



TCO im Griff

Best-Practice, E-Mobilität und Schadenmanagement

Mischflotten

Wie der schrittweise Umstieg
auf E-Fahrzeuge gelingt

Aus der Praxis

DHV net: Weniger Kosten
mit neuer Ladeinfrastruktur

BBM Survey 2024

Die wichtigsten Fakten – vom
Arbeitsweg bis zur Dienstreise



Flotten-Strategie:

René Müller, COO von
Smart Europe im Interview



Motorräder im Leasing:

Konzept schafft
neue Möglichkeiten



Wer zieht am meisten?

Top-Performer bis zu
2,5 Tonnen Anhängelast

**Testfahrten,
Vorträge,
Netzwerken:**
Die Highlights
der Herbsttour

firmenauto
test drive 2024

**630 Anbieter in
36 Kategorien:**
Der Flottenmarkt
im Überblick



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

firmenauto.de

Damit läuft es wie geschmiert: Alles über Öle, Fette und andere Betriebsstoffe

Nur
24,90 Euro



Das einzigartige Nachschlagewerk mit über 2.500 Produkteinträgen: die DEKRA Betriebsstoff-Liste 2025

Als *trans aktuell* spezial erscheint die DEKRA Betriebsstoff-Liste im 31. Jahr mit einer Auflage von 30.000 Exemplaren. Die Pflichtlektüre der Profis in Autohaus und Fuhrpark wird von Herstellern und Händlern auch wegen der umfangreichen zweisprachigen Tabellen und kompetenten Fachartikel geschätzt. Neben der umfassenden Übersicht über Fette, Öle, Schmierstoffe, Kühlerschutzmittel usw. sind auch die Anforderungen, Adressen und Vertriebsstrukturen der Fahrzeughersteller sowie die neuesten ACEA-Vorschriften Bestandteil der *trans aktuell* spezial.

Jetzt bestellen: www.eurotransport.de/betriebsstoffliste

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



Nicole Holzer
Geschäftsführende
Redakteurin

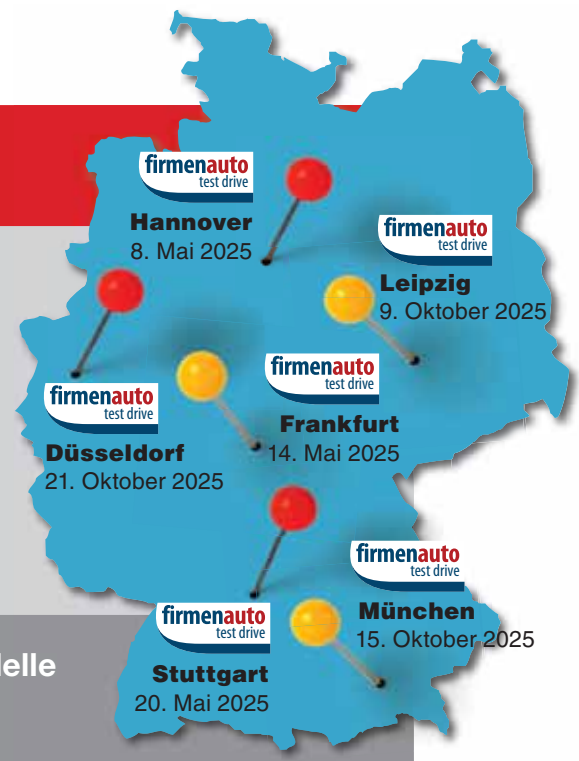
Die Zeiten für Flottenverantwortliche waren schon mal entspannter: steigende Schadenkosten, volatile Energiepreise, höhere Versicherungsprämien – und als ob das nicht genug wäre, drängt sich die Mobilitätswende mit Elektromobilität und Ladeinfrastruktur in den Fokus. Klar ist: Die Anforderungen an Fuhrparkmanager waren nie höher. Doch es gibt auch gute Nachrichten – mit klugen Strategien und aktuellem Wissen können Sie Ihre Total Cost of Ownership (TCO) spürbar senken. So hat etwa DHV e-net nicht nur den Fuhrpark auf E-Mobilität umgestellt, sondern eine smarte Lade-

infrastruktur mit integrierter Photovoltaikanlage aufgebaut. Ergebnis: 25 Prozent weniger Betriebskosten. Ein weiteres Thema: Fahrzeugreparaturen werden komplexer und teurer, gleichzeitig belasten steigende Kfz-Versicherungsprämien die Fuhrparkbudgets. Für Fuhrparkmanager bedeutet das wachsende Kosten und Herausforderungen. So wird Weiterbildung zum entscheidenden Hebel. Fassen wir zusammen: Wer Prozesse optimiert, Daten clever nutzt und sich regelmäßig weiterbildet, erhält die Kontrolle über die Flottenkosten. Lassen Sie sich in dieser Ausgabe inspirieren.

Veranstaltungstage firmenauto testdrive 2025

- **08. Mai** in Hannover
- **14. Mai** in Maintal bei Frankfurt
- **20. Mai** in Asperg bei Stuttgart
- **09. Oktober** in Schkeuditz bei Leipzig
- **15. Oktober** in Taufkirchen bei München
- **21. Oktober** in Heiligenhaus bei Düsseldorf

Testen Sie die neuesten Pkw- und Transporter-Modelle mit verschiedenen Antriebskonzepten.



ab 34

Rückblick auf
die Herbst-Tour



SCHWERPUNKT

- 08 **Kolumne** Bundesverband
Mit Elefant, Schweinehund und Schildkröte
die Mobilitätswende meistern
- 10 **Weiterbildung**
Mit dem richtigen Know-how
Fuhrparkkosten senken
- 12 **Best-Practice DHV e-net**
25 Prozent weniger Betriebskosten durch
Photovoltaik und neue Ladeinfrastruktur
- 16 **Schadenmanagement**
Trotz steigender Versicherungs- und
Reparaturkosten die Kontrolle behalten
- 18 **Mischflotten**
Warum sich der schrittweise Umstieg
auf E-Mobilität lohnt

MANAGEMENT

- 03 **Editorial**
- 06 **Branchen-News**
- 20 **Elektro-Offensive aus China**
Dataforce-Analyse: So beeinflussen die
neuen Player den Flottenmarkt
- 22 **Best-Practice Witzenmann**
Alles über die Einführung eines neuen
Mobilitätskonzeptes
- 24 **Interview René Müller**
Smart will mit großem Netzwerk und
Direktverkaufsmodell bei Flotten punkten
- 26 **E-Motorräder im Leasing**
Konzept nach dem Jobrad-Prinzip eröffnet
neue Möglichkeiten
- 28 **Betriebliche Mobilität**
Vom Arbeitsweg bis zur Dienstreise:
Die wichtigsten Ergebnisse der BBM-Studie
- 31 **Ladesäulen-Quishing**
Wie sich Dienstwagenfahrer vor Betrug
schützen können
- 32 **Recht und Urteile**
Führerscheintausch, Elefantenrennen,
Parkschäden, Kreisverkehr und Lieferzeiten

60

Alles über
den neuen
Cupra Terramar



Fotos: Cupra, Thomas Küppers, Zero Motorcycles, RossHelen@via Canva, StudioRoman@via Canva



16

Was tun gegen
steigende
Reparatur- und
Versicherungs-
kosten?

TEST DRIVE

- 34 **Rückblick**
Mit große Bildergalerie zu
den Stationen Kirchberg,
Fulda und München

AUTO

- 46 **Anhängelasten**
Sieben Modelle zwischen
2.500 und 2.200 kg Zugkraft
- 48 **Mercedes M252**
Die wichtigsten Details zum
neuen Benzin-Einstiegsmotor

Fahrberichte

- 42 **Volvo EX90**
Erreicht der Premium-Crossover
EX90 das Niveau des XC90?
- 44 **Audi A5**
Der neue Audi A5 setzt neue
Maßstäbe in der Mittelklasse
- 50 **Ford Explorer**
Wie sich der Explorer mit VW-Technik
in der Praxis schlägt

- 54 **Dacia Spring**
Mittlerweile auch optisch und qualitativ eine
echte Alternative im Kleinwagen-Segment

- 60 **Cupra Terramar**
Die Kombination aus Leistung, Technik und
Platz macht ihn zur interessanten Option

- 62 **Hyundai Inster**
Der Mini-SUV mit E-Antrieb profitiert von
der Technik-Kompetenz des Konzerns

Tests

- 58 **Mercedes-Benz eSprinter**
In der neuen Ausbaustufe ist er mit Ein-
schränkungen eine Alternative zum Diesel

- 52 **Skoda Superb Combi**
Seine Vorzüge sind beachtlich: viel Platz,
solide Technik und pfiffige Details

- 54 **Peugeot E-3008**
Langstrecken sind kein Problem mehr.
Was das SUV-Coupé sonst noch drauf hat

- 64 **Opel Movano Electric**
Der 3,5-Tonner ist ein echtes Kraftpaket
mit 200-kW-Antrieb

- 66 **Impressum**

KI-gestütztes Reporting

Alphabet setzt auf smarte Daten: Ein **KI-gestütztes Fleet-Reporting** soll künftig Fuhrparkmanagern die Datenanalyse erleichtern und für eine optimierte Entscheidungsgrundlage sorgen.

Alphabet kommt mit einem neuen Analyse-Tool, dem Alphabet AI-Assistant, auf den Markt. Der KI-unterstützte Dienst analysiert und strukturiert Fuhrpark- und Fahrzeugdaten aus verschiedenen Quellen. Das Tool greift nach eigenen Angaben auf mehr als 800 Datenfelder zu und stellt die Informationen in Diagrammen und Schaubildern dar, die eine bessere Übersicht über die Flottendaten ermöglichen sollen.

Das System ist laut Alphabet darauf ausgelegt, komplexe Datenabfragen in kurzer Zeit zu verarbeiten. Der Alphabet AI-Assistant ist Teil des Alphabet 360 Fleet Portals, das verschiedene Dienste für die Fuhrparkverwaltung zusammenführt. Das Portal integriert neben Fleet Reporting auch den Alphabet Carbon-Manager sowie Miet- und

Serviceangebote. Ziel des Portals ist es laut Alphabet, die Verwaltung des Fuhrparks zu vereinfachen und den Zugang zu verschiedenen Lösungen

zu bündeln. Mit einem einzigen Login erhalten Nutzer Zugriff auf die integrierten Dienste, was den Verwaltungsaufwand reduzieren soll.



Foto: Alphabet

Start-up 123

Plattform für Transporter-Sharing

Das österreichische Start-up 123-Transporter startet in Deutschland mit einer Plattform für flexibles Transporter-Sharing. Unternehmen und Privatpersonen können rund um die Uhr Transporter per App mieten und kontaktlos nutzen – perfekt für Firmen, die sich keine eigene Flotte anschaffen wollen. Das Angebot richtet sich vor allem an Unternehmen in Großstädten, wo die Nachfrage nach flexiblen und nachhaltigen Mobilitätslösungen wächst. Aktuell sind etwa 220 Fahrzeuge in Städten wie München, Köln und Stuttgart im Einsatz, wobei das Ziel ist, die Flotte bis 2025 auf 1.500 Transporter zu erweitern. Kooperationen mit Partnern wie Mömax unterstützen den Ausbau an weiteren Standorten. Geschäftsführer Peter Baumgartner betont, dass durch die strategischen Partnerschaften auch größere Unternehmen mit eigener Flotte als Vermieter agieren könnten. 123-Transporter bietet eine smarte Alternative für all jene, die nur ab und an einen Transporter benötigen und damit auf dauerhafte Verpflichtungen verzichten möchten.



Foto: 123-Transporter

Continental

Auto bleibt Statussymbol

Die Mobilitätsstudie 2024 von Continental zeigt: Die Generationen Y und Z erwarten mehr von Firmenautos als nur ein Transportmittel. Für 18- bis 34-Jährige ist das Auto ein flexibler Raum für Arbeit und Entspannung – und für 54 Prozent auch ein Statussymbol. Innovative Technologien wie KI-Begleiter, die Infos zur Route geben, und nachhaltige Materialien stehen hoch im Kurs. Firmen, die auf digitale und umweltfreundliche Fahrzeugflotten setzen, punkten bei dieser Zielgruppe. Besonders gefragt sind Elektro- und Hybridfahrzeuge, da Nachhaltigkeit für junge Talente entscheidend ist. Steigende Preise machen Mobilität zur Herausforderung, doch Firmen, die kosteneffiziente Lösungen wie Carsharing anbieten, heben sich als attraktive Arbeitgeber ab.:



Foto: Continental

4 % beträgt der Elektroauto-Anteil an den Pkw-Flotten Europas

DAT

2.000 Autos im Vergleich

Der neue DAT-Leitfaden »Energieverbrauch und CO₂-Emissionen« ist ein praktisches Tool für Fuhrparkmanager, um den Energieverbrauch und die CO₂-Emissionen von über 2.000 Neuwagenmodellen auf dem deutschen Markt zu vergleichen. Der Leitfaden steht ausschließlich online als Datenbank zur Verfügung und wird regelmäßig aktualisiert. So können Fuhrparkleiter fundierte Entscheidungen für ihre Flotte treffen und Fahrzeuge passend zu den Nachhaltigkeitszielen auswählen. Darüber hinaus ist der Leitfaden rechtssicher.



Foto: DAT

Michelin

Keine Spezialreifen für E-Autos

Michelin verfolgt eine ehrgeizige Strategie: Ein Universalreifen für Elektro- und Verbrennerfahrzeuge. Die Herausforderung? Die unterschiedlichen Anforderungen – E-Autos sind schwerer und haben durch ihre starke Beschleunigung einen höheren Reifenverschleiß. Der neue Michelin-Reifen soll diesen Belastungen standhalten und zugleich die Reichweite und Fahrsicherheit maximieren. Hintergrund: Der Reifenverschleiß trägt erheblich zur Umweltbelastung bei, und viele Reifen werden vorzeitig



Foto: Michelin

ersetzt. Mit einem neuen, langlebigen Einheitsreifen will Michelin Ressourcen schonen und die Emissionen durch Reifenabrieb reduzieren. Erste Versuche auf dem Testgelände zeigen, dass sich Normalfahrer kaum Unterschiede in der Performance zwischen den beiden Fahrzeugtypen bemerkbar machen. Ob sich der ambitionierter Plan bewährt, wird die Praxis zeigen.

Mobilitäts-Dschungel

Wenn Elefant, Schweinehund und Schildkröte die **Mobilitätswende** blockieren: Warum Veränderung im Unternehmen oft an tierischen Gewohnheiten scheitert.

von Axel Schäfer

Es war einmal ein Unternehmen, das sich wie ein Dschungel verhielt – wild, unberechenbar und mit kurioser Kreaturen. Die Firma hieß »MobilitätGutGedacht AG« (MGG). Der Vorstand beschloss, die Belegschaft ins Land der nachhaltigen Mobilität zu führen. Doch drei Kollegen erschwerten die Reise: Elefant, innerer Schweinehund und besorgte Schildkröte.

Der Vorstand sprühte vor Ideen: Lastenräder, Wasserstoffautos, Jetpacks aus Algen. Doch bevor eine Idee reifen konnte, kam die nächste. »Wie wäre es mit Carsharing-Drohnen?«, rief er begeistert. Da grummelte der Elefant, der Schweinehund gähnte und die Schildkröte versank in ihrem Aktenwust. Das Resultat: Chaos.

Elefant im Raum: Der Elefant verkörperte die Tradition. Er liebte seine Routine: morgens im Diesel-SUV ins Büro, abends wieder heim. Als man ihm den E-Roller zeigte, grinste er und fragte, wo der Rüssel hin soll. Veränderung? Unnötig. Der Elefant stand für all jene, die sich dem Neuen verweigern.

Innerer Schweinehund: Der innere Schweinehund trug Rollkragenpullover und tat so, als wäre er modern. »Ich würde ja mit dem Bus fahren«, murmelte er. »Aber es regnet morgen.« Er war

der Meister der Ausreden. Denn: In seiner Komfortzone war es gemütlich.

Besorgte Schildkröte: Die Schildkröte, Symbol des Bedenkenträgers, muss erst jedes Risiko prüfen. Sie war langsam, aber gründlich – zu gründlich. Im Land der Mobilität braucht man keine Panzer, sondern Mut.

Lektion aus dem Dschungel

Der Vorstand erkannte: Das größte Hindernis war nicht die Technik, sondern die tierische Belegschaft. Es waren die Ängste des Elefanten, die Bequemlichkeit des Schweinehunds und die Zögerlichkeit der Schildkröte. Doch der Vorstand handelte: Er rief die Tiere zusammen und hielt eine flammende Rede. »Elefant, du musst dich bewegen, Schweinehund, raus aus der Komfortzone! Schildkröte, wir brauchen keine 300-seitigen Berichte – ein erster mutiger Schritt reicht!«

Die Lösung? Eine »Mobilitäts-Jam-Session«. Alle durften Ideen sprudeln lassen, aber mit klaren Regeln. Der Elefant musste drei von fünf Vorschlägen ausprobieren. Der Schweinehund bekam ein Mobilitäts-Coaching (inkl. Bahntickets). Die Schildkröte wurde Projektleiterin – ihre Gründlichkeit war perfekt, um das Chaos zu ordnen.

Die Reise zur Mobilitätswende ist kein Sprint, sondern ein Teamspiel. Es braucht die Energie der Chefs, die Geduld der Schildkröte, den Willen des Elefanten und sogar den Schweinehund – aber in Maßen. Veränderung gelingt, wenn wir den Elefanten locken, den Schweinehund fordern und der Schildkröte vertrauen. Denn nachhaltige Mobilität beginnt nicht auf der Straße, sondern in den Köpfen. ■

V O L V O

Der neue Volvo EX90.

Eine neue Ära der Sicherheit.

Unser Premium-SUV bringt fortschrittliche Bewegung
in Ihren Fuhrpark. Bis zu 600 km vollelektrischer
Reichweite¹ und wegweisender Sicherheitsinnovation
dank Safe Space Technology.



Jetzt auf [volvocars.de](https://www.volvocars.de)
oder bei Ihrem Volvo Händler.

¹WLTP-Reichweite (kombinierte Werte)

Weiterbildung als Erfolgsfaktor

In schwierigen Zeiten suchen Unternehmen Wege, Kosten zu senken und Ressourcen effizient zu nutzen. Im Fuhrparkmanagement wird **fundierte Wissen** zum entscheidenden Erfolgsfaktor.

von Marc-Oliver Prinzing

Fuhrparkwissen geht weit über die bloße Kenntnis von Fahrzeugen und Betriebskosten hinaus. Es umfasst technische, rechtliche, organisatorische und betriebswirtschaftliche Kompetenzen, die regelmäßig aktualisiert werden müssen. Ein gut informierter Fuhrpark- und Mobilitätsmanager erkennt Einsparpotenziale, optimiert Prozesse und minimiert Risiken. Dies beginnt bei der Fahrzeugauswahl, Finanzierung und Versicherungen und reicht bis zur Optimierung von Routen und Nutzung moderner Telematiksysteme.

Daten bilden die Grundlage für den regelmäßigen Abgleich mit dem Mobilitätsbedarf im Unternehmen und in der Konsequenz für fundierte Entscheidungen zur Optimierung der Betriebsabläufe. Zusätzlich können externe Partner oder Weiterbildungsmöglichkeiten das Fachwissen erweitern und neue Perspektiven eröffnen.

TCO als methodische Ergänzung

Wissen braucht man auch, wenn man mit dem Total-Cost-Of-Ownership-Ansatz (TCO) eine ganzheitliche Kostenbetrachtung über den gesamten Nutzungsszyklus eines Fahrzeugs durchführen will. Die TCO-Betrachtung zeigt, dass der niedrigste Einkaufspreis nicht zwangsläufig die geringsten Gesamtkosten nach

sich zieht. Vielmehr berücksichtigt TCO neben Kernkosten wie Leasingraten (oder Wertverlust), Treibstoff oder Versicherungen auch Prozess- und Gemeinkosten. Dies ist wichtig, da diese oft bis zu 30 Prozent der Gesamtkosten ausmachen können, aber häufig nicht erfasst werden.

Weiterbildungsangebot

- Flottenmanagement und -optimierung
- Alternative Antriebstechnologien und Elektromobilität
- Total Cost of Mobility – auch speziell für E-Fahrzeuge
- Kostenmanagement und Wirtschaftlichkeit im Fuhrpark
- Schäden und die Risiken – und damit Kosten – im Fuhrpark wirksam reduzieren.
- Telematik und digitale Lösungen im Mobilitätsbereich
- Nachhaltige Mobilitätskonzepte und Umweltaspekte

Im Fokus stehen immer praxisrelevante und erfolgskritische Themen rund um die betriebliche Mitarbeiter-Mobilität, zum Beispiel zur Elektrifizierung, Digitalisierung, Mobilitätsbudgets, Einsatz von Künstlicher Intelligenz, Rechts- und Steuerthemen und vieles mehr. www.mobilitaetsverband.de



TCO liefern Basis für konkrete Maßnahmen

Für die Umsetzung eines TCO-Ansatzes ist eine detaillierte und geordnete Kostenerfassung erforderlich. Diese Daten ermöglichen transparente Beschaffungsentscheidungen und dienen auch als Grundlage für die Entwicklung einer effektiven Car Policy.

Fuhrparkwissen und TCO ergänzen sich nicht nur, sie bedingen einander: Wissen befähigt Unternehmen, die Daten zu erheben und zu interpretieren, die der TCO-Ansatz verlangt. Gleichzeitig liefert TCO einen strukturierten Rahmen, um dieses Wissen in konkrete, kostensparende Maßnahmen umzusetzen.

Und das kann weiterentwickelt werden, zum Beispiel mit der Total-Cost-of-Mobility-(TCM)-Betrachtung. Diese erweitert den TCO-Ansatz, indem sie alle Mobilitätskosten eines Unternehmens einbezieht, etwa durch die Integration von Travel- und Fuhrparkmanagement. TCM erfordert jedoch noch tiefere Analysen und engere Zusammenarbeit zwischen

„ Nur wer gut informiert ist erkennt Risiken und Einsparpotentiale im Fuhrpark.

Marc-Oliver Prinzing,
Vorstandsvorsitzender des Bundesverbandes
Betriebliche Mobilität

Abteilungen – eine Herausforderung, die nur durch fundiertes Wissen und effiziente Prozesse bewältigt werden kann.

Wissen als Kostenbremse

Um diese Möglichkeiten optimal zu nutzen, sind kontinuierliche Schulungen und Weiterbildung unerlässlich. Sie halten die Verantwortlichen auf dem neuesten Stand und ermöglichen ihnen, innovative Lösungen zu entwickeln. Es geht nicht nur darum alle Grundlagen zu beherrschen, sondern vor allem immer up to date zu bleiben. Ein qualifiziertes Fuhrparkmanagement-Team ist notwendig für den Erfolg jeder Flotten- und Mobilitätsstrategie. Durch gezielte Schulungen und Weiterbildungen können Mitarbeiter ihr Fachwissen vertiefen und mit den neuesten Entwicklungen in der Mobilitätsbranche Schritt halten.

Der Bundesverband Betriebliche Mobilität bietet hier von praxisorientierten Einzelschulungen über Selbstlernkurse bis hin zu Zertifikatslehrgängen ein breites Weiterbildungsangebot für Fach- und Führungskräfte im Bereich des Flottenmanagements und der betrieblichen Mobilität an, das wirklich alle Themen abdeckt. Der Verband

ermöglicht damit eine gezielte Qualifizierung von Mitarbeitern in Unternehmen verschiedener Branchen und ist darüber hinaus das größte Netzwerk für betriebliche Mobilität. Beste Voraussetzungen für zielgerichteten Erfahrungsaustausch. Indem sie den Fokus auf Bildung, Technologie und die Integration von Mobilitätslösungen legen, schaffen sie nicht nur wirtschaftliche Vorteile, sondern bleiben auch als Arbeitgeber attraktiv und wettbewerbsfähig. ■



Weniger Kosten mit neuer Ladeinfrastruktur

Wie die **Firmenflotte von DHV e-net** mit der Umstellung auf Elektrofahrzeuge, der Integration einer Photovoltaikanlage und einer modernen Ladeinfrastruktur die Betriebskosten des Fuhrparks bis zu 25 Prozent reduziert hat.

von André Preiß

Das wachsende Interesse an Elektromobilität stellt Fuhrparkmanager vor die Herausforderung, passende Ladelösungen zu finden. Wie es möglich ist, den Fuhrpark auf Elektrofahrzeuge umzustellen und dabei noch erhebliche Kosten einzusparen, zeigt das auf Telekommunikation und IT-Dienstleistungen spezialisierte Unternehmen, DHV e-net.

Akzeptanz hängt von Ladeinfrastruktur ab

Um die Ziele zu erreichen, arbeitete Reinhard Groß, Geschäftsführer von DHV e-net, mit Amperfiel, einem Anbieter für Ladelösungen,

zusammen. »Die Akzeptanz für Elektromobilität hängt stark von der vorhandenen Ladeinfrastruktur ab, sowohl privat als auch im Unternehmen«, erklärt Groß. Der steigende Anteil an Elektrofahrzeugen macht Ladeinfrastruktur für das Fuhrparkmanagement zu einer großen Herausforderung. »Die erforderlichen Baumaßnahmen, Hardware und das Lademanagement sind eine bedeutende Investition. Dabei gilt es, zahlreiche Kostenfallen zu vermeiden.«

Einheitliches Lade-Konzept

Die Walldorfer DHV e-net plant, ihre bisherige Ladeinfrastruktur auf ein einheitliches System mit 14 Ladepunkten umzustellen, das bis Ende des Jahres realisiert werden soll.

Fotos: DHV e-net



Ladeinfrastruktur ist ein Beitrag zur Bindung der Mitarbeitenden.

Reinhard Groß,
Geschäftsführer DHV e-net

Langfristig ist ein Ausbau auf 50 Ladestationen vorgesehen. »Unsere derzeit 20 Fahrzeuge umfassende Elektroflotte betrachten wir nicht nur als unseren Beitrag zur Energiewende. Nachdem wir die Fuhrparkkosten durch geringere Betriebskosten von Elektrofahrzeugen und die Integration einer PV-Anlage bereits um 20 bis 25 Prozent senken konnten, gehen wir nun einen Schritt weiter – mit einer neuen, zukunftssicheren Ladeinfrastruktur«, erklärt Geschäftsführer Groß.

Der Umbau von älterer, fragmentierter Hardware hin zu einem stabilen Gesamtsystem war eine große Herausforderung. »Durch die Zusammenarbeit mit Amperfiel konnten wir ein kosteneffizientes und komfortables Ladekonzept implementieren«, sagt Groß. Die Lösung integriert Ladepunktverwaltung, Abrechnung und PV-Anlage. »Wichtig war uns ein Backend mit dynamischem Lastmanagement und transparenten Abrechnungsprozessen. Das alles decken wir jetzt sehr gut durch das zentrale Amperfiel-Dashboard ab.«

Lastmanagementsysteme, wie sie bei der DHV e-net eingesetzt werden, steuern den Leistungsbedarf der Ladepunkte und sind

aus mehreren Gründen unverzichtbar. »Durch die Einbindung in ein übergeordnetes Energiemanagement lassen sich Überlastungen, teure Stromspitzen und eine Überdimensionierung der Installation vermeiden«, erklärt Luca Siegmund, Key Account Manager bei Amperfiel.

Zudem ist es wichtig, bei der Planung künftiges Wachstum zu berücksichtigen, etwa durch das Verlegen von Leerrohren. »Das spart teure Tiefbauarbeiten bei späteren Erweiterungen«, sagt Siegmund. Tiefbau, Installation und Betriebskosten sind oft wichtiger für die Gesamtkosten der Ladeinfrastruktur als die reinen Hardwarekosten. »Eine vorausschauende Planung, hochwertige, langlebige Hardware und Dienstleistungen für einen reibungslosen Betrieb sind entscheidend für die Wirtschaftlichkeit«, betont er.

AC- oder DC-Ladestationen?

Schon bei der Auswahl der Ladetechnik lassen sich Kosten senken. AC-Ladestationen, wie sie DHV e-net verwendet, sind günstiger als DC-Stationen und genügen meist für Flottenfahrzeuge. »Grundsätzlich eignen sich schnelle DC-Ladestationen besser für Standorte mit hohem Fahrzeugdurchsatz oder wenn Fahrzeuge schnell wieder fahrbereit sein müssen, langsamere AC-Ladestationen sind dagegen perfekt für Anwendungsfälle mit längeren Standzeiten«, erläutert Siegmund. Zudem erforderten DC-Ladestationen durch ihren höheren Energiebedarf oft einen Netzausbau. DHV setzt deshalb vor allem auf AC-Ladestationen und plant lediglich eine DC-Station für spezielle Einsatzfahrzeuge. Wichtig bei der Hardware: gesetzliche Vorgaben wie die Eichrechtskonformität. Letztere ist unerlässlich, wenn Strom kilowattstundengenau an Dritte verkauft werden soll.

Daten und Fakten

- Ladestationen: Amperfiel Wallbox connect. business + Energiemessgerät PowerMeter 200
- Backend: Amperfiel Backend
- Energiemanagement: Integriert
- Schnellladesäule: Einsatz geplant
- Aktuelle Anzahl Ladepunkte: 14
- Erweiterung: Auf bis zu 50 Ladepunkte in nächster Ausbaustufe ab November 2024
- Solaranlage: Leistung 41 kWp (weitere ca. 60 kWp in Planung)

Einnahmequellen durch externe Nutzer

Die von Amperfiel für DHV e-net konzipierte Lösung ermöglicht es auch den im Gebäude ansässigen Mietern, die Ladeinfrastruktur kostenpflichtig zu nutzen. Dadurch kann DHV e-net zusätzliche Deckungsbeiträge erwirtschaften. »Da Fördermittel begrenzt verfügbar sind, sollten Möglichkeiten für die Monetarisierung der Ladeinfrastruktur in Betracht gezogen werden«, rät Siegmund. »Unternehmen können ihre Ladeinfrastruktur für die kostenpflichtig Privatnutzung durch Mitarbeitende sowie für externe Zielgruppen öffnen. Dabei sind Roaming und Ad-hoc-Laden wichtige Stichwörter.«



Gute Ladeinfrastruktur erhöht Mitarbeiterzufriedenheit

Roaming ermöglicht E-Auto-Fahrern, Ladestationen unterschiedlicher Anbieter mit ihrer Ladekarte zu nutzen. Beim Ad-hoc-Laden können Kunden ohne Vertrag oder Mitgliedschaft laden, indem sie per QR-Code an der Station bezahlen oder ein Payment-Terminal nutzen. »Gerade bei der Öffnung für Externe ist eine strategische Platzierung der Ladestationen an Orten mit hoher Nachfrage und Sichtbarkeit hilfreich«, betont Siegmund. Zudem sei ein benutzerfreundliches und effizientes Zahlungs- und Abrechnungssystem entscheidend.

»Gemeinsam mit unserem zentralen Ansprechpartner bei AmperfiED haben wir ermittelt, welche Anforderungen von Nutzerinnen und Nutzern berücksichtigt werden müssen und wie sich dies mit den örtlichen Gegebenheiten vereinen lässt«, erklärt Groß. Die Standortanalyse auf Basis der bestehenden Ladeinfrastruktur und Nutzerprofilanalysen, so der Geschäftsführer, hätten dann den tatsächlichen und potenziellen Bedarf an Lademöglichkeiten aufgezeigt. Diese Erkenntnisse habe man dann für die Planung genutzt. »Die bautechnischen Maßnahmen konnten wir dann in Zusammenarbeit mit AmperfiED sehr zielgerichtet umsetzen.«

Direkt am Arbeitsplatz laden

Die Frage, ob gemeinsam mit AmperfiED alle ursprünglichen Ziele verwirklicht werden konnten, beantwortet Reinhard Groß mit einem klaren »Ja«. »Die Anlage funktioniert reibungslos und wir profitieren von allen Vorteilen, die das dynamische Lastmanagement und die Integration unserer PV-Anlage ermöglichen. Insgesamt konnten wir die Effizienz unserer Ladeinfrastruktur deutlich steigern.« Ein weiterer Aspekt, so Reinhard Groß, sei die Zufriedenheit der Mitarbeitenden: »Dank dieser neuen, zuverlässigen Ladeinfrastruktur konnten wir nicht nur einen Beitrag zur Bindung der Mitarbeitenden an das Unternehmen erreichen. Der Komfort, direkt am Arbeitsplatz laden zu können, erhöht auch die

Attraktivität für potenzielle neue Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter.« Hinzu kämen Steuervorteile und mehr Fahrspaß.

Ausbau auf 50 Ladepunkte

»Wir sind sehr zufrieden mit der Lösung, die wir gemeinsam mit AmperfiED umgesetzt haben«, zieht Reinhard Groß Bilanz. »Der nächste Schritt ist klar: Wir werden die Ladeinfrastruktur von derzeit 20 auf 50 Ladesäulen erweitern. Die Zusammenarbeit mit AmperfiED hat sich als äußerst positiv erwiesen und wir freuen uns darauf, diesen Ausbau gemeinsam voranzutreiben. Bei unseren Mitarbeitenden hat die neue Ladeinfrastruktur ebenfalls zu einer deutlich höheren Akzeptanz der Elektromobilität geführt, da sie nun jederzeit zuverlässig und bequem laden können.« ■

Über DHV e-net

DHV e-net plant und dokumentiert Telekommunikationsnetze in Glasfaserausbau, Ingenieurdienstleistungen und IT. Kunden sind Versorger, Kommunen und private Auftraggeber.

Über AmperfiED

AmperfiED bietet Ladeinfrastruktur-Lösungen für Unternehmen. Dazu gehören Cloud-basiertes Backends und Abonnements. AmperfiED ist eine Tochter der Heidelberger Druckmaschinen.



Reinhard Groß (r.), Geschäftsführer von DHV e-net, und Luca Siegmund, Key-Account Manager von AmperfiED, beim Auswerten der Ergebnisse.

Der neue vollelektrische Hyundai INSTER

Are you in?



Bringt mehr Effizienz in Ihr Unternehmen.

Erleben Sie ein kompaktes Elektrofahrzeug, das Ihren Alltag neu definiert: Der Hyundai INSTER bietet großzügigen Stauraum und intelligente Lösungen, die sich perfekt für Ihre täglichen Herausforderungen eignen. Dabei machen modernste Technologie und durchdachtes Design das Fahren noch effizienter und entspannter. Ob enge Straßen oder belebte Stadtviertel – mit dem Hyundai INSTER navigieren und parken Sie mühelos, reduzieren Ihren CO₂-Fußabdruck und senken Ihre Betriebskosten. Ein Fahrzeug, das Ihr Geschäft auf das nächste Level bringt.

Die Hyundai INSTER Highlights:

- Großzügiger Innen- und Kofferraum mit bis zu 1.059 Litern
- Hyundai Smart Sense Assistenzsysteme: u. a. Autonomer Notbremsassistent, Spurfolgeassistent, Totwinkelwarner mit Monitoranzeige
- Gute Rundum-Sicht dank 360°-Kamera
- Bestens vernetzt dank Over-the-Air-Updates und Bluelink-Connect
- Digitaler Fahrzeugschlüssel¹

Unsere Gewerbekunden-Experten beraten Sie gern – ein starkes Team für Ihre Unternehmens-Mobilität.

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



Der Hyundai INSTER steht noch nicht zum Verkauf. Die Homologation und die Kraftstoffverbrauchsermittlung der deutschen Länderausführung erfolgen unmittelbar vor der Markteinführung. Bei dem abgebildeten Fahrzeug handelt es sich um ein Vorserienmodell. Bestimmte Farben, Materialien, Ausstattungen und Spezifikationen können von dem endgültigen Produktionsmodell abweichen.



* Sämtliche Informationen zum Umfang der Herstellergarantie finden Sie unter: www.hyundai.de/garantien.
¹ Kompatibles Smartphone vorausgesetzt.



Effizienz statt Kostenexplosion

Wie Fuhrparkleiter trotz steigender **Reparatur- und Versicherungskosten** die Kontrolle behalten können – und warum vorausschauendes Schadenmanagement ein Teil der Lösung sein sollte, erklärt Daniele Baldino von Auto Fleet Control.

von Daniele Baldino

Fahrzeugreparaturen werden zunehmend komplexer und teurer, während Lieferengpässe bei Ersatzteilen die Wartezeiten verlängern. Gleichzeitig belasten steigende Kfz-Versicherungsprämien die Fuhrparkbudgets. Für Fuhrparkmanager bedeutet das wachsende Kosten und Herausforderungen. Doch es gibt Ansätze, um gegenzusteuern.

Laut Gesamtverband der Deutschen Versicherungswirtschaft (GDV) sind in den vergangenen zehn Jahren die Kosten der gewerblichen Fahrzeughaltung jährlich um bis zu vier Prozent

gestiegen. Dabei spielen die Prämien für die Kfz-Versicherung eine große Rolle. Hier wurde in den vergangenen zehn Jahren ein Anstieg von circa 35 Prozent verzeichnet.

Die wesentlichen Kostentreiber entziehen sich dabei weitgehend der Kontrolle der Flottenmanager. Neben der Inflation und Ausfallzeiten aufgrund fehlender Ersatzteile steigen die Kosten durch immer höhere Reparaturkosten. Diese entstehen durch:

Fotos: RossHelen@viaCanva, AFC

- Gestiegene Stundensätze: Laut Dekra stiegen die Werkstattkosten von 103 Euro (2014) auf 158,50 Euro (2021) – ein Plus von 54 Prozent.
- Preisanstieg bei Ersatzteilen: Laut GDV stiegen die Kosten für Scheinwerfer, Kotflügel und Windschutzscheiben seit 2013 um über 70 Prozent, allein zwischen 2022 und 2023 um 9,7 Prozent.

Individuelle Maßnahmen helfen nur kurzfristig

Flottenverantwortliche verabschieden sich als Reaktion auf die steigenden Prämien zunehmend von der Vollkasko-Mentalität und wenden sich hin zu einer individuellen Risikophilosophie. Erhöhte Selbsthalte, Schadenrückkäufe oder Eigentragungen lauten die Gegenmaßnahmen, diese wirken jedoch nur mit kurzfristigen Effekten.

Die eigentlichen Ursachen der steigenden Reparaturkosten und wiederkehrenden Schäden im Fuhrpark werden nicht angegangen. Strukturell bleiben die hohen Schadendurchschnittskosten, ineffiziente Verwaltungsprozesse und lange Standzeiten. Zudem werden zusätzliche Treiber wie die allgemeine Inflation, Lieferkettenprobleme bei Chips und Ersatzteilen, der Klimawandel und CO₂-Ausstoß dabei nicht berücksichtigt. Eine nachhaltige Kostensenkung erfordert ein grundsätzliches Umdenken. Der wichtigste Schritt ist die konsequente Steuerung von Schäden zur Senkung der Schadendurchschnitte.

Vollintegrierte Schadenlösung senkt Kosten

Das Prüfen und Einschätzen von Risiken, Schaden- und Risikomanagement sowie der Reparaturprozess werden im Flottenbereich meist getrennt betrachtet.

Entsprechend sind Daten und Kompetenzen über verschiedene Anbieter oder Bereiche verteilt. Das macht es schwierig, wiederkehrende Muster und bereichsübergreifende Zusammenhänge zu erkennen. Diese spielen jedoch eine wichtige Rolle, um Risiken und Kosten gezielt steuern zu können. Werden relevante Ereignisse, Daten und Aktivitäten verknüpft, machen sie Wechselwirkungen sichtbar.

Ein umfassender Blick auf alle relevanten Bereiche der Flotte ermöglicht ein systematisches Kalkulieren von Risiken und damit einen wirksamen Hebel, den kontinuierlich steigenden Kosten im Fuhrpark nachhaltig entgegenzuwirken. Die Schadenquote sinkt und Standzeiten im Fuhrpark werden reduziert. Neben Kosteneinsparungen wird auch eine Entlastung der Flottenverantwortlichen in der Schadenverwaltung erreicht.

Wirtschaftlich lassen sich durch die Verzahnung von Underwriting, Schaden- und Risikomanagement Kosten im Fuhrpark um 20 bis 30 Prozent senken. Über diese Kosteneinsparungen hinaus werden zusätzlich positive Effekte im Hinblick auf Fahrersicherheit und -zufriedenheit erzielt.

Risikomanagement als Erfolgsfaktor

Fazit: Während konsequentes Schadenmanagement die durchschnittlichen Schadenkosten senkt, zielt das Risikomanagement darauf ab, die Zahl der Unfälle und Schäden dauerhaft zu verringern und ein langfristiges Umdenken bei allen Beteiligten im Hinblick auf Risiken zu erreichen. In Kombination wirkt sich beides positiv auf die Versicherungsprämien aus und ermöglicht innovative Deckungsmodelle, die gezielt individuelle Risiken absichern. ■

„Schadenmanagement sollte ein Teil der Lösung sein.“

Daniele Baldino,
Geschäftsführer Auto Fleet Control



Schrittweise zur Elektro-Flotte

Mobilitätswende im Firmenfuhrpark: Warum der **schrittweise Umstieg auf E-Mobilität** trotz hoher Anfangsinvestitionen langfristig zu erheblichen Kosteneinsparungen führen kann.

von Nicole Holzer

Die Umstellung auf Elektromobilität ist ein zentrales Thema für viele Fuhrparkmanager. Eine Studie von Frost & Sullivan, beauftragt vom Flottendienstleister Wex zeigt, dass bis 2030 rund 80 Prozent der befragten Flottenbetreiber planen, mindestens ein Viertel ihrer Fahrzeuge auf Elektroantrieb umzustellen. Die Integration von Elektrofahrzeugen in bestehende Flotten erfordern sorgfältiges Management und größere Investitionen – die jedoch langfristig erhebliche Einsparungen versprechen. »Hohe

Anschaffungskosten und die Implementierung der Ladeinfrastruktur gehören zwar zu den häufigsten Herausforderungen, doch die niedrigeren Betriebskosten und die geringeren Wartungsaufwände bieten langfristige finanzielle Vorteile«, erklärt Adam Woolway, Vice President von Wex.

Sein entscheidender Punkt: Elektrofahrzeuge haben weniger bewegliche Teile und benötigen weniger Wartung, was Reparaturkosten senkt. Darüber hinaus seien die Energiekosten für das Laden eines



E-Fahrzeugs im Vergleich zu Kraftstoffkosten in der Regel geringer, besonders wenn günstige Ladeoptionen wie das Laden über Nacht genutzt werden. »Die anfänglichen Investitionen amortisieren sich oft innerhalb weniger Jahre.«

Stolperstein Ladeinfrastruktur

Ein häufiger Stolperstein auf dem Weg zur E-Mobilität ist die Ladeinfrastruktur. Die Studie zeigt, dass 78 Prozent der Unternehmen ihre Elektrofahrzeuge vor Ort laden, während das Laden unterwegs und zu Hause immer mehr an Bedeutung gewinnt. Allerdings erfordert die Installation von Ladepunkten erhebliche Investitionen.

Woolway betont, dass Unternehmen ihre Ladeinfrastruktur sorgfältig planen müssen: »Durch eine Prognose des Energiebedarfs können Unternehmen die ideale Auswahl an E-Fahrzeugmodellen berechnen, die Infrastruktur planen und die entsprechende Batteriekapazität beschaffen.« So können Unternehmen auf das Wachstum ihrer E-Fahrzeugflotten vorbereitet sein und eine flexible Ladeinfrastruktur schaffen, die auf dem Firmengelände, im öffentlichen Raum und zu Hause genutzt werden kann. Diese Flexibilität ist entscheidend, um Ausfallzeiten zu minimieren und die Betriebskosten zu optimieren.

Daten als Erfolgsfaktor

Ein schrittweiser Ansatz zur Elektrifizierung ermöglicht es Unternehmen zudem, ihre Investitionen besser zu planen und die Einführung von Elektrofahrzeugen auf Bereiche der Flotte zu fokussieren, die sich am besten für E-Mobilität eignen. So ließen sich leichtere Nutzfahrzeuge und Pkw sowie Fahrzeuge, die an feste Routen gebunden sind besser elektrifizieren, als schwere Fernverkehrs-Lkw.

Um die Kosten für Ladeinfrastruktur zu senken, nutzen viele Unternehmen Mischlösungen aus privaten, öffentlichen und heimischen Ladepunkten. »Unternehmen sollten sich überlegen, ob sie in Ladestationen vor Ort investieren und wie sie das Wachstum ihrer E-Fahrzeugflotten mit der Ladeinfrastruktur in Einklang bringen können,« erklärt Woolway. Die Flexibilität der Lademöglichkeiten ist dabei entscheidend, um die Betriebskosten zu minimieren und eine lückenlose Versorgung zu gewährleisten.

Der Einsatz digitaler Tools zur Verwaltung von Mischflotten ist für die Effizienz der Flotten entscheidend. »Daten sind das Lebenselixier des modernen Geschäftsbetriebs«, sagt Woolway. »Der Zugang zu detaillierten Echtzeit-Daten ist bei der Umstellung auf eine gemischte Flotte doppelt wichtig.« Intelligente Flotten-Management-Systeme, die sowohl Elek-



„ Es gibt kein Patentrezept für die Umstellung auf Elektromobilität. Jeder Schritt muss sorgfältig geplant werden.

Adam Woolway,
Vice President bei Wex

tro- als auch Verbrennerfahrzeuge erfassen, können Unternehmen sinnvoll unterstützen. Darüber hinaus kann eine datengestützte Routenplanung Ladezeiten und Routen für Elektrofahrzeuge gezielt steuern und so unnötige Fahrten und Kosten vermeiden.

Mischflotten werden die Norm

Mischflotten, bestehend aus Fahrzeugen mit Verbrennungs- und Elektroantrieb, werden laut Woolway in den nächsten Jahren die Norm. Sie bieten Unternehmen die nötige Flexibilität, damit Unternehmen sukzessive auf Elektroantrieb umstellen können, ohne dass der Betrieb ins Stocken gerät. ■

Kompakte Checkliste: Elektrifizierung des Fuhrparks

1. Ziele setzen: Klare Pläne für die Elektrifizierung definieren, beginnend mit geeigneten Fahrzeugen.
2. Kosten kalkulieren: Anfangsinvestitionen gegen langfristige Einsparungen abwägen.
3. Ladeinfrastruktur planen: Ladepunkte aufbauen (Firmengelände, öffentlich, Zuhause) und Förderungen prüfen.
4. Flexible Ladeoptionen nutzen: Nachtladung und kostengünstige Tarife für maximale Effizienz.
5. Digitale Tools einsetzen: Flottenmanagement-Software zur Routen- und Kostenoptimierung nutzen.
6. Nachhaltigkeit fördern: CO₂-Reduktion und Nachhaltigkeitsziele in die Strategie integrieren.
7. Schulung & Weiterbildung: Team und Fahrer zu E-Mobilität und Best Practices informieren.



E-Offensive aus China

Chinesische E-Autos gewinnen an Bedeutung. Doch wie beeinflussen Modelle, Service-Strukturen und EU-Zölle den Markt? Eine Analyse von Dataforce.

von Nicole Holzer

Chinesische Fahrzeughersteller drängen zunehmend auf den deutschen Markt und gewinnen an Bedeutung. Doch mit dem Markteintritt kommen auch Herausforderungen. Die Experten von Dataforce haben daher einen detaillierten Blick auf die aktuellen chinesischen Fahrzeuge im deutschen Markt geworfen, die Herausforderungen bei ihrer Anschaffung

und die Rolle der Zölle im internationalen Wettbewerb beleuchtet.

Welche Modelle sind verfügbar?

Ein Blick auf die Neuzulassungen zeigt: Die größte Marke auf dem deutschen Markt ist derzeit MG, mit fast 17.000 neuen Fahrzeugen zwischen Januar und September 2024. MG gehört zum chinesischen

Shanghai Automotive Konzern (SAIC), der auch leichte Nutzfahrzeuge unter der Marke Maxus vertreibt, die bisher auf 1.900 Neuzulassungen kommen.

Mit deutlichem Abstand folgen Great Wall Motors (GWM) mit 2.200 Einheiten, die ihre Modelle unter den Marken Ora und Wey vertreiben. BYD ist mit 1.800 Neuzulassungen ebenfalls vertreten



Fotos: Smart, Polestar, MG

Ranking Gesamtmarkt

Marke	Anzahl Neuzulassungen
MG	16.734
Smart	10.269
Polestar	2.494
GWM	2.153
BYD	1.790
DFSK	1.357
Nio	323
Lotus	258
XPeng	129
Maxus	53
Lynk & Co	51

Ranking: Neuzulassungen der chinesischen Marken im Gesamtmarkt (Jan. – Sept. 2024)

Quelle: Dataforce

und punktet mit eigener Batterietechnologie, die Fahrzeuge ab etwa 10.000 Euro ermöglicht. Im Segment der Transporter ist auch DFSK/Sokon ein stark wachsender Anbieter und erreicht bisher über 1.000 Zulassungen. Eine detaillierte Übersicht der chinesischen Marken finden Sie in der Infografik rechts.

Expansion in Europa

Viele chinesische Marken haben ihren Markteintritt in Europa zunächst auf die Elektro-Vorreiterländer wie Skandinavien und die Niederlande ausgerichtet. Doch langfristig führt für die meisten Hersteller kein Weg am deutschen Markt vorbei. Mittlerweile sind auch Premiummarken wie Nio und Xpeng gestartet, und Zeekr, eine Marke aus dem Konzernverbund von Volvo und Polestar, plant ebenfalls den Einstieg. Mit einem stärker preisorientierten Ansatz spricht Omoda hingegen in Spanien gezielt die Kunden von MG und Dacia an.

Service- und Händlernetzwerk

Ein gut funktionierendes Service- und Händlernetzwerk bleibt die größte Hürde für chinesische Marken in Deutschland. Für Fahrzeuge im Business Einsatz ist eine schnelle und ortsnahe Betreuung entscheidend, idealerweise mit einer festen Ansprechperson. Gleichzeitig erwarten viele Fuhrparkverantwortliche von den chinesischen Herstellern jedoch günstige Preise und innovative Technik, die gerade im Bereich Elektromobilität überzeugen können.

Bedeutung der Zölle

Um den Druck durch die zunehmende Konkurrenz zu regulieren, hat die EU Zölle auf chinesische Elektroautos verhängt. Ob dies die Hersteller aus dem Markt fernhält oder eine Produktion in Europa fördert, bleibt abzuwarten. Der chinesische Markt zeigt, dass starke Wettbewerber die Kosten senken. Fahrzeuge, die in China für etwa 15.000 Euro hergestellt und in Europa für 35.000 Euro verkauft werden, können trotz Zöllen profitabel bleiben. Neben günstigeren Arbeits- und Energiekosten hat China im Elektro-Sektor zudem gut vernetzte Zulieferketten, vor allem für Batterien.

Vergleich der Märkte

Ein Blick auf die Marktzahlen verdeutlicht Chinas Vormachtstellung im Elektroauto-Sektor. Während in Europa im Zeitraum von Januar bis Juli 2024 etwa 1,1 Millionen BEV (Battery Electric Vehicles) zugelassen wurden, verzeichnete China im selben Zeitraum mit 3,5 Millionen BEV mehr als dreimal so viele. Gründe hierfür sind nicht nur Fördermaßnahmen wie Abwrackprämien, sondern auch die Priorisierung von BEV bei der Vergabe von Nummernschildern, die in China eine flächendeckende Unterstützung für Elektromobilität ermöglichen. ■



Mobilitätskonzept neu gedacht

Wie das Metallunternehmen **Witzenmann** gemeinsam mit Business-Partner Belmoto die Mobilität seiner Mitarbeitenden attraktiv und nachhaltig aufstellt.

von Nicole Holzer

Das neue Mobilitätskonzept von Witzenmann sollte gleich vier Ziele erreichen: Arbeitgeber-Attraktivität steigern, Nachhaltigkeit fördern, Flexibilität bieten und gleichzeitig die Kosten im Blick behalten. Unmöglich? Nein, aber eine echte Herausforderung für das Unternehmen und den Mobilitäts-Dienstleister Belmoto.

Maximale Arbeitgeber-Attraktivität

»Mobilität ist nach wie vor eines der wichtigsten Benefits«, sagt Thomas Gremmelmaier, Referent der

Geschäftsführung von Witzenmann. Aus diesem Grund muss das Mobilitätskonzept maximal auf die Attraktivität des Unternehmens einzahlen. Das heißt, es sollte bedürfnisorientiert und flexibel sein. Schließlich habe jeder Mensch ein individuelles Mobilitätsbedürfnis. Gleichzeitig darf die ökonomische Komponente nicht vergessen werden. »Klar gab es auch Zielkonflikte zwischen Attraktivität des Benefits und den Kosten. Aber beide Optionen zu integrieren, war unser oberstes Ziel«, ergänzt Manuel Castro Moreira, Projektleiter Mobility bei Belmoto.

Darüber hinaus will Witzenmann bis 2030 CO₂-neutral sein, dies schließt auch die Dienstwagen ein. Gerade am Standort Pforzheim ist der Wettbewerb um die besten Kräfte extrem hart«, sagt Thomas Gremmelmaier, Referent der Geschäftsführung von Witzenmann. Aus diesem Grund muss das Mobilitäts-Konzept maximal auf die Attraktivität des Unternehmens einzahlen. Das heißt, es muss bedürfnisorientiert und flexibel sein. Gleichzeitig darf die ökonomische Komponente nicht vergessen werden. »Klar gab es auch Zielkonflikte zwischen Attraktivität und Kosten. Aber beide Optionen zu integrieren, war unser oberstes Ziel«, ergänzt Manuel Castro Moreira, Projektleiter Mobility bei Belmont. Darüber hinaus will Witzenmann bis zum Jahr 2030 CO₂-neutral sein.

Bedürfnisse der Mitarbeiter berücksichtigen

Im Rahmen der Umsetzung setzte das Mobilitäts-Team auf seinen Fokus auf das Thema Change-Management. »Vor Projektstart haben wir in Workshops abgefragt, was unseren Mitarbeitern im Hinblick auf die individuelle Mobilität wichtig ist«, berichtet Gremmelmaier. Das Ergebnis lässt sich kurz zusammenfassen: es muss einfach, flexibel und freiwillig sein. Mit diesen Vorgaben im Gepäck, startete die Umsetzung Anfang 2024.

Anreize für E-Autos

»Zuvor mussten sich dienstwagenberechtigte Mitarbeitende für einen Dienstwagen entscheiden oder auf das Benefit verzichten«, erklärt Gremmelmaier. Heute gibt es mehr Optionen: Das volle Budget muss nicht ausgeschöpft werden – ein kleineres Fahrzeug wählen und das Restbudget ausbezahlen lassen ist möglich. Wer keinen Dienstwagen möchte, kann sich das gesamte Budget auszahlen lassen. Zudem setzt Witzenmann neue Anreize für E-Mobilität: Höheres Budget für E-Fahrzeuge, Zuschuss für private Wallboxen und ein erweitertes Markenportfolio für mehr Auswahl. Teilzeit-Angestellte erhalten dasselbe Budget wie Vollzeitkräfte, eine Besonderheit bei Witzenmann.

Total Cost of Ownership sinken

Das neue Mobilitätskonzept läuft nun seit rund einem halben Jahr – nun zeigen sich erste Auswirkungen: Entschieden sich vor der Umstellung rund fünf Prozent der Dienstwagenfahrer für vollelektrische Fahrzeuge, liegt diese Quote jetzt bei 60 Prozent. »Ein Wert, der unmittelbar auf die Nachhaltigkeitsziele von Witzenmann einzahlt«, sagt Gremmelmaier. Darüber hinaus entscheiden sich 60 Prozent der Mitarbeitenden für ein Downsizing. Das wiederum hat Einfluss auf die Total Cost of Ownership. »Geringwertigere

„Veränderungen gelingen nur, wenn man die Mitarbeitenden von Anfang an mitnimmt.“

Thomas Gremmelmaier,
Referent der Geschäftsführung bei
Witzenmann

Fahrzeuge verursachen deutlich weniger Kosten als maximal große Dienstwagen«, sagt Castro Moreira.

Viel positives Feedback

»Das Projekt wird erfolgreich angenommen. Wir haben viel positives Feedback bekommen, vor allem von den Fans der Elektromobilität«, fasst Gremmelmaier zusammen. Insgesamt sei es wichtig, bei einem so sensiblen Thema, die Mitarbeitenden von Anfang an mitzunehmen.

Was sind die Erfolgsfaktoren?

Vor allen Dingen muss man Mut haben, Veränderungen anzustoßen und nach vorne zu blicken, agil zu sein. »Im ersten Schritt bedeutet das Simplifizierung, um die gewachsene Komplexität der letzten Jahre zu reduzieren. Erst dann macht es Sinn zusätzliche Mobilitätsoptionen bereitzustellen«, erklärt Castro Moreira. »Darüber hinaus ist es wichtig, realistisch zu sein, in kleinen Schritten vorzugehen, sodass Erfahrungen gesammelt werden können. Unsere Transformation ist noch nicht zu Ende«, ergänzt Gremmelmaier. ■



Gute Partnerschaft: Thomas Gremmelmaier (l.), Referent der Geschäftsführung bei Witzenmann, und Manuel Castro Moreira, Head of Mobility Consulting bei Belmont Mobility.

Starke Präsenz und dichtes Vertriebsnetz

Wie **Smart Europe** mit seinem großen Netzwerk, Direktverkaufsmodell und umfassender Unterstützung für B2B-Kunden den Flottenmarkt aufmischen will, erklärt Smart-COO **René Müller** im Interview.

von Nicole Holzer

Die Transformation der Marke Smart hat das chinesisch-deutsche Joint Venture in den letzten Jahren zu einem wichtigen Player im Bereich der Elektromobilität gemacht. Im Interview erklärt René Müller, COO von Smart Europe, welche Maßnahmen entscheidend sind, um bei deutschen und europäischen B2B-Kunden zu punkten und welche weiteren Schritte der Hersteller plant, um sich in diesem wettbewerbsintensiven Markt durchzusetzen.

Wie ist das Flottengeschäft von Smart aufgestellt?

2020 hat sich Smart gewandelt und damit einhergehend die Vertriebsstrategie und das Produktportfolio. Im Zuge dessen haben wir im August 2020 die Grundlagen für das Flottengeschäft gelegt. Für den Bereich Flotte haben wir einen eigenen Vertrieb und mit den sogenannten Smart-Agenten sowie einem Vertriebsnetz aus 300 Standorten spezialisierte Ansprechpartner in ganz Europa. Unser

René Müller

René Müller war zuvor bei Mercedes-Benz und BMW tätig. Seit 2020 ist Müller bei Smart Europe, hat das Direktvertriebsmodell mitgestaltet, elf Landesgesellschaften gegründet und den Flottenvertrieb in Europa aufgebaut. Als Experte für E-Mobilität und Digitalisierung verbindet er diese beiden führenden Bereiche bei Smart Europe.



Fotos: Smart

Direktverkauf-Modell mit Omnichannel-Customer-Journey ermöglicht sowohl den Online- als auch Offline-Vertrieb für Privat- sowie B2B-Kunden. Parallel sind internationale Key-Accounter mit an Bord, die die Rahmenverträge mit Großkunden wie Bayer, SAP oder Microsoft verhandeln. Auch für kleinere und mittelständische Unternehmen stehen Ansprechpartner bereit, um Angebote zu erstellen.

Jedes Unternehmen, das bei Smart gelistet ist, erhält einen entsprechenden Vertrag, der die Grundlage für die Zusammenarbeit mit den Großkunden schafft, und für alle die gleichen Rahmenbedingungen bietet. Fuhrparkbetreiber können durch unsere exzellente Lieferfähigkeit kurzfristig auf neue Anforderungen reagieren. Unser Ziel ist zudem, das Angebot für kundenfreundliche Prozesse schlank zu halten.

Wie hoch ist der Anteil des B2B-Geschäfts in Deutschland?

Wir sind 2023 mit dem Verkauf des Smart #1 in Europa gestartet. Zu der Zeit lag der Fokus primär auf dem Privatkundenbereich. Seit Ende des ersten Verkaufsjahres fokussieren wir uns nun immer stärker auf das B2B-Geschäft. Der aktuelle Anteil in Deutschland liegt bei rund 20 Prozent. Unsere Sichtbarkeit wächst stetig sowohl mit unseren Modellen als Flottenfahrzeug als auch für die Nutzung als Dienstwagen in ganz Europa.

Wir sehen, dass der Smart #1 und der Smart #3 als Dienst- und Flottenfahrzeuge ein hohes Interesse wecken und von den Kunden sehr positiv angenommen werden. Nun steht der Smart #5 in den Startlöchern. Das gibt dem Flottengeschäft einen weiteren An Schub. Deutschland ist für uns einer der wichtigsten Märkte in Europa. Wir setzen hier auf eine starke Präsenz und ein dichtes Netz von etwa 300 Vertriebspartnern und haben ein passgenaues Angebot für die Bedürfnisse unserer Flottenkunden entwickelt. Mit diesem Ausbau des B2B-Geschäfts wollen wir jetzt auch in Europa durchstarten.

Wie stellen Sie sicher, dass die Fahrzeuge bei europäischen Kunden gut ankommen?

Der Smart #1 und Smart #3 werden von unseren Kunden bisher positiv angenommen und die Nachfrage ist gerade im Flottenbereich sehr gut. Wir setzen auf das international hoch angesehene Design von Mercedes-Benz und die fortschrittliche Technologie- und Vernetzungskompetenz unseres Stakeholders Geely. Die Software wird zudem modifiziert, um diese perfekt auf die europäischen Bedürfnisse anzupassen. Auch das Interieur haben wir auf die Bedürfnisse unserer europäischen Kunden ausgerichtet – beispielsweise durch ein eher dunkles, ruhiges Design. Gerade wenn ich an unsere hohe Verarbeitungsqualität denke oder Faktoren wie elektrische Reichweite



Beim Interview in der St. Pauli Lounge: Smart-COO, René Müller und firmenauto-Redakteurin Nicole Holzer.



Smart und St. Pauli: Eine Partnerschaft, die für nachhaltige Mobilität und gemeinsame Werte stehen soll.

und Ladeleistung sehe ich, dass wir zurecht wettbewerbsfähig sind.

Mit welchen Argumenten überzeugen Sie Fuhrparkverantwortliche von Smart?

Eines der Hauptargumente ist meiner Meinung nach das große Vertriebspartner- und Aftersales-Netz. Passt ein Unfall oder entsteht ein Schaden, wird das Fahrzeug, überall dort in Europa, wo wir in den Märkten präsent sind als Smart, schnellstmöglich repariert. Die Möglichkeit, alle Software-Updates Over-the-Air ohne Werkstattaufenthalt durchzuführen, ist ein großer Vorteil, da weniger Ersatzfahrzeuge benötigt werden, die Fahrzeuge immer auf dem aktuellen technischen Stand sind und ständig weitere Funktionen bekommen.

Zudem können wir Flottenverantwortliche durch individuelle Konditionen und rasche, einfache Leasingprozesse überzeugen. Wir arbeiten auf Wunsch mit einem Leasingpartner ihrer Wahl zusammen und sorgen für spürbar positive Effekte bei den Gesamtbetriebskosten. Darüber hinaus fahren wir Bestnoten ein in Fahrberichten und Tests, wie etwa durch fünf Sterne beim NCAP-Crashtest. Der Smart #1 und der Smart #3 verfügen über eine Premium-Ausstattung, sind hoch-konnektiv und außerdem familienfreundlich. Die Fahrzeuge dienen optimal als Erstfahrzeug und erfüllen alle gewünschten Nutzeigenschaften. Sie sind daher perfekt für anspruchsvolle User-Chooser geeignet. ■

Fahrtwind statt Rushhour

Elektromotorräder im Leasing: Ein Konzept nach dem Jobrad-Prinzip, das Kosten senkt und neue Möglichkeiten für Pendler schafft.

von Sandro Vitale

Kein Stau, kein Stress mit vollen Bussen oder Bahnen auf dem Weg zur Arbeit, sondern nur frischer Fahrtwind, leises Reifensurren und Kostenersparnis noch dazu. Was einst die Vision umweltbewusster Pendler war, liegt heute voll im Trend: das Leasen eines Dienstfahrrads beziehungsweise Pedelecs oder auch eines E-Rollers. Mittlerweile hat der US-amerikanische Hersteller Zero Motorcycles nochmals frischen Wind in die Mobilitätswelt gebracht und bietet über die Online-Plattform job-roller.eu auch Elektromotorräder nach dem Jobrad-Prinzip an.

Das Ganze funktioniert so: Leasingnehmer ist der Arbeitgeber, der die Nutzung des Fahrzeugs dem Mitarbeiter überlässt. Die Raten des E-Motorrads werden vom jeweiligen Unternehmen getilgt – ohne dass dem Arbeitnehmer Mehrkosten entstehen. Wie das geht? Stichwort Gehaltsumwandlung. Entscheidet sich ein Arbeitnehmer fürs Job-Motorrad, schließt er sich dazu, einen Teil seines Gehaltsanspruchs in einen Sachbezug umzuwandeln. Die monatlichen Leasingkosten werden so automatisch vom Bruttogehalt abgezogen.

Von A1-Modellen bis zu großen Maschinen

Dann reduziert der Staat einen Teil der Lohnsteuer- und Sozialversicherungsbeiträge – mit der Folge, dass die tatsächliche Rate für das Bike viel geringer ausfällt. »Die Finanzierung über Gehaltsumwandlung ist ein weiterer Baustein, der Zero-Motorräder finanziell für den Kunden nochmals attraktiver macht, als es der reine Listenpreis vermuten lässt«, sagt Ralf Czaplinski, Country Manager DACH und Eastern Europe bei Zero Motorcycles Deutschland. Für denjenigen, der sich nach der 36-monatigen Vertragslaufzeit zum Kauf des E-Motorrads entschließt, soll laut Zero insgesamt eine erstaunliche Ersparnis von bis zu 46 Prozent des Fahrzeug-Listenpreises drin sein – je nach der individuellen Situation des Arbeitnehmers.

Die Finanzierung über das Jobroller-Angebot ist laut dem Unternehmen für elektrische Zweiräder aller Bauarten und Leistungsklassen möglich. Klingt verlockend. Vor allem, weil das Portfolio des in Kalifornien ansässigen E-Motorrad-Marktführers reicht von A1-Einsteigermodellen über Mittelklassebikes bis zu starken Maschinen mit über 100 PS und mehr als



Foto: Zero Motorcycles



Beispiel am Modell Zero DSR/X Black Forest:

Die Tabelle listet die über job-roller.eu errechneten Kosten. Demzufolge würde der Arbeitnehmer am Ende rund 10.000 Euro weniger bezahlen als bei einem Direktkauf.

Reichweite innerorts	288 km
Reichweite kombiniert	172 km
Max. Leistung	100 PS
Topspeed	180 km/h
Akku	17,3 kWh

Leasingberechnung der mtl. Raten für Arbeitgeber

Leasingkosten	739,33 Euro
Versicherungskosten	77,94 Euro
Wartungskosten	5,00 Euro
Mtl. Gesamtrate	832,27 Euro

Nettolohnvergleich für den Arbeitnehmer

Direktkauf des E-Motorrads	2.130,66 Euro
Bei Jobroller-Überlassung	1.686,52 Euro
Tatsächliche monatliche Nettobelastung durch Leasing:	444,14 Euro

Ergebnis-Rechnungsvergleich

Barkauf inkl. MwSt.	26.500,00 Euro
Kostenprognose Versicherungspaket für drei Jahre	2.805,84 Euro
Kostenprognose Wartung für drei Jahre	642,20 Euro
Gesamtkosten	29.948,44 Euro

Jobroller-Überlassung

Nettokosten pro Monat x Laufzeit (36 Monate)	15.989,04 Euro
Vorraussichtlicher Restwert nach 36 Monaten	3.975,00 Euro
Gesamtkosten	19.964,04 Euro

Absolute Ersparnis ggü. Direktkauf	9.984,00 Euro
Relative Ersparnis ggü. Direktkauf	33,34 Prozent

Quelle: Kalkulation job-roller.eu

200 Nm Drehmoment reicht. Fahrspaß-Cracks dürfen da voll auf ihre Kosten kommen.

Wer sich sorgt, weil die Power versicherungstechnisch zusätzlich einen hohen Kostenfaktor darstellt, dem sei gesagt: Die Leasingrate umfasst auch den Beitrag zur Vollkaskoversicherung samt Mobilitäts-garantie.

Laut Czaplinski lohnt sich zudem eine Betrachtung der Gesamtkosten. Wer seine Zero zu Hause an der Steckdose oder gar mit eigenem Solarstrom laden kann und dazu noch die THG-Prämie beantragt hat, spare hierdurch jedes Jahr bei gleicher Fahrleistung eine satte Summe im Vergleich zu einem Verbrenner-Motorrad. Außerdem weist Czaplinski auf eine fünfjährige Garantie hin, die der Hersteller bietet. So

seien Leasingnehmer über die komplette Laufzeit des Jobroller-Vertrags auf der sicheren Seite – auch was das Technische angeht.

Wichtig laut Zero: Das Einverständnis des Arbeitgebers zur Gehaltsumwandlung und die Teilnahme des Zero-Händlers vor Ort an dieser Finanzierungsmöglichkeit. Wer Interesse hat findet auf der Website job-roller.eu einen Online-Rechner zur präzisen Vorkalkulation des Jobrollers Leasingvertrags. Dieser zeigt praktischerweise auch die mögliche Gesamtersparnis im Vergleich zum Direktkauf des jeweiligen Modells an. Wir haben das Angebot durchrechnen lassen – und dabei Zeros Elektromotorrad-Flaggschiff gewählt, das voll ausgestattete, 100 PS starke Adventure-Bike DSR/X in der Sonderedition Black Forest.

Die Leasingkalkulation bezieht sich auf einen Arbeitnehmer (Jahrgang 1991) in Baden-Württemberg mit einem monatlichen Bruttogehalt von 3.200 Euro, Abzüge nach Steuerklasse 1 und einer Distanz zum Arbeitsplatz von acht Kilometern. Die errechneten Kosten und die Ersparnis gegenüber einem Direktkauf der Maschine zeigt der Kasten oben. ■

Bis zu 46 Prozent sollen Kunden laut Zero durch die Jobroller-Finanzierung sparen können.



So pendelt Deutschland

Vom Arbeitsweg bis zur Dienstreise:
Die wichtigsten Fakten der Studie
BBM Mobility Survey 2024 im Überblick.

von Nicole Holzer

Die Mobilität deutscher Berufstätiger wandelt sich: Arbeitswege werden nachhaltiger, Dienstreisen effizienter, und Homeoffice sowie neue Mobilitätsangebote gewinnen an Bedeutung. Die Studie »BBM Mobility Survey 2024« analysiert in Kooperation mit Dataforce Trends und zeigt, welche Strategien Arbeitgeber für mehr Flexibilität und Nachhaltigkeit entwickeln können.

Arbeitswege: kurze Strecken dominieren

Der Arbeitsweg bleibt Alltag: Laut BBM Mobility Survey pendeln 80 Prozent der Beschäftigten maximal 30 Kilometer, meist unter 5 Kilometern (27 Prozent). Der durchschnittliche Arbeitsweg hat eine Länge von 23 Kilometer, der Median liegt bei 13 Kilometern. Nur acht Prozent pendeln über 50 Kilometer.

Dabei ist das Auto klarer Favorit. In ländlichen Gebieten dominiert das Auto mit 90 Prozent, während in Großstädten ein Viertel der Mitarbeitenden auf den ÖPNV setzt. Interessant ist, dass der Wohnort großen Einfluss auf die Verkehrsmittelwahl hat. Gleichzeitig zeigt sich, dass Pendler nichts vom Modal Split, also der Nutzung mehrerer Verkehrsmittel halten. »Die Meisten mögen es halt bequem«, kommentiert Marc Odinius, CEO von Dataforce diese Erkenntnis.

Pkw für Dienstreisen bevorzugt

Dienstreisen gehören für 39 Prozent der Beschäftigten zum Alltag, meist im Auto: 69 Prozent der Fahrten erfolgen per Pkw. Nur 44 Prozent nutzen einen Dienstwagen, während 27 Prozent den Privatwagen und 19 Prozent Poolfahrzeuge nehmen. Gerade in diesem Bereich spielen Elektrofahrzeuge eine immer größere Rolle. Der Anteil an Bahn- und Flugreisen bleibt überschaubar, wird aber auf längeren Strecken bevorzugt. Dabei könnte der Bahnanteil nach Meinung von Odinius höher ausfallen: »Die Bahn hat sich hier selbst demontiert.«



Fotos: Elijah O'Donnell, Pexels@viaCanva, Dataforce, RosivanMorais, Pexels@viaCanva, Teka77_Gettyimages@viaCanva, BMW

Einfluss von Homeoffice

Knapp die Hälfte der Befragten arbeitet regelmäßig im Homeoffice. Diese Arbeitsweise verändert nicht nur den Alltag, sondern auch die Mobilitätsgewohnheiten. Beschäftigte, die von zu Hause aus arbeiten, sind bereit, längere Arbeitswege in Kauf zu nehmen, wenn ihnen mehr Homeoffice-Tage angeboten werden. Dagegen ist bei etwa einem Drittel der Befragten berufsbedingt kein Homeoffice möglich, insbesondere in kleinen Betrieben sei das oft keine Option.

Mobilitätsangebote der Arbeitgeber

Für 46 Prozent der Arbeitnehmer ist ein langer Arbeitsweg der Hauptgrund für Homeoffice. Bequemlichkeit und Flexibilität spielen jedoch eine größere Rolle, während Einsparungen bei Transport, Mahlzeiten und Kleidung ein zusätzliches Plus darstellen.

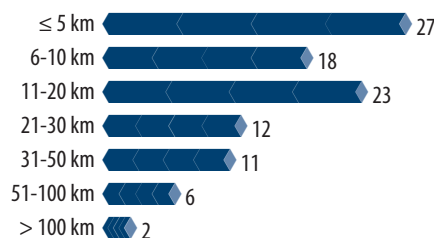
Unternehmen können mit Mobilitätsangeboten Fachkräfte binden und ihr Verhalten beeinflussen: 58 Prozent bieten kostenlose Parkplätze, 56 Prozent ermöglichen Dienstradleasing, und 41 Prozent setzen auf Lademöglichkeiten für Elektrofahrzeuge.

Was Mitarbeitende sich wünschen

Die Umfrage zeigt, wie stark Mobilitätswünsche vom Wohnort abhängen: In Städten wünschen sich 69 Prozent einen Zuschuss zum Jobticket, während in ländlichen Regionen Lademöglichkeiten für Elektroautos wichtiger sind. Attraktive Fahrradangebote wie >

Arbeitswege

Die Mehrheit pendelt maximal 30 Kilometer (80 Prozent), ein Viertel sogar weniger als 5 Kilometer. Der Arbeitsweg dauert im Schnitt 30 Minuten.

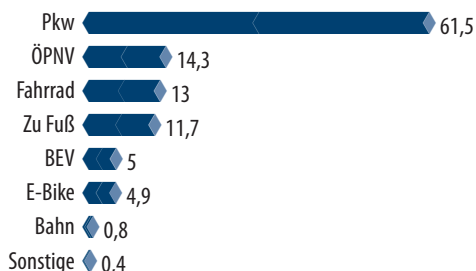


Alle Angaben in Prozent.

Quelle: Bundesverband Betriebliche Mobilität

Verkehrsmittelwahl

Über 60 Prozent nutzen den Pkw für den Arbeitsweg. Fahrräder und E-Bikes (13 Prozent) liegen kombiniert knapp vor dem ÖPNV (14,3 Prozent).



Alle Angaben in Prozent.

Quelle: Bundesverband Betriebliche Mobilität

Dienstreisen

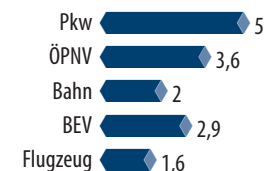
Der Pkw dominiert Dienstreisen mit 69 Prozent, während Bahn (11 Prozent) und ÖPNV (10 Prozent) weit abgeschlagen folgen.

Verteilung der Dienstreisen auf die Verkehrsmittel



Alle Angaben in Prozent.

Anzahl der Dienstreisen / Monat*



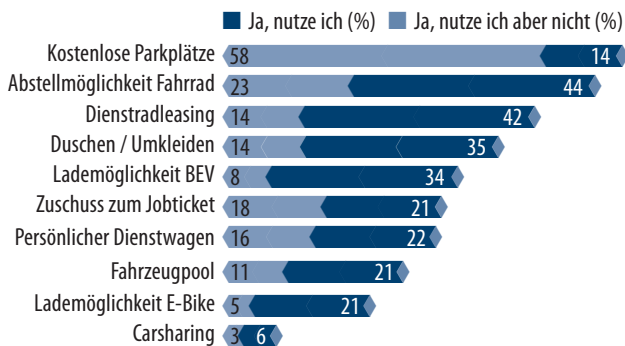
*Wenn das jeweilige Verkehrsmittel genutzt wird

Quelle: Bundesverband Betriebliche Mobilität

Die Studie »BBM Mobility Survey 2024« wurde von September bis Oktober 2024 als Online-Befragung durchgeführt. Es nahmen 2.870 beruflich mobile Personen aus verschiedenen Branchen und Unternehmensgrößen teil. Die Ergebnisse sind repräsentativ.

Mobilitätsangebote

Kostenlose Parkplätze nutzen 58 Prozent, während Dienstradleasing (14 Prozent) und BEV-Lademöglichkeiten (8 Prozent) seltener, aber zunehmend nachgefragt werden.

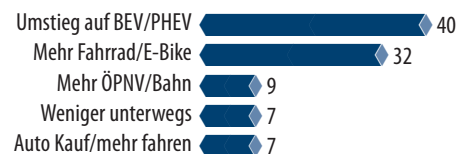


Alle Angaben in Prozent.

Quelle: Bundesverband Betriebliche Mobilität

Änderung Mobilitätsverhalten

21 Prozent planen, ihr Mobilitätsverhalten zu ändern – vor allem durch den Umstieg auf Elektro- und Hybridfahrzeuge (40 Prozent) oder mehr Rad- und E-Bike-Nutzung (32 Prozent).

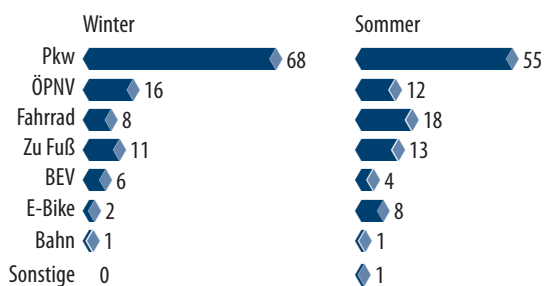


Alle Angaben in Prozent.

Quelle: Bundesverband Betriebliche Mobilität

Winter und Sommer

76 Prozent nutzen unabhängig vom Wetter die gleichen Verkehrsmittel, während ein Viertel saisonal wechselt. Im Winter dominiert der Pkw mit 68 Prozent.



Alle Angaben in Prozent.

Quelle: Bundesverband Betriebliche Mobilität



45 Prozent der Mitarbeitenden wollen lieber mehr Gehalt statt eines Dienstwagens, und 47 Prozent würden bei guten Alternativen darauf verzichten.

Marc Odinius, CEO von Dataforce

sichere Abstellplätze oder Duschen stehen ebenfalls hoch im Kurs.

Alternative Mobilitätsangebote gewinnen an Bedeutung: 56 Prozent der Unternehmen bieten Dienstradleasing an, 44 Prozent nutzen es aktiv. Zuschüsse zum Jobticket oder Deutschlandticket sind vor allem in Städten gefragt, während größere Firmen vermehrt auf Carsharing und Fahrzeugpools setzen.

Nachhaltigkeit wird immer wichtiger: 59 Prozent wünschen sich umweltfreundliche Lösungen, in Großstädten sogar 69 Prozent. Dort kann sich die Hälfte vorstellen, auf ein Auto zu verzichten. Gleichzeitig fordern viele bessere Mobilitätsangebote vom Arbeitgeber. 71 Prozent bevorzugen einen Gehaltszuschlag statt eines Dienstwagens, und 69 Prozent sehen bei einer zwei-prozentigen Besteuerung keinen Anreiz mehr für einen Firmenwagen.

Mobilität effizienter gestalten

Die BBM Mobility Survey zeigt: Bessere Bedingungen für Fahrradfahrer sind ein wichtiger Hebel. »Hier muss in die Infrastruktur investiert werden«, fordert Odinius. Dazu gehören sichere Abstellplätze, Duschen und Lademöglichkeiten – neben besseren Radwegen, die meist außerhalb der Unternehmenskontrolle liegen. Im Bereich E-Dienstwagen erleichtern Lademöglichkeiten, auch zuhause, sowie finanzielle Benefits den Umstieg auf Elektroautos.

Die BBM Mobility Survey 2024 verdeutlicht, dass sich Mobilitätsangebote und -gewohnheiten im Wandel befinden. Fuhrparkmanager müssen Flexibilität und Nachhaltigkeit fördern, während der Pkw – ob Verbrenner oder BEV – weiterhin zentral bleibt. Mit Maßnahmen wie Homeoffice, Elektromobilität und alternativen Verkehrsmitteln können Unternehmen Kosten senken und die Mitarbeiterzufriedenheit steigern. ■

Betrug mit QR-Codes an Ladesäulen im Vormarsch: Wie Dienstwagenfahrer sich vor Quishing-Betrug an öffentlichen Ladesäulen schützen können.

von Nicole Holzer



QR-Code-Betrug an Ladesäulen

Wer ohne Vertrag an öffentlichen Stationen lädt, sollte genau hinschauen. Denn der Betrug mit gefälschten QR-Codes, »Quishing« genannt, hat mittlerweile auch die Ladesäulen erreicht. Die Masche funktioniert durch das Überkleben des originalen QR-Codes mit einem manipulierten Code. Wer diesen scannt, wird auf eine betrügerische Seite weitergeleitet, wo persönliche Daten wie Kreditkartennummern abgefragt werden. Diese Betrugsform kann für die Betroffenen teuer werden, da sie für nicht autorisierte Abbuchungen aufkommen müssen.

Der Trick ist simpel: Betrüger überkleben den originalen QR-Code an der Ladesäule mit einem eigenen Code, der auf eine täuschend echte, aber gefälschte

Seite führt. Kunden bemerken den Betrug oft nicht und geben ihre Zahlungsdaten ein. Auf dieser Betrugsseite findet jedoch keine tatsächliche Abrechnung des Ladestroms statt. Nach Eingabe der Daten wird der Nutzer zur echten Website weitergeleitet, sodass der Betrug meist unentdeckt bleibt – bis zur teuren Monatsabrechnung.

Schnell reagieren

Wer eine Manipulation vermutet oder bereits betrogen wurde, sollte sofort die Polizei informieren. Im Falle eines Betrugs ist es wichtig, umgehend die Bank zu benachrichtigen und die Karte per Sperr-Notruf 116 116 sperren zu lassen.

Erkennen manipulierter Codes

Um sich zu schützen, sollten Nutzer den QR-Code vor dem Scannen genau betrachten. QR-Codes, die aufgedruckt sind, sind sicherer als aufgeklebte. Ein Test mit dem Fingernagel kann zeigen, ob es sich um einen Aufkleber handelt. Beim Scannen sollte auch die URL der geöffneten Website geprüft werden. Häufig enthalten gefälschte URL Schreibfehler oder Buchstaben-dreher im Namen.

Dynamische QR-Codes

Einige Anbieter nutzen dynamische QR-Codes, die auf dem Bildschirm erscheinen und so manipulationssicherer sind. Der Hersteller Amperfiel setzt diese Technik an Schnell- und Normalladesäulen ein. Allerdings sind solche dynamischen Codes derzeit noch die Ausnahme, da statische Codes vielerorts weiterhin erlaubt sind.

Alternativen zur QR-Code-Zahlung

Der sicherste Weg ist die Nutzung einer App oder RFID-Ladekarte wenn man bereits Kunde eines bestimmten Ladeanbieters ist. Große Anbieter wie EnBW, Shell, oder Elli sowie die Ladesäulen der Hersteller bieten sichere Alternativen. Diese Methoden erfordern keinen QR-Code-Scan und sind durch bestehende Roaming-Vereinbarungen flexibler. ■

Foto: Nicole Holzer

Umtausch verpasst – was nun?

Rosa Erinnerungen und harte Konsequenzen: Welche Konsequenzen Fuhrparkleiter und Dienstwagenfahrer aufgrund **nicht getauschter Führerscheine** drohen.

Der rosa Papierführerschein – für viele Dienstwagenfahrer ein vertrauter Begleiter, der über Jahre hinweg in Handschuhfächern und Geldbörsen überdauert hat. Doch die Tage des nostalgischen Dokuments sind gezählt: Ab dem 19. Januar 2025 muss der alte Führerschein für Geburtsjahrgänge ab 1971 in Scheckkartenformat umgetauscht werden. Gleichzeitig wird der rosa Führerschein ungültig.

Für die Fahrer bedeutet das rein rechtlich, dass sie dann »ohne Fahrerlaubnis« unterwegs sind, da das Dokument die erforderliche Gültigkeit verloren hat. Im Straßenverkehrsgesetz (§ 21 StVG) wird das Fahren ohne gültigen Führerschein als eine Ordnungswidrigkeit oder Straftat behandelt, die zu Bußgeldern oder sogar Fahrverboten führen kann.

Für Fuhrparkleiter kann das ebenfalls haftungsrechtliche Folgen haben, wenn sie den Umtausch ihrer Dienstwagenfahrer nicht überwachen. Die regelmäßige Kontrolle der Führerscheine ist gesetzlich vorgeschrieben, und ein ungültiger Führerschein könnte im Schadensfall zu Problemen mit der Versicherung und zu möglichen Regressforderungen führen.

Urteile: Ausländische Führerscheine

Fuhrparkleiter sollten besonders auf die Gültigkeit ausländischer Führerscheine achten, da hier oft spezielle Regelungen gelten. Führerscheine aus Nicht-EU-Staaten sind zum Beispiel nach sechs Monaten nicht mehr gültig, wenn der Inhaber seinen Wohnsitz in Deutschland hat. Ein Umtausch ist dann zwingend erforderlich, und eine frühzeitige Abstimmung mit den Behörden kann helfen, Stolperfallen zu umgehen.



Diese Konsequenzen drohen

Fehlt der aktuelle Führerschein und wird dies nicht ordnungsgemäß überprüft, kann es teuer werden:

- **Strafrechtliche Folgen:** Unternehmen oder Fuhrparkverantwortliche, die Fahrern ohne gültigen Führerschein das Lenken eines Fahrzeugs erlauben, riskieren Bußgelder oder sogar Freiheitsstrafen.
- **Zivilrechtliche Haftung:** Wenn ein Fahrer ohne gültige Fahrerlaubnis in einen Unfall verwickelt wird, können Versicherer die Leistung verweigern und das Unternehmen oder den Fuhrparkleiter in Regress nehmen.
- **Probleme im Ausland:** Besonders für Dienstreisende im Ausland ist ein gültiger Führerschein unverzichtbar. Bei einem abgelaufenen Dokument riskieren Fahrer dort neben Bußgeldern auch schwerwiegende Einschränkungen in der Mobilität.

Gesetzlich vorgeschrieben ist ein fester Kontrollrhythmus zwar nicht, eine regelmäßige, dokumentierte Kontrolle – empfohlen mindestens zweimal im Jahr – reduziert das Risiko, dass ein Fahrer mit ungültigem Führerschein unterwegs ist. Besonders bei Poolfahrzeugen und bei der Nutzung von Dienstfahrzeugen im Ausland ist eine Prüfung der Führerscheine wichtig. Die rechtzeitige Führerscheinkontrolle lässt sich durch digitale Systeme effektiv organisieren. Automatisierte Lösungen bieten beispielsweise ein Termin- und Erinnerungsmanagement, das ortsunabhängig funktioniert und die Prüfintervalle vereinfacht.

Crash im Kreisverkehr

Ein Autofahrer fuhr mit überhöhter Geschwindigkeit in einen Kreisverkehr, überquerte sogar die Mittelinsel und kollidierte mit einem Pkw, der bereits fast vollständig im Kreisel war. Vor Gericht behauptete der Fahrer, die Fahrerin hätte den Unfall vermeiden können, wenn sie nochmals nach links geschaut hätte. Das Gericht stellte sich auf die Seite der Autofahrerin: Als erste im Kreisverkehr habe sie das Vorfahrtsrecht gehabt und konnte darauf vertrauen. Hinzu kam, dass der Unfallverursacher nicht nur zu schnell war, sondern auch die Verkehrsregeln verletzte, indem er über die Mittelinsel fuhr (OLG Koblenz, Beschluss vom 22.9.2022, Az.: 12 U 917/22).

Elefantenrennen auf der Autobahn

Ein Lkw-Fahrer überholte auf der A94 mit weniger als 10 km/h Differenzgeschwindigkeit – ein sogenanntes »Elefantenrennen« – und verursachte einen Rückstau. Ein Polizist schätzte den Überholvorgang auf über eine Minute und verhängte ein Bußgeld von 200 Euro sowie ein Fahrverbot, da der Tempounterschied zu gering war. Doch das BayObLG hob das Urteil auf: Ohne genaue Zeitmessung, wie sie zur Nachweisführung der 10 km/h-Differenz nötig ist, kann ein Verstoß gegen die StVO nicht sicher festgestellt werden. Der Fall geht zur Neuverhandlung ans Amtsgericht, auch der Abstandsverstoß wird neu geprüft.



Ewig Warten auf den Neuwagen?

Lange Lieferzeiten dürfen Autohändler nicht einfach in ihre AGB schreiben, entschied das Amtsgericht Hanau. Wird ein bestelltes Fahrzeug nicht innerhalb einer angemessenen Frist geliefert, hat der Käufer das Recht, vom Vertrag zurückzutreten – und zwar kostenlos. Im konkreten Fall hatte ein Kunde im Sommer 2022 einen Neuwagen für rund 16.800 Euro bestellt, doch nach über einem Jahr war das Auto immer noch nicht da. Der Händler verlangte daraufhin 2.500 Euro Stornogebühr und verwies auf einen AGB-Passus, der wegen Produktionsverzögerungen unverbindliche Lieferzeiten zuließ. Das Gericht wies die Forderung ab: Der Händler muss die Stornierung ohne Gebühren akzeptieren, da unbegrenzte Wartezeiten unzulässig sind (Az.: 39 C 111/23).



Auch Parken kann teuer werden

Auch bei parkenden Fahrzeugen greift die Betriebsgefahr-Regelung des Straßenverkehrsrechts, wie das Landgericht Lübeck entschied. In einem Fall mit unklarem Unfallhergang, bei dem



zwei parkende Autos sowohl durch ein Wegrollen als auch durch einen Parkrempler beschädigt worden sein könnten, stellte sich die Frage, ob die Betriebsgefahr auch hier zur Anwendung kommt. Das Gericht bestätigte, dass jeder Fahrer und Halter aufgrund der Gefährdung durch den Fahrzeugbetrieb in besonderer Verantwortung steht. Letztlich klärte sich die Schuldfrage durch ein Gutachten: Der Schaden wurde durch das Wegrollen des schlecht gesicherten Fahrzeugs verursacht, und der Halter musste den Schaden alleine tragen (Az.: 14 S 113/22).



Fotos: Thomas Küppers

Highlights im Rückblick

Testen, vergleichen, staunen – der **firmenauto test drive** begeistert Fuhrparkprofis.
Ein Rückblick auf die Herbsttour in Kirchheim, Fulda und München.

von Nicole Holzer

Drei Standorte, drei spannende Events und ein klares Ziel: Fuhrparkverantwortlichen die Möglichkeit zu bieten, neue Modelle zu testen und Elektromobilität erlebbar zu machen. Die Herbsttour des firmenauto test drive 2024 führte nach Kirchberg an der Jagst, Fulda und München – und bot weit mehr als nur Probefahrten.

Zwischen 33 und 42 Modelle, vom kompakten Cityflitzer bis zur luxuriösen Limousine, standen für Testfahrten bereit. Für Fuhrparkverantwortliche bot der test drive eine spannende Vielfalt: Neue Marken wie Vinfast, Lucid, Cadillac und BYD zogen

großes Interesse auf sich. Ergänzt wurde das Angebot durch bewährte Flottenfahrzeuge wie den BMW 5er, Opel Astra und Renault Kangoo sowie Neuheiten wie der Cupra Terramar. »Ich wollte E-Autos testen, um herauszufinden, ob sie wirklich alltagstauglich sind«, sagte Florian Oberhofer. »Vom Audi Q6 in den 5er BMW umsteigen und direkt vergleichen – das geht nur hier«, betonte René Lorei.

Neben den Testfahrten punktete die Veranstaltungsreihe mit Fachvorträgen zu Digitalisierung und E-Mobilität (siehe S. 39) sowie einem regen Austausch unter den Teilnehmern. ■



Beim firmenauto test drive kann ich die Autos »like for like« testen und mir ein Urteil bilden.

René Lorei,
Fuhrwerk Plus





Diese Modelle waren am Start:

Alfa Romeo

- Tonale Tonale 1.5 VGT

Audi

- Q6 e-tron quattro
- Q7 60 TFSI e S line quattro

BMW

- Ser 530e Touring

BYD

- Seal Excellence
- Tang Flagship
- Seal U EV
- Seal U DM-i Design

Citroën

- e-C4 Elektro 156

Cupra

- Tavascan VZ
- Terramar VZ 1.5 e-Hybrid

DS

- E-Tense 300

Fiat

- 600e La Prima

Ford

- Explorer Premium AWD
- Tourneo Courier 1.0

Jeep

- Avenger Elektro 115

Lucid

- Air Pure AWD Dual

Maserati

- GranTurismo Folgore
- Grecale Folgore

MG

- MG3+ Hybrid
- MG4 Electric

Mini

- Countryman SE ALL4

Nissan

- Ariya Evolve
- Qashqai 1.5 VC-T ePower

Opel

- Astra Sports Tourer GSe

Peugeot

- 3008 Hybrid 136 e-DSC6
- 408 Plug-in Hybrid 225

Polestar

- 3 Long Range Dual Motore
- 4 Long Range Single Motor

Renault

- Rafale Esprit Alpine E-Tech
- Scenic E-Tech
- Kangoo Rapid E-Tech

Smart

- #1 Premium
- #3 Anniversary Edition

Škoda

- Superb Combi iV 1.5 TSI
- Octavia Combi 2.0 TDI
- Kodiaq Selection 2.0 TDI

Vinfast

- VF 6
- VF 8 Plus

Volvo

- EX30 Single Motor
- EX30 Twin Motor



Hier kann ich mich besonders im Elektro-Bereich informieren, wie sich der Markt verändert.

Barbara Deklerski,
Vita Zahnfabrik



Einzelne Modelle der Hersteller variieren

Deutsche Leasing





”
Vor allem der Vergleich auch in den Punkten Verarbeitung, Qualität oder Bedienbarkeit spielt eine große Rolle.

Matthias Ackermann,
Carat Systementwicklung





”

Es gibt noch immer Vorbehalte gegenüber der E-Mobilität. Hier können die Teilnehmer die Fahrzeuge einfach mal ausprobieren und sich selbst ein Bild machen.

Gerd Seber,
DPD Deutschland





Es ist mega, an einem Tag so viele Eindrücke zu erhalten und zahlreiche neue Modelle und Hersteller kennenzulernen.

Dominik Bischof,
Vema Versicherungsmakler



Hier konnte ich einen umfassenden Markt-Überblick im Bereich Elektrofahrzeuge bekommen.

Florian Oberhofer,
Reiter Antennenbau
Energietechnik



”

Vor allem die große Anzahl an Modellen macht das Event aus. Es ist sehr praktisch, Autos zu fahren, die wir derzeit nicht im Fuhrpark haben.

Markus Reihl,
Rödl & Partner



”

Die Vorträge sind sehr informativ. Außerdem kann ich mit den Erfahrungen von hier unsere Mitarbeiter fundiert beraten.

Thorsten Geißler,
PCS Professional Conference

Digitalisierung als Schlüssel

Fachvortrag Fleet-Hub: Wie Unternehmen mit Apps und Softwarelösungen im Fuhrpark ihre Effizienz steigern und Kosten senken können.

Die Digitalisierung bietet immense Potenziale im Fuhrparkmanagement: Sie erhöht Effizienz, senkt Kosten und verbessert die Umweltbilanz. Darüber hinaus erleichtern digitale Lösungen wie spezielle Apps für Dienstwagenfahrer den Arbeitsalltag. Sie verfügen über zahlreiche Funktionen wie Terminplanung, Fahrzeugdaten oder die Nutzung festgelegter Netzwerke und Dienstleister – und ermöglichen darüber hinaus die direkte Kommunikation mit dem Fuhrparkmanagement. Fahrer können Wartungsanfragen stellen, Schäden melden oder bei Pannen Hilfe anfordern. Tankkarten und elektronische Zahlungssysteme vereinfachen die Abrechnung und reduzieren den administrativen Aufwand.

Flottenmanagement-Software ergänzt dies mit Funktionen wie Fahrzeugwartung, Kostenkontrolle und zentraler Datenverwaltung. Prozesse werden automatisiert, und Flottenmanager können schnell auf Veränderungen reagieren. Das Zusammenspiel von Apps und Software ermöglicht Datenübertragung oder Kilometerstandsvalidierung.



Marcus Federhoff, Chief Operating Officer von Fleet-Hub.

Herausforderungen wie Datenschutz und IT-Sicherheit sowie Investitionen bleiben wichtig. Dennoch überwiegen die Vorteile von Apps, Software und Telematiklösungen. ■

Elektromobilität im Fuhrpark

Ganzheitliche Ansätze für Fuhrparkmanager von der Deutschen Leasing: Beratung, Ladeinfrastruktur und Tools für eine nachhaltige Mobilität.

Nachhaltige Mobilität gewinnt in Firmen an Bedeutung, und die Deutsche Leasing Mobility bietet dazu umfassende Lösungen. Der Wandel erfordert strategische Fahrzeugwahl und eine robuste Ladeinfrastruktur, die durch eine detaillierte Fuhrpark-Analyse unterstützt wird. Dabei werden ökologische Faktoren und die Anpassung der Car Policy an TCO-Kriterien berücksichtigt.

Ein zentrales Tool ist der TCO-Vergleichsrechner, der Fuhrparkmanagern eine realistische Kalkulation von Kosten und CO₂-Einsparungen ermöglicht. Er erleichtert den Vergleich ver-

schiedener Fahrzeuggruppen und die Planung nachhaltiger Flotten. Zusätzlich werden steuerliche Anreize wie Zuschüsse für Ladekosten einbezogen.

Ein weiterer Aspekt ist die Integration individueller Ladeinfrastruktur-Lösungen. Die Deutsche Leasing Mobility

unterstützt Unternehmen bei der Planung und Implementierung von Ladelösungen am Arbeitsplatz oder zuhause. Mit Finanzierungsmodellen und einem Serviceangebot für Wartung und Instandhaltung garantiert der Dienstleister eine nahtlose Umsetzung. ■



Für die Deutsche Leasing gingen gleich drei Experten an den Start (von links): Ulrich Salzwedel in München, Pascal Krötz in Kirchheim und Axel Wittich in Fulda.

Fotos: Thomas Küppers



Kraft trifft auf Eleganz

Größer, edler und rein elektrisch: **Volvo** krönt seine E-Palette mit dem **Crossover EX90**. Alles über Ausstattung, Fahrdynamik und Reichweite.

von Holger Holzer

Volvos großes SUV entwächst endgültig dem Familie-Shuttle-Segment und wird als EX90 zur hochgelegten Premium-Limousine mit herausragendem Fahr- und Geräuschkomfort. Doch der designierte Nachfolger des XC90 erreicht trotz seines Preises von mindestens 70.336 Euro kein Top-Niveau.

Design und Dimensionen

Was man dem 5,04 Meter langen Schweden aus US-Produktion nicht ansieht: Seine Markteinführung verzögerte sich um eineinhalb Jahre – nicht wegen des Designs, sondern wegen Problemen bei der Software-Entwicklung. Im Vergleich zum XC90 ist der EX90 um fünf Zentimeter länger, aber flacher und weniger breit als viele Konkurrenten. Dadurch wirkt er für seine Größe schlank und elegant.

Im klar gestalteten, luftigen Innenraum geht es geräumig zu, wobei die dritte Sitzreihe nur für Kurzstrecken taugt. Auch, weil Volvo bei der Raumverteilung Priorität aufs Gepäckabteil gelegt hat. Selbst bei voller Bestuhlung stehen über 300 Liter Stauvolumen zur Verfügung – das schaffen manche Kleinbusse nicht. Wer maximal zu fünft fährt, hat hinter den Pas-

sagieren mehr als das Doppelte an Platz. Sind nur die beiden vorderen Sitze belegt, fasst der Crossover fast zwei Kubikmeter Ladung.

Ausgekleidet ist der großzügige Innenraum wahlweise mit Stoffen oder Kunstleder, beides in sehr hochwertiger Ausführung. Einen feinen Eindruck macht der große Infotainment-Bildschirm mit sehr hoher Auflösung und schnellem Grafik-Prozessor. Das Android-basierte System ist bedienfreundlicher als im XC90, doch viele Funktionen wie die Außenspiegel-Verstellung oder Klimaeinstellungen wurden in Touchscreen-Menüs verlagert, darunter die Außenspiegel-Verstellung und die Klimaanlage. Wer seine Wohlfühl-Konfiguration gefunden hat, kommt damit zurecht, Einsteiger brauchen Geduld.

Luftfederung und Dämmung

Keine Diskussionen lässt Volvo beim Fahren zu. Zumindest gilt das für die zur Testfahrt auf US-Straßen bereitstehende Top-Antriebe (ab 77.059 Euro, Ausstattung »Core«), deren optionale Zweikammer-Luftfederung Straßenunebenheiten souverän absorbiert und die Karosserie auch in schnelleren Kurven stabil

Fotos: Volvo



- 1 Das Cockpit ist reduziert, aber sehr edel ausgestattet.
- 2 Im klar gestalteten Innenraum bietet auch die zweite Reihe viel Platz.
- 3 Der Frunk vorne fasst Ladekabel und Kleingepäck.

hält, den Gesamtpreis aber direkt auf knapp 83.190 Euro hochschraubt. Mit E-Motor und Dämpfungspaket isoliert der EX90 den Fahrer souverän vor Verkehrs- und Straßenlärm. Im kalifornischen Stadtverkehr rangiert er mit Kamerahilfe auch ohne Hinterachslenkung, überraschend handlich. Ob das in Europa gilt und wie komfortabel die Basisversionen ohne Luxus-Dämmung und Stahlfahrwerk sind, bleibt abzuwarten.

Antriebe, Reichweiten, Assistenten

Die Top-Variante »Twin Motor Performance AWD« mit 517 PS (ab 81.345 Euro) bietet puren Luxus, selbst die 400 PS im »Twin Motor AWD« sind im Alltag selten gefordert. Beide beschleunigen in knapp fünf bzw. sechs Sekunden auf 100 km/h, die Höchstgeschwindigkeit bleibt bei Volvotypischen 180 km/h. Als Alternative gibt es eine 279-PS-Version mit Frontantrieb, die Tempo 100 in 8,4 Sekunden erreicht. Ihre 101-kWh-Batterie ermöglicht bis zu 580 km Reichweite, während die Doppelmotormodelle mit 107 kWh bis zu 614 Kilometer schaffen.

Volvo setzt beim EX90 auf 400-Volt-Technologie statt auf das bei Geely verfügbare 800-Volt-System, wohl bedingt durch Entwicklungsverzögerungen. Immerhin erreicht er 250 kW Ladeleistung, was eine DC-Ladung von 10 auf 80 Prozent in etwa 30 Minuten ermöglicht. Am AC-Lader sind lediglich 11 kW möglich, während einige Konkurrenten bereits 22 kW bieten.

Beim Thema Assistenzsysteme bleibt der EX90 in der Spitzengruppe. Besonders hervorzuheben ist der Lidar-Sensor auf dem Dach, der nach einem Update hochautonomes Fahren ermöglichen könnte. Wann das in Deutschland verfügbar sein wird, bleibt offen. Bis dahin unterstützt der Laserscanner die gängige Verkehrstechnik.

Fazit zum Volvo EX90

Abgesehen von der mittelmäßigen Ladetechnik erfüllt der EX90 das Flaggschiff-Versprechen. Vor allem Fahr- und Geräuschkomfort überzeugen. Wer Technik und Luxus voll ausschöpft, landet schnell im sechsstelligen Bereich. Beim XC90, der bis auf weiteres mit Plug-in-Hybrid im Programm bleibt, müsste man dafür bei jeder einzelnen Option ein Kreuzchen machen. Einen reinen E-Antrieb bekommt man dort aber nicht. ■

Volvo EX90

Fünftüriger, fünf-, sechs- oder siebensitziger Crossover

Länge: 5,04 m
Breite: 1,96 m (2,11 m mit Außenspiegeln)
Höhe: 1,74 m
Radstand: 2,99 m
Kofferraumvolumen: 324 – 1.955 Liter

Antriebe:

Single Motor: vorne 279 PS, maximales Drehmoment: 490 Nm, Frontantrieb, Eingang-Automatik, 0-100 km/h in 8,4 Sek., Vmax: 180 km/h, Batteriekapazität: 101 kWh netto, Reichweite: 580 Kilometer, max. DC-Ladeleistung: 235 kW, max. AC-Ladeleistung: 11 kW, Normverbrauch: 19,9 kWh/100 km, Preis: ab 70.336 Euro

Twin Motor AWD: vorne 235 PS, maximales Drehmoment: 420 Nm hinten 173 PS, maximales Drehmoment: 350 Nm, Allradantrieb, Eingang-Automatik, 0-100 km/h in 5,9 Sek., Vmax: 180 km/h, Batteriekapazität: 107 kWh netto, Reichweite: 570 - 614 Kilometer, max. DC-Ladeleistung: 250 kW, max. AC-Ladeleistung: 11 kW, Normverbrauch: 20,8 - 22 kWh/100 km, Preis: ab 77.059 Euro

Twin Motor Performance AWD: vorne 245 PS, maximales Drehmoment: 420 Nm hinten 272 PS, maximales Drehmoment: 490 Nm, Allradantrieb, Eingang-Automatik, 0-100 km/h in 4,9 Sek., Vmax: 180 km/h, Batteriekapazität: 107 kWh netto, Reichweite: 570 - 614 Kilometer, max. DC-Ladeleistung: 250 kW, max. AC-Ladeleistung: 11 kW, Normverbrauch: 20,8 - 22 kWh/100 km, Preis: ab 81.345 Euro

Aus Audi A4 wird A5

Mit gestreckter Karosserie, effizienteren Motoren und luxuriösem Innenraum setzt der **Audi A5** neue Maßstäbe in der **Mittelklasse**.

von Peter Eck

Aus 4 wird 5, aus 4,76 werden knapp 4,83 Meter – und fertig ist die neue Audi-Mittelklasse. So einfach war es dann doch nicht: In den als Limousine und Kombi (Avant), und versionsabhängig mit Front- oder Allradantrieb erhältlichen A4-Nachfolger wurde viel Arbeit gesteckt. Das ab 45.200 Euro (2.0 TFSI Limousine, Avant: plus 1.650 Euro) erhältliche Modell ist zwar der erste Audi auf der neuen Premium-Plattform PPT, doch die wahrscheinlich auch die letzte Audi-Mittelklasse auf Verbrenner-Basis und muss daher ab Verkaufsstart im November 2024 viele Jahre durchhalten.

Fotos: Audi

Was sofort auffällt: Wie sorgfältig der A5 innen wie außen konzipiert und umgesetzt wurde. Das Design ist komplett neu und wirkt klassisch-elegant. Insgesamt legt der Audi in Karosserielänge und Radstand um acht Zentimeter zu. Der markenikonische Single-frame vorn wurde breiter und wirkt jetzt flacher.

Limousine oder Avant?

Das Dach fällt, wie heute üblich, nach hinten coupéhaft ab. Insgesamt setzt die Limousine eher auf Eleganz, der Avant wirkt sportlicher. Bei Raumvolumen und Beladefähigkeit fallen die Unterschiede übertra-



schend gering aus. Die Limousine schafft bescheidene 445 Liter, der Avant auch nur 476. Maximal packt die Limousine 1.300, der Avant 1.424 Liter.

Mehr Radstand, mehr Fahrzeuglänge, aber weniger Platz im Kofferraum: Da muss sich was im Innenraum getan haben. Und tatsächlich, hinten wie vorne sitzt man fürstlich, zumindest für ein Fahrzeug, das irgendwo zwischen Mittelklasse und oberer Mittelklasse angesiedelt ist.

Im Innenraum hatte Audi am meisten zu verlieren, steht die Marke doch für besonders hochwertiges, penibel verarbeitete Interieurs. Beim neuen Audi wirkt das gesamte Cockpit hochwertig und wird von zwei großen Bildschirmen geprägt: einem 11,9 Zoll großen vor dem Fahrer und einem 14,5 Zoll großen Mitteldisplay mit Touch-Funktion. Wem das nicht reicht, kann gegen Aufpreis ein 10,9 Zoll großes Beifahrerdisplay ordern.

Zum Marktstart stellt Audi drei verschiedene Antriebe zur Verfügung. Der Vielfahrer wird wohl auf den 2,0-Liter-Diesel mit 204 PS setzen. Neu ist hier, wie auch beim S5, das 48-Volt-MHEV-plus-System. Es soll Effizienz, Fahrkomfort und Ansprechverhalten verbessern. Den Diesel gibt es außerdem auch mit Allradantrieb.

Der 2,0-Liter-Benziner mit 150 PS dient als Basismotorisierung nur mit Frontantrieb. Es gibt aber auch eine stärkere Variante mit 204 PS, die auf Wunsch mit Allrad zu haben ist.

Audi A5 überzeugt im Fahrbetrieb

Wer im Normalbereich unterwegs ist, dürfte vor allem mit dem Diesel glücklich werden. Dieser verfügt mit 400 Newtonmetern über genügend Drehmoment, um das über 1,8 Tonnen schwere Fahrzeug nachdrücklich zu beschleunigen. Dabei liegt der Normverbrauch um die fünf Liter, das entspricht in etwa auf dem Niveau des Vorgängers, was angesichts des Fahrzeugwachstums eine Leistung ist.

In allen Varianten dringen kaum Fahrzeuggeräusche nach innen. Das Fahrwerk konnten wir auf unseren Testfahrten nicht annähernd austesten, es dürfte aber schwer an seine Grenzen zu bringen sein. Als einzigen Makel empfanden wir die Bremsen als ein wenig zu rückmeldungsarm, während die Lenkpräzision keine Wünsche offen lässt. ■

Audi A5*/S5

Viertürige Limousine /Kombi der oberen Mittelklasse

Länge: 4,83 m
Breite: 1,86 m (k.A. mit Außenspiegel)
Höhe: 1,44 m (1,46 m)
Radstand: 2,90 m
Kofferraumvolumen: 455 - 1.299 l (476 - 1.424 l)

Antriebe:

Audi A5 2,0-Liter-Vierzylinder-Diesel: 150 kW/204 PS, maximales Drehmoment: 400 Nm bei 1.750-3.200 U/min, Frontantrieb, 0-100 km/h: 7,7 (7,7) s, Vmax: 242 (240) km/h, Normverbrauch: 4,8 - 5,5 Liter/100 Kilometer (4,9 - 5,6), CO₂-Ausstoß: 125 - 143 g/km (128 - 146 g/km), Preis: k.A.

Audi A5 2,0-Liter-Vierzylinder-Benziner: 110 kW/150 PS, maximales Drehmoment: 280 Nm bei 1.400 - 3.600 U/min, Frontantrieb, 0-100 km/h: 9,8 (9,8) s, Vmax: 216 (214) km/h, Normverbrauch: 6,6 - 7,5 Liter/100 Kilometer (6,7 - 7,6), CO₂-Ausstoß: 150 - 171 g/km (153 - 173 g/km), Preis: 37.980 (39.370) Euro

Audi A5 3,0-Liter-V6-Benziner: 270 kW/367 PS, maximales Drehmoment: 550 Nm bei 1.700 - 4.000 U/min, Allradantrieb, 0-100 km/h: 4,5 (4,5) s, Vmax: 250 (250) km/h, Normverbrauch: 7,4 - 7,8 Liter/100 Kilometer (7,6 - 8,0), CO₂-Ausstoß: 167 - 178 g/km (171 - 182 g/km), Preis: 68.970 (67.350) Euro

*(Avant in Klammern)



1



2



3



4

1 Wer sportlich unterwegs sein will, kann den A5 als S5 ordern.

2 Der Kofferraum des Avant packt zwischen 476 und 1.424 Liter Gepäck.

3 Der Innenraum ist hochwertig und bietet viel Platz.

4 Das Cockpit wird von zwei großen Bildschirmen dominiert.

Wer zieht am meisten?

Der Benchmark bei **Anhängelasten von Elektroautos** liegt bei 2,5 Tonnen. Das schaffen derzeit nur zwei Modelle. Mehr Auswahl gibt es für Dienstwagenfahrer, die mit etwas weniger Zugkraft auskommen.

von Nicole Holzer

Elektroautos werden immer leistungsfähiger. Gut für Dienstwagenfahrer, die häufig einen Anhänger ziehen müssen oder mit dem Wohnwagen in den Urlaub fahren. Mittlerweile gibt es eine Reihe von Modellen mit hoher Anhängelast. Mit Abstand am meisten schaffen BMW iX und Kia EV9 (2.500 kg), gefolgt vom Audi Q6 SUV e-tron (2.400 kg) und Tesla Model X (2.300 kg).

Wir haben die besten Zugfahrzeuge zusammengestellt, wobei der BMW i5 xDrive Touring mit einer Anhängelast von 2.000 kg in der Aufstellung exemplarisch für eine Reihe weiterer Fahrzeuge wie Audi Q8 e-tron, BMW i7, Ford E-Tourneo Custom, Polestar 4, Porsche Macan Electric und Nio EL7 steht.

Die Reichweite von Elektrofahrzeugen kann bei voller Anhängelast deutlich sinken. beeinflusst durch verschiedene Faktoren wie Fahrzeugmodell, Anhänger-

gewicht, Straßenbedingungen und Wetter. Generell gilt:

REICHWEITENVERLUST: Untersuchungen zeigen, dass die Reichweite je nach Fahrzeugtyp, Anhänger-gewicht und Geschwindigkeit die Reichweite um 30-50 Prozent reduzieren kann. Entsprechend steigt auch der Verbrauch.

AERODYNAMIK: Größere, weniger aerodynamische Anhänger (wie hohe Transportanhänger) erhöhen den Luftwiderstand und reduzieren die Reichweite zusätzlich.

GESCHWINDIGKEIT: Auch beim Anhängerbetrieb gilt, dass höhere Geschwindigkeiten die Reichweite überproportional verringern. Langsameres Fahren kann hier den Energieverbrauch und damit den Reichweitenverlust etwas abmildern. ■



BMW iX: Das BMW-Flaggschiff verfügt über eine Anhängelast von 2.500 kg. Gemeinsam mit dem Kia EV9, die höchste unter allen E-Autos. Die wichtigsten Daten: Preis ab: 64.960 Euro; Leistung: 326 bis 619 PS; Akku: 71 bis 105,2 kWh; Reichweite: 435 bis 563 km; Ladeleistung: 11/150 bis 11/196 kW; Verbrauch: 19,4 bis 22 kWh/100 km.



Kia EV9 AWD: Mit einer Zugkraft von bis zu 2.500 kg gehört der EV9 zu den stärksten seiner Klasse. Die wichtigsten Daten: Preis ab 64.277 Euro; Leistung: 385 PS; Akku: 99,8 kWh; Reichweite: 505 bis 512 km; Ladeleistung: 11/210 kW; Verbrauch: 22,3 bis 22,8 kWh/100 km.

Fotos: BMW, Kia, Audi, Tesla, Lotus, Polestar, Volvo



Audi Q6 SUV e-tron: Mit dem Q6 e-Tron bringt Audi sein erstes Modell auf den Markt, das auf der neuen Plattform PPE basiert. Die 800-Volt-Architektur des Q6 e-Tron zieht bis zu 2.400 kg. Die wichtigsten Daten: Preis ab: 62.773 Euro; Leistung: 388 bis 517 PS; Akku: 94,9 kWh; Reichweite: 598 bis 625 km; Ladeleistung: 11/260 kW; Verbrauch: 17 bis 17,5 kWh/100 km.



Lotus Eletre: Die Karosserie des Lotus Eletre ist auf Leichtgewicht getrimmt, so schafft der Elektro-SUV die dritthöchste Anhängelast mit 2.250 kg. Die wichtigsten Daten: Preis ab: 81.504 Euro;

Leistung: 612 bis 918 PS; Akku: 109 kWh; Reichweite: 450 bis 570 km; Ladeleistung: 22/350 kW; Verbrauch: 22,5 bis 28,3 kWh/100 km.



Volvo EX90 Twin AWD: Der Nachfolger des XC90 baut als erstes Volvo-Modell auf einer reinen E-Auto-Architektur auf. Er hat eine Anhängelast, je nach Variante, von bis zu 2.200 kg. Die wichtigsten Daten: Preis ab 77.059 Euro netto; Leistung: 408 – 517 PS; Akku: 111 kWh; Reichweite: 590 bis 600 km; Ladeleistung: 11/250 kW; Verbrauch 20,4 bis 20,7 kWh/100 km.



Tesla Model X: Der SUV von Tesla verfügt über eine Anhängelast je nach Variante von 2.250 bis 2.300 kg. Die wichtigsten Daten: Preis ab 82.345 Euro netto; Leistung: 252/252 kW (vorn/hinten); Akku: 100 bis 130 kWh; Reichweite: 543 bis 576 km; Ladeleistung: 16/250 kW; Verbrauch: 19,1 bis 20,8 kWh/100 km.

Polestar 3 Long Range Dual Motor:

Der in China produzierte SUV verfügt über eine Anhängelast von bis zu 2.200 kg. Die wichtigsten Daten: Preis ab 71.924 Euro; Leistung: 489 bis 517 PS; Akku: 111 kWh; Reichweite: 561 bis 631 km; Ladeleistung: 11/250 kW; Verbrauch: 19,8 bis 22,1 kWh/100 km.



BMW i5 (Touring) xDrive: Die vollelektrische Business-Limousine ist über fünf Meter lang und zieht in der xDrive-Variante bis zu 2.000 kg. Die wichtigsten Daten zum BMW i5: Preis ab: 63.529 Euro netto; Leistung: 394 PS; Reichweite: 503-560 km; Ladeleistung: 22/205 kW; Verbrauch: 18,9 kWh/100 km.



Es wird noch verbrannt

Mercedes kombiniert im neuen **M 252-Benzinmotor** Mildhybridtechnik, Euro-7-Norm und weitere Technik-Features. Damit könnte der 1,5-Liter-Vierzylinder vor allem bei Langstreckenfahrern punkten.

von Mario Hommen

Mercedes-Benz hat Details zum neuen Benzin-Einstiegsmotor M 252 verraten, der als Mitglied einer neuen, vielseitig einsetzbaren Motorenfamilie (Family of Modular Engines) an den Start gehen wird. Der M 252, der zunächst in der Neuauflage des Mercedes CLA zum Einsatz kommt, ist ein 1,5-Liter-Vierzylinder mit 48-Volt-Mildhybridtechnik. Der Ottomotor, dessen Brennverfahren auf dem Miller-Zyklus basiert, wird in den Leistungsstufen 136 PS, 163 PS und 190 PS zu haben sein. Hinzu kommt eine elektrische Antriebsleistung von 27 PS

Fotos: Mercedes-Benz

und 85 Nm Drehmoment. Die Kraftübertragung erfolgt über das neue Achtgang-Doppelkupplungsgetriebe 8F-eDCT. Neben Front- wird es auch Allradantrieb geben.

Technische Basis für den M 252

Der vorne quer eingebaute Vierzylinder soll wenig Bauraum beanspruchen. Unter anderem bilden Elektromotor, Wechselrichter und Getriebe eine kompakte Einheit. Der



M 252 heißt der neue 1,5-Liter-Vierzylinder der FAME-Familie mit 48-Volt-Technologie und neuem Segment-Abgasturbolader.

vom E-Motor erzeugte Strom wird in einer unterm Fahrersitz untergebrachten 48-Volt-Lithium-Batterie mit einer Kapazität von bis zu 1,3 kWh gespeichert. Der Elektromotor unterstützt den Benzinmotor im unteren Drehzahlbereich. Im Stadtverkehr soll er rein elektrisches Fahren sowie bis zu einer Geschwindigkeit von 100 km/h auch elektrisches Segeln ermöglichen.

Hightech-Features

Die Rekuperation erfolgt im Zusammenspiel mit allen acht Gängen. Darüber hinaus dient der Elektromotor als Antrieb für eine Start-Stopp-Funktion, die für die Insassen nahezu unmerklich arbeitet. Dank einer neuartigen Dämmung soll der M 252 insgesamt sehr leise sein. Als weitere technische Besonderheiten nennt Mercedes ein Vollaluminium-Kurbelgehäuse mit Nanoslide-Technologie und einen Zylinderkopf mit teilentegriertem Krümmer sowie einen Turbolader mit Segmentturbine.



Erste Wahl für Langstreckenfahrer

Erstes Modell mit dem in China gefertigten M 252 wird die Neuauflage des CLA sein, die im Sommer 2025 zunächst mit rein elektrischem Antrieb auf den Markt kommt. Wenige Monate später, voraussichtlich Anfang 2026, wird den Kunden alternativ auch der Euro-7-konforme Benzinmotor angeboten. ■



Die 2025 startende Neuauflage des Mercedes CLA wird es später wieder mit Benzinantrieb geben.

Zwei Wege zu mehr Effizienz

Mit dem neuen M 252-Motor und der Plug-in-Technologie bietet Mercedes-Benz zwei Ansätze für nachhaltige Mobilität. Während Plug-in-Hybride wie in der C-Klasse mit elektrischen Reichweiten bis zu 100 km für Berufspendler ideal sind, setzt der M 252 auf 48-Volt-Mildhybridtechnik für kompakte Modelle wie den CLA. Beide Technologien nutzen Rekuperation, um Energie zurückzugewinnen. Auch Diesel-Plug-ins und die Option, schwere Anhänger zu ziehen, machen die Technologie attraktiv für Flottenkunden. Gemeinsam verdeutlichen beide Antriebslösungen die Stärke von Hybridkonzepten und können als Brücke zum rein elektrischen Antrieb dienen.



Aus europäischer Produktion

Mit Technik vom VW bringt Ford das erste in Deutschland produzierte Elektro-SUV auf die Straße. Wie sich der **Ford Explorer** in der Praxis schlägt.

von Alexander Sellei

Ford drängt reichlich spät, dafür umso entschlossener, in die elektrische Zukunft. Nach dem Mustang Mach-E aus amerikanischer Produktion kommt jetzt der in Köln gebaute rein elektrische Explorer mit großer Batterie zu Preisen ab 41.597 Euro auf die Straße.

Optisch ist beim Explorer nicht erkennbar, dass Ford die technische Plattform des VW ID.4 nutzt. Er sieht nicht nur moderner aus, sondern ist mit 4,47 Metern auch kürzer als der Wettbewerber. Das geht zwar leicht zulasten des Kofferraums, positioniert den Ford aber auch ein halbes Segment darunter. Erhältlich ist er mit Hinterrad- oder zweimotorigem Allradantrieb.

Änderungen im Vergleich zum ID.4

Zur Markteinführung werden alle Versionen als Extended Range angeboten, entweder mit Heckantrieb und einer 77 kWh Batterie oder mit zweimotorigem Allradantrieb und leicht größerem 79 kWh Akku. Zum

Jahresende soll eine schlankere Standard-Range-Version mit 52 kWh die Antriebspalette abrunden.

Auch mit dem neuen Explorer wird Ford seinem Ruf gerecht, Autos mit agilem Fahrwerk zu bauen. Die technischen Änderungen im Vergleich zum Volkswagen ID.4 betreffen vor allem die Aufhängung, die Dämpfer sowie die Elektronik. Zwar ist er immer noch ein SUV der Mittelklasse. Doch er fährt sich sehr ausgewogen und leise, mit minimalen Wankbewegungen, Abroll- oder Windgeräuschen. In der Stadt bewegt er sich flink und hat einen kleinen Wendekreis, mit dem er auch enge Manöver meistert. Zu den wenigen Kritikpunkten zählt, dass sich die Lenkung etwas leicht anfühlt. Auf kurvigen Landstraßen und in der Stadt ist es außerdem schade, dass es keinen vollständigen Ein-Pedal-Fahrmodus gibt, sondern nur eine verhältnismäßig schlappe Rekuperationsstufe.

Ford Explorer RWD Extended Range

Elektrisches Mittelklasse-SUV mit fünf Sitzen

Länge: 4,47 m
Breite (mit Außenspiegel): 1,87 m (2,06 m mit Außenspiegel)
Höhe: 1,63 m
Radstand: 2,68 m
Kofferraumvolumen: 427-1.422 l

Antrieb:

Elektromotor 286 PS, max. Drehmoment: 545 Nm, Ein-Gang-Automatik, Hinterradantrieb, 0-100 km/h: 6,4 s, Vmax: 180 km/h, Normverbrauch: 13,9-15,1 kWh/100 km (WLTP), CO₂-Ausstoß: 0 g/km, Ladeleistung: DC bis zu 135 kW (10-80% in 28 min), AC bis 11 kW (5 Std. 21 Min), Reichweite nach WLTP: 555 km, Preis: 41.570 Euro

Reichweite bis zu 602 Kilometer

Der einmotorige Extended Range hat einen 286 PS starken Motor, der in Kombination mit dem Akku für eine Reichweite bei optimalen Bedingungen von bis zu 602 km sorgen soll. Laut WLTP liegt diese bei 555 Kilometern. In der höheren Ausstattungsvariante sinkt die Reichweite um 30 km, während sie bei den Varianten mit Allrad rund 40 km niedriger ausfällt. Die Variante mit Allradantrieb lässt sich mit einer ordentlichen Leistung von 185 kW in 26 Minuten zu 10-80 Prozent aufladen, während der RWD bei eher durchschnittlichen 135 kW in der Spitze lädt und etwa 28 Minuten von 10-80 Prozent braucht. Zu Hause braucht man für die volle Ladung an einem 11-kW-Ladegerät etwas mehr als sieben Stunden.



Fotos: Ford



- 1 Die Auflösung des Bildschirms ist exzellent und die Grafik klar, ist aber wegen der kleinen Icons nicht einfach zu bedienen.
- 2 Der Platz im Innenraum ist für ein Elektro-SUV weder vorn noch im Fond sonderlich üppig.
- 3 Optisch ist beim Explorer die Leihvaterschaft nicht erkennbar.



Gute Serienausstattung

Zur Serienausstattung gehören beheizbares Lenkrad und Vordersitze, eine Zwei-Zonen-Klimaautomatik sowie Massage- und Memory-Funktionen für den 12-fach verstellbaren Fahrersitz. Apple CarPlay und Android Auto sind ebenfalls an Bord. Eine Vielzahl von Sensoren und Kameras liefern die Grundlage für eine Reihe von Assistenzsystemen. Zu den Optionen gehören ein Head-up-Display, eine 360-Grad-Kamera, ein Spurwechselassistent und ein Spurhalteassistent. Eine energiesparende Wärmepumpe für Klima und Heizung ist ebenfalls aufpreispflichtig.

Dabei bewahrt sich Ford viel vom alten Spirit. Der Explorer birgt ein hohes Maß an Fahrdynamik und paart diese mit nüchternem, aber zweckdienlichem Interieur. Er sieht zudem besser aus als die Plattform-Geschwister bei VW, und dank guter Ausstattung ist er auch preislich konkurrenzfähig. ■

Raum für gute Ideen

Der neue **Skoda Superb Combi** bietet viel Stauraum, praktische Details und moderne Technologie für anspruchsvolle Fuhrparks.

von Peter Eck

Skoda ist die Marke im Volkswagenkonzern mit dem wohl steilsten Aufstieg der letzten Jahre. Die Tschechen setzen sich optisch vom oft krawalligen Auftritt der Cupras ab, distanzieren sich mit ihrem seriösen Design von Seat und bewegen sich auf Augenhöhe mit VW. Dabei bleiben sie etwas günstiger und punkten mit pfiffigen Ideen – ein Thema, das auch beim neuen Superb Combi, unserem Testfahrzeug, eine Rolle spielt.

Das Schwestermodell des VW Passats – beide werden bei Skoda gebaut, doch der echte Tscheche ist im Gegensatz zum Passat auch als Limousine erhältlich – vermittelt schon optisch eine klare Botschaft: Hier komme ich. Die langgestreckte Karosserie wirkt selbstbewusst und erinnert nicht zufällig an den Passat. Doch hinter der Haltung steckt Subs-

tanz: Der Tscheche ist kein Lifestyle-Produkt, bei dem Design die Praktikabilität übertrumpft, sondern ein echter Kombi – oder Combi, wie man bei Skoda sagt.

Mehr Stauraum als im T-Modell der E-Klasse

Der neue Superb ist erst seit Sommer auf dem Markt, hat aber ein Grundtalent vom Vorgänger übernommen: Platz. Der Fünftürer bietet vorne mehr als genug Raum, hinten fast schon üppig, und auch das Kofferraum überzeugt. Bereits in der Standardkonfiguration fasst der Gepäckraum 690 Liter – 30 Liter mehr als beim Vorgänger. Zwar fehlen im maximalen Volumen 30 Liter im Vergleich zum alten Modell, doch mit 1.920 Litern bei umgelegten Sitzen übertrifft der Skoda selbst ein T-Modell der Mercedes E-Klasse.



Als Konzern-Produkt der neuesten Generation agiert der Superb technologisch auf Augenhöhe nicht nur mit dem Passat, sondern muss auch im Wettbewerb kaum einen Gegner fürchten. So sind etwa alle gängigen Assistenzsysteme an Bord, sinnvoll könnte die Investition von 590 Euro für den Travel-Assist sein, der einen adaptiven Abstands- einen Spurhalte- und einen Stau+Notfall-Assistenten umfasst. Wir würden zudem unbedingt weitere 460 Euro für das Head-up-Display ausgeben, das selbst in der von uns pilotierten höchsten Ausstattungsstufe L&K nicht zur Serienausstattung gehört.

Mittlere Variante am vernünftigsten

Ja, der Superb L&K bietet viel, startet aber auch bei 42.252 Euro netto – ohne zusätzliche Optionen. Die Basisversion Essence mit dem 1,5-Liter-Benziner für 33.613 Euro ist eher schlicht ausgestattet. Die mittlere Variante Selection für 36.420 Euro dürfte für viele die vernünftigste Wahl sein, wenn man in sinnvolle Extras investiert. Die L&K-Version hingegen vermittelt bereits einen Hauch von Luxus.

Der getestete Vierzylinder-Ottomotor ist nicht der Weisheit letzter Schluss. Für all-

tägliche Aufgaben reicht er aus, doch auf der Autobahn, bergauf oder beim kräftigen Beschleunigen wirkt er etwas angestrengt. Hier wäre der 150 PS starke, aber drehmomentstärkere Diesel die bessere Wahl – allerdings kostet dieser 3.445 Euro mehr. Ansonsten fährt sich der Superb solide und unaufgeregt, wie man es von einem »Passat« erwartet – oder fährt der Passat wie der Superb? Egal. Kritik gibt es wenig, höchstens am 7-Gang-Doppelkupplungsgetriebe, das gelegentlich ruckelt und beim Langsamfahren leichte Komfortdefizite zeigt.

Praktische Skoda-Extras

Und die guten Ideen? Der Superb hatte in unserem Testwagen die bekannten Highlights an Bord, wie den Eiskratzer im Tankdeckel und den Regenschirm in der Fahrertür. Die neueste Idee ist eine in der Mittelkonsole platzierte Reinigungsbürste für den Touchscreen. Der kleine Kunststoffblock reinigt verschmierte Displays, ohne ungewollte Eingaben auszulösen – eine praktische Innovation aus Mlada Boleslav. Klappt, können wir nur sagen.

Nicht zuletzt auch dadurch bleibt uns der Superb Combi als durch und durch angenehmer, noch dazu sehr praktischer Alltagsbegleiter in Erinnerung. Obwohl im Kern ja ein typisches VW-Konzernprodukt, hat es Skoda mit diesem Fahrzeug einmal mehr geschafft, eigene Akzente zu setzen. ■

Skoda Superb Combi

Fünftüriger, fünfsitziger Kombi der gehobenen Mittelklasse

Länge: 4,90 Meter
Breite: 1,85 Meter (2,09 mit Außenspiegeln)
Höhe: 1,48 Meter
Radstand: 2,84 Meter
Kofferraumvolumen: 690 – 1.920 Liter

Antrieb:

1,5-Liter-Vierzylinder-Turbobenziner: 150 PS, maximales Drehmoment: 250 Nm bei 1.500 – 3.500 U/min, Frontantrieb, 7-Gang-Doppelkupplung, 0-100 km/h: 9,3 s, Vmax: 222 km/h, Normverbrauch: 5,1 – 6,2 Liter/100 Kilometer, CO₂-Ausstoß: 117 – 142 g/km, Preis: ab 33.613 Euro (Essence), Preis des Testwagens: ab 42.252 Euro (L&K)

- 1 Der Kombi ist zumindest in den hohen Ausstattungslinien fein ausgestattet.
- 2 Platz bietet der Fünftürer im Überfluss, vorne mehr als genug, hinten geradezu üppig.
- 3 Schon in der Normalconfiguration geht Gepäck im Umfang von 690 Litern in den Kofferraum, nochmals 30 Liter mehr als beim Vorgänger.



Fotos: Skoda



Fotos: Peugeot

Langstrecke? Kein Problem

Peugeot bringt den **E-3008**: Der punktet mit viel Reichweite, doch nicht alles überzeugt. Der Test zeigt, woran es hapert.

von Holger Holzer

Peugeot elektrifiziert seine Modellpalette von unten nach oben durch. Mit dem elektrischen Kompakt-SUV E-3008 ist nun eine der Kernbaureihen dran. Und die kann bei der Reichweite erstmals voll überzeugen. Ein anderes wichtiges Element haben die Franzosen aber ein wenig vernachlässigt.

Sind der Kleinwagen E-208 und der kompakte E-308 gute Kurz- und Mittelstreckenautos, geht der E-3008 einen Schritt weiter: 524 Norm-Kilometer soll die netto 73 kWh große Batterie schaffen, genug für die Strecke von Köln nach Paris. Zumindest wenn man maximal mit Landstraßentempo unterwegs ist und die Temperaturen mild bleiben. Wer auch mal Autobahn-Etappen einstreut, kommt immerhin knapp 400 Kilometer weit. Wie bei E-Autos üblich, sollte man dabei die 120-km/h-Marke lieber nicht allzu häufig übertreffen, denn sonst lässt sich der gute Durchschnittsverbrauch von 17 bis 18 kWh auf 100 Kilometern (im Frühsommer) nicht erreichen.

Ein wenig getrübt wird die Reisefreude allerdings vom eher mittelmäßigen Ladetempo. Am Schnelllader zieht sich der Peugeot in der Theorie zwar ordentliche 160 kW aus der Leitung, in der Praxis waren es allerdings deutlich weniger. Wer an Wallbox oder Normalladesäule tankt, kommt dank des serienmä-

ßigen Dreiphasen-Bordladers auf 11 kW, sodass selbst ein komplett leerer Akku über Nacht locker wieder voll wird.

Innenraum: praktisch und ergonomisch

Verpackt sind Antrieb und Batterie in eine attraktive Hülle. Mit seinem zackigen Stil hat Peugeot eine Formsprache gefunden, die aus dem Einheitsbrei in der E-SUV-Klasse heraussticht. Der elektrische 3008 kombiniert diese mit einem angesagten Coupé-Heck, das allerdings notgedrungen weniger grazil ausfällt als bei einem echten Zweitürer. Wirklich sehen lassen kann sich der sehr modern wirkende Innenraum, der trotz des etwas verschachtelt gebauten Cockpits auch praktisch und ergonomisch überzeugt. Vorausgesetzt, die eigene Physiognomie passt zu dem markentypisch kleinen Lenkrad – was laut nicht-repräsentativen Umfragen keinesfalls immer der Fall ist.

Dass Peugeot im Innenraum teils an der Materialqualität gespart hat, ist hingegen kein Problem: Die Franzosen haben das Hartplastik so geschickt mit Stoffen und Zierteilen getarnt, dass es kaum auffällt. Etwas mehr Feinarbeit hätte hingegen das konventionelle Stahl-Fahrwerk vertragen können, das bei geringem Tempo etwas steifbeinig daherkommt und

- 1 Der sehr modern wirkende Innenraum überzeugt ergonomisch.
- 2 Über das Lenkrad hinweg blickt man auf das Zentralinstrument.
- 3 Die Kopffreiheit geht hinten in Ordnung, ein Raumriese ist der 3008 aber nicht.
- 4 Der Peugeot E-3008 kommt auch in der Praxis recht weit.
- 5 Der Kofferraum fasst mehr als 500 Liter.

erst auf der Langstrecke wirklich Komfort und Souveränität vermittelt. Die Lenkung wirkt wie bei vielen E-Autos auch im Peugeot ein wenig zu synthetisch. Der Motor ist mit seinen 157 kW/210 PS ausreichend kräftig, hat aber, wie bei Peugeot-Mutter Stellantis üblich, eine eher zurückhaltenden Kraftentfaltung einprogrammiert bekommen. Das hilft dem Verbrauch und der Beherrschbarkeit im Stadtverkehr, sorgt in Kombination mit dem wenig agilen Rest des Fahrzeugs aber nicht eben für herausragenden Fahrspaß. Wer es etwas dynamischer mag, wechselt in den deutlich unterscheidbaren Sportmodus, erreicht dann aber etwas geringere Reichweiten.

Basisausstattung ist ordentlich

Preislich startet das elektrische Kompakt-SUV bei 48.650 Euro und liegt damit 9.400 Euro oberhalb des alternativ angebotenen Mildhybrids. Die Ausstattung im Basis-niveau »Allure« ist schon sehr ordentlich, wer es optisch etwas sportlicher mag, wählt



die knapp 5.000 Euro teurere GT-Variante. Die bietet dann auch Rückfahrkamera und Totwinkelassistent, die angesichts der unübersichtlichen Karosserie gute Dienste tun. Auch das große Infotainmentsystem mit konkavem Bildschirm und der bislang tauglichsten Routenplanung in einem Stellantis-Stromer sind dann an Bord.

Fazit: Reichweitenangst war gestern

Ein Auto für alle ist der elektrische Peugeot angesichts seines Preises wohl immer noch nicht. In fast jeder anderen Beziehung ist er aber im besten Sinne mas-sentauglich. Vor allem die Batteriekapazität kann in der Praxis überzeugen – an 363 Tagen im Jahr sollte sie für die meisten Nutzer locker ausreichen. Und in vielen Fällen auch noch an den zwei Urlaubsreiseta-gen. »Reichweitenangst« muss ja schon lange kein E-Autofahrer mehr haben, der 3008 nimmt nun auch die »Reichweitenbedenken«. ■

Peugeot E-3008

Fünftüriges SUV-Coupé der Kompaktklasse

Länge: 4,54 m
 Breite: 1,89 m (2,10 m mit Außenspiegel)
 Höhe: 1,89 m
 Kofferraumvolumen: 520 – 1.480 l
 Radstand: 2,74 m

Antrieb:

PSM-Elektromotor vorne, 157 kW/210 PS, max. Drehmoment: 345 Nm, Eingang-Getriebe, Frontantrieb, Batterie: 73 kWh (netto), max. Ladeleistung 11/22 kW (AC)/160 kW (DC), 0-100 km/h: 8,8 s, Vmax: 170 km/h, Normverbrauch: 16,8 – 17,7 kWh/100 Kilometer, Reichweite: 502 – 524 km, Testverbrauch: 18 kWh/100 Kilometer, Preis: ab 40.882 Euro.

Sprung nach vorn

Dacia stellt mit dem Spring auch im Elektro-Segment das **billigste Auto** auf dem Markt. Ab sofort sogar in einer durchaus ansehnlichen Variante.

von Holger Holzer

Billig sein hat einen Preis: Das konnte auch Dacia bei der Erstauflage des Spring nicht ganz verbergen. In Sachen Anschaffungskosten war der kleine Elektro-Crossover zwar konkurrenzlos billig, Ambiente und Technik verlangten jedoch im Gegenzug viele Kompromisse. Einige davon müssen Käufer der umfassend erneuerten Version immer noch eingehen. Andere nicht mehr – das gilt vor allem beim nun nachgereichten Top-Modell »Extreme Electric 65« für 16.723 Euro.

Schon äußerlich macht der geliftete Spring in allen Varianten einen großen Sprung. Das neue Karosserie-Design im bulligen Stil des großen SUV Duster steht dem nur 3,70 Meter langen Fünftürer gut. Beim »Extreme«-Modell kommen Karosserie-Planken

und Zierspangen hinzu, wer will, rundet den Auftritt noch mit dem Dachträger (260 Euro) ab. Innen sorgen grau-grüne Stoffpolster und ein aufgewertetes Ambiente für frischen Wind. Aus der tristen Hartplastikwüste wurde ein modern wirkendes Cockpit mit farbigen Zierelementen, Digitaldisplay und einem hochauflösenden, aufgesetzten Bildschirm zwischen den Sitzen. Bei wahrscheinlich ähnlichen Material- und Produktionskosten wirkt das Ganze nun deutlich wohnlicher.

Mehr Platz bietet der Spring nicht, doch das serienmäßige höhenverstellbare Lenkrad verbessert für

Fotos: Dacia



viele die Sitzposition. Eine Sitzhöhenverstellung fehlt allerdings weiterhin. Hinten bleibt es eng. Immerhin verzichtet Dacia auf einen dritten Sitzplatz und bietet den Spring nur als Viersitzer an. Der Kofferraum fasst klassentypische 308 Liter, doch die Öffnung ist recht schmal.

Bis zu 30 kW Ladeleistung

Dass der Spring vor allem ein Stadtwagen ist, liegt nicht am kleinen Kofferraum, sondern an der unveränderten Technik. Der 27-kWh-Akku versorgt wie bisher den 65-PS-E-Motor im Top-Modell und ermöglicht unter Idealbedingungen 228 Kilometer Reichweite. Im reinen Stadtverkehr und bei milden Temperaturen war das beim Vorgänger einigermaßen realistisch.

Beim Laden des Akkus braucht es allerdings Geduld. An der öffentlichen AC-Ladesäule tankt der Dacia einphasig mit maximal 3,7 kW statt der üblichen 11 kW, sodass sich das Einstöpseln bei Restaurant- oder Supermarkt-Besuchen kaum lohnt. Ohne eigene Wallbox hat man es im elektrischen Alltag schwer. Wer unterwegs nennenswerte Mengen Strom nachtanken muss, kann das beim Kauf des CCS-Ladeanschlusses (600 Euro) auch an einer Schnellladesäule tun, wo der Spring bis zu 30 kW Ladeleistung entwickelt.

Spezielle Qualitäten im City-Einsatz

Im Stadtverkehr verhaftet halten den Spring daneben auch seine mäßigen Fahrleistungen. Zwar bringt der Kleinstwagen nur gut eine Tonne Gewicht auf die Waage, sodass flottes Mitschwimmen im innerörtlichen Verkehr drin ist. Außerhalb geschlossener Ortschaften wird es mit den maximalen 113 Nm Drehmoment aber zäh, Überholvorgänge wollen gut geplant werden. Beim Anfahren bringt die unmittelbar abrufbare Zugkraft durchaus einen kleinen Startvorteil an der Ampel. Wer geruhsam unterwegs ist, für den gibt es noch eine 44 PS starke Variante, mit der man sich aber angesichts der Tempo-100-Sprintzeit von knapp 20 Sekunden eher nicht auf die Autobahn wagt. Das Basismodell kostet 14.286 Euro, ist allerdings nicht in Verbindung mit der »Extreme«-Ausstattung zu haben.

Wunderdinge leistet das Fahrwerk nicht und fällt eher polterig aus. Doch im City-



Dacia Spring Extreme Electric

Fünftüriges, viersitziges SUV der Kleinstwagenklasse

Länge: 3,70 m

Breite: 1,58 m (1,77 m mit Außenspiegel)

Höhe: 1,50 m

Kofferraumvolumen: 306 – 1.004 l

Antrieb:

Elektromotor, 65 PS, maximales Drehmoment: 113 Nm, Batteriekapazität: 27,4 kWh (brutto), Frontantrieb, Reichweite kombiniert (WLPT), 228 km, Ladeleistung: AC 3,7 kW, DC 30 kW, 1-Gang-Automatikgetriebe, 0 – 100 km/h: 13,7 s, Vmax: 125 km/h, Normverbrauch: 13,2 kWh/100 km, CO₂-Emission: 0 g/km, Preis: ab 16.723 Euro

Einsatz spielt der Spring seine Stärken aus: Dank der kompakten Abmessungen findet er überall einen Parkplatz, die gute Übersicht erleichtert das Einparken, und der kleine Wendekreis macht spontane Richtungswechsel kinderleicht.

Der überarbeitete Dacia Spring legt deutlich zu, insbesondere die »Extreme«-Variante wirkt hochwertiger. Mit dem neuen Innenraum bekommt der City-Crossover sogar einen Hauch von Lifestyle. Der Qualitätsabfall im Vergleich zu den anderen Dacia-Modellen ist weniger spürbar. Kompromisse bleiben: mäßiger Komfort, begrenzte Reichweite und langsame Ladeleistung. Als günstiges Stadtauto überzeugt der Spring aber genau dort, wo er punkten soll, und dürfte seine Zielgruppe nun auch emotional besser ansprechen. ■

- 1 Das neue Design im bulligen Stil des Duster steht dem nur 3,70 Meter langen Fünftürer gut.
- 2 Der Kofferraum ist mit 308 Litern klassentypisch, die Öffnung etwas schmal.
- 3 Höhenverstellbares Lenkrad ist nun Standard, eine Sitzhöhenverstellung fehlt aber weiterhin.

E wie entspannt

Mit der neuen Ausbaustufe ist der **eSprinter** technisch erwachsener geworden. Ob und wann er eine echte **Alternative zum Diesel** sein kann, wollten wir im Test wissen.

von Markus Bauer



Wer keine Angst vor staubigen Klamotten hat, sollte sich einen Blick unter den eSprinter nicht entgehen lassen. Zwischen den Achsen zeigt sich ein gewohntes Bild: Die Batteriepakete sitzen dort und sorgen für einen sehr guten Schwerpunkt. Wahlweise sind bis zu 113 kWh drin. Unser Benz kommt mit zwei Paketen und 81 kWh. Wir lassen den Blick aber noch etwas weiter nach hinten schweifen. Hier sehen wir, aufgehängt an der leichten, komfortablen Komposit-Blattfeder, die neue E-Hinterachse. Quasi wie beim Sportwagen: Die Vorderachse darf sich aufs Lenken konzentrieren, die hintere auf die Längskräfte.

Im Testwagen bringt der in der Achse verbaute E-Motor 100 kW ins Spiel. Bei 3,5 Tonnen Gesamtgewicht bewegen wir uns also wieder ein wenig weg vom Sportwagen. Aber 400 Nm Drehmoment sind doch ein Wort. Oder? Tatsächlich nimmt der eSprinter sogar mit leerem Laderaum nur sehr behäbig Fahrt auf. Perfekt, um eine schlecht gesicherte Porzellansammlung zu kutschieren, aber eher mäßig,

wenn es darum geht, im dichten Innenstadtverkehr in eine vielbefahrene Straße einzubiegen. Vom gewohnten Stromer-Bums weit entfernt. Allerdings gibt es ein paar Momente, in denen man das Drehmoment tatsächlich spürt. So etwa beim Zwischenspur mit Tempo 70. Die Freude ist aber wiederum nur von sehr kurzer Dauer. Denn bei unserem Exemplar ist bei Tacho 104 schon wieder Schluss. Wer also das Einfädeln im Großstadtdschungel überstanden hat und doch mal auf grö-

ßere Fahrt gehen will, wird sich im Zweifel mit den Lkw die rechte Spur teilen müssen. Außer natürlich, es gibt bestenfalls eine dritte Spur und eine große Lücke, und es geht nicht unbedingt bergab (wo so mancher Lkw die Überschwinger des Tempomats zu nutzen weiß).

Mercedes-Benz eSprinter

Länge:	5,93 m
Breite:	2,35 m
Höhe:	2,33 m
Radstand:	3,67 m
Kofferraumvolumen:	9.000 l

Antrieb

Elektromotor, Heckantrieb per E-Achse, drei Fahrmodi (Comfort, Eco, Maximum Range), AC-Laden: 11 kW, DC-Laden: 115 kW (im Test bis 119 kW) Abgasnorm: Euro 6e, Effizienzklasse: E, Preis: 49.700 Euro

Abmessungen und Gewichte

Laderaum L/B/H max. 3.375/1.787/1.719 mm, Ladevolumen max. 9 m³, Nutzlast max. 656 kg, Verbrauch WLTP 23,9 kWh/100 km, Verbrauch Test gesamt 27,8 kWh/100 km, Testwagenpreis: netto 61.988,50 Euro

Dicht am WLTP-Verbrauch

Die Kehrseite der Medaille ist aber: Mit der vorsichtigen Fahrpedal-Kennlinie und der niedrigen Höchstgeschwindigkeit räumt Mercedes-Benz große Teile der individuellen Fahrstile aus. Das resultiert in einem

- 1 Fürs Lenkrad gab's ein Update. Sieht schick aus, das alte war aber intuitiver zu bedienen.
- 2 Der digitale Innenspiegel bietet klare Sicht, auch bei Dunkelheit. Einziges Manko: mehr Weitwinkel für den Toten Winkel bei voller Fahrt.
- 3 Hintern Stern verbirgt sich die Steckdose des Nasenladers mit stabilen Klappen statt Gummipümpel.
- 4 Der Motor sitzt direkt an der neu entwickelten Hinterachse. Diese ist an nutzlasterfreundlichen Blattfedern aus Kunststoff-Komposit aufgehängt. Weiter vorne stecken die Batteriepakete.



Fotos: Markus Bauer

ziemlich angenehmen Verbrauch. Das Display verharrt bei 24 kWh pro 100 Kilometer. »Kann doch nicht sein!«, denken wir. Tatsächlich liegen wir über knapp 700 Kilometer bei 26,6 kWh inklusive der Ladeverluste. Auf einer »Highspeed«-Runde mit üppiger Beladung und fast nur auf der Autobahn genehmigt sich der eSprinter über 300 Kilometer im Schnitt auch nur 30,4 kWh inklusive Verluste. Damit bleiben wir ziemlich dicht am WLTP-Verbrauch und auch eine gehörige Schippe unter den »Renntransportern« der Konkurrenz. Fahrspaß ist schön, aber im Gewerbealltag zählen die Kosten am Ende deutlich mehr.

Ein weiterer angenehmer Punkt zusätzlich zum sparsamen Verbrauch: Mercedes-Benz hat den eSprinter mit einer LFP-Batterie – Lithium-Eisenphosphat – versehen. Dank der Zellchemie vergrößert sich der guten Gewissens nutzbare Bereich auch über 80 Prozent hinaus. Das zeigt sich beim Laden. Bis 80 Prozent fließen die Elektroden im Test mit bis zu 119 kW in die Zellen. Doch selbst bei 90 Prozent liegen noch rund 60 kW an. Sehr vorteilhaft, wenn die geplante Fahrt etwas länger geht.

Infotainment und digitaler Innenspiegel

Wer langsam fährt, braucht unter Umständen gute Unterhaltung. Hier sind eigentlich dank MBUX ganz gute Voraussetzungen geschaffen mit einer bemühten »Mercedes«, die doch die eine oder andere Frage zu beantworten weiß, und schönen großen Displays. Bei der Musikauswahl via USB gibt es allerdings Grenzen. Hier greift man nur auf die fest im Handy gespeicherten Daten zu und nicht auf Cloud-Playlists. Dann werden aber teils auch tonlose Gifs abgespielt. Seltsam. Davon abgesehen, sitzen die USB-Ports direkt an der Frontscheibe. Das Handy ist so zwar aus dem Blick und lenkt nicht ab, aber für den komfortableren Zugriff via Bluetooth muss beispielsweise Apple Music direkt am Handy bedient werden. Wenigstens ein bisschen Carplay oder ähnliches würden uns schon gefallen. Zudem ist die Bedienung über das neue Wisch-Lenkrad etwas fummelig. Eine simple Plus-Minus-Wippe für die Lautstärke tut's auch und arbeitet berechenbarer.

Umso schöner ist aber auch im Sprinter der digitale Innenspiegel. In der neuesten Generation fällt das Bild auch bei Nacht richtig gut aus. Fürs Familienalbum reicht es zwar nicht ganz, aber von unansehnlichem Pixelbrei ist die Darstellung Lichtjahre entfernt. Auch die Lichter der anderen Verkehrsteilnehmer überstrahlen das Bild nicht. Daumen hoch! ■

Alleskönner aus Spanien

Der **Cupra Terramar** kombiniert sportliche Leistung, Plug-in-Hybrid-Technik und viel Platz. Das macht ihn zur interessanten Option für User-Chooser.

von Peter Maahn

Der Terramar soll für Cupra der ganz große Wurf werden. Schließlich überragt er den Ateca um 13 und den nächstgrößten Formentor immerhin noch um sieben Zentimeter. Klingt beides wenig, ist aber im Hinblick auf die Geräumigkeit des Innenraums und das Platzangebot für die Hinterbänker ein Quantensprung. Als Pate fungierte eher der deutlich längere Tavascan, der wohl mit dem Terramar um das Prädikat »Flaggschiff« der Cupra -SUV wetteifern wird. Doch der Tavascan ist ein lupenreines Elektroauto. Der Terramar liefert dagegen ein Stück Verbrenner-Nostalgie und kombiniert einen 1,5-Liter-

Fotos: Cupra

Vierzylinder mit einem Elektromotor, dessen 19,7 kWh-Akku für eine elektrische Reichweite von bis zu 120 km sorgt. Natürlich nur, wenn man den Verlockungen der mächtigen Systemleistung (272 PS) tapfer widerstehen kann.

Welchen Beitrag zur CO₂-Einsparung so ein Plug-in-Hybrid in der Praxis wirklich bringt, hängt also vom Fahrer ab. Im Preis sind der Stromer Tavascan und sein Verbrenner-Kollege in gleichen hohen Bereichen unterwegs, wobei der Stromer mit seinen 44.739 Euro sogar rund 2.500 Euro günstiger als sein hauseigener Rivale daherkommt.



Stimmiges Gesamtkonzept

Das ist das Cupra-Gesicht, das auch den Elektro-Tavascan oder den Formentor zielt. Es besitzt eine leicht nach oben gewölbten Haube, darunter ein schmallippiger Lufteinlass, der den vergitterten gewaltigen Kühlergrill beschirmt. Nicht zu vergessen das LED-Matrix-Licht, welches tagsüber ein Dreiecks-Design aus OLED-Scheibchen bildet.

Der Fahrer blickt auf einen 12,9-Zoll-Monitor, der Tempo, Drehzahl und Batteriestand virtuell darstellt. Ein Head-up-Display und ein Cupra-typisches Rändelrad am Lenkrad, das die volle Motorleistung freigibt, runden die Bedienung ab. Der elektrische Bremskraft-Verstärker reagiert spontan, das adaptive Fahrwerk passt sich zwischen Komfort und Sportlichkeit an. Mit edlen Materialien und passgenauen Sitzen bietet der Terramar ein stimmiges Gesamtkonzept.

Umfassende Sicherheitsfeatures

Die meisten der zahlreichen Funktionen, die das Cockpit bietet, sind schnell erklärt. Einige andere erfordern mehr Zeit, etwa der Umgang mit den verschiedenen Modi des elektrischen Fahrens oder die Tricks für verbrauchsgünstiges Laden.

Auf Spaniens Autobahnen ist zur Sperrstunde bei 120 km/h Schluss, doch die 272 PS des Terramar machen Lust auf mehr. Auf deutschen Straßen wäre er mit feiner Lenkung, Durchzugskraft und Spurtreue ein Kurvenkönig. Gleichzeitig überzeugt der Terramar mit viel Platz: Dank 2,70 Meter Radstand werden die Rücksitze zur Wohlfühlzone. Die Sicherheitsausstattung ist umfassend – teils serienmäßig, teils optional.

Der Terramar zeigt, dass ein klassischer Verbrenner noch konkurrenzfähig ist. Das Einstiegsmodell, der 1,5 e-TSI mit 130 PS, reicht im Alltag aus. Ein 48-Volt-Bordnetz und ein kleiner Elektromotor liefern zusätzliche Unterstützung. Mit 36.151 Euro ist er rund 11.168 Euro günstiger als die leistungsstärkere Hybrid-Version. ■



- 1 Der Kommandostand des Fahrers wird, wie heute üblich, von einem 12,9-Zoll-Monitor dominiert.
- 2 Materialien und Verarbeitung liegen auf hohem Niveau.
- 3 Die Sitze sind sportlich geschnitten – und dennoch sehr komfortabel.
- 4 Der Terramar überragt den Ateca deutlich.

Cupra Terramar e-Hybrid

Fünftüriges Mittelklasse-SUV mit fünf Sitzen

Länge: 4,52 m
Breite: 1,86 m (ohne Außenspiegel)
Höhe: 1,58 m
Radstand: 2,68 m
Kofferraumvolumen: 400 bis zu 624 l bei aufgestellten Rücksitzlehnen.

Antriebe:

e-Hybrid: 1,5-Liter-Benziner mit vier Zylindern kommt in Verbindung mit einem Elektromotor auf eine Systemleistung von 272 PS, maximales Drehmoment 400 Nm, Batteriekapazität: 19,7 kWh, Plug-System mit 50 kW Ladeleistung, elektrische Reichweite 110-120 Kilometer (nach WLTP). Allradantrieb, Sieben-Gang-Doppelkupplungs-Automatik., 0-100 km/h: 7,3 sec, Vmax: 215 km/h, Verbrauch (WLTP): 0,4 l/100 km, CO₂-Emission: 10 g/km. CO₂-Klasse B; Preis: ab 47.319 Euro.

Weitere Motorisierungen

1,5 e TSI: 1,5-Liter-Vierzylinder-Benziner mit Mildhybrid-Technik. 130 PS, 48-Volt-Technik, 7-Gang-Doppelkupplungs-Automatik; 0 – 100 km/h: 9,3 sec, Vmax: 205 km/h, Verbrauch (WLTP kombiniert): 6,1 l/100 km, CO₂-Emission: 139 g/km, Preis: ab 36.151 Euro

2,0 TSI VZ: 2-Liter-Vierzylinder-Benziner, 265 PS, Allradantrieb, 7-Gang-Doppelkupplungs-Automatik; 0 – 100 km/h: 5,9 sec, Vmax: 243 km/h, Verbrauch (WLTP kombiniert): 8,4 l/100 km, CO₂-Emission: 191 g/km, Preis: ab 46.887 Euro (erscheint Anfang 2025)



Fotos: Hyundai

E-SUV fürs kleine Budget

Hyundai bringt mit dem **Mini-SUV Inster** seinen ersten elektrischen Kleinwagen – eine günstige Option für Service-Flotten.

von Thomas Hirschberger

Endlich scheint der Strom der Zeit in die richtige Richtung zu fließen. War die Mobilitätswende bislang weitgehend eine Leibesübung für Besserverdiener, mischen sich jetzt mehr und mehr günstigere E-Fahrzeuge unter Volk. Nach Dacia Spring, Citroen e-C3 oder Renault 5 E-Tech Electric steigt nun auch Hyundai mit dem Inster ins bezahlbare Batteriegeschäft ein. Der knuffige Mini-SUV wird bei deutlich unter 21.000 Euro starten. Hyundai verspricht zudem lukrative Leasingraten, schließlich soll der cleane Kleine die CO₂-Bilanz der Koreaner aufhübschen.

So kommt der Inster als reiner Stromer. Es wird ihn mit zwei Leistungsstufen und zwei Batteriegrößen geben, darüber hinaus soll später die Ausstattungsvariante »Inster Cross« an den Start gehen. Aufgepeppt mit optischen Off-Road-Details. In der Basis hat der frontgetriebene Inster 71 kW/97 PS und einen 42-kWh-Akku an Bord, dessen Ladung soll für 327 Kilometer reichen. Die stärkere Vari-

ante kommt mit 85 kW/115 PS, einer 49-kWh-Batterie und einer WLTP-Reichweite von 370 Kilometern.

Mix aus Kleinwagen und SUV

Das Design des Inster könnte ein Bestseller werden: Ein kompakter Mix aus Kleinwagen und SUV mit kurzen Überhängen. Schmale LED-Leuchten und runde Tagfahrlichter prägen die Front, der Ladeanschluss verbirgt sich elegant hinter einer Klappe. Seitlich wirken Radkästen mit Kunststoffplanken und eine Alu-Dachreling robust, während am Heck ein Leuchtenband, bekannt vom Ioniq 5 und 6, Akzente setzt.

Neun Farben stehen zur Wahl, darunter Pastelltöne oder auch matte Lackierungen. Schon beim Einsteigen zeigt der Hyundai Inster Qualität: erhöhte Sitzposition, stylische Bankoptik vorne und verschiebbare Rücksitze für mehr Kofferraum oder Beinfreiheit.

Hyundai Inster

Fünftüriger Elektro-Kleinwagen mit Frontantrieb

Länge:	3,82 m
Breite:	1,61 m
Höhe:	1,57 m
Radstand:	2,50 m
Kofferraum:	280 – 1.059 l

Antriebe:

Hyundai Inster (71 kW): E-Antrieb, Lithium-Ionen-Batterie mit 42 kWh, Leistung 71 kW/97 PS, 1-Gang Automatik, 0-100 km/h: 11,7 s, Vmax: 140 km/h, Verbrauch 14,3 kWh/100km (kombiniert, WLTP), Ladezeit mit am AC-Lader 4 Stunden, Ladezeit am DC-Lader 10 – 80 % zirka 30 Minuten, elektrische Reichweite 327 km (WLTP)*; Preis: ab ca. 23.800 Euro.

Hyundai Inster (85 kW): E-Antrieb, Lithium-Ionen-Batterie mit 49 kWh, Leistung 85 kW/115 PS, 1-Gang Automatik, 0-100 km/h: 10,6 s, Vmax: 150 km/h, Verbrauch 14,9 – 15,1 kWh/100km (kombiniert, WLTP), Ladezeit mit am AC-Lader 4,35 Stunden, Ladezeit am DC-Lader 10 – 80 % zirka 30 Minuten, elektrische Reichweite 370 km (WLTP)*; Preis: ab ca. 25.100 Euro. *vorläufige Werte

Das Cockpit besteht aus zwei 10,25 Zoll Displays, über Paddels sind Rekuperationsstufen einstellbar, über einen Knopf im Lenkrad die Fahrprogramme Sport, Normal, Eco und Schnee. Unter dem Armaturenbrett findet sich ein Schalter-Ensemble, bekannt aus Kona und Tucson.

Der Inster profitiert vom Konzernregal: induktive Ladeschale, Ambientebeleuchtung (64 Farben) und viele Assistenzsysteme. Serienmäßig sind Totwinkelwarner, Einparkpiepser, Kollisionswarner und Spurhalteassistent. Gegen Aufpreis sind 360-Grad-Kamera, Tempomat, Handy-Entriegelung und Vehicle-to-Load-Funktion zu haben.

Clevere Details

Der Hyundai Inster punktet mit cleveren Details: An der Rückseite der Vordersitze lassen sich Tische befestigen, die Türpaneele sind individuell anpassbar, und die Rücksitze können mit einem Handgriff in eine 2,20 Meter lange, ebene Liegefläche umgewandelt werden.

Beim Antrieb profitiert der Inster spürbar von der E-Kompetenz des Konzerns: Die Top-Version mit 85 kW/115 PS überzeugt, zumal die große Batterie das Reichweiten-Versprechen einhält. Gute Dämmung und tadellose Verarbeitung sorgen für Ruhe, die Fahrwerksabstimmung für eine stabile Straßenlage. Routinierter Auto-



- 1 Das Cockpit besteht aus zwei 10,25 Zoll großen Displays, über Paddels sind die Rekuperationsstufen einstellbar.
- 2 Die Rücksitzlehnen lassen sich mit einem Handgriff zu einer 2,20 Meter langen, ebenen Liegefläche umlegen.
- 3 In der Mitte unterm Armaturenbrett sitzt eine Sammlung von Schaltern für die direkte Anwahl der wichtigsten Funktionen.
- 4 Nach Dacia Spring, Citroën e-C3 und Renault 5 E-Tech Electric bringt nun auch Hyundai mit dem Inster einen erschwinglichen Elektro-Kompakten auf den Markt.



bau, den Hyundai ebenso beherrscht wie VW – dessen ID.2 allerdings noch ein Jahr auf sich warten lässt.

Beim Laden setzen die Koreaner auf eine 400 Volt-Architektur. 800 Volt, wie bei den E-Brüdern, hätten das Budget gesprengt. Am Schnelllader fließt Energie mit maximal 85 kW in den Akku, das Auftanken von 10 bis 80 Prozent dauert rund 30 Minuten. An der Wallbox unterstützt ein On-board-Charger mit 11 kW (3-phasig), hier dauert es viereinhalb Stunden.

Exakte Preise nennt Hyundai zwar noch nicht, widerspricht aber auch nicht unseren Spekulationen. Die sehen den Basis-Inster bei rund 20.000 Euro und die Topversion knapp über 21.000 Euro. ■

3,5-Tonner mit E-Power

Mit dem **Movano Electric** hat Opel ein echtes Kraftpaket im Angebot, sein 200-kW-Antrieb ist eine Ansage. Doch wie schlägt sich das batterieelektrische Vollblut im Test?

von Markus Bauer



Fotos: Markus Bauer

Umleitung über die Schwäbische Alb. Enge Kurven. Sportwagenterrain. Schon naht die nächste Kehre. Der Fuß schnell vom Pedal, die Rekuperation setzt ein, rum ums Eck und sofort wieder voll aufs Gas. Der Audi hinter uns hat das Nachsehen und schafft es kaum, mitzuhalten. Später stellt sich heraus, dass hinter den vier Ringen gut 200 Pferde strampeln. Der Opel liegt satt auf der Straße, Ladung haben wir ausnahmsweise keine.

Moment. Ladung? Tatsächlich haben wir den Audi mühelos mit einem 3,5-Tonner versägt. Beeindruckende Performance. Für 200 kW Leistung bräuchte es mindestens drei Liter Hubraum. Wir haben ein paar Kupferwindungen – und 410 Nm. Die eigentliche Überraschung kommt aber an der Ladesäule: Über den Testzeitraum kommt der Movano mit gut 28 kWh pro 100 Kilometer aus, zwei mehr als laut WLTP, aber die sportlichen Gene plus ambitionierter Fahrer müssen ja wenigstens ansatzweise ihren Tribut zollen. Auch hier liegen wir also bei drei Litern. Diesel statt Hubraum. Ein Liter Diesel enthält umgerechnet 9,8 kWh. Ziemlich effizient, der dicke Renner.

Trotzdem ist die 110 kWh große Batterie natürlich nach knapp 390 Kilometern irgendwann leer. Dann war's das leider mit der Sportlichkeit. Auf dem Papier kann der Opel immerhin mit 150 kW am Schnelllader tanken. In der Praxis haben wir ihn nie stärker als 130 kW im Peak erlebt. Und wer vor der Weiterfahrt gleich ein bisschen mehr Elektronen mitnehmen

will, muss sich gedulden. Ab der magischen Grenze von 80 Prozent sackt die Ladeleistung schlagartig zusammen und kommt auch nicht wieder. Die Batterie freut sich. Der Fahrer geht dann entweder spazieren, oder steuert ein paar Kilometer eher die nächste Ladesäule an.

Etwas problematisch fällt die Position der Steckdose aus. Hier hat Opel nämlich, eigentlich naheliegend, das Kläppchen genutzt, hinter dem sich sonst das Dieselloch befindet. So wird dann aber das Ladekabel zwangsweise recht eng am Kotflügel entlanggeführt. Am besten steigt man in dem Fall von der Beifahrerseite aus ein.

Kleiner Wendekreis

Beim Ein- und Ausparken macht der Opel dann aber ebenso Bella Figura wie vormals auf der kurvigen Landstraße. Der Wendekreis fällt angenehm knapp aus. Zudem bieten die üppigen Spiegel eine gute Sicht. Zusatzschmankerl: Die insgesamt vier Segmente – Weitwinkelspiegel im unteren Bereich – lassen sich einzeln verstellen. Dazu kommt ein digitaler Innenspiegel, was so auch in unserem geschlossenen Kasten freie Sicht nach hinten garantiert. Doch selbst beim Opel könnte die Kamera wie bei einigen Mitbewerbern etwas mehr Weitwinkel vertragen. Ein Mensch verschwindet fast zehn Meter hinter dem Fahrzeug noch im Toten Winkel. Aber beim Rückwärtsfahren hilft ja zudem die ordentliche weitwinklige Rückfahrkamera weiter.

Opel Movano Electric

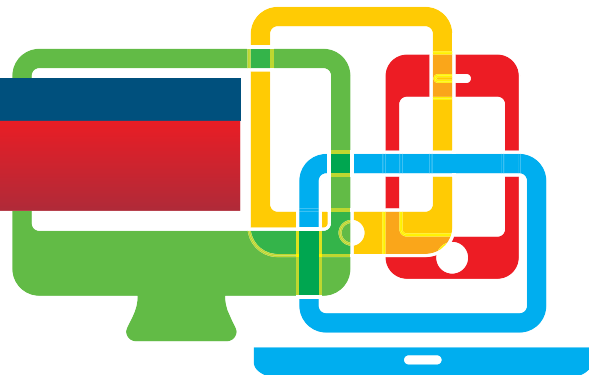
Varianten:	Kastenwagen, Plattform, Pritsche, Fahrgestell
Länge:	5,99 – 6,36 m
Höhe:	2,5 – 2,76 m
Breite:	2,05 m (ohne Außenspiegel)
Ladevolumen max.:	17 m ³
Nutzlast max.:	1.500 kg
Verbräuche:	Verbrauch WLTP: 26,2 kWh/100 km, Verbrauch Test: 28,4 kWh/100 km
Basispreis:	55.800 Euro
Antrieb:	
	Elektromotor, Frontantrieb, drei Fahrmodi (Eco, Normal, Power);
	AC-Laden: 11 kW, DC-Laden: 150 kW, Ladezeit bis 80 Prozent: 55 min,
	Batterie: 110 kWh, Lithium-Ionen, Peak-Leistung: 200 kW/272 PS,
	Drehmoment: 410 Nm, Reichweite (WLTP): 420 km

Lobend ist darüber hinaus die Elektronik zu erwähnen, wenn es um den Spurhalter und den Tempomaten geht. Letzterer hält aktiv den Abstand zum Vordermann. Im Verbund mit dem Spurhalter mutieren die Helferlein zum digitalen Beifahrer. Statt nur reaktiv die Spur zu sichern, lenkt der Movano proaktiv mit und hält sich selbst zielstrebig in der Fahrbahnmitte.

Kritik, oder vielmehr etwas Unverständnis, kommt jedoch bei der Startprozedur auf. Nach dem Druck auf den Startknopf passiert: nichts. Stattdessen erscheint im Display der Hinweis, ein Bremsensystem werde gestartet. Wer nun versucht, das Getriebe in D zu stellen, wird enttäuscht. Um die Fahrbereitschaft herzustellen, verlangt der Opel nach einem weiteren Druck auf den Startknopf. Jetzt aber! Stellantis hat also die gute alte Tradition des Vorglüehens vom Diesel in den Stromer überführt. Hat auf jeden Fall Charme, aber damals war es doch irgendwie intuitiver. ■



- 1 Aufgeräumtes Cockpit: Die großen Displays mit schicker Grafik gefallen.
- 2 Die Musik wird über Knöpfe unter den Rekuperationspaddels bedient.
- 3 Der Ladeanschluss befindet sich da, wo beim Diesel die Zapfpistole eingehängt wird. Das schränkt den Zustieg ein.
- 4 Die Batterie sitzt am üblichen Platz, weist aber eine deutlich rustikalere Optik als bei so manchem Konkurrenten auf.



Newsletter



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

firmenauto.de/newsletter

firmenauto.de



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

E-Paper



Laden Sie sich die
Ausgaben von firmenauto
als E-Paper kostenlos hier
herunter.

firmenauto.de/epaper

Who is Who Pkw-Flottenmarkt

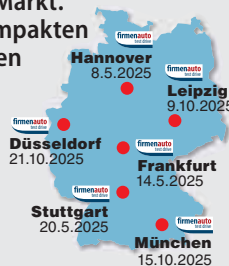
Das Nachschlagewerk für
die Fuhrparkbranche. Alle
Adressen und Kontakte der
wichtigsten Fahrzeug- und
Zubehöranbieter sowie
Dienstleister – von Auto
bis Zulassungsservice.



Die Ausgabe 2025 digital als PDF:
firmenauto.de/wiwpdf

Veranstaltungen

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



Für 2025 geplante Termine:

08. Mai 2025 Hannover
14. Mai 2025 Frankfurt
20. Mai 2025 Stuttgart
09. Oktober 2025 Leipzig
15. Oktober 2025 München
21. Oktober 2025 Düsseldorf

Mehr Infos unter:
firmenauto.de/testdrive

Impressum

firmenauto – Mobilität & Management
ISSN 1618-4998

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

Mitarbeiter dieser Ausgabe:
Daniele Baldino, Markus Bauer, Peter Eck,
Wolfgang Eck, Thomas Hirschberger, Holger
Holzer, Mario Hommen, Peter Maahn, André
Preiß, Marc-Oliver Prinzing, Axel Schäfer,
Alexander Sellei, Sandro Vitale

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

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

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

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

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

Anzeigen: Alexander Fischer
Tel.: 07 11/7 84 98-20
Fax: 07 11/7 84 98-29

Anzeigenverwaltung:
Motor Presse Stuttgart GmbH & Co. KG
Anzeigenabteilung firmenauto
Julia Ruprecht
Postfach, 70162 Stuttgart
Leuschnerstraße 1, 70174 Stuttgart
Tel.: 07 11/1 82-1548

Vertrieb: Bernd Steinfeldt (Ltg.)
Gerlinde Braun, Tel.: 07 11/7 84 98-14
Sylvia Fischer, Tel.: 07 11/7 84 98-18
E-Mail: vertrieb@etm.de

Herstellung: Thomas Eisele
Druck: Dierichs Druck + Media
GmbH & Co. KG
Frankfurter Straße 168, 34121 Kassel
Printed in Germany

Erscheinungsweise:
Die Mitglieder von Dekra erhalten
firmenauto im Rahmen ihrer

Mitgliedschaft als Beilage in trans
aktuell. Höhere Gewalt entbindet
den Verlag von der Lieferungspflicht,
Ersatzansprüche können nicht
geltend gemacht werden. Alle
Rechte vorbehalten, © by ETM Ver-
lags- und Veranstaltungs-GmbH. Für
unverlangt eingesandte Manuskripte,
Fotos oder Zeichnungen übernimmt
der Verlag keine Haftung. Alle Preise
im Heft ohne Mehrwertsteuer außer
bei Büchern, Software und Gebühren.

Abonnenten-/Leserservice:
firmenauto, Vertrieb
Handwerkstr. 15,
70565 Stuttgart
Tel.: 07 11/7 84 98-14/-18
Fax: 07 11/7 84 98-46
E-Mail: vertrieb@etm.de
Web: www.firmenauto.de/shop



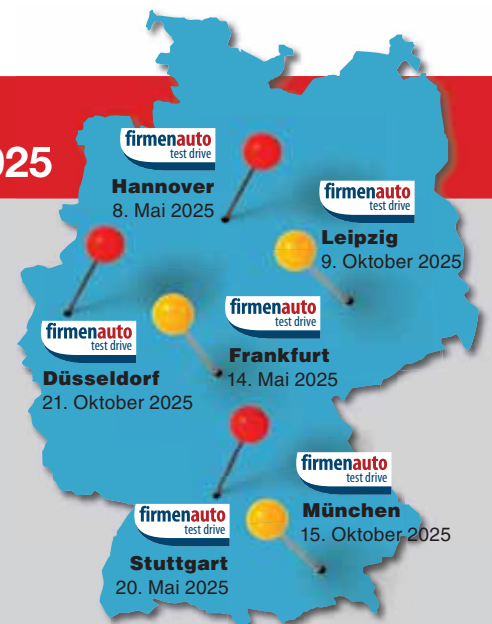
firmenauto test drive 2025

IHRE EINLADUNG!

Exklusive Fahrevents für Fuhrparkleiter
mit Schwerpunkt E-Mobilität + **Fachvorträge**

Veranstaltungstage firmenauto testdrive 2025

- 08. Mai in Hannover
- 14. Mai in Frankfurt
- 20. Mai in Stuttgart
- 09. Oktober in Leipzig
- 15. Oktober in München
- 21. Oktober in Düsseldorf



Fahren und testen Sie die neuesten Pkw- und Transporter-Modelle mit verschiedenen Antriebskonzepten.

Powered by:

Deutsche Leasing 



JETZT ANMELDEN!

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

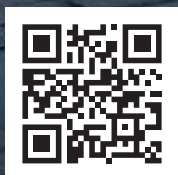


Von der Arbeit ins Abenteuer

FORD FOR
BUSINESS



Jetzt den vollelektrischen Ford Explorer®
als Firmenwagen entdecken.



Ford

BEREIT FÜR
MORGEN