



Finanzierung und Leasing

Firmenwagen günstig einkaufen

**Basiswissen Fuhrpark
Kostenrechnung
und Controlling**

Kaufberatung Mercedes GLB
Was kann der variable
und relativ günstige SUV?

Kraftstoffpreise
Trotz sinkender Fahrleistung
steigen die Spritkosten. Warum?

Vergleichstest kompakte E-Autos
Mazda MX-30 oder VW ID.3:
Welcher punktet als Firmenwagen?

ELEKTRISIERT IHRE FLOTTE.



DER VOLLELEKTRISCHE FORD MUSTANG MACH-E.

Bis zu 610 km¹ Reichweite, Schnellladefunktion, intuitives One-Pedal-Drive und Over-the-air Software Updates – mit diesem Fahrzeug setzen Sie ein Zeichen für innovativen Unternehmertegeist. Und sein beeindruckender Auftritt sorgt für einen bleibenden Eindruck. So laut kann im Business leise sein.

Ford | **BEREIT FÜR
MORGEN**

Verbrauchswerte nach § 2 Nrn. 5, 6, 6 a Pkw-EnVKV in der jeweils geltenden Fassung: n. v.*

Verbrauchswerte nach WLTP: Stromverbrauch 19,5–16,5 kWh/100 km (kombiniert); CO₂-Emissionen: 0 g/km (kombiniert).

* n. v. = Daten nicht verfügbar. Der Gesetzgeber arbeitet an einer Novellierung der Pkw-EnVKV und empfiehlt in der Zwischenzeit für Fahrzeuge, die nicht mehr auf Grundlage des Neuen Europäischen Fahrzyklus (NEFZ) homologiert werden können, die Angabe der realitätsnäheren WLTP-Werte. Diese sind in der nachfolgenden Zeile zu finden.

¹ Gemäß Worldwide Harmonised Light Vehicles Test Procedure (WLTP) können bis zu 610 km Reichweite bei voll aufgeladener Batterie erreicht werden – je nach vorhandener Konfiguration. Die tatsächliche Reichweite kann aufgrund unterschiedlicher Faktoren (Wetterbedingungen, Fahrverhalten, Fahrzeugzustand, Alter der Lithium-Ionen-Batterie) variieren.

Octavia PHEV für 49 Euro?



Hanno Boblenz
Chefredakteur
bob@firmenauto.de

Wer sich bei Flottenbetreibern umhört, muss lange nach Unternehmen suchen, die ihre Geschäftswagen noch kaufen. Zu umständlich, zu riskant, zu viel gebundenes Kapital. Und wenn ein Leasingvergleichsportal einen Skoda Octavia Combi Plug-in-Hybrid für 49 Euro pro Monat anbietet, frage ich mich schon, wie das gehen soll. Denn wie es Fuhrparkberater Peter Hellwich auf Seite 28 sinngemäß auf den Punkt bringt: Jedes Auto kostet Geld, und niemand hat etwas zu verschenken. Natürlich wird hier der Umweltbonus verrechnet, und 15 Euro Wartungspauschale kommen noch dazu. Wo ist dann der Haken? Auf den ersten Blick gibt es keinen. Der Vertrag nennt klare Konditionen, doch abgerechnet wird zum Schluss bei der Rückgabe. Deshalb gilt für jeden Leasingvertrag: Schauen Sie ganz genau hin und lassen Sie sich nicht von Billigraten blenden. Worauf's ankommt, lesen Sie in unserem Schwerpunkt Finanzierung und Leasing.

Fotos: Thomas Küppers (3)

Aus der Redaktion

Worin unterscheiden sich Autoabos von der Langzeitmiete? **Matthias Gaul** erklärt's und auch gleich, was sich für welchen Einsatz empfiehlt.



26



30

Als Anwalt der Kanzlei Voigt kennt **Wolf-Henning Hammer** alle rechtlichen Facetten rund ums Fahrzeugleasing. Die meisten Probleme treten bei der Fahrzeugrückgabe auf. Er gibt Tipps, wie man sie vermeidet.

Preislisten wälzen, Teststrecke fahren und natürlich auch laden. Dazwischen Spaß beim Fototermin: Für saubere Details schwang **Immanuel Schneeberger** den Putzlappen.



52

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



UNTERNEHMEN

- Ari 22
- Blablacar 06
- Bundesverband Fuhrparkman. 09/18/26
- Bundesverband Leasingunt. 22
- Bundesverband Reifenhandel 06
- Dataforce 06
- Deutsche Leasing 18
- Ecovis 16
- Jato 06
- Kathrein 06
- Mobilize 06
- Moia 06
- NXP 06
- Peter Hellwich FP-Beratung 26
- RATP 06
- Tönnjes 06
- Vive la Car 26
- Über 06

ab **18** Finanzierung und Leasing



TITELTHEMA Finanzierung

- 18 Grundlagen**
Kaufen oder leasen, Restwert- oder Kilometervertrag: Jede Finanzierungsform hat ihre Vor- und Nachteile
- 22 Full-Service-Leasing**
Fast alle Kosten rund ums Auto lassen sich in die Leasingraten hineinrechnen. Doch das kann auch ziemlich teuer werden
- 26 Autoabo**
Wie sich Autoabos von der Langzeitmiete unterscheiden und worauf man achten sollte
- 30 Leasingrückgabe**
Der heikelste Moment im Leben eines Leasingautos. Wer vorsorgt, kann aber viel Stress vermeiden

MANAGEMENT

- 03 Editorial**
- 06 Branchen-News**
- 16 Sonderabschreibung**
Ein Trick rettet den Investitionsabzug und die 20-prozentige Sonderabschreibung
- 32 Serie Basiswissen Fuhrpark**
Teil 4: Kostenrechnung und Controlling
- 34 Halterhaftung**
Arbeiten Flottenchefs mobil, müssen sie trotzdem auf alle Daten zugreifen können, um ihre Halterpflichten zu erfüllen
- 36 Unfallnachsorge**
Ein schwerer Unfall verändert das Leben von Beteiligten und Zeugen nachhaltig. Betriebe können Mitarbeitern auf viele Arten helfen

MOBILITÄT

- 08 Neuer Bußgeldkatalog**
Härtere Strafen für Verkehrssünder
- 09 Kolumne**
Unternehmen sollten die Kompetenzen ihrer Mobilitätsmanager besser nutzen, meint Axel Schäfer vom Fuhrparkverband
- 10 Energiekosten**
Benzin und Diesel werden immer teurer. Fährt man künftig mit anderen Antrieben günstiger?



34

Auch im Homeoffice müssen Flottenchefs ihre Halterpflichten erfüllen



52

Mazda MX-30 und VW ID.3: zwei E-Autos im Vergleich

AUTO

Neuheiten

- 40 **Porsche Taycan Cross Turismo**
Mehr Bodenfreiheit, Allrad und größerer Kofferraum – fertig ist der Luxuskombi
- 42 **Fiat Tipo Kombi**
Frischekur für den günstigen Kombi
- 44 **Cadillac XT4**
Derzeit bietet die amerikanische Marke nur noch einen kompakten SUV an. Kann der was?
- 46 **Toyota Proace Electric**
Als Diesel gibt es den Minibus schon lange. Jetzt kommt die Elektroversion des Achtsitzers
- 47 **Mitsubishi Eclipse Cross**
Der Plug-in-Antrieb des Outlander kommt jetzt auch im kleineren Eclipse Cross zum Einsatz
- 48 **Dacia Sandero**
Als Stepway fährt der Kleinwagen im Outdoor-Look vor. Wir klären, was er sonst noch draufhat

FAHRBERICHTE

- 52 **Mazda MX-30 gegen VW ID.3**
Vergleichstest: Im Preis ähneln sich die beiden E-Autos, nicht aber im Konzept
- 58 **Kaufberatung Mercedes GLB**
Preise und Daten des kompakten SUV
- 64 **Honda e**
Das kleine E-Auto verbindet Hightech mit Retrodesign. Nicht alles davon überzeugt

SERVICE

- 38 **Aus der Datenbank**
Die beliebtesten Firmenwagen der oberen Mittelklasse/Oberklasse und ihre Wertverluste sowie Verbrauchswerte unserer Testwagen
- 66 **Impressum**

AUTOS IM HEFT

Audi

A6 Avant 38
A7 Sportback 38
A8 38

BMW

Ser Touring 38
7er 38
X3 63

Cadillac

XT4 44

Dacia

Sandero Stepway 48

Fiat

Tipo Kombi 42

Honda

e 64

Jeep

Compass 50

Mazda

MX-30 52

Mercedes

E-Klasse T-Modell 38
S-Klasse 38
GLB 58

Mitsubishi

Eclipse Cross 47

Porsche

Panamera 38
Taycan 38
Taycan Cross Turismo 40

Renault

Koleos 63

Toyota

Proace Electric 46

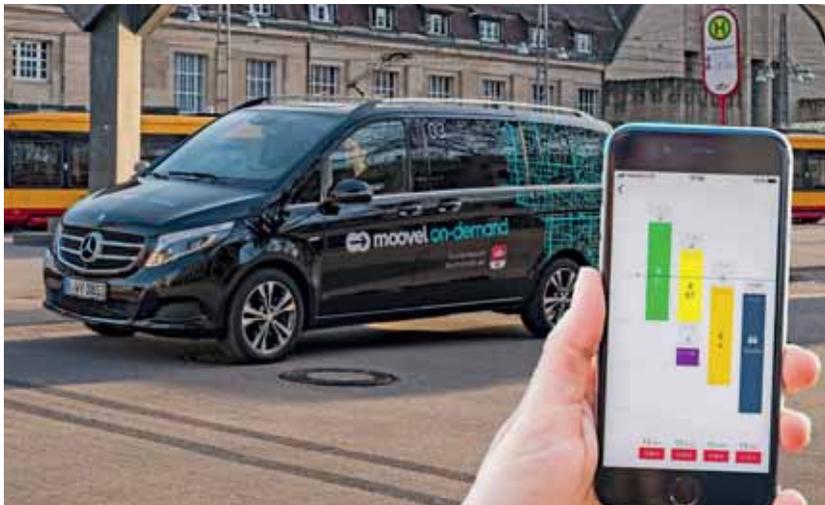
Volvo

XC90 38
XC60 63

VW

ID.3 52

Fotos: Thomas Küppers (1), Adobe Stock (1), Fotolia (1)



Mobilität für Städte

Renault-Tochter Mobilize hat zusammen mit Uber, Blablacar und den Pariser Nahverkehrsbetrieben RATP ein neues Projekt ins Leben gerufen, das einfache Mobilitätslösungen entwickeln soll.

Eine Kooperation mit Potenzial startet in Frankreich: Unter dem Namen Mobility360 haben sich die Renault-Tochter Mobilize, die Mitfahrzentrale Blablacar, die Pariser Nahverkehrsbetriebe RATP, Fahrdienstleister Uber sowie die Berater der Boston Consulting Group für ein gemeinsames Projekt zusammengeschlossen.

Die Partner wollen nachhaltige und optimierte Mobilität entwickeln, die die Bedürfnisse von Nutzern, Städten und

Anbietern berücksichtigt. Vier Themen sollen zentral in der Entwicklung neuer Angebote sein.

Ganz oben in der Agenda stehen die Reduzierung der von Transportsystemen verursachten Verschmutzung sowie ein kleinerer CO₂-Fußabdruck von Serviceflotten. Außerdem soll der öffentliche Raum effizienter genutzt werden, um so die Lebensqualität in Städten gezielt zu verbessern. Der Zugang zu Mobilitätsdienstleistungen

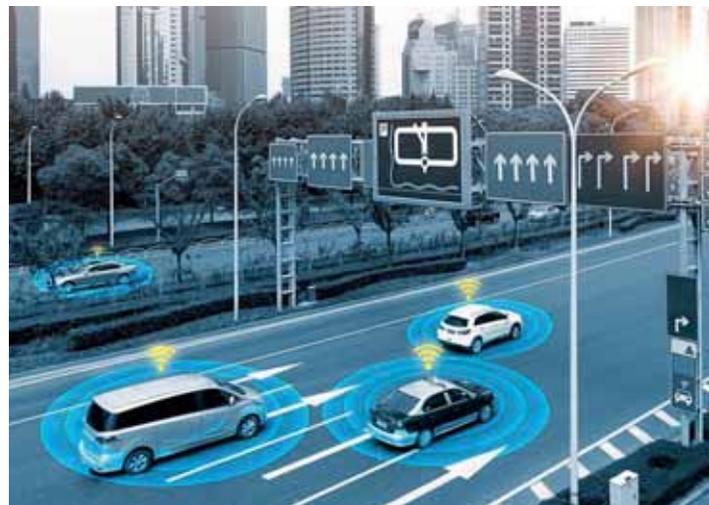
für alle Nutzer soll erschwingliche Angebote ermöglichen.

Außerdem sollen im Rahmen des Projektes entwickelte neue Systeme sicher, zuverlässig und einfach nutzbar sein. Die Projektpartner wollen die Akzeptanz für Sharing-Modelle verbessern und Lösungen für die letzte Meile schaffen. Konkrete Produkte gibt es noch nicht. Wir bleiben dran und berichten, sobald es konkrete Neuentwicklungen aus Frankreich gibt.

Elektronische Kennzeichen

Blechschild 2.0

Der Kennzeichenhersteller Tönnjes will Fahrzeugen mithilfe elektronischer Fahrzeugerkennung eine eindeutige Identität geben. Über Windschutzscheibenaufkleber samt integriertem RFID-Chip wäre jedes Auto zweifelsfrei identifizierbar. In chinesischen Megacities helfen solche Systeme schon heute, den Verkehr intelligent zu steuern. Ampeln können auf nahende Autos ebenso reagieren, wie Fahrverbote für bestimmte Antriebsarten einfacher kontrolliert werden könnten. Auch Mautsysteme sollen die neuen Systeme vereinfachen.



Ladesäulen mit Kartenleser

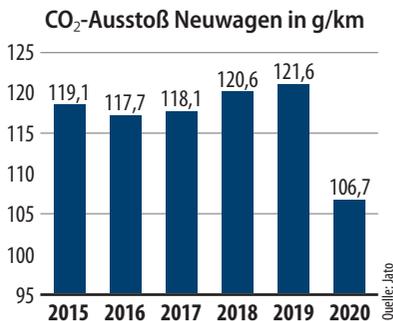
Das Bezahlen an Ladesäulen soll künftig einfacher werden. Das Bundeskabinett hat dafür jetzt eine Kartenleserpflicht für neue Ladesäulen beschlossen. Ab Juli 2023 sollen demnach alle neu aufgestellten Ladepunkte das Zahlen per EC- oder Kreditkarte ermöglichen. Dafür reicht die kontaktlose Bezahlart nicht aus, es muss auch ein Pin-Terminal installiert werden. Außerdem müssen Säulen über eine Schnittstelle verfügen, die Standortdaten sowie Belegungsstatus übermitteln kann. Der Bundesrat muss der neuen Regelung noch zustimmen. Ebenfalls Teil der neuen Regelung ist, dass künftig auch bei langsameren AC-Ladepunkten fest installierte Kabel erlaubt sind. Bisher muss dorthin ein eigenes Kabel mitgebracht werden.



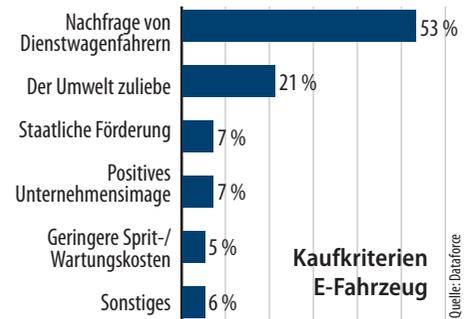
Zusätzliche Infos bei Reifen

Schon bisher informiert das Reifenlabel über Rollwiderstand, Nasshaftung und Abrollgeräusch. Im Mai kamen Angaben zur Reifenmarke, Typkennung, Dimension und Eignung des Reifens auf Schnee und Eis dazu. Vor allem der letzte Punkt soll für eine einfachere Vergleichbarkeit von Winterreifen sorgen. Der Bundesverband Reifenhandel lässt melden, dass Fachtests weiter wichtig seien, um die Fahreigenschaften bei anderen sicherheitsrelevanten Fahrsituationen abzubilden.

Elektroautos auf dem Vormarsch



Innerhalb der EU gingen letztes Jahr die CO₂-Werte von neu zugelassenen Pkw deutlich zurück. Das liegt an den steigenden Zulassungszahlen von elektrifizierten Pkw. Dieses Jahr setzt sich der Trend noch beschleunigt fort. Spannend ist, wer in größeren deutschen Pkw-Flotten diesen Trend besonders vorantreibt: Ganz überwiegend sind es laut Dataforce die Fahrer, die nach Autos mit Stecker verlangen.



Moia startet Testbetrieb mit VW ID.Buzz

Derzeit entsteht am Münchner Flughafen ein Testfeld für selbstfahrende Shuttelfahrzeuge. Als Basis dient der neue VW ID.Buzz, betrieben werden die Autos von der VW-Tochter Moia. Ziel des Tests ist der kommerzielle Einsatz ab 2025 für Fahr- und Zustelldienste. Schon zuvor gingen ähnliche Testfelder in den USA an den Start. In Deutschland soll Hamburg die erste Stadt mit autonomem Fahrdienst werden.





Jetzt wird's teuer

Nach langem Hickhack gilt nun ein **neuer Bußgeldkatalog**.
Falschparken oder Rasen werden erheblich teurer.

von Hanno Boblenz

Raser hätten eigentlich bereits letztes Jahr härter bestraft werden sollen. Doch der Streit um mögliche Fahrverbote für zu schnelles Fahren legte das Vorhaben auf Eis. Nun startet Verkehrsminister Andreas Scheuer einen neuen Anlauf mit einer Novelle der StVO, die härtere Strafen, aber keine Fahrverbote für Raser vorsieht.

Dafür kann es Autofahrer an anderer Stelle hart treffen, denn die neue Regelung soll Radfahrer und Fußgänger besser schützen. Wer beispielsweise unachtsam die Autotür öffnet und einen Radler gefährdet,

kassiert nicht nur ein höheres Bußgeld, sondern im Extremfall sogar ein einmonatiges Fahrverbot. Verkehrsminister Scheuer zeigte sich zufrieden: »Es geht an den Geldbeutel, aber nicht an den Führerschein.« Damit sei für ihn die Verhältnismäßigkeit gewahrt. Im Gegenzug wird das Rasen deutlich teurer, die Geldbußen wurden teils verdoppelt. Im Vergleich zu anderen europäischen Ländern fallen die Strafen aber immer noch harmlos aus. Wer etwa in einer deutschen Stadt 20 km/h zu schnell fährt, riskiert 70 Euro Strafe. In Frankreich kostet der Spaß mindestens 135, in Norwegen sogar 375 Euro. ■

Das kommt auf Autofahrer zu

Falsch parken

- Ganz allgemein: bis 55 Euro
- Auf Geh- und Radwegen sowie in zweiter Reihe: 110 Euro
- Auf Busspuren/Haltestellen: bis 100 Euro
- Auf Schwerbehinderten-/Elektro- oder Carsharing-Parkplatz: 55 Euro
- In Feuerwehruzufahrt/Behinderung Rettungswagen: bis 100 Euro
- An engen, unübersichtlichen Stellen/in scharfen Kurven: 55 Euro
- Auf Straßenbahnschienen: 80 Euro

Andere Delikte

- Keine Rettungsgasse bilden oder sie nutzen: 200 bis 320 Euro/ein Monat Fahrverbot
- Lkw, die nicht mit Schritttempo rechts abbiegen: 70 Euro
- Falsch abbiegen, Gefährdung Radfahrer durchs Türöffnen: ein Monat Fahrverbot
- Befahren Geh- oder Radweg: bis 100 Euro

Tempoüberschreitung Pkw

km/h	innerorts		außerorts	
	bisher	neu	bisher	neu
bis 10	15 Euro	30 Euro	10 Euro	20 Euro
11–15	25 Euro	50 Euro	20 Euro	40 Euro
16–20	35 Euro	70 Euro	30 Euro	60 Euro
21–25	80 Euro	115 Euro	70 Euro	100 Euro
26–30	100 Euro	180 Euro	80 Euro	150 Euro
31–40	160 Euro	260 Euro	120 Euro	200 Euro
41–50	200 Euro	400 Euro	160 Euro	320 Euro
51–60	280 Euro	560 Euro	240 Euro	480 Euro
61–70	480 Euro	700 Euro	440 Euro	600 Euro
über 70	680 Euro	800 Euro	600 Euro	700 Euro

Lieb gewonnene Routinen

Wussten Sie, dass unser **Verhalten zu über 90 Prozent automatisiert** ist?
Der Mensch ist eben ein Gewohnheitstier.

von Axel Schäfer

Wir fällen Tag für Tag ungefähr 10.000 Entscheidungen. Natürlich etablieren sich in allen Lebensbereichen Routinen, die das Leben einfacher machen sollen. Das Problem: Haben die Synapsen erst mal ihre feste Bahn gefunden, ist es sehr schwer, den eingeschlagenen Pfad wieder zu verlassen. Denken Sie nur an die guten Vorsätze zu Silvester oder die Versprechen in den Wahlzeiten. Und was nicht an einem selbst scheitert, das scheitert unter Umständen an denen, die es umsetzen müssten. So kann die ein oder andere bombastische Vision von Unternehmen genauso auf der Strecke bleiben wie Sonder-Ruhetage rund um Ostern.

Sicher ist das meiste ernst und gut gemeint. Aber dann kommt die Realität um die Ecke. Damit das mit der viel beschworenen Verkehrs- beziehungsweise Mobilitätswende nicht passiert, müssen einige Hausaufgaben gemacht werden. Wer Verkehr und Mobilität auf nachhaltige Energieträger, sanfte Mobilitätsnutzung und eine Vernetzung verschiedener Formen des Individualverkehrs und des öffentlichen Personennahverkehrs umzustellen versucht, hat keine dünnen Bretter zu bohren.

Eine schöne Rede im Bundestag, doch nach ein paar Tagen ist sie fast vergessen. Obwohl doch so große Veränderungen geplant waren. Um nicht auf veraltete Glaubenssätze und Verhaltensmuster reinzufallen, ist Disziplin gefragt. Ein im Konsens erstellter Masterplan muss her, der dann Schritt für Schritt

abgearbeitet wird. Mit einem Masterplan für den Mobilitätswandel könnten Verbesserungen bei der ökologischen und wirtschaftlichen Nachhaltigkeit, in der Verfügbarkeit und Qualität der Mobilitätsangebote erreicht werden. Dieser Masterplan sollte ein Mobilitätsgesetz beinhalten, in dem regulatorische Rahmenbedingungen auch für die betriebliche Mobilität geschaffen werden.

Aber die große Frage ist: Wer ist zuständig? Auch das muss aus unserer Sicht grundsätzlich neu geregelt werden. Natürlich ist jedes Unternehmen, jeder Investor in Mobilitätslösungen zu überzeugen, die gewohnten Bestellvorgänge zu hinterfragen. Denn wenn sich die Nachfrage ändert, dann ändern sich auch die Aktivitäten der Anbieter. Aber auch die Rahmenbedingungen müssen stimmen. Zuständigkeiten, Entscheidungs- und Umsetzungskompetenzen müssen klar sein, sodass jemand den Hut aufhat und nicht jeder mit den Fingern auf andere zeigen kann. Dies betrifft die Organisation der verantwortlichen Ministerien genauso wie die Interaktion der nachgeordneten Behörden und Gesellschaften im Bundesbesitz. Der Bund muss die nötigen gesetzlichen Rahmenbedingungen schaffen.

Das wird bisher sträflich vernachlässigt: Die aktive Gestaltung des Mobilitätswandels ist die gemeinsame Aufgabe aller Beteiligten aus Industrie, Politik, Verwaltung, Verbänden und Zivilgesellschaft. Die betriebliche Mobilität ist dabei ein wesentlicher Teil mit hohem Einfluss. Die Kompetenzen und Erfahrungen von Mobilitätsverantwortlichen in den Unternehmen werden zu wenig genutzt. Wenn diese Kräfte miteinbezogen werden, dann geht sie wirklich los: die notwendige und überfällige Mobilitätswende. ■



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



Teure Energie

Trotz Nachfrage-Einbußen durch Corona sind die **Benzin- und Dieselpreise** in letzter Zeit deutlich gestiegen. Wir haben untersucht, woran das liegt, wie sich die Preise in Zukunft entwickeln dürften und ob man mit anderen Energieträgern günstiger fährt.

von Dirk Gulde

Die Preise für Benzin und Diesel kennen seit Anfang 2021 nur eine Richtung: nach oben. Während im November 2020 der Preis für einen Liter Super im Schnitt noch unter 1,25 Euro lag, kostet er inzwischen teils über 1,50 Euro und damit mehr als vor dem Ausbruch der Coronakrise. Im ersten Lockdown fielen die Kraftstoffpreise aufgrund geringerer Nachfrage in den Keller, die aktuellen Covid-Einschränkungen drücken die Preise hingegen nicht mehr.

Und das aus mehreren Gründen. Zum einen klettern die Rohölpreise durch steigende Nachfrage. Vor allem große asiatische Volkswirtschaften konnten die Pandemie schneller überwinden als der Westen. China erwartet 2021 bereits wieder sechs Prozent Wirtschaftswachstum, für das zusätzliche Energie benötigt wird. Die Fördermengen der Erdöl produzierenden Staaten wurden zudem noch nicht an die höhere Nachfrage angepasst.

Fotos: Hanno Boblenz (1), Getty Images (1)

Zum anderen gibt es in Deutschland auch hausgemachte Ursachen für die Preisentwicklung. So stieg die Mehrwertsteuer nach dem Auslaufen des Corona-Hilfspakets Ende 2020 von 16 auf die alten 19 Prozent. Das macht jedoch nur knapp vier Cent pro Liter aus. Stärker wirkt sich die in diesem Jahr eingeführte CO₂-Steuer aus: Pro Tonne freigesetztes Kohlendioxid fallen jetzt 25 Euro an. Was dies für die Spritpreise bedeutet, lässt sich leicht ausrechnen: Bei der Verbrennung von einem Liter Benzin entstehen 2,37 Kilogramm CO₂, bei Diesel 2,65 Kilogramm. Für eine Tonne CO₂ können also 377 Liter Diesel verbrannt werden. Bei 25 Euro je Tonne macht das knapp sieben Cent Aufschlag pro Liter.

Die CO₂-Abgaben werden weiter erhöht

Als Ausgleich wurde die Pendlerpauschale erhöht, um Menschen, die mit dem Auto zur Arbeit fahren, nicht zu stark zu belasten. Doch wer sein Auto in der Frei-

Die Benzinpreise sind von November 2020 bis März 2021 im Wochenvergleich 15-mal hintereinander gestiegen

zeit nutzt, zahlt drauf. Überhaupt sind die derzeitigen Abgaben nur der Einstieg in die CO₂-Besteuerung. Die Preise sollen in den nächsten Jahren Schritt für Schritt steigen, bis 2025 auf 55 oder 60 Euro pro Tonne – das sind dann schon 15 Cent Aufschlag pro Liter. Und es bedarf wenig Fantasie, um zu ahnen, dass dies nicht das Ende sein wird. In der Schweiz kostet die Tonne CO₂ bereits heute 84 Euro, in Schweden 114 Euro.

Der Anteil an Steuern und Abgaben nimmt also weiter zu. Bei einem Literpreis von 1,50 Euro für Superbenzin geht schon jetzt fast 1 Euro an den Staat. Der Einkaufspreis des Kraftstoffs liegt bei gut >

Anzeige



ŠKODA
SIMPLY CLEVER

NEUN MOTORISIERUNGEN.

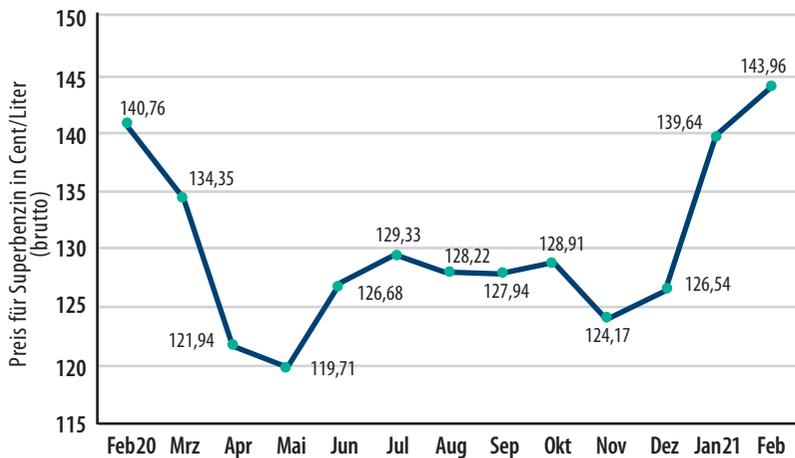
skoda.de/flotte-octavia

ÜBER **125** JAHRE
ŠKODA AUTO

Beschlossene Sache: Eine Tonne CO₂ kostet heute 25 und im Jahr 2025 dann mindestens 55 Euro

Entwicklung Benzinpreis

Im ersten Lockdown 2020 fielen die Spritpreise aufgrund geringerer Nachfrage. Seit November 2020 steigen sie jedoch ununterbrochen, ein Ende scheint nicht in Sicht.

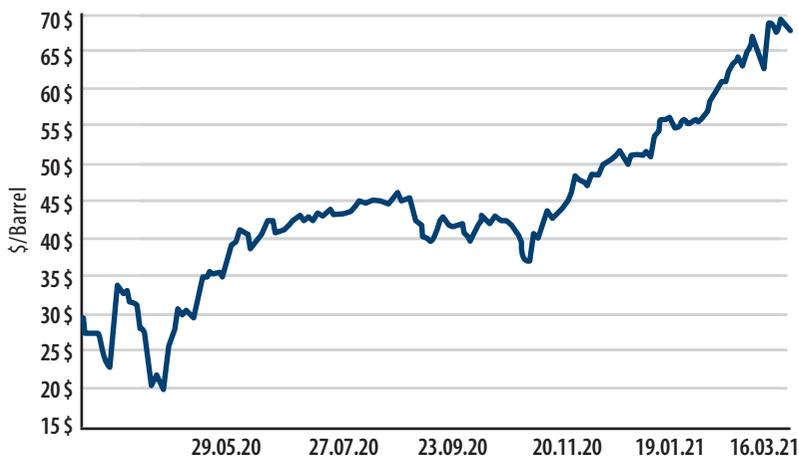


Angaben in Euro

Quelle: Statistisches Bundesamt

Entwicklung Rohölpreis

Neben den höheren Steuern trägt auch die zunehmende Rohölnachfrage zu den steigenden Spritpreisen bei.



Preise für Rohöl Brent in US-Dollar

Quelle: esyoil.com

40 Cent, knappe zehn Cent entfallen auf Transport und Tankstellen.

Die Spritpreise werden jedoch auch von den Mineralölkonzernen beeinflusst, was man bereits an den Tagesschwankungen ablesen kann. Am teuersten ist Tanken laut ADAC-Untersuchungen morgens zwischen 6 und 9 Uhr, am günstigsten zwischen 20 und 22 Uhr. An einem einzigen Tag schwanken die Preise um rund zehn Cent. Wer die Möglichkeit dazu hat, sollte also abends tanken.

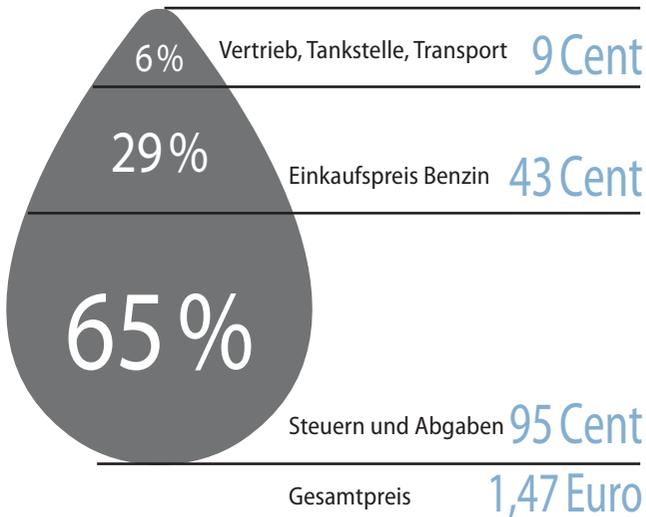
Um die fünf Cent pro Liter spart wiederum, wer E10 statt normalen Superkraftstoff wählt. Herkömmlichem Super, auch E5 genannt, dürfen bis zu fünf Prozent Bioethanol beigemischt werden, bei E10 sind es bis zu zehn Prozent. Bioethanol wird aus landwirtschaftlichen Anbauprodukten wie Zuckerrüben gewonnen – beim Verbrennen frei werdendes CO₂ wurde zuvor im Wachstum gebunden. Wer E10 tankt, fährt daher nicht nur günstiger, sondern auch klimafreundlicher. E10 hat jedoch einen schlechten Ruf, da bei der Einführung 2011 Schlagzeilen über Motorschäden die Runde machten und es Verwirrung gab, welche Motoren E10 überhaupt vertragen. Inzwischen ist jedoch klar, dass die meisten Benziner E10 tanken können. Eine detaillierte Liste aller E10-fähigen Motoren findet man unter www.dat.de/e10. Abends E10 zu tanken statt morgens E5, kann bis zu 15 Cent pro Liter sparen.

Sparen mit Erdgas

Angesichts steigender Benzin- und Dieselpreise denkt mancher vielleicht über ein Auto mit alternativem Antrieb nach. Günstiger mit Energie versorgen lassen sich für Erdgas (CNG) ausgelegte Motoren. Hier gibt es das Kilogramm für 1,15 Euro, was angesichts von Verbräuchen zwischen vier und fünf Kilogramm auf 100 Kilometern eine spürbare Entlastung bedeutet. So liegt der Audi A5 g-Tron in unserem Energiekostenvergleich mit gut sechs Euro pro >

Benzinpreis im Detail

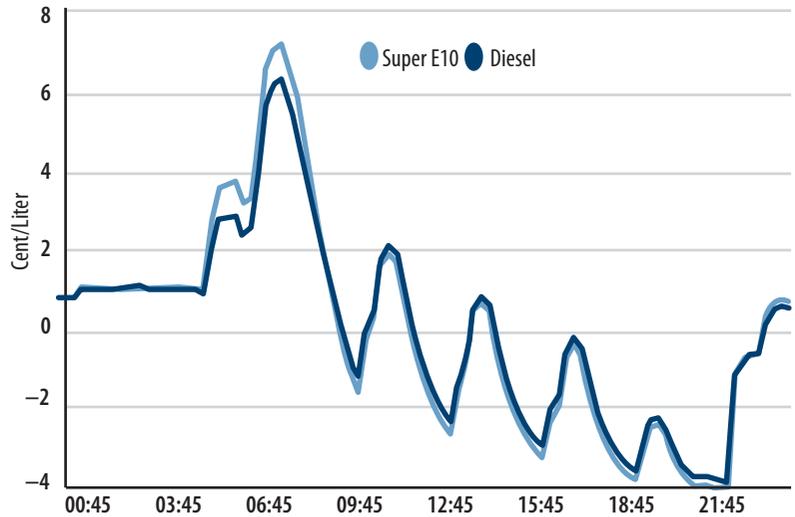
Mehrwertsteuer, Energiesteuer, CO₂-Steuer: Von den knapp 1,50 Euro, die Autofahrer für einen Liter Benzin bezahlen, geht rund 1 Euro an den Staat.



Quelle: Aral

Preisschwankungen an der Tankstelle

Die Preise für Benzin und Diesel schwanken innerhalb eines Tages erheblich. Unternehmen sollten ihre Fahrer dafür sensibilisieren und sie auffordern, möglichst abends zu tanken.



Quelle: ADAC

Anzeige



ŠKODA
SIMPLY CLEVER

FÜNF MODELLVARIANTEN.

skoda.de/flotte-octavia

ÜBER **125** JAHRE
ŠKODA AUTO

100 Kilometer auf Platz eins. CNG wird steuerlich begünstigt, da bei der Verbrennung weniger CO₂ anfällt. Trotzdem kam CNG nie über ein Nischendasein hinaus, was sich wohl auch nicht mehr ändern wird: Ab 2024 werden die Steuervorteile zurückgefahren, 2026 enden sie ganz.

Ein Auto mit Wasserstoff-Brennstoffzelle hat sich hingegen noch nie zum Sparen angeboten – vom hohen Anschaffungspreis der wenigen Fahrzeuge ganz abgesehen.

Ein Kilogramm H₂ kostet derzeit 9,50 Euro, was beim Hyundai Nexo zu mehr als 12 Euro Spritkosten pro 100 Kilometer führt. Derzeit unternimmt die EU riesige Anstrengungen, H₂ mit grünem Strom in großen Mengen zu produzieren. Wasserstoff mit Ökostrom herzustellen, wird anfangs jedoch erst einmal teurer als mit den heutigen Verfahren wie der Dampferformierung. Konkurrenzfähige Preise dürften daher kaum vor 2030 zu erreichen sein.

Und wie macht sich das Elektroauto? Hier sind die größten Unterschiede bei den Energiekosten festzu-

Energiekosten pro 100 Kilometer für unterschiedliche Antriebe

Am günstigsten tanken Fahrer von Erdgasautos (CNG), gefolgt vom Diesel. Das Elektroauto kann nur mithalten, wenn es zu Hause geladen wird. Öffentliche Schnelllader sind hingegen teils extrem teuer.



Beim Vergleich der Energiekosten pro 100 Kilometer Fahrstrecke haben wir den Testverbrauch von fünf Fahrzeugen der gehobenen Mittelklasse mit unterschiedlichen Antrieben herangezogen. Der Testverbrauch setzt sich aus verschiedenen Fahrprofilen zusammen, die auch Kurzstrecken und zügiger absolvierte Abschnitte beinhalten. Der Eco-Verbrauch

unserer Verbrauchsrunde zeigt hingegen, wie sparsam ein Auto gefahren werden kann. Bei E-Autos unterscheiden sich die Stromkosten um den Faktor 3,5, je nachdem, wo und wie das Auto geladen wird. Ein Preis von 1,09 Euro/kWh, wie an einigen Schnellladern, dürfte im Alltag nicht häufig anfallen, zeigt jedoch die enorme Bandbreite.

Hersteller	Volvo	BMW	Audi	Hyundai	Mercedes
Fahrzeugtyp	XC60 B5	X3 30d	A5 Sportback 40 g-Tron	Nexo	EQC 400
Energieträger	Benzin	Diesel	CNG	Wasserstoff	Strom
Leistung kW (PS)	184 (250)	210 (286)	125 (170)	120 (163)	300 (408)
Testverbrauch/100 km	10,2 l	8,5 l	5,3 kg	1,3 kg	35,9 kWh
Eco-Verbrauch/100 km	7,1 l	6,5 l	3,9 kg	1,1 kg	27,7 kWh
Energiekosten pro l/kg/kWh Euro	1,49	1,31	1,15	9,5	0,30 ¹⁾ 0,50 ²⁾ 1,09 ³⁾
Kosten für 100 km auf Basis des Testverbrauchs Euro	15,19	11,13	6,09	12,35	10,77 17,95 39,10

Alle Preise brutto; ¹⁾ Hausstromtarif; ²⁾ günstige öffentliche Ladesäule; ³⁾ teure öffentliche Ladesäule

stellen, und zwar je nachdem, woher der Strom stammt. Wer seine ohnehin vorhandene Fotovoltaikanlage anzapft, tankt sein Auto mehr oder weniger gratis – das schafft kein anderer Antrieb. Mit einem Haushaltsstromtarif von rund 30 Cent pro kWh ergeben sich Kilometerkosten, die noch knapp unter denen eines Diesel liegen.

Anders sieht es jedoch aus, wenn unterwegs an einem Schnelllader nachgezapft wird. Hier sind teils schockierend hohe Preise für Strom- und Abrechnungsanbieter fällig. Wer an einer Ionity-Säule lädt und über Plugsurfing bezahlt, kommt auf 1,09 Euro pro kWh. 100 Kilometer kosten so in unserer Modellrechnung mit einem Mercedes EQC rund 39 Euro – das Dreieinhalbfache dessen, was bei einem vergleichbaren Diesel fällig wird. Dies sind zwar Extremwerte, doch selbst mit einem für Schnelllader günstigen Tarif von 50 Cent/kWh fährt ein Stromer schon auf dem Energiekostenniveau eines Benziners. ■



Tanken macht derzeit keinen Spaß – außer man hat ein Auto mit Erdgasmotor.

Anzeige

ŠKODA
SIMPLY CLEVER

ZWEI KAROSSERIEFORMEN.

skoda.de/flotte-octavia

Kraftstoffverbrauch für den OCTAVIA RS iV in l/100 km, kombiniert: 1,5. CO₂-Emissionen kombiniert: 33 g/km. Stromverbrauch in kWh/100 km: 11,2. Kraftstoffverbrauch für den OCTAVIA COMBI RS iV in l/100 km, kombiniert: 1,5. CO₂-Emissionen kombiniert: 34 g/km. Stromverbrauch in kWh/100 km: 11,4.

125 ÜBER **JAHRE**
ŠKODA AUTO



Dass ein Firmenwagen nur geschäftlich genutzt wird, muss man nicht zwingend per Fahrtenbuch nachweisen.

Der Trick mit der Sonderabschreibung

So retten Sie den Investitionsabzugsbetrag und die 20-prozentige Sonderabschreibung bei der Betriebsprüfung.

von Anton Filser

Kleine und mittlere Betriebe können für ihre Firmenwagen einen Investitionsabzugsbetrag (IAB) bilden und eine Sonderabschreibung von 20 Prozent in Anspruch nehmen, wenn sie die Pkw fast ausschließlich betrieblich nutzen. Das ist bei einer betrieblichen Nutzung von mindestens 90 Prozent der Fall.

Bisher ist die Finanzverwaltung davon ausgegangen, dass sich diese 90-prozentige betriebliche Nutzung nur mit einem ordnungsgemäßen Fahrtenbuch nachweisen lässt. Wer dagegen die Ein-Prozent-Methode für die Besteuerung der privaten Nutzung des Firmenwagens wählt, konnte nicht von der ausschließlich betrieblichen Nutzung profitieren.

Erkannte der Betriebsprüfer das Fahrtenbuch nicht an, führte dies in der Vergangenheit zu dem zusätzlichen Dilemma, dass Betriebe auch den gebildeten Investitionsabzugsbetrag und die 20-prozentige Sonderabschreibung rückgängig machen mussten.

Falls der Betriebsprüfer das Fahrtenbuch verwirft, sind nun die Privatnutzung des Pkw und der IAB oder die Sonderabschreibung getrennt voneinander zu betrachten. Das hat jetzt der Bundesfinanzhof (BFH) entschieden. Lehnt der Betriebsprüfer das Fahrtenbuch ab, müssen

Betriebe aber den IAB und die Sonderabschreibung nicht zwingend rückgängig machen (Az.: III R 62/19). Denn der Nachweis der fast ausschließlichen betrieblichen Nutzung eines Pkw sei nicht auf ordnungsgemäße Fahrtenbücher beschränkt. Er lässt sich auch durch andere Beweismittel aufzeigen. Wie genau diese anderen Nachweise aussehen müssen, lässt der BFH bisher leider offen.

Trotzdem kann das Urteil in der Praxis bei der Betriebsprüfung hilfreich sein. Bemängelt der Betriebsprüfer ein Fahrtenbuch, ermittelt er die Privatnutzung des Firmenautos nach der Ein-Prozent-Methode. Das bedeutet aber nicht, dass das Fahrtenbuch nicht ausreicht, um den IAB und die Sonderabschreibung zu rechtfertigen.

Beim Streit mit dem Finanzamt sollten Sie auf dieses Urteil verweisen. So können Sie in der Betriebsprüfung strittige Sonderabschreibungen nach Paragraph 7g EStG und einen gebildeten IAB dann vielleicht doch noch retten. ■



Der Autor ist Steuerberater bei Ecovis in Ingolstadt. Ecovis-Kanzleien gibt es in ganz Deutschland an über 100 Standorten und in mehr als 80 Ländern weltweit. Ecovis berät vorwiegend Unternehmen aus dem Mittelstand. www.ecovis.com

EIN BESTSELLER.



ŠKODA
SIMPLY CLEVER

BUSINESS-LEASINGRATE

MTL. AB **249,- €¹**



EINFACH SOUVERÄN. DER ŠKODA OCTAVIA FÜR GESCHÄFTSKUNDEN.

Von innovativen Hybridmodellen über Erdgas und sportliche Varianten bis hin zum robusten SCOUT: Mit einer einzigartigen Antriebs- und Modellvielfalt lässt sich unser meistverkaufter Dienstwagen so konfigurieren, dass er perfekt in jedes Unternehmen passt. Und zu jedem Fahrer. Ihren individuellen Wünschen kommen wir zudem mit attraktiven Konditionen entgegen, sodass Sie mit dem OCTAVIA immer von einem ausgezeichneten Preis-Wert-Verhältnis profitieren.

Entdecken Sie die vielfältigen Geschäftskundenangebote für den ŠKODA OCTAVIA auf skoda.de/flotte-octavia

Kraftstoffverbrauch für den ŠKODA OCTAVIA COMBI CLEVER 1,0 I TSI e-TEC DSG 81 kW (110 PS) in l/100 km, innerorts: 5,1; außerorts: 3,9; kombiniert: 4,4. CO₂-Emissionen kombiniert: 100 g/km. CO₂-Effizienzklasse: A. Ermittelt im neuen WLTP-Messverfahren, umgerechnet in NEFZ-Werte zwecks Pflichtangabe nach Pkw-EnVKV.

¹ Ein Leasingangebot der ŠKODA Leasing, Zweigniederlassung der Volkswagen Leasing GmbH, Gifhorner Straße 57, 38112 Braunschweig. Am Beispiel eines ŠKODA OCTAVIA COMBI CLEVER 1,0 I TSI e-TEC DSG 81 kW (110 PS), inkl. Infotainmentsystem Columbus mit Navigation, unverbindliche Preisempfehlung 27.428,57 € (zzgl. MwSt.). Laufzeit 48 Monate und jährliche Laufleistung 20.000 km, 0,- € Sonderzahlung, zzgl. MwSt., zzgl. Überführungs- und Zulassungskosten. Dieses Angebot gilt nur für gewerbliche Einzelabnehmer (außer Sonderabnehmer) und bei Bestellung bis zum 30.06.2021 bei teilnehmenden Händlern. Bonität vorausgesetzt. Preisstand 03/2021, Modellpreisänderungen vorbehalten.



Gegen unliebsame Überraschungen abgesichert

Leasing schont die Liquidität und erhöht die Planbarkeit – gerade in Zeiten wirtschaftlicher Volatilität.

von Roland Wildberg





Corona war für viele Unternehmen eine schmerzhafteste Lehre, wie unvorhergesehen eine Krise mitunter über die Gesellschaft hereinbrechen kann. Für manche Gewerbetreibende war die Pandemie sogar existenzbedrohend. So berichtete der selbstständige Journalist Thomas M. in einem Fachmagazin über seine dramatischen Einnahmeverluste während des ersten Lockdowns im Frühjahr 2020: »Mir brachen zeitweilig 47 Prozent des Umsatzes weg.« Nur seine Rücklagen

retteten M. Die sind nun aufgebraucht. Jetzt hofft er wie viele andere Kleinunternehmer, dass die Krise bald überstanden ist.

Grundsätzlich ratsam sind regelmäßiger Kassensturz und maximale Kostenkontrolle, und hier kommt Leasing ins Spiel. Der Mietkauf von Fahrzeugen ist ein unverzichtbarer Beitrag, um die laufenden Kosten und das Unternehmensvermögen zu drücken. Ganz abgesehen von der Annehmlichkeit, in >

regelmäßigen Abständen ein nagelneues Fahrzeug nutzen zu können und das alte zuverlässig loszuwerden, lange bevor Instandhaltung und Reparatur unvorhergesehen Löcher in die Kasse reißen können. Rund 17 Prozent der Investitionen in Deutschland werden laut Industrie- und Handelskammer inzwischen durch Leasing getätigt.

»Leasing beziehungsweise Full-Service-Leasing schont grundsätzlich die Liquidität und erhöht die Planbarkeit«, sagt Frank Hägele von der Deutschen Leasing. Im Vergleich zum Barkauf werden ausschließlich die monatlichen Leasingraten eingezogen, und es bleibt ein Restwert stehen. Der Geschäftsführer des Bereichs Mobility weiter: »Zusätzlich ist der Kunde auch gegen unliebsame Überraschungen abgesichert, da im Rahmen geschlossener Kalkulation der Restwert abgesichert ist und die geschlossene Wartungsrate auch Überraschungen im Bereich der Servicekosten abdeckt.«



Der Leasingnehmer hat den Vorteil der zeitweisen Nutzung in definierten Grenzen zu einer festen Rate. Diese Rate belastet die Bilanz nicht und kann steuerlich voll geltend gemacht werden. Auch über den Verbleib eines Leasingfahrzeugs nach Vertragsende müssen sich weder Unternehmer noch Fuhrparkmanager Gedanken machen, da die Übernahme durch den Leasinggeber vertraglich garantiert wird.

Im Gegensatz zur Miete trägt zwar der Leasingnehmer die Pflichten zur Instandhaltung und Pflege, doch da es in aller Regel um neue Fahrzeuge geht, ist das Risiko zu vernachlässigen: Die erste Hauptuntersuchung steht drei Jahre nach der Erstzulassung an. Also dann, wenn die meisten Verträge beendet sind. Überdies läuft die Gewährleistung der Hersteller über den Leasingzeitraum.

In Branchen, in denen es auf Repräsentation ankommt, ist der immaterielle Wert eines hochwertigen, modernen Fahrzeugs nicht zu vernachlässigen. Auch lässt sich durch die Wahl von Klasse, Ausstattung und Antrieb eine gewisse Firmenphilosophie ausdrücken. So geben sich Unternehmen mit elektrischen Firmenwagen einen innovativen, umweltbewussten und sozial engagierten Anstrich. Auch für das sogenannte Employer-Branding – also die Erhöhung der Attraktivität für potenzielle Mitarbeiter – ist das Dienstwagenleasing nicht zu unterschätzen, versetzt es das Personal doch in die Lage, sich regelmäßig mit dem neuesten Untersatz auszustatten.

Axel Schäfer, Geschäftsführer des Fuhrparkverbands: »Leasing ist für viele Fuhrparks ein wichtiges Thema und das Finanzierungsinstrument erster Wahl.« Die Meinungen gingen aber auch bei den Verbandsmitgliedern durchaus weit auseinander, gibt Schäfer zu bedenken. Fakt sei: »Je höher die Anzahl der Fahrzeuge, desto höher ist in der Regel die Leasingquote.« Natürlich gebe es da auch prominente Ausnahmen. Sein Resümee: »Ob Leasing passt, muss jedes Unternehmen individuell analysieren und entscheiden.« ■

Elektroauto-Leasing

Das Elektroauto als Dienstwagen wirft oft noch Fragen auf. Passt es zum Fahrprofil der Kollegen? Wie lange halten die Akkus? Und wie steht's um den Wertverlust? Die Lösung für Unternehmer, die der neuen Technologie eine Chance geben wollen: Leasing. »Über eine Laufzeit von zwei bis drei Jahren gehen Unternehmer nicht das Risiko ein, am Ende auf veralteter Technik sitzen zu bleiben«, sagt der Geschäftsführer eines großen deutschen Neuwagenportals. Er empfiehlt, bei der Konfiguration dennoch auf Reichweite und Schnellladefähigkeit zu achten. Also leasen Sie das Modell mit dem größten Akku und einem bordseitigen Gleichrichter, um schnelles Gleichstromladen zu ermöglichen. Hierbei sollten Sie auch auf entsprechende Lademöglichkeiten im Unternehmen achten.



Häufige Fehler beim Leasing

1 Zu schneller Abschluss

Leasing muss man planen wie einen Autokauf: Nehmen Sie nicht das erstbeste Angebot, sondern vergleichen Sie. Bei mehreren Fahrzeugen oder einer Neuorganisation der Flotte schreiben Sie den Auftrag aus. Am deutlichsten unterscheiden sich preislich übrigens die Komplettangebote, die Wartung und Service beinhalten.

2 Leasingart

Da Dienstwagen Gebrauchsgegenstände sind, hat das Kilometerleasing heute mehr denn je den Vorzug vor dem Restwertleasing. Doch auch hier ist scharf zu kalkulieren, um keine hohen Nachforderungen zu riskieren. Schätzen Sie die monatliche Fahrstrecke zuzüglich einer Sicherheitsreserve in Höhe von zehn Prozent. Für weniger gefahrene Kilometer gibt es übrigens eine Gutschrift.

3 Die Ausstattung

ist sorgfältig abzuwägen: Sie muss zum Fahrzeug passen. Der Wiederverkaufswert eines Porsche ist mit Handschaltung erheblich geringer als mit Automatik, ein schriller Lack für einen BMW 7er senkt ebenfalls den Restwert. Umgekehrt können attraktive Extras dafür sorgen, dass sich ein Fahrzeug später besser

verkauft. Anhängerkupplungen etwa sind wieder gefragt, weil sie die Nutzung eines Fahrradträgers ermöglichen.

4 Versicherungen

werden vom Leasinggeber oft als All-inclusive-Dienstleistung angeboten. Doch das ist sorgfältig zu prüfen. Oft bekommen Unternehmen günstigere Prämien, wenn sie Versicherungen direkt anfragen.

5 Vorzeitiges Vertragsende

Wer unter einem volatilen Markt leidet, kann sich mit einer Ausfallversicherung absichern. Doch gerade für Einzelunternehmer kann sich eine Leasingübernahme – also die Überschreibung des Leasingvertrags auf einen Dritten – eher lohnen. Vorausgesetzt, der Vertrag erlaubt das. Nehmen Sie einen entsprechenden Passus in den Vertrag auf. Leasingübernahmen kommen übrigens auch infrage, wenn die Bonität nicht ausreicht, um einen Neuvertrag zu erhalten.

6 Leasingfaktor ist nicht alles

Diese Zahl errechnet sich aus monatlicher Leasingrate und Laufzeit im Verhältnis zum Listenpreis. Ein Leasingfaktor von unter 1,0 gilt als sehr günstig. Stimmt nur im Prinzip,

denn hier wird nicht mit allen erhältlichen Leasingangeboten verglichen, sondern mit dem Wert des Autos. Das heißt: Der Leasingfaktor sagt nur, ob die Rate im Verhältnis zum Wert dieses Neuwagens günstig ist. Er sagt nicht, ob das Angebot günstiger als andere ist. Ein anderes Auto kann aber auch mit höherem Leasingfaktor weniger kosten.

7 Rückgabe mit Schäden

Bei der Rückgabe kommt es schnell zum Streit über die Kosten von Mängeln. Mitunter verwechseln Gutachter altersbedingte mit übermäßiger Abnutzung oder setzen Schadenssummen als Minderwert an. Fotografieren Sie daher das gesamte Fahrzeug vor der Übergabe. Der Ärger lässt sich vermeiden. Kalkulieren Sie bei der Rückgabe routinemäßig mit Aufbereitungskosten – auch die sind steuerlich absetzbar. Empfehlenswert ist ein Rahmenvertrag mit einer professionellen Fahrzeugaufbereitung, die einen Monat vor Leasingende jedes Fahrzeug durchsieht und Schäden beseitigt. Ein mittlerer drei- bis kleiner vierstelliger Betrag fällt hier in der Regel an. Sind die Schäden übermäßig, bleibt Ihnen noch der Kauf. Zwar ist Rückkauf in vielen Verträgen ausgeschlossen, doch kein Leasinggeber wird sich einem Angebot verschließen.

Anzeige

EUROPCAR LONG-TERM SOLUTIONS

Von der Langzeitmiete zum flexiblen Mobilitäts-Abo: Ihre Alternative zu Leasing und Autokauf ab 1 Monat. Erfahren Sie mehr unter europcar.de/its-promo

own your mobility. not a car.

Ab
350 €
pro Monat*



*zzgl. MwSt.; Kategorie Mini inkl. 2.500 km, Laufzeit 18 Monate





Flatrate oder selbst rechnen?

Leasing ist eine Blackbox mit vielen Risiken, draufzuzahlen. Ob **Full-Service-** oder **Finanzleasing** sinnvoller ist, hängt von mehreren Faktoren ab.

von Roland Wildberg

Leasing ist ein anderer Ausdruck für »Problem-entsorgung«: Wer ein Fahrzeug oder einen ganzen Fuhrpark least, möchte sich nicht mit den Anstrengungen der Fahrzeughaltung beschäftigen. Das fängt an mit Beschaffung und Finanzierung, geht über Wartung und Instandhaltung und endet mit Aufbereitung und Verwertung. Leasinganbieter erledigen all diese Aufgaben gern und ohne Aufsehen, lassen sich aber bei ihren Margen ungern in die Karten schauen. Seit Jahrzehnten ist dieses Full-Service-Leasing in Deutsch-

land so dominant, dass es für viele Firmen wie alternativlos wirkt.

»Unternehmen bietet Leasing die Möglichkeit, viele mit dem Fahrzeug verbundene Funktionen auszulagern«, erläutert Claudia Conen, Hauptgeschäftsführerin des Bundesverbands deutscher Leasing-Unternehmen. Die Kombination verschiedener Servicemodule entlaste den Kunden von Aufgaben, die in der Regel nicht direkt mit seinem Hauptgeschäft zusammenhängen, aber auf die Funktionsfähigkeit

Foto: Adobe Stock/Mrmochock (f)



und den Werterhalt des Fahrzeugs unmittelbaren Einfluss nehmen.

Conen: »Der Verwaltungsaufwand wird minimiert, und das Unternehmen bekommt Planungs- und Kostensicherheit. Zudem verschafft dies den Kunden Freiräume, um sich auf das Kerngeschäft zu konzentrieren.« Full-Service-Leasing eigne sich besonders für mittelständische Unternehmen mit eigener Flotte, die neben der Anschaffung auch den Unterhalt der Fahrzeuge in die Hand eines externen Serviceunternehmens geben wollen.

Natürlich verdienen die Leasinggesellschaften mit der Rundumversorgung gutes Geld. Die oft üppige Marge stammt nicht allein vom günstigen Großkundenrabatt beim Hersteller. Vielmehr setzt sie sich zusammen aus Leasing-, Wartungs- und Reifenrate, Versicherung sowie vielen weiteren Einzelpreisen. Überall wird hinzuverdient. Mit zunehmender Professionalisierung und bei steigendem Kostendruck wer-

den viele Fuhrparkbetreiber dieser Diskrepanz gewahr und hinterfragen sie.

Full-Service-Verträge werden flexibler

In den USA begann dieser Prozess schon vor 40 Jahren. Man stellte sich und den Leasingfirmen zum Beispiel die Frage, warum eine Kilometerlimitierung sein müsse. Für den Nutzer ist sie unpraktisch, denn in vielen Branchen ist die Laufleistung eben nicht so einfach prognostizierbar. »Das Kilometerlimit ist einzig und allein notwendig, damit der Leasinggeber Marge machen kann«, sagt ein Insider. Und solche Margehebel gibt es einige mehr – über ein Dutzend in der Blackbox namens Full-Service-Leasing.

Da wird zum Beispiel eine Servicepauschale von 50 Euro im Monat vereinbart, obwohl ein Neuwagen in den ersten zwölf Monaten seines Daseins überhaupt keinen Service benötigt. Es wird eine pauschale Versicherungssumme abgezogen, völlig unabhängig von der SF-Klasse des Fahrers oder anderen Faktoren, die heutzutage bei der Haftpflicht üblich sind. Noch krasser >

Leasingunternehmen übernehmen gern Wartungsarbeiten gegen Servicepauschalen. Bei ihren Margen lassen sie sich aber ungern in die Karten schauen



ist die Wertermittlung bei der Rückgabe: Der Leasingnehmer hat einen Schadenkatalog, nach dem Minderwerte abgerechnet werden. Die Partnerwerkstätten, die den Schaden schlussendlich beheben, kassieren nur eine Flatrate. Der Rest ist Marge.

In den USA hat sich die Erkenntnis durchgesetzt, dass Kostenkontrolle den Komfort aufwiegen kann. Full-Service-Leasing mit Kilometerlimitierung ist eine Randerscheinung, 98 Prozent der Verträge beinhalten flexible Servicebestimmungen. Und auch hierzulande werden die Leasinggeber flexibler. Servicebausteine lassen sich fast immer einzeln buchen, sodass Fuhrparks sich nach eigenem Gusto um eine Gruppenversicherung oder die Wartung kümmern können.

Auf die Spitze treibt die Flexibilität Ari Fleet. »Früher haben die meisten Unternehmen ihre gesamte Flotte kaskoversichert. Inzwischen erkennen mehr und mehr das Konzept der Entbündelung: Sie zahlen keine Prämie plus Risikoaufschlag plus Marge an eine Versicherung, sondern legen die Nettoprämie in ihren eigenen Topf und sparen sich somit auch noch die Versicherungssteuer«, sagt Majk Strika, Geschäftsführer Europa bei Ari. Sein Team betreut 90.000 Fahrzeuge auf dem Markt.

2003 hätten 90 Prozent aller Serviceleasingverträge mit deutschen Großkunden auch die Reifen beinhaltet. »Da benötige ich keinen Universitätsabschluss, um zu erkennen: In den letzten sieben Jahren haben meine Dienstwagen durchschnittlich im Jahr für 700 Euro Reifenkosten verursacht. Warum bezahle ich 830 Euro an eine Leasinggesellschaft?« Seitdem sei das Full-Service-Reifenpaket vom Markt quasi abgetötet worden. Strika: »Ein Komfortprodukt für Menschen, die nicht rechnen wollen.«

Und derlei gibt es noch viele, die Wartungskosten zum Beispiel. Es gibt Wartungspläne von Herstellern und Arbeitssätze von Werkstätten, die eine vollkommen transparente Berechnung der Kosten erlauben. Doch Leasinggeber zwingen in der Regel zu Werk-

„ Jeder kann die Kosten von Servicepaketen mit den real entstehenden Kosten vergleichen.

Majk Strika
Geschäftsführer Europa, Ari Fleet

stätten ihrer Wahl – auch wenn Ölwechsel bei Pitstop oder ATU um Klassen günstiger sind. Nicht anders bei vorzeitiger Beendigung des Vertrags oder Überkilometern. Beim Open-End-Leasing legt der Dienstleister ein Augenmerk auf den Restwert und vereinbart mit dem Leasingnehmer notfalls, das Auto noch ein paar Monate zu fahren, wenn der Preis gerade nicht günstig ist.

Natürlich lässt sich diese Skalierung nicht bei kleinen Unternehmen nutzen. Erst ab etwa 50 Fahrzeugen, meint Strika, ergebe die Berechnung Sinn. Auch bei stark genutzten Fahrzeugen, Servicefahrzeugen und Motivationsfahrzeugen ist Full-Service-Leasing vertretbar. Strika: »Das ist wie beim Pauschalurlaub: Wenn ich mir einmal im Jahr was gönnen will, kann ich ohne Preisvergleich buchen.«

Doch wenn man das Fahrzeug als Arbeitsmittel nutzt und eine größere Flotte bestückt, lohnt sich das Nachrechnen auf jeden Fall. Die Zeit arbeite für derartige Modelle, weil Daten verfügbar seien und Preise immer transparenter würden, glaubt Strika. »Ich muss nicht mehr auf das Orakel warten, das mir einen Restwert weissagt. Ich kann mir heute die Daten kaufen, weiß, welches Modell wie oft in die Werkstatt muss und wie hoch die Restwerte nach x Jahren sind«, sagt er. Was springt für den Kunden heraus? Bis zu 20 Prozent, schätzt der Manager. Ohne Fleiß kein Preis. ■

neu

firmenauto Fahrtrainings „Eco & Sicherheit“ 2021

Kombiniertes Sprintspar & Sicherheitstraining

Backstage-Führung hinter die Kulissen des Nürburgrings: Werden Sie zum Nürburg-Ring-Insider und begegnen Sie über 90 Jahre Motorsportgeschichte hautnah

Leistungen

- › 1/2 Tag Sicherheits-Training + 1/2 Tag Eco-Training
- › Durchführung der Fahrtrainings in Gruppen á max. 10 Teilnehmern
- › Lunchbuffet inkl. einem Getränk
- › ca. 1 Stunde Backstageführung Nürburgring
- › Teilnahme-Diplom
- › **Fahrzeuge:** Teilnehmereigene Fahrzeuge während des Trainings, zusätzlich Testmöglichkeit aktuelle Modelle und Elektrofahrzeuge
- › **Dauer:** 9.00 bis 18.00 Uhr

termine 2021

Dienstag
13. 07. 2021

Montag
06. 09. 2021

Donnerstag
07. 10. 2021

firmenauto

veranstaltet in Zusammenarbeit mit dem auto, motor und sport Fahrsicherheitszentrum exklusive Fahrtrainings am Nürburgring. Sichern Sie sich als firmenauto-Leser Ihren Termin zum Vorzugspreis.

sonderpreis
für firmenauto-Leser:

199 euro

zzgl. MwSt. pro Person

anmeldung

Sichern Sie sich Ihren Termin und melden Sie sich an, die Plätze sind begrenzt!

www.firmenauto.de/fahrtrainings

Claudia Marx
Leiterin Eventabteilung
FSZ Nürburgring
Telefon 0 26 91 / 30 15-22

In Kooperation mit





Fotos: Adobe Stock/Natalia Vintsik (1)

Tierisch gut

Autoabo oder Langzeitmiete? Mit beidem können Firmen Mitarbeiter schnell mobil machen und zeitlich befristete Spitzen abdecken.

von Matthias Gaul

Alter Wein in neuen Schläuchen: Auf diesen kurzen Nenner bringt Marc-Oliver Prinzing, Vorstandsvorsitzender des in Mannheim ansässigen Bundesverbands Fuhrparkmanagement, die schon seit einiger Zeit stark boomenden Autoabos. »Es ist beileibe keine neue Finanzierungsart, sondern vielmehr eine mit einem anderen Namen versehene Sonderform der Langzeitmiete«, so Prinzings Statement. In der Tat verlaufen die Grenzen fließend. Vom Grundsatz her funktioniert das Autoabo wie die Langzeitmiete und umgekehrt. In beiden Fällen enthalten die Monatsraten außer dem Kraftstoff alle Kosten wie Kfz-Steuer, Versicherung, Wartung und Inspektion oder Bereifung.

Für Firmen seien beide Finanzierungsvarianten aufgrund ihrer relativen Flexibilität als Ergänzung zum Leasing interessant, um damit zum Beispiel projektbezogene Bedarfe zu überbrücken oder Mitarbeitern in der Probezeit kurzfristig und für einen begrenzten Zeitraum ein Fahrzeug zur Verfügung zu stellen. Gleiches gelte für Firmen beim Neustart oder in der Umstrukturierung – in einer Phase also, in der man sich in Sachen Fuhrpark nicht unbedingt lange binden möchte.

»Die Unterschiede zwischen den Anbietern liegen beim Autoabo wie bei der Langzeitmiete im Detail und sind nicht allein auf Preise und Leistungen beschränkt«, betont Peter Hellwich von der gleichnamigen Fuhrpark- und Logistikberatung. Unbedingt ratsam sei zum Beispiel, auf Kriterien wie Mindestlaufzeit oder Kündigungsfrist zu achten oder auch die monatliche Kilometerleistung und die Modalitäten in Sachen Modellaustausch oder Einsatz als Poolfahrzeug unter die Lupe zu nehmen. Ganz wichtige Punkte sind auch der Fahrzeugrücknahmeprozess und das damit verbundene Handling eventueller Schäden sowie die Abrechnung von Mehrkilometern. »Fuhrparkbetreiber sind hier gut beraten, das Kleingedruckte genau zu studieren, um am Ende keine bösen Überraschungen >

Das sollten Sie beachten

- Übergabeprotokoll mit Checkliste erstellen lassen
- Fahrzeuge auf verkehrssicheren Zustand prüfen
- Haftungsbeschränkung vereinbaren (Vollkasko mit Selbstbeteiligung)
- Nutzungsberechtigte Fahrer im Vertrag benennen
- Auslandsfahrten schriftlich absegnen lassen
- Rücknahmeprotokoll erstellen lassen

in Form unnötig hoher Nachzahlungen zu erleben«, sagt Hellwich. Aufgepasst heißt es seiner Ansicht nach auch bei vermeintlichen Deals. Nicht selten versteckten sich dahinter Lockangebote, die bei einem Anschlussvertrag unter Umständen im Preis deutlich stiegen. »Merken Sie sich eines: Ein Fahrzeug kostet Geld, und niemand will Ihnen etwas schenken«, betont Hellwich.

Prof. Dr. Stefan Reindl, Leiter des Instituts für Automobilwirtschaft an der Hochschule für Wirtschaft und Umwelt Nürtingen-Geislingen, sieht bei längerfristigen Verträgen nach wie vor das klassische Leasing im Vorteil. Interessante Argumente für das Autoabo und die Langzeitmiete sind aus seiner Sicht insbesondere der unkomplizierte Einstieg, die Flexibilität hinsichtlich der Nutzung sowie die damit verbundene Senkung von Kaufrisiken. »Die Kunden können online Verträge mit kurzen Laufzeiten abschließen, in regelmäßigen Abständen Fahrzeuge wechseln und zum Beispiel auch mal Elektroautos für ihren Fuhrpark testen«, erläutert Reindl.



Autoabos sind alter Wein in neuen Schläuchen.

Marc-Oliver Prinzing
Vorstandsvorsitzender des
Fuhrparkverbands

Vorteile von Autoabo und Langzeitmiete

- Kurze Laufzeiten, flexible Reaktion auf Bedarfsspitzen und komplettes Fahrzeugmanagement
- Raten enthalten Dienstleistungen wie Wartung und Reparatur oder Reifenservice; auch Versicherung und Kfz-Steuer sind Sache des Anbieters
- Meist einheitlicher, vom Fahrzeughersteller unabhängiger Monatspreis innerhalb einer Fahrzeuggruppe
- Einfache Sammelrechnung; aufwendige Stunden- und Kilometerprüfung entfällt
- Volle Mobilitätsgarantie beziehungsweise Ersatzfahrzeug bei Panne/Unfall

In der Tat haben die Anbieter mittlerweile zahlreiche Elektromodelle in ihren Fahrzeugpools. Das gilt in gleichem Maße auch für Branchenlösungen respektive leichte Nutzfahrzeuge mit speziellen Ein- und Ausbauten. Stichwort Pool: Bei der Langzeitmiete sind die Fahrzeuge zwar meistens sofort verfügbar, allerdings kann es passieren, dass man je nach Vertragsart nicht unbedingt sein Wunschauto, sondern lediglich ein Fahrzeug aus der gewählten Kategorie bekommt.

Vermieter wie zum Beispiel Maske Fleet haben dafür die Vertragsvariante Select Rent im Angebot, bei der man das Auto nach seinen konkreten Vorstellungen konfigurieren kann. Dafür liegt die Mindestmietdauer hier bei 24 Monaten. »Bei uns bekommen die Kunden dagegen auch bei den von uns angebotenen grundsätzlichen Laufzeiten ab drei Monaten das Wunschfahrzeug ihrer Wahl«, verspricht Stephan Lützenkirchen, Mitbegründer des Autoabo-Anbieters Vive La Car. Überhaupt wolle man diese Finanzierungsvariante auch für Fuhrparkbetreiber so komfortabel wie möglich gestalten. Zu diesem Zweck seien für das zweite Halbjahr 2021 speziell für gewerbliche Kunden weitere Services wie Schnittstellen-

anbindung, Volumenbedingungen oder Tankkartenabrechnung in Form eines Rahmenvertrags in Planung.

Für Sandro Mühlbauer, Inhaber der Digitalagentur Deine Stadt Digital im fränkischen Schwebheim, stellt das Autoabo jedenfalls die perfekte Art der Fahrzeugbeschaffung dar. »Das geht so einfach wie das Bestellen von Waren bei Amazon«, sagt der Kunde von Vive La Car. Je nach Auftragslage könne man schnell skalieren, eine derart »brutale Flexibilität« biete seiner Meinung nach weder die Miete noch das Leasing. Damit seien die Würfel auch für die künftige Fuhrparkfinanzierung gefallen. ■

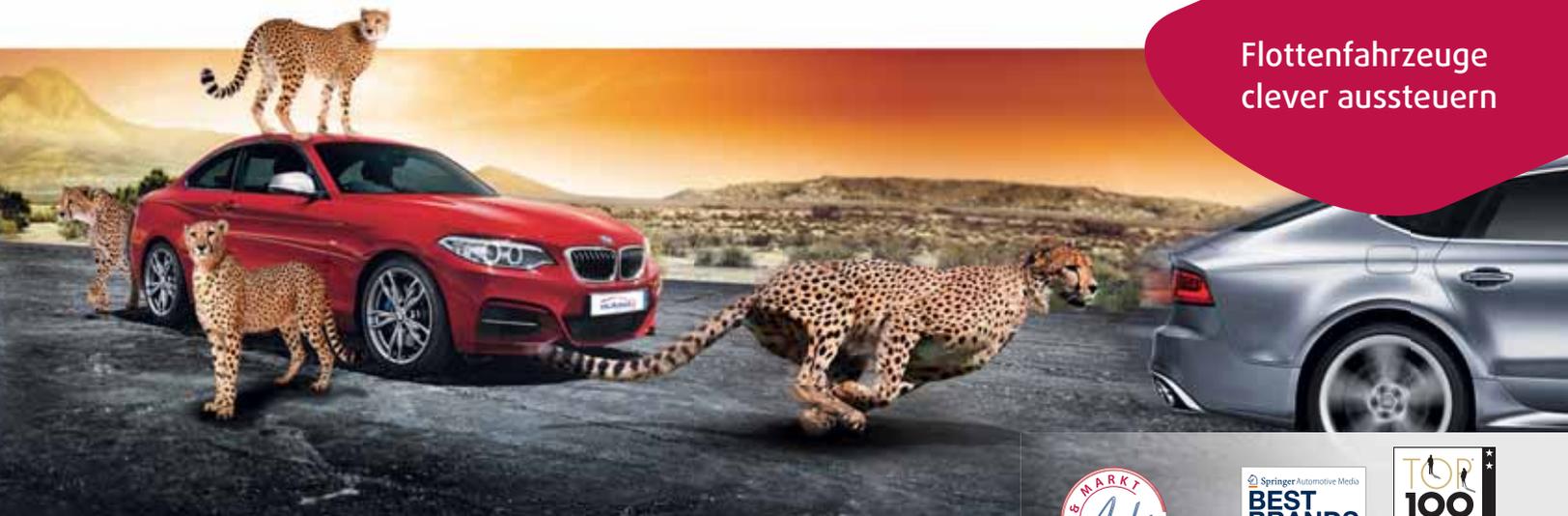


„ Ein Fahrzeug kostet Geld – und niemand will Ihnen etwas schenken.

Fuhrparkberater
Peter Hellwich

Anzeige

So schnell haben Sie noch nie verkauft!



Flottenfahrzeuge
clever aussteuern

Kaum drin, schon weg ...

Bei Autobid.de warten europaweit mehr als 25.000 registrierte Kfz-Händler in 40 Ländern auf Ihre gebrauchten Fahrzeuge. 145.000 verkaufte Einheiten pro Jahr sprechen da für sich.

Wann gehen Sie auf Nummer sicher und vermarkten Ihre PKW und Nutzfahrzeuge aus dem Kauf-Fuhrpark in einer unserer täglichen Online-Auktionen?

Planen Sie jetzt mit uns Ihren schnellen, revisionssicheren und lukrativen Gebrauchtfahrzeug-Verkauf.

Kontakt: +49 611 44796-55 oder autobid@auktion-markt.de




autobid.de
auto-auktionen

Kein Ende mit Schrecken

Wer Streit vermeiden will, bereitet die Rückgabe von geleasteten Firmenwagen gründlich vor.

von Wolf-Henning Hammer

Leasing und Miete haben einiges gemeinsam: In beiden Konstellationen werden Investitionsgüter gegen eine Gebühr überlassen. Und bei beiden lauern am Ende der Vertragsbeziehung Fallstricke und Überraschungen. Wer dies verhindern möchte, sollte nicht nur auf die Höhe der Rate, sondern auch auf die Details des Vertrages achten. So kann es beispielsweise beim Restwertleasing zu Konflikten kommen, wenn die Rate zwar niedrig, der Restwert zum Ende der Vertragslaufzeit aber sehr hoch kalkuliert wurde. Gleiches gilt, wenn Nachzahlungen oder die Pflicht zum Kauf des Fahrzeugs im Raum stehen. Beim Kilometerleasing dagegen wird die Rate nicht nach dem Restwert, sondern nach der Laufleistung kalkuliert. Hier steht der Ankauf zwar nicht im Raum, zu Diskussionen über Schäden am Fahrzeug kommt es aber auch hier.

Die Hauptpflicht des Leasinggebers besteht darin, dem Kunden ein Auto für die Vertragszeit zu verschaffen. Der Leasingnehmer wiederum darf das Fahrzeug vertragsgemäß nutzen. Am Ende muss er es in einem Zustand zurückgeben, der dem Alter und der vereinbarten Laufleistung entspricht. Klar, dass sich im Laufe von zwei, drei Jahren ein paar kleine Kratzer und Abnutzungerscheinungen nicht vermeiden lassen. Solche normalen Gebrauchs- und Verschleißerscheinungen muss die Leasinggesellschaft akzeptieren. Beulen, Brandflecken in den Sitzen oder verschrammte Felgen gehen aber über den normalen Verschleiß hinaus und gelten als erhebliche Schäden und Mängel. Die finanziellen Folgen bleiben dann meist beim Kunden hängen. Was der Leasing-



geber im Einzelnen verlangen kann, hängt allerdings weniger vom Gesetz als von den vertraglich getroffenen Vereinbarungen ab.

Mangel ist nicht gleich Mangel

Daran ist auch nichts auszusetzen, zumal der normale Verschleiß bei Pkw und Nutzfahrzeugen verschieden zu beurteilen ist. Hinzu kommen die jeweilige Kundenbeziehung und das Volumen. Es liegt nahe, dass Flottenbetreiber und Einzelkunden unterschiedlichen Bedingungen unterliegen. Bei guten Kunden, die jedes Jahr etliche Autos abnehmen, drückt die Leasinggesellschaft eher mal ein Auge zu. Außerdem werden Leasingrückläufer aus Flotten immer wieder anders als Einzelfahrzeuge kalkuliert und in Paketen an gewerbliche Abnehmer veräußert. Der Vermarktungsaufwand ist somit geringer, das Haftungsrisiko reduziert, und der Ausreißer findet ohne große Diskussionen einen Abnehmer. Die unterschiedlichen Konditionen sind daher nachvollziehbar, insbesondere, wenn ein Anschlussgeschäft folgt.

Klar ist aber auch, dass der Leasinggeber keinen Ersatz für Schäden verlangen kann, die bereits bei Übergabe an den Kunden vorhanden waren. Dasselbe gilt für normale Abnutzungsspuren und Verschleiß. Beides gilt mit den Leasingraten als abgegolten. Bei kleineren Schrammen, Steinschlägen und Kratzern wird es daher in der Regel keine Diskussionen geben. Auch leichte Dellen stuft die Rechtsprechung als übliche Gebrauchsspuren ein.



Die Diskussionen drehen sich deshalb weniger um das Vorhandensein von Schäden, sondern vielmehr um deren Relevanz. Und diese dürfte bei tiefen und langen Kratzern oder stark verrosteten Bremscheiben eher gegeben sein als bei oberflächlichen Makeln. Wartungsarbeiten oder Inspektionen müssen aber erst durchgeführt werden, wenn sie fällig sind. Da kann es zum Ende der Leasingdauer sinnvoll sein, auf den Kilometerstand zu achten. Ein Beispiel: Der Firmenwagen wird mit 115.000 Kilometern auf dem Tacho und entsprechend angegriffenen Bremscheiben zurückgegeben. Die nächste Inspektion samt Tausch der Scheiben ist aber erst bei 120.000 Kilometern fällig. Da dürfte die Leasinggesellschaft wenig Chancen haben, das als Mangel zu deklarieren.

Unangenehme Überraschungen bei der Rückgabe lassen sich am besten vermei-

den, wenn das Fahrzeug nicht erst dann gecheckt wird. Wer seinen Wagen vorher gründlich auf Schäden überprüft, putzt und aufpoliert, hat bessere Karten. Die meisten Leasinggesellschaften oder Prüfdienstleister veröffentlichen Schadenkataloge online. Daran lässt sich leicht feststellen, was repariert werden muss und was nicht.

Rückgabe gut vorbereiten

Und falls nun doch Schäden bleiben? Zunächst gilt, dass es selbst bei übermäßiger Abnutzung der Leasinggabe keinen Schadensersatz gibt. Die Leasinggesellschaft kann daher nicht die Kosten für die Instandsetzung des Schadens, sondern nur den daraus resultierenden Minderwert verlangen. Einfach die einzelnen Posten der Instandsetzung zu addieren, geht nicht. Und da der Forderung keine Leistung zugrunde liegt, ist sie Mehrwertsteuerfrei.

So heißt das oberste Gebot für die Leasingrückgabe: Vorbereitung ist alles! Wer Überraschungen vermeiden möchte, sollte – rechtzeitig vor der Rückgabe – nicht nur die Leasingbedingungen, sondern auch das Fahrzeug nochmals ansehen. Und bei einem Anschlussvertrag sollte er die Rückgabemodalitäten bereits dort in die Verhandlungen einbeziehen. Abschließend sei angemerkt, dass der Minderwertausgleich beim Kilometerleasing keinen Schadensersatz darstellt, sondern Teil des Vollamortisationsanspruchs des Leasinggebers ist. Es unterliegt daher auch nicht der kurzen Verjährung gemäß Paragraph 548 Abs. 1 BGB, sondern der Regelverjährung von drei Jahren (BGH, Urteil vom 14.11.2012, Az.: VIII ZR 22/12). ■

Wem steht die Neuwertspitze zu?

Der Begriff »Neuwertspitze« bezeichnet den Teil der Versicherungsleistung aus einer vom Leasingnehmer auf Neupreisbasis abgeschlossenen Vollkaskoversicherung, der den Wiederbeschaffungs- und den Ablösewert übersteigt. Wird die Versicherungsleistung infolge einer Beschädigung, des Untergangs, des Verlusts oder des Diebstahls des Leasingobjekts gezahlt, steht der übersteigende Betrag nach aktueller Rechtsprechung nicht dem Leasinggeber, sondern dem Leasingnehmer zu (BGH, Az.: VII 255/19/VIII ZR 389/18). Ein gegenteilig lautendes Urteil von 2007 ist damit ausgehebelt.

ETL | Kanzlei Voigt
Rechtsanwalts GmbH

Der Autor ist einer von 80 Anwälten der bundesweit aktiven Kanzlei Voigt, die alle Bereiche rund um das Verkehrsrecht abdeckt.



Nicht nur für Sparfüchse

Klingt zwar nicht sexy, doch **Kostenrechnung** kann Spaß machen. Wer seine Zahlen kennt, hat beim Vorgesetzten einen Stein im Brett und macht es sich im Alltag leichter.

von Immanuel Schneeberger

Finanzbuchhaltung, Abschreibung und Controlling: Bei diesen Begriffen im Zusammenhang mit dem Fuhrpark springt niemand begeistert auf. Dabei ist eine solide Kostenrechnung die Basis für gutes Flottenmanagement. Wer eingehende Rechnungen nur einfach auf die Kostenstellen der Finanzbuchhaltung bucht, macht es sich zu leicht.

Denn häufig gibt es dort nur wenige Kostenstellen für den Fuhrpark – zu wenige, um genau zu erkennen, in welchen Bereichen sich Einsparpotenziale verbergen. Auch passen typische Annahmen wie die bilanzielle Abschreibung neuer Pkw

über sechs Jahre nicht zur tatsächlichen Nutzung im Unternehmensfuhrpark.

Zuallererst sollte klar sein, welche Kostenarten im Fuhrpark anfallen. Im Kasten haben wir das beispielhaft aufgeführt. Gehört das gesamte Mobilitätsmanagement zur Abteilung, kommen natürlich noch ein paar weitere Kostenarten hinzu. Nach dieser grundsätzlichen Aufstellung ist schon mal ein erster Überblick da, welche Bereiche der Abteilung das Unternehmen besonders teuer zu stehen kommen. Nun folgt die feinere Einteilung in Kostenstellen.



Serie: Basiswissen Fuhrparkmanagement
Teil 4: Kostenrechnung und Controlling

Wie kleinteilig die Aufteilung sein sollte, muss jedes Unternehmen für sich entscheiden. Wer etwa neue Reifen in der Kostenstelle »Wartung und Reparatur« verbucht, wird schwer sagen können, welche Reifentypen besonders lange halten und damit auf Dauer günstiger sind. Auch Verschleißreparaturen verdienen eine eigene Rubrik, eventuell sogar aufgliedert in verschiedene Baugruppen. So lassen sich typische Schwächen einzelner Fahrzeugtypen erkennen, etwa, dass bei Modell A gern der Turbolader seinen Geist aufgibt. Das hilft, den Einkauf entsprechend zu steuern und andere Fahrzeuge zu bestellen.

Auch abseits von der Einkaufsstrategie haben fein und ordentlich aufgeschlüsselte Kostenträger große Vorteile. Kommt die Abteilungsleitung etwa mit der pauschalen Forderung um die Ecke, dass der Fuhrpark nächstes Jahr um einen hohen Betrag günstiger werden müsse, können Sie so schnell argumentieren, wofür das Geld benötigt wird und wo sich am ehesten Einsparpotenzial verbirgt.

Analyse durch fein aufgegliederte Kostenstellen

Grundlage für eine saubere Kostenrechnung ist die übersichtliche Sammlung aller der Abteilung zugeordneten Rechnungen. Wer jeden Tankbeleg einzeln

von Dienstwagenfahrern per Post zugesendet bekommt, tut sich logischerweise schwer mit einer aufs Fahrzeug heruntergebrochenen und aktuellen Buchführung. Solche Prozesse laufen natürlich schon fast immer digital, sie müssen es auch. Die Bündelung verschiedener Kostenstellen lässt sich bei kleineren Fuhrparks ganz gut mit Excel in den Griff bekommen. Ab einer gewissen Größe geht das aber nur mit spezieller Fuhrparksoftware. Aber auch die funktioniert natürlich nur dann richtig, wenn die Grundstruktur mit definierten Kostenstellen steht.

Dann allerdings ist sie eine große Hilfe. Mit Terminerinnerungen für die jährlichen UVV-Prüfungen, Hauptuntersuchungen, Wartungstermine und Führerscheinkontrollen kann man seinem Tagesgeschäft etwas entspannter nachgehen. Ein wichtiger Aspekt der Kostenkontrolle ist auch, dass Entscheidungen deutlich leichterfallen. Ob ein Auto gekauft oder geleast werden oder ein Dienstleister das Schadenmanagement übernehmen sollte: Unbestechliche Kostenargumente stärken das Bauchgefühl. Auch der Zeitpunkt, nach welcher Laufleistung oder Haltedauer ein Dienstwagen am besten ersetzt werden sollte, lässt sich bei guter Buchhaltung exakt bestimmen.

Wer dem trockenen Thema also etwas Zeit und Mühe widmet, findet am Ende noch großen Spaß daran – weil Erfolge direkt als Zahlen sichtbar werden. ■

Mit guter Kostenrechnung lässt sich der wirtschaftliche Ersatzzeitpunkt für Firmenvagen bestimmen

Kostenarten im Fuhrpark



- Personal und Prozesskosten
- Abschreibung oder Leasing
- Kfz-Steuern und Gebühren wie GEZ
- Versicherung
- Miete für Stellplätze
- Service
- Reifen
- Reparaturen
- Treibstoff



Homeoffice ist keine Ausrede

Corona hin oder her, die Halterhaftung steht über dem Gesundheitsschutz. Flottenbetreiber müssen auch vom Homeoffice aus in vollem Umfang für die Sicherheit des Fuhrparks sorgen.

von Uwe Schmidt-Kasperek

Nicht ungewöhnlich in diesen Tagen: Der Fuhrparkleiter muss in Quarantäne und fällt vorübergehend aus, weil er im Homeoffice nicht auf alle Daten zugreifen kann. Wird dann ein Kollege beispielsweise ohne Führerschein oder mit abgefahrenen Reifen von der Polizei erwischt, hat der Flottenverantwortliche ein Problem. »Fuhrparkleiter vor den Richter nicht auf Organisationsprobleme durch die Pandemie verweisen«, warnt der Fachanwalt für Verkehrsrecht, Achim Feiertag. Ob Covid-19 oder Stress: Der Fuhrpark müsse immer sicher organisiert werden. »Es

handelt sich hier um Kardinalspflichten.« Corona setzt grundlegende Halterpflichten in Sachen technische Wartung und Fahrerkontrolle also nicht außer Kraft. Führerscheine, Lenk- und Ruhezeiten oder Ladungsicherung müssen weiterhin kontrolliert und festgehalten werden. »Das Fuhrparkmanagement muss sich eben umorganisieren, um diesen Pflichten auch unter Pandemiebedingungen nachkommen zu können«, bestätigt Lutz Fischer, Verbandsjurist beim Bundesverband Fuhrparkmanagement.

» In solch außergewöhnlichen Zeiten muss sich das Fuhrparkmanagement umorganisieren, um seinen Pflichten nachzukommen.«

Lutz Fischer
Jurist beim Fuhrparkverband



Doch in diesen Zeiten bekommen viele Fuhrparkleiter Fahrer und Firmenwagen monatelang nicht zu sehen, weil alle im Homeoffice arbeiten. Problematisch kann dies für kleinere Unternehmen werden, die in der Vergangenheit ihre Sicherheitsstandards über den persönlichen Kontakt zu Fahrern und Poolfahrzeugnutzern aufrechterhalten haben.

Solche Kontrollen funktionieren aber auch mit Excel-Tabellen, E-Mails oder Softwaretools. Trotzdem muss jede neue Form der automatischen Kontrolle ausreichend dokumentiert werden. Einen Vorteil hat die Pandemie aber doch: Firmen sind gezwungen, sich neu zu organisieren. »Die notwendige technische Aufrüstung dürfte die Arbeit auch künftig erleichtern«, glaubt Fischer. Sie sei eine Investition in die Zukunft.

So zeigen sich die Vorteile der elektronischen Führerscheinkontrolle gerade jetzt, weil sie dezentral und vor allen Dingen kontaktlos gesteuert und durchgeführt werden kann. »Wer das nicht umgestellt hat, muss die Führerscheine allerdings weiterhin konventionell prüfen«, sagt Jurist Feiertag. »Natürlich unter Berücksichtigung aller Hygienevorschriften.«

Noch wichtiger sei aber, einen qualifizierten Stellvertreter für die Arbeiten im Fuhrparkmanagement

einzulernen. Den Ausfall eines Hauptverantwortlichen durch Quarantäne würde kein Gericht als Rechtfertigung akzeptieren. Außerdem trägt die Unternehmensleitung immer die volle Personalverantwortung, und im Zweifel wird sie zur Rechenschaft gezogen.

»Das richtige Personal wählen und die gesamten Kontrollpflichten übernehmen können Unternehmer aber nur, wenn sie selbst zumindest eine rudimentäre Ahnung von den Halterpflichten haben«, warnt Feiertag. In diesem Punkt stellt der Jurist in der Praxis immer wieder Defizite fest. Viele Unternehmer würden noch immer frei nach dem Motto handeln: »Um den Fuhrpark muss ich mich nicht kümmern, da gibt es ja einen Verantwortlichen.« Das aber sei falsch und gefährlich. Werde die Haftung nicht richtig auf die Fuhrparkleitung delegiert, bleibe sie bei der Unternehmensleitung, warnt Feiertag.

Wenigstens in Sachen Schulungen bringt die Pandemie eine gewisse Erleichterung. Sie können online laufen, die Mitarbeiter aus dem Homeoffice teilnehmen. Das dürfte sich auch künftig durchsetzen, in einer Post-Corona-Zeit, denn Onlineseminare sind deutlich günstiger. Anreise, Unterkunft und Verpflegung entfallen, der Fuhrparkchef fällt nur für die tatsächliche Schulungszeit aus. »Trotzdem empfehle ich nicht nur Schulungen für Fuhrparkverantwortliche, sondern auch Inhouse-Seminare, bei denen

zusätzlich Personalabteilung und Unternehmensleitung eingebunden werden«, sagt Fischer. Denn arbeitsschutztechnische Unterweisungen der Mitarbeiter und Fuhrparknutzer stehen ebenfalls auf der Pflichtagenda von Arbeitgebern. Dabei müssen sie aber zwei Dinge beachten: Es muss eine Erfolgskontrolle möglich sein, und die Mitarbeiter müssen Nachfragen stellen können. »Nur wenn dies gewährleistet ist, kann die Unterweisung der Mitarbeiter online stattfinden«, stellt der Jurist klar. ■

Juristisches Dauermandat für Flottenchefs

Fuhrparkmanager sollten vorsorgen und sich juristische Unterstützung durch eine begleitende Rechtsberatung leisten. Denn der beste Rechtsstreit ist der nicht geführte. Ein juristisches Dauermandat hilft, Rechtsfragen im Arbeitsalltag auf kurzem Dienstweg zu beantworten. Spezialisierte Anwaltskanzleien wirken dann wie eine ausgelagerte Rechtsabteilung. Auch eine Firmenrechtsschutzversicherung ermöglicht in der Regel eine allgemeine Beratung. Zudem werden im Streitfall Kosten für Anwalt und Gericht übernommen. Vorsicht: Manche Policen zahlen nur, wenn der Fall vor Gericht geht. Auch der Bundesverband Fuhrparkmanagement unterstützt Mitglieder mit Fachinformationen.

Wenn das Leben aus der

Ein **schwerer Unfall** verändert das Leben von Beteiligten und Zeugen nachhaltig. Betriebe können Mitarbeitern auf verschiedene Arten helfen.

von Annett Boblenz

Prellungen oder Brüche nach einem Verkehrsunfall verheilen in der Regel schnell. Anders die seelischen Verletzungen. Zwar leidet nicht jeder Verunfallte automatisch unter psychischen Belastungen. Doch eben auch nicht wenige. Eine Befragung der Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt) aus dem Jahr 2014 ergab, dass jeder vierte Schwerverletzte damit zu kämpfen hat. Manche Unfallopfer trauen sich nach einem Crash sogar nicht mehr ans Steuer. Eine solche Verkehrsphobie kann auch Menschen treffen, die einen Unfall nur als Unbeteiligter, beispielsweise als Zeuge, erlebt haben. Auch eine posttraumatische Belastungsstörung gehört zu den direkten Folgen eines Verkehrsunfalls.

Laut der deutschen gesetzlichen Unfallversicherung (DGUV) verunglückten 2017 mehr als 340 Beschäftigte auf dem Weg zur Arbeit oder bei einer dienstlichen Fahrt tödlich. Hinzukommen viele Tausende, die durch Unfälle schwer verletzt wurden. Eine aktuellere Statistik liegt nicht vor, doch es ist davon auszugehen, dass sich die Zahlen in den Folgejahren ähnelten. Ausnahme: 2020. Im Coronajahr gab es weniger Unfälle auf Arbeitswegen, da die Fahrleistung insgesamt deutlich rückläufig war.

Doch egal, was die Statistik sagt: Jeder Tote und Verletzte ist einer zu viel. Für die DGUV steht jedenfalls fest, dass Unternehmen noch mehr für die Arbeitssicherheit im Verkehr tun können. »Sicherheit und Gesundheit bei der Arbeit haben nicht den Stellenwert im Unternehmen, den sie verdienen«, sagt Kommunikationsleiter Gregor Doepke. Die Unfallversicherer haben längst sechs Handlungsfelder ausgemacht, um in Unternehmen einen Kulturwandel für mehr Arbeitssicherheit im Verkehr zu erreichen.

So sollten Vorgesetzte mit ihren Beschäftigten klare und eindeutige Regeln vereinbaren, zum Beispiel nur per Freisprecheinrichtung telefonieren – um selbst mit gutem Beispiel voranzugehen. Auch in Sachen Fehlerkultur sind die Vorgesetzten gefragt, indem sie



im Betrieb die Möglichkeiten schaffen, Fehler, Unfälle oder auch Beinaheunfälle offen anzusprechen.

Grundsätzlich aber sollten Unternehmen im Rahmen einer Gefährdungsbeurteilung die individuellen Risiken im Verkehr für ihre Mitarbeiter definieren. Auf Basis einer solchen Beurteilung können Betriebe dann Maßnahmen ergreifen, wie eine alternative Wahl von Verkehrsmitteln (Bahn statt Auto), Fahrsicherheitstrainings oder Unterweisungen zur Straßenverkehrsordnung (StVO).

Auch das »Referat Unfallprävention – Wege und Dienstwege im deutschen Verkehrssicherheitsrat (DVR)« fordert mehr Initiative und entwickelt spezielle Beratungs-, aber auch Trainingsangebote für Betriebe und öffentliche Einrichtungen, wie beispielsweise »Gurom – Mobilität sicher gestalten«, mit dessen Hilfe Gefährdungen im Straßenverkehr im Rah-

Spur gerät



Foto: Adobe Stock/Katarzyna Bielasiewicz

men der Gefährdungsbeurteilung ermittelt werden können.

Häufig finden traumatisierte Kollegen schwer zurück in ihren Alltag. Dann brauchen sie Unterstützung auch durch den Arbeitgeber. Eine erste Orientierung bietet das von DVR, Verkehrsunfallopferhilfe und Bundesanstalt für Arbeit initiierte Internetportal hilfefinder.de. Dort finden Betroffene Informationen und Ansprechpartner, wie etwa regionale und bundesweite Beratungsstellen. Anhand eines sogenannten Trauma-Checks können Unfallopfer checklistenartig überprüfen, ob und welche Unterstützung sie benötigen. Das Portal gibt zusätzlich Informationen, ob und welche Träger mögliche Behandlungskosten übernehmen. Denn wer einen Unfall überlebt hat, möchte sich garantiert nicht mit solch »banalen« Dingen befassen. ■

autovermietung.vwfs.de

Den neuen ID.3 jetzt mieten

- je 30 Tage inkl. 2.000 Freikilometer
- je Mehrkilometer 0,19 € *
- Laufzeit 30 bis 180 Tage
- nur Neubestellungen
- spätestes Bestelldatum: 30.06.2021

Inklusive Zulassung, Kfz-Steuer, Kfz-Haftpflicht, Vollkaskoversicherung mit 800 € Selbstbeteiligung je Schadenfall, Teilkaskoversicherung mit 150 € Selbstbeteiligung je Schadenfall, Wartung und Verschleiß, Rundfunkgebühren.

Inklusive kostenloser Zustellung und Abholung innerhalb von Deutschland. Nur nach Verfügbarkeit.

Erleben Sie eine neue Form der Mobilität

Sie benötigen mehr Informationen oder möchten das Angebot buchen? Dann wenden Sie sich bitte an langzeitmiete@vwfs.rac.com oder +49 4282 789 9430.

**ab 479 € /
30 Tage***



*Alle Preise sind Nettopreise. Eine Reduzierung der Selbstbeteiligung ist gegen einen monatlichen Aufpreis möglich. Das Fahrzeug ist ein Abbildungsbeispiel und zeigt ggf. Sonderausstattung. Ein Angebot der EURO-Leasing GmbH und ihrer Franchise-Partner. Solange der Vorrat reicht. Irrtümer und Änderungen vorbehalten.

Aus der Datenbank

Obere Mittelklasse und Oberklasse: die beliebtesten Firmenwagen und ihr Wertverlust



1

Der Audi A6 behauptet sich als meistverkaufter gehobener Business-Kombi. An häufigsten unter der Haube: der potente Plug-in-Antrieb des 55 TFSI e.



2

Auch bei der E-Klasse greifen die Kunden am liebsten zum Kombi. Hier basiert der Plug-in-Antrieb aber auf einem sparsamen Diesel.



3

Den BMW 5er gibt's ebenfalls als PHEV, doch Gewerbetunden ordern meistens den klassischen Diesel.

	Modell	Motorisierung	Marktanteil ¹⁾
1	Audi A6 Avant	55 TFSI e Quattro	32,7 %
2	Mercedes E-Klasse T 300 de	300 de	27,7 %
3	BMW 5er Touring	520d	23,6 %
4	Mercedes S-Klasse	500 4matic	3,0 %
5	Porsche Taycan	4S	2,2 %
6	Volvo V90	B5	2,1 %
7	Audi A7 Sportback	50 TFSI e Quattro	1,8 %
8	BMW 7er	730d xDrive	1,5 %
8	Audi A8	50 TDI Quattro	1,5 %
9	Porsche Panamera	4S	1,0 %

Zeitraum: Oktober 2020 bis März 2021; ¹⁾ Marktanteil der Modellreihe

DATAFORCE

Wertverlust

	Preis inkl. Ausstattung	Bei 20.000 km/Jahr und 60 Monaten Nutzung	Bei 40.000 km/Jahr und 36 Monaten Nutzung
1 Porsche Taycan 4S	107.382	59,0 %	63.400
2 Mercedes E 300 de T-Modell	56.739 ¹⁾	63,2 %	35.900
3 Audi A7 Sportback 50 TFSI e Quattro	62.846 ¹⁾	63,3 %	39.800
4 Porsche Panamera 4S	119.214	63,4 %	75.550
5 Audi A6 Avant 55 TFSI e Quattro	66.920 ¹⁾	63,8 %	42.700
6 Mercedes S 500 4matic	120.240	70,7 %	85.000
7 Volvo V90 B5	57.782	70,8 %	40.900
8 BMW 520d Touring	53.950	71,1 %	38.350
9 Audi A8 50 TDI Quattro	96.353	74,5 %	71.750
10 BMW 730d xDrive	95.899	76,0 %	72.850

Angaben in Euro; ¹⁾ 5.625 Euro Umweltbonus bereits abgezogen.



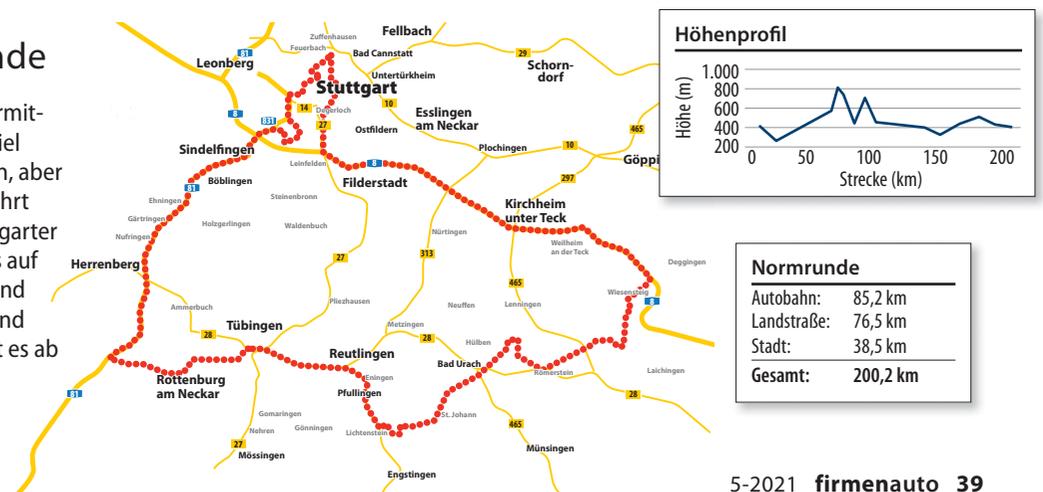
Verbrauchswerte: die Daten unserer aktuellsten Testwagen

Modell	Hubraum/ Zylinder	Leistung	Norm- verbrauch	CO ₂	firmenauto- Normrunde ¹⁾	Abweichung ¹⁾	Verbrauch gesamt	getestet
Porsche 911 Targa 4S	2.981 cm ³ /6	331 kW/450 PS	10,9 l SP	253 g	9,7 l SP	-11,0 %	9,7-13,0; Ø 11,5 l SP	05/2021
Ford Explorer 3.0 EcoBoost PHEV	2.956 cm ³ /6	336 kW/457 PS	3,1 l S	72 g	8,2 l S + 6,5 kWh	+164,5 %	— ³⁾	05/2021
Honda e Advance	—	113 kW/154 PS	17,8 kWh	0 g	20,9 kWh	+17,4 %	17,4-25,6; Ø 19,0 kWh	04/2021
Dacia Sandero Stepway 90 TCe	999 cm ³ /3	67 kW/91 PS	5,5 l S	128 g	5,5 l S	±0 %	4,8-5,5; Ø 5,2 l S	04/2021
Cadillac XT4 350T AWD	1.998 cm ³ /4	169 kW/230 PS	9,2 l S	213 g	10,5 l S	+14,1 %	10,0-12,5; Ø 11,5 l S	04/2021
Mazda MX-30	—	110 kW/150 PS	19,0 kWh	0 g	20,2 kWh	+6,3 %	19,7-27,1; Ø 21,2 kWh	04/2021
VW ID.3 Max 58 kWh	—	150 kW/204 PS	16,7 kWh	0 g	23,8 kWh	+42,5 %	17,0-29,0; Ø 20,6 kWh	03/2021
Jaguar XF Sportbrake D200	1.997 cm ³ /4	150 kW/204 PS	5,8 l D	151 g	7,5 l D	+29,3 %	6,7-9,2; Ø 8,2 l D	03/2021
Toyota Yaris 1.5 Hybrid	1.490 cm ³ /3	85 kW/116 PS	4,2 l S	97 g	5,2 l S	+23,8 %	4,4-6,2; Ø 5,2 l S	03/2021
Toyota Yaris 1.6 GR	1.618 cm ³ /3	192 kW/261 PS	8,0 l S	186 g	7,8 l S	-2,5 %	7,8-10,2; Ø 9,4 l S	03/2021
Citroën C5 Aircross Hybrid 225 e ³⁾	1.598 cm ³ /4	165 kW/224 PS	1,6 l S	32 g	6,5 l S + 6,0 kWh	+306 %	— ³⁾	03/2021
Fiat Neuer 500	—	87 kW/118 PS	14,0 kWh	0 g	18,0 kWh	+28,6 %	18,0-22,1; Ø 19,8 kWh	02/2021
Mercedes GLB 220 d 4matic	1.950 cm ³ /4	140 kW/190 PS	6,2 l D	164 g	6,8 l D	+9,7 %	6,8-9,7; Ø 8,4 l D	02/2021
Ford Mustang Mach-E	—	258 kW/351 PS	18,1 kWh	0 g	28,4 kWh	+56,9 %	24,6-29,8; Ø 27,3 kWh	02/2021
Porsche Taycan Performance Plus	—	350 kW/476 PS	28,7 kWh	0 g	25,8 kWh	-9,9 %	— ²⁾	02/2021
Cupra Formentor 1.4 TSI e-Hybrid	1.395 cm ³ /4	180 kW/245 PS	1,4 l S	31 g	6,9 l S + 5,2 kWh	+335,7 %	— ³⁾	02/2021
Suzuki Swace 1.8 Hybrid	1.798 cm ³ /4	90 kW/122 PS	4,4 l S	103 g	5,9 l S	+45,5 %	5,9-7,3; Ø 6,4 l S	01/2021
Ford Puma 1.0 EcoBoost Automatik	999 cm ³ /3	92 kW/125 PS	5,9 l S	138 g	6,7 l S	+13,6 %	6,7-9,3; Ø 8,3 l S	01/2021
Renault Clio E-Tech 140 Hybrid	1.598 cm ³ /4	103 kW/140 PS	4,1 l S	96 g	6,1 l S	+48,8 %	6,1-6,4; Ø 6,3 l S	01/2021
Mazda CX-3 2.0 Skyactiv-G	1.998 cm ³ /4	89 kW/121 PS	6,0 l S	140 g	5,9 l S	-1,7 %	5,9-8,0; Ø 6,9 l S	01/2021
Kia e-Soul 64 kWh	—	150 kW/204 PS	15,9 kWh	0 g	22,3 kWh	+40,3 %	20,6-28,9; Ø 24,5 kWh	01/2021
MG ZS	—	105 kW/148 PS	18,6 kWh	0 g	19,7 kWh	+5,9 %	19,7-23,8; Ø 21,3 kWh	12/2020
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 cm ³ /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 cm ³ /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 cm ³ /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 cm ³ /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 cm ³ /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 cm ³ /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 cm ³ /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 cm ³ /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 cm ³ /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 cm ³ /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 cm ³ /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

¹⁾ 200 km lang; ²⁾ nur Verbrauchsrunde gefahren; ³⁾ Plug-in-Hybrid: 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 Serpentinen mit einigen Gefäll- und Steigungsabschnitten. Über die A 81 geht es ab Rottenburg/N. zurück nach Stuttgart.



Elektro-Eiltransporter

Der **Porsche Taycan Cross Turismo** will mehr sein als nur Elektrokombi. Mit drei Zentimetern mehr Bodenfreiheit und Allradantrieb schafft er auch den steinigen Weg zur Berghütte.

von Immanuel Schneeberger

Der Porsche Taycan ist das Rennrad unter den Elektroautos. Schnell, auch für weite Strecken gut, aber mit wenig Bodenfreiheit und flachem Heck manchmal nicht so richtig praktisch. Das dachten sich wohl auch die Marketingstrategen, als sie den Taycan Cross Turismo entwarfen. Ein schnöder Kombi wäre zu einfach gewesen und würde womöglich dem Panamera Sport Turismo Kunden wegnehmen, also kommt hier das Kombiheck zusammen mit Rustikal-Optik.

Drei Zentimeter mehr Bodenfreiheit als der flache Taycan hat der Cross Turismo zu bieten und damit die entscheidende Luft unterm Boden, wenn es bei der Urlaubsanfahrt zur Berghütte mal eng wird. Der

eigentliche Mehrwert versteckt sich aber nicht in den Federn, sondern in der Karosserieform. Die Heckklappe steht nämlich nicht nur steiler, sie gibt vor allem auch eine größere Öffnung frei. So passen selbst etwas größere Gepäckstücke ohne Einfädeln hinein.

Wem bisher ein Taycan verwehrt wurde, weil er zu sehr Sportwagen sei, könnte da jetzt vielleicht mehr Glück bei der Fuhrparkleitung haben. Spätestens das Argument, dass nun hinten dank knapp fünf Zentimetern mehr Kopffreiheit auch größere Kollegen bequem sitzen können, sollte überzeugen.

Immerhin sollte es am Aufpreis nicht scheitern: Knapp 1.300 Euro kostet die rustikale Version des



Taycan ausstattungsbereinigt mehr als die zivilen Geschwister. Immer dabei ist der große Akku. Er fasst 93,4 kWh, davon sind 83,7 kWh nutzbar – genug für 300 Kilometer flotte Fahrt. Laut Norm reicht der Strom gar bis zu 460 Kilometer. Denn der Kombi ist ebenso im Windkanal optimiert wie die Limousine. Mit ihr teilt er sich auch die Antriebsvarianten, vom 380 PS starken 4 bis zum Turbo S mit brachialen 625 PS.

Auch Basismotor mit 4x4-Antrieb

Wir fahren zuerst die Einstiegsversion. Hier verbirgt sich eine echte Neuigkeit: Erstmals gibt es für sie Allradantrieb. Mit 380 PS geht es trotz 2,3 Tonnen Leergewicht recht flott voran. Im Sport-Plus-Modus und bei aktivierter Launch Control sind es sogar maximal 476 PS. Das reicht fürs Porsche-Gefühl, und in Verbindung mit den 20-Zoll-Rädern samt hohen Reifenflanken gleitet der Cross Turismo leise und wohlgedämpft über Straßen aller Art. Sein Luftfahrwerk macht dabei das hohe Gewicht in Kurven schnell vergessen – wobei wir da etwas einschränken müssen. Der Testwagen verfügte über den hydraulischen Wankausgleich PDCC für 2.750 Euro, die lastabhängige Kraftverteilung an der Hinterachse für 1.250 Euro sowie die Allradlenkung für 1.960 Euro. Alles Extras, die einen großen Einfluss auf die gefühlte Fahrdynamik haben.

Das bringt uns zu einem interessanten Thema: Obwohl der Cross Turismo qua Herkunft kein Schnäppchen ist, fehlen einige fast schon zwingende Punkte auf der Ausstattungsliste. Dazu zählt das LED-Matrixlicht für 2.420 Euro ebenso wie der Abstandstempomat für 1.470 Euro, aber auch alltagsrelevante Dinge wie eine Wärmepumpe für 650 Euro oder ein Programm, das die Autoeinstellungen der gewählten Route anpasst, für 240 Euro. Immerhin kann die letzte Option auch noch nachträglich geordert werden.

Ist all das an Bord, findet man kaum Kritikpunkte. Die Navigation sagt einem schon zu Beginn, wie viel Akkukapazität am Ende der Reise noch übrig ist. Wenn's knapp wird, schlägt sie passende Ladepunkte oder eine eingeschränkte Klimatisierung vor. Wer einen Schnelllader ansteuert, aktiviert damit automatisch auch die Akkupermierung, damit die Ladung mit bis zu 270 kW läuft. Im Test ergab das dann innerhalb von zehn Minuten gut 34 kWh – genug für 150 Kilometer Strecke. 40 Prozent der Taycan sollen Cross Turismo werden, die meisten als 4S. Wir meinen, es reicht auch die Basisvariante mit ein paar schicken Extras. ■



- 1 Innen sieht alles aus wie im normalen Taycan.
- 2 Auf der Rückbank gibt's den ersten Unterschied: Fünf Zentimeter mehr Kopffreiheit.
- 3 Die größere Ladeöffnung und eine flache Ladefläche packen auch Sperriges. Angesichts des feinen Stoffs bleibt Dreckgepäck lieber draußen.
- 4 Mountainbikes finden auf dem eigens entwickelten Fahrradträger Platz.

Porsche Taycan Cross Turismo

	Leistung	0–100 km/h	Vmax	Batterie	Verbrauch ¹⁾	Reichweite ¹⁾	Laden AC/DC	Kofferraum	Zuladung	Preis	Betriebskosten ²⁾	Effizienz
4	280 kW (380 PS)	5,1 s	220 km/h	93,4 kWh	22,4 kWh	456 km	11–22/270 kW	446–1.212 l	640 kg	78.685 Euro	118,9/77,6 ct/km	A+
4S	360 kW (490 PS)	4,1 s	240 km/h	93,4 kWh	22,6 kWh	452 km	11–22/270 kW	446–1.212 l	640 kg	93.985 Euro	113,6/87,7 ct/km	A+
Turbo	460 kW (625 PS)	3,3 s	250 km/h	93,4 kWh	22,6 kWh	452 km	11–22/270 kW	446–1.212 l	560 kg	129.785 Euro	174,5/115,0 ct/km	A+
Turbo S	460 kW (625 PS)	2,9 s	250 km/h	93,4 kWh	24,4 kWh	419 km	11–22/270 kW	446–1.212 l	560 kg	157.785 Euro	210,9/137,7 ct/km	A+

Herstellangaben; ¹⁾ WLTP

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



Anpackender Charakter

Wer einfach nur einen praktischen und günstigen Kombi sucht, landet schnell beim **Fiat Tipo**. Jetzt bekommt er eine Frischekur mit neuem Infotainment.

von Immanuel Schneeberger

Selten werden Autos so intensiv genutzt wie als Servicefahrzeuge. Technische Ausrüstung im Kofferraum, lange Anfahrten zu Kundenterminen, guter Reisekomfort für die Mitarbeiter und ganz nebenbei noch günstige Gesamtkosten, damit die Fuhrparkleitung zufrieden ist. In diese Klasse zielt der Fiat Tipo als Kombi. Daran ändert auch die jüngste Modellpflege wenig.

Am Blech hat sich nämlich gar nichts geändert. Dennoch tritt der Tipo jetzt völlig frisch auf: Optionale LED-Scheinwerfer und vor allem ein überarbeiteter Kühlergrill samt neuem Fiat-Logo verhelfen ihm dazu. Innen geht es jetzt deutlich moderner zu. Der breite und hochauflösende Touchscreen aus dem neuen Fiat 500 Elektro hat Einzug gehalten. Den großen Touchscreen gibt es erst ab der Life-Ausstattung gegen 420 Euro (alle Preise netto) Aufpreis, dann aber überzeugt er mit drahtloser Smartphone-Anbindung und logischen Menüs. Einzige eine Zurück-Taste fehlt.

Auch die Kombiinstrumente sind Teil der Digitalisierungswelle. Ebenfalls ab der Life-Ausstattung sitzt hier ein weiterer Monitor, der sich über das mit Chrom aufgehübschte Multifunktionslenkrad bedienen lässt. An den Grundeigenschaften hat Fiat nicht viel geändert: Die Verarbeitung ist ordentlich, günstiges Hartplastik dominiert die Materialauswahl. Dafür finden die Passagiere üppige Platzverhältnisse vor. Auf recht kompakten 4,57 Meter Länge packt der Tipo 550 Liter Gepäck ein, bei umgeklappten Rücksitzen wächst der Raum augenscheinlich auf Klassenmaß, ohne dass es dazu eine Werksangabe in Litern gäbe. Für die Motoren sind alle Daten bekannt: Hier bleibt es bei Bewährtem. Weiterhin dieseln entweder 95 oder 130 PS, wobei Letztere für Langstrecken die bessere Variante sein dürften. Wer nicht so viel fährt, wird auch mit dem Einliter-Dreizylinderbenziner zufrieden sein.

- 1 Das neue Infotainment überzeugt mit knackscharfem Display. Außen herum dominiert weiterhin viel Hartplastik.
- 2 Das Kombiinstrument ist gut ablesbar – bis auf den grob unterteilten Drehzahlmesser.
- 3 Massig Platz im Gepäckraum, aber billiger Filz als Verkleidung.
- 4 Der Kombi macht noch immer eine gute Figur, obwohl sich an der Karosserie fast nichts geändert hat.



Fiat Tipo Kombi

	Hubraum	Zyl.	Getriebe	Leistung	Drehmoment	0–100	Vmax	Verbrauch ¹⁾	CO ₂ ¹⁾	Kofferraum	Zuladung	Preis	Betriebskosten ²⁾	Effizienz
1.3 Multijet	1.248 cm ³	4	S/5	70 kW (95 PS)	200 Nm/1.500	13,5 s	180 km/h	4,7 l D	125 g	550–1.650 l	475 kg	17.639 Euro	47,6/31,5 ct/km	A
1.6 Multijet	1.598 cm ³	4	S/6	96 kW (130 PS)	320 Nm/1.500	10,1 s	207 km/h	4,8 l D	127 g	550–1.650 l	475 kg	20.328 Euro	51,8/33,8 ct/km	B
1.0	999 cm ³	3	S/5	74 kW (100 PS)	190 Nm/1.500	12,0 s	191 km/h	5,9 l S	137 g	550–1.650 l	475 kg	15.958 Euro	49,6/33,7 ct/km	B

Herstellangaben; ¹⁾WLTP

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

Er steckte in unserem Testwagen und überzeugte dort mit munteren 100 PS. Er ist ordentlich gedämmt, aber noch laut genug, um nach Geräusch schalten zu können. Das ist nicht unwichtig, lässt sich der Drehzahlmesser doch bei Sonnenlicht kaum und sonst nur in 500-Touren-Schritten ablesen. Eine Automatik könnte das Instrument vollends überflüssig machen, ist aber leider nicht vorgesehen. Auch sonst zählt Komfort nicht zu den größten Stärken des Wagens. Er federt passabel, aber deutliche Windgeräusche verleiden Reisetempi abseits der Richtgeschwindigkeit.

Leichtgängige Lenkung, günstige Assistenten

Die leichtgängige Lenkung hat, wie von Fiat gewohnt, einen noch leichtgängigeren Citymodus für das Einparken mit einem Finger, bleibt dabei ausreichend präzise ohne sportlichen Anspruch. Spurhalteassistent und Verkehrszeichenerkennung sind Serie, Totwin-

kelüberwachung, Speedlimiter und Notbremsassistent kosten im Paket 590 Euro Aufpreis. Alternativ eignet sich die Business Edition. Sie bietet quasi Vollausrüstung inklusive des schlüssellosen Zugangs, eines großen Navis und aller Assistenten für 3.360 Euro Aufpreis.

Für seinen Einsatzzweck im stressigen Servicekombialltag eignet sich der Tipo also gut. Sein Tomtom-Navi findet die schnellste Route, gegen schmutzige Tapser auf dem Bildschirm hilft die Sprachbedienung, an der Anhängerkupplung dürfen 1,5 Tonnen hängen, und der Preis tut auch nicht weh. Bei knapp 16.000 Euro startet der Benziner-Kombi und damit genau wie der neue Tipo Cross gut 1.000 Euro über dem Fünftürer. Der kleine Diesel kostet knapp 1.700 Euro mehr, der empfehlenswerte 130-PS-Diesel liegt dann bei 19.000 Euro. ■

Europa im Blick

Der kompakte SUV **XT4** ist das einzige Modell, das **Cadillac** derzeit in Deutschland verkauft. Ein letztes Aufbegehren einer Traditionsmarke – oder ein neuer Start?

von Hanno Boblenz

Wie wichtig das Markenimage für Fahrer und Käufer von Geschäftswagen ist, musste Cadillac in der Vergangenheit häufig erfahren. Riesige Schlitten mit bollemden Benzinern wie Escalade oder CTS mögen in den USA passen, in Europa floppten sie. Jetzt soll's der kleinste jemals gebaute Cadillac richten. Der kompakte Crossover XT4 bringt Hardware, die europäische Fuhrpark-einkäufer suchen: einen sparsamen Diesel mit vernünftigen 174 PS oder einen Zweiliterbenziner mit 230 PS. Das Ganze verpackt in einer 4,60 Meter langen Karosse, die sich schon wegen ihrer wuchtigen Hinguckerfront aus der uniformen Masse rund um BMW X1, VW Tiguan oder Toyota RAV4 abhebt. Speziell, wenn die sensenförmigen Scheinwerfer die Nacht durchschneiden.

Innen verließ die Designer aber etwas der Mut. Das konventionelle Cockpit mit analogen Instrumenten und

relativ kleinem, gut ablesbarem Bildschirm will nicht mehr so recht in die Zeit passen. Bedienung und Menüführung erinnern stark an ältere Opel aus der Zeit, als die Rüsselsheimer noch unter den Fittichen von GM waren. Aber nicht alles Ältere ist schlechter. Im Gegenteil: Die Bedienung erklärt sich von selbst, auch weil sich viele Funktionen über Tasten unterm Display oder einen Dreh-Drück-Schalter in der Mittelkonsole direkt ansteuern lassen.

Der XT4 startet bei üppigen 33.600 Euro für den 230 PS starken Benziner, kostet also auf den ersten Blick deutlich mehr als Konkurrenten wie BMW X1, Volvo XC40 oder Toyota RAV4. Das folgt der üblichen Alles-drin-alles-dran-Politik der Marke, die schon dem Käufer





- 1 Genau hinschauen: Manche Schalter und die Menüführung kennt man von Opel.
- 2 Wer meckert über Tasten? Wenn sie so übersichtlich angeordnet sind wie hier, braucht man keine Sprachsteuerung.
- 3 Kein riesiger Kofferraum, aber zumindest einer mit komplett ebener Ladefläche.
- 4 Auch von hinten macht der Cadillac was her. Der agile Benziner verbraucht nur etwas zu viel.

eines Basismodells eine Ausstattung mit auf den Weg gibt, die wenig Wünsche offenlässt. Allradantrieb, Neunstufenautomatik sowie alle wichtigen Fahrhelfer sind ebenso an Bord wie eine umfangreiche Komfortausstattung samt Lenkradheizung und beheizbarer Rückbank. Auch beim Infotainment lassen sich die Amis nicht lumpen, verbauen eine Bose-Anlage, Navisystem und Rückfahrkamera serienmäßig.

Darüber verzweigt sich das Angebot in Sport und Premium Luxury, wo der frontgetriebene Diesel für 38.218 Euro startet. Hier fährt Cadillac das volle Programm auf mit Head-up-Display, elektrischer Sitzverstellung und passgenau verarbeiteter Lederausstattung. Und obwohl die Amerikaner ganz im Trend der Zeit auf Tierhäute verzichten und großflächig Kunstleder verlegen, wirkt der Innenraum hochwertig und stilsicher.

Seine 4,60 Meter Länge nutzt der Wagen gut, die hinteren Mitfahrer müssen nicht über Platzmangel klagen. Nur der bei geklappten Lehnen topfebene Kofferraum fällt mit 1.385 Litern deutlich kleiner aus als bei der Konkurrenz. Außerdem fehlt eine Durchlademöglichkeit.

Der von uns gefahrene Vierzylinderbenziner gefällt mit seiner homogenen Leistungsabgabe. Schon bei 1.500/min liegen 350 Nm Drehmoment an. So flippert sich die Automatik schnell in die oberen Gänge und verhindert, dass der Motor unnötig hochdreht. Die 230 PS starke Maschine hat genügend Dampf und hält die lang übersetzte neunte Stufe in einem breiten Tempobereich. Was gut für die Akustik ist, dem Spritverbrauch jedoch wenig bringt: Unter elf Litern lässt sich der 350 AWD kaum fahren. Spätestens jetzt kommt bei Fuhrparkinteressenten der Diesel ins Spiel, den es wahlweise mit Front- und Allradantrieb gibt. Allerdings verbraucht auch der gut 20 Prozent mehr als beispielsweise der BMW X1 120d. Das ist aber auch das Einzige, was den ersten Auftritt des XT4 trübt. Zumal auch die einigermaßen straffe Federung dem flotteren Fahrstil auf europäischen Straßen angepasst ist. ■

Cadillac XT4

	Hubraum	Zyl.	Getriebe	Leistung	Drehmoment	0-100	Vmax	Verbrauch ¹⁾	CO ₂ ¹⁾	Kofferraum	Zuladung	Preis	Betriebskosten ²⁾	Effizienz
350 D	1.995 cm ³	4	A/9	128 kW (174 PS)	381 Nm/1.500	10,4 s	200 km/h	6,4 l D	167 g	637-1.385 l	632 kg	38.218 Euro	77,2/50,5 ct/km	k. A.
350T AWD	1.998 cm ³	4	A/9	169 kW (230 PS)	350 Nm/1.500	8,3 s	210 km/h	9,3 l S	213 g	637-1.385 l	536 kg	33.605 Euro	79,1/53,8 ct/km	k. A.

Herstellerangaben; ¹⁾WLTP

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



Surren statt knurren

Mit Dieselmotor gibt es den Minibus **Toyota Proace** schon länger. Jetzt erweitert ein komfortabler Elektroantrieb das Modellangebot des Achtsitzers.

von Hanno Boblenz

Häufig zählt der erste Eindruck. Wer seine Kunden im Elektro-Van abholt, punktet als umweltbewusstes Unternehmen. Das klappt nun auch mit einem Toyota. Den wahlweise sieben- oder achtsitzigen Proace Verso gibt's mit zwei Batterie-Settings, in zwei Karosserielängen und über 300 Kilometer Reichweite.

Wirklich günstig ist der Spaß aber nicht: Bei 49.185 Euro starten die Preise. Der Toyota kostet also bis zu 4.000 Euro mehr als die baugleichen Modelle von Opel, Citroën und Peugeot. Allerdings startet der Electric als »Team Deutschland«, mit verschiebbaren Bänken, Klapp Tischchen, Sitzheizung und vielem mehr. Es ist also klar, wer angesprochen werden soll: Shuttledienste oder Hotels und nicht Handwerker mit Baustellentrupps.

Aber erst der ab 55.715 Euro teure Executive, am besten mit sechs verschiebbaren Einzelsitzen (plus 840 Euro) und entsprechend luftigem Raumgefühl, wird dem gehobenen Anspruch einer solchen Klientel gerecht. Elektrische Schiebetüren, Ledersitze, Konferenztisch und ein

riesiges Glasdach sorgen hier serienmäßig fürs Wohlbefinden an Bord.

Mit nur 136 PS geht's nicht wirklich ungestüm voran, doch zum Mitschwimmen reicht's allemal. Der Verbrauch pendelt sich bei normaler Fahrweise bei rund 32 kWh/100 km ein, sodass mit der großen Batterie selbst bei kühlen 10 Grad gut 280 Kilometer machbar sind. Lobenswert: Der Wagen lädt mit 11 kW und nutzt so die Leistung der subventionierten intelligenten Wallboxen voll aus. Auf längeren Strecken empfiehlt sich dann ein kurzer Ladestopp an Gleichstromstationen, wo der Strom mit bis zu 100 kW in die Akkus fließt.

Spätestens hier drängt sich der Vergleich mit dem Diesel auf. Der durchzugsstarke 2.0 D-4D-Motor mit 144 PS kommt auf 41.370 Euro, was in etwa dem Preis der 50-kWh-Version Proace Electric nach Abzug des Umweltbonus entspricht. Wer will da noch dieseln? ■

Toyota Proace Verso Electric

	Leistung	0–100 km/h	Vmax	Batterie	Verbrauch ¹⁾	Reichweite ¹⁾	Laden AC/DC	Kofferraum	Zuladung	Preis ²⁾	Betriebskosten ³⁾	Effizienz
L1 50 kWh	100 kW (136 PS)	k. A.	130 km/h	50,0 kWh	25,3 kWh	219 km	11/100 kW	507–3.968 l	841 kg	41.685 Euro	81,8/54,4 ct/km	A+
L1 75 kWh	xxx kW (xxx PS)	k. A.	130 km/h	75,0 kWh	26,9 kWh	314 km	11/100 kW	507–3.968 l	825 kg	46.727 Euro	92,8/61,7 ct/km	A+

Herstellangaben; ¹⁾ WLTP; ²⁾ 7.500 Euro Umweltbonus bereits abgezogen

³⁾ Bei 20.000/40.000 km pro Jahr, 60/36 Monate Laufzeit. Berechnet von DEKRA

Keine Qual der Wahl

Mit dem Jahrgang 2021 fährt der kompakte **Mitsubishi Eclipse Cross** in neuem Look vor. Als Antrieb gibt's nur noch den aus dem Outlander bekannten Plug-in-Hybrid.

von Hanno Boblenz

Eines konnte man dem Mitsubishi Eclipse Cross nicht vorwerfen: dass er langweilig aussehe. Aber scheinbar haben sich doch manche Kunden an der markanten, das Heckfenster teilenden Querspange gestört. Damit ist nun Schluss, die Designer glätteten das Heck und überarbeiteten auch gleich die Front des kompakten SUV, der nebenbei um 14 Zentimeter auf 4,54 Meter gewachsen ist. Außerdem bekommt er den Plug-in-Antrieb des größeren Outlander mit 2,4 Liter Hubraum und zwei E-Motoren. Zusammen bringt's das Trio auf 188 PS, weniger als viele andere Teilzeitstromer. Der Standardantrieb des VW-Konzerns beispielsweise kommt auf mindestens 204 PS.

Mitsubishi setzt eben eher auf Alltagsnutzen. So läuft der auf den Betrieb im unteren und mittleren Drehzahlbereich optimierte Benziner öfter mit, obwohl die beiden E-Motoren durchaus alleine anschieben könnten – schlicht, um frischen Strom in die 13,8 kWh fassende Batterie zu pumpen. Das Zusammenspiel der Motoren funktioniert völlig unaufgeregt. Überhaupt ist das ein SUV, der keine Emotionen hochkocht. Er fährt einfach, das aber gut.

Anders als beim Outlander lädt er über einen üblichen Typ-2-Stecker. Bei nur 3,7 kW Ladeleistung dauert das

zwar trotzdem gut vier Stunden; wer einen der exotischen Chademo-Anschlüsse findet, verkürzt das allerdings auf 25 Minuten. Außerdem lässt sich das Auto auch als Stromspender nutzen. Über eine 230-Volt-Steckdose im Heck können Schlagbohrer auf der Baustelle oder Elektrogrill beim Wochenend-Camping betrieben werden.

Offiziell startet der SUV bei 33.520 Euro minus 6.750 Euro Umweltprämie. Doch die Japaner legen momentan weitere 2.250 Euro als Zusatzbonus drauf, sodass er ab 24.500 Euro kostet. Dann ist er zwar vernünftig eingerichtet. Aber vieles, was Autofahren angenehm macht, gibt's erst ab der 3.000 Euro teureren Ausstattung Plus.

Worauf man hier verzichten muss? Auf andere Motorisierungen. Aber 4.500 Diesel oder Benziner stehen noch bei den Händlern. Der 163 PS starke Turbobenziner etwa kostet offiziell ab knapp 18.000 Euro, wobei das ein oder andere Schnäppchen darunter sein dürfte. Auch keine schlechte Wahl, sofern man sich mit dem Design des Vorgängers abfinden kann. ■

Mitsubishi Eclipse Cross

2.4 Plug-in-Hybrid

Hubraum/Zylinder	2.360 cm ³ /4
Benziner/E-Motor	98/82 + 95 PS
Systemleistung	133 kW (188 PS)
Beschleunigung 0–100 km/h	10,9 s
Höchstgeschwindigkeit	162 km/h
Akku/Reichweite WLTP	13,8 kWh/45 km
CO ₂ (WLTP)	39 g/km
Kofferraum/Zuladung	359–1.108 l/440 kg
Preis	26.771 Euro ¹⁾
Betriebskosten ²⁾	65,2/42,3 ct/km

¹⁾ 6.750 Euro Umweltbonus bereits abgezogen
²⁾ 20.000/40.000 km p. a., 60/36 Monate ► DEKRA



Praktisch für alles

Der **Dacia Sandero Stepway** will mit Outdoor-Dress mehr sein als nur die schicke Variante von Deutschlands billigstem Kleinwagen. Schafft er den Spagat zwischen gut und günstig?

von Immanuel Schneeberger

Der Dacia Sandero schmückt sich mit einem Einstiegspreis von nur 7.300 Euro, doch wenn der Wagen etwas hübscher sein soll, verlangt die findige rumänische Renault-Tochter einen Aufpreis. Als Stepway verleiht eine Beplankung rund um die Radkästen dem Sandero einen hippen SUV-Look. Damit es unterwegs dann nicht zu phlegmatisch vorangeht, bekommt der Dreizylinder einen Turbo und damit die Kraft von 90 PS – zum Preis von 9.800 Euro. Für den Testwagen in Comfort-Ausstattung sind es 1.350 Euro mehr. Ganz schön viel Schotter, oder?

Fangen wir mit dem Offensichtlichen an: Außenspiegel und Türgriffe sind beim Comfort in Wagenfarbe lackiert. Während sonst selbst eine Klimaanlage Aufpreis kostet, ist hier eine Klimaautomatik an

Bord. Einparkhilfe hinten, elektrische Außenspiegel, Regensensor, leicht bedienbare Navigation samt drahtloser Smartphone-Integration per Android Auto sowie die Aussicht auf viele weitere Sonderausstattungen gibt's außerdem. Der Aufpreis rechnet sich also. Bei der Sicherheitsausstattung spendiert Dacia allen Versionen mit LED-Scheinwerfern und Notbremsassistent das Nötigste, beim Euro-NCAP-Crashtest reichte es wegen fehlender Assistenzsysteme dennoch nur für magere zwei Sterne.

Ähnlich kritikwürdig ist ansonsten allein die fehlende Sitzheizung. Dann wären die etwas weichen Sitze nicht nur bequem, sondern komfortabel. Jedenfalls finden selbst Großgewachsene eine gute Position, und auch im Fond herrscht kein Platzmangel.





Der Kofferraum ist ebenfalls üppig geraten, und wem das alles noch nicht reicht, dem bleibt noch das Dach. Dort haben die Rumänen nämlich eine stabile Dachreling mit breiten Trägern angeschraubt. Ihre Form hat einen Grund: Die beiden Träger lassen sich drehen und wie ein Grundträger quer übers Dach spannen.

Damit dem Wagen nicht die Puste ausgeht, bläst ein Turbolader dem erstaunlich lauffruhigen Einliterdreizylinder fröhlich pfeifend frische Luft zu. Das bringt Kraft bei niedrigen Drehzahlen. Nur beim Kaltstart verschluckt der Benziner sich manchmal etwas, und man ruckelt wie ein Anfänger durch die ersten Gänge. Bei normalem Tempo hängt der Dacia gut am Gas, doch auf der Autobahn wird's dann zäh und laut. Gegenüber dem Vorgänger mag der neue Sandero zwar viel leiser sein, deutliche Wind- und Abrollgeräusche machen dennoch klar, dass über 130 km/h nicht das Wohlfühltempo liegt. Der Sandero lohnt die so gewonnene Zurückhaltung mit fünf Liter Verbrauch. Zusammen mit dem großen Tank sind so beeindruckende Reichweiten von über 900 Kilometern drin.

Die harte Federung macht aber keine Lust auf lange Strecken. Die Abstimmung soll wohl den Einfluss von vier Zentimetern mehr Bodenfreiheit auf die Fahrdynamik

gering halten. Etwas mehr Nachgiebigkeit hätte den Federn gutgetan, zumal der Stepway mit seiner zu leichtgängigen Lenkung sowieso kein Kurvenräuber ist. Erst auf richtig schlechten Straßen und mit viel Gepäck im Kofferraum macht die harte Fahrwerksabstimmung Sinn. Ebenso wie die Plastikplanken an den Seiten. Spätestens auf Schotterpisten macht sich der Aufpreis für das Stepway-Klimbim bezahlt. Und wenn wir schon bei Zahlen und ihrem Nutzen sind: Wer nur 84 Euro drauflegt, erhält nicht nur zehn Extra-PS, sondern auch den Dank der Fuhrparkleitung. Denn dann verträgt der Motor auch Flüssiggas und spart knapp die Hälfte der ohnehin niedrigen Spritkosten ein. ■

- 1 Clever gemacht: der Smartphone-Halter mit USB-Anschluss. Das Infotainment ist flott und aktuell.
- 2 Der großzügige Gepäckraum fasst auch Sperriges.
- 3 Multifunktional: Die Dachreling ist Designelement und Lastenträger.
- 4 Der angedeutete Unterfahrschutz ist ein reines Designelement.

Dacia Sandero Stepway

	Hubraum	Zyl.	Getriebe	Leistung	Drehmoment	0–100	Vmax	Verbrauch ¹⁾	CO ₂ ¹⁾	Kofferraum	Zuladung	Preis	Betriebskosten ²⁾	Effizienz
TCe 90	999 cm ³	3	5/6	67 kW (91 PS)	160 Nm/2.100	12,0 s	172 km/h	4,9 l S	126 g	328–1.108 l	409 kg	9.823 Euro	40,4/27,5 ct/km	B
TCe 100 Eco-G	999 cm ³	3	5/6	74 kW (101 PS)	170 Nm/2.000	11,9 s	177 km/h	6,0 l LPG	114 g	328–1.108 l	393 kg	9.907 Euro	36,1/23,3 ct/km	B

Herstellangaben; ¹⁾WLTP

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



Mit Stecker ins Gelände

Der **Jeep Compass** erhält eine leichte Modellpflege. Vor allem innen haben die Designer Hand angelegt – und für bessere CO₂-Werte flogen einige Allradvarianten aus dem Programm.

von Immanuel Schneeberger

Der Compass ist für Jeep so ähnlich wie der Golf für VW: ein unverzichtbarer Verkaufsschlager. Weil der Kompakt-SUV so gut zu Europa passt, bauen die Amerikaner das Auto sogar seit letztem Jahr im italienischen Melfi statt in Mexiko. Und damit die Kauflaune anhält, hielten die Produktstrategen jetzt ein Facelift für angemessen.

Außen fällt das erst einmal nicht besonders auf. Das Tagfahrlicht hat eine neue Form, die Scheinwerfer leuchten

jetzt mit LEDs, und der Kühlergrill ist flacher und soll so Jeep-Modelle der 1990er-Jahre zitieren. An den Abmessungen änderten die Designkniffe ebenso wenig wie an den hinten etwas knappen Platzverhältnissen im Innenraum. Dennoch ist beim Einsteigen sofort klar, dass hier etwas Neues entstanden ist.

Armaturenräger und Mittelkonsole sind neu. Offensichtlich macht das der große Touchscreen, der stolz in der Mitte

Jeep Compass

	Hubraum	Zyl.	Getriebe	Leistung	Drehmoment	0–100	Vmax	Verbrauch ¹⁾	CO ₂ ²⁾	Kofferraum	Zuladung	Preis ³⁾	Betriebskosten ³⁾	Effizienz
1.6 Multijet	1.598 cm ³	4	S/6	96 kW (130 PS)	320 Nm/1.500	10,6 s	194 km/h	5,1 l/D	135 g	438–1.387 l	471 kg	27.731 Euro	60,8/40,2 ct/km	B
1.3 GSE T4	1.332 cm ³	4	S/6	96 kW (130 PS)	270 Nm/1.560	10,3 s	192 km/h	6,6 l/S	153 g	438–1.387 l	460 kg	23.529 Euro	62,1/43,4 ct/km	B
1.3 GSE T4	1.332 cm ³	4	A/6 ¹⁾	110 kW (150 PS)	270 Nm/1.560	9,2 s	199 km/h	6,5 l/S	151 g	438–1.387 l	460 kg	27.731 Euro	66,8/46,5 ct/km	B
	Hubraum	Zyl.	Getriebe	Leistung ³⁾	Akku	E-Reichweite	0–100	Vmax	Verbrauch ²⁾	CO ₂ ²⁾	Kofferraum	Preis ³⁾	Betriebskosten ³⁾	Effizienz
1.3 PHEV 4x4	1.332 cm ³	4	A/6	140 kW (190 PS)	11,4 kWh	47 km	7,9 s	183 km/h	1,9 l/S	45 g	420–1.230 l	28.208 Euro	65,4/42,3 ct/km	A+
1.3 PHEV 4x4	1.332 cm ³	4	A/6	177 kW (240 PS)	11,4 kWh	47 km	7,3 s	200 km/h	1,9 l/S	44 g	420–1.230 l	30.309 Euro	68,3/44,2 ct/km	A+

Herstellerangaben; ¹⁾ Doppelkupplungsgetriebe; ²⁾ WLTP; ³⁾ E-Motor: 60 PS; Benziner: 130 bzw. 180 PS; ⁴⁾ 6.750 Euro Umweltbonus bereits abgezogen

³⁾ Bei 20.000/40.000 km pro Jahr, 60/36 Monate Laufzeit. Berechnet von DEKRA

Hinten hat sich nicht viel geändert. Innen fällt auf den ersten Blick das neue Infotainment auf. Es kommt mit verständlichen Menüs und guter Sprachbedienung. Immerhin gibt es auch noch feste Knöpfe für viele Funktionen – so auch für die Betriebsart des Plug-in-Hybrids.



aufragt. Hinter dem brillanten Display verbirgt sich das Infotainment-System Uconnect 5, das erstmals im neuen Fiat 500 zum Einsatz kam. Wie dort gefallen die schnelle Reaktion des Systems sowie die verständnisvolle Sprachbedienung. Im Detail hapert es aber noch etwas: So fehlt eine simple Taste, um einen Bedienschritt zurückzugelangen, und in der Menütiefe sind nicht alle Umlaute übersetzt, was zu lustigen Zeichenkombinationen führt. Auch die Kombiinstrumente sind jetzt digital. Zum Glück hat die neue Moderne vor der Bedienung von Lautstärke und Klimaanlage haltgemacht, hier genügt weiter der Dreh am Regler oder der Druck auf die Taste.

Unter der Haube halten sich die Neuerungen hingegen in Grenzen. Die Motoren sind bekannt, es stehen 1,3-Liter-Turbobenziner mit 130 oder 150 PS sowie ein 1,6-Liter-Diesel mit 130 PS zur Wahl. Alle treiben nur die Vorderräder an, die Allradler mussten wegen ihrer hohen Verbrauchswerte weichen. Eine Automatik gibt es nur für den 150-PS-Benziner. Während die Benziner 1,9 Tonnen ziehen dürfen, schafft der Dieselmotor unverständlicherweise nur 1,3 Tonnen.

Zwei Plug-in-Hybride ergänzen die Motorenpalette und füllen zumindest das Angebotsloch beim Allradantrieb. Hier arbeitet der Benziner entweder mit 130 oder mit 180 PS

mit einem maximal 128 PS starken Elektromotor an der Hinterachse sowie einer Sechsstufenautomatik zusammen – genug für 190 oder 240 PS Systemleistung. Für unsere erste Ausfahrt stand die stärkere Variante bereit. Das Zusammenspiel beider Antriebe klappt reibungslos. Rein elektrisch geht es mit bis zu 130 km/h allerhöchstens 40 Kilometer weit. Wer es etwas flotter oder weiter mag, bekommt gut gedämmt Unterstützung vom Benziner. Ohne Akkuunterstützung braucht der Compass dann laut Norm zwei Liter mehr als der Diesel, spart aber Dienstwagennutzern etwas Steuer. Ob der Einsatzzweck zum Antrieb passt, sollte vorab geklärt sein.

Das Navigationssystem hat keinen Einfluss auf die Antriebsstrategie, das Auto entscheidet aufgrund der Geschwindigkeit, welchen Betriebsmodus es gerade bevorzugt. Per Knopfdruck kann man auch einen gewissen Akkustand halten. Das Aufladen des 11,4-kWh-Akkus dauert an einer 7,2-kW-Wallbox knapp zwei Stunden. An öffentlichen Ladesäulen sollte man mit dem Compass also wie mit vielen anderen Plug-in-Hybriden lieber echten E-Autos den Vortritt lassen.

Preislich ist der Plug-in-Hybrid recht attraktiv: Nach Abzug von 6.750 Euro Innovationsprämie bleiben 28.200 Euro (netto) für die 190-PS-Version – 500 Euro mehr als für den Diesel. Wer eine höhere Ausstattungslinie bevorzugt, wird aber zur stärkeren Variante gedrängt, die dann direkt noch mal 2.000 Euro mehr kostet. Für Geländefans gibt es eine Trailhawk-Ausführung, die mit steileren Böschungswinkeln auch leichtes Gelände meistert. Auch hier treibt nur mehr ein Elektromotor die Hinterräder an. Die gusseisernen Fans wird das stören, dafür werden die sich über vier Jahre Garantie ohne Kilometerbegrenzung freuen. ■



Prinzipfrage

Während der VW ID.3 auf eine neue Plattform speziell für E-Antriebe setzt, gibt es den Mazda MX-30 in Japan auch mit Benziner. Dadurch unterscheiden sich die Akkugrößen deutlich, der Preis aber kaum. Wir vergleichen beide.

von Immanuel Schneeberger



Birnen und Äpfel, das mag manch einer denken, wenn er den Vergleich zwischen Mazda MX-30 und VW ID.3 sieht. Wir lassen uns auf den Obstvergleich ein: Ist es am Ende auch hier nur eine Geschmacksfrage?

Der Mazda macht mit gegenläufigen Türen und feinem Kork im Innenraum klar: Ich bin etwas

Besonderes. Unter der langen Motorhaube sind nur ein paar Kabel und der 145-PS-Elektromotor. Strom dafür kommt aus dem 35,5 kWh fassenden Akku, den die Ingenieure aus Gründen der Ressourcenschonung absichtlich so klein gestalteten.

Ganz anders der VW. Er fährt unauffällig vor, seine Stummelhaube beherbergt die Rechenzentren des



Reichweite und Laden

Beim Mazda (oben) lassen sich 29 kWh des 35,5 kWh fassenden Akkus nutzen, genug für knapp 140 Kilometer im gemischten Einsatz. Ganz ohne Autobahn dürfte es auch mal für 200 Kilometer reichen. Maximal lädt er an Gleichstrom mit 37 kW, wird aber mit voller werdendem Akku langsamer. Von 10 auf 80 Prozent dauert es so 45 Minuten – bei idealen Temperaturen von etwa 20 Grad. Ist es kälter, dauert es erheblich länger. So dauerte es trotz Schnelllader bei fünf Grad 40 Minuten, um Strom für 60 Kilometer zu laden. Bei 20 Grad ist der Akku dafür in einer Stunde voll. An der Wallbox lädt der Mazda einphasig und damit mit maximal 6,7 kW.

Vom 62-kWh-Akku des VW sind 58 nutzbar. Das reicht für 320 Kilometer, auch hier mit einigem Autobahnanteil. Von 10 auf 80 Prozent Akkustand geht es in 34 Minuten, die Ladeleistung sinkt dabei von 100 auf 50 kW. In einer Stunde ist er wieder ganz voll. An der Wallbox mit 11 kW dauert es fünfeneinhalb Stunden. Für lange Strecken mit häufigen Ladestopps eignet sich also nur der VW – Langstrecken im Mazda werden wegen der langsamen Ladegeschwindigkeit und des kleinen Akkus zur Tortur.

Autos, der Akku fasst im Testwagen 62 kWh. Es gibt noch eine kleinere Variante mit 50 kWh, die war aber im Pressefuhrpark nicht verfügbar. Die konsequente Ausrichtung auf den Elektroantrieb bringt dem VW große Vorteile bei der Raumausnutzung: Hier sitzen vier Erwachsene komfortabel und mit üppiger Beinfreiheit. Im

dunklen Fond des Mazda zwickt es etwas an Kopf und Knie, vorn bietet auch er genügend Platz.

Unterwegs bereitet der MX-30 viel Freude. Er geht ganz gut vorwärts, ohne den ungestümen Drang anderer E-Autos zu bieten. Die Lautsprecher unterstützen das Ganze mit einem speziellen Sound, der ein bisschen an Science-Fiction-Filme erinnert. Wen's

Alltagstauglichkeit

Obwohl der Mazda MX-30 (1) knapp 14 Zentimeter länger ist als der VW ID.3 (2), bietet er auf der Rückbank weniger Platz. Daran trägt sein Konzept Schuld: Unter der Motorhaube ist noch genug Platz für einen Benzinmotor. Seine gegenläufig öffnenden Türen (3) sehen schick aus, haben aber in der Praxis Nachteile. Sie schließen häufig erst nach starkem Zuschlagen, die fehlende Karosseriesäule macht sich mit Knarzgeräuschen auf schlechten Straßen bemerkbar. Auch beim Gepäckraum kann der Mazda nicht punkten. Der Ladeboden des VW (4) lässt sich auf Wunsch in zwei Höhen arretieren, es gibt zusätzlich zu den geteilt umlegbaren Rücksitzlehnen eine Durchreiche. Der Mazda darf zusätzlich 75 Kilo aufs Dach nehmen, dafür gibt es keine Anhängerkupplung. VW geht den umgekehrten Weg: keine Dachlast zulässig, dafür eine Vorrichtung, die bis 75 Kilo schwere Fahrradträger aufnimmt. Anhänger darf aber auch der VW nicht ziehen. Bleibt noch die Bedienung: weitgehend einleuchtend und ablenkungsfrei im Mazda (5), mit viel Touch und auf Sparsamkeit getrimmt im VW. Dessen hintere Fensterheber haben keine eigenen Schalter in der Fahrertür, sondern müssen per Sensorfeld angesteuert werden (6). Das versagte zudem im Test den Dienst – die Spiegel ließen sich nicht mehr verstellen.





Der rote Mazda fällt auf – und trifft auf positive Resonanz an Ladesäulen und auf Parkplätzen. Der weiße VW ist dagegen recht unauffällig.

stört, der kann die Geräuschkulisse per komplizierter Tastenreihenfolge abschalten. Alles andere lässt sich leicht bedienen. Leider fehlt dem Navi ein bisschen Kompetenz: Es zeigt zwar Ladesäulen an, aber weder, ob sie frei sind, noch, ob zur (kleinen) Reichweite passende Stopps entlang der Route nötig sind.

Das kann der VW besser. Dafür nervt hier die exzessive Touchbedienung. Wer weiß schon intuitiv, dass zwei Finger auf der Temperatureinstellung die Sitzheizung einschalten? Oder dass sich das Innenraumlicht dimmen lässt, wenn man über den Lichtschalter streicht?

Beim Fahren gibt sich der VW dafür unprätentiös. Sein 204 PS starker Motor treibt die Hinterräder an und bringt die 1,8 Tonnen gut in Schwung. Er reku­periert passend zum Verkehr, weist vorausschauend auf kommende Tempolimits hin und trägt so zu sparsamen Fahrten bei. Wer häufig manuell in die höchste Rekuperation schalten will, ist aber schon wieder genervt: Dafür muss man den Schaltknopf hinter dem Lenkrad verdrehen.

Die Lösung im Mazda gefällt uns besser. Hier lässt sich die Rekuperationsstärke von freiem Rollen bis zu kräftigem Bremsen per Paddel am Lenkrad in fünf Stufen einstellen. Mit ein wenig Übung hat das Bremspedal Urlaub und man rollt mit ständigen Paddelanpassungen durch den Verkehr. Das belohnt der Mazda mit niedrigen Verbrauchswerten um 16 kWh – solange keine Autobahn in der Nähe ist. Dort fährt er maximal Tempo 145, braucht dann aber auch über 20 kWh. >

Multimedia

Mit Dreh-Drücksteller, hoch angebrachtem Display, flachen Menüstrukturen und eindeutigen Knöpfen liegt der Mazda (1) bei der Bedienung vorn. Der VW (2) macht alles per Touch – das lenkt ab und klappt nicht immer. Abgesehen davon ist die Funktionalität des ID.3 deutlich umfangreicher. Er rechnet den Weg zu Ladesäulen mit ein, wenn der Strom nicht reicht, und er verbindet sich drahtlos mit Android Auto und Apple Carplay. Der Mazda verlangt ein Kabel, um ein Smartphone einzubinden. Bei der Sprachbedienung gibt es keinen Favoriten: Der VW versteht sehr viele frei gesprochene Anweisungen, patzt dafür aber manchmal bei den einfachsten Befehlen. Einen Telefonkontakt ruft der Mazda zuverlässiger an, bei Navigation und Fahrzeugfunktionen hat der VW die Nase vorn. Überzeugend bei beiden: Die Freisprechqualität, auch wenn beide ohne direkte Anbindung der SIM-Karte an die Fahrzeugantenne auskommen.



Maximale Raumausnutzung und großer Akku im VW treffen eigenständiges Design und kleinen Akku im Mazda.

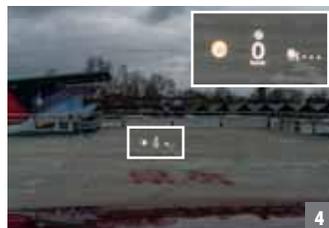


Ausstattung



Der Mazda macht es seinen Käufern leicht. Zum Preis von 28.983 Euro ist schon alles an Bord, zum Beispiel die Smartphone-Integration (1), aber auch Abstandstempomat und Head-up-Display. Das Premiumpaket für 1.680 Euro bietet 360-Grad-Kamera (2), Querverkehrswarner und Stauassistent sowie ein sehr gut klingendes Bose-System. Preiswert ist das Ad'vantage Paket für 420 Euro mit Sitzheizung (3), Einparkhilfe, Head-up-Display (4) und Matrix-LED-Scheinwerfern. Die gibt es auch bei VW (5),

allerdings nicht einzeln. Unzählige Ausstattungspakete kombinieren verschiedene Akkugrößen mit mehr oder weniger sinnvollen Extras. Sinnvoll ist die Business-Ausstattung für 3.000 Euro Aufpreis. Sie kombiniert Matrix-LED mit Rückfahrkamera (6), Sitz- und Lenkradheizung, Abstandstempomat (7) sowie schlüssellosem Zugang. Die sehr empfehlenswerten ergonomischen Sitze gibt es erst ab Business, sie kosten im Paket 670 Euro. Wärmepumpe und Aluräder (8) kosten Aufpreis.





Technische Daten und Betriebskosten

Mazda MX-30

Ad'vantage



Motorleistung	107 kW (145 PS)
Drehmoment	271 Nm
Kraftübertragung	1-Gang-Automatik, Vorderradantrieb
Batteriekapazität	35,5 kWh
Ladeleistung AC/DC	6,6/37 kW



Länge/Breite/Höhe	4.395/1.848/1.540 mm
Radstand	2.655 mm
Kofferraum	366–1.171 l
Leergewicht inkl. Fahrer/Zuladung	1.720/399 kg
Anhängelast gebremst/ungebremst	–/– kg
Testwagenreifen	215/55 R 18/ Continental TS 850P



0–80/–100/–130 km/h ¹⁾	7,1/10,3/17,5 s
60–100 km/h ¹⁾	5,6 s
80–120 km/h ¹⁾	7,6 s
Höchstgeschwindigkeit	145 km/h
Bremsweg kalt aus 100/130 km/h ¹⁾	35,1/60,0 m
Wendekreis rechts/links ¹⁾	11,5/11,6 m
Verbrauch firmenauto-Normrunde (200 km) ²⁾	20,2 kWh
Testverbrauch ²⁾	19,0–27,1; Ø 21,2 kWh
Normverbrauch (WLTP)	19,0 kWh
Reichweite Normrunde/WLTP	155/200 km



Grundpreis	20.403 Euro ³⁾
Teuerung	3.250/1.892
Gebundenes Kapital	16.083/16.431

Festkosten in Euro/Jahr

Kapitalverzinsung	1.351/1.380
Abschreibung	2.390/3.448
Steuer	0
Haftpflicht (HP 14, R7) ⁴⁾	758
Vollkasko (VK 22/TK 19, R4) ⁴⁾	1.012
Unterstellung/Garage	579
Festkosten pro Jahr	6.090/7.178
Festkosten in ct/km	30,5/17,9

Variable Kosten in ct/km

Strom	6,5
Reifen	2,9
Wartung und Reparatur	7,4/4,2
Summe variable Kosten	16,8/13,6
Gesamtkosten⁵⁾	47,3/31,5 ct/km

¹⁾ Messwerte von »auto motor und sport«; ²⁾ inklusive der Ladeverluste; ³⁾ 9.000 Euro Umweltbonus 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.

Fazit: Außergewöhnliches Design, hochwertiger Innenraum, eingängige Bedienung und gute Fahreigenschaften: Der Mazda MX-30 ist ein gutes Auto. Aber nur, wenn der Einsatzzweck zur kleinen Reichweite und den langsamen Lademöglichkeiten passt.

VW ID.3

Pro Life



Motorleistung	150 kW (204 PS)
Drehmoment	310 Nm
Kraftübertragung	1-Gang-Automatik, Heckantrieb
Batteriekapazität	62 kWh
Ladeleistung AC/DC	11/100 kW



Länge/Breite/Höhe	4.261/1.809/1.568 mm
Radstand	2.770 mm
Kofferraum	385–1.267 l
Leergewicht inkl. Fahrer/Zuladung	1.850/420 kg
Anhängelast gebremst/ungebremst	–/– kg
Testwagenreifen	215/50 R 19/ Continental TS 850P



0–80/–100/–130 km/h ¹⁾	5,3/7,6/12,6 s
60–100 km/h ¹⁾	4,0 s
80–120 km/h ¹⁾	5,4 s
Höchstgeschwindigkeit	160 km/h
Bremsweg kalt aus 100/130 km/h ¹⁾	34,9/56,0 m
Wendekreis rechts/links ¹⁾	10,1/10,1 m
Verbrauch firmenauto-Normrunde (200 km) ²⁾	23,8 kWh
Testverbrauch ²⁾	17,0–29,0; Ø 20,6 kWh
Normverbrauch (WLTP)	15,4 kWh
Reichweite Normrunde/WLTP	245/300–420 km



Grundpreis	23.576 Euro ³⁾
Teuerung	3.755/2.186
Gebundenes Kapital	17.559/18.951

Festkosten in Euro/Jahr

Kapitalverzinsung	1.475/1.592
Abschreibung	3.171/3.991
Steuer	0
Haftpflicht (HP 13, R7) ⁴⁾	703
Vollkasko (VK 17/TK 16, R4) ⁴⁾	695
Unterstellung/Garage	579
Festkosten pro Jahr	6.623/7.560
Festkosten in ct/km	33,1/18,9

Variable Kosten in ct/km

Strom	7,7
Reifen	2,9
Wartung und Reparatur	8,3/4,7
Summe variable Kosten	18,9/15,3
Gesamtkosten⁵⁾	52,0/34,2 ct/km

¹⁾ Messwerte von »auto motor und sport«; ²⁾ inklusive der Ladeverluste; ³⁾ 9.000 Euro Umweltbonus 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.

Fazit: Der ID.3 kann vieles ziemlich gut. Damit führt er alte VW-Traditionen fort. Eine Modellpflege soll den billig wirkenden Innenraum bald aufpeppen. Bis dahin überzeugen Reichweite, Stromverbrauch und Lademöglichkeiten. Mit ein bisschen Planung für beinahe jeden Alltagseinsatz geeignet.

Der ID.3 ist ähnlich sparsam. Im Testschnitt auf ähnlichen Strecken braucht er sogar weniger als der Mazda, bei schneller Autobahnfahrt und niedrigen Temperaturen allerdings mehr. Das zeigt auch unsere Normrunde, wo mit 23,8 kWh bei 0 Grad im Schnitt 3,6 kWh mehr aus den Akkus flossen als im Mazda – der aus organisatorischen Gründen zwei Tage später bei 20 Grad fuhr. Das Wetter hat eben bei E-Autos einen großen Einfluss auf den Stromverbrauch – und damit auf die Ladekosten.

Beim Kaufpreis bleiben die Unterschiede klein. Den Mazda gibt es ab knapp 29.000 Euro (abzüglich 9.000 Euro Umweltbonus), der VW mit kleinem Akku und in einigermaßen vergleichbarer City-Ausstattung kostet genau gleich viel. Der größere Akku des Testwagens ist knapp 3.000 Euro teurer, dafür dürfte der Werterhalt wegen des größeren Alltagsnutzens besser sein. Wer häufiger Langstrecken abspulen muss, findet beim VW für weitere 3.000 Euro mehr eine Version mit 77-kWh-Akku und somit 400 Kilometer Alltagsreichweite.

Spätestens da ist klar: Der Obstkorb ist nicht umsonst vielfältig gefüllt. Hier entscheidet nicht allein der Geschmack, sondern vielmehr der Einsatzzweck über den passenden Kauf. ■



Eine Klasse höher?

Dank quer eingebauten Motoren bietet der kastige **Mercedes GLB** jede Menge Platz im Innenraum. Unsere Kaufberatung klärt, welche Variante sich am besten für den Fuhrpark eignet.

von Immanuel Schneeberger



Fotos: Thomas Küppers

- 1 Der GLB basiert auf der Kompaktplattform von Mercedes, bietet aber Platz wie ein Großer.
- 2 Großes Navi und schicke Holzblenden, aber teilweise etwas schludrige Verarbeitung.
- 3 Der GLB kaschiert seine kastige Form gut. Dabei packt er bis zu sieben Mitfahrer oder jede Menge Gepäck ein. Sogar mehr als der teurere GLC.

Ganz wie bei Kleidern gibt es auch bei Autos Moden, selbst wenn die Zyklen etwas länger sind. Waren vor gut zehn Jahren Kompaktvans noch hip und angesagt, übernehmen heute immer häufiger SUV diese Rolle. Dabei ändern sich die Anforderungen der Nutzer nicht so schnell wie ihr Geschmack: Die junge Familie soll genug Platz haben, der Wagen auch beim Geschäftstermin eine gute Figur machen und am Ende natürlich auch in die Car-Policy passen – und in die heimische Garage.

Für Kunden mit Platzbedarf hat Mercedes den GLB entwickelt. Ganz modisch in SUV-Form bringt er bis zu sieben Passagiere unter. Seine Plattform stammt von A- und B-Klasse, die Motoren sitzen also quer unter der Haube und treiben standardmäßig die Vorderräder an. So fällt der GLB erfreulich kompakt aus: Mit 4,63 Metern ist er kürzer und zudem schmaler als die C-Klasse, dank 1,67 Meter Höhe aber sehr viel geräumiger. Da kann selbst der über 3.000 Euro teurere und von der C-Klasse abgeleitete GLC nicht mithalten. In dessen Segment wildert der GLB also, tritt

gegen Mittelklasse-Modelle wie BMW X3, Renault Koleos oder Volvo XC60 an.

Am besten hätte uns ein GLB in Patagonienrot (950 Euro extra) gefallen, doch Mercedes schickte ihn in Mountaingrau. Grauer Lack mit grauem Kunststoff: schwierig. Und so fallen leichte Farbunterschiede zwischen Stoßstangen und Karosserie auf. Außerdem Probleme bei den Passungen: Manche Fugen verlaufen unregelmäßig. Das sollte bei einem Mercedes besser gehen. Auch innen gibt es kleinere Qualitätsthemen: So löst sich im knapp anderthalb Jahre alten Testwagen das Chrom an der Mittelkonsole, und die Kunststoffe fallen teilweise für einen Mercedes arg hart aus.

Doch genug gemäkelt, immerhin ist alles hübsch arrangiert. Das offenporige Holz schafft Wohnzimmeratmosphäre, und die zwei großen Bildschirme des MBUX-Infotainmentsystems zeigen >

Die Konkurrenten

Mercedes GLB, Verkaufsstart 12/2019, Preis ab 33.730 Euro



BMW X3
Verkaufsstart 10/2017
Preis ab 40.168 Euro



Renault Koleos
Start 06/2017, Facelift 07/2019
Preis ab 30.042 Euro



Volvo XC60
Verkaufsstart 07/2017
Preis ab 39.117 Euro

Varianten und Motoren

So sieht Vielfalt aus: Vom 116-PS-Diesel bis hin zum AMG-Benziner mit 306 PS reicht die Palette. Alle Varianten schalten automatisch per Doppelkupplungsgetriebe. Einzige elektrifizierte Variante fehlt bisher im Portfolio. Ein Plug-in Hybride ist angeblich nicht geplant, dafür soll 2022 eine batterieelektrische Variante mit der Technik des EQA kommen.

Bis dahin sind vor allem die Dieselmotoren mit zwei Liter Hubraum eine echte Empfehlung, dank niedriger Betriebskosten selbst für Wenigfahrer. Die mittlere Version mit 150 PS und Vorderradantrieb ist dabei eine gute Wahl. Sie kombiniert ordentliche Fahrleistungen mit geringem Verbrauch. Gegenüber dem kräftigen 190-PS-Diesel mit Allrad lässt sich mehr als ein halber Liter sparen. Eher gemütlich fährt der 180d, tut sich mit den 1,7 Tonnen Gewicht schwer.

Die Benziner machen erst ab zwei Liter Hubraum Spaß. GLB 180 und 200 mit dem 1,3 Liter großen Vierzylinder fahren mangels Drehmoment häufig mit hohen Drehzahlen. Das kostet Sprit. Und der 224 PS starke 250er ist vernünftigen Dienstwagenregionen entrückt. Außerdem lässt er sich höchstens im absoluten Sparmodus mit weniger als neun Litern bewegen. Der AMG muss aus unserer Sicht nicht sein: Der GLB lebt vom praktischen und komfortablen Charakter, da braucht es nicht unbedingt über 300 PS, Sportfahrwerk und Krawalloptik.

Mercedes GLB 220d 4matic

Hubraum/Zylinder	1.950 cm ³ /4	Getriebe/Gänge	A/8
Motorleistung	140 kW (190 PS)	Drehmoment	400 Nm bei 1.600/min
0–80/–100/–140 km/h	6,0/8,6/17,5 s ¹⁾	Höchstgeschwindigkeit	217 km/h
60–100 km/h	4,9 s ¹⁾	80–120 km/h	6,4 s ¹⁾
Bremsweg kalt		Wendekreis rechts/links	11,6/11,4 m ¹⁾
aus 100/130 km/h	35,6/57,7 m ¹⁾	Leergewicht/Zuladung	1.735/515 kg
WLTP-Verbrauch/CO ₂	6,2 l D/164 g	Effizienzklasse	A
firmenauto-Normrunde ²⁾	6,8 l D	Testverbrauch	6,8–9,7; Ø 8,4 l D

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



Mercedes GLB

	Hubraum	Zyl.	Getriebe	Leistung	Drehmoment	0–100	Vmax	Verbrauch ²⁾	CO ₂ ²⁾	Kofferraum	Zuladung	Preis	Betriebskosten ³⁾	Effizienz
180 d	1.950 cm ³	4	A/8 ¹⁾	85 kW (116 PS)	280 Nm/1.300	11,3 s	188 km/h	5,5 l D	145 g	570–1.805 l	515 kg	33.730 Euro	68,5/45,4 ct/km	A
200 d	1.950 cm ³	4	A/8 ¹⁾	110 kW (150 PS)	320 Nm/1.400	9,0 s	204 km/h	5,5 l D	145 g	570–1.805 l	515 kg	34.980 Euro	70,0/46,5 ct/km	A
220 d	1.950 cm ³	4	A/8 ¹⁾	140 kW (190 PS)	400 Nm/1.600	7,7 s	220 km/h	5,6 l D	148 g	570–1.805 l	510 kg	37.610 Euro	73,4/48,5 ct/km	A
180	1.332 cm ³	4	A/7 ¹⁾	100 kW (136 PS)	200 Nm/1.460	9,9 s	197 km/h	7,0 l S	159 g	570–1.805 l	530 kg	32.410 Euro	71,4/48,7 ct/km	B
200	1.332 cm ³	4	A/7 ¹⁾	120 kW (163 PS)	250 Nm/1.620	9,1 s	207 km/h	7,0 l S	159 g	570–1.805 l	530 kg	33.710 Euro	73,0/49,9 ct/km	B
250	1.991 cm ³	4	A/8 ¹⁾	165 kW (224 PS)	350 Nm/1.800	7,1 s	240 km/h	7,8 l S	177 g	570–1.805 l	535 kg	37.825 Euro	79,3/54,5 ct/km	C
AMG 35 4matic	1.991 cm ³	4	A/8 ¹⁾	225 kW (306 PS)	400 Nm/3.000	5,2 s	250 km/h	8,6 l SP	195 g	570–1.805 l	510 kg	48.080 Euro	95,6/65,2 ct/km	C

Herstellangaben; ¹⁾ Doppelkupplungsgetriebe; ²⁾ WLTP

³⁾ Bei 20.000/40.000 km pro Jahr, 60/36 Monate Laufzeit. Berechnet von DEKRA



Im Frühjahr 2021 startete der EQB in China, wo er auch gebaut wird. Ende 2021 kommt das E-Auto nach Deutschland. Die Eckdaten: 190 PS, 66,5-kWh-Akku, rund 400 Kilometer Reichweite. Sein Gegenstück im Motorenportfolio sehen Sie rechts: den 306 PS starken AMG GLB 35.





- 1 Sind alle Sitze umgelegt, packt der GLB 1.805 Liter auf seine ebene Ladefläche.
- 2 Selbst ganz hinten sitzt man erstaunlich passabel – sofern man weniger als 1,70 Meter groß ist.
- 3 Allerdings ist der Stauraum dann sehr begrenzt. Also doch eher eine Lösung für die Kurzstrecke.

knackscharf, was gerade Sache ist. Die knapp 3.000 Euro dafür sind zwar happig, lohnen sich aber schon allein wegen der schickeren Optik.

Im Basismodell müssen Fahrer und Beifahrer mit einfachen Sitzen auskommen, die ohne Lordosenstütze und mit recht kurzen Oberschenkelaufgaben wenig überzeugen. Besser können es die Komfort- und Sportsitze, die auch auf Langstrecken bequem

bleiben. Bis hierhin unterscheidet sich der GLB wenig von seinen Plattformgeschwistern, aber spätestens auf der Rücksitzbank ändert sich das ganz gewaltig.

Dort reicht der Platz gut für drei Mitfahrer, und die Lehne klappt dreigeteilt zu einem ebenen Ladeboden. Dahinter gibt es auf Wunsch zwei weitere Sitze, die für Personen bis zu 1,69 Metern freigegeben sind. Da sich die mittlere Reihe nach vorne schieben lässt, kann man problemlos zwei kleinere Mitfahrer nach hinten verfrachten. Sind nur fünf Plätze belegt, packt der Gepäckraum 570, bei umgeklappter Lehne 1.805 Liter. Baumarktgänger können sogar die Beifahrerlehne umlegen.

Der GLB kann zwei Tonnen anhängen, dabei wiegt er selbst leer schon knapp 1,8. Als 220d mit Allradantrieb ist er dieser Last aber gut gewachsen. Mit dem in allen Motorisierungen verbauten Doppelkupplungsgetriebe fährt der Wagen zwar nicht ganz so geschliffen an wie der GLC mit Wandlerautomatik. Aber einmal in Schwung trifft es immer die richtige Stufe. Das Fahrwerk pflegt die komfortable Gangart, schwingt auf langen Wellen aber manchmal nach. Einstellbare Dämpfer helfen gegen dieses Problem. In Kurven überzeugt die zielgenaue Lenkung, der SUV bleibt immer fahrsicher und leicht beherrschbar. Selbst auf Schnee, wo der schnell zuschaltende Allrad Traktion liefert. Auf der Autobahn überzeugen Geradeauslauf und die sparsamen Diesel, die deutlichen Windgeräusche eher weniger.

Insgesamt ist der GLB zwar modisch im Design, aber bei seinen Werten doch ganz konservativ. Er kann all das, was früher die Kompaktvans auch konnten – und packt mehr weg als mancher SUV aus höheren Klassen. ■

Multimedia

Analoge Instrumente gibt es in der Mercedes-Kompaktklasse nicht mehr. Das MBUX genannte Infotainment hat immer zwei Bildschirme, wovon der rechte ein Touchscreen ist. Nur mit der Festplatten-Navigation gibt es das Komplettpaket mit zwei großen Monitoren wie auf diesen Bildern (2.985 Euro). Dann aber klappt alles wie am Schnürchen: Das Navi kennt dank Internetdaten jeden Stau, hört erstaunlich treffsicher auf alles, was nach dem Kommando »Hallo, Mercedes« gesagt wird, und lässt sich zusätzlich über drei Touchpads bedienen. Zwei davon sind im Lenkrad integriert, eines sitzt auf der Mittelkonsole. Wem das nicht reicht: Die Gestensteuerung kostet 300 Euro. Die vielfältigen Einstellmöglichkeiten sind für Techies perfekt, für den Alltag etwas übertrieben, auch weil man sich schnell in den Tiefen der Menüs verheddert. Ein paar Standardansichten sind vorprogrammiert, damit hat man alles Wichtige im Blick. Auflösung und Arbeitsgeschwindigkeit gefallen.



Das MBUX-Infotainment lässt sich vielfältig konfigurieren, besteht aber vor allem durch seine gelungene Sprachbedienung.

Ausstattung

Schon serienmäßig ist ein GLB ganz ordentlich ausgerüstet. 17-Zoll-Aluräder, zwei 7-Zoll-Displays, zwei USB-Ladebuchsen, Multifunktionslenkrad und, klar, Klima und Radio sind immer an Bord.

Die **Style-Ausstattung** bringt mehr Alulook an die Schürzen, empfehlenswerte Komfortsitze und auch innen mehr Chromschmuck – für preiswerte 560 Euro. Eine empfehlenswerte Investition, auch weil manche Extras wie die großen Displays des MBUX-Infotainments (2.895 Euro) erst dann erhältlich sind. In der **Progressive-Linie** verpackt Mercedes 18-Zöller, Endrohrtrappen, Sportsitze und ein paar andere Feinheiten

für weitere 775 Euro – lohnenswert für Fans großer Felgen, kosten doch 19-Zöller dann nur noch 450 Euro.

In der 2.990 Euro teuren **AMG-Line** sind große Felgen Serie, außerdem andere Schürzen, Alcantara-Sitze und mehr Zierrat. Sinnvoller ist das Geld in das **Business-Paket** investiert (1.650 Euro). Es fasst Navigation, Sitzheizung, Einparkassistent und Smartphone-Integration zusammen. Ebenfalls empfehlenswert ist das **Technik-Paket** für 2.990 Euro, samt verstellbaren Dämpfern, hervorragendem LED-Matrix-Licht, das den Gegenverkehr aus dem Lichtkegel schneidet, größeren und gelochten Bremssscheiben

sowie schlüssellosem Zugang. Nicht vergessen werden dürfen außerdem der von 52 auf 60 Liter vergrößerte Tank (50 Euro, Serie bei Allrad), ein Trennnetz für den Gepäckraum (150 Euro), Spannband und Wendematte für den Gepäckraum (150 Euro), ordentliche Sitze (Sportsitze 300 Euro, Serie ab Progressive) samt Lendenwirbelstütze (210 Euro), die verschiebbare Rückbank (360 Euro) sowie beheizbare Scheibenwaschdüsen für klare Sicht auch im Winter (115 Euro). Wer häufig im Auto telefonieren muss, sollte sich außerdem die Multifunktionstelefonie (490 Euro) gönnen. Sie lädt nicht nur das Smartphone induktiv, sondern koppelt das Gerät auch

mit einer Außenantenne für besseren Empfang. Für mehr Sicherheit empfiehlt sich das Assistenzpaket (1.210 Euro) mit aktiver Spurführung, Totwinkelwarner und Abstandstempomat. Das Head-up-Display (990 Euro) ist nett, aber die Instrumente sind auch so gut ablesbar. Wer die Heckklappe gern elektrisch betätigt, zahlt 390 Euro. Alternativ empfehlen wir, das Geld in besseren Sound (310 Euro) zu investieren. Es muss ja nicht gleich die Burmester-Anlage für 725 Euro sein. Auch die Zweizonen-Klimaanlage (510 Euro) kann man sich sparen. Ach ja: Schwarz ist Serie, alle anderen Farben kosten einen Aufpreis.

Preise 220d 4matic (190 PS)

Basis	39.470 Euro
Style	40.030 Euro
Progressive	40.805 Euro
AMG-Line	42.460 Euro

- 1 17-Zoll-Räder sind Serie. Diese 19-Zöller kosten 1.250 Euro.
- 2 Bedient wird per Touchpad, induktives Laden kostet 200 Euro.
- 3 Ein Must sind Komfort- oder Sportsitze (300 Euro) mit ausziehbarer Oberschenkelauflage und Lordosenstütze (210 Euro).
- 4 Empfehlenswert: die um 14 Zentimeter verschiebbare Rückbank für 360 Euro.
- 5 Nur wichtig bei häufigem Fahrerwechsel: elektrischer Fahrersitz mit Memory (345 Euro).
- 6 Verstelldämpfer für mehr Komfort kosten 990 Euro.
- 7 Der Innenraum lässt sich in diversen Farben ausleuchten.
- 8 Sehr empfehlenswertes Matrix-LED-Licht: 1.250 Euro



Betriebskosten

Mercedes GLB

220 d 4matic



Antrieb 1.950 cm³; 4 Zylinder; 8-Gang-Doppelkupplung, Allradantrieb
Leistung 190 PS; Drehmoment: 400 Nm; 0–100 km/h: 7,6 s; Vmax: 217 km/h
WLTP-Verbrauch 5,8 l D; 153 g CO₂
Karosserie L/B/H: 4.634/1.834/1.659 mm
Kofferraum 570–1.805 l; Zuladung: 515 kg

Grundpreis 39.470 Euro
Teuerung 6.286/3.659
Gebundenes Kapital 30.943/30.480

Festkosten in Euro/Jahr

Kapitalverzinsung 2.599/2.560
Abschreibung 4.759/7.575
Steuer 306
Haftpflicht (HP 18, R7)¹⁾ 925
Vollkasko (VK 25/TK 23, R4)¹⁾ 1.269
Unterstellung/Garage 579
Festkosten pro Jahr 10.437/13.215
Festkosten in ct/km 52,2/33,0

Variable Kosten in ct/km

Kraftstoff 6,7
Reifen 3,1
Wartung und Reparatur 13,3/7,5
Summe variable Kosten 23,1/17,3
Gesamtkosten²⁾ 75,3/50,3 ct/km

BMW X3

20d xDrive Advantage



Antrieb 1.995 cm³; 4 Zylinder; 8-Gang-Automatik, Allradantrieb
Leistung 190 PS; Drehmoment: 400 Nm; 0–100 km/h: 7,9 s; Vmax: 213 km/h
WLTP-Verbrauch 5,9 l D; 154 g CO₂
Karosserie L/B/H: 4.708/1.891/1.676 mm
Kofferraum 550–1.600 l; Zuladung: 590 kg

Grundpreis 42.689 Euro
Teuerung 6.799/3.958
Gebundenes Kapital 33.716/33.933

Festkosten in Euro/Jahr

Kapitalverzinsung 2.832/2.850
Abschreibung 5.067/7.557
Steuer 308
Haftpflicht (HP 17, R7)¹⁾ 878
Vollkasko (VK 24/TK 25, R4)¹⁾ 1.146
Unterstellung/Garage 579
Festkosten pro Jahr 10.811/13.318
Festkosten in ct/km 54,0/33,3

Variable Kosten in ct/km

Kraftstoff 7,0
Reifen 2,8
Wartung und Reparatur 13,9/7,8
Summe variable Kosten 23,7/17,6
Gesamtkosten²⁾ 77,7/50,9 ct/km

Renault Koleos

Blue dCi 185 AWD Intens



Antrieb 1.997 cm³; 4 Zylinder; stufenlose CVT-Automatik, Allradantrieb
Leistung 183 PS; Drehmoment: 380 Nm; 0–100 km/h: 10,2 s; Vmax: 198 km/h
WLTP-Verbrauch 6,3 l D; 180 g CO₂
Karosserie L/B/H: 4.672/1.843/1.673 mm
Kofferraum 498–1.706 l; Zuladung: 467 kg

Grundpreis 37.437 Euro
Teuerung 5.962/3.471
Gebundenes Kapital 27.497/27.652

Festkosten in Euro/Jahr

Kapitalverzinsung 2.310/2.323
Abschreibung 5.307/8.125
Steuer 360
Haftpflicht (HP 22, R7)¹⁾ 1.156
Vollkasko (VK 24/TK 21, R4)¹⁾ 1.146
Unterstellung/Garage 579
Festkosten pro Jahr 10.858/13.689
Festkosten in ct/km 54,3/34,2

Variable Kosten in ct/km

Kraftstoff 7,4
Reifen 2,7
Wartung und Reparatur 13,4/7,5
Summe variable Kosten 23,5/17,6
Gesamtkosten²⁾ 77,8/51,8 ct/km

Volvo XC60

B4 AWD Momentum Pro



Antrieb 1.969 cm³; 4 Zylinder; 8-Gang-Automatik, Allradantrieb
Leistung 197 PS; Drehmoment: 420 Nm; 0–100 km/h: 8,3 s; Vmax: 180 km/h
WLTP-Verbrauch 6,2 l D; 162 g CO₂
Karosserie L/B/H: 4.688/1.902/1.658 mm
Kofferraum 483–1.410 l; Zuladung: 573 kg

Grundpreis 45.210 Euro
Teuerung 7.200/4.192
Gebundenes Kapital 34.597/34.814

Festkosten in Euro/Jahr

Kapitalverzinsung 2.906/2.924
Abschreibung 5.815/8.762
Steuer 324
Haftpflicht (HP 19, R7)¹⁾ 981
Vollkasko (VK 21/TK 19, R4)¹⁾ 934
Unterstellung/Garage 579
Festkosten pro Jahr 11.539/14.504
Festkosten in ct/km 57,7/36,3

Variable Kosten in ct/km

Kraftstoff 7,3
Reifen 2,7
Wartung und Reparatur 14,2/8,0
Summe variable Kosten 24,2/18,0
Gesamtkosten²⁾ 81,9/54,3 ct/km

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

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

Restwertprognosen

Der Volvo steht prozentual am besten da, verliert durch seinen hohen Kaufpreis aber am meisten. Beim Koleos ist es andersherum. Mit dem Mercedes fährt man fast genauso günstig wie mit dem Renault. Schlusslicht ist der BMW X3, der kurz vor einer Modellpflege steht.

Modell	Preis inkl. Ausstattung	Wertverlust bei 20.000 km/Jahr und 60 Monaten Nutzung		Wertverlust bei 40.000 km/Jahr und 36 Monaten Nutzung	
		Wertverlust %	Restwert	Wertverlust %	Restwert
Mercedes GLB 220d 4matic	47.316	63,2 %	29.881	61,4 %	29.052
BMW X3 20d xDrive	50.924	64,1 %	32.649	62,1 %	31.640
Renault Koleos Blue dCi 185 4WD	44.471	63,5 %	28.243	61,2 %	27.218
Volvo XC60 B4 AWD	54.000	62,9 %	33.990	61,1 %	33.020

Händlerverkaufspreise in Euro.



Wartungs- und Verschleißkosten

Der in der Anschaffung teure Volvo schafft hier ein Revival: Keiner lässt sich günstiger unterhalten. Dem Renault machen kurze Wartungsintervalle und hohe Verschleißkosten einen Strich durch die Rechnung, während der BMW kaum besser dasteht. Der GLB hält sich in der Mitte.

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
Mercedes GLB 220d 4matic	1.839	1.838	3.677	1.509	1.445	2.954
BMW X3 20d xDrive	1.117	2.317	3.434	1.549	1.863	3.412
Renault Koleos Blue dCi 185 4WD	1.882	1.907	3.789	2.115	1.535	3.650
Volvo XC60 B4 AWD	1.577	1.600	3.177	1.470	1.208	2.678

Angaben in Euro.





Teures Vergnügen

Der **Honda e** hat ein klar umrissenes Einsatzgebiet: die Stadt und ihre unmittelbare Umgebung. Wie er sich dort schlägt und wo Honda noch mal Hand anlegen könnte.

von Immanuel Schneeberger

Kurzes Hupen auf der Autobahn, Daumen nach oben vom jungen Typ im C-Klasse-Coupé. Und das, während man selbst mit 110 auf der rechten Spur fährt. Damit ist der Alltag im Honda e recht gut erklärt: Man fährt gemächlich, um die eh schon knappe Reichweite nicht zu sehr zu strapazieren, und bekommt dafür von sonst PS-affinen Verkehrsteilnehmern sogar noch Lob. Denn der Elektrokleinwagen ist vor allem eines: enorm schick.

Kaum ein Autohersteller hat sich bisher so konsequent getraut, aus einer Konzeptstudie ein Serienauto zu machen. Zum stolzen Preis ab rund 28.500 Euro stellen die Japaner ein E-Auto aus einem Guss auf die Räder, und innen wird es nicht langweiliger. Dort reihen sich fünf Monitore nebeneinander. Links und rechts flimmert das knackscharfe Bild der beiden Kameras aus den Außenspiegeln, dazwischen tummeln sich die Informationen über Geschwindigkeit, Bordcomputer, Navigation und Infotainment. Der Tacho ist dabei immer vor dem Lenkrad, während sich die anderen zwei Displays ganz nach Bedarf einrichten lassen. Das klappt erstaunlich einfach, man kann per Klick jederzeit den Inhalt ganz nach rechts zum Beifahrer schieben. So kann der sich um die Musik kümmern, während die Infos des serienmäßigen Navis weiterhin sichtbar bleiben.

Wem das zu viel Getatsche ist, spricht mit seinem Auto. Die Sprachbedienung versteht freie Befehle zuverlässig – der Service kostet allerdings auch 42 Euro im Jahr. Die Anbindung von iPhones klappt drahtlos, Android Auto kommt per Kabel auf den Bild-

schirm. Die Vorklimatisierung sowie die Naviprogrammierung per App gehören bei E-Autos inzwischen zum guten Ton und klappen natürlich auch hier. Selbst der Schlüssel lässt sich für 42 Euro jährlich mit fünf anderen Smartphones teilen. Nur das Radio zickt. Selten hatten wir einen Testwagen, der das Signal öfter verlor. In den häufigen Ladepausen kann man eine Spielekonsole an den HDMI-Anschluss anhängen – oder per WLAN-Hotspot (Datenpakete ab zehn Euro erhältlich) an der aktuellen Videokonferenz teilnehmen. Die passende 230-Volt-Steckdose ist Teil des Advance-Pakets.

Advance-Paket für guten Sound und mehr Kraft

Darin sind für 3.500 Euro außerdem noch Totwinkelassistent, Parkpilot, Beheizung von Lenkrad und Windschutzscheibe sowie ein bombastisch gut klingendes Soundsystem enthalten. Außerdem leistet der E-Motor mit 156 PS dann gut 20 mehr als in der ebenfalls schon üppig ausgestatteten Basisversion. Beide haben gemeinsam hübschen grauen Stoff auf etwas zu weichen Sitzen mit viel Platz vorn und wenig Raum hinten – das gilt besonders für den Gepäckraum, der mit 171 Litern geradezu winzig ist. In Anbetracht der Zuladung von nur 275 Kilo ist das vielleicht auch bes-



Honda e Advance

Leistung	113 kW (154 PS)
0–100 km/h / Höchstgeschw.	8,3 s / 145 km/h
Batteriekapazität	35,5 kWh
Ladeleistung (AC/DC)	6,6/56 kW
Verbrauch (WLTP)	17,8 kWh
Reichweite (WLTP)	210 km
Verbrauch Normrunde ¹⁾	20,9 kWh
Testverbrauch	17,4–25,6; Ø 19,0 kWh
Kofferraum/Zuladung	171–861 l/265 kg
Preis	22.933 Euro ²⁾
Betriebskosten²⁾	53,5/35,6 ct/km

¹⁾ 200 km lang, ²⁾ 9.000 Euro Umweltbonus bereits abgezogen,
³⁾ 20.000/40.000 km p. a., 60/36 Monate DEKRA



1 Fünf Displays für ein Halleluja: Man kann sich mit dem digitalen Innenraum anfreunden.

2 Hier steht der Honda oft und lang: Langsames Laden und kleiner Akku fordern ihren Tribut.

3 Fancy Außenspiegel: Können nichts besser als das Glas-Original, aber sie machen den Honda von außen erst so auffällig.

4 Hinten wie vorne: runde Leuchten auch am Heck. Unter die Klappe passt übrigens nicht sehr viel.

ser so. Immerhin gibt es im Zubehör eine Anhängerkupplung, die mit 53 Kilo belastet werden darf – genug für Fahrradträger samt zwei Biobikes.

Fahren macht Spaß, weit kommt man nicht

Doch kommen wir zum Fahren. Das ist eine spaßige Angelegenheit: dank Hinterradantrieb und bestechend kleinem Wendekreis. Die Lenkung vermittelt ein gutes Gefühl für die Straße, und die 1,6 Tonnen Leergewicht sind perfekt zwischen den zwei Achsen verteilt. So macht Kurvenfahren große Freude. Dabei schiebt der Motor ansatzlos, aber nicht brutal voran, und es gibt nur eine Sorge: den Blick auf die Reichweitenanzeige. Honda verspricht 210 Normkilometer Reichweite, doch schon bald ist klar, dass daraus nichts wird.

In der Stadt und auf Landstraßen mit Maximaltempo 80 schafft man bestimmt über 200 Kilometer. Sobald aber Autobahn dabei ist, werden es auch mit Reisetempo 110 selbst bei idealen Temperaturen nicht mehr als 160 Kilometer. Dafür gibt es zwei Faktoren: den zu hohen Stromverbrauch und den zu kleinen Akku. Ein ähnlich großer BMW i3 beispielsweise verbrauchte im tiefsten Winter auf unserer Normrunde gut 15 Prozent weniger. Dazu kommt, dass von den 35,5 kWh Akkukapazität nie mehr als 28 nutzbar waren: Und dann

fuhren wir schon mit null Prozent Restakku an die Ladesäule und luden bis zum Anschlag voll.

Dass es dabei gelegentlich zu Abschaltungen kam, soll nicht verschwiegen werden. Mit maximal 50 kW lädt der e dann wieder auf, regelt die Leistung aber bald herunter. Auf der Autobahn ergibt sich also die folgende Reiseplanung: Losfahren mit vollem Akku, erster Ladestopp nach knapp 140 Kilometern. Von fünf auf 70 Prozent Ladung vergehen so gut 30 Minuten, danach kann man wieder etwa 100 Kilometer fahren – aber auch dann nicht schneller als 110 und nur, wenn es nicht zu viel bergauf geht. Am Ziel angekommen, lädt man lieber an der günstigen AC-Ladesäule. Dafür muss man das Mode-3-Kabel für 250 Euro mitkaufen und dank einphasigem 6,6-kW-Onboard-Lader dann fünfeinhalb Stunden Zeit haben, bis der Akku wieder voll ist.

Es steht außer Frage, dass Honda hier kein Langstreckenauto konstruieren wollte. Mehr nutzbarer Akku und schnellere Ladeleistung würden lange Strecken aber deutlich erträglicher machen. Vor allem, wenn man den aufgerufenen Preis berücksichtigt: Knapp 32.000 Euro kostet der unter vier Meter kurze Kleinwagen. Davon gehen derzeit noch 9.000 Euro Prämie ab, viel Geld für wenig Auto ist es dennoch. Für User-Chooser bleiben der Trost der günstigen Dienstwagensteuer sowie die Anerkennung von designverliebten Verkehrsteilnehmern. ■



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 digital als PDF:

www.firmenauto.de/wiwpdf



Veranstaltungen

Die **firmenauto test drives** sind Veranstaltungen für Flottenprofis mit der Gelegenheit zum Testen von Fahrzeugen und zum Austausch mit Branchenkollegen und Herstellern – inklusive wertvoller Vorträge.

Die nächsten Termine:

24. August – Hannover

26. August – Fulda

8. Oktober – Schwäbisch Hall

12. Oktober – Remscheid

www.firmenauto.de/td

Impressum

firmenauto –
Mobilität & Management
ISSN 1618-4998

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

Mitarbeiter dieser Ausgabe:
Annett Boblenz, Anton Filser (Ecovis),
Matthias Gaul, Dirk Gulde, Wolf-Henning
Hammer (Kanzlei Voigt), Thilo Jörke (Dekra),
Uwe Schmidt-Kasperek, Axel Schäfer
(Fuhrparkverband), Roland Wildberg

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. 27, 2021
Gerichtsstand Stuttgart





Exklusive Fahrevents für Fuhrparkleiter mit Schwerpunkt E-Mobilität

Veranstaltungstage firmenauto testdrive 2021:

- **24. August** in Hannover
- **26. August** in Fulda
- **08. Oktober** in Schwäbisch Hall
- **12. Oktober** in Remscheid

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

- ! Durchdachtes Hygienekonzept - sichere und zufriedene Teilnehmer!
- ! Selbstverständlich werden alle Hygiene- und Abstandsvorschriften während der Veranstaltung eingehalten.

+ Praxis Workshops

- **Ladeinfrastruktur im Betrieb
und beim Mitarbeiter**
Hardware, Software, Abrechnung
- **Rechtliche Rahmen-
bedingungen**
E-Autos im Fuhrpark



Mit freundlicher Unterstützung von:



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



Nutzfahrzeuge

Dreifach robust, einfach günstig: die EcoProfi Modelle

Gebaut für die harten Einsätze: Die EcoProfi Modelle gibt es für Gewerbekunden jetzt zu besonders attraktiven Leasingkonditionen – inklusive Wartung & Verschleiß-Paket. Beim neuen Caddy Cargo EcoProfi und dem Transporter 6.1 EcoProfi profitieren Sie zusätzlich von unserer Tauschprämie¹. Für mehr Informationen auch zum Crafter EcoProfi kontaktieren Sie Ihren Volkswagen Nutzfahrzeuge Partner.

Bspw. der neue
Caddy Cargo EcoProfi
für Gewerbekunden
ab 169 Euro²

(monatl. Leasingrate zzgl. MwSt.)
Inkl. Wartung & Verschleiß

¹Das Angebot ist gültig bei Ihrem teilnehmenden Volkswagen Nutzfahrzeuge Partner ab 01.03.2021. Nur bei gleichzeitiger Inzahlungnahme Ihres Gebrauchtwagens (gilt für Volkswagen Nutzfahrzeuge, Volkswagen, Fremdfabrikate) mit mindestens 3 Monaten Zulassungsdauer auf Ihren Namen. Nähere Informationen erhalten Sie bei Ihrem Volkswagen Nutzfahrzeuge Partner. ²Ein CarePort Angebot der Volkswagen Leasing GmbH, Gifhorner Straße 57, 38112 Braunschweig, für gewerbliche Einzelabnehmer (ohne Sonderabnehmer). Bonität vorausgesetzt. Mtl. Leasingrate zzgl. MwSt., zzgl. Überführungs- und Zulassungskosten, inkl. monatlicher Rate für Wartung & Verschleiß. Gilt für den Caddy Cargo EcoProfi, kurzer Radstand, 2,0-l-TDI-Motor mit 55 kW und 6-Gang-Schaltgetriebe. Die Leasingrate enthält eine etwaige Tauschprämie in Höhe von 1.900,00 € bei einer Laufzeit von 48 Monaten und 10.000 km Laufleistung pro Jahr, Sonderzahlung 0,00 €. Das Angebot gilt für Neuwagen. Die Aktion ist bei allen teilnehmenden Volkswagen Nutzfahrzeuge Partnern erhältlich. Die abgebildeten Fahrzeuge zeigen Sonderausstattungen. Stand 03/2021.