unternehmen tätig. »Ganz simpel ausgedrückt: Wir crashen das Auto, um zu schauen, was dabei kaputt geht. Und dann kalkulieren wir, wie teuer die Reparatur ist«, fasst Lauterwasser das Prinzip zusammen. Aufgrund des Ergebnisses wird die Typklasse bestimmt. »Die Typklasse hat enormen Einfluss auf die Prämie. Die Versicherungskosten können in der ungünstigsten Typklasse 20 mal so hoch sein wie in der nied-



Fotos: Allianz



Wir sehen, ist, dass die Durchschnittsschäden bei E-Fahrzeugen in der Größenordnung 30 Prozent teurer sind als bei den Verbrennern.

Christoph Lauterwasser, ehemaliger Leiter Allianz Zentrum für Technik

rigsten«, erklärt Lauterwasser. Klar, dass die Ergebnisse auch die Hersteller interessieren, um zumindest teilweise schon bei der Entwicklung der Fahrzeuge auf die spätere Unfall-Performance achten.

Sicherheitssysteme treiben Kosten in die Höhe

Die Einführung immer aufwendigerer Sicherheitssysteme mit Radar- und Kamerasensoren, treiben die Kosten in Höhe. Neben Inflation und hohen Rohstoffkosten spielt dabei die steigende technische Komplexität der Fahrzeuge eine Rolle. Dabei waren die Hersteller in den vergangenen Jahrzehnten durchaus erfolgreich damit, die Reparaturfreundlichkeit der Fahrzeuge zu verbessern. Dass heute vieles viel einfacher zu reparieren ist, liegt auch an den sogenannten Crash-Boxen, die mittlerweile in fast allen Neuwagen zu finden sind. Dabei handelt es sich um eine Art Sollbruchstellen im Vorderwagen, die leicht austauschbar sind und bei einer Kollision Energie aufnehmen, um so die Verformung von Strukturteilen zu verhindern. Bei einem Auto ohne Crash-Box, wie etwa einem VW Golf II, kann ein simpler Auffahrunfall über die B-Säule bis zum Dach Deformationen auslösen. Bei einem aktuellen Golf VIII hingegen bleibt der Schaden auf die vordere Fahrzeugfront begrenzt.

E-Autos sind 30 Prozent teurer

Eine aktuelle Herausforderung für die Kfz-Versicherungen ist das E-Auto. »Was wir sehen, ist, dass die Durchschnittsschäden bei Elektrofahrzeugen in der Größenordnung 30 Prozent teurer sind als bei den Verbrennern. Da gibt es verschiedene Treiber. Neben kostspieligen Schäden an der Batterie sehen wir auch, dass die Werkstätten teils deutlich höhere Stundenverrechnungssätze verlangen«, sagt Lauterwasser.

Risiko eines verzögerten Batteriebrands

Hinzu kommt, dass bei einem Unfall das Risiko eines verzögerten Batteriebrands besteht, die Akkus des-

halb aufwändig gesichert und in Quarantäne gesteckt werden müssen – mit entsprechenden Lagerkosten. Die Allianz fordert daher schon seit längeren Warnsysteme, die automatisch anschlagen, wenn eine beschädigte Batterie in einen kritischen Zustand kommt. »Da gibt es verschiedene technische Ansätze, wie das Erkennen von Leitgasen, die weiterentwickelt und ins Fahrzeug gebracht werden müssten. Damit könnten die beteiligten Experten wie Werkstätten, Abschlepper oder Feuerwehren gewarnt werden«, erläutert Lauterwasser.

Schäden nachhaltiger reparieren

Auch darüber hinaus hat der Experte Vorschläge, wie das Beheben von Unfallschäden billiger und nachhaltiger werden könnte. »Häufig ist die Reparatur sehr viel günstiger als der Tausch von Teilen. Sie müssen kein Ersatzteil neu kaufen und Sie können oft auch reparieren, ohne dass Sie das Teil abmontieren oder raustrennen müssen, was Arbeitszeit spart.« Als konkretes Beispiel nennt er die Instandsetzung von verkratzten Scheinwerfern. Hierzulande ist das Polieren und Lackieren nicht erlaubt; stattdessen muss die gesamte Einheit getauscht werden, was schnell mit vierstelligen Beträgen zu Buche schlägt. »Aus meiner Sicht sollte man in Deutschland noch einmal darüber nachdenken solche Reparaturen doch zu erlauben. Es spricht aus Sicherheitsgründen nichts dagegen«, sagt Lauterwasser, der aber klare Grenzen für das Drücken der Reparaturkosten erkennt. »Ich glaube nicht, dass es jemals Null-Euro-Crashes geben wird. Wenn es zu einem Unfall kommt, dann wird es immer einen gewissen Schadenumfang geben. Aber der lässt sich mehr oder weniger verträglich gestalten. Ich glaube eher, dass man durch künftige Sicherheitssysteme noch mehr Unfälle verhindern kann.« ■

»Befinden uns im Übergangsjahr«

Frank Hägele, Geschäftsführer der Deutschen Leasing und VMF-Vorstand über die derzeitige Wirtschaftslage, Künstliche Intelligenz, Restwerte und nachhaltige Mobilität.

Wie schätzt der Verband für Mobilität und Fuhrparkmanagement (VMF) die derzeitigen wirtschaftlichen Herausforderungen ein?

Die Herausforderungen sind groß. Wir befinden uns in vielen Bereichen in einem Übergangsjahr. Die durch Lieferengpässe 2023 noch vollen Bestellbücher der Hersteller sind weitestgehend abgebaut worden und durch den Wegfall der Förderung für Elektrofahrzeuge ist ein wichtiger Anreiz für Unternehmen entfallen, in entsprechend neue Fahrzeuge zu investieren. Der VMF erwartet mit seinen Mitgliedern in diesem Übergangsjahr ein leichtes Wachstum, insbesondere die aktuelle Entwicklung im Bereich der Elektromobilität betrachten wir als herausfordernd.

Welche Entwicklungen erwarten Sie für das Fuhrparkmanagement im Kontext der Digitalisierung?

Wir erwarten einige bedeutende Entwicklungen. Zum Beispiel die fortschreitende Integration von Telematiksystemen und dem Internet of Things, kurz IoT. Sie wird es ermöglichen, Fahrzeugdaten in Echtzeit zu überwachen. Durch die Analyse dieser Daten können Unternehmen ihre Fuhrparkeffizienz verbessern, Wartungs-

zeiten optimieren und Kosten senken. Digitalisierung bedeutet aber auch, immer stärker vernetzte Fahrzeuge und den Blick auf den Datenschutz zu schärfen. Künstliche Intelligenz wird künftig eine Schlüsselrolle bei der Optimierung von Flotten spielen. Durch die Analyse großer Datenmengen können Algorithmen Muster erkennen und Vorhersagen über Wartungsbedarf, Kraftstoffeffizienz und Routenplanung treffen. Dies ermöglicht eine proaktive Wartung und eine deutlich effizientere Nutzung der Fahrzeuge. Zu guter Letzt wird mit zunehmender Vernetzung der Fahrzeuge aber auch die Bedrohung durch Cyber-Angriffe steigen. Das Fuhrparkmanagement muss sich daher verstärkt auf die Cyber-Sicherheit konzentrieren, um die Integrität der Daten und die Sicherheit der Flottenfahrzeuge zu gewährleisten.

Welche Rolle spielen On-Demand-Modelle und Shared Mobility?

Die Entwicklung von On-Demand-Modellen und Shared Mobility wird die Art und Weise verändern, wie Unternehmen ihre Fahrzeuge nutzen. Anbieter könnten ihre Flotten flexibler einsetzen und sogar mit



Foto: VMF

anderen Unternehmen oder Privatpersonen teilen, was zu einer optimierten Nutzung und Kostenreduzierung führt. Diese Entwicklungen werden das Fuhrparkmanagement in den kommenden Jahren prägen und Unternehmen dazu zwingen, sich anzupassen und innovative Lösungen zu implementieren, um wettbewerbsfähig zu bleiben. Die VMF-Mitglieder freut es sehr, dass wir genau in diesen Bereichen neue Premium Partner gefunden und somit einen ganzheitlicheren Blick auf die Mobilitätsherausforderungen gewonnen haben.

Wie bewertet der VMF das Restwertrisiko von Elektrofahrzeugen im Vergleich zu Verbrennern?

Wir analysieren gemeinsam mit unseren Premiumpartnern alle wesentlichen Parameter rund um den Lebenszyklus von Flottenfahrzeugen sehr genau. Das Restwertrisiko von E-Fahrzeugen ist anders zu bewerten, als bei den altbekannten Antrieben. Die Elektrofahrzeug-Technologie entwickelt sich schneller weiter, was zu einer verbesserten Reichweite, Leistung und Langlebigkeit der Batterien führt. Größere Stückzahlen von zwei und drei Jahre alten gebrauchten E-Fahrzeugen

werden erstmals 2024 in den Markt kommen. Dies bedeutet, dass der Markt erst noch seine Preispunkte finden muss und sicherlich das Exportgeschäft eine noch größere Rolle spielen wird. Maßnahmen, um diese Risiken professionell einschätzen zu können, ist die laufende Überwachung und Bewertung der Technologie. Wir empfehlen den Herstellern außerdem keine plötzlichen Preisanpassungen vorzunehmen, sondern hier langfristig zu kalkulieren.

Welche Rolle spielen die Mitgliedsunternehmen in Bezug auf Nachhaltigkeit, Transformation zur Elektro-Flotte? Wo gibt es Nachholbedarf?

Durch ein verschärftes CO₂-Reduktionsziel der OEM ab 2025 gepaart mit der verbesserten Verfügbarkeit attraktiver E-Fahrzeugmodelle, prognostizieren wir eine wieder hochlaufende Marktentwicklung ab 2025. Die Rolle der chinesischen Hersteller ist klar: Sie sind eine ernstzunehmende Konkurrenz für deutsche Hersteller, auch wenn sich langfristig nicht alle chinesischen Marken durchsetzen werden. Als Hersteller, die hauptsächlich mit Direktvertrieb arbeiten, müssen sie wesentliches Augenmerk auf die Vertriebskonzepte, den Service und die Prozesse mit Marktteilnehmern wie Leasing- und Vermietgesellschaften legen. Wer hier nicht gut ist, kann sich nicht dauerhaft im Markt etablieren. ■

Interview: Nicole Holzer



Look, touch & feel

Rund 190 Fuhrparkverantwortliche und 32 brandaktuelle Modelle waren bei den firmenauto test drives mit dabei. Ein Rückblick auf die ersten drei Stationen Heiligenhaus, Leipzig und Hannover.

von Nicole Holzer





China, Deutschland, England, Frankreich, Italien, Japan, Schweden, Spanien und die USA – das klingt nach einer kleinen Weltreise, spiegelt aber die Bandbreite der am firmenauto test drive teilnehmenden Hersteller wider. Diese stellen insgesamt 32 aktuelle Modelle für ausgiebige Testfahrten zur Verfügung. Darunter 25 rein batterieelektrische Fahrzeuge, vier Hybride und drei Verbrenner. Vom Kleinwagen über die Kompaktklasse bis hin zur Oberklasse sind alle Segmente vertreten. »Wir freuen uns, auch in diesem Jahr eine große Markenvielfalt anbieten zu können. So sind erstmals die Marken Cadillac, Lucid und Maserati mit ihren aktuellen Modellen vor test drive-Flottenpublikum am Start«, erklärt Oliver Trost, Geschäftsführer des ETM Verlags.



Das Konzept des firmenauto test drive überzeugt: Wo sonst haben Flottenverantwortliche die Möglichkeit, so viele verschiedene Modelle wie zum Beispiel den Mini Countryman, Audi Q7, Fiat 600e, BYD Seal, oder Volvo EX30 im direkten Vergleich zu testen? Doch diese kurze Aufzählung ist bei weitem nicht alles, was den Teilnehmern geboten wird (siehe S.34).

Neben Netzwerken und Testfahrten standen darüber hinaus folgende interessante Fachvorträge auf dem Programm: E-Mobilität im Fuhrpark (Deutsche Leasing), Digitalisierung im Fuhrparkmanagement (Fleethub) und Telematik-Unterstützung bei Elektrifizierung (Fleet Connect). >



„Für die Entscheidungsfindung ist es wichtig, die Autos selbst zu fahren.“

Frederik Bauer (akut Medizinische Personallogistik)



Termine und Modelle

Sie haben die test drives im Mai verpasst? Kein Problem, im Oktober gibt es drei weitere Termine:

- **09. Oktober:** Kirchberg/Jagst
- **15. Oktober:** Fulda
- **22. Oktober:** München

Die Veranstaltung ist für Fuhrparkverantwortliche kostenlos, für Verpflegung ist gesorgt. Registrieren Sie sich rechtzeitig, die Zahl der Plätze ist begrenzt. Anmeldung: veranstaltung.etm.de

Diese Modelle waren am Start:

- | | |
|--------------------------|----------------------------|
| Alfa Romeo | Maserati |
| • Tonale E-HYB 99 | • GranTurismo Folgore |
| Audi | • Grecale Folgore |
| • Q4 Sportback 50 e-tron | MG |
| • Q7 50 TDI quattro | • MG3+ Hybrid |
| BMW | • MG4 64 kWh Luxury |
| • 520d xDrive | Mini |
| BYD | • Countryman SE ALL4 |
| • Atto 3 Comfort | Nissan |
| • Dolphin Comfort | • Ariya e-40rce Evolve+ |
| • Dolphin Design | • X-Trail 1.5 VC-T e-40rce |
| • Seal U Design | Opel |
| Cadillac | • Astra Sports Tourer 1.2 |
| • Lyric | Peugeot |
| Citroën | • e-308 156 GT |
| • e-C4 X Elektro 156 | Polestar |
| Cupra | • Polestar 2 Long Range |
| • Born 58 & 77 kWh | Renault |
| DS | • Espace Esprit E-Tech |
| • E-Tense 156 Opera | • Scenic E-Tech |
| Fiat | Smart |
| • 600e La Prima | • #1 Premium |
| Jeep | • #3 Pro+ |
| • Avenger Elektro 115 | Volvo |
| Lucid | • EX30 Single Motor |
| • Air Touring | • EX30 Twin Motor |

Einzelne Modelle der Hersteller variieren

Deutsche Leasing





Der Vorträge waren sehr interessant, ich konnte neue Denkanstöße für unseren Fuhrpark mitnehmen.

Thomas Kirsten
(Media Logistik)



Gute Möglichkeit, sich mit Kollegen auszutauschen, gerade innerhalb von Fahrgemeinschaften. Außerdem kann man gut in Kontakt mit Herstellern treten.«

Andreas Schulz (Christoph Kroschke)





”

Alle Fahrzeuge waren super aktuell, teilweise konnte man Modelle vor dem offiziellen Marktstart fahren.

Ulrich Görg
(Solar Promotion)



”

Tolle Organisation, sehr gute Kombination aus Praxis »Look & Feel« und Theorie mit den interessanten Vorträgen.

Florian Hilden und Marcel Schäfer (YNCORIS)





Faszinierend, so viele Fahrzeuge an einem Tag im direkten Vergleich fahren zu können. Das ist ein absolutes Alleinstellungsmerkmal des test drives.

Dennis Hallermayer (Zurich Gruppe)





”

Hier kann ich mir einen guten Marktüberblick verschaffen. Es gab einige Hersteller, die mich positiv überrascht haben.

Ines Klein (Rheinmetall Waffe Munition)



”

Wir konnten uns gut mit den Vertretern der Hersteller austauschen und zahlreiche Kontakte knüpfen.«

Mark Borkenhagen (r.) und Emil Linder (Siemens Gamesa Renewable)



Einblicke und Trends

Fachvorträge von Experten der Deutschen Leasing, Fleet-Hub und Fleet Connect rundeten die firmenauto test drives ab. Die zentralen Themen lagen auf Elektromobilität und Digitalisierung.

Deutsche Leasing

Im Rahmen der firmenauto test drives 2024 präsentierte die Deutsche Leasing einen aufschlussreichen Vortrag zum Thema »Bereit für die E-Mobilität? Rahmenbedingungen, Chancen und Risiken«. Der Vortrag bot einen tiefgehenden Einblick in die aktuellen Entwicklungen und Herausforderungen, denen sich Unternehmen bei der Umstellung auf Elektrofahrzeuge stellen müssen. Die Experten der Deutschen Leasing betonten, dass die infrastrukturellen Rahmenbedingungen entscheidend für den Erfolg der Elektromobilität sind. Gleichzeitig erhielten die Teilnehmer einen Überblick über neue Player am Markt und die aktuelle Modellauswahl. Schließlich geht es bei Integration von E-Fahrzeugen in den Fuhrpark nicht nur um wirtschaftliche Vorteile, sondern um den CO₂-Fußabdruck des Unternehmens. Trotz der zahlreichen Vorteile gibt es auch Herausforderungen, die nicht außer Acht gelassen werden dürfen. Die Anschaffungskosten

für Elektrofahrzeuge sind nach wie vor höher als für konventionelle Fahrzeuge, was eine sorgfältige Kosten-Nutzen-Analyse erfordert. Hier stellten die Experten den neuen TCO-Rechner der Deutschen Leasing vor. Mit diesem können Leasingkunden bereits im Vorfeld sehen, wie sich E-Fahrzeuge gegenüber Verbrennern unter Berücksichtigung von Ladeverhalten, Stromkosten, Fahrprofil und weiteren Parametern kostenseitig verhalten. Das Ergebnis zeigt die Gesamtkosten pro Jahr und Modell und die Anzahl der eingesparten Tonnen CO₂.



Für die Deutsche Leasing gingen gleich drei Experten an den Start (von links): Robin Schmitz in Heiligenhaus, Christian Kipf in Leipzig und Ralf Lumma in Hannover.

Fleet Connect

Beim firmenauto test drive in Leipzig war Kai Wüstner, Geschäftsführer von Fleet Connect, zu Gast. In seinem Vortrag zeigte der Fachmann auf, wie Telematiklösungen Unternehmen bei der Umstellung auf Elektrofahrzeuge unterstützen können. Wüstner betonte, dass Telematik eine Schlüsseltechnologie für die erfolgreiche Elektrifizierung von Firmenfuhrparks ist. Durch die Sammlung und Analyse von Echtzeitdaten können Unternehmen den Einsatz von Elektrofahrzeugen effizienter gestalten. Außerdem, so Wüstner, könnten Telematiklösungen die Nutzung von Ladeinfrastruktur und Ladezeiten optimieren, den Energieverbrauch überwachen und die Fahrweise der Nutzer verbessern. Alles zusammen, betont Wüstner führe zu Effizienzsteigerungen, Kostensenkungen und einer längeren Batteriebensdauer. Zudem ermöglicht Telematik die genaue Nachverfolgung von CO₂-Emissionen, was Nachhaltigkeit und Transparenz erhöht.



Kai Wüstner, Geschäftsführer von Fleet Connect.

Fleet-Hub

Marcus Federhoff, Chief Operating Officer von Fleet-Hub, beleuchtete die weitreichenden Potenziale der Digitalisierung im Fuhrparkmanagement. Er betonte, dass digitale Technologien die Effizienz steigern, Kosten senken und die Umweltbilanz verbessern können. Ein Schwerpunkt seines Vortrags war die Einführung von Apps für Dienstwagennutzer. Diese erleichtern den Alltag der Fahrer, ermöglichen die Terminvereinbarung und direkte Kommunikation mit dem Fuhrparkmanagement und automatisieren administrative Aufgaben. Zudem hob Federhoff die Bedeutung von Flotten-Management-Software hervor, die Prozesse wie Wartung, Versicherungsverwaltung und Kostenkontrolle optimiert. Trotz der Vorteile wies Federhoff auf Herausforderungen wie Datenschutz und IT-Sicherheit hin. Insgesamt zeigte er auf, dass die Digitalisierung im Fuhrparkmanagement erhebliche Chancen bietet, die Unternehmen nutzen sollten, um zukunftsfähig zu bleiben.



Marcus Federhoff, Chief Operating Officer von Fleet-Hub.

Alt gegen Karte

Handlungsbedarf für Fuhrparkverantwortliche: Der gesetzlich vorgeschriebene **Führerscheintausch** stellt Fuhrparkverantwortliche vor neue Herausforderungen.



Bis zum Jahr 2033 müssen alle Führerscheine, die vor dem 19. Januar 2013 ausgestellt wurden, gegen den neuen EU-Führerschein umgetauscht werden. Diese Maßnahme betrifft Millionen von Führerscheininhabern und somit auch zahlreiche Mitarbeiter mit Dienstwagen. Fuhrparkverantwortliche sind nun gefordert, den Prozess aktiv zu begleiten und die Einhaltung der Fristen zu überwachen. Die Halterhaftung verpflichtet Unternehmen dazu, die Fahrerlaubnis ihrer Mitarbeiter regelmäßig zu kontrollieren. Versäumt ein Fuhrpark-

verantwortlicher diese Pflicht, kann dies zu Bußgeldern und im Schadensfall zu zivilrechtlichen sowie strafrechtlichen Konsequenzen führen. Fuhrparkverantwortliche müssen proaktiv handeln, um rechtliche Risiken zu minimieren:

- Informieren Sie Ihre Mitarbeiter rechtzeitig über die Notwendigkeit des Führerscheintauschs.
- Dokumentieren Sie die Ergebnisse der Führerscheinkontrollen akribisch, um im Bedarfsfall Ihre Sorgfalt nachweisen zu können.

E-Ladeplatz

Parken ist tabu

Parken Fahrzeuge mit Verbrennermotor an einer E-Auto-Ladesäule, dürfen sie abgeschleppt werden. Dabei muss keine Verkehrsbehinderung vorliegen, wie das Verwaltungsgericht Düsseldorf entschieden hat. Da der Parkplatz nach der Beschilderung lediglich Elektrofahrzeugen während der Dauer des Ladevorgangs vorbehalten sei, stehen Verbrenner dort im absoluten Halteverbot. Das Abschleppen sei auch dann verhältnismäßig, wenn es allein der Beseitigung eines Rechtsverstößes von nicht unerheblicher Dauer diene (Az.: 14 K 7479/22).



Vorsicht im Ausland

Private Inkassofirmen

Will eine private Inkassofirma bei Autofahrern Bußgelder aus dem Ausland eintreiben, ist Vorsicht geboten. Solange es sich um öffentlich-rechtliche Forderungen wie Geschwindigkeits-, Rotlicht- oder Parkverstöße handelt, dürfen nur Behörden polizeiliche Geldbußen grenzüberschreitend eintreiben, warnt der ADAC. In Deutschland müssen ausländische Behörden das Bundesamt für Justiz um Vollstreckungshilfe bitten. Generell werden aber auch ausländische Bußgelder in Deutschland eingetrieben. Knöllchen aus Österreich können bereits ab 25 Euro vollstreckt werden, in den meisten anderen EU-Staaten gilt eine Untergrenze von 70 Euro. Betroffene sollten amtliche Aufforderungen nicht ignorieren.

Nur nach Ermittlungsversuch

Nach einem Verstoß gegen die Verkehrsregeln müssen die Behörden grundsätzlich den Schuldigen ermitteln. Nur wenn das nicht gelingt, kann einem Fahrzeughalter das Führen eines Fahrtenbuchs auferlegt werden, so das Oberverwaltungsgericht Münster.

In dem verhandelten Fall hatte eine Pkw-Halterin von ihrem Zeugnisverweigerungsrecht Gebrauch gemacht, woraufhin sie ein Jahr lang ein Fahrtenbuch führen sollte. Dagegen klagte sie mit dem Argument, die Behörde hätten ohne Weiteres über einen Abgleich des Blitzer-Fotos bei der Meldestelle herausfinden können, dass es sich bei dem Fahrer um ihren Sohn gehandelt habe. Das Gericht entschied im Sinne der Klägerin. Zwar seien der Behörde zeitraubende und kaum aussichtsreiche Ermittlungen nicht zuzumuten. Doch eine Nachfrage bei der Meldebehörde und ein Fotoabgleich sei durchaus üblich (Az.: 8 A 2361/22).



Laden am Arbeitsplatz

Wer ohne offizielles Einverständnis vom Arbeitgeber ein Auto mit E-Antrieb an eine Steckdose seines Betriebs zum Laden anschließt, kann seinen Job verlieren. Einem vor dem LG Düsseldorf verhandelten Fall (AZ: 8 Sa 244/23) ging die fristlose Kündigung eines Mitarbeiters einer Jugendherberge Anfang 2022 voraus, weil der Arbeitnehmer seinen Privat-Pkw mit Plug-in-Hybridantrieb an einer Haushaltssteckdose der Einrichtung zum Aufladen angeschlossen hat. Dagegen klagte der Mitarbeiter, und gewann in erster Instanz. Im Berufungsverfahren kam es zu einer Einigung mit ordentlicher Kündigung und Abfindung. Generell gilt jedoch, dass das unerlaubte Laden des Privatfahrzeugs auf Kosten des Arbeitgebers grundsätzlich als Kündigungsgrund gelten kann. Dies gilt erst recht, wenn das Laden an einer 220-Volt-Steckdose und nicht an einer Wallbox oder eingeregelteten Ladestation erfolgt.



Auto weg bei Tempo-Verstoß

Österreich bestraft Raser ab März strenger. Bei Tempoübertretungen um 60 km/h innerorts kann das Auto beschlagnahmt werden. Außerorts ist das ab 70 km/h zu viel der Fall. Ist man 80 beziehungsweise 90 km/h zu schnell, wird das Fahrzeug dauerhaft einkassiert und unter Umständen versteigert. Die Regelung gilt nach Angaben der Rechtsschutzversicherer von der ARAG auch für Urlauber, die mit eigenem Fahrzeug in Österreich unterwegs sind, sowie für Leasing- und Mietfahrzeuge. Deutschen Fahrer droht zudem ein Entzug der Fahrerlaubnis in Österreich, einheimischen Verkehrssündern sogar ein lebenslanges Fahrverbot.





Foto: VAKSMANVpixelshot@viaCanva

Fehlerquelle Bruttolistenpreis

Die pauschale Wertermittlung des Dienstwagens ist ein zentraler Aspekt der Lohnsteuer. Mit diesen Richtlinien ermitteln Fuhrparkverantwortliche den Bruttolistenpreis korrekt.

von Gerhard Nolle

Wenn der geldwerte Vorteil eines Dienstwagens nicht anhand der Fahrtenbuchmethode ermittelt wird, muss ein pauschaler Wert angesetzt werden. Dieser berechnet sich aus einem festgelegten Prozentsatz des Listenpreises des Fahrzeugs zum Zeitpunkt der Erstzulassung. Konkret bedeutet das:

- Für Privatfahrten wird monatlich 1 Prozent des Listenpreises angesetzt.
- Für Fahrten zwischen der Wohnung und der ersten Tätigkeitsstätte wird grundsätzlich monatlich 0,03 Prozent pro Entfernungskilometer berechnet.

Pauschale Wertermittlung des Dienstwagens

Bei der Ermittlung des Bruttolistenpreises bei der Prozentmethode werden häufig Fehler gemacht. Dies ist bei der

Lohnsteueraußenprüfung einer der wichtigsten Prüfungspunkte und führt oft zu hohen Nachforderungen. Bruttolistenpreis im Sinne der gesetzlichen Regelung ist – die im Zeitpunkt der Erstzulassung – im Inland maßgebende unverbindliche Preisempfehlung (UPE) des Herstellers zuzüglich Sonderausstattungen und Umsatzsteuer. Dies gilt auch für Gebrauchtwagen und im Falle des Leasings. Dieser Preis ist auf volle 100 Euro abzurunden.

Die Prozentmethode

Ausgangspunkt der pauschalen Wertermittlung ist in allen Fällen der Listenpreis und nicht der vom Arbeitgeber tatsächlich gezahlte Kaufpreis. Preisnachlässe jeglicher Art bleiben außer Ansatz und dürfen nicht bei der Ermittlung des Bruttolistenpreises mildernd berücksichtigt werden. Zu den Preis-

nachlassen gehören auch Sonderzubehöre, für die der Arbeitgeber nichts bezahlt hat. Außerdem dürfen vereinbarte Preisgarantien nicht Grundlage für den Bruttolistenpreis sein, wenn vor der Zulassung noch Preiserhöhungen für den Pkw relevant sind.

Häufige Fehlerquellen vermeiden

Keine Zurechnung zum Bruttolistenpreis erfolgt bei Kosten für den nachträglichen Einbau beziehungsweise Freischaltung von Sonderausstattungen, Kosten für das Autotelefon oder die Freisprechanlage und bei dem Wert eines weiteren Satzes Reifen einschließlich Felgen. Zulassungs- und Überführungskosten gehören ebenso nicht zum Bruttolistenpreis bei der Prozentmethode. Aufgrund der vorgenannten Ausführungen ist erkennbar, dass die Gesamtsumme einer üblichen Fahrzeugrechnung niemals identisch mit dem Bruttolistenpreis im Sinne der gesetzlichen Regelung sein kann.

Wie ist der Bruttolistenpreis zu ermitteln? Gegenüber der Steuerprüfung ist es hilfreich, beim Autohändler eine schriftliche Bestätigung als Nachweis

anzufordern. Alternativ können auch Automobilkataloge (etwa vom ADAC) oder auch online zur Verfügung stehende Datenblätter der Pkw-Hersteller herangezogen werden. Grundlage kann auch die Lieferantenrechnung im Zeitpunkt der Erstzulassung sein. Allerdings ohne Berücksichtigung von Preisnachlässen und nach Herausrechnung von nicht zum Bruttolistenpreis gehörender Positionen.

Steuerprüfung: Wie der Bruttolistenpreis geprüft wird

Einige Steuerprüfer berechnen den Bruttolistenpreis über Schwacke oder DAT mittels der Fahrgestellnummer. Diese FIN-Abfragen sind nur bedingt zur korrekten Ermittlung des Bruttolistenpreises und eher zur Wert-/Marktpreisermittlung von Gebrauchtwagen geeignet. Grundsätzlich wird von der Lohnsteueraußenprüfung die Lieferantenrechnung im Zeitpunkt der Erstzulassung als Grundlage für die Ermittlung des Listenpreises akzeptiert.

Wann der Bruttolistenpreis in die Abrechnung einfließt

Die Einsteuerung des Bruttolistenpreises in das Abrechnungssystem für die Berechnung des geldwerten Vorteils sollte erst mit den relevanten Werten zum Stand der Erstzulassung erfolgen. ■

Anzeige



CO₂-Analyse leicht gemacht – mit dem Alphabet Carbon Manager

Das digitale Tool unterstützt Sie **bei der Messung, dem Reporting und der Steuerung von CO₂-Emissionen** Ihrer gesamten Unternehmensflotte. Wir beraten Sie Schritt für Schritt: von der Kalkulation bis zur Reduktion.

alphabet.de/co2-reporting



Geschenk vom Staat?

Immer wieder wird die Abschaffung des sogenannten Dienstwagenprivilegs gefordert. Ist das sinnvoll – und welche Konsequenzen drohen? Ein Faktencheck.

von Nicole Holzer

Derzeit wird wieder heftig um das sogenannte Dienstwagenprivileg für Arbeitnehmer gestritten. Die Diskussion um den Abbau klimaschädlicher Subventionen, angeheizt durch das Urteil des Bundesverfassungsgerichts zum Klimafonds, verstärkt den Ruf nach der Streichung eines »Privilegs« für vermeintlich Besserverdienende. Der Bundesverband Betriebliche Mobilität (BBM) empfindet diese Diskussion nicht nur als ärgerlich, sondern sieht auch faktische Fehler.

Laut Deutscher Umwelthilfe (DUH) koste das Dienstwagenprivileg die Steuerzahler jährlich bis zu 5,5 Milliarden Euro. Profitieren würden nach Meinung der DUH darüber hinaus nur die einkommensstärksten zehn Prozent der Bevölkerung. Die DUH argumentiert weiter: »Durch eine Abschaffung des Dienstwagenprivilegs könne darüber hinaus laut Studien jedes Jahr bis zu 5,8 Millionen Tonnen klimaschädliche Treibhausgase eingespart werden.«

Diese Angaben werden vom BBM als unhaltbar bezeichnet. Der Dienstwagen sei kein Privileg der Reichen, sondern oft ein Bestandteil des Gehalts vieler Berufstätiger.

Ist ein Dienstwagen überhaupt ein Privileg?

Die Bezeichnung Privileg resultiert eigentlich aus der steuerrechtlichen Behandlung eines Dienstwagens. Die anteilige Privatnutzung des Dienstwagens wird als geldwerter Vorteil einer zusätzlichen Besteuerung unterworfen. Aktuell wird diese meist über die sogenannte Pauschalversteuerung abgewickelt. Dabei versteuert ein Dienstwagennutzer ein Prozent des Bruttolistenpreises des Fahrzeugs sowie 0,03 Prozent desselben je einmalige Entfernung Kilometer der Arbeitsstätte zum Wohnort. Bei Elektrofahrzeugen reduziert sich dieser Satz auf maximal 0,25 Prozent, bei Plug-in-Hybriden auf 0,5 Prozent des Basiswerts.

Rechenbeispiel mit Dienstwagen

Frau Müller ist im Außendienst tätig. Sie verdient 3.810 Euro brutto pro Monat. Für Ihre Tätigkeit erhält sie einen Dienstwagen, der auch privat genutzt werden darf. Bruttolistenpreis des Fahrzeugs: 46.750 Euro. Sie hat 25 Kilometer Wegstrecke zu ihrer ersten Arbeitsstätte, ist Single, gesetzlich versichert und hat keine Kinderfreibeträge. Für die anteilige Privatnutzung muss sie somit 817 Euro versteuern. In Folge kostet

Foto: LeDantu@viaCanva



sie dies zirka 410 Euro netto. Das entspricht etwa 17 Prozent ihres Nettogehalts ohne Dienstwagen. Ihr Arbeitgeber bezahlt zusätzlich zu den Fahrzeugkosten anteilig Abgaben in Höhe von rund 320 Euro. In Summe werden für die Privatnutzung des Dienstwagens 730 Euro monatlich abgeführt.

Vorteile bei geringem Anteil Dienstfahrten

Unbestreitbar ist, laut Bundesverband, dass bei einem geringen dienstlichen Nutzungsanteil ein Dienstwagen an Vorteil gewinnt. Die grundsätzlichen Fragen zur Relevanz dieses Themas wurde bisher jedoch nie näher untersucht. Bleibt die Frage, wie viel macht dieser Anteil überhaupt aus? Hier gibt die aktuelle Dataforce-Studie Auskunft: Demnach wird nur rund die Hälfte der gewerblich zugelassenen Pkw privat genutzt. Davon sind rund 30 Prozent reine Benefit-Fahrzeuge, also Autos, die nicht für Dienstzwecke benötigt werden. Alle anderen Pkw werden für betriebliche Zwecke gebraucht. In dieser Gruppe liegt vermutlich der größte Teil an Fahrzeugen, die auch privat genutzt werden dürfen.

Am Ende geht es in der Diskussion laut BMM um lediglich 1,65 Prozent des gesamten Pkw-Bestands in Deutschland. Davon sind 70 Prozent der Fahrzeugnutzer tagtäglich auf ihr Fahrzeug angewiesen, um ihren Job zu machen. Diese würden durch die Abschaffung des Dienstwagenprivilegs massiv in ihren Haushaltseinkommen beeinträchtigt.

Folgen der Abschaffung des Dienstwagenprivilegs

Geht man davon aus, dass die Versteuerung der Privatnutzung geändert würde, muss man sich die Frage nach den Folgen stellen. Was wären die Vorteile und vor allem für wen entstünden diese?

Die Idee von Agora und DUH ist es, die Versteuerung von Verbrennern um 50 bis 100 Prozent anzuheben. Wer weiter einen Dienstwagen privat nutzen möchte und sich dies nicht mehr leisten kann, könnte ja dann (theoretisch) auf ein aktuell noch steuerbegünstigtes Elektrofahrzeug umsteigen.

Der Bundesverband geht davon aus, dass sich bei Abschaffung des Dienstwagenprivilegs die Mitarbeiter statt des Firmenwagens einen (vermutlich nicht fabrikneuen) Wagen für den privaten Bedarf kaufen würden. Das ist mit 820 Euro Budget, siehe Rechenbeispiel, kein Problem. Zudem würden Dienstwagennutzer von ihrem Unternehmen für den Verzicht auf die Privatnutzung zu Recht eine gehaltliche Kompensation fordern.

Sinkenden Steuereinnahmen mit Fahrtenbuch

Wer nicht auf einen Dienstwagen verzichten möchte, kann alternativ ein Fahrtenbuch führen. Das ist jedoch

viel Aufwand für den Fahrer und würde laut BMM auch zu Steuerausfällen führen.

Die Folgen

- Zusätzliche (schlecht ausgelastete) Fahrzeuge auf unseren Straßen und im Verkehrsraum.
- Ersatz von modernen, emissionsarmen Fahrzeugen durch ältere Gebrauchtfahrzeuge mit hohem CO₂-Ausstoß.
- Höhere Kosten für Unternehmen, die auf Produkte und Dienstleistungen umgelegt werden müssten.
- Hohe Verluste an Einkommenssteuern und Einzahlungen in die Sozialkassen durch Wegfall der Versteuerung des geldwerten Vorteils.
- Demotivation von Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmern.

Dienstwagen sorgen für mehr Nachhaltigkeit

Unternehmen tragen heute bereits zu einem wesentlichen Anteil zur Elektrifizierung der automobilen Mobilität bei und sorgen durch schnellere Fahrzeug-Tauschzyklen für attraktive und eher zahlbare Gebrauchtfahrzeuge auf dem Privatmarkt, so der BMM. Unternehmen nutzen Dienstwagenprivilegien oft als Anreiz, qualifizierte Mitarbeiter zu gewinnen und zu binden. Eine Abschaffung könnte Auswirkungen auf die Mitarbeitermotivation und die Fähigkeit von Unternehmen haben, qualifizierte Fachkräfte anzuziehen.

Fazit

- Die geforderten Maßnahmen basierend auf dem Begriff eines nicht vorhandenen Dienstwagenprivilegs würden massive negative Auswirkungen auf Einkommensstrukturen Arbeitnehmern haben, den Kostendruck auf Unternehmen weiter steigern und gesamtwirtschaftlich zu hohen Steuerausfällen führen.
- In der gesamten Diskussion sollte nicht vergessen werden, dass derzeit etwa 60 bis 65 Prozent der Pkw-Neuzulassungen auf gewerbliche Halter entfallen. Eine Änderung der Versteuerung von Dienstwagen hätte auch empfindliche Folgen für die deutsche Autoindustrie und den Autohandel. Und dies in einer aktuell bereits schwierigen Phase in dieser Branche durch die notwendige Transformation hin zur Elektromobilität.
- Insgesamt zeigt die Debatte um das Dienstwagenprivileg die Komplexität von steuerlichen Regelungen und ihre Auswirkungen auf die Umwelt, die Wirtschaft und die individuelle Mobilität auf. Eine differenzierte Betrachtung und eine sachliche Diskussion sind entscheidend, um zielführende Lösungen zu finden.

Top 10 im Flottenmarkt

Der deutsche Flottenmarkt hatte sein stärkstes Quartal aller Zeiten mit einem Marktanteil von 34 Prozent. Hier die Top 10 über alle Kraftstoffarten mit den wichtigsten technischen Daten und Preisen.

von Nicole Holzer

Auf dem Pkw-Flottenmarkt hat sich im Vergleich zum ersten Quartal des Vorjahres einigeges getan. So stiegen die Neuzulassungen im ersten Quartal 2024 auf 233.998 Einheiten (plus 3 Prozent). Insgesamt konnten viele Marken zulegen, aber längst nicht alle. Unangefochtene Nummer 1 bleibt VW, mit einigem Abstand folgen Mercedes, Skoda und BMW. Wirft man einen Blick auf den März 2024, zeigt sich, dass dem VW Golf die Rückkehr an die Spitze des Top-10-Rankings im Flottenmarkt gelang. Im März des Vorjahres rangierte er »nur« auf Position 3 hinter dem Skoda Octavia und

dem VW Passat. Der Cupra Leon und der Opel Astra konnten jedoch im Vergleich zum März 2023 die meisten Positionen gutmachen. Wie die Top 10 aufgeführt, entfällt der größte Teil der Neuzulassungen auf die Kompaktklasse. Dabei ist der Diesel mit 39,7 Prozent immer noch die wichtigste Antriebsart in Fuhrparks. Auf dem zweiten Platz kommen die Benzinler, diese haben im letzten Quartal um 2,1 Prozent zugelegt. Ebenso die Plug-in-Hybride mit 2 Prozent im Plus, ihr Anteil beträgt 9,6 Prozent. Gleichzeitig ist die Zahl der reinen E-Fahrzeuge auf 12,9 Prozent gesunken. ■



1

Der Golf punktet auch in der achten Generation mit viel Platz, guter Alltagstauglichkeit und hohem Fahrkomfort. Konnektivität und die zahlreichen Assistenzsysteme überzeugen, das

Bedienkonzept derzeit nicht. Das Facelift im Sommer soll das ändern. Dann dürfte auch die Motorenpalette Zuwachs bekommen, denn es sind Plug-in-Hybride mit 100 Kilometer elektrische Reichweite und 50 kW Ladeleistung geplant.

VW Golf

	Preis (€)	Hubraum (cm ³)	Leistung (kW/PS)	Getriebe	Gänge	0-100 km/h (s)	Vmax (km/h)	Kofferraum (l)	Verbrauch (l/100 km)	CO ₂ (g/km)
1.5 TSI (B)	26.172	1.498	96 kW/130 PS	S	6	9,2	214	341-1.237	5,3	121
2.0 TDI (D)	29.996	1.968	110 kW/150 PS	S	6	8,8	223	341-1.238	4,3	113
GTD 2.0 TDI (D)	36.819	1.968	147 kW/200 PS	A	7	7,1	245	341-1.239	5,2	136

Getriebe: S = Schaltgetriebe, A = Automatik, A = Allrad; Kraftstoff: B = Superbenzin, D = Diesel



2

In Generation vier bringt der Kompakte zahlreiche Antriebsoptionen und Sicherheitssysteme mit. Zu seinen Stärken zählen das ausgewogene komfortable Fahrwerk und eine präzise Lenkung. Außerdem gehört der Octavia zu den geräumigsten Modellen seiner Klasse und kann sich bei Komfort und Materialien mit der Mittelklasse messen.

Skoda Octavia

	Preis (€)	Hubraum (cm ³)	Leistung (kW/PS)	Getriebe	Gänge	0-100 km/h (s)	Vmax (km/h)	Kofferraum (l)	Verbrauch (l/100 km)	CO ₂ (g/km)
1.5 TSI ACT	26.017	1.498	110 kW/150 PS	S	6	8,5	231	600-1.555	5,1	116
1.5 TSI ACT e-TEC (B)	30.252	1.498	110 kW/150 PS	A	7	8,5	230	600-1.556	4,9	112
2.0 TDI (D)	31.706	1.968	110 kW/150 PS	A	7	8,7	229	600-1.557	4,2	110

Getriebe: S = Schaltgetriebe, A = Automatik, A = Allrad; Kraftstoff: B = Superbenzin, D = Diesel



Der Opel Astra kommt in der sechsten Generation auf der gleichen Plattform wie der Peugeot 308 und der DS 4. Der Astra punktet mit einer guten Verarbeitungsqualität, agilem Handling, vielen Assistenzsystemen sowie einem guten Platzangebot. Seit letztem Jahr ist der Astra sowohl mit Plug-in-Hybrid-Antrieb sowie als reinelektrische Version mit einer Reichweite 418 Kilometern erhältlich.

Opel Astra

	Preis (€)	Hubraum (cm ³)	Leistung (kW/PS)	Getriebe	Gänge	0-100 km/h (s)	Vmax (km/h)	Kofferraum (l)	Verbrauch (l/100 km)	CO ₂ (g/km)
1.2 Turbo (B)	26.916	1.199	96 kW/130 PS	S; A	6; 8	9,7	210	289-1.339	5,5	125
1.5 (D)	27.445	1.498	96 kW/130 PS	A	8	10,6	209	289-1.340	4,8	127
1.6 Hybrid	34.689	1.598	133 kW/180 PS	A	8	7,6	225	289-1.341	1,2	30

Getriebe: S = Schaltgetriebe, A = Automatik, A = Allrad; Kraftstoff: B = Superbenzin, D = Diesel



Der VW Passat ist ausschließlich als Kombi zu haben und hat in allen Dimensionen deutlich zugelegt. Das Kofferraumvolumen erreicht bis zu 1.920 Liter. Damit zählt der Passat zu den lade-tauglichsten Kombis auf dem Markt. Das

Raumangebot für Insassen erreicht Oberklasseformat. Auch Ausstattung Fahrkomfort und Infotainment wurden aufgewertet. Zum Start ist der Passat mit einem neu entwickeltem Mildhybrid-Benziner und einem TDI zu haben. Weitere Motorisierungen sollen folgen.

VW Passat

	Preis (€)	Hubraum (cm ³)	Leistung (kW/PS)	Getriebe	Gänge	0-100 km/h (s)	Vmax (km/h)	Kofferraum (l)	Verbrauch (l/100 km)	CO ₂ (g/km)
1.5 eTSI (B)	33.609	1.498	110 kW/150 PS	A	7	9,2	222	690-1.920	5,4	122
2.0 TDI (D)	40.752	1.968	110 kW/150 PS	A	7	9,3	223	690-1.921	4,9	129

Getriebe: S = Schaltgetriebe, A = Automatik, A = Allrad; Kraftstoff: B = Superbenzin, D = Diesel



Mit dem Facelift hat der Corsa ein neues Markengesicht mit LED-Scheinwerfern und neu gestalteter Heckschürze erhalten. Der Innenraum wirkt für einen Kleinwagen hochwertig, die präzise Lenkung mit zuverlässiger Rückmeldung vermitteln komfortablen Fahrspaß.

Opel Corsa

	Preis (€)	Hubraum (cm ³)	Leistung (kW/PS)	Getriebe	Gänge	0-100 km/h (s)	Vmax (km/h)	Kofferraum (l)	Verbrauch (l/100 km)	CO ₂ (g/km)
1.2 (B)	16.639	1.199	55 kW/75 PS	S	5	13,2	174	309-1.081	5,3	120
1.2 DI-Turbo	18.218	1.199	74 kW/100 PS	S; A	6; 8	9,9	194	309-1.082	5,1	114

Getriebe: S = Schaltgetriebe, A = Automatik, A = Allrad; Kraftstoff: B = Superbenzin, D = Diesel;



Vor allem der 3er Touring ist bei Fuhrparks sehr beliebt. Insgesamt punkten agiles Handling, drehfreudige Antriebe, Fahrkomfort sowie die deutlich erweiterte Serienausstattung mit 8-Stufen-Automatikgetriebe, Navigation und rundum Parkensoren.

BMW 3er

	Preis (€)	Hubraum (cm ³)	Leistung (kW/PS)	Getriebe	Gänge	0-100 km/h (s)	Vmax (km/h)	Kofferraum (l)	Verbrauch (l/100 km)	CO ₂ (g/km)
318i (B)	37.983	1.998	115 kW/156 PS	A	8	8,6	223	375-480	6,4	145
320d (D)	45.294	1.995	140 kW/190 PS	A	8	6,9	235	375-481	4,9	129
320e (PHEV)	45.378	1.998	150 kW/204 PS	A	8	7,6	225	375-482	1,4	32

Getriebe: S = Schaltgetriebe, A = Automatik, A = Allrad; Kraftstoff: B = Superbenzin, D = Diesel



7

Die neue Generation des Bestsellers ist rund 3 cm länger. Auch Gepäck- und Innenraum haben zugelegt. Dazu kommt eine modere, ergonomische Inneneinrichtung. Der Tiguan verfügt über gute Fahreigenschaften, ein großes Infotainment-Display, sicheres Fahrverhalten und effiziente Motoren.

VW Tiguan

	Preis (€)	Hubraum (cm ³)	Leistung (kW/PS)	Getriebe	Gänge	0-100 km/h (s)	Vmax (km/h)	Kofferraum (l)	Verbrauch (l/100 km)	CO ₂ (g/km)
1.5 eTSI (B)	30.756	1.498	96 kW/130 PS	A	7	10,6	198	652-1.650	6,1	139
2.0 TDI (D)	34.475	1.968	110 kW/150 PS	A	7	9,4	207	652-1.651	5,3	139

Getriebe: S = Schaltgetriebe, A = Automatik, A = Allrad; Kraftstoff: B = Superbenzin, D = Diesel;



8

Bei der fünften Generation des Audi A4 wurden Fahrwerk, Lenkung und Motorenprogramm optimiert. Neben dem volligitalen Cockpit ist erstmals auch ein Head-up-Display erhältlich. Insgesamt verfügt der Audi A4 über gute Platzverhältnisse und Materialqualität, zahlreiche Assistenzsysteme und agiles Handling.

Audi A4, S4

	Preis (€)	Hubraum (cm ³)	Leistung (kW/PS)	Getriebe	Gänge	0-100 km/h (s)	Vmax (km/h)	Kofferraum (l)	Verbrauch (l/100 km)	CO ₂ (g/km)
35 TFSI (B)	33.992	1.984	110 kW/150 PS	A	7	8,9	210	420-460	6,2	140
40 TFSI (B)	37.479	1.984	150 kW/204 PS	A	7	7,1	210	420-461	6,1	138
40 TDI (D)	39.958	1.968	150 kW/204 PS	A	7	7,4	210	420-462	5	130

Getriebe: S = Schaltgetriebe, A = Automatik, A = Allrad; Kraftstoff: B = Superbenzin, D = Diesel



9

Das Model Y besitzt mit das größte Kofferraumvolumen (max. 2.042 Liter) in der Reihe der Kompakt-SUV mit E-Antrieb. Seine Reichweite liegt je nach Version zwischen 455 und 533 Kilometern. Das Model Y besitzt sportliche Fahrleistungen, ist jedoch teils schlecht verarbeitet.

Tesla Model Y

	Preis (€)	Ladeleistung	Leistung (kW/PS)	Reichweite (km)	0-100 km/h (s)	Vmax (km/h)	Kofferraum (l)	Verbrauch (l/100 km)	CO ₂ (g/km)
Hinterradantrieb	37.807	16/170	220 kW/299 PS	455	6,9	217	854-2.041	15,7 kW	-
Max. Reichweite AWD*	44.109	16/250	158 kW/220 PS	533	5,0	217	854-2.041	16,9 kW	-
Performance AWD*	49.151	16/250	158 kW/235 PS	514	3,7	250	854-2.041	17,3 kW	-

Getriebe: S = Schaltgetriebe, A = Automatik, A = Allrad; Kraftstoff: B = Superbenzin, D = Diesel, *AWD Leistung: kW (v/h)



10

Der Cupra Leon hat einen sportlichen Charakter, das zeigt sich auch optisch. Er besitzt ein großes Raumangebot, eine präzise Lenkung und agiles Fahrverhalten. Den Aufpreis im Vergleich zum Seat Leon kompensiert Cupra zum Teil mit einer umfangreicheren Serienausstattung.

Cupra Leon

	Preis (€)	Hubraum (cm ³)	Leistung (kW/PS)	Getriebe	Gänge	0-100 km/h (s)	Vmax (km/h)	Kofferraum (l)	Verbrauch (l/100 km)	CO ₂ (g/km)
1.5 TSI (B)	29.445	1.498	110 kW/150 PS	S	6	8,9	214	270-1.301	5,9	134
2.0 TDI (D)	33.571	1.968	110 kW/150 PS	A	7	8,7	250	270-1.302	4,7	124
1.4 e-Hybrid	35.685	1.395	150 kW/204 PS	A	6	7,5	220	270-1.303	1,2	26

Getriebe: S = Schaltgetriebe, A = Automatik, A = Allrad; Kraftstoff: B = Superbenzin, D = Diesel;

WHO IS WHO

PKW 2024

Das Nachschlagewerk im Flottenmarkt



Das Who is Who PKW im Flottenmarkt:

Dieses einmalige Nachschlagewerk für den Flottenmarkt enthält alle wichtigen Informationen für den Fuhrparkleiter:

News, Infos, Zahlen, Daten, Namen, Adressen und Kontakte zu den wichtigsten Anbietern in der Branche aus den Bereichen Hersteller, Leasing/Management, Reifen/

Werkstätten, Kommunikation, Dienstleistung und Handel sowie Tankmanagement.

Unsere Redaktion stellt alle Anbieter ausführlich vor: mit Adresse, Ansprechpartner national/regional, Unternehmensgröße, Vertriebswege, Kurzporträt und Besonderheiten.

Kostenlos bestellbar bei:

Alexander Fischer
Telefon (0711) 784 98-20 oder
per E-Mail alexander.fischer@etm.de

Auch online!

www.firmenauto.de/whoiswho



Komfortabel und unauffällig

Der VW ID.7 ist vor allem im Dienstwagen-Segment interessant. Seine Vorzüge sind beachtlich, aber es gibt auch Schwächen. Preise, Daten und Fahreindrücke im Testbericht.

von Peter Eck

Den neuen Passat gibt es nur noch als Kombi. Wer eine Limousine möchte, kann in einigen Monaten auf das technisch baugleiche Modell Superb von Skoda zurückgreifen. Oder man entscheidet sich für reine Elektromobilität und greift zum VW ID.7, mit dem Volkswagen erstmals ein Elektromodell in diesem Segment anbietet.

VW ID.7 hat zwei Akku-Größen im Angebot

Die mit 4,96 Meter Länge auf Mercedes-E-Klasse-Format gestreckte Limousine wird inzwischen mit zwei Akku-Größen angeboten, 77 und 86 kWh. Wir erhielten zum Test ein Modell mit der kleineren Batterie, die trotzdem für eine Reichweite von 621 Kilometern gut sein soll. Keine Überraschung: Das blieb natürlich ein Wunschtraum. Bei sehr zurückhaltender Fahrweise auf städtischen und ländlichen Straßen standen bei uns nach zwei Wochen aber immerhin akzeptable 19,2 kWh pro 100 Kilometer Stromverbrauch zu Buche, der Bordcomputer errechnete bei unserem Fahrprofil durchgehend 400 Kilometer Reichweite.

Das wäre noch in Ordnung, allerdings fiel das Laden an Schnellladesäulen enttäuschend aus. Mit 175 kW theoretischer Ladeleistung (11 kW an der Wallbox) läge der VW in seiner Klasse und dieser Diszi-

plin sowieso nicht weit vorne. Tatsächlich erreichten wir maximal Werte um 90 kW, sodass sich die Ladezeiten von 20 auf 80 Prozent auf bis zu einer Dreiviertelstunde zogen.

Platzangebot und Fahrkomfort stimmen

Schade, denn die lange Reise ist eigentlich die Paradedisziplin des Stromers. Zum einen, weil es vorne, hinten und ganz hinten, also im Kofferraum, Platz in Hülle und Fülle gibt. Vor allem im Fond ist die Beinfreiheit fürstlich und auch sonst sitzt es sich äußerst komfortabel. Zudem packt der Kofferraum 532 Liter, das reicht schon für eine Woche Hotelurlaub zu viert. Wer den ID.7 als Transportmittel im engeren Sinn nutzen möchte, kann durch Umlegen der Rücksitze durch die weit öffnende Heckklappe fast 1.590 Liter einräumen. Die noch in diesem Jahr folgende Kombi-Version ID.7 Tourer schneidet mit 545 bis 1.714 Liter in kaum besser ab. Andererseits ist es auch keine außergewöhnliche Leistung des Herstellers, ein fast fünf Meter langes Elektroauto mit derart viel Platz zu bauen.

Das gilt nicht für das zweite große Plus des Fünftürers, den Fahrkomfort. Hier zeigt sich die Erfahrung der Marke und ein beachtlicher Unterschied zu einigen Produkten aus Asien. Der ID.7 fährt äußerst

VW ID.7

Länge:	4,96 m,
Breite:	1,86 m (mit Außenspiegeln: 2,08 Meter)
Kofferraumvolumen:	532 – 1.586 l
Permanent-magnetische Synchron-Elektromotor mit 286 PS	
Eingang-Automatik, Hinterradantrieb	
Drehmoment:	545 Nm; 0-100 km/h: 6,5 s;
Vmax:	180 km/h
Normverbrauch:	14,1-16,3 kWh/100 km
Batteriegröße:	77 kWh;
	WLTP-Reichweite: 621 km
Ladezeiten:	0-100 % an 11-kW-Wallbox: 8 h, 10-80 % Schnellladung: 28 min
maximale Ladegeschwindigkeit:	175 kW
Testverbrauch:	19,2 kWh/100 km
Preis:	ab 56.995 Euro

leise und federt souverän. Die Lenkung ist zwar kein Ausbund an Exaktheit, für eine Reiselimousine aber im grünen Bereich. Und der Elektromotor hat dank 286 PS und üppigen 545 Newtonmeter Drehmoment mit der immerhin 2,2 Tonnen schweren Limousine ebenfalls keine Probleme.

Auch die Bedienung stellt den Fahrer nicht vor Rätsel, lediglich die Sprachsteuerung ist weit von der Qualität der deutschen Premiummarken und sogar mancher chinesischer Modelle entfernt. Wenig überzeugend fällt auch die Innenraumgestaltung aus. Das große Zentraldisplay mit 38 Zentimetern Bildschirmdiagonale lässt sich zwar gut bedienen, vor dem Fahrer jedoch gibt es nur ein Minidisplay mit einigen rudimentären Angaben. Immerhin ist das gut funktionierende Head-up-Display serienmäßig.

Anders als ein ID.3 oder gar ID.Buzz fällt der ID.7 im Straßenverkehr und auch bei



- 1 Das große Zentraldisplay mit 38 cm Bildschirmdiagonale lässt sich gut bedienen.
- 2 Der Bordlader leistet 11 kW.
- 3 Bei umgelegten Rücksitzen schafft der ID.7 fast 1.590 Liter Kofferraumvolumen.
- 4 Mit knapp 5 Meter Länge erreicht die Limousine Mercedes-E-Klasse-Format.

Fotos: VW

Passanten kaum auf. Selten sind wir auf ein nagelneues Auto weniger häufig angesprochen worden. Das liegt vor allem am unauffälligen Design (wo genau sind eigentlich die 3.853 Euro für das Exterieur-Paket geblieben?) dieser recht hoch aufgesetzten Limousine.

Einerseits darf man Volkswagen angesichts einiger Designtaxen von Wettbewerbern für diese Zurückhaltung bei einem so großen Auto durchaus danken, andererseits hätte dem ID.7 etwas mehr Pep innen wie außen durchaus gutgetan. Auch angesichts eines Grundpreises von 57.000 Euro, den unser Testwagen dank weiterer Extras wie sehr guter Sitze mit Massagefunktion oder auch der Harman-Kardon-Anlage locker nochmals um 12.000 Euro übertraf. Selbst bei der reichweitensteigernden Wärmepumpe, die eigentlich eine Selbstverständlichkeit in dieser Klasse sein sollte, schlägt Wolfsburg nochmals mit 990 Euro zu. Letztlich blieb bei uns der Eindruck einer zwar komfortablen und mit großzügigem Platzangebot versehenen Limousine, die aber in mancher Hinsicht allzu ambitionslos und routiniert erscheint. Damit ist der ID.7 aber eigentlich nur ein weiterer typischer VW geworden, den man eher mit kühlem Verstand als heißem Herzen kauft. ■

Schwedens Volks-Stromer

Kleiner, günstiger und jünger als jeder andere Volvo: Der EX30 will den Flottenmarkt erobern. Und wagt dafür ein paar ungewöhnliche Lösungen.

von Holger Holzer

Der EX30 ist ein E-Auto und trotzdem der aktuell günstigste Volvo in Deutschland. Der kleine Crossover steht auf einer Plattform von Konzernmutter Geely und soll schon bald das meistverkaufte Modell der Schweden werden. Mit 4,23 Metern Länge unterbietet der EX30 sein nächstgrößeres Schwestermodell EX40 und rund 20 Zentimeter. Dennoch fasst der Kofferraum schon in der Grundstellung mit 318 Liter. Unter der Fronthaube findet sich ein weiterer kleiner Stauraum, der das Ladekabel fasst. Auf der tief montierten Rücksitzbank haben nominell drei Personen Platz, aber bereits zwei Erwachsene müssen sich einschränken.

Sind schon die Platzverhältnisse ungewohnt für einen Volvo, ist es das Ambiente umso mehr. Das betrifft weniger das reduzierte Cockpit, das man durchaus noch als skandinavisch-klar bezeichnen könnte, als vielmehr Materialien und Bedienung. Nicht jedem der Testwagenfahrer gefielen beispielsweise die großen Flächen aus

hartem Recycling-Kunststoff, die Tür-Innenseiten und Armaturenbrett verkleiden. Setzt man Nachhaltigkeit in der persönlichen Prioritätenliste höher als Premium-Haptik, kommt man aber auch mit dem Kunstleder auf den Sitzen gut zurecht.

Mehr Gewöhnung verlangen die erkennbaren Sparmaßnahmen. So verlegt Volvo etwa die Fensteröffner in die Mittelkonsole, um Komplexität und Kabellänge zu sparen. Ein ähnlicher Gedanke dürfte dahinterstehen, nur die Fahrertür mit einem Keyless-Sensor auszurüsten oder sich ein Zentralinstrument hinter dem Lenkrad zu sparen. Wer die Fahrgeschwindigkeit ablesen will, muss daher auf den großen vertikalen Touchscreen in der Mittelkonsole blicken – was bei unterschiedlich gut ankam, generell aber überraschend gut funktioniert. Die Zahlen sind groß genug, sie mit peripherem Sehen aus dem Augenwinkel abzulesen, sodass der Blick nicht stärker von der Fahrbahn



Fotos: Volvo

schweift als bei klassischen Tacho-Konfigurationen. Auch auf ein Head-up-Display verzichtet Volvo. Gleiches gilt für den Schlüssel, der einer Chipkarte weicht. Das irritiert, da im EX30 wie auch bei anderen Elektro-Volvos ein Motor-Startkopf fehlt. Beim Parken wird die Automatik in P-Stellung gebracht und ausgestiegen, ohne Knopfdruck und ohne Feedback vom Auto. Diese an Tesla geschulte Perspektive, das Auto eher als Elektronik-Gadget statt als Maschine zu sehen, überzeugt im Alltag auch nach zwei Wochen Test nicht.

Überzeugend hingegen ist die Kernkompetenz: das emissionsfreie Fahren. Das fängt an mit der guten Ladeplanung im Android-Navigationssystem, das mit ein wenig Google-Erfahrung schnell funktioniert. Und geht weiter mit alltagstauglicher Praxisreichweite und Ladezeiten. Im Testwagen war die größere der beiden Batterien montiert (49 und 64 kWh), die laut Hersteller Strom für bis zu 475 Kilometer speichert. In der Praxis mit hohem Autobahnanteil waren es zwar nur rund 350 Kilometer, wer vor allem in der Stadt unterwegs ist, kommt an die 500er-Grenze heran. Allerdings reicht für den Nahbereich auch die kleinere Batterie (337 Kilometer Norm-Reichweite), die das Auto rund 5.000 Euro günstiger macht. Mit mindestens 43.300 Euro nämlich ist die Long-Range-Version des EX30 aus den Volkstromer-Sphären schon leicht entrückt.

Der günstige Einstiegspreis relativiert sich ein wenig, wenn man mehr will als

die Serienausstattung. Die ist zwar gut, wer aber Extras wie Klimautomatik, Adaptiv-Tempomat oder eine Smartphone-Ladeschale will, muss zur nächsten Ausstattungslinie greifen, die mit rund 3.000 Euro zu Buche schlägt. Einzeloptionen bietet Volvo kaum an.

Beim Laden schlägt sich der kleinste Volvo auf dem Papier gut, in der Praxis aber eher durchschnittlich. Serienmäßig ist ein 11 kW-Lader, in der Top-Ausstattung ist ein 22 kW-Modell zu haben. Am Schnelllader verspricht Volvo bis zu 153 kW Ladeleistung, im Test waren im besten Fall bei milden Temperaturen, Vorkonditionierung und geringem Start-Füllstand nur rund 100 kW drin. Entsprechend wäre mehr Ladeleistung wünschenswert. Auch, weil der EX30 wie jedes Elektro-SUV oberhalb von 100 Kilometern zunehmend zum Stromfresser wird. Wer die Werte unter die Schwelle von 20 kWh auf 100 Kilometern drücken will, muss das Tempo reduzieren, kommt dann aber ungefähr auf die Normangaben von rund 17 kWh.

In der Summe zählt der Volvo EX30 aktuell sicher zu den besten kleinen E-Mobilen auf dem Markt. Wer sich mit dem reduzierten Kunststoff-Interieur anfreunden kann, bekommt einen komfortablen und gut ausgestatteten Crossover. Von einem echten Volumen-Stromer trennen ihn nur der absolut gesehen immer noch hohe Preis. ■

Volvo EX30

Länge: 4,23 m,
 Breite: 1,84 Meter (mit Außenspiegel):
 2,03 Meter)
 Höhe: 1,55 m
 Radstand: 2,65 m
 Wendekreis: 10,7 m
 Kofferraumvolumen: 318 – 904 l + 7 l vorne

Single Motor Extended Range: PSM-Elektromotor hinten, 200 kW/272 PS, maximales Drehmoment: 343 Newtonmeter, 0-100 km/h: 5,3 s, Vmax: 180 km/h, Hinterradantrieb, Eingang-Getriebe, Lithium-Ionen-Batterie (NMC), Kapazität: 69 kWh (nutzbar: 64 kWh), max. Ladeleistung 11/22 kW (AC)/153 kW (DC). Heizung über Wärmepumpe Normverbrauch: 17,0 kWh/100 Kilometer, Reichweite: 475 km, Testverbrauch: 20 kWh/100 km; Preis: 43.290 Euro.



- 1 Wer die Fahrgeschwindigkeit ablesen will, muss auf den vertikalen Touchscreen in der Mittelkonsole blicken.
- 2 Auf der Rücksitzbank haben nominell drei Personen Platz.
- 3 Volvo hat die Fensteröffner in die Mittelkonsole verfrachtet, um Kabel zu sparen.
- 4 Der kleine SUV sieht aus jedem Blickwinkel aus wie ein Volvo.



Markante Optik

Mittelklasse-Kombis werden gerne als Dienstwagen genommen. Entsprechend nüchtern und rational treten sie oft auf. Der Peugeot 508 SW ist anders.

von Holger Holzer

Das Angebot an klassischen Mittelklasse-Kombis hat sich in den vergangenen Jahren ausgedünnt. Unter den verbliebenen Modellen ist der Peugeot 508 SW der stilistisch wohl originellste. Schon vor dem Facelift war der flache Kombi mit 4,78 Metern Länge ein Hingucker. In der Praxis verlangt der schicke Schnitt allerdings Zugeständnisse, etwa den tiefen Einstieg und die eher geringe Innenhöhe. Etwas schwerer ins Gewicht fällt die teils umständliche Bedienung des Infotainmentsystems: Vieles läuft über den eher kleinen Touchscreen in der Mittelkonsole. Viel Lob hingegen verdienen sich Gestaltung, Verarbeitung und Materialauswahl.

Etwas zu eng geschnitten ist der Fond, dennoch hat es Rückbank-Passagier trotz der schwungvollen Dachlinie überraschend luftig. Der Kofferraum ist mit

530 Litern (1.780 Liter bei umgeklappten Rücksitzlehnen) klassenüblich groß.

Stärkster Antrieb ist abgesehen vom Sportmodell PSE der größere der zwei Plug-in-Hybriden. Die Kombination aus 1,6-Liter-Vierzylinderbenziner, Achtgangautomatik und E-Antrieb leistet bis zu 165 kW/225 PS und bietet souveräne Fahrleistungen. Dazu passt das sportlich abgestimmte Fahrwerk und die Lenkung.

Beim CO₂- und Spritsparen hilft der 81 kW/110 PS starke Stromer nur bedingt, die angegebene elektrische Reichweite von 52 Kilometern lässt sich nur unter Idealbedingungen erreichen. Wer emissionsfrei Pendeln will und nicht nur durch die Stadt rollt, sollte nach 30 bis 40 Kilometern auf dem Firmenparkplatz angekommen sein. Hier merkt man dem Peugeot sein mittleres Alter an – moderne Plug-in-Hybride kom-



Wie bei allen Peugeot-Modellen ist das Lenkrad besonders klein im Durchmesser, sodass man oberhalb des Kranzes auf die Instrumente blicken kann, die beim 508 bereits als Bildschirm ausgeführt sind.

men zwei- bis dreimal so weit. Lläuft der SW mit fast leerer Batterie im Hybridmodus, gibt er sich in der Regel mit 6,5 bis 7 Liter Sprit zufrieden.

Mit knapp 46.000 Euro für das Modell mit dem 96 kW/130 PS starken Basisbenziner ist der Peugeot 508 SW selbstbewusst eingepreist. Die Plug-in-Hybride starten erst jenseits von 52.000 Euro, die starke Variante steht in der Basisvariante Allure mit üppigen 53.750 Euro in der Liste. Im Gegenzug gibt es sehr

viel Serienausstattung – vom LED-Matrixlicht über Infotainment mit Navigation bis hin zur Zweizonen-Klimaanlage. Wer 2.400 Euro für die GT-Linie ausgibt, erhält unter anderem eine sportlichere Optik, sehr gute Ergonomie-Sitze, einen adaptiven Tempomat und eine 360-Grad-Kamera. Interessantester Punkt auf der Optionsliste: Das Nachtsichtsystem für 1.300 Euro. Im Test funktionierte es verblüffend gut, der potenzielle Sicherheitsgewinn dürfte sich aber wohl nur bei häufigen Nachtfahrten auf ländlichen Gebieten realisieren. ■

Peugeot 508 Hybrid 225 e-EAT8

Länge: 4,79 m,
 Breite (mit Spiegeln): 2,08 m, Höhe: 1,42 m
 Kofferraumvolumen: 530 – 1.780 l
 Antrieb: 1,6-Liter Vierzylinder-Benzinmotor, 133 kW/181 PS
 Drehmoment: 300 Nm bei 3.000 U/min.

Kombiniert mit einem Elektromotor: 81 kW/110 PS, Systemleistung: 165 kW/225 PS, max. Drehmoment 360 Nm, Achtgang-Automatikgetriebe, Frontantrieb, Batteriekapazität: 11,5 kWh; elektrische Reichweite: 49 – 52 km nach WLPT, Vmax: 240 km/h, Vmax im Elektrobetrieb: 135 km/h, 0-100 km/h in 8,2 s, Normverbrauch nach WLTP: 1,3-1,5 l/100 km, CO₂-Ausstoß: 30-34 g/km, Stromverbrauch: 15,4 kWh/100 km, Praxisverbrauch: 6,6 l/100 km, Stromverbrauch: 16,5 kWh/100 km; Preis ab: 53.750 Euro



Fotos: Peugeot

Moderner Allrounder

Skoda startet mit der zweiten Generation des Kodiaq. Das SUV-Flaggschiff wird nicht nur größer und deutlich digitaler, es kommt nun erstmals auch als Plug-in-Hybrid.

von Michael Specht

Die Neuauflage fällt mit 4,76 Metern um 6 Zentimeter länger aus als der Vorgänger, wovon neben den Passagieren auch das Gepäckabteil profitiert. Beim Fünfsitzer kommen 75 Liter an Kofferraum hinzu (jetzt 910 Liter). Liegen die Lehnen flach, sind es 2.105 Liter, 40 mehr

als bisher. Hinter dem Lenkrad merkt man den Generationswechsel des Kodiaq am deutlichsten. Die Digitalisierung hielt in vollem Umfang Einzug, etwa in Form sogenannter Smart Dials. Das sind drei Dreh-Drückregler mit Mini-Display. Während über das linke und rechte Rad



Fotos: Skoda

Temperatur und Sitzheizung/-kühlung gesteuert wird, lässt sich der mittlere mit unterschiedlichen Funktionen belegen, beispielsweise Lautstärke, Navi-Zoom oder verschiedenen Fahrmodi. Ebenfalls clever: zwei kabellose Ladestationen fürs Smartphone, die obendrein während des Ladens gekühlt werden.

Das Thema Nachhaltigkeit versucht Skoda, dem Kunden im Interieur vor Augen zu führen. Alle Textilien, Teppiche und Dachhimmel sind aus recyceltem Polyester, teils in Verbindung mit Wolle. Das erzeugt, im Zusammenwirken mit hochwertigen Oberflächen und der sehr guten Verarbeitung, einen wohnlichen und gemütlichen Charakter. Leder gibt es auf Wunsch aber weiterhin. Skoda verspricht zumindest eine umweltfreundliche Gerbung.



Die Digitalisierung hielt in vollem Umfang Einzug, ohne dabei jedoch die Funktionalität unnötig einzuschränken.

Beim Antrieb hat der Kunde die Wahl zwischen zwei Benzinern, zwei Dieselmotoren und erstmals auch einem Plug-in-Hybrid. Dieser steckt bereits im Superb, kommt im Kodiaq auf eine Systemleistung von 150 kW/204 PS und soll eine elektrische Reichweite von über 100 Kilometern ermöglichen. Debüt feiert im Kodiaq auch ein Mildhybrid mit 110 kW/150 PS. Darüber rangiert ein Zweiliter-TSI mit 150 kW/204 PS, den es allerdings nur mit Allradantrieb gibt. Bei den Selbstzündern startet Skoda mit 110 kW/150 PS und Vorderradantrieb. Topmodell ist der 4x4-Kodiaq 2.0 TDI (ab 49.700 Euro) mit 142 kW/193 PS. ■

Skoda Kodiaq

Länge: 4,76 m
 Breite: 1,87 m
 Höhe: 1,66 m
 Radstand: 2,79 m,
 Kofferraumvolumen: 910 – 2.105 Liter

Antriebe:

1,5-Liter-Vierzylinder-Turbobenziner Mildhybrid: 110 kW/150 PS, Drehmoment: 250 Nm, 7-Gang-DSG, Vorderradantrieb, 0-100 km/h: 9,8 s, Vmax: 205 km/h, Normverbrauch: 6,8 Liter/100 km (WLTP), CO₂-Ausstoß: 154 g/km (WLTP), Abgasnorm: Euro 6e, Effizienzklasse: D, Preis: 41.990 Euro

2,0-Liter-Vierzylinder-Turbodiesel: 110 kW/150 PS, Drehmoment: 360 Nm, 7-Gang-DSG, Vorderradantrieb, 0-100 km/h: 9,7 s, Vmax: 203 km/h, Normverbrauch: 5,3 Liter/100 km (WLTP), CO₂-Ausstoß: 138 g/km (WLTP), Abgasnorm: Euro 6e, Effizienzklasse: D, Preis: 45.500 Euro

2,0-Liter-Vierzylinder-Turbodiesel: 142 kW/193 PS, Drehmoment: 400 Nm, 7-Gang-DSG, Allradantrieb, 0-100 km/h: 7,8 s, Vmax: 216 km/h, Normverbrauch: 7,7 Liter/100 km (WLTP), CO₂-Ausstoß: 164 g/km (WLTP), Abgasnorm: Euro 6e, Effizienzklasse: E, Preis: 49.700 Euro



Fotos: Hyundai

Souveräne Leistung

Hyundai will verstärkt in den Flottenmarkt. Der neue Kona EV hat das Zeug zum Dienstwagen, ist deutlich gewachsen und kann auch bidirektionales Laden.

von Elfriede Munsch

Hyundai hat den Kona gestreckt und die zweite Generation um fast 20 Zentimeter auf 4,36 Meter verlängert. Erhältlich ist er weiterhin als Verbrenner und Stromer. Die elektrische Variante bietet wie zuvor zwei Akku-Größen: mit einer 48,4 kWh großen Batterie in Kombination mit einem 115 kW/156 PS starken Motor (ab 35.300 Euro) oder mit einem 65,4-kWh-Akku und 160 kW/218 PS. Zum Alltagstest gab sich die stärkere Version des kompakten Crossovers die Ehre, die ab rund 37.700 Euro zu haben ist.

Viel Platz für Insassen und Gepäck

War die ersten Generation eher unauffällig gezeichnet, zeigt die Neue Selbstbewusstsein. Wie auch der Hyundai Ioniq 5 stellt der Kona Sicken und Kanten en masse auf seinem Blechkleid zur Schau. Nachts gibt es dann großes Leuchtkino; die durchgehenden Leuchtbänder vorne und hinten kommen im Dunkeln richtig zur Geltung. Innen geht es etwas nüchterner zu, es gibt viel Platz für die Insassen und Gepäck, mit einem Kofferraumvolumen zwischen 466 und 1.300 Liter. Außerdem ist die Mischung aus digitalen und analogen Bedienelementen gelungen. So lassen sich digitales Cockpit und Infotainmentsystem vergleichsweise einfach bedienen. Das liegt auch an den Tas-

ten unterhalb des Displays, die den haptischen Zugriff auf wichtige Dinge wie Lautstärkenregler, Radio oder Navigation ermöglichen. Darüber hinaus sich auch Klimaanlage sowie Sitz- und Lenkradheizung über Tasten steuerbar.

Schwächen bei Verkehrszeichen-Erkennung

Auch das Head-up-Display des Testwagens überzeugt, da unter anderem die Navigationsangaben gut lesbar auf die Windschutzscheibe projiziert werden. Die ins Fahrerdisplay gespielten Videobilder, die beim Setzen des Blinkers auftauchen und die seitliche Umgebung vom Fahrzeug zeigen, sind grundsätzlich eine gute Idee, aber nicht immer wirklich gut zu erkennen.

Schwächen zeigte der Kona, wie so viele andere Fahrzeuge, bei der Verkehrszeichen-Erkennung. So wurde Tempo 70 in geschlossenen Ortschaften angezeigt, genauso wie Tempo 30 auf der Landstraße. Schilder, die Geschwindigkeits-Limitierungen aufheben, wurden dagegen regelmäßig ignoriert. Das schult zumindest die Aufmerksamkeit des Fahrers. Die Sprachsteuerung reagierte dafür einwandfrei und hörte aufs Wort, egal ob es ums Anrufen ging oder ein Navigationsziel eingeben wurde oder der

- 1 Digitales Cockpit und Infotainmentsystem lassen sich gut bedienen. Zusätzliche Tasten ermöglichen Zugriff auf Lautstärkenregler, Radio oder Navigation.
- 2 Innen gibt es viel Platz für Insassen und das Gepäck.



Wunsch nach einer Regulierung der Sitzheizung geäußert wurde.

Und wie fährt sich der 218 PS starke Kona? Unspektakulär im besten Sinne. Die Leistung reicht, um locker und souverän unterwegs zu sein. Das Fahrwerk ist weder zu weich noch zu hart abgestimmt; Bodenebenheiten werden klaglos weggebügelt und die Lenkung ist hinreichend direkt. Vier Fahrmodi (Eco, Normal, Sport und Schnee) stehen zur Wahl, außerdem kann die Rekuperationsstärke unterschiedlich justiert werden. So kann der Fahrer seine Vorlieben ausleben. Allrad gibt es übrigens nicht.

WLTP-Reichweite: 514 Kilometer

Da die große Batterie eine WLTP-Reichweite von gut 500 Kilometern verspricht, sollte Reichweite eigentlich kein Thema sein. Allerdings hängt die Reichweite zum einen an der gewählten Reifengröße, zum anderen an den Außentemperaturen ab. 514 Kilometer gibt Hyundai in Verbindung mit 17 Zoll großen Reifen an, sind wie beim Testwagen 19-Zöller aufgezogen, sinkt der Normwert auf 454 Kilometer. Und bei kalten Temperaturen um die 0 Grad, Laden draußen, reduziert sich die Reichweite weiter: 390 Kilometer zeigte der Bordcomputer morgens beim Losfahren an. Der Verbrauch variierte je nach Fahrstil zwischen 18 und 24 kWh.

Der untere Wert liegt nahe an den offiziellen Angaben von 16,6 kWh, die Hyundai in Kombination mit den 19-Zöllern errechnet hat. Apropos Laden: An der Schnellladesäule kann der Kona maximal mit 103 kW Leistung Strom ziehen, an der Wallbox mit bis zu 11 kW. Damit gehört der Stromer nicht zu den schnellsten im Segment, anders als der Ioniq 5 setzt Hyundai

Hyundai Kona EV

Fünftüriger, fünfsitziger SUV
 Länge: 4,36 Meter
 Breite mit Seitenspiegeln: 1,82 Meter
 Höhe: 1,58 Meter
 Radstand: 2,6 Meter
 Kofferraumvolumen: 466 – 1.300 Liter
 Frunk: 27 Liter

Elektroantrieb

Leistung 160 kW/218 PS
 maximales Drehmoment 255 Nm
 1 Gang-Automatikgetriebe,
 Lithium-Ionen-Polymer-Batterie mit 65,4 kWh
 0-100 km/h: 7,8 s
 Vmax: 172 km/h
 Stromverbrauch: 14,7 - 16,6 kWh (WLTP)
 max. Reichweite: 514 Kilometer (WLTP) mit 17 Zöllern, 454
 Kilometer mit 19 Zöllern
 Testverbrauch: 20,5 kWh
 Preis: ab 37.700 Euro

beim Kona nur auf 400 Volt-Technik. Praktisch fanden wir die Ladebuchse, die vorne sitzt. Sie ist beleuchtet, was das Einstöpseln des Ladesteckers im Dunkeln erleichtert.

Adapter für bidirektionales Laden

Kommen wir noch zu den Preisen: Die Preisliste für die 65,4-kWh-Version startet bei 37.700 Euro. In der Basisversion sind viele Komfortmerkmale wie das Navigationssystem an Bord. Eine Wärmepumpe, die schicken LED-Leuchtbänder, Sitzheizung für die vorderen Sitze und eine Ladeschale fürs Smartphone sind aber erst Bestandteil des 1.850 Euro teuren Trend-Pakets. Der Testwagen hatte das Prime-Paket für 4.790 Euro an Bord. Dazu gehört das Trend-Pakets und weitere Features wie die elektrische Heckklappe, Head-up-Display und zahlreiche Assistenten sowie einen Adapter fürs bidirektionale Laden. Denn der Kona kann auch Strom abgeben, etwa um ein E-Bike aufzuladen. Wer mehr Luxus möchte, etwa in Form von Ledersitzen oder Soundsystem, kann den Preis auf mehr als 42.000 Euro treiben. Vermutlich werden aber die meisten mit weniger Ausstattung zurechtkommen. ■

Unaufgeregt gut

Der Opel Astra Kombi gehört zu den Top Ten in Firmen-Fuhrparks. Nicht ohne Grund: Der Kompakte schneidet auch als E-Variante gut ab.

von Holger Holzer

Schick und praktisch, aber ohne Firlefanze: Opel bleibt bei der Elektrovariante des kompakten Astra Sports Tourer auf dem Boden. Der Batterie-Kombi ist so verbindlich und unprätentiös wie seine Brüder mit Verbrennungsmotor. Lediglich bei Klimaverträglichkeit und Langstreckentauglichkeit gibt es konzeptbedingte Unterschiede.

Auch optisch ist der Opel Astra Electric Sports Tourer von den Diesel- und Benziner-Modellen kaum zu unterscheiden. Wer genau hinschaut sieht vielleicht, dass die Endrohre fehlen. Oder er entdeckt das kleine Elektro-»E« auf der Kofferraumklappe. Denn anders als die Rivalen von Volkswagen, Renault oder Ford baut Opel für seinen Elektroantrieb keine eigenständigen Karosserien und Plattformen, sondern integriert ihn in das gleiche Grundgerüst wie die Verbrennungsmotoren.

Wer auf einen exaltierten Auftritt steht und sofort als E-Autofahrer erkannt werden will, ist bei der Stellantis-Tochter also falsch. Wer hingegen möglichst wenig Umstiegs-Ärger auf eine neue Antriebstechnologie haben will, muss sich beim Astra nicht umgewöhnen. Es gibt allerdings auch Nachteile bei der Stellantis-Strategie, schließlich müssen Multi-Plattformmodelle Kompromisse eingehen. So schöpft der Astra zum Beispiel die Vorteile des E-Antriebs nicht aus, bietet Verbrenner-Platzverhältnisse und ist bei der maximal möglichen Batteriegröße beschränkt.

Normreichweite von 413 Kilometern

Ein echtes Problem ist es allerdings nicht, dass im Unterboden nur Platz für 54 kWh ist. Denn mit einer Normreichweite von 413 Kilometern fährt der Astra im vorderen Konkurrenzzumfeld mit. Dass der Wert im Alltag



Fotos: Opel

kaum erreichbar ist, unterscheidet ihn nicht vom Wettbewerb. Rund 300 Kilometer schafften wir bei milden Temperaturen im Mix jedoch problemlos, wer viel in der Stadt unterwegs ist, kommt noch ein gutes Stück weiter. Mehr Einschränkungen bei der Reisetauglichkeit birgt die mäßige DC-Ladeleistung am Schnelllader, die in der Theorie bei 100 kW liegt, in der Praxis aber meist darunter rangiert. Wer viele Kilometer auf der Autobahn abspult, ist mit dem Verbrenner-Modell aktuell noch besser bedient.

Kofferraum wie beim Opel Grandland

Auch das Platzangebot stimmt, obwohl Leer-raum für die in diesem Fall gar nicht benötigte Verbrenner-Technik vorgehalten werden muss. Der Elektro-Astra profitiert dabei von seiner ausgewogenen Basis: Vorne, wie hinten sitzt es sich bequem und luftig. Der Kofferraum fällt etwas kleiner aus als beim Diesel und Benziner, ist mit bis zu 1.553 Litern ähnlich groß wie bei Opels Kompakt-SUV Grandland. Mit 1,85 Metern ist der Laderaum zudem recht tief.

Bei der Bedienung setzt Opel auf eine eingängige Verbindung aus Touchscreen-Infotainment und klassischen Schaltern. Nicht so recht überzeugen können Sprachbedienung und Ladeplanung über das Bord-Navigationssystem.

Auf der Straße überzeugt der Astra aber wieder komplett. Der durch die Akkus tief gelagerte Schwerpunkt sorgt für Souveränität und Ruhe in der Karosserie, das für ein E-Auto relativ geringe Gewicht von 1.800 Kilogramm kommt der Agilität zugute, auch wenn die zusätzlichen Kilos in schnellen Kurven durchaus zu spüren sind. Die nicht üppigen 115 kW/156

Opel Astra Electric Sports Tourer

Fünftüriger Kombi der Kompaktklasse mit fünf Sitzen, Länge: 4,64 Meter, Breite mit Außenspiegel 2,06 Meter (ohne Außenspiegel: 1,86 Meter), Höhe: 1,46 Meter, Radstand 2,73 Meter, Kofferraumvolumen: 516 – 1.553 Liter, Zuladung: 415 – 440 Kilogramm
 Elektromotor mit 115 kW/156 PS, maximales Drehmoment 270 Nm, Batterie mit 54 kWh, WLTP-Reichweite: 413 km, 1-Gang- Automatik, Frontantrieb, Vmax 170 km/h, 0 – 100 km/h: 9,3 s, Ladedauer: DC 100 kW: 30 min auf 80 %, AC-Wallbox 11 kW: 5 Std. 45 min., Haushaltssteckdose 3,2 kW: 19 Std, WLTP-Stromverbrauch: 15,0 – 15,8 kWh/100 km, CO₂-Emission: 0 g/km, Testverbrauch: 17,5 kWh/100 km, Preis: ab 43.490 Euro.

Antriebs-PS haben insgesamt wenig Mühe, ziehen den Kompaktwagen linear und voraussehbar bis zur Höchstgrenze von 170 km/h.

Wer zurückhaltend fährt, drückt den Opel in den Bereich des Normverbrauchs (15 kWh/100 km), wer nicht besonders auf Effizienz achtet, kommt im Stadt-Autobahn-Mix auf Werte um die 17 kWh. Wie bei E-Autos üblich gilt aber auch: Spätestens oberhalb von 130 km/h wird der Opel zum Stromfresser.

Der Astra Elektro-Kombi startet bei 43.500 Euro

Die Preisliste startet bei 43.500 Euro. Damit bleibt er rund 2.000 Euro unter dem technisch identischen Konzernbruder Peugeot e-308 SW. Übertrifft aber den einzigen anderen echten Wettbewerber, den MG 5, um mehr als den gleichen Betrag. Im Gegenzug ist die Ausstattung bereits im Basismodell Astra Electric ordentlich, wobei sich die Investition in die optionalen Sicherheitspakete (zusammen rund 1.150 Euro) lohnt. Die höhere Linie GS (ab 46.560 Euro) addiert neben ein paar Optik-Extras unter anderem den AGR-Ergonomiesitz, das größere Infotainmentsystem und eine bessere Klimaanlage. Auch das für E-Fahrer interessante Navigationssystem kostet immer Aufpreis, dafür ist die kabellose Smartphone-Integration Serie.

Unaufgeregt und im Vertrauen auf die solide Astra-Basis verzichtet Opels kompakte Elektro-Kombi auf Showeffekte und Reichweitenprotzerei. Platzangebot, Ausstattung und Fahrleistungen stimmen, etwas mehr Power am Schnelllader und Feintuning am Infotainment würden das Angebot richtig abrunden. ■



1 Der Innenraum ist modern und gefällig eingerichtet.

2 Das Bediensystem kennt man aus anderen Opel-Modellen.

3 Der Kofferraum ist üppig und mit 1,85 Metern zudem recht tief.





Alles prima?

Fiat baut sein Portfolio zügig aus. Mit dem Fiat 600 punktet der Hersteller auch im B-Segment. Den Crossover gibt es reinelektrisch und als Mildhybrid.

von Nicole Holzer

Beim Fiat 600 fahren viele Stilelemente der 500e mit. Die Scheinwerfer in LED-Technik in Kulleraugenform mit Schlafzimerblick, die Chromsignatur mit der Zahl 600 oder auch der vordere Wabengrill. So sichert sich Fiat gleich die ersten Sympathie-Punkte. Auch im Innenraum erinnert einiges an den Fiat 500: ein unten abgeflachtes Lenkrad, der 10,25-Zoll-Monitor, sowie die Tasten für die wichtigsten Funktionen. Darüber hinaus gibt es viele Ablagemöglichkeiten, etwa eine große Box in der Mittelkonsole mit klappbarem Deckel. Natürlich sind Apple Carplay und Android Auto an Bord

Mit 4,17 Metern ist der Crossover 54 Zentimeter länger als der 500er. Der Fünftürer bietet (theoretisch) Platz für fünf Personen, allerdings ist er kein Raumwunder. Während vorn reichlich Platz ist, geht es in Fond beengter zu. Vor allem der Platz in der Mitte

ist nur bedingt zu empfehlen. Großzügiger sieht es im Kofferraum aus. Dieser fasst zwischen 360 und 1.231 Liter an Gepäck.

Den Fiat 600 gibt es als rein elektrische Variante und als Mildhybrid. Beim Antrieb setzt der Fiat 600e auf einen 156 PS starken Elektromotor samt Strom einsparender Wärmepumpe. Die Reichweite des 54-kWh-Akkus beträgt 409 Kilometer (WLTP). Der Mildhybrid-Antrieb des 600 Hybrid verbindet einen 100 PS starken Benzinmotor mit einem Elektromotor, der beim Anfahren zusätzliche 29 PS liefert. Beide Antriebsarten werden in zwei Ausstattungsvarianten angeboten: Die Einstiegsversion Red und die Top-Version La Prima. ■

Fiat 600

Fünftüriger, fünfsitziger Kleinwagen-Crossover
Länge: 4,17 m; Breite: 1,78 m (mit Außenspiegel: 1,98 m), Höhe: 1,52 m; Radstand: 2,56 m;
Kofferraumvolumen: 360 - 1.231 l

Antriebe

Fiat 600e: Elektromotor vorn: 115 kW/156 PS, max. Drehmoment 260 Nm, Frontantrieb, Batterie: 54 kWh (brutto); Reichweite: 409 km nach WLPT, Vmax: 156 km/h, 0-100 km/h in 9,0 s, Normverbrauch: 15,1-15,2 kW/h (WLTP), Ladeleistung 11 kW (AC)/100 kW (DC). Heizung über Wärmepumpe; Preis ab: 30.660 Euro

Fiat 600 1.2 T3 Hybrid DCT: Leistung Benzinmotor: 74 kW/100 PS; E-Motor 21kW/29 PS, max. Drehmoment: 205 Nm, 6-Gang-DSG, Vorderradantrieb, 0-100 km/h: 10,8 s, Vmax: 184 km/h, Normverbrauch: 4,8-4,9 l/100 km (WLTP), CO₂-Ausstoß: 109 g/km (WLTP), Abgasnorm: Euro 6e, Preis ab: 21.000 Euro



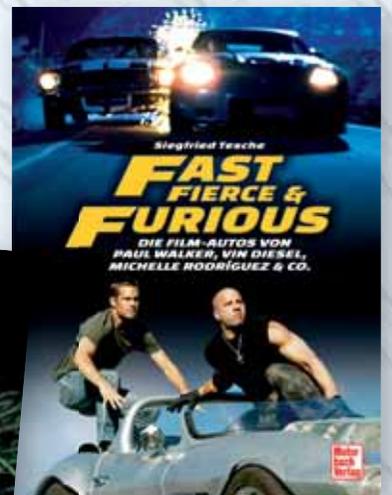
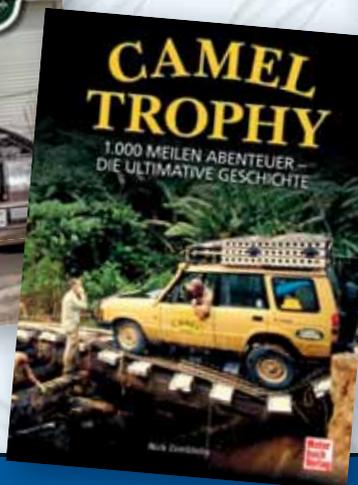
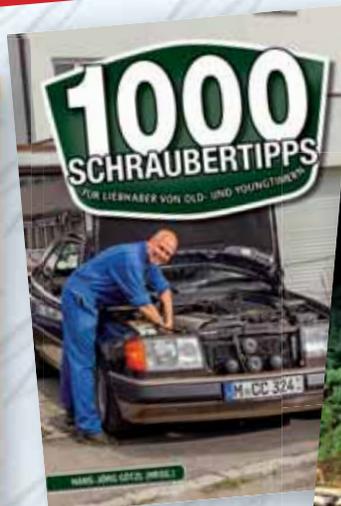
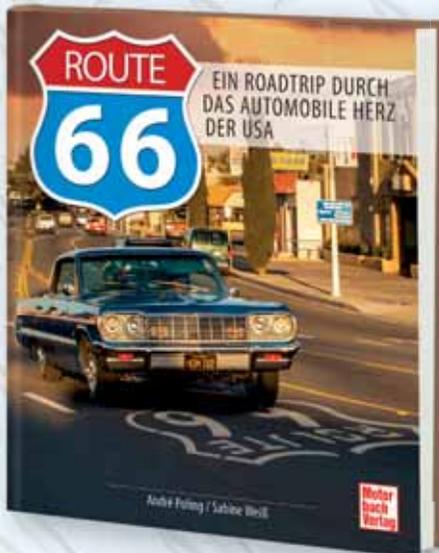
Serienmäßig ist ein 12,5-Zoll-Bildschirm eingebaut, auf dem Navigation und die wichtigsten Funktionen laufen. Der Kofferraum fasst zwischen 360 und 1.231 Liter Gepäck.

Fotos: Thomas Küppers

NEUE BÜCHER FÜR AUTO-KENNER! IDEAL ALS GESCHENK - AUCH FÜR SICH SELBST!



Riesenangebot an Auto-Büchern
im Shop von eurotransport.de!



eurotransport.de/shop



Viel Auto fürs Geld

Ford Tourneo und Ford Transit Courier sind aus vielen Serviceflotten nicht wegzudenken. Alle Neuerungen, Daten und Preise im Detail.

von Rudolf Huber

Die Neuzugänge Tourneo Courier (ab 21.387 Euro) und Transit Courier (ab 18.571 Euro) basieren auf der Fiesta/Puma-Plattform und werden wie das kleinste Ford-SUV im rumänischen Werk Craiova zusammengebaut. Während die Kölner den Pkw als multifunktionales Auto für aktive Menschen jeden Alters einstufen, soll der Transit den modernen, flexiblen und praktischen Stadtlieferwagen geben.

Im Vergleich zu ihren Vorgängern haben die zwei neuen Kurierere deutlich an Ausstrahlung gewonnen. Speziell in der zumindest optisch leicht offroadig ausgelegten Version Active geben sie den smarten Alleskönner im zeitgemäßen SUV-Look. Beide Versionen bieten auf 4,34 Meter Außenlänge eine Menge Platz. Im Tourneo Courier sind bis zu fünf Passagiere gut untergebracht, weit öffnende Schiebetüren im Fond qualifizieren den Neuzugang als praktisches Familienfahrzeug. Der Koffer-

raum variiert je nach Position der Rückbank von 750 bis 2.162 Liter.

Auch im Transit Courier lässt sich jetzt deutlich mehr Fracht unterbringen: Maximal sind es 2,9 Kubikmeter, zwei Europaletten finden Platz. Wird die in Kürze als Extra angebotene Durchlade-Öffnung in der Rückwand geordert, passt bis zu 2,6 Meter langes Transportgut ins Heck. Die Netto-Nutzlast liegt bei bis zu 680 Kilo, optional bei 845 Kilo.

Auch beim Interieur setzt der in den Versionen Trend, Active und Titanium angebotene Tourneo Courier auf hohen Nutzwert, etwa mit einer induktiven Ladestation, einer Handy-Halterung am Armaturenbrett und reichlich Ablagen für Kleinkram. Zudem gibt es ein digitales Kombiinstrument und einen acht Zoll großen Touchscreen. Serienmäßig ist ein Modem an Bord, per Android Auto oder Apple CarPlay wer-



Fotos: Ford

den Smartphones drahtlos ins Kommunikations- und Entertainmentsystems SYNC 4 integriert, Updates sind ebenfalls drahtlos »over the air« möglich. Wenig nutzerfreundlich ist die Bedienung etwa der Klimatisierungs-Möglichkeiten über ein eigenes Menü auf dem Touchscreen, die Anzeige ist unübersichtlich gestaltet.

Die Basisausstattung bietet eine ganze Reihe von Assistenz-Systemen, optional stehen noch diverse Sicherheits-Zutaten vom Toter-Winkel-Assistent bis zum Gegenverkehrs-Kollisionswarner parat. Beim Transit Courier gibt es spezielle Angebote für Fuhrparks wie die Ford Pro-Software oder die Ford ProPass-App, die die Standzeiten des Transit Courier bei Inspektionen oder Reparaturen minimieren sollen.

Den Tourneo Courier bietet Ford bis zum Start der längst avisierten Elektro-Version im Jahr 2025 mit nur einer Antriebsversion an, nämlich mit dem bewährten 1,0-Liter-EcoBoost-Dreizylinder und 125 PS. Wählen können Käufer nur beim Getriebe: Es gibt einen 6-Gang-Handscharter und ein 7-Gang-Doppelkupplungsgetriebe. Größer ist das Motoren-Portfolio beim Transit Courier, der mit dem 1,0-Liter-Benziner in den Leistungsstufen mit 100 PS und 125 PS und einem ebenfalls 100 PS starken 1,5-Liter-Diesel zu haben ist. ■



Im Fond des neuen Ford Tourneo Courier haben drei Erwachsene ordentlich Platz.



Der Kofferraum des Tourneo Courier fasst je nach Bestuhlung 750 bis 2.162 Liter.



Die digitale Instrumentenanzeige und ein acht Zoll großer Touchscreen sind serienmäßig.

Ford Tourneo Courier

Fünftüriger, fünfsitziger Hochdachkombi
Länge: 4,34 Meter
Breite mit Seitenspiegeln: 2,08 Meter
Höhe: 1,82 - 1,84 Meter
Radstand: 2,69 Meter
Ladelänge bis 1,4 Meter
Kofferraumvolumen: 750 - 2.162 Liter

Antrieb

1,0-Liter-Dreizylinder-Benziner
125 PS, Sechsgang-Schaltgetriebe oder 7-Gang-Doppelkupplungsgetriebe
maximales Drehmoment 170 Nm bei 1.400 - 4.500 U/min
0 - 100 km/h: 13,0 s (Automatik: 11,1 s)
Vmax: 175 km/h
Durchschnittsverbrauch: 6,7 - 7,0 Liter (DSG: 6,6 - 7,3 Liter)
CO₂-Ausstoß: 151 - 159 g/km (DSG: 150 - 167 g/km)
Preis: ab 21.387 Euro

Ford Transit Courier

Zweitüriger, zweisitziger Kastenwagen
Länge: 4,34 Meter
Breite mit Seitenspiegeln: 2,08 Meter
Höhe: 1,83 - 1,84 Meter
Radstand: 2,69 Meter
maximale Laderaumlänge 1,8 m
mit Durchladeöffnung 2,6 m
max. Laderaumvolumen: 2,91 m³
max. Nutzlast: 845 kg

Antriebe

1.0 | EcoBoost (100 PS): 1,0-Liter-Dreizylinder-Benziner: 125 PS, Sechsgang-Schaltgetriebe oder 7-Gang-Doppelkupplungsgetriebe, maximales Drehmoment 170 Nm bei 1.400 - 4.000 U/min, 0 - 100 km/h: k. A., Vmax: k. A., Durchschnittsverbrauch: 6,5 - 7,1 Liter, CO₂-Ausstoß: 148 - 161 g/km, Preis: ab 18.571 Euro

1.0 | EcoBoost (125 PS): 1,0-Liter-Dreizylinder-Benziner, 125 PS, Sechsgang-Schaltgetriebe oder 7-Gang-Doppelkupplungsgetriebe, maximales Drehmoment 170 Nm bei 1.400 - 4.500 U/min, 0 - 100 km/h: k. A., Vmax: k. A., Durchschnittsverbrauch: 6,5 - 7,4 Liter, CO₂-Ausstoß: 148 - 169 g/km, Preis: Ab 20.840 Euro

1.5 | EcoBlue (100 PS): 1,5-Liter-Vierzylinder-Diesel, 100 PS, Sechsgang-Schaltgetriebe, maximales Drehmoment 250 Nm bei 2.000 - 2.500 U/min, 0 - 100 km/h: k. A., Vmax: k. A., Durchschnittsverbrauch: 5,2 - 5,7 Liter, CO₂-Ausstoß: 137 - 149 g/k, Preis: ab 20.798 Euro





Newsletter



Nichts verpassen:
Der Newsletter informiert
wöchentlich über den Flottenmarkt
und bringt Ihnen spannende Artikel
frei Haus.

firmenauto.de/newsletter

firmenauto.de



Ihre Quelle für aktuelle
Informationen rund
um Geschäftswagen,
Flottenmanagement und
Finanzen.

E-Paper



Lesen Sie die aktuelle
Ausgabe bereits vor dem
Druck.

firmenauto.de/epaper

Who is Who Pkw- Flottenmarkt

Das Nachschlagewerk für
die Fuhrparkbranche. Alle
Adressen und Kontakte der
wichtigsten Fahrzeug- und
Zubehöranbieter sowie
Dienstleister – von Auto bis
Zulassungsservice.



Die Ausgabe 2024 digital als PDF:

firmenauto.de/wiwpdf

Veranstaltungen

Beim **firmenauto test drive** testen Flottenprofis die aktuellsten Modelle,
vorwiegend mit E-Antrieb, und verschaffen sich einen guten Überblick
über den Markt. Die kostenlosen, kompakten Tagesveranstaltungen
bieten zudem Fachvorträge und ausreichend Gelegenheit zum
Austausch mit Kollegen und Herstellern.

- 09.10.2024 Kirchberg an der Jagst
- 15.10.2024 Fulda
- 22.10.2024 München

Mehr Infos unter firmenauto.de/td

Impressum

firmenauto – Mobilität & Management
ISSN 1618-4998

Redaktion firmenauto/ www.firmenauto.de
Nicole Holzer (Geschäftsführende Redakteurin),
Carsten Nallinger (Chefredakteur),
Uta Sichel (Assistenz)

Mitarbeiter dieser Ausgabe:

Carsten Claßen, Cedric Culkowski, Peter Eck,
Wolfgang Eck, Julia Feckl, Holger Holzer,
Rudolf Huber, Elfriede Munsch,
Carsten Nallinger, Gerhard Nolle,
Marc-Oliver Prinzing, Axel Schäfer,
Michael Specht

Grafik/Produktion:

Frank Haug (Ltg.);
Florence Frieser, Monika Haug,
Oswin Zebrowski, Marcus Zimmer

Internet: Carsten Nallinger (Chefredakteur);
Jan Grobosch (Grafik/Produktion)

Sekretariat, Leserservice:

Uta Sichel Tel.: 07 11/7 84 98-11

Verlag: EuroTransportMedia
Verlags- und Veranstaltungs-GmbH
Das Gemeinschaftsunternehmen von
Dekra, Motor Presse Stuttgart und VF
Verlagsgesellschaft

Geschäftsführer:

Bert Brandenburg und Oliver Trost

Anschrift von Verlag und Redaktion:

Handwerkstraße 15

70565 Stuttgart

Tel.: 07 11/7 84 98-11

Fax: 07 11/7 84 98-88

Internet: www.firmenauto.de

E-Mail: firmenauto@etm.de

Anzeigen: Alexander Fischer

Tel.: 07 11/7 84 98-20

Fax: 07 11/7 84 98-29

Anzeigenverwaltung:

Motor Presse Stuttgart GmbH & Co. KG

Anzeigenabteilung firmenauto

Julia Ruprecht

Postfach, 70162 Stuttgart

Leuschnerstraße 1, 70174 Stuttgart

Tel.: 07 11/1 82-1548

Vertrieb: Bernd Steinfeldt (Ltg.)

Gerlinde Braun, Tel.: 07 11/7 84 98-14

Sylvia Fischer, Tel.: 07 11/7 84 98-18

E-Mail: vertrieb@etm.de

Herstellung: Thomas Eisele

Druck: Dierichs Druck + Media

GmbH & Co. KG

Frankfurter Straße 168, 34121 Kassel

Printed in Germany

Erscheinungsweise:

Die Mitglieder von Dekra erhalten

firmenauto im Rahmen ihrer

Mitgliedschaft als Beilage in trans

aktuell. Höhere Gewalt entbindet

den Verlag von der Lieferungsspflicht,

Ersatzansprüche können nicht

geltend gemacht werden. Alle

Rechte vorbehalten, © by ETM Ver-

lags- und Veranstaltungs-GmbH. Für

unverlangt eingesandte Manuskripte,

Fotos oder Zeichnungen übernimmt

der Verlag keine Haftung. Alle Preise

im Heft ohne Mehrwertsteuer außer

bei Büchern, Software und Gebühren.

Abonnenten-/Leserservice:

firmenauto, Vertrieb

Handwerkstr. 15,

70565 Stuttgart

Tel.: 07 11/7 84 98-14/-18

Fax: 07 11/7 84 98-46

E-Mail: vertrieb@etm.de

Web: www.firmenauto.de/shop

Damit läuft es wie geschmiert:

Alles über Öle, Fette und andere Betriebsstoffe



Nur
24,90 Euro

trans aktuell
SPEZIAL 30

30. Jahrgang
Schweiz 29,90 CHF
Europ. Ausland 24,90 EUR

EUR 24,90

ALLE BETRIEBSSTOFFE UND
VORSCHRIFTEN IM ÜBERBLICK

ALL FUELS,
LUBRICANTS AND
INSTRUCTIONS
FOR USE
AT A GLANCE

Motor-, Getriebe-,
Hydrauliköle, Fette,
Kühlerschutzmittel,
Bremsflüssigkeiten,
AdBlue®, Wasch-,
Reinigungs- und
Wasseraufbereitungs-
mittel, Ölbindemittel
Engine-, Transmission-,
Hydraulic Oils, Greases,
Coolants, Brake Fluids,
AdBlue®, Cleaners.
Water Treatment
Agents, Oil Absorbents



▶ **DEKRA** BETRIEBSSTOFF-LISTE 2024

Jetzt auch
digital
erhältlich

Das einzigartige Nachschlagewerk mit über 2.500 Produkteinträgen: die DEKRA Betriebsstoff-Liste 2024

Als *trans aktuell* spezial erscheint die DEKRA Betriebsstoff-Liste im 30. Jahr mit einer Auflage von 30.000 Exemplaren. Die Pflichtlektüre der Profis in Autohaus und Fuhrpark wird von Herstellern und Händlern auch wegen der umfangreichen zweisprachigen Tabellen und kompetenten Fachartikel geschätzt. Neben der umfassenden Übersicht über Fette, Öle, Schmierstoffe, Kühlerschutzmittel usw. sind auch die Anforderungen, Adressen und Vertriebsstrukturen der Fahrzeughersteller sowie die neuesten ACEA-Vorschriften Bestandteil der *trans aktuell* spezial.

Jetzt bestellen: www.eurotransport.de/betriebsstoffliste

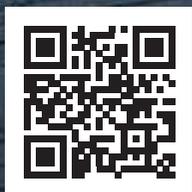
Telefon: +49(0) 711 7252266; E-Mail: fernfahrer@zenit-presse.de

FORD FOR
BUSINESS

VOM BÜRO ZUM BASKETBALL



Jetzt den neuen
vollelektrischen Ford Explorer®
als Firmenwagen entdecken.



Ford

BEREIT FÜR
MORGEN