

EXTRA
Alle Dienstleister
der Flottenbranche

Was die Branche 2020 gelernt hat

Ladetarife im Vergleich
Nur wenige
sind transparent

Vergleichstest E-Autos
BMW i3 oder Peugeot e-208:
Welcher ist alltagstauglicher?

Hackerangriffe
Mitarbeiterdaten im Fuhrpark:
Welche müssen Sie schützen?

Skoda Octavia Combi
Alle Kosten, alle Daten:
Welcher passt als Firmenwagen?



DIE NEUE E-KLASSE.

Sportlicher und innovativer als je zuvor.
Entdecken Sie jetzt die Vorteile des FlottenSterne-Programms
unter www.mercedesbenz.de/geschaeftskunden

Jetzt bei Ihrem Mercedes-Benz Partner.



firmenauto im Digital-Abo



Hanno Boblenz
Chefredakteur
bob@firmenauto.de

Was für ein Jahr: Lockdown, Kurzarbeit, Umsatzeinbrüche. Auch firmenauto hat gelitten, sodass wir Sie im Sommer beispielsweise nur mit zwei Doppelausgaben über die neuesten Entwicklungen im Flottengeschäft informieren konnten. Online waren wir selbstverständlich permanent für Sie da. Wie gewohnt finden Sie alle unsere Artikel auch weiterhin auf firmenauto.de, nur nicht mehr kostenlos. Im November haben wir eine Bezahlschranke für tiefer gehende Artikel und Tests eingeführt. Mit einem Digital-Abo bekommen Sie aber weiterhin vollen Zugriff auf die vielen Themen, die Ihnen Ihre tägliche Arbeit erleichtern. Das Abo bietet viele Vorteile: So können Sie jede Ausgabe von firmenauto bereits vor dem Erscheinungstermin herunterladen, und Sie bekommen Rabatte, etwa für Fahrereinschulungen nach UVV oder Fahrertrainings auf den Nürburgring.

Lesen Sie firmenauto bereits einen Tag vor der Printausgabe als E-Paper und legen Sie sich gleich Ihr persönliches Archiv an.

www.firmenauto.de/epaper

Aus der Redaktion



Susanne Löw recherchiert, wie sich das Virus auf das Mobilitätsverhalten auswirkt. Auch sie ist längst nicht mehr so viel unterwegs und ärgert sich ein wenig, dass sie ihre teure Bahncard 100 nicht ausnutzen konnte.

14

Elektrolieferwagen für die Innenstadt: **Thomas Rosenberger** testet für uns den Ford Transit mit E-Motor und kleinem Benziner als Range-Extender, der die Batterie während der Fahrt ständig lädt.



44

Fahren, laden, wieder fahren, dazwischen Preislisten wälzen und über die Eindrücke austauschen: **Immanuel Schneeberger** hat BMW i3 und Peugeot e-208 für Sie ganz genau unter die Lupe genommen.



46

Fotos: Thomas Küppers (2)

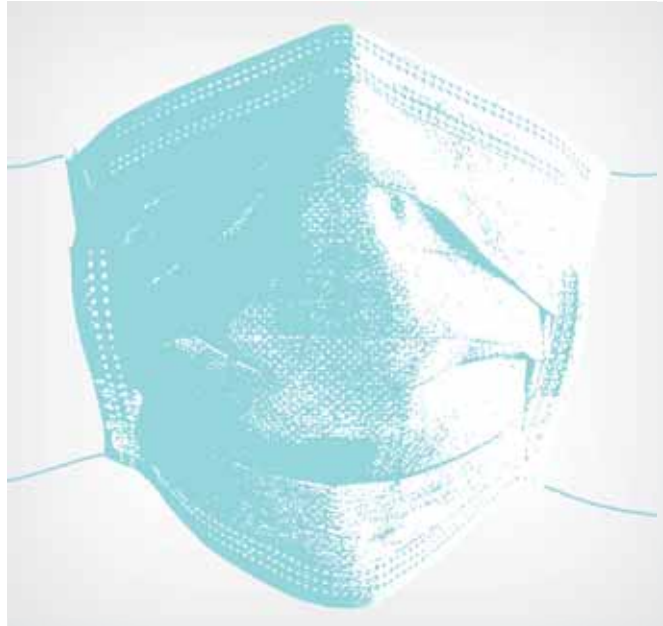


UNTERNEHMEN

ADAC 13
 ALD 12
 Aral 22
 Athlon 14
 Baloise 6
 Basler 30
 Belmont 14, 28
 Berylls 7
 BMW Charging 22
 Böttlinger Ingelheim 14
 BW Fuhrpark 32
 CPM 14
 DAT 56
 Dataforce 7
 Dialog 30
 DKV 22
 eeMobility 22
 Efaflex 26
 EnBW 6, 22
 E.on 22
 Europcar 6, 14
 Forsa 14
 Free2move 22
 Frosta 28
 Fuhrparkverband 8
 GDV 30
 Hamburger Hochbahn 26
 HDI 30
 Huk Coburg 30
 IAV 26
 Jato 6
 Kravag 30
 Lease Plan 14
 Maingau 22
 Newmotion 22
 Nio 6
 Plugsurfing 22
 Shell Recharge 22
 Vattenfall 22
 Verti 30
 VHV 30
 Vive La Car 14
 Volksworld 30
 VW Financial Services 22
 VW Leasing 14
 WWK 30

14

Titelthema: Was die Branche 2020 gelernt hat



22

Ladetarife im Vergleich



28

Frosta will Firmenwagen abschaffen

TITELTHEMA

- 14 Die Branche und das Virus**
 Die Krise stellt Unternehmen vor neue Herausforderungen und ändert unser Mobilitätsverhalten. Doch es gibt auch Gewinner. Und es bietet sich die Chance, Transformationsprozesse zu beschleunigen

MANAGEMENT

- 03 Editorial**
06 Branchen-News
08 Kolumne Fuhrparkverband
 Sind Plug-in Hybriden eine gute Idee?
10 Ausblick 2021
 Was das neue Jahr neben steigenden Spritpreisen zu bieten hat
12 Zukunftsstrategie von ALD
 Wie die Leasinggesellschaft die nächsten fünf Jahre plant

- 22 Preisvergleich Ladetarife**
 Wer ein E-Auto öffentlich lädt, steht vor einem Wirrwarr an Tarifen. Wir bringen Klarheit in das Durcheinander
30 Fahrerschutzversicherung
 Arbeitgeber sollten ihre Fahrer umfassend absichern. Wir sagen, wie es geht
32 Datenschutz
 Wie die Fuhrparkverwaltung sensible Mitarbeiterdaten schützt

MOBILITÄT

- 26 Autonom durch Hamburg**
 In der Hamburger Hafencity wird ein Minibus ohne Fahrer getestet
28 Mobilität bei Frosta
 Mobilitätsbudget statt Firmenwagen: Die Mitarbeiter von Frosta müssen umdenken

46

BMW i3 und Peugeot e-208
im Vergleichstest

50

Kaufberatung
Skoda Octavia

AUTO

Neuheiten

- 34 Cupra Formentor VZ**
Das erste eigene Modell der Seat-Tochter bietet erstaunlich viel Alltagsnutzen
- 36 Opel Crossland**
Die Modellüberarbeitung beschert dem kleinen Crossover das neue Opel-Gesicht
- 38 VW Arteon Shooting Brake**
Viel Nutzwert: VW kann Kombi auch in der gehobenen Mittelklasse
- 40 Lexus UX 300e**
Erstes batterieelektrisches Auto des Toyota-Konzerns

Fahrberichte

- 42 Hyundai i10 N Line**
Mit 100 PS fährt der kleine Koreaner wie ein Großer und bleibt dennoch sparsam
- 44 Ford Transit Custom PHEV**
Teure E-Mobilität: Der Transporter kombiniert E-Motor und Range-Extender

- 46 Vergleichstest E-Autos**
Im Fuhrparkalltag zählen Reichweite und Ladeverhalten. So schlagen sich BMW i3 und Peugeot e-208

- 50 Kaufberatung Skoda Octavia**
Alle Preise, alle Daten: das meistverkaufte Importmodell im Praxischeck

Service

- 56 Aus der Datenbank**
Die beliebtesten Minicars und ihr Wertverlust sowie die Verbrauchswerte unserer letzten 30 Testwagen

- 58 Impressum**

AUTOS IM HEFT

Alfa Romeo
Giulia 2.2 D Q4 57

Audi
Q3 Sportback 40 TDI Quattro 57

BMW
330e 57
i3 46, 57

Citroën
C1 VTI 72 56

Cupra
Formentor VZ 34, 57

Fiat
500 1.0 GSE 56
500C 1.0 Hybrid 57
Panda 1.2 57

Ford
Kuga 2.5 PHEV 57
Transit Custom 1.0 PHEV 57

Honda
CR-V 2.0 i-MMD Hybrid 57

Hyundai
i10 1.0 T-GDI 42, 57
i10 1.0 57
i20 1.0 T-GDI 48V 57
Nexo 57

Kia
Picanto 1.0 56
Sorento 2.2 CRDi 57
Xceed 1.6 CRDi 48V 57

Lexus
UX 300e 40

Mercedes
C 300 de T-Modell 57

Mitsubishi
Space-Star 1.2 57

Nissan
NV250 dCi 95 Kasten 57

Opel
Crossland 36
Grandland X 1.6 Hybrid4 57

Peugeot
e-208 46, 57

Renault
Twingo SCe 75 56
Trafic L2H1 Kasten dCi 145 57

Seat
Leon 1.5 eTSI 57

Skoda
Citigo iV 56
Octavia Combi 2.0 TDI 50, 57

Smart
Fortwo Coupé EQ 56

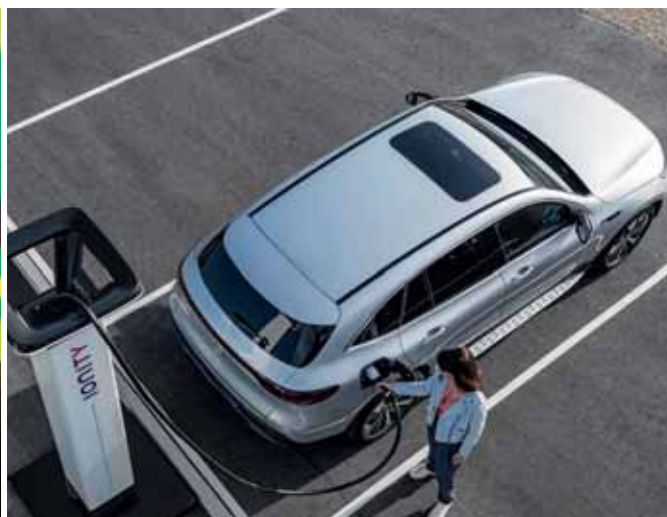
Ssangyong
Korando 1.6 e-xDi 57

Subaru
XV 2.0ie Hybrid 57

Toyota
Aygo 1.0 VVT-i 56
Corolla TS 2.0 Hybrid 57

Volvo
XC40 T5 Recharge 57

VW
Arteon Shooting Brake 38
Up 1.0 56
T-Roc Cabrio 1.5 TSI 57
T6.1 Multivan 2.0 TDI 57
Passat Variant 2.0 TDI 57



Mehr Flexibilität und Elektro

Die Europcar Mobility Group baut ihr Geschäft mit **Autoabos und Langzeitmieten für Geschäftskunden** aus und setzt zusätzlich auf mehr elektrifizierte Fahrzeuge in der eigenen Flotte.

Schon seit 2011 vermietet Europcar E-Autos. Künftig sollen es noch deutlich mehr werden. Im vergangenen Jahr legte der Mobilitätsdienstleister das Programm One Sustainable Fleet auf mit dem Ziel, bis Ende 2023 mehr als ein Drittel der Flotte zu elektrifizieren. Bei 300.000 Fahrzeugen im Betrieb will der Konzern so einen Beitrag zu weniger CO₂-Ausstoß leisten.

In Zusammenarbeit mit den Autoherstellern sollen schnell mehr grüne

Autos in die Carsharing- und Mietwagenflotte kommen. Spezielle Schulungen für die eigenen Mitarbeiter sowie attraktive Angebote für die Kunden sollen zu einer entsprechenden Auslastung der grünen Flotte führen.

Damit auch unterwegs alles klappt, schließt Europcar eine Kooperation mit der Shell-Tochter Newmotion. Kunden bekommen eine Ladekarte zu ihrem E-Mietwagen und so Zugang zu über 170.000 Ladepunkten in Europa.

Ein weiterer Baustein in der Zukunftsstrategie des Autovermieters ist die Flexibilisierung des Angebots für Firmenkunden. Künftig soll es mehrere Abotarife mit flexiblen Laufzeiten und Leistungen für kurzfristige Mobilitätsbedarfe geben. Die neue Angebotsstruktur reicht von einem Monat Laufzeit inklusive 3.800 Kilometern bis zu beliebig vielen monatlichen Anmietungen zu einem Festpreis.

Baloise und EnBW beteiligen sich an Ben

Unterstützung für Start-up

Der Berliner Flottendienstleister Ben Fleet Services (Ben) erhält finanzielle Unterstützung von EnBW und dem Versicherungskonzern Baloise. Ben bietet Flottendienstleistungen an, die über eine digitale Schnittstelle direkt in die bestehenden Kundensysteme integriert werden. Angeboten werden Reinigung, Tanken und Laden, Reparaturen und Standortwechsel für Fahrzeuge aller Art. Das 2019 gegründete Unternehmen beschäftigt inzwischen 100 Mitarbeiter, jetzt erhält es 5,5 Millionen Euro von EnBW und Baloise für weiteres Wachstum.



Leasinganteile rückläufig

In der Leasinganalyse 2020 kommt Marktbeobachter Dataforce zu dem Ergebnis, dass Flotten tendenziell weniger leasen als 2019. Damit ist ein jahrelanger Trend zu mehr Leasing erstmals gebrochen. Die größere Flexibilität von Autoabos sei dabei ebenso wichtig wie die Möglichkeit, den Restwert selbst zu bestimmen. Außerdem spielten längere Laufzeiten bei geringerer Laufleistung durch die diesjährigen Sondereinflüsse eine Rolle. Bei großen Flotten mit mehr als 50 Pkw sank der Leasinganteil um 2,2 Punkte auf 70,8 Prozent, während kleinere Flotten mit 55 Prozent Leasinganteil ein ähnliches Einkaufsverhalten an den Tag legten wie in den Vorjahren.



Kurze Laufzeit, weniger Prämie

Für Leasingautos mit kurzer Vertragslaufzeit wird die staatliche E-Auto-Prämie gekürzt. Nur noch Fahrzeuge mit einer Vertragslaufzeit von mehr als 23 Monaten bekommen den kompletten Bonus. Darunter sinkt er gestaffelt auf ein Viertel bei sechs bis elf Monaten Laufzeit. Betroffen sind auch Leasingnehmer, die bereits einen Vertrag abgeschlossen haben, aber noch auf ihr Auto warten.

Die Top-5-Elektro-Autos in der EU

Aus dem Stand heraus war der VW ID.3 im Oktober 2020 das meistverkaufte E-Auto in Europa. Der insgesamt bestverkaufte Neuwagen blieb der VW Golf mit 27.530 Neuzulassungen.

1. Volkswagen ID.3		10.475
2. Renault Zoe		9.778
3. Hyundai Kona		5.261
4. Kia Niro		3.868
5. Peugeot 208		3.757

Quelle: JATO

Wechselakkus statt Schnellladen

In China setzt der einheimische Autohersteller Nio auf ein System mit Wechselakkus. An 158 Stationen in 50 Städten können leere gegen volle Batterien getauscht werden. Für die Unternehmensberatung Berylls ist der langfristige Erfolg des Konzepts unsicher: Superschnelllader und neue Batterietypen könnten die Tauschbatterien schon in wenigen Jahren überflüssig machen. Potenzial gebe es eher bei Lieferfahrzeugen.





Plug-in Hybride – eine gute Idee?

Was knapp ist, wird begehrt. Und was Geld spart, umso mehr. Manchmal wird bei entsprechenden Anreizen **auch das Gehirn ausgeschaltet**, meinen Psychologen.

von Axel Schäfer

Das Klima schützen, zur Mobilitätswende beitragen und auch noch Geld sparen? Klingt verlockend. Aber nur weil Hybrid-Fahrzeuge steuerliche Vorteile mit sich bringen, sollte man nicht überstürzt den Fuhrpark neu ausrichten. Damit sich ein Plug-in Hybride (PHEV) rechnet, müssen mehrere Faktoren zusammenspielen. Ansonsten wird er schnell zur Kostenfalle und auch zur Umweltsünde.

Natürlich wecken steuerliche Anreize Begehrlichkeiten. Passen Fahrzeug und verständliche Wünsche zum Einsatz, ist das hervorragend. Plug-in Hybriden allerdings nur anzuschaffen, damit die Belegschaft vom steuerlichen Vorteil profitiert, ist ein großer, aber vermeidbarer Fehler.

Es sollte also im Vorfeld geprüft werden, ob sich ein PHEV überhaupt eignet. Wird er überwiegend im Verbrennermodus gefahren, kann sich ein Unternehmen die Kosten sparen. Denn das hat negative Auswirkungen auf die Kostenstruktur und den ökologischen Fußabdruck.

Der Fuhrparkverband hat sich dafür eingesetzt, die Innovationsprämie an den Stromanteil zu koppeln und den halbierten Satz des geldwerten Vorteils von einer

Mindestnutzung des E-Motors abhängig zu machen. Denn Studien und unsere Erfahrung zeigen, dass ein PHEV in der Praxis mehr als 80 Prozent mit dem Verbrennungsmotor gefahren wird. Das ist so, als

gäben Sie Ihrem Kind Geld für ein Pausenbrot, und es kauft stattdessen Zigaretten: Ziel verfehlt.

Mitarbeiter in die Pflicht nehmen

Jeder Fuhrparkverantwortliche weiß, dass der Verbrauch deutlich steigt, wenn Plug-in Hybriden falsch eingesetzt werden. Das könnte für das Fuhrparkbudget extrem nachteilig werden. Es sind also betriebswirtschaftliche und ökologische Gründe gegeben, die Mitarbeiter dazu zu verpflichten, ihre Fahrzeuge sehr verantwortungsbewusst zu nutzen.

In der Praxis bieten sich verschiedene Gestaltungsvarianten an, zum Beispiel eine Limitierung der Benzinkosten. Auch eine Vorgabe, dass die PHEV-Fahrer eine Lademöglichkeit zu Hause schaffen müssen, ist sinnvoll. Der Staat hilft dabei. Aktuell gibt es für private Wallboxen von der KfW-Bank 900 Euro Zuschuss. Konkret gilt das für Ladestationen an privat genutzten Stellplätzen und in Garagen von Wohngebäuden. Die Zuzahlung beantragen können Eigentümer, Eigentümergemeinschaften und Mieter.

Auch die Nutzer von E-Autos profitieren von steuerlichen Vorteilen. Die eben erst bis 2025 verlängerten, erhöhten Kaufanreize und Förderungen von Staat und Herstellern verbessern das Preis-Leistungs-Verhältnis für die Fuhrparkbetreiber. Im Idealfall profitiert auch die Umwelt. Fazit: Wenn alles passt, können Plug-in Hybriden sehr sinnvoll sein. Wenn nicht, ist der Einsatz keine gute Idee. ■



Der Autor ist Geschäftsführer und Vertreter des Bundesverbands Fuhrparkmanagement e.V. im Board der FMFE – Fleet and Mobility Management Federation Europe.

OPEL GRANDLAND X HYBRID4

**DIE KRAFT EINES ALLRAD-SUV.
DIE FLEXIBILITÄT ZWEIER ANTRIEBE. //**



ANGEBOT FÜR GEWERBEKUNDEN.

JETZT SCHON

AB 295 € MTL.¹

(ZZGL. MWST.)

UND FÜR DIENSTWAGENFAHRER: GELDWERTER VORTEIL HALBIERT.



O P E L

¹Beispiel-Angebot für den Opel Grandland X Hybrid4 mit Benzinmotor, Edition, Hybridsystemleistung 221 kW (300 PS), 1,6 Direct Injection Turbo mit 147 kW (200 PS), Elektromotoren vorn mit 81,2 kW (110 PS), hinten mit 83 kW (113 PS), 8-Stufen-Automatik mit elektrischem Allradantrieb, bei 3.750,00 € Sonderzahlung, 48 Monaten Laufzeit, 10.000 km/Jahr Laufleistung.

Ein unverbindliches Kilometer-Leasingangebot für Gewerbekunden (Bonität vorausgesetzt) der Opel Bank S.A. Niederlassung Deutschland, Mainzer Str. 190, 65428 Rüsselsheim am Main, unter der Verwendung der Marke „Free2Move Lease“, für die das Autohaus als ungebundener Vermittler tätig ist. Nach Vertragsende werden Schäden sowie Mehr- und Minderkilometer (Freigrenze 2.500 km) gesondert abgerechnet. Der Gesamtbetrag entspricht der Summe aus Leasingsonderzahlung sowie monatlichen Leasingraten. Alle Preise verstehen sich zzgl. gesetzl. MwSt., Überführungs- und Rückholkosten. Abweichungen im Centbereich sind möglich. Der Leasinggeber verlangt den Abschluss einer Vollkaskoversicherung. Angebot freibleibend und nur gültig bei Vertragseingang beim Leasinggeber bis zum 31.12.2020. Nicht kombinierbar mit anderen Rabatten und Aktionen. Nur bei teilnehmenden Opel Partnern.

Der Herstelleranteil am Umweltbonus ist bereits in der Kalkulation berücksichtigt. Die Leasingsonderzahlung entspricht in ihrer Höhe der staatlichen Umweltprämie in Höhe von 3.750,00 €, die auf Antrag bei Erfüllung der Fördervoraussetzungen ausgezahlt wird. Weitere Informationen zum Umweltbonus/Innovationsbonus und zur Antragstellung entnehmen Sie bitte der Internet-Seite des Bundesamtes für Wirtschaft und Ausfuhrkontrolle unter www.bafa.de zum Thema Elektromobilität.

Kraftstoffverbrauch Opel Grandland X Hybrid4 (gewichtet, kombiniert) 1,6–1,5 l/100 km, Stromverbrauch 15,9–15,3 kWh/100 km (WLTP)*, CO₂-Emission (gewichtet, kombiniert) 36–34 g/km, rein elektrische Reichweite 69–67 km (NEFZ)/59–57 km (WLTP)* (gemäß VO (EG) Nr. 715/2007, VO (EU) Nr. 2017/1153 und VO (EU) Nr. 2017/1151). Effizienzklasse A+.

*Verbrauchs- und Emissionswerte wurden nach dem heute vorgeschriebenen WLTP-Messverfahren ermittelt und in NEFZ-Werte umgerechnet, um die Vergleichbarkeit mit anderen Fahrzeugen zu gewährleisten. Für fahrzeugspezifische Abgaben werden die oft höheren WLTP-Werte herangezogen. Die Messwerte können unter Alltagsbedingungen abweichen und sind von verschiedenen Faktoren abhängig, insbesondere von persönlicher Fahrweise, Streckenbeschaffenheit, Außentemperatur, Nutzung von Heizung und Klimaanlage sowie von der Außentemperatur.

Abb. zeigt Sonderausstattung.

Prosit Neujahr!

2021 ist das Jahr des CO₂-Preises. Das hat Auswirkungen auf die **Fuhrparkkosten** – und auch für Dienstwagenfahrer ändert sich einiges.

von Immanuel Schneeberger



CO₂-Ziele der Autohersteller

Ab 2021 wird es ernst: Dann dürfen neu zugelassene Pkw im Schnitt nur noch 95 Gramm CO₂ je Kilometer ausstoßen. Das entspricht 3,6 Liter Diesel oder 4,1 Liter Benzin je 100 Kilometer, gemessen nach der alten NEFZ-Norm. Darüber drohen den Herstellern empfindliche Strafzahlungen. Einige Autokonzerne kooperieren untereinander, um die strengen Ziele zu erreichen, andere nehmen Modelle aus dem Programm oder verkaufen Kleinbusse bevorzugt mit eingebauter Küche, um sie als Wohnmobil der Pkw-Statistik zu entziehen.



Sprit wird teurer

Ab 2021 gibt es einen fixen CO₂-Preis von 25 Euro je Tonne. Er wird bis 2025 auf 55 Euro je Tonne ansteigen. Für das kommende Jahr bedeutet das um etwa sieben Cent teureres Benzin, Diesel steigt um etwa acht Cent im Preis. Dazu kommen gut drei Cent durch die Rückkehr zu 19 Prozent Mehrwertsteuer. Die Strompreise dürften sich durch die sinkende EEG-Umlage stabil entwickeln.



Erfassung von Verbrauchsdaten



Ab Januar ist die neue Abgasnorm Euro 6d-ISC-FCM für alle Neuzulassungen verpflichtend. ISC steht für In-Service-Conformity und heißt, dass Hersteller auch später in Form von Stichproben nachweisen müssen, dass ein Auto seine Abgasnorm einhält. FCM steht für Fuel Consumption Monitoring. Den realen Kraftstoffverbrauch über den gesamten Fahrbetrieb speichert dann jedes Auto ab, über eine Diagnoseschnittstelle kann er ausgelesen werden. Die anonymisierten Daten sollen künftig für genauere Verbrauchsangaben sorgen. Außerdem sinken mit der neuen Abgasnorm die Emissionsgrenzwerte im Realbetrieb: Sie dürfen die Prüfstandswerte jetzt nur noch um das 1,5-Fache übertreffen.

Kfz-Steuer steigt



Wie bisher berechnet sich die Kfz-Steuer nach Hubraum und CO₂-Ausstoß. Neu ist die stärkere Gewichtung der zweiten Komponente. Damit steigt die Steuer vor allem für Spritschlucker deutlich an. Bis zu einem CO₂-Ausstoß von 115 Gramm je Kilometer ändert sich nichts, darüber wird es deutlich teurer. Für bereits zugelassene Pkw bleibt alles gleich.

CO ₂ -Ausstoß	Steuer je g/km CO ₂ (ab 95g)
95–115 g/km	2,00 Euro
116–135 g/km	2,20 Euro
136–155 g/km	2,50 Euro
156–175 g/km	2,90 Euro
176–195 g/km	3,40 Euro
Über 195 g/km	4,00 Euro

Digitalradio für alle



Bereits ab dem 21.12.2020 müssen Radios in Neufahrzeugen auch den digitalen Hörfunk DAB+ empfangen können. Damit ist störungsfreier Empfang nicht länger aufpreispflichtig.

Pendlerpauschale steigt



Für Dienstwagen- und sonstige Autopendler gibt es gute Nachrichten: Die Pendlerpauschale steigt von 30 auf 35 Cent je Kilometer. Allerdings können die höheren Werbungskosten erst ab dem 21. Entfernungskilometer geltend gemacht werden, für die ersten 20 Kilometer bleibt es bei 30 Cent.



Leasing extended

Leasinggesellschaften stellen sich auf wachsende Nachfrage bei Mobilitätsdienstleistungen ein. Jetzt hat auch Branchenriesen **ALD** einen entsprechenden **Zukunftsplan** vorgestellt.

von Immanuel Schneeberger

Full-Service-Leasing reicht nicht mehr, Mobilitätskonzepte sind gefragt. So sieht es ALD in seinem neuen Strategieplan bis 2025.

Der Kern des bisherigen Angebots, das Full-Service-Leasing und Fuhrparkmanagement, soll erhalten bleiben. Wachstum erhofft sich der Vorstandsvorsitzende Tim Albertsen von neuen Kunden: So will ALD künftig mehr Verträge mit Fahrern abschließen, die vom Unternehmen keinen Dienstwagen gestellt bekommen, deren Arbeitgeber aber schon Verträge mit ALD haben. Auch die bestehenden Partnerschaften mit Herstellern wie Ford, Tesla oder Polestar sollen ausgebaut werden.

Damit rücken elektrifizierte Autos stärker in den Mittelpunkt des Angebots. 30 Prozent der Neuverträge will ALD 2025 für E-Autos abschließen, 50 Prozent bis 2030. Das soll den CO₂-Ausstoß der Neuwagen in der Flotte gegenüber 2019 um 40 Prozent senken. Das liest sich gut, ist gegenüber den Plänen der Konkurrenz aber wenig ambitioniert: Lease Plan will bis 2030 samt seiner Gesamtflotte klimaneutral agieren, Arval hat eben erst verkündet, 2025 bereits ein Viertel der Bestandsfahrzeuge elektrisch zu betreiben. Immerhin macht es ALD seinen Kunden leicht, aufs E-Auto umzusteigen: Es gibt Komplettpakete inklusive Ladeinfrastruktur in Kooperation mit Chargepoint, und wer einmal mehr Reichweite benötigt, kann kurzfristig ein Auto mit Verbrennungsmotor leihen.

Allgemein sollen die Angebote deutlich flexibler und digitaler werden. Über Telematiklösungen sollen Fuhr-

parkbetreiber zusätzliche Services buchen sowie Empfehlungen bekommen, für welche Fahrer sich E-Autos lohnen. Über die ALD-Move-Plattform soll es Mobilitätsdienstleistungen geben, die direkt die Car-Policy und den Kalender der Mitarbeiter berücksichtigen. Damit das nicht nur mit Poolfahrzeugen klappt, sind Kooperationen geplant. Auf Arval und Sixt angesprochen, sagt Albertsen: »Niemand kann Mobility as a Service alleine anbieten. Es gibt nichts, dass uns daran hindert, auch mit Sixt zusammenzuarbeiten.« Konkrete Pläne dazu verkündete er allerdings nicht.

Was ein Leasingunternehmen verdient, entscheidet zu einem großen Teil die Wiedervermarktung. ALD ist hier mit eigenen Car-Outlets gut aufgestellt. Künftig soll das Remarketing zunehmend in eine spätere Phase des Autolebens rutschen. Standen 2019 nur 8.000 Leasingverträge für Gebrauchtwagen in den Büchern, plant ALD für 2025 mit 125.000. Vor allem E-Autos sollen auch gebraucht noch ein Leasingleben haben. Dort sieht das Unternehmen dann nach dem Privatleasing weitere Einsatzmöglichkeiten als Carsharingfahrzeuge. Am Ende dieses Zyklus steht dann nicht mehr die Vermarktung an Nutzer, sondern das Recycling der Rohstoffe im Auto. Der klassische Weg der Wiedervermarktung nach Leasingende bleibt gleichwohl bestehen, allerdings noch stärker digitalisiert als heute schon. ■

iV**ŠKODA**
SIMPLY CLEVER

WAS, WENN IHR FIRMENWAGEN NACHHALTIG BEEINDRUCKT?



RECHARGE LIFE DER NEUE, 100% ELEKTRISCHE ŠKODA ENYAQ iV

Für Unternehmen beginnt mit dem Neuen ŠKODA ENYAQ iV eine neue Ära. Der vollelektrische SUV ist das neueste Mitglied unserer wachsenden iV-Familie: Auf elegante Weise verbindet er ein hohes Ausstattungsniveau mit einer beeindruckenden Reichweite von über 500 km¹ und ist zudem in gerade einmal 40 Minuten wieder auf bis zu 80%² geladen. So ist der ENYAQ iV uneingeschränkt auch für längere Dienstreisen geeignet – und setzt gleichzeitig ein klares Zeichen für Innovation und nachhaltige Mobilität.

Entdecken Sie den Neuen ŠKODA ENYAQ iV auf skoda.de/enyaq

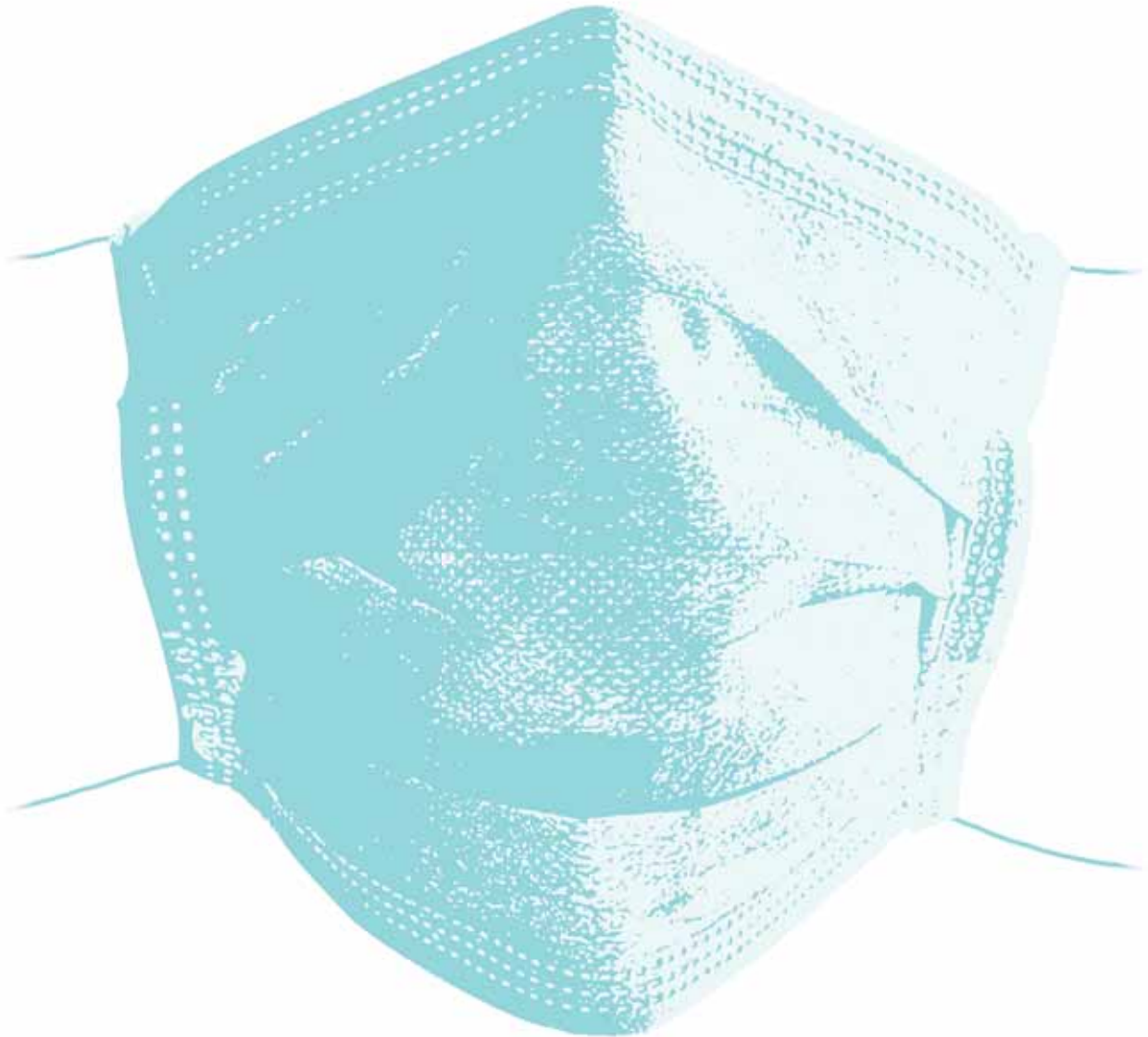
¹ Der Neue ŠKODA ENYAQ iV 80. Wert im WLTP-Messverfahren ermittelt. Tatsächliche Reichweite abhängig von individuellen Faktoren Ihrer Fahrt. ² Theoretischer Wert bei Ladung von 10% auf 80% an einer öffentlichen HPC-Schnellladestation. Tatsächliche Ladedauer abhängig von äußeren Faktoren wie Leistung der Ladestation, Außentemperatur etc.

125 | ŠKODA AUTO
JAHRE

Was wir vom Virus gelernt haben

Die Krise stellt Unternehmen vor neue Herausforderungen und verändert unser aller Mobilitätsverhalten. Manche verlängern ihre Leasingverträge, andere setzen auf flexiblere Konzepte. Corona generiert **Verlierer und Gewinner**, birgt aber die Chance, Transformationsprozesse zu beschleunigen.

von Susanne Löw





Neubestellungen liefen unverändert weiter. Außerdem haben wir verstärkt Hybride ausgesucht.

Martin Kaus, Fuhrparkleiter bei Efaflex

Was für ein Jahr! Die Halbwertszeiten für langfristige Planungen schrumpften von jetzt auf gleich, für ehemals spontane Aktionen brauchte man auf einmal Slots, Reservierungen, Tickets. Bewährte Prozesse mussten hinterfragt, Hygiene- und Abstandsregeln integriert werden. Auch die Mobilität stand plötzlich still oder suchte sich neue Wege. Homeoffice, Reise- und Selbstbeschränkungen haben den Radius deutlich reduziert. Forsa hatte im Auftrag von »Deutschland – Land der Ideen« zwischen Ende Juli und Anfang August gut 1.000 Menschen befragt. Demnach waren insgesamt 82 Prozent aufgrund der Coronapandemie seltener unterwegs, bei den 18- bis 29-Jährigen waren es sogar 93 Prozent.

Bereits Ende März fragte der ADAC, wie sich das Mobilitätsverhalten konkret verändere. Danach sank der Anteil der Menschen, die an jedem Werktag zum Arbeits- oder Ausbildungsplatz fahren, von 66 auf 32 Prozent. Zwei von fünf blieben ganz der Arbeit fern. Jeder Vierte, so stellte der ADAC weiter fest, fuhr nicht mehr mit dem öffentlichen Nahverkehr.

Fahrleistung sinkt um 20 Prozent

Bleibt das Auto damit Mobilitätsmittel Nummer eins? Die Huk Coburg verwies im Mai auf eine Umfrage, nach der zwei von drei Befragten nicht davon ausgingen, dass Corona ihr Mobilitätsverhalten langfristig verändern werde. Sie würden das Auto auch nach der Krise überwiegend verwenden. Und Lease Plan veröffentlichte im September die Ergebnisse einer internationalen Mobilitätsumfrage von Carnext.com. Danach nehmen 77 Prozent der in Deutschland Befragten nun eher das Auto anstelle von öffentlichen Verkehrsmitteln.

Geringere Mobilität – folglich sanken auch die von Firmenflotten gefahrenen Kilometer. Der digitale Flottenverwalter Avrios hat Daten von mehr als 110.000 Firmenwagen im ersten Halbjahr 2020 ausgewertet und festgestellt: Die in Deutschland zugelassenen Fahrzeuge fuhren bis zu 20 Prozent weniger. Von durchschnittlich 2.382 monatlichen Kilometern im Januar und Februar sank der Wert auf 2.006 Kilometer im März und auf 1.895 Kilometer im Mai. Ab Juni sei die Fahrleistung dann parallel zur schrittweisen Lockerung der Maßnahmen wieder gestiegen und habe mit 2.267 Kilometern fast wieder das Vorkrisenniveau erreicht, erklärt CEO Andreas Brenner.

Weniger gefahrene Kilometer bescherten den Flottenbetreibern niedrigere Kosten. Während des Lockdowns galten auch für die rund 120 User-Chooser von Efaflex Tor- und Sicherheitssysteme umfassende Reisebeschränkungen. »Unsere Baustellen und laufenden Projekte mussten allerdings trotzdem bedient werden. Deshalb waren unsere Monteure durchgehend mit den rund 150 Montagefahrzeugen bundesweit bei den Kunden vor Ort«, >



Der klassische Dienstwagen wird nicht sterben. Aber ich bin mir sicher: Corona ändert die Branche, etwa in Richtung Mobilitätsbudget.

Melanie Schmahl

Fuhrpark & Passenger Transport bei Boehringer Ingelheim



„ Wir haben angeboten, Leasingverträge zu verlängern, weil viele Kunden danach gefragt hatten.

Roland Meyer, Geschäftsführer von Lease Plan

erinnert sich Fuhrparkleiter Martin Kaus. »Insgesamt sind die Kilometerleistung und damit die Sprit- und laufenden Fuhrparkkosten aber deutlich gesunken.« Aufgrund der geringeren Fahrleistungen wurden branchenübergreifend viele Leasingverträge verlängert. Auch Flottenmanager Kaus ließ einige Verträge länger laufen.

Bei Boehringer Ingelheim haben weniger Dienstreisen ebenfalls zu stark gesunkenen Spritverbräuchen und reduzierten Kosten geführt, berichtet Melanie Schmahl, Leiterin Fuhrpark & Passenger Transport bei dem Pharmaunternehmen. Doch stand bei Boehringer Ingelheim keine Anpassung von Laufzeiten zur Diskussion. Die 1.600 Fahrzeuge, davon etwa 600 Autos für den Außendienst sowie Motivations-, Pool- und Spezialfahrzeuge, sind alle gekauft und werden nach 120.000 Kilometern oder fünf Jahren getauscht. Aufgrund der geringeren Fahrleistung können sie länger im Dienst bleiben.

Neuer Firmenwagen? Wozu?

Auch die Leasinggesellschaften merken, dass manche Unternehmen zögern, aufgrund der wirtschaftlich unsicheren Lage neue Geschäftswagen anzuschaffen. Häufig gingen sie deshalb auf ihre Kunden zu und schlugen individuelle Lösungen vor. VW Leasing etwa legte günstige Konditionen für Leasing- und Finanzierungsverträge auf. »Außerdem haben wir in dieses Paket den Ratenschutz bei Arbeitslosigkeit eingebaut«, sagt Armin Villingner, Generalbevollmächtigter und Leiter Vertrieb Deutschland von Volkswagen Leasing. »Aus unserer Sicht ist das für Arbeitnehmer und kleine Gewerbetreibende eine sehr

wirksame Absicherung, um im Bedarfsfall länger mobil zu bleiben.« Die Aktion scheint zu greifen, die Nachfrage nach neuen Verträgen steige wieder.

Verstärkte Nachfrage nach Mietlösungen

Daimler-Tochter Athlon berichtet von einer hohen Nachfrage nach Mietlösungen, weil Unternehmen wegen der Planungsunsicherheit flexibel bleiben wollten oder Mitarbeitern ein Fahrzeug zur Verfügung stellen möchten, wenn sie nicht im Homeoffice arbeiten könnten, sagt Commercial Director Philipp Berg. Ähnliche Erfahrungen hat auch Lease-Plan-Geschäftsführer Roland Meyer gemacht. Etliche Kunden hätten anfänglich mit verlängerten Leasingverträgen mobil bleiben müssen. »Unsere Kundenbetreuer stehen in regelmäßigem Kontakt mit den Fuhrparkbetreibern. Aktuell hat sich der Geschäftsbetrieb rund um die Leasingfahrzeuge bereits weitgehend normalisiert.«

Und auch Car Professional Management (CPM) bestätigt, dass sich der Lockdown im Frühjahr auf die Bestellungen >



Viele Menschen wollen der Enge von Bus und Bahn entkommen und steigen wieder aufs Auto um – sofern sie es können.



Nutzfahrzeuge

Öffnet im Job neue Türen

Auch ohne Schlüssel



So viele Möglichkeiten hat er Ihnen noch nie im Job eröffnet: der neue Caddy Cargo mit schlüssellosem Start- und Schließsystem „Kessy“*, separater Laderaumschließung* und vielen weiteren Innovationen, die Ihre Arbeit einfacher machen. Mehr Informationen bei Ihrem Volkswagen Nutzfahrzeuge Partner.

Der neue Caddy Cargo. Bereit für alles, was kommt

*Sonderausstattung gegen Mehrpreis.
Abbildung zeigt Sonderausstattung gegen Mehrpreis.

[vwn.de/der-neue-caddy-cargo](https://www.vw.de/der-neue-caddy-cargo)



„ Wir haben sehr viel Nachfrage nach alternativ angetriebenen Fahrzeugen. Das Kostenbewusstsein wächst, die Kunden vergleichen mehr auf Basis der TCO.

Mattes Decker
Geschäftsführer von Car Professional Management

auswirkte. »Mit Beginn der Lockerungen und spätestens mit dem Konjunkturpaket hat sich der Markt aber schnell wieder entwickelt. Entscheidungen wurden eher vertagt«, so CPM-Chef Mattes Decker.

Gestoppte Produktion, verlängerte Lieferzeiten

Doch selbst bestellte Autos ließen teils lange auf sich warten. Alle Unternehmen spürten die Lieferverzögerungen, denn auch Autoindustrie und -handel standen lange still. »Corona hat die Lieferzeiten nicht nur verlängert, sondern komplett unplanbar gemacht«, klagt Fuhrparkleiter Kaus von Efaflex. Auch die Flottenexpertin von Boehringer berichtet von verzögerten Prozessen in ihrem fast ausschließlich von Mercedes belieferten Fuhrpark. »Wir hatten rund zwei Monate lang Bestellschwierigkeiten«, sagt Schmah. »Selbst bereits fertiggestellte Autos wurden aufgrund von Kurzarbeit beim Transporteur verzögert geliefert. Und dann erschwerten Kontaktbeschränkungen auch noch die Fahrereinweisung.«

Jetzt kämpft die Automobilbranche, um sich nach der großen Delle zu erholen. Allerdings war sogar im September noch immer ein Viertel der Beschäftigten in Kurzarbeit, berichtete VDA-Präsidentin Hildegard Müller auf einem Kongress von »auto motor und sport«. Und so schlägt die Krise direkt auf die Zulassungszahlen durch. Abgesehen vom September ließen Gewerbekunden jeden Monat weniger Firmenvagen zu als im Vorjahr, im Oktober sank die Rate beispielsweise um 9,1 Prozent.

Auch andere Player im Mobilitätsgeschäft können noch nicht durchatmen. Schmah etwa ahnt: Für einige der Dienstleister, die für Boehringer Ingelheim im Bereich Personenbeförderung unterwegs sind,

wird sich vieles gravierend verändern. »Da kaum Dienstreisen, Besuche und Kongresse stattfanden, haben wir Taxiunternehmen oder unseren Chauffeurdienst seltener gebucht. Das wird sich mittelfristig wohl nicht ändern.«

Doch es gibt auch Coronagewinner. Weniger Fahrten bedeuteten beispielsweise weniger Unfälle. Die Huk Coburg hat nun angekündigt, ihren Mitgliedern und Kunden nach Gesamtbewertung des Geschäftsjahres 2020 aufgrund der geringeren Schadensquote finanziell entgegenzukommen.

Weniger Fahrten, weniger Schäden

Eine bessere CO₂-Bilanz der Flottenmobilität kann sich ebenfalls vorteilhaft auswirken. Nicht nur, dass aufgrund der Mobilitätsbeschränkungen weniger Kilometer gefahren, Leasingverträge oft verlängert und Kauffuhrparks län- >



Das Fahrrad erlebte 2020 einen neuen Boom, auch für die Fahrt zur Arbeit.

FORD FOCUS



BESTENS FÜR IHR BUSINESS GERÜSTET

FLEXIBLES LADERAUMKONZEPT
HEAD-UP-DISPLAY*
BIS ZU 13 FAHRER-ASSISTENZSYSTEME*



**BEREIT FÜR
MORGEN**

Kraftstoffverbrauch (in l/100 km nach § 2 Nrn. 5, 6, 6a Pkw-EnVKV in der jeweils geltenden Fassung): Ford Focus ST Turnier: 12–5,9 (innerorts), 6,2–4,2 (außerorts), 8,2–4,8 (kombiniert); CO₂-Emissionen: 186–125 g/km (kombiniert).

* Wunschausstattung gegen Mehrpreis.



Für viele Firmen bleibt die automobile Mobilität ein wichtiger Faktor, um Geschäftsprozesse aufrechtzuerhalten.

Armin Villinger, Leiter Vertrieb von VW Leasing

ger gehalten wurden: Kaufprämien sollen alternative Antriebe und E-Mobilität schon seit längerer Zeit fördern. Einige Firmen nutzten die Umbruchzeiten nun, um verstärkt darauf zurückzugreifen.

Außerdem merken Firmen: Reisen zu Meetings sind gar nicht im bisherigen Umfang nötig, weil der digitale Weg über Video-telefonie und Gruppenchats auch zum gewünschten Ergebnis führt. Für eine komplette Neuausrichtung der Firmenmobilität ist es vermutlich vielerorts noch etwas zu früh, doch wo schon vorher Bewegung zu spüren war, wirkt Corona als Verstärker des Wandels. Das berichten auch Mobilitätsdienstleister. Sie bieten Alternativen und verzeichnen mehr Nachfrage nach günstigeren, nachhaltigeren oder flexibleren Angeboten.

Flexibilität steht hoch im Kurs

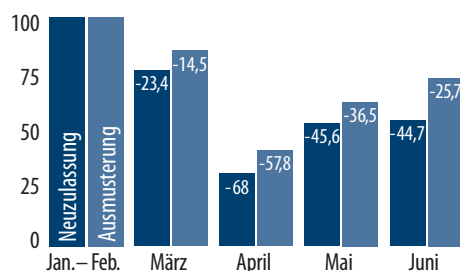
»Nicht erst seit der Coronapandemie beobachten wir: Mobilität ändert sich. Das nimmt durch die Entwicklungen in diesem Jahr deutlich an Fahrt auf«, glaubt CPM-Chef Decker. »Gesellschaftliche und technische Entwicklungen führen zu einem breiteren Mobilitätsmix in den Unternehmen. Alternative Mobilitätslösungen werden neben dem klassischen, persönlich zugeordneten Dienstwagen zunehmend an Bedeutung gewinnen.« Aufgrund der wirtschaftlichen Auswirkungen würden häufig die Prioritäten neu ausgerichtet oder neue Themen in die Planung aufgenommen.

Bus, Bahn, Carsharing; Decker spielt auf alternative Mobilitätsformen an, die beispielsweise über Mobilitätsbudgets abgedeckt werden. Das Unternehmen Belmonto ist Spezialist für solche Lösungen. Dort erkennt man, dass Flexibilität das Stichwort der ersten Coronamonate war und bis heute ist. »Viele unserer Kunden haben die Situation genutzt, um sich grundsätzlich über die Neuausrichtung ihrer Mobilität Gedanken zu machen«, sagt Belmonto-Geschäftsführer Philip Kneissler. Firmen seien sensibler, was Kosten angehe, und eher zum Downsizing bereit. Will heißen: kleinere Autos für den Fuhrpark. »Die Flottenbranche wird sich in Zukunft stärker flexibilisieren müssen.«

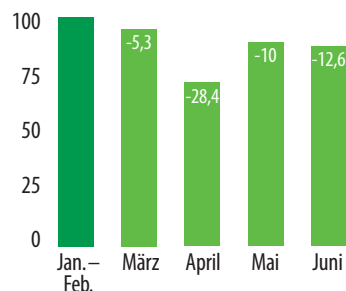
Nicht zuletzt haben andere Mobilitätsanbieter ganz konkret von Corona profitiert – Autoabo-Anbieter wie Vive La Car zum Beispiel, ein Unternehmen, das mit dem Autohandel kooperiert. 38 Prozent der Abonnenten sind gewerbliche Kunden. »Ein Autoabo ist momentan für viele Firmen und Soloselbstständige die beste Lösung, weil es maximale Flexibilität bie-

Nutzung und Kauf von Firmenwagen

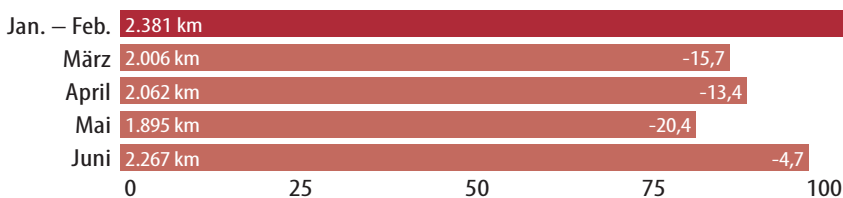
Neuzulassungen



Nutzung



Fahrleistung



Angaben in Prozent

Quelle: Avrios



Erst wollten viele Kunden nur ihre Verträge verlängern. Jetzt sehen wir deutlich mehr Nachfrage nach Mietlösungen.
Philipp Berg, Commercial Director von Athlon

tet«, sagt Co-Gründerin Florine von Caprivi. Das Stuttgarter Unternehmen hatte aufgrund des stillstehenden Autohandels zunächst ebenfalls mit erschwerten Bedingungen zu kämpfen. Im Laufe des Jahres sei die Nachfrage nach Mobilität zum Flat-ratepreis stark gestiegen. »Wir registrieren veränderte Erwartungen, die wir erfüllen. Unsere Kunden können kurzfristig kündigen, ihr Kilometerpaket wechseln, und sie erhalten ihr Wunschmodell«, resümiert von Caprivi.

Die Autovermieter reagierten ebenfalls. Europcar etwa habe mehr Langzeitlösungen und Aboangebote ins Programm aufgenommen, sagt Geschäftsführer Stefan Vorndran. Auch seine Kunden könnten passende Pkw, Transporter oder Lkw ab 28 Tagen Laufzeit mieten und danach flexibel kündigen.

Eines Tages wird die Fuhrpark- und Mobilitätsbranche Corona überstanden haben. Doch diese Krise wird nachhallen. Und viele Fuhrparkverantwortliche werden sich dann die Frage stellen: Sind wir flexibel genug aufgestellt? ■



Flughafengeschäft und Vermietungen für Geschäftsreisen sind eingebrochen. Dafür wächst die Nachfrage nach Transportern und flexiblen Langzeitmieten.

Stefan Vorndran
Geschäftsführer der Europcar Mobility Group

Der neue Elektro-Leichttransporter!

100% Elektrisch
Bis 150km Reichweite

Crashtestgeprüfte
Fahrgastzelle
Für 2 Personen

**E-Umwelt
Bonus:**

bis zu
€ 9.000,-



100% Flexibilität
Mit innovativem
Click-System für
8 verschiedene
Lade-Aufbauten



Entwickelt vom
**E-Mobility Pionier
in Frankreich**

LIGIER
PROFESSIONAL

Ligier Group Deutschland GmbH
Babstadter-Straße 68
74906 Bad Rappenau

Telefon: +49 (0)7264 9595-10
Email: info@ligiergroup.de
Web: www.e-transport.de

Klar wie Kloßbrühe

Übersicht Lade-Apps: Selten passt die Redensart so gut wie bei einem Blick auf die **Ladetarife**. Oft ist es nicht möglich, vor dem Laden den Preis herauszufinden.

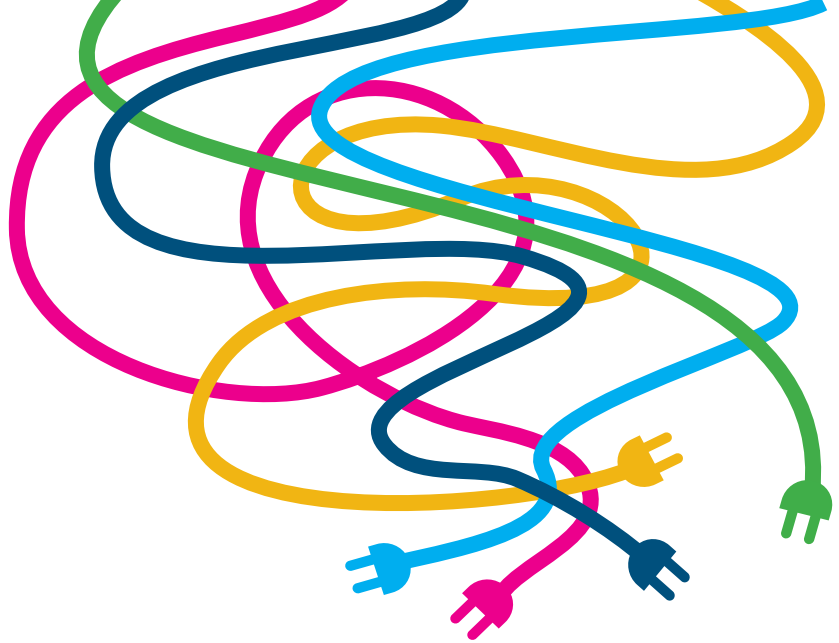
von Immanuel Schneeberger/Hanno Boblenz

Und jährlich grüßt das Murmeltier: Wie viel es kostet, ein E-Auto zu laden, bleibt auch 2021 ein Buch mit sieben Siegeln. Das ist schade, denn die Ladeinfrastruktur mit gut 33.000 öffentlichen Ladepunkten wächst stetig. Doch keine Preistafel verrät dem Nutzer, wie viel der Strom kostet. Und auch die diversen Lade-Apps helfen nicht immer weiter.

Lade-Apps und -karten von Energieversorgern und Netzbetreibern: Gebühren

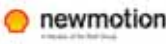
Anbieter			EnBW Energie	
Internet www.			enbw.com/elektromobilitaet	
Zugang Ladepunkte	Deutschland		34.500	
	Europa		über 100.000	
Tarif			Standard-Tarif	Viellader-Tarif
Grundgebühr Euro/Monat			–	4,86
Preis kWh AC/DC eigene Säulen Euro			0,38/0,48	0,28/0,38
Abrechnung Lademenge/-zeit/pauschal			●/–/–	●/–/–
Roaminggebühr Euro			–	–
Standgebühr Euro			10 ct/min ab 4 Std. ¹⁾	10 ct/min ab 4 Std. ¹⁾
Preis fürs Laden (Euro pro kWh/gesamt)	AC 22 kW (eigene Ladepunkte)	15 kWh (45 min)	5,70	4,20
		15 kWh (4,5 h)	8,70	7,20
	DC über 22 kW (eigene Ladepunkte)	50 kWh (2,5 h)	24,00	19,00
		100 kWh (1,5 h)	48,00	38,00
	15 kWh (45 min)	Vattenfall Berlin	5,70	4,20
		Innogy Düsseldorf	5,70	4,20
		EnBW München	5,70	4,20
		New Motion, Amsterdam (NL)	5,70	4,20
		Allego, Brüssel (B)	–	–
		Vattenfall Berlin	8,70	4,20
		Innogy Düsseldorf	8,70	4,20
	15 kWh (4,5 h)	EnBW München	8,70	4,20
		New Motion, Amsterdam (NL)	8,70	4,20
		Allego, Brüssel (B)	–	–
		Ionity A 81, Wunnenstein	–	–
	50 kWh (30 min)	Fastned Hildesheim	–	–
		Gofast AET, A 2 Bellinzona (CH)	24,00	19,00
		Ionity A 81, Wunnenstein	–	–
	80 kWh (45 min)	Fastned Hildesheim	–	–
		Gofast AET, A 2 Bellinzona (CH)	38,40	30,40

Preise Euro brutto; ● = ja, – = nein; abgefragte Stationen: Kudamm 31, Berlin; Höherweg 101, Düsseldorf; Hofmannstr. 10, München; Beursplein 5, Amsterdam; rue Classens 59, Brüssel; A81 Wunnenstein; A2 B...



Wir haben versucht, für einige Stromtankstellen in Deutschland, Amsterdam und Brüssel die Preise herauszufinden. Auch für eine vielbesuchte Säule an der Autobahn bei Bellinzona/Schweiz wollten wir die Kosten erfahren. Die Ergebnisse finden Sie in den Tabellen – manche aber eben auch nicht. Denn nicht alle Anbieter antworteten auf unsere Anfrage. Vor >

im Vergleich

				
E.on Drive	Maingau Energie		New Motion/Shell Recharge	Vattenfall
eon.de/de/gk/e-mobility.html	maingau-energie.de/e-mobilität		newmotion.com	incharge.vattenfall.de
12.000	28.000		35.000	25.000
–	92.000		165.000	85.000
E.on Drive Business	Einfach Strom Laden – Business/Energiekunden	Einfach Strom Laden – Business	New Motion	Incharge Key
4,83	–	–	–	–
variabel	0,27/0,37	0,37/0,47	variabel	0,38/0,57
–/–/●	●/●/–		●/●/●	●/–/–
variabel	0,27–0,89/kWh		0,35/Ladevorgang	variabel
–	10 ct/min ab 1 Std. DC bzw. 4 Std. AC		–	–
5,80	4,09	7,01	k. A./max. 50	5,70
5,80	7,01	9,93	k. A./max. 50	5,70
8,72	–	–	k. A./max. 100	28,76
8,72	–	–	k. A./max. 100	57,51
–	4,09	7,01	5,55	k. A.
5,80	4,09	7,01	6,30	8,63
–	4,09	7,01	10,20	8,33
–	4,09	7,01	6,00	5,70
–	4,09	8,04	10,35	5,70
–	7,01	9,93	5,55	k. A.
5,80	7,01	9,93	8,85	8,63
–	7,01	9,93	5,40	53,71
–	7,01	9,93	6,00	5,70
–	7,01	10,96	10,35	5,70
38,02	36,55	36,55	38,50	38,51
–	18,52	28,27	29,00	k. A.
–	18,52	35,58	31.80 CHF	k. A.
38,02	58,49	58,49	61,60	61,61
–	29,63	45,23	46,40	k. A.
–	29,63	56,93	50.40 CHF	k. A.

Bellinzona Nord ¹⁾ max. 12 Euro

Dienstleisterangaben; Stand: 11/2020

Preisvergleich online

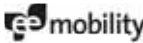
Zwar gibt es für Ladestrom keine zentrale Transparenzstelle wie für Sprit, aber es gibt doch Möglichkeiten zum Vorabvergleich. Auf Moovility.me beispielsweise finden Sie Preise verschiedener Anbieter für die meisten Ladepunkte.

allein aber: Viele kennen die Preise vor Ort selbst nicht. Das liegt daran, dass nicht immer diejenigen den Strom berechnen, die auch die Säule betreiben. Es gibt mehr Anbieter von Bezahlmöglichkeiten als Unternehmen, die Säulen aufstellen. Die Nutzungsverträge machen die Preisstruktur zum Teil völlig intransparent.

Zwar hatte die Politik schon 2018 ein Papier verabschiedet, das den »derzeit bestehenden Wildwuchs an Tarifsyste men für Ladestrom« in einheitlichere Bahnen lenken sollte. Strom müsse nach Menge, also Kilowattstunden, abgerechnet werden. Allerdings hat die Vorgabe Lücken:

Die Anbieter dürfen Gebühren verlangen, dass sie die Säule freischalten oder wenn sie jemand zu lange blockiert. Die Regeln sollten für Preistransparenz sorgen – sie tun es aber nicht. Die Bezahl dienste schieben häufig Probleme mit dem Eichrecht vor. Das muss von den Ländern durchgesetzt werden, und die erlassen oftmals Ausnahmeregelungen. Plugsurfing etwa rechnet noch auf Minutenbasis ab, ohne die geladenen Kilowattstunden zu berücksichtigen. Kann das Auto schnell laden, bekommt man also fürs gleiche Geld mehr Strom. Andere verlangen zum Start jedes Ladevorgangs einen

Lade-Apps und -karten für Elektroautos: Gebühren von Bezahl diensten im Ver

		BMW GROUP			
Anbieter		BMW Charging/ MINI Charging	DKV Euro Service	ee Mobility	
Internet www.		bmw-charging.com/ mini-charging.com	dkv-euroservice.com	ee-mobility.com	
Zugang Ladepunkte	Deutschland	33.900	33.700	35.000	
	Europa	160.000	110.000	118.000	
Tarif		Active Tarif (mit Ionity-Plus-Zusatzpaket)	+ Charge	ee Drive	
Grundgebühr Euro/Monat		4,99 (+ 13,00 Ionity) ¹⁾	2,00	4,20	
Abrechnung Lademenge/-zeit/pauschal		●/-/-	●/●/-	●/-/-	
Preis pro kWh AC/DC Euro		0,33/0,39 (0,35 Ionity)	0,28–0,69	0,39/0,59	
Standgebühr Euro		–	variabel	–	
Preis fürs Laden (pro kWh/gesamt)	15 kWh (45 min)	Vattenfall Berlin	4,95	–	5,85
		Innogy Düsseldorf	4,95	5,62	5,85
		EnBW München	4,95	5,85	5,85
		New Motion, Amsterdam (NL)	4,05	–	5,85
		Allego, Brüssel (B)	5,25	4,59	5,85
	15 kWh (4,5 h)	Vattenfall Berlin	10,35	–	5,85
		Innogy Düsseldorf	10,35	7,49	5,85
		EnBW München	10,35	5,85	5,85
		New Motion, Amsterdam (NL)	4,05	–	5,85
		Allego, Brüssel (B)	5,25	4,59	5,85
	50 kWh (30 min)	Ionity A 81, Wunnenstein	17,50	33,00	29,50
		Fastned Hildesheim	19,50	–	29,50
		Gofast AET, A 2 Bellinzona (CH)	32.50 CHF	–	29,50
	80 kWh (45 min)	Ionity A 81, Wunnenstein	28,00	52,80	47,20
		Fastned Hildesheim	31,20	–	47,20
		Gofast AET, A 2 Bellinzona (CH)	52.00 CHF	–	47,20

Preise brutto; ● = ja; – = nein; abgefragte Stationen: Kudamm 31, Berlin; Höherweg 101, Düsseldorf; Hofmannstr. 10, München; Beursplein 5, Amsterdam; rue Classens 59, Brüssel; A81 Wunnenstein; A2 Bellinzona Nord

Grundbetrag und rechnen dann die geladene Strommenge zusätzlich ab.

Auch die Mineralölgesellschaften bauen Ladenetze auf oder ermöglichen das Laden über ihre Tankkarten. Aral etwa verspricht ein transparentes Preismodell: Es gelte der Grundpreis einer Ladesäule, darauf schlage das Unternehmen eine feste Gebühr in Höhe von 12 beziehungsweise 17 Prozent bei Schnellladern auf. Am Monatsende erhalte man eine Abrechnung mit Auflistung von Strompreis und Gebührenanteil. Wie der Kunde mit dem Stecker in der Hand vorher herausfindet, wie viel eine Kilowattstunde an einer bestimmten Ladesäule kostet, konnte uns Aral aber nicht verraten.

Auch über Free2move, den Mobilitätsdienstleister des PSA-Konzerns, lassen sich fast alle

Unübersichtliche Marktlage

Maingau, Vattenfall und EnBW überzeugen mit einfachen Preismodellen. Die Kosten hängen zwar von der Ladegeschwindigkeit ab, sind aber planbar. Auch die Herstellerprogramme von VW und BMW sowie vom Tankkartendienst DKV sind transparent. Oft gibt es gegen eine monatliche Grundgebühr günstigere Preise. Ladedienste wie Plugsurfing oder Free2move sowie die Dienste von Aral und Shell wollten keine Preisauskunft über die von uns abgefragten Ladeorte geben. Wer dort lädt, erfährt erst am Monatsende in der Sammelrechnung, wie viel es gekostet hat – und kann böse überrascht werden. Der Elektroneuling im Fuhrpark fährt also mit einer Hersteller- oder Stromanbieterlösung am günstigsten.

gleich

			
Plugsurfing	VW Financial Services/Logpay Transport Services		
plugsurfing.com	vwfs.de/auto-mobilitaet-services/charge-fuel.html		
über 33.000	35.000		
200.000	145.000		
Plugsurfing	Charge & Fuel Card Standard	Charge & Fuel Card Ionity M	Charge & Fuel Card Ionity L
–	4,10	8,70	16,90
●/–/–	●/●/●		
0,44/0,54 (0,84 Ionity)	variabel		
–	–	–	–
8,10	7,95	7,95	7,95
8,10	7,05	7,05	7,05
8,10	7,20	7,20	7,20
8,10	7,05	7,05	7,05
8,10	6,30	6,30	6,30
6,60	23,70	23,70	23,70
6,60	9,30	9,30	9,30
6,60	22,80	22,80	22,80
6,60	18,30	18,30	18,30
6,60	6,30	6,30	6,30
42,00	38,50	27,00	14,50
27,00	29,50	29,50	29,50
52.00 CHF	33.20 CHF	33.20 CHF	33.20 CHF
67,20	61,60	43,20	23,20
43,20	47,20	47,20	47,20
83.20 CHF	52.70 CHF	52.70 CHF	52.70 CHF

1 ; 1 0 Euro in den ersten 12 Monaten bei Neufahrzeugkauf (berechtigte Fzg.);

Dienstleisterangaben; Stand: 11/2020

Lademöglichkeiten hierzulande nutzen. Die Preise zu unseren beispielhaft abgefragten Ladeorten wollte man uns aber nicht nennen, der Aufwand sei zu groß. Aber Kunden könnten den Preis in der App sehen. Plugsurfing hingegen stellte sich auf unsere mehrmaligen Anfragen per E-Mail und Telefon tot. So müssen Kunden mit dem intransparenten Preismodell leben.

E-Mobilisten müssen also den Markt in ihrem Einsatzgebiet sondieren und mehrere Karten mitführen oder eine Bezahlungsmöglichkeit wählen, die möglichst vorhersehbare Kosten verursacht. Hier sind die Lösungen von Maingau und EnBW vorbildlich: Es wird immer pro Kilowattstunde abgerechnet, egal, wer die Ladesäule betreibt. Maingau gibt Unternehmen mit mehr als fünf Firmenfahrzeugen sogar Rabatt.

Ein neues Konzept verfolgt Parkstrom: Das Unternehmen verkauft Ladesäulen und bietet die Möglichkeit, mit Debit- oder Kreditkarte zu zahlen, zum festen Tarif. Dahinter steht ein Abrechnungsmodell mit der GLS-Bank: Transparente Gebühren treffen einfache Bezahlung. Ein Schritt in die richtige Richtung, der auch von der Bundesregierung gewollt ist. Die Bundesnetzagentur arbeitet derzeit an einem System, das alle Ladepunkte erfassen und eine Schnittstelle zum Abruf der Preisdaten enthalten soll. So soll die Preistransparenz sichergestellt werden, gegen die derzeit noch viele Anbieter wissentlich verstoßen. Es gibt also die Hoffnung, dass in Zukunft noch einiges besser wird bei der Abrechnung von Ladestrom – denn viel schlechter geht es jedenfalls kaum. ■



Nur keine Hektik

Zwei Fahrer, die notfalls eingreifen, und nur drei Passagiere: **Der autonome Minibus in der Hamburger Hafencity** erfordert viel Aufwand. Die millionenschwere Entwicklung ist noch am Anfang – zeigt aber Potenzial.

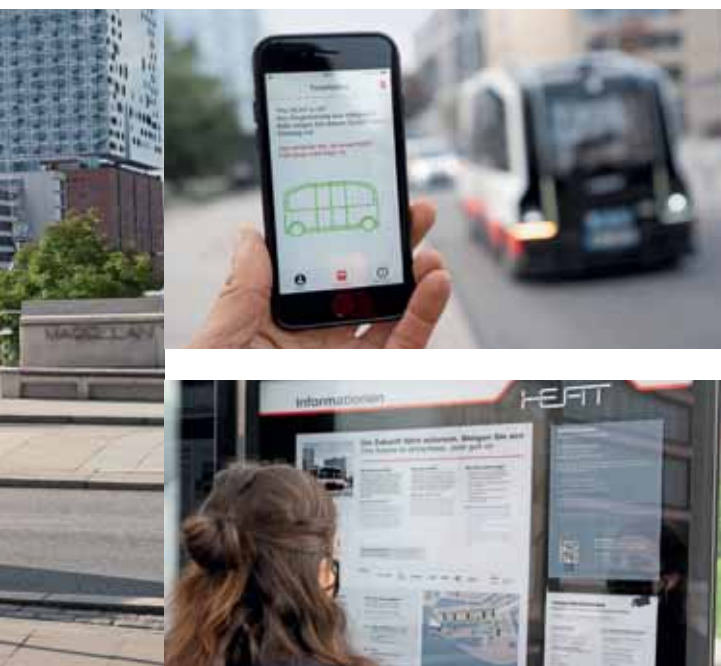
von Hajo Hoffmann

Ein Herbstmorgen in der Hamburger Hafencity. An dem Minibus, der sich an die Haltestelle Magellan-Terrassen schleicht, hätte der Namensgeber der Haltestelle als einer der großen Entdecker der Neuzeit sicher seine Freude, würde er noch leben. Der Bus dreht autonom unterwegs, ohne Fahrer, im Rahmen des Forschungsprojekts HEAT – Hamburg Electric Autonomous Transportation – für einige Wochen seine Runden. Die Hamburger Hochbahn will testen, ob sich autonome Fahrzeuge in Zukunft in städtischen Randgebieten einsetzen lassen. Auch Gäste dürfen mitfahren. Als Ticket dient eine Smartphone-App; über 1.000 Interessenten haben sie heruntergeladen. Ist der Bus unterwegs ist, meldet sie »The HEAT is on«.

Wegen Corona dürfen nur drei Passagiere mitfahren, die aber mit dem Roboterauto nicht allein gelassen werden mitten im Großstadtverkehr. Ständig fahren zwei Begleiter mit, um notfalls das Steuer zu

übernehmen. Vier Busfahrer hat die Hochbahn in einem intensiven dreimonatigen Lehrprogramm auf diesen Job vorbereitet. Einer ist Peter Unger. Während sich sein Kollege am Steuerstand zum Eingreifen bereithält, beobachtet auch er den Verkehr und hält Funkkontakt mit der Leitstelle. Luise, wie die Begleiter den Bus getauft haben, fährt mehrere Stunden am Tag immer dieselbe 750-Meter-Schleife ums Karree. Auf der anderen Seite des Blocks gibt es eine weitere Haltestelle. Die bis zu 25 km/h schnelle Fahrt dauert nur zehn Minuten. Die Anfänge sind bescheiden: Luise fährt noch keine Linkskurven, meistert aber die vier Rechtskurven auf dem Kurs routiniert.

Das System zur automatisierten Fahrfunktion ist aus Sicherheitsgründen zunächst defensiv ausgelegt, daher wirken die Bremsmanöver zuweilen etwas ruppig. Auch stoppt der Bus bei Fahrzeugen, die in zweiter Reihe stehen. »Dann müssen wir ran und das Hin-



Zehn Minuten dauert die Fahrt mit dem autonomen Bus durch die Hafencity. Bestellen kann man den Bus per App. Sobald er unterwegs ist, meldet sie »The HEAT is on« – ein Verweis auf den Namen des Projekts.

dernis manuell umfahren«, sagt Unger. Auf der nächsten Entwicklungsstufe ab April 2021 soll der Bus dies selbst übernehmen.

Noch kann der Bus nur rechts herum fahren

An der nächsten Kreuzung wird es knapp: Luise tastet sich gerade in die abzweigende Straße, als von vorn ein Radfahrer auf der falschen Seite angeschossen kommt, um schnell noch bei Rot zu queren. Der Kollege am Steuerstand bremst, bevor es das Fahrzeug tut. »Nur kein Risiko eingehen«, kommentiert Unger und meldet den Vorfall an die Zentrale.

Situationen wie diese wird Veit Lemke, der technische Leiter des Projekts beim Berliner Engineering-Partner IAV, später auswerten. Die Software wird projektbegleitend optimiert. »Der Bus orientiert sich anhand einer hochauflösenden Karte und gleicht seine Position über Landmarken an der Strecke ab«, erläutert der Ingenieur. »Per Radar und auf Lasertechnologie basierenden Lidaren scannt er ständig die Umgebung.« IAV hat das Auto entwickelt und für den Einsatz in Hamburg ausgerüstet, Siemens Mobility die Sensorik der Umgebung beigesteuert. Sie steckt unter anderem in Ampeln und liefert Luise Informationen über Fahrzeuge, Radfahrer oder Passanten außerhalb des Sichtfelds.

Drei Jahre Entwicklung und eine »zweistellige Millionen-summe« stecken im Projekt, 3,7 Millionen Euro davon aus dem Bundeshaushalt. Lemke sieht Einsatzmöglichkeiten bei der Anbindung von Wohnsiedlungen in Randbezirken, auf Flughäfen, in Logistik- und Paketzentren sowie im Werkverkehr. Und wann

könnte das Fahrzeug in den regulären Betrieb gehen? »Denkbar wäre das in fünf Jahren«, schätzt der Ingenieur. Momentan hat Luise Winterpause, 2021 geht's weiter mit längerer Strecke – dann auch mit Linkskurven.

Nutzt man Potenziale wie eine bessere Fahrzeugauslastung durch intelligentere Disposition oder setzt man auf alternative Verkehrsmittel, könnte man den CO₂-Ausstoß um ein Viertel verringern und gleichzeitig zehn Prozent der Fuhrparkkosten einsparen. Wie viel Unternehmen tatsächlich einsparen, hängt aber von den individuellen Einsätzen ab. Kalkulieren können sie das mit dem im Rahmen von ePowered Fleet Hamburg entstandenen kostenlosen Online-Elektromobilitätsrechner für gewerbliche Fahrzeugflotten. ■



„Autonom fahrende Minibusse wie hier in Hamburg könnten ihren regulären Betrieb in rund fünf Jahren aufnehmen.“

Veit Lemke
Technischer Projektleiter bei IAV



So geht Wandel

Der Lebensmittelhersteller Frosta denkt Mobilität neu und will langfristig **alle Firmenwagen abschaffen.**

von Annett Boblenz

Wenn sich ein Firmenchef mit einem VW Up als persönlichem Firmenwagen begnügt, steckt entweder der Zwang zum Sparen oder Überzeugung dahinter. Bei Felix Ahlers, dem Vorstandsvorsitzenden von Frosta, ist es definitiv Letzteres. Seit 2014 hat sich das Unternehmen ganz der grünen Mobilität verschrieben, und der kleine VW erschien Ahlers damals als probates Fortbewegungsmittel.

Will Deutschland seine Klimaziele erreichen und die Mobilitätswende schaffen, braucht es Treiber wie Frosta. Der Hersteller tiefgekühlter Lebensmittel will sogar langfristig, dass alle aktuell 70 Dienstwagen-Privilegierten auf ihren persönlichen fahrbaren Untersatz verzichten. Natürlich sollen sie trotzdem mobil bleiben, schließlich sind Kunden und Produktionsstandorte weit verstreut. Deshalb hat das Unternehmen eine Mobilitätsstrategie ausgeklügelt, deren Kern ein persönliches Mobilitätsbudget darstellt.

Immer wieder sorgte Frosta für Schlagzeilen in Sachen Nachhaltigkeit. 2014 etwa wurde der 80 Einheiten starke Fuhrpark des Unternehmens von der Deutschen Umwelthilfe als besonders klimafreundlich ausgezeichnet, weil die Autos im Schnitt nur 128 g CO₂/km ausstießen.

In einer grünen Dienstwagenregelung hieß das neue Ziel: 114 g/km. Mitarbeiter, die sich für einen kleineren Firmenwagen entschieden, erhielten die Differenz zwischen den Leasingraten als Sonderzahlung. Und wer gar kein Auto mehr wollte, konnte eine Bahncard 100 bekommen. Vorstandsvorsitzender Felix Ahlers ging mit gutem Beispiel voran: Er wählte einen VW Up als Dienstwagen.

Frosta fördert auch Fahrten mit dem Fahrrad.



Jetzt will Frosta die CO₂-Emissionen des gesamten Unternehmens bis 2022 um weitere 7,5 Prozent senken. Und wieder nimmt die Geschäftsleitung Fuhrpark und Mitarbeitermobilität ins Visier. »Mit unserer alten Dienstwagenrichtlinie förderten wir viele unnötige Pkw-Fahrten«, sagt Sprecherin Friederike Ahlers. Statt beispielsweise auf der Hausstrecke zwischen den Frosta-Firmenstandorten Bremerhaven und Hamburg entspannt mit dem Zug zu fahren, haben die meisten Mitarbeiter bisher das Auto genommen. »Der Dienstwagen ist ja bereits bezahlt«, sagt sie.

Mit ihren individuellen Mobilitätsbudgets können die Kollegen weiterhin ihren persönlichen Dienstwagen finanzieren, aber eben auch andere Verkehrsmittel. Ein kleinerer Geschäftswagen schafft Budget für private Bahnfahrten, Mietwagen oder Sharing-Angebote. Jede Fahrt mit dem Fahrrad ersetzt eine Autofahrt und ermöglicht dem Mitarbeiter obendrein einen kostenlosen Kinobesuch oder Extrabudget für den Wocheneinkauf.

Als Partner in Sachen Mobilitätsbudget entschied sich Frosta für Belmoto. Ende 2019, nur vier Monate nach Planungsbeginn, erhielten alle 70 Dienstwagen-Privilegierten der deutschen Standorte ihre Mobilitätskarten. Wer noch mitten in einem Leasingvertrag steckte, bekam zumindest einen Unfallfrei-Bonus als Guthaben gutgeschrieben. Ein Jahr später stellen sich die ersten Erfolge ein. Die meisten Mitarbeiter steigen nach Ablauf ihres Leasingvertrags in ein kleineres Modell um und sparen nebenher auch noch bei der Dienstwagensteuer. Der eine oder andere Kollege verzichtet sogar komplett auf einen Dienstwagen. Sollte dann doch ein Auto für den Familienurlaub nötig sein, genügt ein Anruf bei Belmoto. Die Mietwagengebühr wird dann mit dem verbliebenen Mobilitätsbudget beglichen.

Personalleiter Ralf Junge sieht in diesem Modell einen Anreiz, aktuelle Mobilitäts- und Nachhaltigkeitsfragen zu lösen. »Jeder hat es selbst in der Hand und kann ökologische Nachhaltigkeit, sinnvolle Verkehrswegenutzung und persönliche Vorteile geschickt kombinieren«, sagt er. So kommt das Unternehmen seinen CO₂-Zielen einen guten Schritt näher. Bis 2025 möchte das Unternehmen sogar ganz auf Autos mit Verbrennern verzichten. Auch auf Plug-in Hybriden, die bei Frosta keine Zukunft haben. »Unsere Erfahrungen waren enttäuschend«, sagt Ahlers. Die Reichweitenangaben der Hersteller und die Realität klafften weit auseinander. Mit der Folge, dass die Kollegen zu viel mit Benzin gefahren sind. »Deshalb stiegen die CO₂-Werte unserer Flotte wieder, was wir ja gerade vermeiden wollen.«

Mittlerweile hat Frosta das Mobilitätsbudget um den Betrag erhöht, den die Kollegen sonst als geldwerten Vorteil hätten abführen müssen. Auch das als Anreiz, ganz auf den Dienstwagen zu verzichten. Neue Mitarbeiter bekommen erst gar kein Auto, selbst wenn sie von der Position her dienstwagenberechtigt wären. »Mit dem hohen Mobilitätsbudget kann sich aber theoretisch jeder einen Privatwagen leisten und hat am Ende sogar noch Geld übrig«, erklärt Ahlers.

Personalleiter Junge lobt die Zusammenarbeit mit Belmoto. Einen kleinen Wermutstropfen gebe es dennoch: Das neue betriebliche Mobilitätsmanagement kostet nicht weniger, sondern genauso viel wie vorher. »Allerdings haben wir unser internes Fuhrparkmanagement merklich entlastet und können unseren Mitarbeitern einen wirklichen Mehrwert bieten«, betont Junge.

Auch diesmal übrigens geht Vorstandschef Ahlers mit gutem Beispiel voran und gönnt sich sein eigenes Mobilitätsbudget. Seinen Dienstwagen hat er abgeschafft. In der Regel fährt er mit der Bahn und ist damit voll auf Linie: eine Mobilität ohne Firmenwagen. ■

Schutz im Doppelpack

Arbeitgeber sollten die Fahrer von Dienstwagen umfassend absichern.
Ideal ist eine **Kombination aus Fahrerschutz- und privater Unfallversicherung.**

von Uwe Schmidt-Kasperek

Viefahrer haben ein hohes Unfallrisiko. Trotzdem bekommt der Fahrer eines Firmenwagens bei einem selbst verschuldeten Unfall für seine Verletzungen von der Kfz-Haftpflichtversicherung keinen Cent. Nur die Mitfahrer sind abgesichert. Passiert der Unfall auf einer Dienstreise oder auf dem Weg von oder zur Arbeit, springt zwar die gesetzliche Unfallversicherung ein. Doch auf hohe Zahlungen braucht niemand zu hoffen. Und eine Rente bezahlt sie nur, wenn das Opfer gar nicht mehr arbeiten kann – Teilinvalide gehen leer aus. Außerdem greift die gesetzliche Unfallversicherung nicht bei Privatfahrten, selbst wenn der Mitarbeiter seinen Geschäftswagen dafür nutzen darf.

Daher sollten sich die Kollegen über private Versicherungen absichern. Die Kosten dafür sind überschaubar. Fast alle Kfz-Versicherer bieten auch eine Fahrerschutz-Versicherung (FSV) an. Sie leistet so, als gäbe es einen Unfallgegner, also wie eine Kfz-Haftpflichtversicherung. Eine solche Fahrer-Vollkaskoversicherung trägt die finanziellen Folgen eines Personenschadens und übernimmt die Kosten für Verdienstaufschüsse, Haushaltshilfen, behindertengerechte Umbaumaßnahmen und zahlt im Ernstfall sogar eine Hinterbliebenenrente. Schwerverletzte erhalten meist auch Schmerzensgeld. Wie notwendig eine FSV-Police ist, macht Simone Fückel, Versicherungsmak-



10 Fahrerschutz-Versicherungen im Vergleich

Versicherer	Kfz-Basistarif	Jahresbeitrag Euro ¹⁾	Zuschlag FSV	Schmerzensgeld	Deckungssumme Mio. Euro
HDI	Dienstwagen Motor Premium	915	2,4 %	●	8
VHV	Klassik-Garant Exkl. Kasko	970	2,1 %	●	15
Janitos	Advanced	999	1,3 %	●	15
Basler	All-in Pkw	1.066	2,0 %	● ²⁾	8
Volkswahlbund	Komfort Plus	1.064	2,4 %	●	15
Kravag	Kfz-Versicherung	1.076	2,7 %	● ²⁾	20
Verti	Pro Premium	1.082	2,2 %	● ³⁾	15
WWK	Kfz plus	1.092	3,5 %	–	15
Dialog	Premium Vollkasko Plus	1.123	2,2 %	●	15
WWK	Kfz plus Xtra-Schutz	1.130	3,4 %	–	15

Angaben für BMW X3 xDrive 30e; ● = ja; – = nein: ¹⁾ Kfz-Haftpflicht- und Vollkaskoversicherung; ²⁾ ab 5 ... ³⁾ ... 3 Tagen Krankenhaus

Quelle: www.nafiauto.de (Stand: November 2020)

lerin aus Dresden, deutlich: »Wer als Versicherungsexperte nicht darauf aufmerksam macht, kann wegen mangelhafter Beratung in die Haftung geraten.«

In der Regel greift die FSV europaweit und orientiert sich bei der Versicherungssumme an der Kfz-Haftpflichtpolice. Daher

stehen für die Entschädigung meist mehrere Millionen Euro zur Verfügung. Schwere Unfälle können somit finanziell voll ausgeglichen werden. Eine FSV kann man nicht einzeln abschließen. Deshalb muss sich ein Unternehmen, das seine Mitarbeiter absichern will, an den Haftpflichtversicherer wenden. Je nach Anbieter kostet die FSV 1,3 bis 3,5 Prozent der jährlichen Versicherungsprämie. In unserer Musterrechnung für einen 292 PS starken BMW X3 30e wären das höchstens 40 Euro pro Jahr. Oder sie wird gleich im Rahmenvertrag mit eingebaut.

Bei grober Fahrlässigkeit gibt's Abzüge

Ein Problem gibt es aber doch: Die FSV bezahlt nur, wenn der Fahrer den Unfall nicht grob fahrlässig verursacht. Wer also bei Rot über die Ampel fährt, muss mit Abzügen rechnen. Bei den von uns miteinander verglichenen Versicherern verzichten nur Verti, WWK, Kravag und Volkswahlbund auf Abzüge bei Fahrfehlern. Obwohl ein solcher Verzicht für Kaskoschäden seit vielen Jahren marktüblich ist. Probleme gibt es auch, wenn der Fahrer nicht angeschnallt, alkoholisiert oder unter Drogen unterwegs ist.

Zusätzlich sollten Unternehmen über eine private Unfallversicherung für ihre Mitarbeiter nachdenken. Denn schon ein Unfall beim Be- und Entladen des Autos ist nicht mehr abgesichert. Anders als die FSV greift die private Unfallversicherung weltweit bei jedem Unfall mit bleibenden Folgen, selbst bei Privatfahrten. Außerdem werden andere Leistungen nicht angerechnet. Der versicherte Betrag steht also immer zusätzlich zur Verfügung. Ein Vergleich über das Programm Mr-Money.de zeigt: Hochwertiger Schutz von 700.000 Euro bei Vollinvalidität sollte nicht mehr als 150 Euro pro Jahr kosten. Gruppenunfallversicherungen von Arbeitgebern dürften noch günstiger sein. ■



Keine Chance für Hacker

Immer mehr Unternehmen werden Opfer von Hackerangriffen. Auch die Fuhrparkverwaltung mit ihren **sensiblen Mitarbeiterdaten** ist gefährdet. Wir erklären, wie Sie die Daten schützen.

von Uwe Schmidt-Kasperek

Für BW Fuhrpark war es der Mega-GAU. Denn ein Hackerangriff vom August 2020 wurde öffentlich bekannt. Daten von 709 Abgeordneten des Bundestags waren betroffen. Für sie organisiert das dem Verteidigungsministerium und der Deutschen Bahn gehörende Unternehmen einen umfangreichen Fahrdienst in und um Berlin.

Heraus kam, dass das Unternehmen Fahrdaten drei Monate lang speichert. Mit diesen Daten könnten Hacker analysieren, wann und wo sich ein bestimmter Abgeord-

neter aufhielt, ihn möglicherweise damit erpressen. Denkbar wäre auch, dass die Privatadressen von Abgeordneten ausgespäht würden.

Später teilte die IT-Verwaltung des Bundestags mit, dass kein Geheimdienst die Cyberwall von BW Fuhrpark geknackt habe, sondern für den Angriff die Schadsoftware Emotet genutzt worden sei. Das lässt auf Kriminelle schließen, die damit gerne Computersysteme verschlüsseln und Lösegeld von den Opfern



Foto: Fotolia/James Thew

erpressen. BW Fuhrpark will das IT-System schnell genug vom Netz genommen haben. Zum Glück, denn die vom Bundesamt für Sicherheit in der Informationstechnik (BSI) entwickelte Schutzsoftware war dem Fuhrparkbetreiber vor dem Hackerangriff nicht zur Verfügung gestellt worden.

Datenklau kann sehr teuer werden

Der Fall zeigt: Wird ein Flottenbetreiber Opfer eines Hackerangriffs, kann der wirtschaftliche Schaden extrem hoch ausfallen. So stand die gesamte digitale Fahrverwaltung von BW Fuhrpark nach dem Cyberangriff still. Die Notorganisation des Fahrdienstes dürfte hohe Kosten ausgelöst haben. Hinzu kommt der Aufwand für Analyse und Neuinstallation des Systems. Und auch die Gefahrenabwehr und Krisenkommunikation – alle Abgeordneten wurden per E-Mail ständig auf dem Laufenden gehalten – sowie der Imageschaden dürften negative wirtschaftliche Auswirkungen auf den Flottenbetreiber haben.

Daher ist es für jeden Flottenbetreiber sinnvoll, regelmäßig den Stand der IT-Sicherheit zu prüfen. Doch die Cybersicherheit ist im deutschen Mittelstand immer noch ein Sorgenkind. Knapp die Hälfte der kleinen Unternehmen hat weiterhin keine Mitarbeiter, die sich dezidiert darum kümmern. Bei Großkonzernen gibt es hingegen bei 98 Prozent der Firmen spezielle Cyberbeauftragte, wie aus einer Branchenstudie hervorgeht.

Als sehr problematisch bewertet die VdS, eine Tochter des Gesamtverbandes der Deutschen Versicherungswirtschaft (GDV), dass noch immer 33 Prozent aller in Firmen benutzten mobilen Geräte nicht ausreichend geschützt sind. Dort würden vielfach wichtige firmeninterne Informationen verwaltet, die nicht in fremde Hände gelangen dürfen. Etwa die Hälfte der Firmen hat keine gültigen Richtlinien formuliert, die den Umgang mit mobilen Geräten festlegen. Auch eine Regelung, welche Informationen auf mobilen

Unfall durch Hacker

Moderne, vernetzte Fahrzeuge können gehackt werden, um damit einen Unfall zu verursachen. Das könnte für den Flottenbetreiber zumindest einen Imageschaden bringen, selbst wenn eigentlich die Kfz-Hersteller zuständig sind. Für Europa prognostiziert der IT-Dienstleister Capgemini 110 Millionen vernetzte Fahrzeuge bis 2023. Daher fordern Versicherer, dass unabhängige Treuhänder die Daten der durch IT-Pannen ausgelösten Unfälle erhalten. Man müsse wissen, was genau mit dem Auto passiert. Nur so lässt sich erkennen, ob der Unfall auf fehlerhafte Software oder einen Hackerangriff zurückzuführen ist. Bisher ist die Datenauswertung aber noch nicht geregelt.

Datenträgern gespeichert werden dürfen, gibt es bei knapp der Hälfte nicht.

Wird ein Unternehmen trotz hoher IT-Sicherheit gehackt, kann eine Cyberversicherung zumindest den finanziellen Schaden begrenzen. Im Gegensatz zur klassischen Firmenpolice leistet sie deutlich mehr. Unternehmen können dann Spezialfirmen anfordern, die das PC-System wieder in Gang setzen und Viren ausmerzen. Kosten zwischen 25.000 und 300.000 Euro können abgesichert werden.

Versicherbar sind Eigenschäden, also die Kosten für die Wiederherstellung von Daten und Programmen nach einem Cyberangriff, der Ersatz von Ertragsausfällen oder Mehrkosten sowie die Verluste von Geld und Waren nach einem Computerbetrug. Auch Lösegeld und Mehraufwand für Öffentlichkeitsarbeit nach einem Cyberschaden sind versicherbar. Dabei ist der Schutz immer noch relativ günstig. Prämien von 500 bis 1.500 Euro sind üblich – wohlgemerkt, für ein ganzes Jahr. »In der Praxis können aber Unternehmen nur dann eine Police erhalten, wenn sie den IT-Schutz laufend auf dem aktuellen Stand halten«, sagt Kristian Mansfeld von der IT-Firma Zebe aus Heddesheim. »Es gilt, den Umfang der Pflichten aus dem Versicherungsvertrag genau zu prüfen«, warnt auch Fischer-Erdsiek von Nordwest Prorisk. Er sieht die Policen deutscher Assekuranzen kritisch und rät zu Anbietern wie Tokio Marine Kiln, Hiscox, AIG oder Markel. Die Probleme zeigen: Ohne Expertenberatung sollte eine Cyberversicherung auf keinen Fall abgeschlossen werden. ■

Spanisches Heißblut

Mit dem **Formentor** geht das erste eigene Modell des Seat-Haustuners **Cupra** an den Start. Geplant sind aber nicht nur potente Sportler, sondern auch zahme Versionen.

von Hanno Boblenz

Vor zwei Jahren etablierte Seat den Werkstuner als eigene Marke. Nun startet der Formentor als erster echter Cupra. Er basiert auf dem modularen Querbaukasten des VW-Konzerns, den beispielsweise VW Tiguan oder Audi Q3 verwenden. Das war's dann aber schon mit den Gemeinsamkeiten. Lange Motorhaube, flaches Dach, knackiges Heck mit durchgehendem Leuchtband und vier Endrohren: Mit dem 4,45 Meter langen Crossover zeigen die spanischen Designer, wer im VW-Konzern Feuer im Blut hat.

Dabei steht der Name für eine ganze Baureihe und nicht mehr nur für die besonders potente Variante eines Seat. Gleich neun Motorisierungen ab 150 PS aufwärts sind angekündigt, darunter Diesel und noch für 2020 zwei Plug-in Hybriden. Vorneweg jedoch startet der Spanier als Formentor VZ 2.0 TSI mit All-

radantrieb, elektronischer Differenzialsperre und siebenstufigem DSG. VZ steht für spanisch »veloz« gleich »schnell«, was angesichts seiner 310 PS passt.

Für 37.890 Euro gibt's ein Rundum-sorglos-Paket, das zusätzlich zu den sportlichen Attributen wie schwarz-kupferfarbenen 19-Zöllern und riesigen Brembo-Bremsen (1.950 Euro) alles für den Firmenwagen Wünschenswerte mitbringt. So ist die Dreizonen-Klimaautomatik ebenso Serie wie die üblichen Fahrerassistenten oder das Navisystem.

Auch ein adaptives Fahrwerk wird verbaut. Wie bei Porsche ändert ein Druck auf die Taste links unten am Lenkrad das Fahrprofil. In der bretharten Sport-Einstellung spannt der



Cupra Formentor VZ

2.0 TSI 4Drive

Hubraum/Zylinder	1.984 cm ³ /x
Getriebe/Gänge	A ¹ /7
Leistung	228 kW (310 PS)
Drehmoment	400 Nm bei 2.000/min
Beschleunigung 0–100 km/h	4,9 s
Höchstgeschwindigkeit	250 km/h
Testverbrauch	8,7–11,5; Ø 9,7 l SP
firmenauto-Normrunde ²⁾	8,7 l SP
WLTP-Verbrauch/CO ₂	8,3 l SP/182 g
Effizienzklasse	D
Kofferraum/Zuladung	420–1.475 l/571 kg
Preis	37.890 Euro
Betriebskosten³⁾	78,8/53m8 ct/km

Motor erfüllt Euro 6d ISC-FCM; ¹⁾ Doppelkupplung; ²⁾ 200 km lang; ³⁾ 20.000/40.000 km p.a., 60/36 Monate 

Formentor dann spürbar die Muskeln an, hängt noch giftiger am Gas und dreht die Gänge weiter aus. Toppen lässt sich das noch mit dem extrovertierten Krawallmodus, der die Soundklappe öffnet und beim Zurückschalten die Gänge mit Zwischengang einschießt. Braucht man's? Der Heißsporn ist jedenfalls 250 km/h schnell und knackt in nur 4,9 Sekunden die 100-km/h-Marke.

Viel Platz, guter Langstreckenkomfort

Das entspricht zwar nicht den Anforderungen an den durchschnittlichen Geschäftswagen und verleitet dazu, das Gaspedal immer ein wenig zu stark durchzudrücken und so Verbrauchswerte um elf Liter einzufahren. Andererseits ist es ein angenehmes Gefühl, immer genügend Reserven zu haben. Wer sich nicht stressen lassen will, konfiguriert seinen bevorzugten Fahrmodus selbst, kombiniert beispielsweise den Eco-Fahrmodus mit sportlicher Abstimmung des Abstandstempomaten und komfortabler Dämpfung. So lassen sich lange Strecken sehr entspannt zurücklegen.

Überhaupt hat der Crossover durchaus praktische Fähigkeiten: Das Raumangebot genügt auch hinten, wo selbst groß gewachsene Mitfahrer genug Kniefreiheit haben. Und der Kofferraum schluckt angemessene 420 Liter, ist allerdings nicht unterteilt. Die empfehlenswerten Sportsitze (1.298 Euro) und die nicht zu straffe Rückbank zeigen, dass sich die Entwickler über die Alltags-tauglichkeit Gedanken machten und das Thema Sport nicht überziehen. Außerdem



- 1 Großes Cupra-Logo auf dem Lenkrad, digitales Cockpit mit diversen Anzeigen.
- 2 Der Kofferraum fasst 420 Liter, für ein Auto dieser Größe geht das in Ordnung.
- 3 Schwarz-kupferne Räder sind Serie, die Brembo-Bremsen kosten 1.950 Euro.
- 4 Kurven sind seine Passion: Die sehr direkte Lenkung und das straffe, aber nicht zu harte Fahrwerk überzeugen.

haben sie nicht einfach ins Konzernregal gegriffen, sondern sich eigene Lösungen überlegt. Nähert sich ein Auto im toten Winkel, blinkt nun statt der üblichen Lämpchen in Spiegeln oder A-Säule ein Teil eines Leuchtbands, das sich unter der Frontscheibe von Tür zu Tür zieht.

Ansonsten ähnelt das Cockpit mit den digitalen Instrumenten und dem 12-Zoll-Bildschirm dem aktueller Konzernmodelle, mit allen Vorzügen (gute Ablesbarkeit, Apple Carplay/Android Auto ohne Kabel) und Mängeln. Dass sich die Bedienung per Touchscreen und Wischleiste erst nach einiger Gewöhnung erschließt, dürfte Käufer wenig stören. Nerviger ist, dass es beim ersten Start eine gefühlte Ewigkeit dauert, bis das System hochfährt, Sprache und Navidaten lädt und das Smartphone koppelt. Die Spracheingabe selbst klappt auch nur so lala und spätestens, wenn der Touchscreen wieder mal einfriert oder während der Fahrt alle Assistenten aussteigen, weiß man, wo die Softwareprobleme des VW-Konzerns liegen. Aber laut den Kollegen von »auto motor und sport« ist ja für 2021 ein großes Update angekündigt. ■



Van im SUV-Kleid

Der **Opel Crossland** ist kürzer als ein Astra, bietet aber mehr Platz. Das Facelift bringt eine bessere Fahrwerksabstimmung und das neue Markengesicht.

von Immanuel Schneeberger

Der Crossland X war 2017 der erste gemeinsam mit PSA entwickelte Opel – noch bevor die Übernahme durch den französischen Konzern unter Dach und Fach war. Seitdem verkauft sich der kleine Crossover ziemlich gut: Über 80.000 Exemplare rollen inzwischen hierzulande über die Straßen. In Fuhrparks ist er bisher allerdings ein seltener Gast.

Vielleicht ändert daran ja das jüngste Facelift etwas. Opel erfindet sich derzeit nämlich ein bisschen neu: Markenschrift und Logo gehen ebenso überarbeitet ins neue Jahrzehnt wie der Crossland. Er rollt ab Januar ohne X im Namen und mit breitem schwarzem Kühlergrill zu den Kunden. Gegen Zahlung von 420 Euro ist auch das Dach schwarz, und auf der Heckklappe steht fett und breit der Modellname auf einer dunklen Leiste.

Innen hat sich weniger getan. Hier beerbt der Crossland den alten Kompaktvan Meriva. Auf allen Plätzen sitzt es sich luftig, die Rückbank ist um 15 Zen-

timeter verschiebbar. Leider nur gegen Aufpreis in den beiden teuersten Ausstattungslinien. Wer die vernünftigen Business-Sondermodelle wählt, spart zwar viel Geld, muss aber auf die Variabilität verzichten. Dafür ist der prima Fahrersitz mit AGR-Siegel (Aktion Gesunder Rücken) an Bord. Den recht üppigen Raumverhältnissen stehen ein paar Ärgernisse gegenüber, die eine Modellpflege hätte beheben können. So kostet die dritte Kopfstütze im Fond freche 50 Euro extra, und im Kofferraum gibt es nach innen eine Ladekante, die immerhin per höhenverstellbarem Ladeboden ausgeglichen werden kann.

Saubere Motoren, keine Elektrovariante

Auch unter der Motorhaube gibt es wenig Neues. Alle Motoren erfüllen jetzt die aktuelle Euro-6d-Norm. Los geht es mit drei Zylindern und müden 82 PS, mit Turbo schaffen die Benziner bis zu 130 PS. Immerhin hat Opel nicht den Aufwand gescheut und auch den

- 1 Innen gibt es je nach Ausstattungslinie farbige Zierelemente.
- 2 Die schwarze Leiste zwischen den Rückleuchten gehört zum schwarzen Dach.
- 3 Hier laden Smartphones induktiv, solange ihr Display nicht zu groß ist.
- 4 Viel Platz, aber dritte Kopfstütze und verschiebbare Bank nur gegen Aufpreis.



Opel Crossland

	Hubraum	Zyl.	Getriebe	Leistung	Drehmoment	0–100	Vmax	Verbrauch ¹⁾	CO ₂ ¹⁾	Kofferraum	Zuladung	Preis	Betriebskosten ²⁾	Effizienz
1.5 Diesel	1.499 cm ³	4	S/6	81 kW (110 PS)	250 Nm/1.750	11,8 s	185 km/h	4,5 l/D	118 g	410–1.255 l	531 kg	19.471 Euro	49,0/32,2 ct/km	A+
1.5 Diesel	1.499 cm ³	4	A/6	88 kW (120 PS)	300 Nm/1.750	11,5 s	183 km/h	4,9 l/D	128 g	410–1.255 l	494 kg	21.160 Euro	51,3/33,7 ct/km	A
1.2	1.199 cm ³	3	S/5	61 kW (83 PS)	118 Nm/2.750	14,5 s	170 km/h	5,8 l/S	132 g	410–1.255 l	516 kg	15.962 Euro	46,8/31,8 ct/km	B
1.2 DI-Turbo	1.199 cm ³	3	S/6	81 kW (110 PS)	205 Nm/1.750	10,9 s	187 km/h	5,8 l/S	131 g	410–1.255 l	525 kg	18.622 Euro	50,3/34,2 ct/km	B
1.2 DI-Turbo	1.199 cm ³	3	S/6	96 kW (130 PS)	230 Nm/1.750	9,9 s	201 km/h	5,8 l/S	130 g	410–1.255 l	531 kg	19.050 Euro	50,9/34,6 ct/km	A

Herstellangaben; Motoren erfüllen Euro 6d; ¹⁾ WLTP

²⁾ Bei 20.000/40.000 km pro Jahr, 60/36 Monate Laufzeit. Berechnet von DEKRA

1,5-Liter-Diesel auf die neue Abgasnorm gehoben, obwohl laut Opel-Plan nur fünf Prozent der Kunden zum Selbstzünder greifen. Wir fuhren die 120-PS-Version samt Sechsstufenautomatik. Bei Kälte nagelt es erst einmal unter der Haube, doch schon nach wenigen Metern weicht das Geräusch einem unaufdringlichen Grummeln. Die Automatik findet stets den passenden Gang, fühlt sich mit ihren schnellen Schaltvorgängen mehr nach Doppelkupplung denn nach Wandler an. Die Gangsprünge könnten kleiner sein, andere setzen dafür auf mehr Schaltstufen. Der Verbrauch indes überzeugt, unter sechs Liter sind laut Bordcomputer locker möglich.

Deutlicher überarbeitet zeigt sich das Fahrwerk. Besser gedämpft schaukelt der Crossover jetzt nicht mehr so bei Bodenwellen und bleibt dabei doch komfortabel. Die Lenkung geht etwas schwerer und vermittelt so weniger das Gefühl,

in einem Kleinwagen zu sitzen. Insgesamt fährt sich der Crossland nun ausgewogen, ohne besonders fahrdynamisch sein zu wollen. Fahrsicher trifft es eher. Da verwundert es etwas, dass ein Notbremsassistent nicht für das Basismodell bestellbar ist und auch sonst 378 Euro Aufpreis kostet. Auch besonders helle LED-Scheinwerfer gibt es nur für die teureren Ausstattungen.

Für Dienstwagennutzer empfiehlt sich Business Elegance: Ein paar schicke Chrom-Akzente und Alufelgen kommen zusammen mit Navi und AGR-Sitzen zum attraktiven Preis. Wer mit seinem neuen Dienstwagen dann in den Urlaub fahren will, sollte aber kein Camper sein: Mehr als 870 Kilogramm darf kein Crossland anhängen. Vielleicht auch als Abgrenzung zum kaum kleineren und ebenfalls neuen Mokka. Der kostet knapp 850 Euro mehr, kann 1,2 Tonnen anhängen und rollt auch ganz elektrisch vor, falls gewünscht. Doch für alle mit pragmatischerem Verhältnis zum Auto und ohne E-Ambitionen tut es dann auch weiterhin der günstigere Crossland. ■

Kombi mit Stil

Der **VW Arteon Shooting Brake** interpretiert das Thema Kombi etwas anders. Doch unter der hübschen Karosserie steckt auch viel Nutzwert.

von Hanno Boblenz

Schöne Kombis heißen Shooting Brake. Behauptete zumindest Mercedes damals, als der CLS auf den Markt kam. Für den Arteon Shooting Brake würde der Spruch allerdings auch passen. Dessen lange, coupéartige Silhouette macht ihn zum Hingucker auf dem Firmenparkplatz. Aber wie viel Kombi steckt drin? Ziemlich viel: Im schrägen Heck verbirgt sich ein 565 Liter großes, flaches Gepäckfach, das sich auf respektable 1.632 Liter erweitern lässt. Damit bunkert er zwar etwas weniger als der mächtige Kofferraum des Passat Variant (639 bis 1.780 Liter). Doch niemand leistet sich einen Arteon als Geschäfts-

wagen, wenn er täglich Kühlschränke transportiert. Denn der Arteon kostet über 6.900 Euro mehr als der Passat, dessen Technik er weitgehend verwendet.

Dafür ist er nicht nur neun Zentimeter länger (4,86 Meter), auch seine Achsen stehen fünf Zentimeter weiter auseinander. Die Fondpassagiere haben also wesentlich mehr Platz. Lässig die Beine übereinanderschlagen, sich chauffieren lassen? Kein Problem und im Shooting Brake mit seinem zwei Zentimeter höheren Dach erst recht nicht.

Viel Chrom, mehr Lichtspielereien, etwa in Form einer LED-Leuchtleiste, die sich quer über die Front-



partie spannt: Mit dem Facelift will VW den Arteon deutlich oberhalb des Passat platzieren und zum Premium-Modell machen. Nette Gimmicks sollen dabei helfen, beispielsweise die in 30 Farben einstellbare Innenraumbeleuchtung, die nun durch feine Löcher in den Zierleisten hindurchscheint. Dazu gibt's neue Stoffe und Leder, offenes Echtholz und farbige Ziernähte. Und wie der ebenfalls gerade aufgefrischte Touareg kann man nun viele Funktionen über kleine Touchpads am Lederlenkrad einstellen.

Innen wirkt er edler als der Passat

Das alles wirkt hochwertiger als im Passat. Nur das als Plexiglasscheibe aus der Armaturentafel hochklappende Head-up-Display (475 Euro) wird dem Anspruch nicht ganz gerecht. Dafür liefert VW nun Navigation, digitale Instrumente, Abstandstempomat und Komfortsitze serienmäßig. Auch 17-Zöller, LED-Licht und das Siebengang-DSG gehören zum Standard.

Bei den Motoren übernimmt die Baureihe die Konzern-Updates, etwa den im Firmenwagen beliebten 2.0 TDI mit 150 oder druckvollen 200 PS. Fahrdynamisch und wirtschaftlich sind beide erste Wahl, denn mit etwas Zurückhaltung lassen sich die von VW versprochenen Verbrauchswerte um die 5,0 Liter ohne Weiteres erreichen. Und dank doppeltem Kat und zweifacher Adblue-Einspritzung sollte sich das Thema Emissionen nun endgültig erledigen. Allerdings wird damit auch der 240 PS starke TDI im Arteon Geschichte.

Für geschäftliche Nutzer steht ein Plug-in Hybride (PHEV) wegen der halbierten Dienstwagensteuer ganz oben auf der Wunschliste. Beim Arteon fallen dafür rund 44.000 Euro an, minus 5.625 Euro Umweltprämie. Das Steckdosenmodell



- 1 Neues Cockpit mit digitalen Instrumenten und größerem Bildschirm.
- 2 Der Arteon hat einen längeren Radstand als der Passat und so mehr Beinfreiheit.
- 3 Trotz des schräg abfallenden Dachs hat der Shooting Brake viel Platz im Heck.

liegt also beim Preis fast auf dem Niveau des Einstiegsdiesels. Die konzernübliche Kombination des e-Hybrid aus 1.4 TSI (150 PS) und E-Motor (115 PS) addiert sich auf 218 PS Systemleistung, mit der man flott, aber nicht ganz so souverän unterwegs ist wie im starken Diesel. Dafür passt der PHEV sein Fahrprofil der gewählten Route an, fährt nur dort elektrisch, wo es Sinn ergibt, und optimiert so den Energiekonsum.

Mit aktiviertem Travel Assist erkennt der Wagen Ortsdurchfahrten und Kurven, bremst und beschleunigt selbstständig. Wer noch die erste Generation solcher Systeme kennt, die das Auto oft auf Schneckengeschwindigkeit drosselten, ist überrascht, wie forsch der VW auf engen Landstraßen manche engen Kehren angeht. Wollen sie das hübsche Heck des Shooting Brake ausgiebiger betrachten, müssen nachfolgende Autos dann kräftig Gas geben. ■

VW Arteon Shooting Brake

	Hubraum	Zyl.	Getriebe	Leistung	Drehmoment	0–100	Vmax	Verbrauch ¹⁾	CO ₂ ¹⁾	Kofferraum	Zuladung	Preis ³⁾	Betriebskosten ⁴⁾	Effizienz
2.0 TDI	1.968 cm ³	4	A/7	110 kW (150 PS)	360 Nm/1.600	9,4 s	216 km/h	4,9 l D	128 g	565–1.632 l	550 kg	38.265 Euro	72,7/47,7 ct/km	A+
2.0 TDI	1.968 cm ³	4	A/7	147 kW (200 PS)	400 Nm/1.750	7,9 s	233 km/h	5,3 l D	139 g	565–1.632 l	550 kg	43.538 Euro	78,8/51,7 ct/km	A
2.0 TSI 4motion	1.984 cm ³	4	A/7	206 kW (280 PS)	350 Nm/1.700	5,5 s	250 km/h	8,4 l S	189 g	565–1.632 l	551 kg	46.643 Euro	90,0/62,1 ct/km	C
	Hubraum	Zyl.	Getriebe	Leistung ¹⁾	Akku	E-Reichweite	0–100	Vmax	AC/DV laden	CO ₂ ²⁾	Kofferraum	Preis ³⁾	Betriebskosten ⁴⁾	Effizienz
e-Hybrid	1.395 cm ³	4	A/6	160 kW (218 PS)	13,0 kWh	57 km	7,8 s	222 km/h	3,6/– kW	25 g	455–1.497 l	39.139 Euro	72,5/48,6 ct/km	A+

Herstellerangaben; ¹⁾ E-Motor: 115 PS; Benziner: 156 PS; ²⁾ WLTP; ³⁾ 5.625 Euro Umweltbonus bereits abgezogen

⁴⁾ Bei 20.000/40.000 km pro Jahr, 60/36 Monate Laufzeit. Berechnet von DEKRA



Strom statt Hybrid

Lange hat es gedauert, aber nun startet mit dem **Lexus UX 300e** das erste E-Auto des Toyota-Konzerns. Das macht viel Spaß, zeigt aber kleine Schwächen.

von Guido Borck

Geht es um Hybride oder die Brennstoffzelle, gilt Toyota als weltbekannter Pionier und kann jahrzehntelange Erfahrung vorweisen. Doch in Sachen E-Auto konnten die Japaner bisher nichts bieten. Jetzt wagt Edeltöchter Lexus den ersten Schritt und präsentiert den UX 300e. Weitere Elektromodelle sollen in den nächsten Jahren folgen.

Als Basis für den Pionier dient der UX, ein 4,50 Meter langer Crossover-SUV, der sich seine Plattform mit dem beliebten Toyota C-HR teilt. Preislich startet der UX 300e bei 39.958 Euro. Zieht man den Umweltbonus von 9.000 Euro ab, kostet er in etwa so viel wie der UX mit Hybridmotor. Unter der Haube des E-Autos

arbeitet ein 204 PS starker Motor mit satten 300 Nm Drehmoment, kombiniert mit den üblichen drei Fahrprogrammen Eco, Normal und Sport.

Ob man Letzteres braucht? Eher nicht, denn wie von E-Autos gewohnt, geht's aus dem Stand weg flott voran. In 7,5 Sekunden fliegt der Crossover auf Tempo 100 und zieht kraftvoll durch. So kräftig, dass man es mit dem Anfahren nicht übertreiben sollte. Ansonsten scharrt der japanische Stromer so heftig mit den Vorderrädern, dass die Traktionskontrolle aktiv werden muss.

Der Lexus ist auf Fahrspaß ausgelegt. Er fährt sich agil, und seine Lenkung folgt präzise dem gewünschten Kurs. Auch der muntere Elektroantrieb und die weit unten im Fahrzeugboden befindlichen Lithium-

Ionen-Akkus begünstigen sein handliches Fahrverhalten. Immerhin wiegt der Japaner leer knapp 1,8 Tonnen.

Laut Werksangabe nimmt sich der Lexus im Schnitt nur genügsame 16,8 kWh aus dem 54,3 kWh großen Akku und soll 315 Kilometer weit kommen. Im Alltag dürften es ein paar Kilometer weniger und 20 kWh sein. Für den kilometerfressenden Außendienst reicht's nicht, aber vielen User-Choosern dürfte es genügen.

Garantie für eine Million Kilometer

Auf alle Batteriekomponenten gibt Lexus zehn Jahre Garantie, zwei mehr als üblich und auf eine Million Kilometer beschränkt. Das ist lobenswert und schafft Vertrauen in die teure E-Technologie. Nur beim Laden klemmt es noch ein bisschen. Mit Wechselstrom ist die Ladeleistung auf 6,6 kW beschränkt. Damit nuckelt der UX knapp über acht Stunden an der AC-Leitung, bis seine Batterien wieder voll sind. Aber wenigstens kann sein Fahrer auch Schnellladesäulen ansteuern. Dann fließt der Strom mit 50 kW, und in 30 Minuten kommt man wieder rund 150 Kilometer weiter.

Beim Anschluss setzt Lexus auf den Chademo-Stecker. Ladekabel für Gleich- und Wechselstrom liefert Lexus mit, an einer Lösung für den europäischen CCS-Standard arbeitet der Hersteller noch. Andererseits hat das japanische System Vorteile, weil es fürs

bidirektionale Laden ausgelegt ist. Damit kann ein Elektroauto als Strompuffer verwendet werden und nicht benötigten Strom ins heimische Netz zurückspeisen.

Innen geht es markentypisch nobel zu. Die Oberflächen und die handgestickten Ziernähte hinterlassen einen hochwertigen Eindruck. Nur im unteren Bereich enttäuscht der Lexus mit harten Kunststoffen. Das auf den Fahrer zugeschnittene Digitalcockpit lässt sich intuitiv bedienen, einzig das Multimedia-system zeigt leichte Schwächen. Es wird über ein kleines Touchpad neben dem Wählhebel gesteuert und führt nicht immer zu einem treffsicheren Ergebnis. Empfehlenswert ist das High-End-Soundsystem von Mark Levinson, womit sich der kleine SUV in einen rollenden Konzertsaal verwandelt.

Fahrer und Beifahrer sitzen getrennt durch eine breite Mittelkonsole bequem. Das Raumgefühl in der vorderen Reihe passt, während es im Fond eher eng zugeht. Auch der Kofferraum fällt mit 367 Litern nicht wirklich üppig aus. Außerdem entsteht nach dem Umklappen der Rücksitzlehnen eine unschöne Stufe. Ausladendes Gepäck wie Regale muss daher meistens draußen bleiben. Aber dazu ist der noble Lexus UX 300e eigentlich auch viel zu schade. Er ist ein exklusiver Stromer, der sich mit seinem expressiven Design vom Mainstream unter den kompakten Premium-SUV abhebt. ■

Lexus UX 300e

Serienausstattung

Leistung	150 kW (204 PS)
Drehmoment	300 Nm
Beschleunigung 0–100 km/h	7,5 s
Höchstgeschwindigkeit	160 km/h
Batteriekapazität	54,3 kWh
Ladeleistung (AC/DC)	6,6/50 kW
Verbrauch (WLTP)	16,8 kWh
Reichweite (WLTP)	315 km
Kofferraum/Zuladung	367–1.486 l/460 kg
Preis	30.958 Euro ¹⁾
Betriebskosten ²⁾	65,3/41,8 ct/km

¹⁾ 9.000 Euro Umweltbonus bereits abgezogen

²⁾ 20.000/40.000 km p. a., 60/36 Monate 



- 1 Digitale Instrumente, feine Materialien und gute Verarbeitung.
- 2 Vorn passen Sitze und Platzverhältnisse, hinten zwickt es etwas.
- 3 An Wechselstrom dauert der Ladevorgang über acht Stunden.
- 4 Schneller geht es an der Chademo-Schnellladesäule mit 50 kW Leistung.
- 5 Von außen unterscheidet sich der Elektro-UX kaum von seinen Hybrid-Geschwistern.





Flotter Feger

Stark, schick, sparsam: Der 100 PS starke **Hyundai i10 N Line** erfreut sportliche Fahrer ebenso wie Flottenmanager.

von Hanno Boblenz

Kleinstwagen im Format eines Hyundai i10 haben als Firmenwagen meist klar definierte Aufgaben: Mitarbeiter von Pflegediensten zu ihren Patienten zu bringen, Pizza oder Päckchen auszuliefern. Spaßfaktor? Unwichtig. Hauptsache günstig und parkplatzfreundlich.

Die beiden letzten Punkte erfüllt der neue Hyundai. Den 3,67 kurzen i10 gibt es als Pure bereits für etwas über 9.200 Euro mit einem soliden Basispaket, das für solche Einsätze völlig genügt und die Budgets nicht ausreizt. Sein Dreizylinder-Saugmotor mit 67 PS sorgt für solide Fahrwerte, vernünftige Fahrhelfer wie der Kollisionswarner für Sicherheit.

Das andere Ende der i10-Modellpalette trägt den Zusatz N Line und kostet 15.790 Euro. Kenner wissen: N steht beim koreanischen Importeur für die sportlichen Versionen. Wobei sich das beim i10 eher auf die Ausstattung und optische Gimmicks wie den Doppelauspuff oder Zierstreifen bezieht. Auch die 16 Zoll großen Aluräder sind hübsch anzusehen und die abgedunkelten Scheiben passen vor allem, wenn man den Wagen mit farbig abgesetz-

tem Dach (420 Euro) bestellt. Auf die Alu-Pedale könnten wir dagegen verzichten. Zusätzlich hat der N Line noch andere Extras an Bord, die es auch schon bei den günstigeren Ausstattungen gibt. Die Ladeschale fürs Smartphone etwa, Klimaautomatik oder die praktische Lehne für den rechten Arm.

Das wichtigste Attribut versteckt sich jedoch unsichtbar unter der Motorhaube: der drehfreudige Einlitemotor, aus dem ein Turbolader 100 PS herauskitzelt. Braucht das jemand? Nein. Macht er Spaß? Und wie. Der fröhlich schnarrende Dreizylinder hängt quicklebendig am Gas, schiebt das leichte Wägelchen schon bei niedrigen Drehzahlen kräftig an. Obwohl das Minicar in knapp über 10 Sekunden auf 100 km/h sprintet, fühlt man sich vollkommen sicher. Das Plus an Leistung bedeutet sogar einen Sicherheitsfaktor. Denn der Wagen hat stets genügend Reserven, um fix



Hyundai i10

1.0 T-GDI N-Line

Hubraum/Zylinder	999 cm ³ /3
Getriebe/Gänge	S/5
Leistung	74 kW (100 PS)
Drehmoment	172 Nm bei 1.500/min
Beschleunigung 0–100 km/h	10,5 s
Höchstgeschwindigkeit	185 km/h
Testverbrauch	5,6–7,0; Ø 6,0 l/s
firmenauto-Normrunde ¹⁾	5,6 l/s
WLTP-Verbrauch/CO ₂	5,3 l/s/123 g
Effizienzklasse	B
Kofferraum/Zuladung	252–1.050 l/371 kg
Preis	15.790 Euro
Betriebskosten ²⁾	46,5/31,6 ct/km

¹⁾ 200 km lang

²⁾ 20.000/40.000 km p. a., 60/36 Monate DEKRA



1 Fünf Gänge genügen. Die Abstimmung stimmt, die Schaltung ist allerdings etwas hakelig.

2 Gut ablesbare Instrumente mit den üblichen Zusatzinfos dazwischen.

3 Rote Zierelemente finden sich beim N Line überall im Innenraum.

4 Hübsche 16 Zoll große Aluräder gibt es serienmäßig.

5 Der 100 PS starke i10 ist agil und es macht Spaß, ihn zu fahren.

einen Lkw auf der Landstraße zu überholen oder bei Tempo 130 souverän auf die linke Spur auszuscheren. Im Gegensatz zu manchen per Turbo aufgepeppten Motörchen bleibt der Hyundai auch bei flotter Fahrt sparsam. Unter sechs Liter auf 100 Kilometer sind die Regel.

Auch längere Strecken legt der N Line für ein Auto dieser Größe sehr ordentlich zurück. Für zwei Personen reicht der Platz vollkommen. Was nicht in den Mini-Kofferraum passt, landet eben auf der Rückbank. Und sollten doch mal zwei Kollegen mitfahren, so lassen sich

auch die noch ganz passabel unterbringen. Nur beim Federungskomfort patzt der N Line: Für unseren Geschmack ist er in Verbindung mit den flachen Reifen etwas zu straff abgestimmt.

Vielfahrer sollten 1.050 Euro in das schnell rechnende Tomtom-Navisystem investieren. Es arbeitet komfortabler als die Smartphone-Lösungen und zeigt Verkehrsdaten in Echtzeit. Pizza- und Pflegedienste können darauf gut verzichten. Dienstwagenberechtigte mit einem Faible für kleine Autos und der Lust am Fahren dagegen werden mit dem i10 N Line bestens bedient. ■

Anzeige

firmenauto
Mobilität & Management

WHO IS WHO
Pkw 2021

Das Nachschlagewerk
für Pkw-Flottenmanager



Adressen und Firmenporträts
von Pkw- und Reifenherstellern,
Dienstleistern und Software-Anbietern

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 / 78498-20 oder

per E-Mail alexander.fischer@etm.de

Auch online!

www.firmenauto.de/whoiswho

Doppelt hält besser

Der **Ford Transit Custom Plug-in Hybride** kombiniert E-Motor und Range-Extender, fährt also immer elektrisch. Das hat aber seinen Preis.

von Thomas Rosenberger

Fürs elektrische Ausliefern setzt Ford beim Transit auf einen Plug-in-Hybride-Antrieb. Allerdings ist der Einliter-Benziner nur dazu da, Strom für den E-Motor zu produzieren. Gespeichert wird der in einer 13,6 kWh großen Batterie. Anders gesagt: Dieser Ford fährt immer elektrisch, der Verbrenner arbeitet quasi im Hintergrund mit. Ansonsten rekuperiert er beim Bremsen und hat diverse Fahrmodi – von elektrisch bis »Batterie laden«. In diesen Punkten unterscheidet sich der Transit wenig von anderen Plug-in Hybriden. Umweltzonen erkennen und dort den Verbrenner abstellen können allerdings wenige andere.

Die versprochene Batteriereichweite von 56 Kilometern bleibt im bergigen Stuttgart graue Theorie, insbesondere an kalten Tagen oder bei Einsatz der Klimaanlage sowie 500 Kilo Zuladung. Mehr als 35 Kilometer haben wir nie geschafft. Trotzdem sind mit einer Batterie- und Benzinfüllung Distanzen um die 500 Kilometer machbar. Die hohe elektrische Reichweite wird aber mit einem deftigen Benzinverbrauch erkaufte, der auf unserer anspruchsvollen, 200 Kilometer langen Testrunde bei 7,93 l/100 km lag. Diese Bilanz verschlechtert sich mit jedem weiteren Kilometer ohne Möglichkeit, zwischenzuladen.



Fotos: Thomas Rosenberger

Ford Transit Custom

1.0 EcoBoost PHEV Limited

Elektromotor plus Range-Extender

Leistung	93 kW (126 PS)
Drehmoment	355 Nm
Batteriekapazität	13,6 kWh
Höchstgeschwindigkeit	120 km/h
firmenauto-Normrunde ¹⁾	7,93 l S + 6 kWh
WLTP-Verbrauch/CO ₂	2,7 l S/60 g
Laderaum/Zuladung	6,0 m³/1.100 kg
Preis ²⁾	47.170 Euro
Betriebskosten³⁾	87,3/57,8 ct/km

Motor erfüllt Euro 6d-Temp Evap-ISC;

¹⁾ 200 km lang. ²⁾ 5.625 Euro Umweltbonus bereits abgezogen

³⁾ 15.000/20.000/40.000 km p. a., 96/60/36 Monate 

Wird wenig Leistung gefordert, arbeitet der kleine Benzinmotor fast lautlos. Gibt der Fahrer aber kräftig Gas, versetzt das den Range-Extender in helle Aufregung. Er dreht hoch und sirrt vernehmlich. Davon abgesehen verläuft die Leistungsabgabe harmonisch und beschleunigt den Transporter bis etwa 40 km/h vehement. Darüber hinaus fehlt der Schmackes, was spätestens auf dem Beschleunigungsstreifen der Autobahn unangenehm wird. Zudem ist das Fahrzeug bei 120 km/h abgeregelt. Die schafft der beladene Transit aber sowieso nur mit sehr viel Anlauf.

Trotz Umweltprämie kostet der PHEV 12.000 Euro mehr als der Diesel

Keine Einschränkungen gibt es bei Ladevolumen und Nutzlast. Die Akkus sitzen unterm Boden, sodass wie beim Diesel sechs Kubikmeter und bis zu 1.100 Kilo schwere Ladung reinpasst. Gut gemacht sind die dicken, gut zugänglichen Zurrbügel sowie die Türarretierungen für 90- und 180-Grad-Öffnungswinkel.

Und wer soll das gute Stück kaufen? Handwerker oder Lieferdienste, die vorwiegend im Innenstadtbereich unterwegs sind. Wahrscheinlich aber erst, wenn es restriktive Zero-Emission-Zonen gibt. Schuld ist der knackige Aufpreis. Der Plug-in Hybride mit kurzem Radstand und niedrigem Dach kostet mindestens 47.995 Euro und damit rund 3.000 Euro mehr als der rein elektrische Mercedes Vito. Nach Abzug der Umweltprämie (5.625 Euro für



1



2



3



4

- 1 Alles im Griff: Multifunktionslenkrad mit gut platzierten Tasten für die wichtigsten Funktionen.
- 2 Die Menüführung des Infotainment- und Bediensystems überzeugt nicht.
- 3 Den Transit Custom gibt's in zwei Längen. Als Plug-in Hybride allerdings nur kurz.
- 4 Anschluss für den Typ-2-Stecker vorne links unter dem Scheinwerfer.

den Ford, 7.500 Euro für den Mercedes) steigt die Differenz auf fast 5.000 Euro. Und auch im Vergleich zum 130-PS-Diesel mit Automatik ist der PHEV richtig teuer: 12.000 Euro beträgt der Elektroaufschlag.

Macht man nun über den Daumen gepeilt eine Betriebskostenrechnung auf, so begnügt sich der Diesel mit rund 9,0 l/100 km (8,15 Euro netto), während der Hybride in etwa auf 9 Euro Kraftstoffkosten plus Strom kommt. Im Jahr spart der E-Mobilist zwar die Steuer, dennoch gehört bei der noch verbleibenden Preisdifferenz ein gehöriges Maß an Umweltbewusstsein dazu, um hier zuzuschlagen – oder eben ein Geschäftsmodell, das den Einsatz eines zumindest lokal emissionsfreien Fahrzeugs vorschreibt. Sonst bleibt der Transit Custom PHEV ein zwar sehr praxistaugliches Fahrzeug, für das sich aber vorerst kein Business-Case findet. ■



Stadt. Land. Schluss?

Als Elektro-Kleinwagen sind **BMW i3** und **Peugeot e-208** für Stadt- und Kurzstrecken prädestiniert. Dabei eignen sie sich mit einiger Planung auch für längere Dienstfahrten.

von Immanuel Schneeberger

Schon vor neun Jahren war das Konzept des BMW i3 fertig, seit sieben Jahren rollt der Carbon-Kleinwagen von Grund auf als E-Auto konzipiert über die Straßen. Seitdem hat sich eine Menge getan. Peugeot geht heute einen anderen Weg, nimmt den Benziner raus und schraubt einen 50-kWh-Akku in den schicken 208. Um da mitzuhalten, hat BMW dem i3 letztes Jahr zum wiederholten Mal einen größeren Akku spendiert, 42,2 kWh passen nun rein.

Also ab auf Verbrauchsfahrt! Das Fahrpedal nach unten, gehen beide flott voran. Selbst der schwächere Peugeot scharrt mit den Vorderädern. Er rekuert erst sanft. Jetzt den Wählhebel auf B, dann bremst es stärker. Für die letzten Meter vor dem Stoppschild muss dann

doch das Bremspedal her. Der BMW macht all das mit nur einem Pedal, ohne weitere Einstellungen. Hört sich gewöhnungsbedürftig an, aber bald hat man den Dreh raus. Das Navi sagt an, ab wann man rollen lassen kann, der Peugeot-Pilot muss das selbst im Gefühl haben. Auf die Ohren gibt es übrigens bei beiden nur wenig. Wind- und Reifengeräusche halten sich zurück, der Antrieb ebenso.

Voraus fährt besser der BMW, denn sein kamerabasierter Abstandshalter steigt bei schlechter Sicht schneller aus. Das Radar des Peugeot bremst auch nachts für Fußgänger und überwacht den toten Winkel. Sieben Jahre Entwicklung lassen grüßen. In den Kurven ist davon wenig zu spüren: Die direkte Lenkung des BMW gefällt, nur bei hohen Geschwindigkeiten quietschen die Reifen. Der e-208 mit seinen kleineren Rädern kommt da gut mit, ist aber insgesamt eher komfortabel abgestimmt. Auf langen Wel- ➤



Foto: Thomas Küppers (1), Immanuel Schneeberger (19)

Alltagstauglichkeit

Unter der vorderen Haube hat der BMW Platz für eine Tasche samt Ladekabel (1). Die muss man beim e-208 hinten verstauen. Auf den Rücksitzen sitzen hier wie dort zwei Personen gut. Die dünnen Lehnen des i3 sparen Gewicht (2), der Peugeot hat hinten einen Notsitz für einen dritten Fahrgast (4). Auch für Kleinkram und Flaschen ist der Peugeot besser gerüstet. In die Türen des BMW passen höchstens 0,5-Liter-Flaschen. Die gegenläufig öffnenden Türen des BMW (5) sehen außergewöhnlich aus, sind aber umständlich, da erst die vordere Tür geöffnet werden muss. Dank Heckantrieb ist der kleine BMW unschlagbar handlich, der Peugeot mit Vorderradantrieb braucht über einen Meter mehr Wendekreis. Außerdem ist seine Karosserie deutlich unübersichtlicher. Im e-208 sitzt man tiefer, was Geschmacksache ist. Im Gepäckraum unterscheiden sich die Kleinwagen kaum: Beide packen gut 260 Liter, bei umgeklappten Sitzen lädt der BMW dank seiner Höhe sperrigeres Gepäck besser.





Reichweite und Laden

Trotz kleinerem Akku hält der BMW gut mit. Trotzdem sind 270 Kilometer das Maximum, auf der Autobahn sollte spätestens alle 200 Kilometer ein Lader stehen. Ob kalte Temperaturen oder Autobahn: Der e-208 lässt sich davon stärker beeindrucken als der BMW, muss früher an die Steckdose. Der BMW bezieht die Navi-Route in die Reichweitenanzeige ein, auf seine Ansage kann man sich verlassen; die Anzeige im Peugeot ist unzuverlässig, springt ständig hin und her. Beide laden Wechselstrom mit maximal 11 kW. BMW liefert das passende Kabel mit, Peugeot lässt serienmäßig nur an der Steckdose laden (dauert knapp 28 Stunden), das lieferbare Typ-2-Kabel kann nur 3,6 kW ab. Mehr gibt's nur im Zubehör oder mit Wallbox. An Schnellladesäulen sollte der Peugeot mit 100 kW Ladeleistung schneller sein. Aber er regelt den Strom sehr früh runter, reduziert schon bei halb vollem Akku auf halbe Leistung. Der BMW lädt nur mit 50 kW, hält das aber durch, bis der Akku fast voll ist. Auf langen Strecken steht man also mit beiden etwa 40 Minuten, bis Strom für weitere 200 Kilometer im Akku ist.

Ausstattung



Beide Autos haben serienmäßig eine Wärmepumpe, die die E-Heizung entlastet und etwas mehr Reichweite bei Kälte bringt. Der BMW strahlt serienmäßig aus LEDs, adaptives Fernlicht (1) kostet 546 Euro Aufpreis, während der Lichtassistent des Peugeot nur auf- und abblendet. Multifunktion fürs Lenkrad (2) gibt's mit Business-Paket samt Navi (740 Euro), beides hat die GT-Version des e-208 (3.613 Euro) serienmäßig, ebenso hübsche Ziernähte (3) und Rückleuchten (4). Mehrere Fahrmodi haben

beide Autos, der Eco-Modus verringert die Leistung von Heizung und Klimaanlage und verlängert die Reichweite. Während der BMW auf 19-Zoll-Rädern vorfährt (5), gibt sich der Peugeot mit 16 Zoll zufrieden (7) – im Sommer fährt der GT ab Werk immerhin mit 17-Zöllern. Ausgewogenen Klang bietet das 670 Euro teure Soundsystem (6) im BMW, kann sich aber gegen die Serien-Lautsprecher des Peugeot kaum hörbar absetzen. Der Peugeot hat modernere Assistenzsysteme, koppelt die aber an Pakete.



Technische Daten und Betriebskosten

BMW i3

Serienausstattung



	Motorleistung	125 kW (170 PS)
	Drehmoment	250 Nm
	Kraftübertragung	Hinterradantrieb
	Batteriekapazität	42,2 kWh
	Ladeleistung AC/DC	11/50 kW

	Länge/Breite/Höhe	4.011/1.775/1.577 mm
	Radstand	2.570 mm
	Kofferraum	260–1.100 l
	Leergewicht inkl. Fahrer/Zuladung	1.345/365 kg
	Anhängelast gebremst/ungebremst	–/– kg
	Testwagenreifen	155/70 R 19 88Q/
		Bridgestone Blizzak LM-500

	0–80/–100/–130 km/h¹⁾	5,3/7,6/13,8 s
	60–100 km/h¹⁾	3,8 s
	80–120 km/h¹⁾	5,9 s
	Höchstgeschwindigkeit	150 km/h
	Bremsweg kalt aus 100/130 km/h¹⁾	36,3/61,6 m
	Wendekreis rechts/links¹⁾	9,7/9,7 m
	Verbrauch firmenauto-Normrunde (200 km)²⁾	17,4 kWh
	Testverbrauch²⁾	14,1–21,3; Ø 17,8 kWh
	Normverbrauch (WLTP)	15,4 kWh
	Reichweite Normrunde/WLTP	230/305 km

	Grundpreis	23.773 Euro ³⁾
	Teuerung	3.786/2.204
	Gebundenes Kapital	18.205/18.717

Festkosten in Euro/Jahr	
Kapitalverzinsung	1.529/1.572
Abschreibung	3.072/4.383
Steuer	0
Haftpflicht (HP 14, R7)⁴⁾	758
Vollkasko (VK 16/TK 16, R4)⁴⁾	646
Unterstellung/Garage	579
Festkosten pro Jahr	6.584/7.938
Festkosten in ct/km	32,9/19,9

Variable Kosten in ct/km	
Strom	5,7
Reifen	1,7
Wartung und Reparatur	7,8/4,4
Summe variable Kosten	15,2/11,8
Gesamtkosten⁵⁾	48,1/31,6 ct/km

¹⁾ Messwerte von »auto motor und sport«; ²⁾ inklusive der Ladeverluste; ³⁾ 9.000 Euro Bonus abgezogen; ⁴⁾ 70 Prozent mit 500 Euro SB einschließlich Teilkasko mit 150 Euro SB; ⁵⁾ bei 20.000/40.000 km/Jahr und 60/36 Monaten Nutzung. Berechnet von DEKRA

Fazit: Oldie, but Goldie – auch nach sieben Jahren überzeugt das durchdachte Konzept des geräumigen, sparsamen BMW i3. Sein Infotainment ist auf der Höhe der Zeit, die Assistenzsysteme leider nicht mehr. Er eignet sich für alle, die das Design mögen und einen künftigen Klassiker fahren wollen.

Peugeot e-208

GT Pack



	Motorleistung	100 kW (136 PS)
	Drehmoment	260 Nm
	Kraftübertragung	Vorderradantrieb
	Batteriekapazität	50,0 kWh
	Lademöglichkeit AC/DC	11/100 kW

	Länge/Breite/Höhe	4.055/1.745/1.430 mm
	Radstand	2.540 mm
	Kofferraum	265–960 l
	Leergewicht inkl. Fahrer/Zuladung	1.530/380 kg
	Anhängelast gebremst/ungebremst	–/– kg
	Testwagenreifen	195/55 R 16 87H/
		Bridgestone Blizzak LM-005

	0–80/–100/–130 km/h¹⁾	5,8/8,6/14,8 s
	60–100 km/h¹⁾	4,9 s
	80–120 km/h¹⁾	6,7 s
	Höchstgeschwindigkeit	150 km/h
	Bremsweg kalt aus 100/130 km/h¹⁾	35,0/61,7 m
	Wendekreis rechts/links¹⁾	10,8/10,7 m
	Verbrauch firmenauto-Normrunde (200 km)²⁾	20,4 kWh
	Testverbrauch²⁾	19,3–25,0; Ø 21,4 kWh
	Normverbrauch (WLTP)	17,6 kWh
	Reichweite Normrunde/WLTP	275/340 km

	Grundpreis	21.042 Euro ³⁾
	Teuerung	3.351/1.951
	Gebundenes Kapital	15.334/15.857

Festkosten in Euro/Jahr	
Kapitalverzinsung	1.288/1.332
Abschreibung	3.014/4.351
Steuer	0
Haftpflicht (HP 14, R7)⁴⁾	758
Vollkasko (VK 20/TK 15, R4)⁴⁾	871
Unterstellung/Garage	579
Festkosten pro Jahr	6.510/7.891
Festkosten in ct/km	32,6/19,7

Variable Kosten in ct/km	
Strom	6,6
Reifen	2,2
Wartung und Reparatur	7,8/4,4
Summe variable Kosten	16,6/13,2
Gesamtkosten⁵⁾	49,1/32,9 ct/km

Fazit: Der Elektromotor passt hervorragend zum schicken Peugeot. Spritziger Antrieb und der solide verarbeitete Innenraum machen den e-208 zur guten Wahl. Der Antrieb gönnt sich aber zu viel Strom, ein paar Details verdienen noch etwas Feinschliff – etwa in Sachen Laden und Bedienung.

len tut sich das Fahrwerk mit den 200 Kilo Mehrgewicht gegenüber dem BMW schwer, die Hinterachse schwingt nach. Der Bayer rumpelt derweil über den Bordstein zum Parkplatz, war unterwegs bei höherem Tempo aber nicht zu hart.

Zeit für einen Infotainment-Check: Dreh-Drück-Steller im BMW trifft Touchscreen im Peugeot. Beide Menüführungen sind logisch, allerdings ist die Sprachbedienung des Franzosen deutlich begriffsstutziger. Immerhin integriert er Android- und Apple-Smartphones gleichermaßen, der BMW mag nur kalifornisches Kernobst. Der Fernzugriff per App klappt bei beiden Probanden. Via Smartphone verriegeln die Türen, der Ladestatus ist einsehbar, und beide heizen aus der Ferne schon mal ein. Einen Punkt macht der BMW bei der Routenplanung: Zwar zeigen beide Ladesäulen samt ihrer Belegung an, aber nur der i3 berücksichtigt die aktuelle Strecke auch in der Berechnung der Restreichweite.

Inzwischen rollen wir wieder an die Ladesäule im Ziel. 70 Kilometer Restreichweite verheißen die Bordcomputer nach 200 Kilometern. Beide zapfen hier mit 11 kW Wechselstrom, nach gut vier Stunden rechnen wir den Verbrauch aus. Der BMW zog für 100 Kilometer 17,4 kWh, der Peugeot verlangte nach 20,4 kWh. Auch auf der Langstrecke bringt der größere Akku des Peugeots also keinen Vorteil. Warum, erklären wir im Kasten links.

Bleibt der Blick auf die Kosten. Seinen höheren Listenpreis und die schlechtere Serienausstattung kann der BMW durch höhere Rabatte ausgleichen, in den Betriebskosten sind die Unterschiede marginal. Die Entscheidung für den einen oder anderen bleibt also vielmehr eine Geschmacksfrage: Der BMW hat sich vom Konzeptauto zum ausgereiften Alltagswagen entwickelt, der Peugeot hat im Elektromotor seinen spaßigsten Antrieb gefunden, könnte aber hier und da noch etwas Feinschliff vertragen. ■



Dauerbrenner

Als meistverkauftes kompaktes Importmodell hat der neue **Skoda Octavia Combi** einen Ruf zu verteidigen. Die Kaufberatung klärt, was er kann und welche Ausstattungen sich lohnen.

von Hanno Boblenz



1



2



3

Fotos: Thomas Küppers (16)

- 1 Einstand nach Maß: Der neue Octavia federt besser und fährt agiler als der Vorgänger.
- 2 Modernes, einfach bedienbares Lenkrad mit zwei Speichen.
- 3 Die meisten Käufer greifen zum Kombi mit seinem riesigen Kofferraum.

Wenn es eine Konstante im Programm von Skoda gibt, dann heißt sie Octavia. Das Kompaktmodell ist ein Dauerbrenner, besonders als Geschäftswagen. 2019, im letzten Jahr bevor der Neue auf den Markt kam, verkauften die Tschechen in Deutschland immer noch über 55.000 Stück des Auslaufmodells. Das macht den Octavia zum erfolgreichsten Importmodell der Golf-Klasse. Immer ein gutes Stück günstiger als ein VW, aber mit fast identischer Technik und auf ähnlich hohem Qualitätsniveau.

Das kommt an bei den Kunden. Dabei ist die Konkurrenz gerade in diesem Segment groß: Fiat Tipo, Ford Focus, Opel Astra, Renault Mégane und viele mehr buhlen um Käufer, die kompakte Fünftürer mit vernünftigen Platzverhältnissen oder alltags-taugliche Kombis fahren wollen. Beim Octavia ist die Kombiquote besonders hoch, was an seinem besonders großzügigen Raumangebot liegt. Die im März 2020 in vierter Generation aufgelegte Modellreihe packt satte 1.700 Liter Gepäck, mehr als alle anderen in dieser Fahrzeugklasse.

Wie VW Golf, Audi A3 oder Seat Leon nutzt auch der Octavia die neueste Version des sogenannten modularen Querbaukastens des VW-Konzerns. Sie ermöglicht den Einsatz unterschiedlicher Antriebe, von Diesel über Erdgas bis zum Plug-in-Motor. Dazu können die Tschechen auf die ganze Bandbreite der aktuellen Assistenzsysteme zurückgreifen. Bei der Sicherheit lassen die Tschechen jedenfalls nichts anbrennen: Per Frontradar erkennt und bremst der Wagen für Fußgänger und Radfahrer, und der Ausweichassistent greift notfalls sogar aktiv in die Lenkung ein. Auch taghelle Voll-LED-Scheinwerfer mit Matrix-Technik werden jetzt geboten, ebenso digitale Instrumente sowie ein Head-up-Display.

Und natürlich fährt der Octavia mit dem aktuellen, auf Sprache und Touchscreen basierenden Bedienkonzept vor, das VW Ende 2020 als erste Marke eingeführt hat. Glücklicherweise in einer >

Die Konkurrenten

Skoda Octavia Combi, Verkaufsstart 03/2020, Preis ab 18.731 Euro



Fiat Tipo Kombi
Verkaufsstart 09/2016
Preis ab 14.697 Euro



Ford Focus Turnier
Verkaufsstart 09/2018
Preis ab 18.739 Euro



Opel Astra Sport Tourer
Start 11/2015, Facelift 08/2019
Preis ab 17.932 Euro

Varianten und Motoren

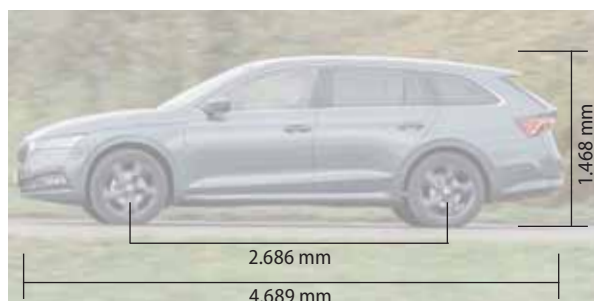
Diesel, Benzin, Erdgas, Strom – was darf's sein? Skoda spielt die ganze Bandbreite und hält erfreulicherweise auch am Erdgasantrieb fest. Was CO₂-Emissionen und Kosten angeht, fährt man mit CNG ganz vorne. Außerdem genügen 130 PS, um mit dem 1.4 TGI flott vorwärts zu kommen. Unsere zweite Empfehlung gilt dem 115 PS starken und mit präziser Sechsgangschaltung gelieferten Diesel. Im Vergleich zum Vorgänger mit nur 1,6 Liter Hubraum ist der 2.0 TDI antrittsstärker und zieht kräftiger durch. Auch der Alltagsverbrauch von rund fünf Litern spricht für ihn. Die 150 und 200 PS starken Versionen des Diesel empfehlen sich für Vielfahrer oder User-Chooser. Auch sie sind sehr sparsam. Der 150-PS-Kombi beispielsweise verbrauchte auf der firmenauto-Normrunde nur 5,1 l/100 km (2.0 TDI 115 PS: 4,5 l).

Die Benziner starten mit dem 110 PS starken 1.0 TSI. Der Dreizylinder wird in zwei Versionen angeboten: konventionell als Handschalter sowie als Mildhybride mit bis zu 50 Nm E-Unterstützung. Dank DSG-Automatik kann er mit komplett abgeschaltetem Motor segeln. Allerdings startet er als »Ambition« und kostet deshalb samt DSG 4.700 Euro mehr als der Einstiegsmotor. Die Plug-in Hybriden mit 204 oder 245 PS sind zwar wegen der reduzierten Dienstwagensteuer für Fahrer von Firmenwagen verlockend, rechnen sich aber nur, wenn ihre Akkus oft geladen werden.

Skoda Octavia Combi 2.0 TDI Active

Hubraum/Zylinder	1.968 cm ³ /4	Getriebe/Gänge	S/6
Motorleistung	85 kW (115 PS)	Drehmoment	300 Nm bei 1.500/min
0–100 km/h	10,4 s	Höchstgeschwindigkeit	205 km/h
Bremsweg kalt		Wendekreis rechts/links	11,3/11,1 m ¹⁾
aus 100/130 km/h	35,9/59,3 m ¹⁾	Leergewicht/Zuladung	1.445/505 kg
WLTP-Verbrauch/CO₂	4,7 l D/124 g	Effizienzklasse	A+
firmenauto-Normrunde²⁾	4,5 l D	Testverbrauch	4,5–5,7; Ø 5,2 l D

¹⁾ Messwerte von »auto motor und sport«; ²⁾ 200 km lang



Skoda Octavia Combi

	Hubraum	Zyl.	Getriebe	Leistung	Drehmoment	0–100	Vmax	Verbrauch ¹⁾	CO ₂ ¹⁾	Kofferraum	Zuladung	Preis	Betriebskosten ⁴⁾	Effizienz
2.0 TDI	1.968 cm ³	4	S/6	85 kW (115 PS)	300 Nm/1.500	10,4 s	205 km/h	4,5 l D	114 g	640–1.700 l	505 kg	21.857 Euro	51,3/33,4 ct/km	A+
2.0 TDI	1.968 cm ³	4	A/7	110 kW (150 PS)	360 Nm/1.700	8,8 s	222 km/h	4,7 l D	122 g	640–1.700 l	503 kg	27.209 Euro	57,9/37,6 ct/km	A+
2.0 TDI	1.968 cm ³	4	A/7	147 kW (200 PS)	400 Nm/1.750	7,4 s	145 km/h	5,0 l D	132 g	640–1.700 l	514 kg	34.386 Euro	66,5/43,5 ct/km	A
1.0 TSI	999 cm ³	3	S/6	81 kW (110 PS)	200 Nm/2.000	10,9 s	202 km/h	5,2 l S	118 g	640–1.700 l	524 kg	18.731 Euro	49,4/33,0 ct/km	A
1.0 TSI e-Tec	999 cm ³	3	A/7	81 kW (110 PS)	200 Nm/2.000	10,6 s	201 km/h	5,2 l S	118 g	640–1.700 l	507 kg	23.496 Euro	65,1/36,6 ct/km	A+
1.5 TGI G-Tec	1.498 cm ³	4	A/7	96 kW (130 PS)	200 Nm/1.400	9,6 s	212 km/h	3,9 kg CNG	105 g	495–1.431 l	458 kg	26.689 Euro	53,6/34,7 ct/km	A+
1.5 TSI	1.498 cm ³	4	S/6	110 kW (150 PS)	250 Nm/1.500	8,3 s	224 km/h	5,7 l S	129 g	640–1.700 l	520 kg	23.579 Euro	54,9/37,0 ct/km	A
2.0 TSI	1.984 cm ³	4	A/7	180 kW (245 PS)	370 Nm/1.600	6,7 s	250 km/h	6,9 l S	156 g	640–1.700 l	508 kg	33.815 Euro	69,9/47,1 ct/km	C

	Hubraum	Zyl.	Getriebe	Leistung ²⁾	Akku	E-Reichweite	0–100	Vmax	Laden AC/DC	CO ₂ ¹⁾	Kofferraum	Preis ³⁾	Betriebskosten ⁴⁾	Effizienz
1.4 TSI iV	1.395 cm ³	4	A/6	150 kW (204 PS)	13,0 kWh	69 km	7,8 s	220 km/h	3,6/– kW	24 g	490–1.555 l	26.266 Euro	59,3/38,5 ct/km	A+
1.4 TSI iV	1.395 cm ³	4	A/6	180 kW (245 PS)	13,0 kWh	56 km	7,3 s	225 km/h	3,6/– kW	27 g	490–1.555 l	30.275 Euro	64,1/41,8 ct/km	A+

Herstellerangaben; ¹⁾ WLTP; ²⁾ E-Motor: 115 PS; Benziner: 150 PS; ³⁾ 6.750 Euro Umweltbonus bereits abgezogen

⁴⁾ Bei 20.000/40.000 km pro Jahr, 60/36 Monate Laufzeit. Berechnet von **DEKRA**



Die sportlichen Versionen des Octavia tragen traditionell den Namen RS. Künftig gibt's nicht nur Diesel und Benzin, sondern auch einen 245 PS starken Plug-in Hybriden. Obwohl das Foto anderes suggeriert: Der 13 kWh große Akku lädt nur mit maximal 3,6 kW.





- 1** Der variable Boden kostet 200 Euro und gleicht die Ladekante aus.
- 2** Ab Ambition gibt's Taschen hinter den Lehnen.
- 3** Praktisch: Schirm in der Fahrertür.
- 4** Ladung lässt sich über ein Stangensystem sichern.

zugänglicheren Form, sodass der Skoda weniger polarisiert als das fast völlig auf Knöpfe verzichtende Golf-Cockpit. Die in einer Leiste zusammengefassten Schalter für die wichtigsten Funktionen erleichtern Neulingen den Umgang mit dem Auto deutlich.

Optisch und im Fahrkomfort machte die neue Modellreihe einen riesigen Sprung nach vorne. Selbst ohne den Chromzierrat und die stoffbezogene Arma-

turentafel der teureren Ausstattungen wirkt der Wagen eleganter und ausdrucksstärker als die eher nutzwertorientierten Vorgängermodelle. Nette Gimmicks wie Schirmhalter in der Tür oder Haken für Tüten im Kofferraum baut Skoda aber weiterhin ein. Adaptive Dämpfer erhöhen den Federungskomfort, und über die Drei-Zonen-Klimaautomatik können die hinten auf der beheizbaren Bank Sitzenden sich ihre eigene Temperatur einstellen. So schafft der Octavia Combi IV den Spagat zwischen reinem Funktionsfahrzeug und schickem Alltagsauto für den User-Chooser. Gut vernetzt sind alle Modelle, sodass angemeldete Fahrer sämtliche Onlinedienste von Skoda Connect nutzen können.

Die Preise für die 4,68 Meter lange Limousine starten bei knapp über 18.000 Euro, der gleich lange Kombi kostet 560 Euro mehr. Dafür gibt es einen 110 PS starken Dreizylindermotor mit nur einem Liter Hubraum, der allerdings eher den Einstiegspreis drücken und als Lockvogel dienen soll.

Das Gros der Firmenwagen fährt mit dem durchzugsstarken 2.0 TDI vor, den es zu Preisen ab 21.300 Euro mit mehr Ausstattung und gleich in drei Leistungsstärken bis 200 PS gibt. Vor allem die 115 PS starke Einstiegsversion überrascht, hat sie doch gar nichts mehr vom turbolochgeplagten Vorgänger 1.6 TDI. Budgetbewusste Vielfahrer finden hier einen ausgewogenen und laufruhigen Motor, der selbst bei flotter Fahrt selten über sechs Liter braucht. Seine 115 PS genügen im Alltag völlig. Selbst ein voll geladener Kofferraum oder die volle Besetzung mit fünf Passagieren überfordern ihn nicht. Und wie alle Motoren wurde auch er zum Modellwechsel auf den neuesten Stand gebracht und für Euro 6d optimiert. >

Multimedia

Drücken, drehen, klicken war gestern, im Octavia wird wie in allen VW-Konzern-Modellen »getatscht«. Glücklicherweise bleiben unter dem Touchscreen aber noch ein paar Tasten, etwa fürs Fahrprofil oder die Klimaregelung. Sonst wird alles über den Bildschirm oder per Sprache gesteuert – mehr oder weniger gut. Die Spracheingabe für Fahrzeugfunktionen klappt längst nicht so gut wie bei Mercedes oder BMW. Gesprochene Ziele aber versteht das System zuverlässig. Im Übrigen klappt die Vernetzung: Der Wagen ist ständig per eSIM online, verbindet Smartphones oder Tablets der Mitfahrer per WLAN ebenso schnell wie per Bluetooth. Fernzugriff auf Fahrzeugdaten per App gibt es ein Jahr, Online-Verkehrsinfos und Updates fürs Navi drei Jahre lang kostenlos. Die 2.155 Euro für das Navi kann man sich aber sparen, denn über das serienmäßige Smart Link lassen sich Apple Car Play oder Android Auto sogar ohne Kabel nutzen – kostenlos und ebenfalls mit Echtzeitdaten.



Digital-Cockpit mit unterschiedlichen Anzeigen, Lautstärkeeinstellung per Slider.

Ausstattung

Die drei Ausstattungsvarianten Active, Ambition und Style bauen aufeinander auf und lassen sich durch etliche Zusatzpakete erweitern. Allerdings werden viele Extras zu mehr oder weniger sinnvollen Paketen zusammengeschürt. Wer beispielsweise nur ein Navi will, muss satte 2.234 Euro bezahlen. Dafür bekommt er zusätzlich Head-up-Display, Handy-Ladeschale, schlüsselloser Zugang und Gepäcknetz. Bereits das Einstiegsmodell **Active** (1.0 TSI, 2.0 TDI 115 PS) bietet eine vernünftige Ausstattung. Das gute Sicherheitspaket (LED-Scheinwerfer, Spurhalter, Frontradar mit Notbremsfunktion) sowie Komfortextras wie

elektrische Fensterheber, eine Klimaanlage und DAB-Radio plus USB-C-Anschlüsse genügen für ein Funktionsfahrzeug völlig.

Ambition (2.630 Euro Aufpreis, Serie bei 1.0 e-TSI, 1.5 TSI/TGI sowie 2.0 TDI 150 PS) bringt Nettigkeiten wie die Zwei-Zonen-Klimaautomatik, Parksensoren, Aluräder, Smart Link für die Einbindung von Smartphones sowie das praktische Multifunktions-Lederlenkrad. Noch ein paar Extras dazu bestellt, fertig ist der perfekte Firmenwagen für jedermann. Der **Style** (plus 2.008 Euro) bietet dann die Kür: 17 Zoll große Aluräder, beheizbare Vordersitze, schlüsselloser Zugang,

Parksensoren vorne, Fahrprofilauswahl und die in diversen Farben einstellbare Innenraumbeleuchtung sind nette Extras, an die man sich schnell gewöhnt. Auch die praktische Ladeschale fürs Handy, die es einzeln ebenso wenig gibt wie die digitalen Instrumente. Den sportlichen, dezent verspoilerten **RS** mit seinen 200 beziehungsweise 245 PS starken Motoren könnte man durchaus als eigenes Modell betrachten, zumal es für ihn eine separate Preisliste gibt. Matrix-LED-Licht, adaptives Fahrwerk, Sitz- und Lenkradheizung und vieles mehr: Seine Ausstattung lässt wenige Wünsche offen.

Sonderausstattung (Auszug):

Panoramadach	832 Euro
schlüsselloser Zugang	428 Euro ¹⁾
Navigation	2.234 Euro ¹⁾
Verkehrszeichenerk.	159 Euro
Ergonomiesitze	495 Euro
Leder-Stoff-Sitze	655 Euro
el. Heckklappe	428 Euro
Rückfahrkamera	453 Euro
Trennnetz	150 Euro
variabler Ladeboden	200 Euro
Standheizung	915 Euro
Metalliclackierung	831 Euro

Preise Combi 2.0 TDI (115 PS)

Active	18.731 Euro
Ambition	21.310 Euro
Style	23.319 Euro
RS	–

- 1 Die Bedienung am Lenkrad klappt gut, auch dank der griffgünstigen Drehräder.
- 2 Apple Car Play funktioniert ohne Kabel.
- 3 Auf Wunsch montiert Skoda bis zu 18 Zoll große Räder.
- 4 Im Zubehörkatalog gibt es für hinten Komfortkopfstützen ...
- 5 ... und Handy-Halterungen.
- 6 In die Türtaschen passen auch große Flaschen.
- 7 Sinnvoll, vor allem wenn oft Kinder mitfahren: Rollos an den hinteren Fenstern.
- 8 Die elektrisch verstellbaren Ergo-Sitze sind zwar bequem, dürften den Körper aber seitlich etwas mehr stützen.



Betriebskosten

Skoda Octavia Combi

2.0 TDI Active



Antrieb 1.968 cm³; 4 Zylinder;
Sechsgangschaltung, Frontantrieb
Leistung 115 PS; Drehmoment: 300 Nm;
0–100 km/h: 10,4 s; Vmax: 205 km/h
WLTP-Verbrauch 4,5 l D; 114 g CO₂
Karosserie L/B/H: 4.689/1.829/1.468 mm
Kofferraum 640–1.700 l; Zuladung: 505 kg

Grundpreis 21.857 Euro
Teuerung 3.481/2.026
Gebundenes Kapital 16.781/16.975

Festkosten in Euro/Jahr

Kapitalverzinsung 1.410/1.426
Abschreibung 2.813/4.210
Steuer 228
Haftplicht (HP 15, R7)¹⁾ 801
Vollkasko (VK 19/TK 18, R4)¹⁾ 807
Unterstellung/Garage 579
Festkosten pro Jahr 6.638/8.050
Festkosten in ct/km 33,2/20,2

Variable Kosten in ct/km

Kraftstoff 4,8
Reifen 2,1
Wartung und Reparatur 11,2/6,3
Summe variable Kosten 18,1/13,2
Gesamtkosten²⁾ 51,3/33,4 ct/km

Fiat Tipo Kombi

1.6 Multijet Mirror



Antrieb 1.598 cm³; 4 Zylinder;
Sechsgangschaltung, Frontantrieb
Leistung 120 PS; Drehmoment: 320 Nm;
0–100 km/h: 10,3 s; Vmax: 200 km/h
WLTP-Verbrauch 5,2 l D; 138 g CO₂
Karosserie L/B/H: 4.571/1.792/1.512 mm
Kofferraum 550–1.650 l; Zuladung: 475 kg

Grundpreis 18.395 Euro
Teuerung 2.929/1.705
Gebundenes Kapital 14.007/14.333

Festkosten in Euro/Jahr

Kapitalverzinsung 1.177/1.204
Abschreibung 2.428/3.557
Steuer 238
Haftplicht (HP 20, R7)¹⁾ 1.033
Vollkasko (VK 21/TK 18, R4)¹⁾ 934
Unterstellung/Garage 579
Festkosten pro Jahr 6.389/7.545
Festkosten in ct/km 31,9/18,9

Variable Kosten in ct/km

Kraftstoff 5,4
Reifen 2,2
Wartung und Reparatur 10,7/6,0
Summe variable Kosten 18,3/13,6
Gesamtkosten²⁾ 50,2/32,5 ct/km

Ford Focus Turnier

1.5 Ecoblue



Antrieb 1.499 cm³; 4 Zylinder;
Sechsgangschaltung, Frontantrieb
Leistung 120 PS; Drehmoment: 300 Nm;
0–100 km/h: 10,3 s; Vmax: 194 km/h
WLTP-Verbrauch 4,2 l D; 111 g CO₂
Karosserie L/B/H: 4.668/1.825/1.469 mm
Kofferraum 635–1.653 l; Zuladung: 560 kg

Grundpreis 21.849 Euro
Teuerung 3.479/2.025
Gebundenes Kapital 16.252/16.592

Festkosten in Euro/Jahr

Kapitalverzinsung 1.365/1.394
Abschreibung 3.016/4.453
Steuer 175
Haftplicht (HP 14, R7)¹⁾ 758
Vollkasko (VK 18/TK 21, R4)¹⁾ 736
Unterstellung/Garage 579
Festkosten pro Jahr 6.629/8.094
Festkosten in ct/km 33,1/20,2

Variable Kosten in ct/km

Kraftstoff 4,9
Reifen 2,2
Wartung und Reparatur 11,0/6,2
Summe variable Kosten 18,1/13,3
Gesamtkosten²⁾ 51,2/33,5 ct/km

Opel Astra Sports Tourer

1.5 Diesel Edition



Antrieb 1.496 cm³; 3 Zylinder;
Sechsgangschaltung, Frontantrieb
Leistung 122 PS; Drehmoment: 300 Nm;
0–100 km/h: 10,5 s; Vmax: 210 km/h
WLTP-Verbrauch 4,4 l D; 116 g CO₂
Karosserie L/B/H: 4.702/1.809/1.510 mm
Kofferraum 630–1.630 l; Zuladung: 550 kg

Grundpreis 23.588 Euro
Teuerung 3.757/2.187
Gebundenes Kapital 17.877/18.175

Festkosten in Euro/Jahr

Kapitalverzinsung 1.502/1.527
Abschreibung 3.116/4.606
Steuer 185
Haftplicht (HP 15, R7)¹⁾ 801
Vollkasko (VK 19/TK 20, R4)¹⁾ 807
Unterstellung/Garage 579
Festkosten pro Jahr 6.989/8.505
Festkosten in ct/km 35,0/21,3

Variable Kosten in ct/km

Kraftstoff 4,5
Reifen 2,2
Wartung und Reparatur 11,2/6,3
Summe variable Kosten 17,9/13,0
Gesamtkosten²⁾ 52,9/34,3 ct/km

Herstellerrangaben. ¹⁾ Versicherung (70 Prozent) mit 500 Euro SB einschließlich Teilkasko mit 150 Euro SB.

²⁾ Bei 20.000/40.000 km pro Jahr und 60/36 Monaten Nutzung. ► DEKRA

Restwertprognosen

Der Octavia ist das jüngste Modell in diesem Quartett. Erstaunlicherweise sieht DAT den Fiat Tipo als etwas wertstabiler an. Der Opel Astra ist fast am Ende seines Modellzyklus angekommen und verliert am meisten an Wert.

Modell	Preis inkl. Ausstattung	Wertverlust bei 20.000 km/Jahr und 60 Monaten Nutzung		Wertverlust bei 40.000 km/Jahr und 36 Monaten Nutzung	
Skoda Octavia Combi 2.0 TDI	26.225	69,4 %	18.198	66,8 %	17.515
Fiat Tipo 1.6 Multijet	22.074	67,9 %	14.988	66,5 %	14.682
Ford Focus Turnier 1.5 Ecoblue	26.219	70,9 %	18.592	68,7 %	18.002
Opel Astra Sports Tourer	28.306	74,3 %	21.028	70,8 %	20.035

Händlerverkaufswerte in Euro.



Wartungs- und Verschleißkosten

Bei etwas geringerer Fahrleistung um 20.000 Kilometer pro Jahr fährt der Fiat mit seinen langen Wartungsintervallen am günstigsten, während beim Opel die höchsten Werkstattkosten anfallen. Bei hoher Fahrleistung und kürzerer Laufzeit punktet der Opel.

Modell	Bei 20.000 km/Jahr und 60 Monaten Nutzung			Bei 40.000 km/Jahr und 36 Monaten Nutzung		
	Wartung	Verschleiß	Summe	Wartung	Verschleiß	Summe
Skoda Octavia Combi 2.0 TDI	1.124	1.530	2.654	1.356	1.141	2.497
Fiat Tipo 1.6 Multijet	854	1.398	2.252	1.448	1.075	2.523
Ford Focus Turnier 1.5 Ecoblue	1.197	1.609	2.806	1.620	1.123	2.743
Opel Astra Sports Tourer	1.407	1.602	3.009	1.178	1.307	2.485

Angaben in Euro.



Aus der Datenbank

Minicars: die beliebtesten Firmenwagen und ihr Wertverlust



	Modell	Motorisierung	Marktanteil ¹⁾
1	⇒ VW Up	1.0	38,1 %
2	⇒ Toyota Aygo	1.0 VVT-i	13,7 %
3	↗ Smart Fortwo	EQ	10,8 %
4	↗ Renault Twingo	SCe 75	8,7 %
5	↗ Fiat 500	1.0 GSE	6,2 %
6	↘ Hyundai i10	1.0	5,5 %
7	↗ Skoda Citigo	iV	3,5 %
8	↗ Citroën C1	VTi 72	3,1 %
8	↘ Kia Picanto	1.0	3,1 %
9	⇒ Fiat Panda	1.2	2,5 %

Zeitraum: Mai 2020 bis Oktober 2020; ¹⁾Marktanteil der Modellreihe
 ↗ verbessert ↘ verschlechtert ⇒ gleich

DATAFORCE

Wertverlust

	Preis inkl. Ausstattung	Bei 20.000 km/Jahr und 60 Monaten Nutzung	Bei 40.000 km/Jahr und 36 Monaten Nutzung
1 Renault Twingo SCe 75	12.393	71,6 %	8.850
2 Kia Picanto 1.0	10.840	72,5 %	7.850
3 Toyota Aygo 1.0 VVT-i	10.981	73,4 %	8.050
4 Hyundai i10 1.0	11.082	74,0 %	8.200
5 VW Up 1.0	13.770	74,6 %	10.300
6 Fiat Panda 1.2	11.082	75,0 %	8.300
7 Citroën C1 VTi 72	11.496	75,6 %	8.700
8 Fiat 500 1.0 GSE	14.107	76,4 %	10.800
9 Skoda Citigo iV	21.126 ¹⁾	81,4 %	17.200
10 Smart Fortwo Coupé EQ	22.124 ¹⁾	81,7 %	18.050

Angaben in Euro; ¹⁾Umweltbonus nicht berücksichtigt

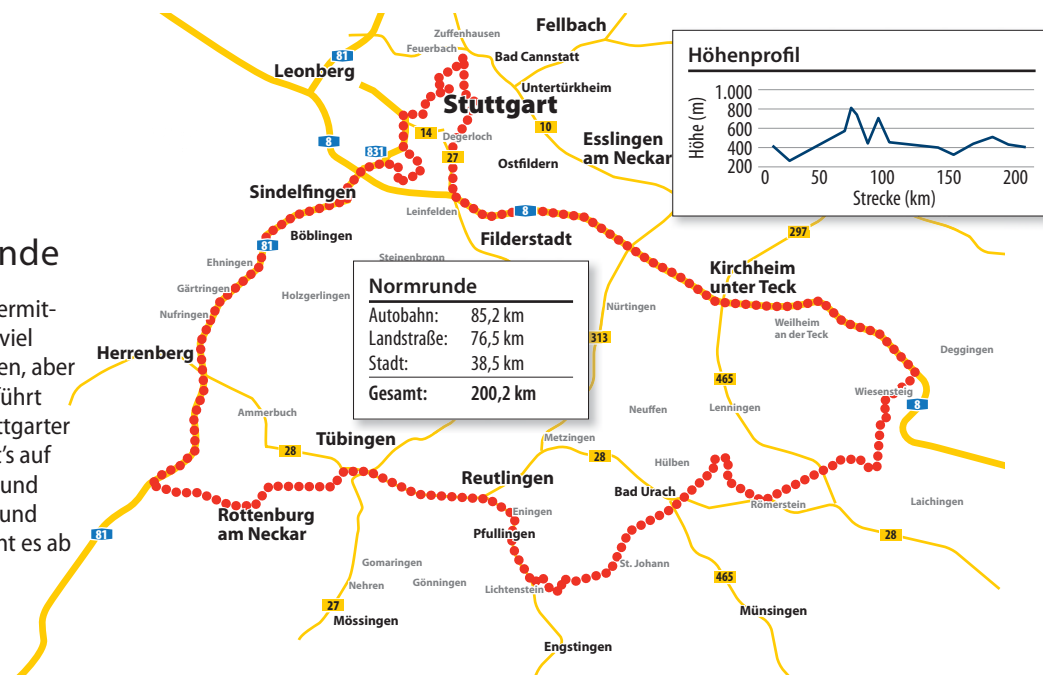
Verbrauchswerte: die Daten unserer 30 aktuellsten Testwagen

Modell	Hubraum/ Zylinder	Leistung	Norm- verbrauch	CO ₂	firmenauto- Normrunde ¹⁾	Abweichung ¹⁾	Verbrauch gesamt	getestet
BMW i3	–	125 kW/170 PS	15,3 kWh	0 g	17,4 kWh	+13,7 %	14,1–21,3; Ø 17,8 kWh	11/2020
Peugeot e-208	–	100 kW/136 PS	17,6 kWh	0 g	20,4 kWh	+15,9 %	19,2–25,0; Ø 21,4 kWh	11/2020
Skoda Octavia Combi 2.0 TSI	1.984 cm³/4	180 kW/245 PS	6,9 l S	161 g	8,3 l S	+20,3 %	— ²⁾	11/2020
Kia Sorento 2.2 CRDi AWD	2.151 cm³/4	148 kW/200 PS	6,8 l D	177 g	6,7 l D	–1,5 %	6,7–8,0; Ø 7,4 l D	10/2020
Skoda Octavia Combi 2.0 TDI	1.968 cm³/4	85 kW/115 PS	4,7 l D	124 g	4,5 l D	–4,2 %	4,7–5,7; Ø 5,2 l D	10/2020
Cupra Formentor VZ 2.0 TSI 4Drive	1.984 cm³/4	228 kW/310 PS	8,3 l SP	192 g	8,7 l SP	+4,8 %	8,5–11,4; Ø 8,3 l SP	10/2020
Honda CR-V 2.0 i-MMD Hybrid 2WD	1.993 cm³/4	135 kW/184 PS	6,7 l S	156 g	6,2 l S	–7,5 %	5,1–7,4; Ø 6,8 l S	10/2020
Hyundai i20 1.0 T-GDI 48V DCT	1.197 cm³/3	92 kW/120 PS	5,3 l S	122 g	6,2 l S	+17,0 %	6,1–7,3; Ø 6,7 l S	10/2020
Hyundai i10 1.0 T-GDI	998 cm³/3	74 kW/100 PS	5,3 l S	123 g	5,6 l S	+5,7 %	5,6–7,0; Ø 6,0 l S	10/2020
Kia Xceed 1.6 CRDi 48V DCT	1.598 cm³/4	100 kW/136 PS	5,1 l D	134 g	6,6 l D	+29,4 %	5,6–6,8; Ø 6,3 l D	09/2020
Subaru XV 20ie Hybrid	1.995 cm³/4	110 kW/150 PS	7,6 l S	180 g	7,7 l S	+1,3 %	7,2–9,3; Ø 7,9 l S	08/2020
VW T-Roc Cabriolet 1.5 TSI	1.498 cm³/4	110 kW/150 PS	6,9 l S	160 g	7,0 l S	+1,4 %	7,0–8,7; Ø 8,4 l S	08/2020
VW Passat Variant 2.0 TDI DSG	1.968 cm³/4	110 kW/150 PS	5,4 l D	142 g	5,9 l D	+9,3 %	5,6–7,7; Ø 6,6 l D	07/2020
Fiat 500C 1.0 Hybrid	999 cm³/3	51 kW/70 PS	5,2 l S	121 g	5,5 l S	+9,6 %	4,9–7,0; Ø 5,5 l S	07/2020
Hyundai Nexo (Brennstoffzelle)	–	120 kW/163 PS	0,95 kg H ₂	0 g	0,97 kg H ₂	+2,1 %	0,97–1,36; Ø 1,19 kg H ₂	07/2020
Alfa Romeo Giulia 2.2 D Q4	2.143 cm³/4	154 kW/210 PS	6,1 l D	161 g	7,2 l D	+18,0 %	6,7–8,3; Ø 7,6 l D	06/2020
Mitsubishi Space Star 1.2	1.193 cm³/3	59 kW/80 PS	5,2 l S	121 g	4,7 l S	–9,6 %	4,7–6,9; Ø 5,6 l S	05/2020
BMW 330e	1.998 cm³/4	215 kW/292 PS	1,4 l S	33 g	5,4 l S + 5 kWh	+285,7 %	— ³⁾	05/2020
Seat Leon 1.5 eTSI DSG	1.498 cm³/4	110 kW/150 PS	5,8 l S	135 g	5,9 l S	+1,7 %	5,9–7,1; Ø 6,9 l S	05/2020
VW T6.1 Multivan 2.0 TDI DSG	1.968 cm³/4	149 kW/199 PS	8,8 l D	233 g	9,2 l D	+4,5 %	8,8–9,4; Ø 9,2 l D	05/2020
Ford Kuga 2.5 PHEV	2.490 cm³/4	165 kW/225 PS	2,8 l S	73 g	4,8 l S + 6,5 kWh	+71,4 %	— ³⁾	05/2020
Ssangyong Korando 1.6 e-Xdi 4WD	1.597 cm³/4	100 kW/136 PS	6,5 l D	171 g	7,1 l D	+9,2 %	7,1–8,4; Ø 8,0 l D	04/2020
Skoda Octavia Combi 2.0 TDI DSG	1.968 cm³/4	110 kW/150 PS	4,9 l D	129 g	5,1 l D	+4,1 %	— ²⁾	04/2020
Nissan NV250 Kasten dCi 95	1.461 cm³/4	70 kW/95 PS	5,8 l D	155 g	6,5 l D	+12,1 %	6,2–7,2; Ø 6,7 l D	04/2020
Renault Trafic Kasten L2H1 dCi 145 3.0t	1.997 cm³/4	107 kW/146 PS	7,4 l D	196 g	9,1 l D	+23,0 %	— ²⁾	03/2020
Volvo XC40 T5 Recharge	1.477 cm³/3	192 kW/262 PS	2,1 l S	48 g	6,8 l S + 5 kWh	+223,8 %	— ³⁾	03/2020
Opel Grandland X 1.6 DI-Turbo Hybrid4	1.598 cm³/4	221 kW/300 PS	1,2 l S	30 g	6,3 l S + 6 kWh	+600,0 %	— ³⁾	03/2020
Toyota Corolla Touring Sports 2.0 Hybrid	1.987 cm³/4	135 kW/184 PS	5,2 l S	121 g	5,6 l S	+7,7 %	6,3–7,5; Ø 6,6 l S	03/2020
Audi Q3 Sportback 40 TDI Quattro	1.968 cm³/4	140 kW/190 PS	7,7 l D	205 g	6,9 l D	–10,4 %	6,7–8,9; Ø 7,9 l D	02/2020
Mercedes C 300 de T-Modell	1.950 cm³/4	225 kW/306 PS	1,5 l D	50 g	4,6 l D + 6 kWh	+206,7 %	— ³⁾	02/2020

¹⁾ 200 km lang; ²⁾ nur Verbrauchsrunde gefahren; ³⁾ Plug-in Hybride: kein Durchschnittsverbrauch, da abhängig davon, wie oft das Auto geladen wird.

Die firmenauto-Normrunde

Auf einer 200 Kilometer langen Strecke ermitteln wir unter Alltagsbedingungen, wie viel Autos verbrauchen. Vorgabe: zügig fahren, aber alle Tempolimits einhalten. Die Strecke führt quer durch den dichten Verkehr der Stuttgarter City und weiter auf die A 8. Danach geht's auf die Schwäbische Alb, über Landstraßen und scharfe Serpentinien mit einigen Gefäll- und Steigungsabschnitten. Über die A 81 geht es ab Rottenburg/N. zurück nach Stuttgart.





E-Paper

Lesen Sie die aktuelle Ausgabe bereits vor dem Druck.



www.firmenauto.de/epaper

firmenauto.de

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



Newsletter

Nichts verpassen: Der Newsletter informiert wöchentlich über den Flottenmarkt und bringt Ihnen spannende Artikel exklusiv vor Erscheinen der Hefte.



www.firmenauto.de/newsletter

Who is Who Pkw-Flottenmarkt

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

Die Ausgabe 2021 liegt diesem Heft bei. Auch erhältlich digital als PDF:

Download unter www.firmenauto.de/wiwpdf



Veranstaltungen

Auch 2021 führen wir wieder unsere große Expertenwahl **firmenauto des Jahres** durch. Sie sind für den Fuhrpark verantwortlich, kennen sich mit Autos gut aus? Dann bewerben Sie sich für unsere Profi-Jury per Mail an firmenauto@etm.de. Stichwort: FAdJ.

Die **firmenauto test drives** sind Veranstaltungen für Flottenprofis mit der Gelegenheit zum Testen von Fahrzeugen und zum Austausch mit Branchenkollegen und Herstellern. Wertvolle Inhaltsthemen runden die **firmenauto test drives** ab.

Die nächsten Termine werden 2021 angeboten.

Impressum

firmenauto –
Mobilität & Management

ISSN 1618-4998

Redaktion firmenauto/
www.firmenauto.de
Hanno Boblenz (Chefredakteur),
Immanuel Schneeberger,
Juliane Dinger (Assistenz)

Mitarbeiter dieser Ausgabe:
Annett Boblenz, Guido Borch, Thilo Jörke
(Dekra), Hajo Hoffmann, Uwe Schmidt-
Kasperek, Susanne Löw, Axel Schäfer
(Fuhrparkverband)

Grafik/Produktion:
Frank Haug (Ltg.);
Florence Frieser, Monika Haug,
Oswin Zebrowski, Marcus Zimmer

Schlussredaktion: Schlussredaktion.de

Internet: Thorsten Gutmann (Leitung);
Jan Grobosch (Grafik/Produktion)

Sekretariat, Leserservice:
Uta Sichel, Tel.: 07 11/7 84 98-31

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

Geschäftsführer: Oliver Trost

Anschrift von Verlag und Redaktion:
Handwerkstraße 15, 70565 Stuttgart
Tel.: 07 11/7 84 98-31
Fax: 07 11/7 84 98-88
Internet: www.firmenauto.de
E-Mail: firmenauto@etm.de

Anzeigen: Thomas Beck
Tel.: 07 11/7 84 98-98
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: jährlich 10 Hefte,
Einzelheft 6,90 Euro, Bezugspreis für
Deutschland jährlich 69,00 Euro. Studenten
bezahlen gegen Vorlage einer Immatriku-
lationsbescheinigung 41,40 Euro im Inland.
Bezugspreis für die Schweiz jährlich
85,80 sfr, Bezugspreis für Österreich
jährlich 69,00 Euro, übrige Auslandspreise
auf Anfrage.

Die Mitglieder von Dekra erhalten
firmenauto im Rahmen ihrer Mitglied-
schaft als Beilage in trans aktuell. Höhere
Gewalt entbindet den Verlag von der
Lieferungspflicht, Ersatzansprüche können
nicht geltend gemacht werden. Alle Rechte
vorbehalten, © by ETM Verlags- 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
Postfach 81 02 07, 70519 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

Anzeigenpreisliste Nr. 26,
2020
Gerichtsstand Stuttgart



Mehr Infos im Netz
firmenauto.de

firmenauto
Mobilität & Management

Profitieren Sie mit der neuen **Flatrate PROFI** von exklusiven Online-Inhalten und lesen Sie jede Ausgabe **firmenauto** als E-Paper zwei Tage vor Erscheinen der Printausgabe.

www.firmenauto.de/profi





Fährt voran – **steigen Sie ein**



Die Zukunft der Flottenmobilität beginnt jetzt. Mit innovativen Komforttechnologien, hervorragender Konnektivität sowie praxisnaher Reichweite. Für entspannte Dienstfahrten – und ein fortschrittliches Fuhrparkprofil. Steigen Sie ein, der Großkundenberater Ihres Volkswagen Partners ist gern für Sie da.

Der neue ID.3 für Ihre Flotte