



Vergleichstest E-Oberklasse

BMW i5, Mercedes EQE und VW ID.7

Mobilitätsmanagement

Mehrwert durch externe
Perspektiven gewinnen

Interview

HUK plant eigenes Werkstattnetz:
Chance oder Risiko?

Unfall mit Dienstwagen

Welche Rolle die 1.000-
Euro-Grenze spielt

EU Data Act

Was die neue EU-Regel für
Flottenbetreiber bringt

Telematik

Auswirkungen digitaler
Lösungen auf die Flotte

Recht & Urteile

Tempolimit, Haftung
und Nutzungsausfall

**Testfahrten,
Vorträge,
Netzwerken:**

Jetzt anmelden und
kostenlosen Platz sichern

firmenauto
test drive 2025

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



Besser informiert:

News, Fahrzeuge, Interviews,
Insights und mehr

firmenauto.de

V O L V O

Der neue Volvo XC90.

Fährt elektrisch, wenn Sie es möchten.



Unser Premium-SUV als Plug-in Hybrid mit größerem Infotainment-Display zur optimalen Unterstützung beim Fahren.

Jetzt bei Ihrem Volvo Händler.
volvocars.de/XC90

Volvo XC90 T8 AWD Plug-in Hybrid, 228kW (310 PS) + 107kW (145 PS) | Energieverbrauch gewichtet: 19,4–21,4 kWh Strom/100 km plus 1,2–1,6 l Benzin/100 km | CO₂-Emission 30–36 g/km | CO₂-Klasse: B | bei entladener Batterie: Kraftstoffverbrauch 7,7–8,6 l/100 km | CO₂-Klasse: G–F (kombinierte Werte gem. WLTP).



Nicole Holzer
Geschäftsführende
Redakteurin

Bei vielen Unternehmen stehen die Zeichen derzeit auf Kostenkontrolle. Gleichzeitig nimmt die Unsicherheit zu – durch politische Diskussionen über Subventionen, neue EU-Vorgaben wie den Data Act oder steigende Preise bei Energie, Versicherungen und Reparaturen. Für Fuhrparkverantwortliche bedeutet das: Prozesse überdenken, Risiken besser einschätzen und Kosten langfristig senken. Genau darum dreht sich der Schwerpunkt dieser Ausgabe.

Wir zeigen, wie moderne Telematiksysteme und KI-gestützte Fahreranalysen helfen können, Schäden zu reduzie-

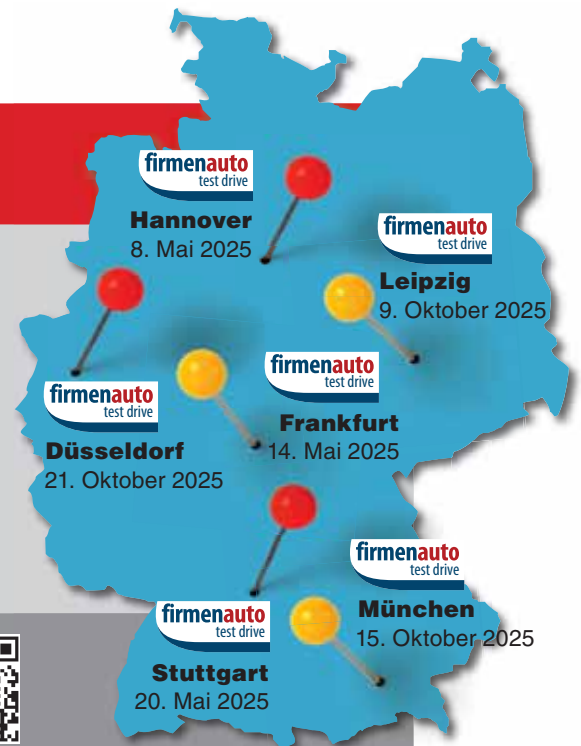
ren, ohne die Fahrenden unter Druck zu setzen. Wir beleuchten, wie Werkstätten auf die zunehmende Komplexität reagieren, was sich auf dem Versicherungsmarkt tut – und warum es sich lohnt, externe Expertise ins Mobilitätsmanagement einzubinden.

Auch die politischen Rahmenbedingungen bleiben ein Thema: Mit dem EU Data Act verändert sich die Frage, wer im Fuhrpark Zugriff auf welche Daten hat. Und bei rechtlichen Streitfällen, Leasingrückläufern oder steuerlichen Haftungsfragen lohnt ein genauer Blick. Lassen Sie sich in dieser Ausgabe inspirieren.

Veranstaltungstage firmenauto testdrive 2025

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

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



40

Vergleichstest
Elektro-Oberklasse: BMW i5,
Mercedes EQE und VW ID.7



26

Leasing: So läuft der
Rückgabe-Prozess bei Dekra



34

P3 Charging Index
vergleicht Ladeleistung
von E-Autos



SCHWERPUNKT

- 12 **Interview**
Im Gespräch mit Versicherungsexperte
Thomas Zwack zu aktuellen Entwicklungen
- 14 **Telematik**
Welche Auswirkungen der Einsatz auf das
Riskmanagement hat
- 16 **Versicherung**
Trotz steigender Versicherungs- und
Reparaturkosten die Kontrolle behalten
- 18 **Werkstatt**
Wie Betriebe auf den rasanten Wandel in
der Kfz-Branche reagieren
- 20 **KI-basiertes System**
Driver-i warnt Fahrer vor Gefahren und
analysiert ohne Repressionen

MANAGEMENT

- 03 **Editorial**
- 06 **Branchen-News**
- 08 **Kolumne**
- 22 **Mobilitätsmanagement**
Externe Beratung als Schlüssel zur
erfolgreichen Mobilitätsstrategie
- 24 **EU Data Act**
Was das neue EU-Gesetz für
Flottenbetreiber bringt – und was nicht
- 26 **Leasingrückläufer**
Wie Dekra und Allane Mobility
zusammenarbeiten
- 30 **Recht und Urteile**
Tempolimits, rote Ampel, Haftung Brand-
schaden, gewerblicher Nutzungsausfall
- 32 **Steuer**
Wer für die Kosten bei einem Unfall mit
dem Dienstwagen haftet

16

Ralph Feldbauer über
die Möglichkeiten von
Risk- und Schaden-
management



Fotos: Cupra, Thomas Küppers, Zero Motorcycles, Rosshelen@viaCanva, StudioRoman@viaCanva



60

Der VW T7 bietet bis zu
4.000 Liter Ladevolumen
und flexible Sitzkonzepte

AUTO

- | | |
|--|---|
| <p>34 P3 Charging Index
Welche Modelle punkten bei Reichweite, Verbrauch und Ladezeit?</p> <p>38 Skoda Elroq 85
Kommt der »Golf« der Elektromobilität künftig von Skoda?</p> <p>40 Großer Vergleichstest
BMW i5, Mercedes EQE und VW ID.7: Wer schneidet am besten ab?</p> <p>48 Honda HR-V e:HEV
Was das Facelift für Neuerungen bringt – die wichtigsten Details</p> <p>50 Volvo ES90
Volvo stellt seine elektrische Flaggschiff-Limousine vor</p> <p>52 Audi A6 Sportback e-tron
Der neue Audi setzt neue Maßstäbe in der Oberen Mittelklasse</p> | <p>54 Opel Grandland Plug-in-Hybrid
Opel setzt im B2B-Bereich große Erwartungen in den neuen PHEV. Wird er diesen gerecht?</p> <p>58 Ford Capri
Pfiffiger Crossover mit viel Platz und hoher Reichweite</p> <p>60 VW T7
Die siebte Generation des VW Transporters kommt mit Diesel, Hybrid und E-Antrieb</p> <p>64 Fiat eScudo
Die Kastenwagen-Variante des Fiat eScudo im 2.000-Kilometer-Härtetest</p> <p>66 Impressum</p> |
|--|---|

Firmenauto des Jahres 2025

Bald ist es wieder so weit: Fuhrparkverantwortliche aus ganz Deutschland wählen die besten **Firmenautos des Jahres** – praxisnah, herstellerneutral und marktorientiert.

Welche Fahrzeuge eignen sich besonders gut für den betrieblichen Einsatz? Diese Frage beantwortet die renommierte Expertenwahl »Firmenauto des Jahres«. Im Mittelpunkt stehen dabei nicht Herstellerinteressen oder Imagewerte, sondern die tatsächlichen Anforderungen aus der täglichen Praxis – bewertet von Fuhrpark- und Mobilitätsverantwortlichen.

Zur Wahl stehen in diesem Jahr rund 270 Modelle, die im Jahr 2024 zu den meistverkauften Firmenwagen in Deutschland zählten. Der Wahlkatalog wurde in Zusammenarbeit mit dem Marktforschungsinstitut Dataforce erstellt. Für größtmögliche Transparenz und Vergleichbarkeit werden die Fahrzeuge in Segmenten von Minicar, Kompakt- und Mittelklasse über SUV und Oberklasse bis hin zu Van und Transporter bewertet. Darüber hinaus werden die Newcomer des Jahres 2025 bewertet.

Die Expertenjury besteht aus Fuhrparkleitern, Mobilitätsmanagern und Verantwortlichen für Dienstwagenflotten aus unterschiedlichsten Branchen. Ziel ist es, anderen Flottenentscheidern eine verlässliche Orientierung bei der Wahl neuer Firmenfahrzeuge zu

geben. Die feierliche Preisverleihung der »Firmenauto des Jahres 2025« findet im Rahmen der IAA Mobility in München statt.

Sie möchten als Experte an der Wahl teilnehmen? Dann schreiben Sie uns gerne an: veranstaltungen@etm.de



Foto: Thomas Küppers

Arval und Company Bike

Firmenrad-Leasing ergänzt Portfolio

Arval nimmt Diensträder ins eigene Angebot auf. Ziel ist es, Unternehmen eine weitere Mobilitätsform für Mitarbeitende bereitzustellen. Hintergrund ist der steigende Druck durch gesetzliche Vorgaben und Nachhaltigkeitsziele, aber auch veränderte Mobilitätsbedürfnisse in den Betrieben. Arval übernimmt die Einbindung des Angebots in bestehende Flottenlösungen, Company Bike steuert die Plattform sowie Services wie Auslieferung, Einweisung und Wartung bei. Die Räder werden direkt an die Mitarbeitenden geliefert und vor Ort fahrbereit gemacht.



Foto: Stefano Lunardi/Getty Images/viaCanva

DER NEUE
OPEL GRANDLAND
#GOGRAND



**ONLINE
BESTELLEN**

Gewinner Goldenes Lenkrad: AUTO BILD 46/2024 & BILD am SONNTAG 45/2024 „Kategorie Bestes Auto bis 50.000 Euro“
Abbildung zeigt Sonderausstattung.

DKV Mobility

CO₂-Daten auf Knopfdruck

Mit der neuen EU-Richtlinie zur Nachhaltigkeitsberichterstattung (CSRD) wächst der Druck auf Unternehmen, ihre CO₂-Emissionen transparent zu erfassen – insbesondere auch im Fuhrpark. Der DKV Mobility Carbon Monitor unterstützt Flottenbetreiber bei dieser Aufgabe. Das Tool erfasst automatisch alle Tank- und Ladevorgänge über die DKV-Plattform und berechnet die CO₂-Werte – länderspezifisch und über den gesamten Kraftstoffweg, von der Energiequelle bis zum Rad. Nutzer erhalten eine jährliche CO₂-Bilanz samt Methodikbericht. Beides kann direkt für die Nachhaltigkeitsberichte genutzt werden. Auch Einzeldaten lassen sich anzeigen und exportieren.



Foto: DKV Mobility

4,9 % aller 2024 in Europa neu zugelassenen Pkw wurden in China produziert

Ladedienst-Studie

Mehr Strom statt Sprit

Die Elektromobilität wächst – und mit ihr die Bedeutung leistungsfähiger Ladedienste. Eine aktuelle Umfrage der Unternehmensberatung USCALE unter E-Autofahrern in sechs europäischen Ländern zeigt: Klassische Tankstellenanbieter wie Aral Pulse und Shell Recharge haben sich an die Spitze gesetzt. Mit einem Marktanteil von 21 Prozent verdrängen sie die einst führenden Roaming-Anbieter, die nur noch auf 20 Prozent kommen – fast eine Halbierung. Es folgen Ladesäulenumbetreiber (18 Prozent), Energieversorger (15 Prozent) und Autohersteller (13 Prozent). Die Tankstellen punkten mit Standorten entlang vielbefahrener Strecken und dem Ausbau von Schnellladepunkten.



Foto: Jet

Mit Sicherheit zukunftsfähig! Zertifizierter Fuhrparkmanager (m/w/d)



Neu und aktualisiert 2025!

Fuhrparkmanagement – Weiterbildung für Fach- und Führungskräfte

In dieser anspruchsvollen Seminarreihe vermitteln Ihnen unsere Experten (m/w/d) das erforderliche betriebswirtschaftliche, technische und rechtliche Fuhrparkmanagement-Know-how zur Gestaltung zukunftsfähiger Mobilität in Ihrem Unternehmen.

Infotelefon 0711.7861-3939
E-Mail vertrieb.akademie@dekra.com
www.dekra-fuhrparkmanagement.de

	Thema	Berlin	Frankfurt/ Dreieich	Dortmund	Erfurt	Virtuelle Akademie	Norderstedt	München
Termin 1	Grundlagen, Kostenrechnung und Finanzierungsarten	02.–04.04.25	14.–16.05.25	08.–10.07.25	10.–12.09.25	17.– 19.09.25	08.–10.10.25	12.–14.11.25
Termin 2	Steuerrecht und Schadenmanagement	28.–30.04.25	12.–14.06.25	11.–13.09.25	16.–18.10.25	09.– 11.10.25	06.–08.11.25	11.–13.12.25
Termin 3	Rechtsgrundlagen und Versicherungsmanagement	26.–28.05.25	04.–06.09.25	09.–11.10.25	20.–22.11.25	06.– 08.11.25	04.–06.12.25	15.–17.01.26
Termin 4	Mobilitätsmanagement, Elektrifizierung und Nachhaltigkeit	02.–04.07.25	24.–26.09.25	05.–07.11.25	10.–12.12.25	03.– 05.12.25	21.–23.01.26	04.–06.02.26
Termin 5	IT-Lösungen im Fuhrpark und Nutzfahrzeugmanagement	10.–12.09.25	28.–30.10.25	26.–28.11.25	28.–30.01.26	14.– 16.01.26	09.–11.02.26	11.–13.03.26
Termin 6	Prozesse und Dienstwagenmanagement	29.09.–02.10.25	18.–21.11.25	16.–19.12.25	17.–20.02.26	27.– 30.01.26	03.–06.03.26	14.–17.04.26
Zert. 1	Schriftliche Prüfung und Fallstudie	16.10.25	11.12.25	15.01.26	12.03.26	20.02.26	19.03.26	07.05.26
Zert. 2	Präsentation und Mündliche Prüfung	17.10.25	12.12.25	16.01.26	13.03.26	27.02.26	20.03.26	08.05.26
Seminar	Fuhrparkmanagement - kompakt und aktuell	19.–20.02.26	16.–17.03.26	08.–09.05.25	22.–23.05.25	26.–27.06.25	18.–19.09.25	09.–10.10.25
Zusatztermine in Stuttgart: 17.-18.07.25								

In Zusammenarbeit mit:





Tanz mit der Steckdose

Bidirektionales Laden klingt eigentlich ganz vernünftig – bis man es im eigenen Fuhrpark umsetzen will. Was beim Sprung ins Energie-Ökosystem alles passieren kann.

Unsere Heldin heißt Frau Volt. Keine Metapher. Das ist wirklich ihr Name. Sie ist zuständig für die Gebäude, die Technik – und neuerdings auch für das Thema E-Mobilität. Und sie hat schon einiges bewegt. Das Setting: Der Parkplatz vor der Zentrale wurde in einem Akt von Euphorie elektrifiziert – zwölf Ladepunkte, schickes Backend, Fotos fürs Intranet. Kurz danach trudelt eine E-Mail vom Vorstand ein: »Könnten wir auch Strom aus den Fahrzeugen zurück ins Netz speisen? Das wäre innovativ – und spare sicher Geld.«

Frau Volt seufzt, macht sich an die Recherche, googelt, promptet und ruft Kollegen an. Bidirektionales Laden. Vehicle-to-Grid (V2G). Klingt hip, ist aber – Stand heute – eine Mischung aus Science-Fiction und Normungs-Dschungel. Die Theorie: Wenn 20 E-Fahrzeuge tags am Firmengelände stehen, könnten sie Strom abgeben – etwa bei Lastspitzen im Netz. Abends, bevor alle heimwollen, laden sie sich neu.

So wird der Fuhrpark zum Energiespeicher. Doch in der Praxis ist es komplizierter. Denn Frau Volt stößt bei ihrer Recherche auf Begriffe wie Einspeisemanagement, Lade-Disbalancen, Netzstabilitätsverordnung – und auf mindestens drei DIN-Normen, die sich wider-

sprechen. Und schon ist sie im Labyrinth des bidirektionalen Ladens.

Das Lachen vergeht Frau Volt und endet in einer eher depressiven Stim-

mung. Warum? Der Netzbetreiber fragt nach einem Einspeisemanagementkonzept, der Jurist verweist auf das Energiewirtschaftsgesetz, die Leasingfirma verweist auf den Hersteller und der Hersteller verweist auf die Garantiebedingungen, die beim Rückspeisen – unter Umständen erlöschen. Außerdem will die Buchhaltung wissen, wie man den rückgespeisten Strom abrechnet. In Euro? In Kilowattstunden? In Karma?

Was sich zeigt: Bidirektionales Laden ist keine simple Plug-and-Play-Lösung. Es ist ein Systemwechsel. Und der braucht: passende Fahrzeuge, Ladeinfrastruktur, die zweiseitig kommuniziert, Energieversorger, die das Spiel mitspielen – und ein Unternehmen, das bereit ist, neue Rollen zu übernehmen: vom Verbraucher zum Prosumer.

Trotzdem: Die Idee ist nicht falsch. V2G kann künftig Fuhrparks zu echten Stromspeichern machen. Lastspitzen glätten, Netzdienste anbieten, mit dem eigenen Parkplatz sogar Geld verdienen – das ist realistisch. Aber: Noch fehlt die Rechtsklarheit. Die Standards. Die Infrastruktur, die das kann – und darf. Frau Volt beschließt: Wir bereiten uns vor. Sie lässt ein Konzept erstellen, legt Pilotprojekte an, spricht mit IT und Netzbetreiber. Es ist komplex – aber es lohnt sich. Denn eines ist klar: Wer morgen mit seinem Fuhrpark Geld verdienen beziehungsweise »zurückholen« will, muss verstehen, dass Ladesäulen keine Stromspender sind, sondern Teil des Energie-Ökosystems. ■

Text: Axel Schäfer



Bundesverband
Betriebliche Mobilität
Expertise für Fuhrpark- & Mobilitätsmanagement

Der Autor ist Geschäftsführer des Bundesverbands Betriebliche Mobilität und Sprecher der FMFE Fleet And Mobility Management Federation Europe.

Foto: SebastianRotheEyeEmdonalhusni/GettyImages/viaCanva



Der Honda CR-V

e:PHEV

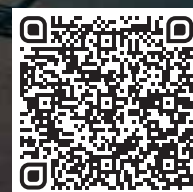
Plug-in-Hybrid

Bereit für Ihr Leben



Ob rein elektrisch, Vollhybrid oder Plug-in-Hybrid – mit einem Honda sind Ihnen Zuverlässigkeit, Komfort, Sicherheit und modernste Technologien sicher. Ihr Honda Händler stellt Ihnen gerne unsere elektrifizierten Modelle im Detail vor, damit Sie genau das richtige für Ihr Unternehmen wählen können.

Informieren Sie sich jetzt auf [honda.de](https://www.honda.de).



www.honda.de/gewerbekunden

Honda e:TECHNOLOGY

Energieverbrauch CR-V e:PHEV: Kraftstoffverbrauch gewichtet, kombiniert: 0,9 l/100 km. Stromverbrauch gewichtet, kombiniert: 17,2 kWh/100 km. CO₂-Emissionen in g/km gewichtet, kombiniert: 19. CO₂-Klasse gewichtet, kombiniert: B. Kraftstoffverbrauch bei entladener Batterie kombiniert: 6,2 l/100 km. CO₂-Klasse bei entladener Batterie: E. Elektrische Reichweite (EAER): 79 km. Abbildung zeigt Sonderausstattung.



Foto: Advyce & Company

Chance oder Risiko?

Der Versicherungs-Riese **HUK-Coburg** übernimmt die Werkstattkette Pitstop. Welche Auswirkungen sich daraus für Flotten ergeben könnten, klärt Versicherungsexperte Thomas Zwack im Interview.

Werkstattketten, Versicherer und Fuhrparkmanager blicken derzeit gespannt auf den neuesten Coup der HUK-Coburg: Die geplante mehrheitliche Übernahme der Pitstop-Werkstätten könnte den Markt erheblich durcheinander wirbeln. Die Versicherungsgesellschaft wäre in der Lage, einen beachtlichen Teil der Wertschöpfung zu kontrollieren und die Stellung als Branchenprimus rund ums Auto weiter zu festigen. Doch welche Auswirkungen sind durch den Deal für Versicherungskunden zu erwarten? Schließlich sorgt das Thema steigender Kfz-Versicherungskosten seit Monaten für Unsicherheit.

Gamechanger für Reparatur- und Versicherungskonditionen

Wird die strategische Übernahme zum Gamechanger für Reparatur- und Versicherungskonditionen? Und wie beeinflussen Synergien zwischen Werkstatt- und Versicherungswelt das Tagesgeschäft von Fuhrparkverantwortlichen? Im Interview mit *firmenauto* wagt Branchenexperte Thomas Zwack vom Beratungshaus Advyce & Company erste Prognosen und liefert Antworten für alle, die bei steigenden Kfz-Kosten den Überblick behalten wollen.

Welche Folgen hat die Pitstop-Übernahme für die Kostenstrukturen von Unternehmensfuhrparks??

Kurz- und mittelfristig sehe ich aufgrund der Übernahme keine bemerkenswerten Auswirkungen auf Unternehmensfuhrparks speziell durch diese Maßnahme. Die HUK Coburg, wie auch andere Versicherungsunternehmen, setzt seit vielen Jahren bereits auf Partnerschaften mit Kfz-Werkstätten, um Reparaturkosten dauerhaft und signifikant zu senken und die Abwicklung im Schadenfall zu straffen. Durch Werkstattbindungs-Tarife lassen sich schon heute die Beiträge für Versicherungen senken. Durch die Übernahme von Pitstop sind nun Werkstatteleistungen für die HUK nicht mehr nur durch eine Partnerschaft geregelt, sondern sind nun elementarer Baustein der Wertschöpfungskette des Versicherers. Langfristig sollte hier aber mit einer deutlichen Verbesserung des Dienstleistungsangebots und attraktiveren Prämien gerechnet werden.

Wie schätzen Sie die Synergieeffekte der Übernahme von HUK-Coburg ein?

Ich gehe davon aus, dass sich in Zukunft immer mehr Versicherer ihren Platz im Ökosystem »Mobilität« sichern und weiter ausbauen. Neben Partnerschaften mit Werkstätten sind aber auch der Zukauf durch weitere Player denkbar, wie wir an der Übernahme von Pitstop durch die HUK-Coburg gerade sehen. Fuhrparkmanager profitieren in einem sogenannten Werkstattbindungs-Tarif im idealen Fall schon heute von einem »Rundum-sorglos-Paket«, bei dem die Versicherung die gesamte Abwicklung mit der Werkstatt übernimmt. Dies kann die Kundenzufriedenheit und -loyalität steigern. Auch Zusatzleistungen, wie eine Innenreinigung, Hol- und Bringservice oder ein Ersatzfahrzeug für die Dauer der Reparatur, werden oftmals angeboten. Perspektivisch wird dieses Dienstleistungsangebot wahrscheinlich noch deutlich erweitert – Wartung, Inspektion, Wintercheck, und do weiter – und kann den Fuhrparkmanager auch durch eine vereinfachte Abwicklung deutlich entlasten.

Sehen Sie die Gefahr, dass durch eine stärkere Marktkontrolle der Versicherer auch Fuhrparkversicherungen teurer werden?

Es gibt in Deutschland über 40.000 Kfz-Werkstätten, die sich in markengebundene Vertragswerkstätten und freie Werkstätten aufteilen lassen. Von einer Marktkontrolle der Versicherungen sind wir insofern noch sehr weit entfernt.

Welche Strategien können Unternehmen mit großen Fuhrparks verfolgen, um sich gegen steigende Kfz-Versicherungsprämien abzusichern?

Grundsätzlich lohnt immer ein jährlicher Preisvergleich oder eine Nachverhandlung mit dem bestehenden Versicherer bei einer zufriedenstellenden Schadenquote des Fuhrparks. Man sollte, je nach individuellen Anforderungen an den Fuhrpark, über Telematiktarife und höhere Selbstbehalte nachdenken. Auch die jährliche Kilometerleistung ist ein typisches tarifrelevantes Merkmal einer Versicherung. Ein Tausch der Fahrzeuge von Viel- mit Wenigfahrern kann hier Ersparnisse bringen. Bei der Neuanschaffung von Fahrzeugen lohnt sich vorab ein Blick auf die Typklasse des Fahrzeugs.

Glauben Sie, dass die Übernahme von Pitstop als Modell für andere Versicherer dient?

Die HUK Coburg war ein Pionier bei der Kooperation mit Werkstätten und ist ebenso bereits im Autohandel aktiv. Durch den Kauf von Pitstop erhöht die HUK die Schlagzahl bei der Suche nach innovativen Wachstumstreibern für die Versicherungswirtschaft. Ich gehe nicht davon aus, dass die Übernahme von Pitstop ein einmaliges und isoliertes Vorhaben war. Andere große Versicherer werden möglicherweise nachziehen, für mittelgroße und kleinere Versicherer besteht die Möglichkeit, sich anderen Versicherern anzuschließen und etwa deren Werkstattnetze zu nutzen. Fuhrparkmanager werden perspektivisch hoffentlich durch das erweiterte Dienstleistungsangebot im Sinne von attraktiveren Prämien und einer schnellen Abwicklung im Schadenfall aus einer Hand profitieren. Auch Zusatzdienstleistungen, wie etwa Wartung und Inspektion, könnten zukünftig über den Versicherer beauftragt werden. ■

Text: Nicole Holzer

Ohne Digitalisierung geht nichts mehr



Foto: Scharfsinn86/Getty/images@viaCanva

Telematik hält Einzug in deutsche Fuhrparks: Laut Dataforce setzen mehr als 20 Prozent der Flotten auf **digitale Lösungen**. Mit Auswirkungen aufs Risikomanagement.

Moderne Telematiksysteme revolutionieren nicht nur die Fuhrparkverwaltung, sondern auch das Schadenmanagement und die Versicherungsprozesse. Sie helfen, Risiken zu minimieren und Schadenskosten zu senken. Laut Dataforce setzt mittlerweile mehr als jede fünfte Flotte auf digitale Lösungen. Neben der Effizienzsteigerung gewinnt auch das CO₂-Tracking immer mehr an Bedeutung.

Telematik wird Standard

Ohne digitale Lösungen ist eine effiziente Fuhrparksteuerung kaum noch denkbar. Besonders bei großen Nutzfahrzeugflotten gehören Telematiksysteme längst zur Stan-

dardausstattung. Doch auch Pkw und Transporter profitieren zunehmend von den Möglichkeiten dieser Technologie. Bereits 21 Prozent aller deutschen Flotten mit mindestens fünf Fahrzeugen nutzen 2024 Telematik – eine Zahl, die über die Jahre konstant bleibt. Besonders auffällig: Telematik wird nicht mehr nur in Lkw-Flotten eingesetzt. Während ihr Anteil in Transportern von 51 Prozent im Jahr 2018 auf 78 Prozent im Jahr 2024 anstieg, verdoppelte sich der Einsatz in Pkw-Flotten nahezu von 20 auf 38 Prozent.

Mehr als ein Fahrtenbuch

Telematiksysteme sind weit mehr als ein digitalisiertes Fahrtenbuch. Sie optimieren Tourenplanung, minimieren Leerlaufzeiten und senken Betriebskosten durch eine präzisere Verbrauchs- und Verschleißanalyse. Gleichzeitig helfen sie, gesetzliche Vorschriften wie Lenk- und Ruhezeiten im Transportsektor einzuhalten und Missbrauch durch GPS-Tracking zu verhindern. Vor allem Unternehmen mit großen Nutzfahrzeugflotten profitieren von diesen Vorteilen, um wirtschaftlich und effizient zu agieren.

Logistik setzt Maßstäbe

Die Logistikbranche ist führend im Einsatz von Telematiklösungen. Speditionen, Kurierdienste und Transportunternehmen nutzen Echtzeitdaten, um ihre Fahrzeugflotten optimal auszulasten. Doch auch andere Sektoren setzen verstärkt auf digitale Steuerung. Im Bergbau sind große Maschinen häufig vernetzt, Wasserversorger organisieren ihre Bereitschaftsfahrzeuge digital, und der Einzel- sowie Großhandel optimiert damit Warentransporte. Selbst Dienstleister wie Gebäudereinigungen und Gartenbauunternehmen nutzen die Technologie, um ihre Planungssicherheit

zu erhöhen. Wo Mobilität eine zentrale Rolle spielt, wird Telematik zur unverzichtbaren Lösung.

Neben Kosteneffizienz rückt Nachhaltigkeit im Fuhrparkmanagement zunehmend in den Fokus. Bereits ein Viertel aller Flotten zeichnet ihre CO₂-Emissionen auf – mit steigender Tendenz. Die gängigste Methode bleibt die Tankkarte, die 73 Prozent der Unternehmen zur Kraftstoff Erfassung und CO₂-Berechnung nutzen. Andere setzen auf digitale Systeme oder dokumentieren ihre Werte noch analog.

Die Bereitschaft, Emissionen zu erfassen, variiert stark je nach Branche. Im Dienstleistungssektor liegt sie bei 36 Prozent, im verarbeitenden Gewerbe bei 32 Prozent und im Handel bei 29 Prozent. Die öffentliche Verwaltung hinkt mit nur 7 Prozent deutlich hinterher. Generell zeigt sich: Unternehmen, die spezialisierte digitale Managementtools für ihre Flotten einsetzen, dokumentieren auch CO₂-Emissionen deutlich häufiger. In dieser Gruppe liegt die Quote sogar bei rund 50 Prozent. Digitalisierung und Nachhaltigkeit gehen somit Hand in Hand. ■

Text: Nicole Holzer

Top-5-Branchen für Telematik 2024

Unternehmen mit einem hohen Digitalisierungsgrad im Fuhrparkmanagement erfassen ihre Emissionen wesentlich häufiger. Moderne Fuhrparksteuerung kommt nicht mehr ohne digitale Lösungen aus. Besonders in großen Nutzfahrzeugflotten sind Telematiksysteme längst Standard.

Anteil der Flotten, die in folgenden Branchen Telematiksysteme nutzen



Alle Angaben in Prozent

Quelle: Dataforce

Kosten senken mit Strategie



Foto: Riskguard

Steigende Prämien belasten Fuhrparks. Unternehmen, die auf optimiertes **Risk- und Schadenmanagement** setzen, können ihre Kfz-Versicherungskosten senken. Experte Ralph Feldbauer erklärt, worauf es ankommt.

Die Beiträge für Flottenversicherungen steigen, selbst bei schadensfreien Fuhrparks über Prämienangleichungen der Versicherer. Grund: Reparaturen werden massiv teurer, Versicherer reagieren empfindlicher auf schlechte Schadenquoten und hohe Schadenhäufigkeiten. Gleichzeitig müssen Flottenmanager entscheiden, ob sie ihr Schadenmanagement intern steuern oder an Dienstleister auslagern. Doch es gibt klare Stellschrauben, um Kosten zu senken. Der Riskmanager Ralph Feldbauer erklärt, welche Faktoren Prämien beeinflussen, wie Risk- und Schadenmanagement zusammenhängen und welche Maßnahmen wirklich helfen.

Die Kosten für Flottenversicherungen steigen, auch für schadensfreie Fuhrparks. Welche Faktoren treiben die Entwicklung?

Die Prämien für Flottenversicherungen steigen, weil die schadensbedingten Kosten insgesamt massiv zunehmen. Ein zentraler Treiber ist darüber hinaus der technische Fortschritt in modernen Fahrzeugen. Komplexe Fahrerassistenzsysteme oder Sensoren machen Reparaturen nach Unfällen deutlich teurer. Dazu kommt der generelle massive Anstieg von Ersatzteilpreisen sowie höhere Arbeitskosten in Werkstätten, der auch über die inflationsbedingten Kostensteigerungen begründet wird. So aber in der Form und Höhe noch nicht gesehen wurde.

Ein weiterer Faktor ist die wieder steigende Schadenfrequenz. Neben dem tatsächlich erhöhten Fahrereinsatz melden viele Fuhrparks gedankenlos auch kleine Schäden direkt an die Versicherung, anstatt sie selbst zu tragen. Diese sogenannten Frequenzschäden belasten das Schadenskonto der Versicherer, erhöhen den Verwaltungsaufwand und treiben die Versicherungsprämien nach oben. Zudem reagieren Versicherer sensibler auf Flotten mit hohem Unfallaufkommen, wodurch individuelle Risikobewertungen an Bedeutung gewinnen.

Flottenmanager sollten daher Schadenkosten aktiv steuern, statt nur auf günstige Konditionen zu setzen. Wichtig ist: Erst die Reduzierung von Schadensfällen durch präventive Maßnahmen, dann ein optimiertes Schadenmanagement – so lassen sich Kosten nachhaltig und messbar senken.

Wie funktioniert Flottenversicherung? Was sollte man über Risikotransfer, Verträge und Schadenkosten wissen?

Der Versicherungsgedanke basiert auf dem Solidaritätsprinzip: Viele zahlen ein, wenige erhalten im Schadensfall Unterstützung. In der Flottenversicherung ist dieses Prinzip jedoch abgeschwächt. Hier besteht eine direkte Korrelation zwischen eingereichten Schäden

und Versicherungsbeiträgen. Je größer der Fuhrpark, desto stärker beeinflusst die eigene Schadenshistorie die Prämienhöhe. Experten sprechen daher langläufig von einem »Geldwechselgeschäft«. Flottenmanager sollten sich mit den Vertragsbedingungen und deren Beitragsentwicklung befassen. Häufig zeigt die Schadenquotenregelung früh, dass bei bestimmten Grenzen eine Beitragserhöhung oder Neuverhandlung droht. Transparenz ermöglicht es, strategisch zu reagieren.

Wichtig ist es, die Vertragsstruktur zu kennen und zu verstehen, wie Schadensentwicklungen die Versicherungskosten beeinflussen. Wer dem Versicherer nachweist, dass er Schadensrisiken professionell reduziert, kann mit Konzeptionsnachweis oftmals weit bessere Konditionen erzielen. Mein Credo: Schäden entstehen nicht zufällig – sie haben Ursachen. Ein gezieltes Risikomanagement minimiert Schadensfälle. Zudem sinkt die nicht verrechenbare Versicherungssteuer von 19 Prozent bei geringeren Prämien. Die Frage ist nicht, ob ein Risikomanagementsystem eingeführt wird, sondern wann.

Wer nur auf Schadenmanagement setzt, kann Kosten begrenzen, aber nicht verhindern.

Sollten Firmen ihr Schadenmanagement selbst übernehmen oder auslagern? Welche Vor- und Nachteile hat das?

Das hängt von der Fuhrparkgröße und den internen Ressourcen ab. Große Unternehmen mit eigener Schadenabteilung steuern Prozesse effizient selbst, behalten Transparenz und optimieren Kosten durch Riskmanagement und individuelle Vereinbarungen. Ein spezialisierter externer Dienstleister kann zusätzliche Einsparpotenziale heben.

Kleinere und mittlere Flotten profitieren oft von externen Schadenmanagement-Dienstleistern, diese können Prozesse standardisieren, digitalisieren und den Verwaltungsaufwand deutlich reduzieren. Sie bieten Transparenz über alle schadensbedingten Ereignisse, einschließlich teilverschuldeter oder fremdverursachter Schäden. Durch den Zugriff auf die Reparaturnetzwerke sind günstigere Konditionen möglich. Klare Prozesse senken die Kosten, die Fuhrparkmanager allein selten in dieser Tiefe erreichen. Wichtig ist, dass geprüft wird, ob die Dienstleister tatsächlich messbare Kostensenkungen bewirken. Besonders bei wiederkehrenden Kleinschäden oder Glasschäden kann es unter Umständen wirtschaftlicher sein, diese selbst zu zahlen.

Wie wichtig ist die Fahrer-Einweisung und wie senkt Prävention die Kosten?

Es gibt keine pauschalen Schadensschwerpunkte in Firmenflotten. Fuhrparks unterscheiden sich je nach Branche und Fahrzeugeinsatz. Motivations-, Service- und Lieferflotten haben unterschiedliche Risiken. Wer Schäden reduzieren will, muss gezielt vorgehen. Pauschale Maßnahmen bringen keine nachhaltige Verbesserung. Viele Schäden entstehen durch mangelnde Awareness der Fahrer, oft als »Firmenwagenfahrer-Mentalität« bekannt. Häufige Ursachen sind Ablenkung, fehlende Fahrzeugkenntnisse und falsche Fahrzeugwahl. Typische Schäden sind Parkrempler, Rangierfehler und Unfälle durch ungenutzte Assistenzsysteme. Besonders gefährdet sind neue Fahrer oder jene, die ein neues Fahrzeug nutzen, ohne sich mit der Technik vertraut zu machen.

Ein wirksames Schadenspräventionskonzept basiert auf einer ganzheitlichen Riskmanagement-Strategie. Entscheidend ist eine gezielte Schadenanalyse, um Risiken in der Flotte zu erkennen. Awareness ist essenziell – von der Geschäftsführung bis zum Fahrer muss klar sein, dass Schäden Ursachen haben und nicht einfach akzeptiert werden sollten. Präventionsmaßnahmen wie Assistenzsystem-Schulungen, Telematik oder Fahrtrainings sollten gezielt eingesetzt werden.

Wo liegt der Unterschied zwischen Risk- und Schadenmanagement? Wie steuert man beides?

Viele setzen Risk- und Schadenmanagement gleich, doch es gibt einen wesentlichen Unterschied. Schadenmanagement befasst sich mit bereits eingetretenen Schäden, Riskmanagement zielt darauf ab, diese im Vorfeld zu verhindern. Wer nur auf Schadenmanagement setzt, kann die negativen Folgen lediglich begrenzen, aber nicht vermeiden.

Riskmanagement ist die effektivere Strategie, um Schäden erheblich zu reduzieren und Kosten zu senken. Dazu gehören in erster Linie eine sehr gute Datentransparenz über alle Schäden, eine optimierte Fahrzeugwahl und moderne Fahrverhaltensanalysen sowie Fahrertrainings. Neben wirtschaftlichen Vorteilen hat Riskmanagement auch eine rechtliche Dimension. Geschäftsführung und Fuhrparkverantwortliche unterliegen der Halterverantwortung. Wer Unfälle nicht analysiert und Fahrer nicht ausreichend unterweist, riskiert neben höheren Kosten auch rechtliche Konsequenzen. Eine präventive Strategie für Unternehmen ist daher unerlässlich, um Versicherungskosten zu senken und Risiken zu minimieren. ■

Text: Nicole Holzer



Neue Technologien erobern Branche

Moderne **Diagnosetools**, thermisch aushärtende Flüssigkeiten und Nachhaltigkeit prägen den Werkstatt-Alltag. So reagieren Betriebe auf den rasanten Wandel in der Kfz-Branche.

Technologische Innovationen kommen in vielen Bereichen der Industrie zunehmend zum Einsatz. Dieser Wandel macht auch vor den Werkstätten nicht Halt. Generell war das auch in den vergangenen Jahren so, allerdings beschleunigte sich der Wandel noch einmal deutlich. »Werkstatt-Trends gehen dabei weit über das viel besprochene Vorpreschen der E-Mobilität hinaus«, erklärt Oliver Taskin, Geschäftsführer der Steel Seal Germany und Kfz-Experte. So befinde sich auch der Verbrenner-Markt in stetigem Wandel, was nicht außer Acht gelassen werden darf.

Neue Flüssigkeiten revolutionieren Reparaturen

Beim Motor sind es vor allem viele kleine Dinge, die ineinandergreifen müssen. Und dort gibt es viel Raum für Veränderungen. So lässt sich ein Trend in der Nutzung von thermisch aushärtenden Flüssigkeiten erkennen. Diese können Einsatz in der Abdichtung von technischen Fahrzeugkomponenten wie Motorblöcken, Ölwannen oder Bauteilen im Kühlsystem finden. Damit ersparen diese Flüssigkeiten den herkömmlichen Austausch von mechanischen Dichtungen. Taskin erklärt: »Die thermisch aushärtenden Flüssigkeiten zeichnen sich durch ihre extreme Belastbarkeit und Langlebigkeit aus. Werkstattbesitzer profitieren von

Fotos: Kzenon/viaCanva, Steel Seal Germany

„ Nur wer mit der technologischen Entwicklung Schritt hält, bleibt langfristig erfolgreich.

Oliver Taskin,
Geschäftsführer Steel Seal Germany



geringeren Reparaturzeiten und erhöhter Kundenzufriedenheit.« Gerade bei schwer zugänglichen Fahrzeugteilen erweist sich das als Gewinn. Statt dem Austausch der Zylinderkopfdichtung spart man so Zeit und auch Kosten.

Digitalisierung erleichtert den Werkstattalltag

Und auch der digitale Raum macht vor den Werkstätten keinen Halt. Viele Besitzer müssen daher im Thema Digitalisierung nachziehen oder haben sich diesem Thema bereits in den letzten Jahren gewidmet. Vor allem das Schlagwort KI (Künstliche Intelligenz) fällt dabei oft. Innovative Systeme könnten beispielsweise Fahrzeugdaten in Echtzeit analysieren und so eine präzisere Fehlererkennung ermöglichen. Bei neueren Pkw kann das ein Segen sein, da dort viel Elektronik verbaut ist.

Die Software dieser digitalen Werkzeuge erhält zudem regelmäßig Updates, um mit den neusten Fahrzeugmodellen kompatibel zu bleiben. »Werkstattbesitzer sollten darauf achten, dass ihre Diagnosetools stets auf dem aktuellen Stand sind. Dadurch lassen sich Ausfallzeiten und kostspielige Fehler vermeiden«, betont der Geschäftsführer von Steel Seal Germany.

Umweltfreundliche Materialien im Fokus

Neben dem Thema Effizienz und innovative Lösungen, bleibt das Thema Nachhaltigkeit auch weiterhin im Fokus. So spielen etwa umweltfreundliche Materialien eine immer

wichtigere Rolle. Reparaturen mit recycelbaren oder biologisch abbaubaren Werkstoffen gehört mittlerweile fast zum Standardrepertoire, da dies häufig die Kaufentscheidung der Kunden beeinflusst. Darüber hinaus ist auch die energetische Optimierung von Werkstattgebäuden entscheidend. Taskin empfiehlt beispielsweise im Jahr 2025 in LED-Beleuchtung und energieeffiziente Maschinen zu investieren.

Weiterbildung zahlt sich aus

Feststeht, dass Neuerungen und Trends in einem immer höheren Tempo auf die Automobil- und Werkstattbranche zukommen. Daher gilt es in erster Linie weiterhin auf gut geschultes Personal zu bauen. Taskin empfiehlt, darüber hinaus auf Schulungen, Fachmes- sen und Netzwerke zu setzen.

»Nur wer mit der technologischen Entwicklung Schritt hält, kann langfristig erfolgreich bleiben«, stellt der Geschäftsführer fest. Dabei sei es auch entscheidend, die Angebotspalette immer im Blick zu behalten und die neuesten Entwicklungen zu erkennen. Wer es schafft, technologische Trends frühzeitig zu entdecken, wird damit einerseits den Anforderungen moderner Fahrzeuge gerecht und sichert sich so andererseits seine Position in einem hart umkämpften Markt. ■

Text: Alexander Roller

KI-basiertes System warnt vor Gefahren

Das neue **KI-basierte System** »Driver-i« warnt Fahrer vor akuten Gefahren und analysiert, was in einem künftigen Fahrertraining verbessert werden kann – und das ohne Repression.



Sicherheit in der Flotte ist das Kernthema des US-Unternehmens Netradyne – in zwei Schritten. Das System Driver-i warnt Fahrer vor akuten Gefahren und analysiert, was in einem künftigen Fahrertraining verbessert werden kann. Und das ohne Repression.

Technik im Detail: Wie funktioniert Driver-i?

Dafür wird das Gerät an der Windschutzscheibe oben angebracht. Es verfügt über je einen optischen Sensor nach vorne zur Straße sowie nach innen zur Kabine und kann durch maximal vier weitere Sensoren außerhalb beziehungsweise an den Seiten des Fahrerhauses ergänzt werden.

Erkennung von Risiken

Über eine objektbasierte Erkennung registriert das System, was sich außerhalb des Fahrzeugs befindet – es nimmt Bewegungen von Fußgängern und Radfahrern wahr, kann aber auch Straßenmarkierungen und -schilder erkennen, berichtet Roland Kremer, Director Business Development Europe: »Das System registriert darüber hinaus Straßenvorgänge wie eine Spurverengung oder den Sicherheitsabstand des Fahrzeugs vor dem eigenen Fahrzeug und passt gegebenenfalls die Fahrweise an.«

Fotos: Netradyne, Ilona Jüngst

Konzentration und Aufmerksamkeit im Fokus

Ein Sensor ist in die Kabine gerichtet und registriert, ob der Fahrer angegurtet ist, ob er konzentriert fährt oder abgelenkt ist: »Vielleicht hantiert er mit dem Handy oder er gähnt sehr häufig. Die Kamera sieht auch, ob er die Augen öfters kurz schließt oder auffallend oft blinzelt – für die KI ein Zeichen, dass er vielleicht kurz vor dem Einschlafen ist«, sagt Kremer.

So warnt Driver-i vor Gefahren

Egal, ob riskantes oder sicheres Fahrverhalten – alle Daten werden in Echtzeit vom System Driver-i verarbeitet und mittels KI-Technologie analysiert. Stellt das System in dem Kontext eine Gefahrensituation fest, erhält der Fahrer eine unmissverständliche Audiomeldung und anlassbezogene Anweisungen, um sein Fahrverhalten zu korrigieren.

Datenschutz und Datenverwertung

Was passiert mit dem aufgenommenen Datenmaterial, das entsprechende Gefahrensituationen aufzeigt? Die Videos werden anonymisiert und verschlüsselt an ein Auditing-Center von Netradyne übertragen, welches die digitale Aufarbeitung übernimmt. Bei einem Unfall oder sonstigem Zwischenfall wegen externer Einflüsse kann das aufgezeichnete Material dann als Beweismittel genutzt werden. Vorher werden aus Datenschutzgründen aber alle Gesichter und Kennzeichen unkenntlich gemacht.

Vorteile für Flottenmanager

Über die Schnittstelle zu einer Flottenmanagement-App oder einem -Portal kann der Flottenmanager die Daten sichern und speichern, auch für das weitere Fahrertraining. Alle ungenutzten Daten der Außenaufnahmen werden laut Maximilian Lorbach nach der geltenden EU-Gesetzeslage vernichtet. Er ist Geschäftsführer von Roos Fleetservice aus Ingolstadt und Reseller für Netradyne in der DACH-Region.

Fahrerbelohnung: Motivation durch Punkte

Gleichzeitig bekommt der Fahrer sein Fahrverhalten insgesamt – positive und negative Events – wöchent-

lich abgebildet. »So kann der Fahrer sein wöchentliches Scoring für ein virtuelles Selbstcoaching nutzen und gezielt an seinem Fahrstil arbeiten, um langfristig sicherer und effizienter zu fahren«, sagt Roland Kremer. Gamification ist laut Maximilian Lorbach das Stichwort, mit dem Anbieter Netradyne das Thema Fahrverhalten und Fahrerschulung attraktiver machen will: Weil Driver-i auch sicheres Fahren dokumentiert, können gute Fahrer zusätzliche Punkte sammeln.

Der Fahrer kann sich per Fahrer-App jederzeit über seinen Punktestand informieren und wird so motiviert, riskante Situationen zu vermeiden, um mehr Punkte einzusammeln. Am Ende kann dann ein Fahrerbelohnungsprogramm mit entsprechenden Prämien für den sichersten Fahrer stehen, was zusätzlich Anreize schafft, das Sicherheitsbewusstsein stärkt und eine bessere Fahrkultur fördert. ■

Text: Ilona Jüngst

Roos Fleetservice

Roos Fleetservice übernimmt das komplette Flottenmanagement und bietet Lösungen für Effizienz und Sicherheit. Als Reseller von Technologien wie Telematik- und Kamerasystemen vertreibt Roos Fleetservice die Produkte nicht nur, sondern integriert diese auch bei den Kunden in deren Flotte.



Maximilian Lorbacher (l.) und Roland Kremer sind für das Roll-out von Driver-i in Europa beziehungsweise in der DACH-Region zuständig.

Mobilität braucht klare Konzepte

Vom Dienstwagen zur Strategie: Unternehmen stehen vor komplexen Mobilitätsfragen. **Externe Beratung** wird zum Schlüssel, um Nachhaltigkeit, Rechtssicherheit und Effizienz zu vereinen.

Die betriebliche Mobilität steht unter Druck. Unternehmen müssen heute deutlich mehr leisten als das reine Verwalten von Fahrzeugen und die Organisation von Dienstreisen. Sie sollen wirtschaftlich und nachhaltig mobil sein, regulatorische Vorgaben erfüllen, Digitalisierung umsetzen und gleichzeitig die Mobilitätsbedürfnisse ihrer Mitarbeitenden berücksichtigen.

Das verlangt nach strukturierten Entscheidungen und belastbaren Konzepten. Doch viele Unternehmen stehen hier vor grundlegenden Fragen: »Wie gelingt der Einstieg in Elektromobilität?«, »Ist unser Versicherungskonzept effizient?«, »Wie kann die Halterhaftung rechtssicher organisiert werden?« oder »Welche Mobilitätsangebote motivieren Mitarbeitende wirklich – und wie werden sie fair finanziert?«. In diesen komplexer werdenden Entscheidungssituationen wird externe Beratung zunehmend zum strategischen Faktor.

Vom Dienstwagen zur Mobilitätsstrategie

Lange Zeit war die Fuhrparkverwaltung in vielen Unternehmen rein operativ geprägt: Fahrzeugbeschaffung, Leasing, Wartung, Schadenmanagement – Aufgaben, die routiniert abgewickelt wurden. Mit der zunehmenden Bedeutung von Nachhaltigkeit, Digitalisierung und neuen Mobilitätsformen hat sich das Anforderungsprofil jedoch grundlegend verändert.

Mobilität wird heute als wichtiger Baustein der Unternehmensstrategie verstanden – mit direkter Wirkung auf Nachhaltigkeitsberichte, Arbeitgeberattraktivität, Ressourceneffizienz und nicht zuletzt auf rechtliche Haftungsfragen. Die Praxis zeigt: Wer die betrieblichen Mobilitätsstrukturen systematisch analysiert, kann nicht nur Kosten senken, sondern auch Risiken minimieren und Innovationspotenziale heben.

Steigender Beratungsbedarf

Der Beratungsbedarf ist gestiegen – nicht nur bei großen Konzernen, sondern vor allem im Mittelstand. Viele Unternehmen verfü-

gen über engagierte Mobilitätsverantwortliche, denen jedoch Zeit, personelle Ressourcen oder spezielles Fachwissen fehlen, um komplexe Fragestellungen fundiert zu bearbeiten. Typische Herausforderungen sind:

- Fehlende Vergleichswerte oder Benchmarks bei der Bewertung von Dienstleistungsangeboten
- Unsicherheiten in der Bewertung von Nachhaltigkeitszielen, etwa bei CSRD-relevanten Mobilitätsdaten
- Hoher interner Abstimmungsaufwand etwa bei der Einführung von Mobilitätsbudgets
- Technologische Fragen, wie die Auswahl geeigneter Softwarelösungen zur Fuhrparksteuerung
- Regulatorischer Druck, etwa bei Halterpflichten oder Steuerrecht

Hier kann eine externe, unabhängige Beratung mit Fachfokus auf Mobilitäts- und Fuhrparkmanagement fundierte Orientierung geben – und konkrete Lösungen entwickeln, die auch praktisch umsetzbar sind.

Mehrwert durch externe Perspektive

Ein besonderer Wert muss dabei auf der Umsetzbarkeit liegen: Konzepte und Handlungsempfehlungen sollen nicht in der Schublade verschwinden, sondern als Leitfaden für konkrete Veränderungen dienen. Der Mobilitätsverband bietet inzwischen ein gebündeltes Angebot, auf Wunsch auch Projektbegleitung, Schulungen und Umsetzungsworkshops an.

Viele Unternehmen berichten nach Beratungsprojekten von gestiegenem Problembewusstsein, klareren Entscheidungsgrundlagen und effizienteren internen Prozessen. Zuletzt profitieren auch andere Fachbereiche – etwa HR, Compliance oder Nachhaltigkeitsbeauftragte.

Fazit

Der Wandel in der betrieblichen Mobilität ist kein kurzfristiger Trend, sondern ein tiefgreifender Transformationsprozess. Unternehmen, die ihn aktiv gestalten wollen, benötigen dafür fundierte Analysen, klare Prioritäten und realistische Umsetzungsschritte. Beratung kann hier eine Schlüsselrolle spielen – nicht als externe Kontrolle, sondern als qualifizierte Unterstützung. Das Kompetenzzentrum Fuhrpark- und Mobilitätsmanagement des BMM schafft dafür die passende Struktur und den Zugang zu Fachwissen.

Wer klug und zukunftsorientiert entscheidet, kann daraus einen echten Mehrwert schaffen – ökonomisch, ökologisch und organisatorisch. ■

Text: Marc-Oliver Prinzing



Mehr Infos

Das Beratungsangebot des Mobilitätsverbandes umfasst unter anderem folgende Themenbereiche:

- Green-Fleet-Konzepte & Ladeinfrastruktur
- Car-Policy & Nutzungsüberlassungsverträge
- Make-or-Buy-Analysen & Outsourcing-Strategien
- Digitalisierung & Softwareauswahl
- Versicherungs- und Schadenmanagement
- Mobilitätskonzepte, Budgetmodelle & Pendlerlösungen
- Rechtssicherheit (z. B. Halterhaftung)
- CSRD-Pflichten & Mobilitätsdatenanalysen

Alle Projekte werden zentral gesteuert, regelmäßig evaluiert und auf Praxistauglichkeit hin überprüft. Beratungsleistungen erfolgen durch ausgewiesene Fachleute mit nachgewiesener Expertise in ihren jeweiligen Bereichen.

Weitere Informationen: www.mobilitaetsverband.de

Zum Autor

Marc-Oliver Prinzing ist seit 2010 Vorstandsvorsitzender des von ihm mitinitiierten und mitgegründeten Bundesverbandes Betriebliche Mobilität. Der Verband ist mit rund 650 Mitgliedsunternehmen das größte Netzwerk der Branche.



Fotos: MianhuXiaoPexels@viaCanva, mixmagic/GettyImagesPro@viaCanva

Revolution oder Bürokratiemonster?

Der EU Data Act soll den Zugang zu Hersteller-Fahrzeugdaten erleichtern. Für Flottenbetreiber bringt er vor allem **rechtliche Unsicherheiten und steigende Compliance-Kosten**. Die Folgen.

Mit dem EU Data Act will die EU den Zugang zu Daten erleichtern und so Wettbewerb und Innovation fördern. Was auf den ersten Blick sinnvoll klingt, wirft für Flottenbetreiber zahlreiche Fragen auf. Der Zugriff auf Fahrzeugdaten könnte durch die Verordnung zwar transparenter werden, doch gleichzeitig entstehen neue rechtliche Unsicherheiten und steigende Compliance-Kosten.

Für Flottenverantwortliche könnte der Data Act theoretisch neue Möglichkeiten eröffnen – von prädiktiver Wartung bis zur Optimierung des Fahrzeugpools. Doch die Realität sieht anders aus. Daten-

schutzrechtliche Hürden, unklare Regelungen und der Schutz von Betriebsgeheimnissen machen den vermeintlichen Datenzugang oft zu einer Sackgasse. Bringt diese Verordnung tatsächlich einen Mehrwert für die Automobil- und Leasingbranche, oder ist sie nur ein weiteres bürokratisches Monster? Allane Mobility ist dieser Frage in ihrem aktuellen Whitpaper auf den Grund gegangen – mit teilweise ernüchternden Erkenntnissen.

Moderne Fahrzeuge sammeln viele Daten: GPS-Positionen, Fahrverhalten, Infotainment-Nutzung oder sicherheitsrelevante Informationen. Besonders

im Fuhrparkmanagement sind diese Daten wertvoll, um Fahrzeuge effizienter einzusetzen, Wartungszyklen zu optimieren und Betriebskosten zu senken. Allerdings gelten die meisten fahrzeuggenerierten Daten als personenbezogen und fallen unter die Datenschutz-Grundverordnung (DSGVO).

Zustimmung der Arbeitnehmer nötig

Besonders heikel wird es, wenn es um die Nutzung von Dienstwagen geht. Theoretisch könnte der Data Act den Flottenmanagern neue Einblicke in Fahrzeugdaten ermöglichen – beispielsweise für prädiktive Wartung oder Optimierung der Fahrzeugnutzung. Praktisch jedoch sind die Hürden hoch: Da Arbeitnehmer in einem Abhängigkeitsverhältnis zu ihrem Arbeitgeber stehen, kann eine wirksame Einwilligung zur Datenfreigabe rechtlich problematisch sein. Zudem haben Mitarbeiter jederzeit das Recht, ihre Zustimmung zu widerrufen, wodurch eine durchgängige Datenstrategie für Fuhrparks kaum umsetzbar ist.

Gefahr für Geschäftsgeheimnisse?

Ein weiteres kritisches Thema ist der Schutz von Unternehmensgeheimnissen. Der EU Data Act sieht vor, dass Unternehmen ihre Daten freigeben müssen, wenn dies wirtschaftlich notwendig ist. Diese unklare Formulierung sorgt für Unsicherheit.

Große Unternehmen wie SAP und Siemens sowie der Bundesverband der Deutschen Industrie (BDI) warnen davor, dass dies sensible Betriebsgeheimnisse gefährden könnte. Besonders für Leasinganbieter oder größere Fuhrparks, die auf datenbasierte Dienstleistungen setzen, könnte diese Regelung problematisch werden.



Ein Hindernis für Flottenbetreiber ist die Einwilligung der Dienstwagen-Fahrer. Ohne deren Zustimmung dürfen Fahrzeugdaten nicht verarbeitet oder weitergegeben werden.

Wenig Mehrwert für Fuhrparks

Die Umsetzung des EU Data Acts bedeutet für Fuhrparks vor allem zusätzliche Kosten. Unternehmen müssen in Datenschutzmaßnahmen, IT-Sicherheit und rechtliche Beratung investieren, um die neuen Anforderungen zu erfüllen. Große Konzerne können diese Kosten abfedern, doch für kleinere Fuhrparks und Leasinganbieter wird das eine Herausforderung.

Fraglich ist zudem, ob Flottenbetreiber überhaupt von der neuen Verordnung profitieren. Theoretisch könnte der EU Data Act den Zugang zu wichtigen technischen Daten erleichtern, die für Wartung oder Schadenmanagement nützlich wären. Doch in der Praxis wird der Datenschutz weiterhin ein großes Hindernis bleiben.

» Der Data Act bringt mehr Bürokratie als echten Nutzen.

Niels Beisinghoff, Legal Counsel, Allane Mobility

Fazit: Auf dem Papier sinnvoll, aber ...

Die Idee hinter dem EU Data Act ist gut, doch für das Flottenmanagement bleibt sein Nutzen begrenzt. Die DSGVO regelt bereits den Umgang mit personenbezogenen Fahrzeugdaten, und der EU Data Act ändert daran nichts. Gleichzeitig entstehen neue Hürden, wenn Unternehmen verpflichtet werden, Daten freizugeben, ohne dass klar ist, welche Informationen darunterfallen.

Auch wenn das Ziel des EU Data Acts – ein fairer und transparenter Datenzugang – auf dem Papier sinnvoll erscheint, droht die Realität an rechtlichen und technischen Hürden zu scheitern. Flottenmanager müssen sich darauf einstellen, dass sie in den kommenden Jahren mit neuen Compliance-Anforderungen konfrontiert werden, ohne dass sich unmittelbar erkennbare Vorteile für sie ergeben. Für die Praxis heißt das: Unternehmen sollten sich zeitig mit den Auswirkungen des Data Acts auseinandersetzen, um mögliche Stolpersteine zu identifizieren und Strategien zu entwickeln, wie sie mit den Anforderungen umgehen. Nur so kann verhindert werden, dass aus einer gut gemeinten Verordnung ein bürokratischer Albtraum wird, der mehr Probleme schafft, als er löst. ■

Text: Nicole Holzer

Einfach zurückgeben

Zeitersparnis für den Endkunden, geringerer Aufwand für den Leasinggeber. **Allane Mobility Group und Dekra** rollen an 164 Standorten einen deutlich verschlankten Rückgabeprozess für Leasingfahrzeuge aus.

Wir machen Mobilität auf allen Wegen einfach«. So lautet ein Slogan der Allane Mobility Group, früher Sixt Leasing. »Ihn umzusetzen, ist jedoch gar nicht so einfach«, sagt Steffen Hohn, bei der Allane Mobility Group als Abteilungsleiter Lease End zuständig für die Leasingrückgabe. Zwischen 15.000 und 20.000 Rückgabeprozesse verantwortet Hohns Abteilung pro Jahr. Die Leasingnehmer sind übers gesamte Bundesgebiet verteilt. »Unsere große Herausforderung: Die zurückgegebenen Fahrzeuge – vom Kleinwagen bis zum Transporter – zügig

bewerten und dann rasch in einen neuen Einsatz oder in den Verkauf bringen.« »Mit einem Fahrzeug, das auf dem Hof steht, verliert ein Leasinggeber Geld. Wird es hingegen schnell vermarktet, verdient er welches.

Ein einziger, durchgängiger Prozess

Zu welchem Termin bringt der Kunde das Fahrzeug zum Gutachter? Wann ist die Dienstleistung über Schäden oder Abnutzungen fertig? Welche zusätzlichen Kosten sind womöglich zu berechnen? Wie geht es mit



den nötigen Unterschriften für die offizielle Abnahme weiter? Wohin ist das Fahrzeug im Anschluss zu transportieren? »Bislang handelte es sich um einzelne Prozessschritte, die meist nacheinander angestoßen wurden – und an ihren Schnittstellen regelmäßig unterbrochen waren«, sagt Hohn.

Genau diesen setzen die Allane Mobility Group und Dekra aktuell gemeinsam auf, und zwar in Zusammenarbeit mit deren beiden Gesellschaften Dekra Automobil sowie Dekra Event & Logistic Services. »Dekra ist als verlässlicher Gutachter und innovativer Logistiker bekannt«, erklärt Rainer Schwer, Dekra Key Account Manager fürs Leasing- und Autovermietergeschäft in Deutschland, Österreich und der Schweiz. »Mit dem Projekt verschränken wir nun diese beiden Kompetenzen.«

Im Vergleich zum bisherigen Prozess profitieren Kunden von einer vereinfachten Terminbuchung, weniger Wegen und einer erheblichen Zeitersparnis. Durch die Integration aller Schritte in einen einzigen, durchgängigen Ablauf wird die Rückgabe für Leasingnehmer deutlich komfortabler und effizienter: »Der neue Prozess spart unseren Kunden Zeit und Wege, macht die Rückgabe transparenter – und sorgt dafür, dass Fahrzeuge schneller weitervermarktet werden können«, bringt es Allane-Mobility-Group-Manager Hohn auf den Punkt. »Das bedeutet Vorteile für Kunden, Leasinggeber und Dienstleister gleichermaßen.«

Von Anfang bis Ende automatisiert

Den physischen Dreh- und Angelpunkt markieren die über ganz Deutschland verteilten 164 Dekra-Rücknahmestandorte. Sie übernehmen in der neuen Leasingrückgabe die Funktion von Rückgabestationen. »Mit ihnen kann die Allane Mobility Group einen flächendeckenden Service anbieten, zu dem kein Kunde bei der Rückgabe seines Leasingfahrzeugs weit fahren muss«, stellt Schwer heraus. Dies zudem nur noch einmal – und nicht zuerst zur Begutachtung zum Sachverständigen und anschließend für die Rückgabe zum Leasinggeber.

Angestoßen wird der rundum automatisierte Prozess einige Wochen vor der vertraglich vereinbarten



Ein Dekra-Mitarbeiter begutachtet ein Fahrzeug im Rahmen des neuen, automatisierten Rückgabeprozesses der Allane Mobility Group.

Rückgabe. »Der Leasingnehmer erhält von uns eine E-Mail mit einem Link zu einem Terminbuchungstool«, erläutert Hohn. »Der Link führt zu einer Benutzeroberfläche, wo er sich mit wenigen Mausklicks einen beliebigen Dekra-Standort und ein Zeitfenster aussuchen kann.« Klar, dass in der E-Mail auch nochmal alle Informationen angehängt sind, wie das Fahrzeug für die Rückgabe vorzubereiten ist: Von vollständigen Unterlagen über komplettes Originalzubehör bis hin zur Reinigung.

Alles aus einer Hand

Ist das Fahrzeug zum Wunschstandort gebracht, begutachtet es der Dekra-Sachverständige. Im Beisein des Leasingnehmers stellt er das Rücknahmeprotokoll aus. Darin wird der Zustand des Fahrzeugs zum Zeitpunkt der Rücknahme dokumentiert. »Der Leasingnehmer ist immer dabei«, sagt Dekra-Manager Schwer. »Sollte es offene Fragen, zum Beispiel zum Zustand des Fahrzeugs, geben, wird sie ihm der Gutachter ganz transparent direkt am Fahrzeug erläutern.« Im Nachgang wird ein ausführlicher Zustandsbericht erstellt und der Allane Mobility Group für die Abrechnung des Vertrags übermittelt.

Im nächsten und entscheidenden Schritt kommt Dekra Event & Logistic Services ins Spiel. »Die Informationen, welches Fahrzeug zu welcher Zeit an welchem Standort >



„Der neue Prozess spart unseren Kunden Zeit und Wege und macht die Rückgabe transparenter

Steffen Hohn,
Abteilungsleiter Lease End
der Allane Mobility Group

zurückgegeben werden soll, ist uns nun bereits aus dem Terminbuchungstool bekannt«, erklärt Schwer. Die Allane Mobility Group ordnet dem Auftrag nunmehr ein Depot zu, zu dem das Fahrzeug nach Abschluss der Rückgabeformalitäten transportiert werden soll. »Aus beiden Informationen erstellen wir nun intern einen Auftrag an die Event & Logistic-Kollegen, die den Transport disponieren und innerhalb von 48 Stunden durchführen.«

Die ersten »Piloten« fliegen schon

Im vergangenen Dezember hoben die ersten »Piloten« ab. »In der Pilotphase erproben wir die neuen Prozesse an zunächst zehn Standorten. Das große Ganze laufe schon sehr zufriedenstellend. »Hier und

da justieren wir noch etwas nach, zum Beispiel beim digitalen Rückgabeprotokoll. Ganz normal bei einem Projekt dieser Größenordnung.« Ab Mai wird der neue Prozess dann auf alle 164 Dekra-Standorte ausgerollt.

Wichtig fürs Gesamtverständnis: Leasingnehmer können sich für den neuen Prozess entscheiden – sie müssen aber nicht. Hohn: »Nach wie vor besteht die Möglichkeit, das Fahrzeug auch an einem Autohaus24-Standort zurückzugeben oder sich für unsere Haustür-Abholung zu entscheiden.«

Der neue Rückgabeprozess wird aktuell den Privatkunden von Allane sowie allen Hyundai- und Kia-Leasing-Kunden angeboten. Künftig soll dies auch Großkunden angeboten werden. Derzeit läuft das Onboarding. Im Laufe des Jahres folgt schrittweise der Rollout. ■

Text: Thorsten Rienth

Batterie-Check von Dekra

Der Zustand der Antriebsbatterie ist für den Restwert eines gebrauchten Elektroautos entscheidend. Denn die Batterie kann bis zu einem Drittel der Fahrzeugkosten ausmachen. Mit dem Batterie-Schnelltest von Dekra lässt sich innerhalb von 15 Minuten der sogenannte State of Health (SoH), also die Restkapazität der Batterie, zuverlässig bestimmen. Im Unterschied zu anderen Methoden genügt beim Dekra-Test eine kurze Beschleunigungsfahrt über rund 100 Meter. Dabei werden über die OBD-Schnittstelle Daten wie Zellspannung und Strom ausgelesen. Ein Algorithmus vergleicht diese Werte mit einer umfangreichen Referenzdatenbank für jeden Fahrzeugtyp. So lassen sich nicht nur Rückschlüsse auf den Akku-Zustand ziehen, sondern auch auf das Fahr- und Ladeverhalten. Im Anschluss gibt es einen detaillierten Bericht mit SoH-Wert, Fahrzeugdaten und OEM-Informationen – ein praktisches Tool zur Restwertabsicherung und zur Analyse von Fahrzeugnutzung in der Flotte.



SUV für alle Fälle

Selbstbewusst, dynamisch und solide. So präsentiert sich der Honda CR-V. In seiner sechsten Auflage zeigt sich der SUV optisch geschärft.

Das ansprechende Äußere mit der markant gezeichneten Frontpartie verdankt die aktuelle Generation aber nicht nur dem Design. Mit 4,71 Metern ist der CR-V gegenüber dem Vorgänger um zehn Zentimeter länger, der Radstand wuchs um vier Zentimeter auf 2,70 Meter.

Üppiges Platzangebot, umfangreiche Ausstattung

Im Innenraum herrscht ein großzügiges Platzangebot. Sogar im Fond, der eine üppige Beinfreiheit bietet. Zudem lässt sich die Rückbank um rund 23 Zentimeter längs verschieben und die Lehnen in mehreren Stufen neigen. Das erhöht den Komfort, gerade auf langen Reisen. Mit der größeren Karosserie wuchs auch das Kofferraumvolumen des Hybriden von 497 auf 587 Liter, nach dem Umlegen der Rücksitzlehnen erhöht sich das Fassungsvermögen auf 1.642 Liter.

Die Preise für den Honda CR-V starten bei 49.600 Euro

Energieverbrauch CR-V e:PHEV: Kraftstoffverbrauch gewichtet, kombiniert: 0,9 l/100 km. Stromverbrauch gewichtet, kombiniert: 17,2 kWh/100 km. CO₂-Emissionen in g/km gewichtet, kombiniert: 19. CO₂-Klasse gewichtet, kombiniert: B. Kraftstoffverbrauch bei entladener Batterie kombiniert: 6,2 l/100 km. CO₂-Klasse bei entladener Batterie: E. Elektrische Reichweite (EAER): 79 km.

Kraftstoffverbrauch CR-V e:HEV 2WD in l/100 km: kombiniert 6,0. CO₂-Emissionen in g/km: kombiniert 135. CO₂-Klasse: D.

Kraftstoffverbrauch CR-V e:HEV AWD in l/100 km: kombiniert 6,7. CO₂-Emissionen in g/km: kombiniert 151–152. CO₂-Klasse: E.

(Alle Werte nach 1999/94/EG.)



Bereits das Einstiegsmodell bietet unter anderem ein Multimediasystem inklusive WLAN-Hotspot, Ledersitze oder ein Panorama-Glasschiebe- und -hebedach. Darüber hinaus hat das Fahrzeug einen serienmäßigen Stauassistenten an Bord. In höheren Ausstattungsvarianten kommen weitere Annehmlichkeiten wie ein 360-Grad-Kamerasystem, ein Head-up-Display oder ein Bose-Soundsystem hinzu.

Premium-Materialien von hoher Qualität

Auch in Sachen Haptik und Wertigkeit weiß der CR-V zu überzeugen. Es kommen weiche Soft-Touch-Materialien zum Einsatz, die dem Innenraum ein edles Premium-Ambiente verleihen. Im modern gestalteten Innenraum finden sich auch klassische Schalter und Knöpfe. So lassen sich alle Funktionen wie zum Beispiel das Multimediasystem einfach und vor allem ablenkungsfrei bedienen.

Fortschrittliche Hybridtechnologie

Der CR-V ist als Vollhybrid (e:HEV) und als Plug-in-Hybrid (e:PHEV) erhältlich. Beide Antriebsversionen bieten dynamische Fahrleistungen und hohe Effizienz – im Fall des Plug-in-Hybrid verbunden mit einer vollelektrischen Reichweite von 79 Kilometern. Die ausgefeilte Hybridtechnologie von Honda funktioniert in der Praxis völlig unauffällig. Das Wechselspiel der Antriebe erfolgt nahtlos und ist für die Insassen nicht spürbar. Die Preise für den Honda CR-V starten bei 49.600 Euro. ■



Foto: Adobe Stock/Wilhelm Strasser

Wann Gerichte Gnade zeigen

Von Durchfall bis kranker Wellensittich: Welche außergewöhnlichen Gründe von Richtern bei **Tempoüberschreitungen** anerkannt wurden und wann die Notstandsregelung greift.

Krankes Haustier, Schwangerschaft oder Durchfall? Welche außergewöhnlichen Gründe für Geschwindigkeitsüberschreitungen anerkannt werden und wie Gerichte über Notstandsregelungen und mildernde Umstände im Straßenverkehr entscheiden. Hier haben wir ein paar ungewöhnliche Fälle zusammengestellt, in denen deutlich wird, wann Geschwindigkeit gelegentlich erlaubt ist und wann sie knallhart bestraft werden muss.

Durchfall als Entschuldigung?

Nicht jede Gesundheitskrise im Auto rechtfertigt eine erhöhte Geschwindigkeit. Ein Urteil des Amtsgerichts Lüdingshausen (Az.: 19 OWi-89 Js 155/14-21/14) verdeutlichte dies in einem Fall, bei dem der Fahrer seine Geschwindigkeitsüberschreitung mit akutem Durchfall erklärte. Das Gericht lehnte die Entschuldigung ab, da der Fahrer sein Magen-Darm-Leiden schon vor Fahrtbeginn kannte. Das Gericht befand, dass er seine Fahrt hätte verschieben oder Umwege einplanen müssen. Diese Entscheidung macht deutlich: Wer gesundheitliche Beschwerden vor der Fahrt kennt, sollte die Verkehrssicherheit entsprechend berücksichtigen und Alternativen erwägen.

Schwangerschaft: Wann Eile gerechtfertigt ist

Eine hohe Geschwindigkeit im Notfall kann gerechtfertigt sein, besonders bei medizinischen Notlagen

während einer Schwangerschaft. Das Oberlandesgericht Karlsruhe (Az.: 2 Ss 33/01) entschied im Mai 2002 zugunsten eines Vaters, der das Tempolimit überschritt, um zu seiner schwangeren Frau zu gelangen, die bereits eine komplizierte Frühgeburt hinter sich hatte. Das Gericht wertete das Wohl der Mutter und des ungeborenen Kindes höher als die Verkehrsregeln. Anders sah es jedoch das Oberlandesgericht Hamm (Az.: 5 Ss OWi 493/08), das den Notstand verneinte, da die Schwangere bereits im Krankenhaus und medizinisch versorgt war. Das Urteil zeigt: Ohne akute Bedrohung reicht allein die Sorge um eine Schwangere nicht als Entschuldigung für eine Geschwindigkeitsüberschreitung aus.

Tiere in Not: Kein Grund für Raserei

Auch wenn Haustiere oft Familienmitgliedern gleichgesetzt werden, sehen Gerichte das anders, wenn es um die Sicherheit im Straßenverkehr geht. Das Oberlandesgericht Düsseldorf (Az.: 2 Ss OWi 97/90) entschied im Fall eines Fahrers, der wegen eines kranken Wellensittichs die Geschwindigkeit überschritt. Der Fahrer berief sich auf den Notstands-Paragrafen, doch das Gericht lehnte die Argumentation ab und stellte die Sicherheit des Verkehrs vor das Leben des Tieres. Eine Ausnahme machte das Amtsgericht Koblenz (Az.: 2010 Js 43957/12.34 OWi), das die Buße für eine Hundehalterin reduzierte, die mit ihrem lebensbedrohlich erkrankten Rettungshund zu ihrem Tierarzt fuhr und das Tempolimit um 28 km/h überschritt. Hier erkannte das Gericht die besondere Stresssituation an, reduzierte aber lediglich die Strafe.

Wie nass muss die Straße sein?

Manche Tempolimits gelten nur bei Nässe. Doch wie feucht muss die Straße sein? In der Regel gelten Nässe-Tempolimits erst bei einem kompletten Wasserfilm auf der Fahrbahn. Ist der Asphalt nur feucht oder hat sich Regen lediglich in den Spurrillen gesammelt, gilt die am Straßenrand durch ein rechteckiges Zusatzschild markierte Geschwindigkeitsbeschränkung nicht. So sahen es der ARAG-Versicherung zufolge 1977 die obersten Bundesrichter in ihrer einschlägigen Grundsatzentscheidung (Az.: 4 StR 560/77), die heute noch vor Gericht in der Regel herangezogen wird. Generell bleiben Nässe-Fälle aber den Experten oft eine Einzelfallentscheidung und Auslegungssache.



Foto: Ingolf Pompe

Genaue Messdaten entscheidend

Wer bei Rot fährt, zahlt – oder doch nicht? Das OLG Karlsruhe (Az.: 3 ORbs 330 SsBs 218/24) kippte ein Urteil, weil es an wichtigen Messdaten fehlte. Ein Fahrer hatte gegen 200 Euro Strafe und Fahrverbot geklagt – mit Erfolg. Ohne exakte Angaben zu Haltelinie und Rotlichtdauer sei kein Schuldspruch möglich. Das Amtsgericht hatte Induktionsschleifen und Rotlichtzeit nicht dokumentiert. Entsprechend gilt: Wer geblitzt wird, ist nicht automatisch schuldig. Ohne präzise Messwerte hat die Justiz buchstäblich ein Problem mit der Beweislage.

Keine Entschädigung ohne Nachweis

Unternehmen können für gewerblich genutzte Fahrzeuge nicht pauschal Nutzungsausfallentschädigung fordern. Laut Landgericht Saarbrücken (Az.: 13 S 82/23) sind konkrete wirtschaftliche Nachteile nachzuweisen. Im verhandelten Fall verlangte ein Unternehmen nach einem Unfall 79 Euro pro Tag sowie 25,60 Euro Vorhaltekosten für ein geleastes Fahrzeug. Das Gericht wies die Klage ab: Fahrzeuge, die nicht direkt der Gewinnerzielung dienen, berechtigen nur bei belegbaren finanziellen Einbußen zu Entschädigung. Pauschale Angaben reichen nicht aus. Fuhrparkmanager sollten Verluste genau dokumentieren, etwa durch entgangene Aufträge oder Zusatzkosten für Ersatzfahrzeuge, um Schadensersatz erfolgreich geltend zu machen.



Foto: JaruekChaiyak/Getty Images/viaCanva

Verbotene Privatnutzung

Wer seinen Dienstwagen unerlaubt privat nutzt, haftet für Schäden – auch bei ungewöhnlichen Umständen. Das entschied das Verwaltungsgericht Berlin (Az.: VG 36 K 232.13). Ein Bundeswehrsoldat hatte seinen Dienstwagen, eine zivile Limousine mit Bundeswehr-Beklebung, entgegen den Vorschriften privat genutzt und über Nacht in Berlin-Neukölln geparkt. Unbekannte zündeten das Fahrzeug an, der Schaden betrug 12.000 Euro. Der Soldat argumentierte, das sei völlig unwahrscheinlich gewesen – ohne Erfolg. Das Gericht stellte klar: Der Brand war nicht unvorhersehbar, da ähnliche Fälle vermehrt auftraten. Wäre die Fahrt genehmigt worden, hätte er die Anweisung erhalten, das Fahrzeug nur auf bewachten Behördenparkplätzen abzustellen.



Wer haftet für die Kosten?

Wann Unfallkosten steuerlich als Gesamtkosten gelten und wann sie als geldwerter Vorteil versteuert werden müssen. Die **1.000-Euro-Grenze** spielt eine zentrale Rolle.

Nach den Lohnsteuer-Richtlinien gehören Unfallkosten zunächst einmal nicht zu den Gesamtkosten eines dem Arbeitnehmer überlassenen Firmenwagens. Vom Arbeitgeber getragene Unfallkosten sind daher neben dem sich nach der Prozentmethode (Bruttolistenpreis-Regelung) oder der individuellen Methode (Fahrtenbuch-Methode) ergebenden geldwerten Vorteil gesondert zu würdigen.

Bei Unfallkosten die – bezogen auf den einzelnen Schadensfall und nach Erstattung von dritter Seite (etwa Versicherungen) – einen Betrag von 1.000 Euro zuzüglich Umsatzsteuer nicht übersteigen, wird es aber von der Finanzverwaltung nicht beanstandet

(Wahlrecht), wenn sie als Reparaturkosten in die Gesamtkosten einbezogen werden.

Diese Vereinfachungsregelung gilt auch bei Anwendung der Prozentmethode, sodass Unfallkosten bis zu einem Betrag von 1.000 Euro zuzüglich Umsatzsteuer bei Anwendung der Bruttolistenpreis-Regelung nicht als gesonderter geldwerter Vorteil anzusetzen sind.

Schadensersatzpflicht des Arbeitnehmers

Ist der Arbeitnehmer gegenüber dem Arbeitgeber wegen Unfallkosten schadensersatzpflichtig, etwa bei einer Privatfahrt, und verzichtet der Arbeitgeber auf diesen Schadensersatz, liegt in Höhe dieses Verzichts – neben dem geldwerten Vorteil aus der Firmengestellung, ein weiterer, zusätzlich zu erfassender geldwerter Vorteil vor.

Erstattungen durch Dritte, in der Regel die Versicherungen sind vorteilsmindernd zu berücksichtigen, sodass der geldwerte Vorteil regelmäßig in Höhe der vereinbarten Selbstbeteiligung anzusetzen ist. Der



„Unfallkosten sind steuerlich separat zum geldwerten Vorteil zu berücksichtigen.“

Gerhard Nolle,
Steuerexperte

Arbeitgeber kann anschließend die Vereinfachungsregelung in Betrag ziehen.

Beispiel zur 1.000-Euro-Regel

Der Arbeitnehmer verursacht auf einer Privatfahrt einen Unfall, der zu einem Schaden an dem vom Arbeitgeber zur Verfügung gestellten Firmenwagen in Höhe von 5.000 Euro zuzüglich 950 Euro Umsatzsteuer führt. Die Vollkaskoversicherung des Arbeitgebers übernimmt nach Abzug der Selbstbeteiligung von 1.000 Euro und unter Berücksichtigung der Vorsteuer-Abzugsberechtigung des Arbeitgebers die restlichen Kosten von 4.000 Euro. Der Arbeitgeber nimmt seinen Arbeitnehmer nicht in Regress.

Grundsätzlich liegt aufgrund des Regressverzichts des Arbeitgebers gegenüber dem Arbeitnehmer ein geldwerter Vorteil in Höhe von der Selbstbeteiligung von 1.000 Euro vor. Aufgrund der Vereinfachungsregelung beanstandet es die Finanzverwaltung nicht (Wahlrecht), wenn die Aufwendungen in Höhe von 1.000 Euro zuzüglich Umsatzsteuer (950 Euro) als Reparaturkosten in die Gesamtkosten einbezogen werden.

Firmenwagen-Rückgabe: Welche Schäden muss der Arbeitnehmer zahlen?

Bei der Rückgabe eines Firmenwagens kommt es oft zum Streit über Schäden. Grundsätzlich gilt: Normale Abnutzung, wie leichte Kratzer oder abgefahrenen Reifen, trägt der Arbeitgeber. Schäden, die über den üblichen Verschleiß hinausgehen – etwa Dellen, große Lackkratzer oder Brandlöcher im Innenraum – kann der Arbeitgeber dem Arbeitnehmer in Rechnung stellen. Entscheidend ist, ob der Schaden auf Fahrlässigkeit oder unsachgemäßen Gebrauch zurückzuführen ist. Besonders bei geleaseten Firmenwagen kann es teuer werden, wenn der Leasinggeber hohe Nachforderungen stellt. Ein detailliertes Übergabeprotokoll beim Fahrzeugwechsel schützt beide Seiten vor unerwarteten Kosten. Wer sicher gehen will, sollte vor der Rückgabe eine professionelle Begutachtung in Erwägung ziehen.

Hat der Arbeitgeber – aus welchen Gründen auch immer – auf den Abschluss einer Vollkaskoversicherung verzichtet oder eine Versicherung mit einer Selbstbeteiligung von mehr als 1.000 Euro abgeschlossen, ist aus Gleichbehandlungsgründen so zu verfahren, als bestünde eine Versicherung mit einer Selbstbeteiligung von 1.000 Euro, sofern es bei einer bestehenden Versicherung zu einer Erstattung gekommen wäre. ■

Text: Gerhard Nolle

Fazit: Gestaltungsmöglichkeiten bei Unfall auf Privatfahrten

- Der Arbeitgeber nimmt den Arbeitnehmer in Regress (Einbehalt der Selbstbeteiligung)
- Der Arbeitnehmer versteuert den geldwerten Vorteil in Höhe der Selbstbeteiligung
- Der Arbeitgeber nimmt die Selbstbeteiligung in die Gesamtkosten (Wahlrecht)

Welche E-Autos am schnellsten laden

Vergleich der **Ladeleistung von E-Autos** beim P3 Charging Index: Welche Modelle punkten bei Reichweite, Verbrauch und Ladezeit? Der Überblick.

Wenn es um Elektrofahrzeuge und ihre Alltagstauglichkeit geht, stehen vor allem Reichweite und Ladezeiten im Mittelpunkt der Diskussion. Gerade auf Langstrecken hält sich das Vorurteil, dass das Laden viel zu lange dauert und E-Autos nur für den Stadtverkehr geeignet sind. Aussagen wie „Das Laden eines E-Autos dauert Stunden“ oder „Elektromobilität eignet sich nicht für lange Strecken, da ich gerne 800 Kilometer ohne Pause durchfahre“ sind weit verbreitet.

Solche Annahmen verunsichern potenzielle Nutzer und erschweren den Umstieg auf ein elektrisches Dienstfahrzeug. Doch wie leistungsfähig sind moderne E-Autos wirklich, wenn es um das Schnellladen auf der Langstrecke geht?

Genau hier setzt der P3 Charging Index 2024 an. Entwickelt von der Unternehmensberatung P3 Group, untersucht der Index die tatsächliche Ladegeschwindigkeit von Elektrofahrzeugen und stellt eine objektive Vergleichbarkeit her. Dabei wird nicht nur die maximale Ladeleistung in Kilowatt (kW) betrachtet, sondern vor allem die zentrale Frage beantwortet: Wie viele Kilometer reale Reichweite lädt ein Elektroauto in 20 Minuten an einer Schnellladesäule nach?





Der Porsche Taycan sichert sich mit einer beeindruckenden Spitzenladeleistung von 325 kW und durchschnittlich 282 kW (10–80 % SoC) den ersten Platz in der Oberklasse. In nur 20 Minuten lädt der Taycan reale 383 Kilometer Reichweite nach – ein klares Statement für die technische Führungsrolle des deutschen Herstellers.

Top 10 Oberklasse (nachgeladene Reichweite in km)

Rang	Fahrzeugmodell	Nachgeladen in 10 Min (km)	Nachgeladen in 20 Min (km)	P3CI- Wert
1	Porsche Taycan	262	383	1,28
2	NIO ET5 Touring Long Range	147	294	0,98
3	KIA EV9	147	293	0,98
4	Xpeng G9	175	287	0,96
5	Mercedes-Benz EQS	154	275	0,92
6	Mercedes-Benz EQE SUV	145	270	0,9
7	Genesis G80	131	266	0,89
8	BMW i5 eDrive40	162	261	0,87
9	Genesis GV70	161	251	0,84
10	BMW i7 xDrive60	145	247	0,82

Mit dem NIO ET5 und dem Xpeng G9 stoßen erstmals zwei chinesische Hersteller in die Top 10 vor. Der NIO ET5 überzeugt mit einem innovativen Battery-Swap-System, das in fünf Minuten eine Reichweite von 362 Kilometern ermöglicht. Der Xpeng G9 beeindruckt mit einer Ladeleistung von über 300 kW, basierend auf 800V-Technologie.



Fakten statt Vorurteile

Viele Hersteller werben mit hohen Ladeleistungen von bis zu 350 kW oder geben an, dass ihre Fahrzeuge in nur 20 Minuten zu 80 Prozent geladen werden können. Doch diese Werte sind in der Praxis nur begrenzt aussagekräftig, denn entscheidend ist, wie viele Kilometer tatsächlich nachgeladen werden können. Der P3 Charging Index bewertet daher die reale Schnellladeleistung auf Basis des Verbrauchs und der Ladekurven der Fahrzeuge.

Das bedeutet: Statt nur Ladezeiten und maximale Ladeleistung zu vergleichen, wird ermittelt, wie schnell ein Elektroauto unter realistischen Bedingungen wieder einsatzbereit ist. Dabei wird das Lade-fenster zwischen 10 und 80 Prozent State-of-Charge (SoC) betrachtet – der Bereich, in dem Fahrzeuge am

schnellsten laden. So wird ein realistischer Vergleich zwischen verschiedenen Modellen möglich. Ein Idealwert von 1,0 im P3 Charging Index entspricht dabei einer nachgeladenen Reichweite von 300 Kilometern in 20 Minuten – eine gute Basis für die Langstreckentauglichkeit.

Seit 2019 hat sich der P3 Charging Index stetig weiterentwickelt. In der sechsten Ausgabe wurden 22 Elektrofahrzeuge verglichen – erstmals auch chinesische Modelle. Der Index bietet eine realistische Marktübersicht für Flottenbetreiber und Dienstwagenfahrer. Während einige Fahrzeuge nahe am Idealwert von 1,0 liegen, gibt es deutliche Unterschiede. Effiziente Modelle mit stabiler Ladeleistung schneiden besser ab als Fahrzeuge mit hohem Verbrauch oder schwankender Ladeperformance.



In der Mittelklasse setzt der Hyundai Ioniq 6 neue Maßstäbe. Mit der 800V E-GMP-Plattform lädt er in 20 Minuten 346 Kilometer nach. Die Kombination aus aerodynamischem Design und niedrigen Verbrauchswerten macht ihn zu einem der effizientesten Modelle des Jahres.

P3 berücksichtigt ausschließlich Fahrzeuge mit dem europäischen CCS-Ladestandard, der eine breite Infrastrukturabdeckung bietet. Für realistische Verbrauchswerte greift P3 auf den ADAC Ecotest zurück, der den Energiebedarf praxisnah abbildet. Der P3 Charging Index 2024 zeigt, dass moderne Elektroautos auf Langstrecken deutlich schneller laden als oft vermutet. Die Annahme, dass Ladevorgänge eine Stunde oder länger dauern, wird durch reale Testergebnisse widerlegt.

Besonders für Fuhrparkmanager und Dienstwagenfahrer, die auf eine zuverlässige und zeiteffiziente Ladeinfrastruktur angewiesen sind, liefert der Index wertvolle Erkenntnisse. Er zeigt nicht nur, welche Fahrzeuge besonders schnell laden, sondern auch, welche Modelle sich durch ihren geringen Verbrauch für Vielfahrer besonders eignen.

Diese Rangliste zeigt, dass insbesondere Fahrzeuge mit einer 800V-Architektur in beiden Klassen deutlich bessere Ladeleistungen erzielen. Porsche Taycan und Hyundai Ioniq 6 führen jeweils ihre Kategorien mit den höchsten realen Ladegeschwindigkeiten an. ■

Text: Nicole Holzer

Top 10 Mittelklasse (nachgeladene Reichweite in km)

Rang	Fahrzeugmodell	Nachgeladen in 10 Min (km)	Nachgeladen in 20 Min (km)	P3CI- Wert
1	Hyundai IONIQ 6 2WD	234	346	1,15
2	KIA EV6	197	309	1,03
3	Polestar 2	164	278	0,93
4	VW ID.7 Pro	153	257	0,86
5	Tesla Model 3	160	253	0,84
6	BMW i4 eDrive40	148	235	0,78
7	MG 4 Luxury	125	214	0,71
8	BMW iX1 xDrive30	110	213	0,71
9	Audi Q4 40 e-tron	106	187	0,62
10	Smart #1 Pro+	114	178	0,59



Der KIA EV6, Gewinner des P3 Charging Index, zeigt trotz eines leichten Rückgangs mit 309 Kilometern in 20 Minuten eine starke Ladeleistung. Besonders beeindruckend: die konstante Ladeperformance dank der E-GMP-Plattform.

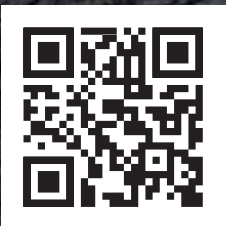
Der Fuhrpark für Ihr Business.

Ford for
Business



Von Elektrifizierung über Service:
Firmenwagen zu Top-Konditionen.

Mehr Informationen
auf ford.de



Ford

BEREIT FÜR
MORGEN

Zwei Herzen, ein Ziel

Opel setzt im Flottenbereich große Erwartungen in den **Grandland Plug-in-Hybrid**. Kann er diesen gerecht werden? Dem ersten Eindruck nach durchaus.

Manchmal sind es die leisen Töne, die am meisten Eindruck hinterlassen. Der neue Opel Grandland Plug-in-Hybrid gehört genau in diese Kategorie. Kein »höher, schneller, weiter«-SUV – sondern ein Fahrzeug, das still und leise zeigt, wie entspannt elektrifiziertes Fahren heute schon sein kann. Und das mit Stil, Platz und einem offensichtlich stimmigen Preis-Leistungs-Verhältnis.

87 Kilometer rein elektrisch? Klingt gut. Bei unserer Testfahrt auf Mallorca starteten wir bei Kilometerstand 3.181 und fuhren bis 3.254 rein elektrisch – also 73 Kilometer, ohne dass sich der Benziner einschalten musste. Das ist zwar kein WLTP-Wert, aber respektabel. Unter der Haube arbeiten ein 150 PS starker 1,6-Liter-Turbo und ein 125 PS-Elektromotor harmonisch

zusammen. Das ergibt 195 PS Systemleistung, 350 Newtonmeter Drehmoment – genug, um in 7,8 Sekunden auf 100 zu sprinten und bis 220 km/h durchzuziehen. Das konnten wir auf den spanischen Autobahnen natürlich nicht ausreizen, muss man aber auch nicht. Im Alltag zählt eher das Gleiten. Und das macht der Grandland richtig gut.

Die inneren Werte zählen

Innen bietet das SUV viel Platz, besonders vorne. Die AGR-Sitze mit patentierter Steißbeinentlastung sind serienmäßig. Das Cockpit ist klar strukturiert, das zentrale Display leicht zum Fahrer geneigt. Neben den digitalen Anzeigen bleibt Opel klassischen Bedienknöpfen treu – ein Pluspunkt in Sachen Ergonomie.

550 bis 1.645 Liter Kofferraum damit ist der Grandland vielleicht kein Raumwunder, aber absolut ausreichend. Dazu gibt's über 40 Assistenzsysteme, optional ein Head-



Opel-Deutschlandchef Patrick Dinger sieht den Grandland Plug-in-Hybrid gut aufgestellt.



- 1 Klar strukturiert: Das Cockpit des Opel Grandland setzt auf digitale Displays und eine intuitive Bedienlogik.
- 2 Der Kofferraum besitzt 550 Liter Ladevolumen, bei umgeklappten Rücksitzen sind es bis zu 1.645 Liter.
- 3 Die Ladezeiten liegen bei 3,8 Stunden bei 3,6 kW an der Wallbox oder bei 2 Stunden bei 7,4 kW.

up-Display und eine ChatGPT-basierte Sprachsteuerung. Nur Allrad gibt's nicht – dafür aber klare Kante beim Preis: Ab 33.739 Euro geht's los. Damit unterbietet er die meisten Plug-in-Rivalen deutlich. Laut Opel liegt der günstige Mitbewerber bei 39.370 Euro bei einer reinen elektrischen Reichweite von 68 km.

Produziert wird der Grandland in Eisenach. Das SUV gibt's als Mildhybrid, vollelektrisch oder als Plug-in-Hybrid. Ein Modell für alle, die (noch) nicht voll elektrisch fahren wollen. Opel selbst nennt den PHEV »das Beste aus zwei Welten«.

Fazit: Der Grandland PHEV macht keine große Show, aber dafür vieles richtig: komfortabel, effizient, ausreichend elektrisch und preislich fair. Ein Auto für die Vernünftigen – und das meinen wir absolut positiv. ■

Text: Nicole Holzer

Opel Grandland Plug-in-Hybrid

Fünftüriges, fünfsitziges SUV der unteren Mittelklasse;

Länge:	4,65 m
Breite:	1,93 m (mit Außenspiegeln: 2,10 Meter)
Höhe:	1,67 m
Radstand:	2,80 m
Kofferraumvolumen:	550 - 1.645 l
Anhängelast:	1.500 kg

Antrieb

1,6-Liter-Benziner: 110 kW/150 PS, Drehmoment 300 Nm und Elektromotor: 92 kW/125 PS, Drehmoment 118 Nm; Systemleistung: 143 kW/195 PS, Frontantrieb, 7-Gang-Doppelkupplungsgetriebe, 0-100 km/h: 7,8 s, Vmax: 220 km/h, Normverbrauch: 21-20,4 kWh/100 km, 0,9-0,8 l/100 km, Kraftstoffverbrauch bei entladener 21,4 kWh-Batterie: 7-6,8 l/100 km, CO₂-Ausstoß: 21-19 g/km, Preis: ab 33.739 Euro

Drei Fragen an ...

Patrick Dinger, Opel-Deutschlandchef

Welche Marktpotenziale sehen Sie für den Opel Grandland PHEV im Flottengeschäft?

Der Grandland Plug-in-Hybrid ist unser Top-of-the-Line SUV – gebaut in Eisenach und insbesondere auch für den Fuhrpark gemacht. Gerade für Firmenkunden bietet es das Beste aus beiden Welten: elektrische Reichweite für den Alltag und den Verbrenner beziehungsweise beide zusammen für die Langstrecke. Hinzu kommt: Plug-in-Hybride profitieren von einer attraktiven Versteuerung, was ihn für Gewerbekunden zusätzlich interessant macht. Opel ist im vergangenen Jahr im relevanten Flottengeschäft um rund zwölf Prozent gewachsen – in einem Markt, der insgesamt rückläufig war. Das zeigt, wie stark unser Angebot angenommen wird – und der Grandland wird diese Entwicklung weiter unterstützen.

Erlebt der Plug-in-Hybrid gerade eine Renaissance?

Absolut. Der PHEV war zwischenzeitlich ja im Markt fast schon abgeschrieben, doch aktuell sehen wir eine deutlich steigende Nachfrage – sowohl von Flotten- als auch von Privatkunden. Die Technik ist ausgereift, die Reichweiten alltagstauglich und die Flexibilität unschlagbar. Viele unserer Kunden schätzen genau das. Wer einmal vollelektrisch unterwegs war, kennt die Vorteile. Aber nicht jeder Einsatzzweck lässt sich ohne die nötigen Ladepausen rein batterieelektrisch abbilden. Der PHEV ist daher eine sinnvolle und nachgefragte Brückentechnologie – gerade im Flottenbereich.

Welche Rolle spielt der Handel im B2B-Geschäft?

Eine zentrale. Unsere rund 450 Handelspartner sind das Gesicht der Marke zum Kunden. Sie übernehmen nicht nur den Vertrieb, sondern auch die Betreuung – vor Ort, im After-Sales, in der Beratung. Für viele Flottenkunden ist diese Nähe entscheidend. Dazu kommt, dass wir über unser Netzwerk – mit Stellantis und Leasys – sämtliche Finanzierungslösungen anbieten können: von klassischem Leasing bis hin zu komplexen Full-Service-Paketen. Nur wenn das Gesamtpaket stimmt, funktioniert Flotte.



Im Test

BMW i5 XDrIVE40	ab 63.530 Euro
Mercedes EQE 350 4Matic	ab 63.310 Euro
VW ID.7 GTX	ab 53.070 Euro

Strom trifft Status

E-Antrieb ist in der Oberklasse noch nicht wirklich angesagt – dabei zählen **BMW i5**, **Mercedes EQE** und **VW ID.7** zu den angenehmsten, effizientesten und besten Autos derzeit. Echt? Oh ja: die Zweimotor-Allradler im Test.



Fotos: Hans-Dieter Seufert

BMW i5 xDrIVE40



1



2



3



4

- 1 Immerhin 3/4-rundes Lenkrad, Monitorwand, banale Instrumente.
- 2 490 Liter Kofferraumvolumen sind ausreichend für die Dienstreise.
- 3 Viel Platz innen, aber ausschweifende Abmessungen draußen.
- 4 Nur das blaue Akzent-Logo verrät den Elektro-Antrieb.

Das Beste, das du kennst, ist das Beste, das du kennst. Klingt banal, ist aber tiefgründiger. Denn das mag Tante Gerdas Filterkaffee mit Sprüh-sahne sein – bis du in Italien deinen ersten Cappuccino trinkst. Das mag Papas detailgetreuer Shell-Atlas sein – bis dir einer auf dem Telefon Google Maps mit Echtzeit-Verkehrsdaten zeigt. Oder es mag eine Sechszylinder-Diesel-Limousine sein, mit effizientem, kultiviertem, tempofertigem Reisegeschick. Bis? Jetzt. Damit willkommen beim Test der Oberklasse-Elektros, bei dem der ID.7 GTX die ebenfalls zweimotorigen Premiums herausfordert: i5 xDrive40 und EQE 350 4Matic.

Moment, sagen Sie, die Stromer so nebenbei und generell besser nennen, trotz Kaufpreishöhe, Reichweitenknappheit, Ladegedöns? Nun, es zählt zum Wesen des Fortschritts, dass das Beste nicht in allen einzelnen Belangen, jedoch in seiner Summe besser wird. Telefonzellen musste keiner aufladen, aber man

konnte sie zum Mobiltelefonieren schwerlich mitnehmen. Also testen wir los, in welchen Bereichen das bisher bekannt Beste zum noch Besseren fortgeschritten ist und welcher der drei sich hier zum Allerbesten punktet.

i5: aus Freude am Wahren

Noch ein Kännchen von Gerda auf den Weg? Oder Tee – grün, schwarz, Kräuter, Früchte? Egal, passt alles in so einen Thermobecher, auch mit Zucker/Sprühsahne/Milch. Was das mit dem Fünfer zu tun hat? Der hat hier den Thermobecher der Karosserien. Die kann BMW mit großem Antriebsallerlei füllen: Mildhybrid-Diesel, Mild- und Plug-in-Hybrid-Benziner oder ein, zwei E-Motoren, all das mal mit, mal ohne Tank/Abgasanlage, mal mit kleinem Boost-Akku, mal mit Kilowattstunden-strotzender Traktionsbatterie. Das bringt BMW Flexibilität bei der Produktion – alle Fünfer-Versionen laufen in Dingolfing vom Band –, den i5 aber um die Raumeffizienz. Schließlich legt das >

Mercedes EQE 350 4Matic



1 Flache A-Säulen: oft besserer Blick auf die Monitore als auf den Straßenverlauf.

2 Bis auf die eingezogenen C-Säulen lichter, weiter Raum.

3 Schnell laden? Nur in kWh. In Litern wird's eng: kleine Luke, hohe Kante, Stufen beim Umklappen.

4 Warum funktionieren die Ausklapp-Türgriffe so schlecht?

Drei Marken, drei Designs, drei Konzepte: BMW, Mercedes und VW zeigen mit i5, EQE und ID.7, wie vielfältig sich elektrische Oberklasse interpretieren lässt – optisch wie technisch.

jeweils größte Teil, das an einer Stelle unterkommen muss, den Bauraum fest. So könnte etwa der i5 als heckmotoriger eDrive40 im leeren Maschinenraum vorn aus Vergnügen einen Reihensechszylinder mit sich herumfahren. Beim xDrive40 richtet sich da eine zweite E-Maschine ein. Wie hinten ein stromerregter, damit Seltene-Erden-freier Synchro, mit Getriebe und Leistungselektronik in ein Gehäuse integriert. Die 190 kW/365 Nm von vorn und 230 kW/400 Nm von hinten pegelt die Steuerung auf 290 kW/590 Nm Gesamtwucht ein.

Damit stemmt sich der BMW hier mit dringlichster Vehemenz voran, erlangt die eiligste Beschleunigung wie das höchste Spitzentempo. Doch gelingt dem Fünfer auch die restliche Stromerei mit großer Begabung. Zu der tragen die strategische Routen- und Ladeplanung, ein Range-Modus als Auslaufzone der Reichweite, die hohe Schnellladeleistung (205 kW) oder die in drei Stufen von Freilauf bis Einpedal einstellbare oder adaptiv geregelte Rekuperation bei.

Um sie einzustellen, gilt es, sich auf dem Touchscreen in die Tiefgründigkeit des Infotainments vorzutasten. Was wie der Blick auf das bemerkenswert dürr-informative Instrumentengeflirre zu den wenigen verdrießlichen Erlebnissen im i5 zählt. Schon okay, aber nicht so brillant wie früher, als der iDrive den Menüs seinen Ordnungssinn aufdreh-drückte oder als Analoginstrumente Tempo sowie Drehzahl skalierten.

Ein weiteres »Früher war's noch schöner«: das Handling. Dabei takelt sich der i5 mit M Sportpaket/-bremse dafür auf. Und mit dem »Fahrwerk Professional« (ungeschickter Name, ist ja nicht so, dass das Standard-Set-up stümperhaft wäre). Bei dem jeden-



VW ID.7 GTX

falls ergänzt der aktive Wankausgleich über elektrische Stellmotoren die adaptiv gedämpften Achskonstruktionen – Doppelquerlenker vorn, Fünflenker hinten. Doch bringt der i5 all seine Fertigkeiten – zu denen auch die Präzision und Reaktionspräsenz der Lenkung zählen – nur auf der ebenen Teststrecke zur Bestform zusammen. Wobei schon da eine gewisse Gefühlskälte die Rückmeldung umweht. Auf den Sträßchen in diesem Wunderbar bei den Flüssen fährt er fünferig kompetent: straffer, direkter. Im Sport-Modus erlaubt er sich die Extravaganz sachten Heckdrängens beim Rausbeschleunigen, was das ESP routiniert einhegt. All das steigert sich aber nicht in ein beschwingt-involvierendes Vergnügen, sondern in distanzierende Hast.

Der i5 verlegt seine Talente von der Landpartie auf die Reise. Dort verschafft seine Federung durch das strammere Set-up kurzen Unebenheiten etwas mehr Präsenz. Ansonsten aber: so behaglich, leise und bequem im i5, der dem Ziel ladeplanoptimiert eilfertig entgegenströmt. Und effizient: Beim Testverbrauch von 26,4 kWh/100 km genügt eine Ladung für 340 km, auf der Eco-Runde schafft er bei 21,3 kWh 422 km.

Weitreichend sollten auch die Finanzreserven der Kunden sein: Der Testwagen kostet knapp 84.000 Euro. Da fragt man sich fast, ob die noch alle Tassen im Schrank haben.

EQE: Rotor des Fortschritts

Wobei, um den Mercedes zu kaufen, muss man womöglich gleich an den Schrank mit dem Tafelsilber. Wenngleich im Grundpreis günstiger als der i5, staffiert er sich neben Talentförderndem wie Zehn-Grad-Hinterachslenkung (1.300 Euro) und Luftfederung (1.750 Euro) mit viel Klim und Bim, Schnick und Schnack aus. Stellvertretend erwähnen wir die Funkesterne auf dem Frontgrill (300 Euro) und die Auto-Funktion der Vordertüren (1.150 Euro): Sie schließen per Druck aufs Bremspedal oder über ein, jawoll, Touchscreen-Menü. Nennen Sie uns altmodisch – aber wer schon für den Vorgang des Türeenschließens (Arm strecken, Türgriff greifen, Arm wieder entschlossen zu sich ziehen) der Hilfe von E-Motoren und des Infotainments bedarf, sollte seine Befähigung zum Führen eines Kraftfahrzeugs kritisch hinterfragen.

Ist ja auch nicht so, dass einem der EQE sonst größere Beschwerden abverlangte. Vier Passagiere bringt er in fast verschwenderischer Raumfülle unter, zu der ihm die Nur-E-Plattform verhilft. Die elektrischen Antriebsstränge (eATS) – vorne wie hinten voll integrierte Permanentmagnetos – liegen eng an den



- 1 Das Head-up ersetze Instrumente, meint VW. Nein, meinen wir.
- 2 Viel mehr Platz unterm Schrägheck, Hutablage und Kabel richten sich im Souterrain des Laderaums ein.
- 3 Die Raumfülle im ebenbodigen Fond genügt bequem für drei.
- 4 Drück-und-Dreh-Knauf für Fahrtrichtung und B-Modus – die einzige Rekuperationsstufe.

Achsen, zwischen deren weit gerecktem Abstand von 3,12 m sich die zehn Module des Akkus (90,5 kWh) staffeln. Mercedes nennt keine Einzelleistungen der eATS, doch übernimmt der hintere die Hauptlast. Eine Trennkupplung klinkt den vorderen ins Antriebsgeschehen ein, bedarf es mehr Tempovehemenz oder Traktion.

Steigen wir nun ein paar Stufen empor, um ein höheres Niveau zum Jammern zu erlangen. Von da können wir begreifen, dass der moppelige EQE (2.526 kg) wegen des kleinen Leistungsnachteils am unrasantesten beschleunigt. Was egalere kaum sein könnte. Denn auch seine 215 kW und 765 Nm drücken den Fondpassagieren noch diese Kisschen in den Rücken und Pilot und Co. die Häupter in die Kuschelkopfstützen. Vor allem steht dem Mercedes der Sinn nie nach Kraftprotzerei, sondern: >

Technische Daten (Werksangaben)

Fahrzeugtyp		BMW i5 xDrive40	Mercedes EQE 350 4Matic	VW ID.7 GTX
Antrieb				
Motorbauart		fremderregter Synchronmotor vorn und hinten	permanentregter Synchronmotor vorn und hinten	fremderregter Asynchronmotor vorn, permanentregter Synchronmotor hinten
maximale Leistung vorn/hinten	kW	190/230	k. A.	80/210
max. Drehmoment vorn/hinten	Nm	365/400	k. A.	134/545
maximale Systemleistung	kW (PS)	290 (394)	215 (292)	250 (340)
maximales Systemdrehmoment	Nm	590	765	545
System-Dauerleistung	kW (PS)	127 (172)	135 (183)	90 (122)
Kraftübertragung		Allradantrieb	Allradantrieb	Allradantrieb
Getriebe		feste Übersetzung	feste Übersetzung	feste Übersetzung
Fahrwerk				
Radaufhängung	vorn	Doppelquerlenker Schraubenfedern	Doppelquerlenker Luftfedern	Querlenker MacPherson
	hinten	Mehrlenker Luftfedern	Mehrlenker Luftfedern	Mehrlenker Schraubenfedern
Bremsen	vorn	innenbelüftete Scheiben	innenbelüftete Scheiben	innenbelüftete Scheiben
	hinten	innenbelüftete Scheiben	innenbelüftete Scheiben	Trommeln
Testwagenbereifung	vorn	245/40 R 20 Y	255/40 R 20 Y	235/40 R 21 H
	hinten	275/35 R 20 Y	255/40 R 20 Y	265/35 R 21 H
Reifentyp		Pirelli P Zero	Pirelli P Zero PZ4	Continental EcoContact 7 S
Karosserie				
Länge x Breite (mit Spiegeln) x Höhe	mm	5060 x 1900 (2156) x 1515	4946 x 1961 (2103) x 1510	4961 x 1862 (2141) x 1536
Radstand	mm	2995	3120	2971
Sitzplätze		5	5	5
Dachlast/Stützlast	kg	75/80	100/75	75/75
Anhängelast/gebremst	kg	750/2000	750/1700	750/1200
Gepäckraum	l	490	430	532–1586
zul. Gesamtgewicht	kg	2890	3035	2790
Batteriekapazität netto	kWh	81,2	90,5	86,0
Verbrauch/CO₂/Lademöglichkeiten				
WLTP-Verbrauch gesamt	kWh/100 km	17,0	17,1	17,8
AC-Ladeleistung	kW	22 (Option)	11	11
DC-Schnellladeleistung	kW	205	170	200
Fahrleistungen				
0–100 km/h	s	5,4	6,3	5,4
Höchstgeschwindigkeit	km/h	215	210	180

Unterhaltskosten¹⁾ und Preise

Fahrzeugtyp		BMW i5 xDrive40	Mercedes EQE 350 4Matic	VW ID.7 GTX
Kosten in Euro				
Steuer ²⁾		0,–	0,–	0,–
Haftpflicht		613,–	642,–	579,–
Teilkasko		674,–	709,–	426,–
Vollkasko		1490,–	1466,–	992,–
Festkosten/Jahr		2103,–	2108,–	1571,–
Betriebskosten/100 km		22,22	23,38	22,10
Wertverlust/Jahr		12 400,–	10 900,–	8200,–
Gesamtkosten/km³⁾				
bei 15 000 km/Jahr		1,13/0,31	1,05/0,32	0,84/0,29
bei 30 000 km/Jahr		0,75/0,27	0,71/0,28	0,58/0,26
Monatliche Unterhaltskosten³⁾				
bei 15 000 km/Jahr		1415,–/385,–	1311,–/405,–	1044,–/360,–
bei 30 000 km/Jahr		1876,–/671,–	1766,–/706,–	1443,–/643,–
Preise⁴⁾				
Basispreis mit getestetem Antrieb	Euro	63.529,–	62.319,–	53.066,–
Grundpreis Testwagen	Euro	66.101,–	62.319,–	53.066,–
Testwagenpreis inklusive Extras	Euro	82.783,–	109.235,–	61.966,–

¹⁾ Angaben brutto; ²⁾ steuerbefreit bis 2030; ³⁾ mit/ohne Wertverlust; ⁴⁾ Angaben netto

Harmonie. Ach, die weiß er heimelig zu schaffen, wenn er clever ladegeplant, geschwind und leise über die Autobahn säuselt. Dabei assistiert er samt automatischem Spurwechsel – beim BMW gilt es die Durchführung mit einer kurzen Kopfdrehung, beim VW per Blinkerantippen zu bestätigen – und überschmiegt selbst grobe Unebenheiten mit seiner Luftfederung.

So strebt er voran, auf der Eco-Runde bis zu 443 km ohne Ladestopp, doch dort wie beim Testverbrauch von 28,1 kWh/100 km (macht 362 km Reichweite) mit der am wenigsten eindrücklichen Effizienz. Wobei, die 23 kWh/100 km der Eco-Runde entsprechen auch nur 92 g CO₂/km.

Das können kurzweilige Kilometer mit dem EQE werden. Mit seiner Allradlenkung lässt er das Fahrvergnügen ins Dynamische schwenken, auf der Landstraße noch souveräner und eilfertiger als bei den Fahrdynamiktests auf der Messstrecke. Für die Strecken draußen bringt er den perfekten Sport-Modus mit. Der strafft die Kennlinien von Antrieb, Luftfahrwerk, Lenkung, rückt das Auto näher an die Straße und den Fahrer mitten hinein ins Geschehen. Diese wendige Behändigkeit, die die rückmeldungsbalancierte Lenkung ihm verschafft, kann lange gar den Einfluss seiner Masse auf das Handling-Vergnügen abwenden. So wäre alles stimmig, verzögerten die Bremsen nicht nur vehement, sondern auch mit strafferem, linearem Pedalgefühl. Das aber variiert nach Wohldünken der Reku-Steuerung, die mit bis zu 186 kW, aber in der Adaptivstellung oft mit abrupten Verzögerungsänderungen Energie zurückgewinnt.

Noch etwas? Ja, mehr als 170 kW Schnellladeleistung sollte eine Limousine in dieser Klasse draufhaben. Und wer meint, wir gäben dem EQE zum Ausgleich extra viele Punkte für das aktivierbare Entspannungsprogramm »Power-Nap«, mit dem sich ein Ladestopp überschummern lässt, dem antworten wir: Traum weiter.

ID.7: Volts und Vorurteil

Ein Traum von Oberklasse-Limousine bei VW? Oh, da hatten wir aber mehr als einen: Das fing ja 1981 mit dem Santana an, ging weiter über Passat W8 hoch bis zum Phaeton und ein Stück zurück zum Arteon. Und nun zum ID.7, der nach 44 Jahren steter Bemühung noch die Chance hat, der Idee zum Erfolg zu verhelfen.

An besten Voraussetzungen mangelt es diesmal womöglich am allerwenigsten. So beherbergt der hoch raumeffiziente ID.7 auch fünf Passagiere in ungedrängter Platzfülle und verklappt zudem – anders als vor allem der Mercedes – üppige Gepäckmengen unter dem Schrägheck. Seine Innenraumdekoration mag nicht ebenso hohe Ansprüche an Hochwertigkeit wie Glamour erfüllen wie die der beiden anderen. Na, dafür kostet der Testwagen hier zwischen 21.000 (gegenüber i5) und 47.059 Euro (EQE) weniger.

Störender im Alltag, auf dessen Anforderungen und Sperrigkeit sich der ID.7 mit der gewieftesten Varia-

bilität und hoher Funktionalität einrichtet, fallen die Bedienschwächen auf: Um die hinteren Scheiben zu bedienen, muss man einen Umschalter aktivieren und selbst für die Einstellung der Lüftungsdüsen im Infotainment herumfingern. Zudem meint VW, das serienmäßige Head-up-Display mache größere Instrumente redundant. Wir sehen das andersherum: Ein Head-up ist eine Ergänzung, aber kein Ersatz für Vorrichtungen wie Tacho oder Akkustands-Anzeige.

Stimmt, der Akku: Beim GTX staffelt der sich in 13 statt 12 Modulen, was seine Kapazität auf 86 kWh vergrößert. Mit denen bestromt er zwei Motoren. An der Hinterachse sitzt der APP550, also die Permanentmagnet-Synchronmaschine. Ihre 210 kW ergänzen sich beim GTX durch die 80 kW der AKA150 an der Vorderachse zu einer zusammengeregelten Systemleistung von 250 kW. Wie beim EQE treibt meist nur der Heckmotor den Wagen an. Erst wenn es auch hier mehr Leistung/Traktion braucht, knipst die Steuerung die Asynchronmaschine zu. Unbestromt läuft sie fast verlustfrei mit.

Bei kaum weniger rapiden Fahrleistungen als denen des i5 strömt der VW noch sparsamer. Auf der Eco-Runde >

Anzeige

Alle Ladeoptionen mit Aral Fleet Solutions

Auf dem Firmengelände, bei Mitarbeitenden zu Hause oder unterwegs: Mit den Tank- und Ladekarten von Aral Fleet Solutions haben Dienstwagenfahrer, Außendienstmitarbeiter oder Flottenmanager (m/w/d) immer das passende Ladeangebot parat. Denn bei der Ladeinfrastruktur eröffnet Aral Fuel & Charge den Zugriff auf 99 Prozent aller in Deutschland zugänglichen Ladepunkte. In ganz Europa liegt die Akzeptanzquote bei rund 82 Prozent. Wenn es beim Laden ultraschnell gehen soll, ist das mehrfach ausgezeichnete Ladenetz von Aral pulse erste Wahl. Aktuell umfasst es 3.400 Ladepunkte an fast 500 Standorten mit einer Ladeleistung von teilweise bis zu 400 kW.

Parallel dazu baut Aral auch das ultraschnelle LadeNetz speziell für Lkw aus. Inzwischen können E-Lkw mit der entsprechenden Fahrzeugtechnik an 26 Standorten in Deutschland in 45 Minuten Strom für eine Reichweite von bis zu 200 Kilometern beziehen.

Gemeinsam mit dem Partner Vattenfall bietet Aral auch die Möglichkeit, eine eigene Ladeinfrastruktur auf dem Firmengelände oder bei Mitarbeitenden zu

Hause aufzubauen. Vor allem die rechtssichere Rückerstattung von Ladekosten an Mitarbeitende, die das Fahrzeug zu Hause laden, vereinfacht das Flottenmanagement und die Analyse der Kosten deutlich.

www.aral.de/fleet



Foto: Aral AG, Klaus D. Wolf

Punktewertung

Fahrzeugtyp		VW ID.7 GTX	BMW i5 xDrive40	Mercedes EQE 350 4Matic	
(Maximalpunktzahl)					
KAROSSERIE					
Raumangebot	(20)	11	11	11	Seine größeren Abmessungen nutzt der i5 dafür, unterschiedlichste Antriebe, aber nicht viele Passagiere unterzubringen. Der EQE bietet für diese, der VW dazu noch für große Mengen Gepäck mehr Platz. Kleine und schlecht ablesbare Instrumente bei i5 und ID.7 – Head-ups sind da kein Ersatz.
Kofferraum	(10)	7	5	4	
Zuladung	(10)	6	7	6	
Variabilität	(10)	5	4	3	
Funktionalität	(20)	14	11	8	
Instrumente/Anzeigen	(20)	12	14	18	
Bedienung	(30)	22	24	24	
Anhängelast	(5)	2	3	3	
Rundumsicht/Kamerasysteme	(10)	7	6	6	Bei der Vehemenz der Bremsen und Kürze der Bremswege lohnt es sich dieses Mal nicht, die Restgeschwindigkeiten auszurechnen. Aber wieder vernachlässigt beim Mercedes der Bremspedalpunkt. Hoher Sicherheitsstand bei allen, ID.7 mit mehr Ausstattung, EQE mit bestem Licht.
Qualitätsanmutung	(15)	9	11	12	
SUMME	(150)	95	96	95	
SICHERHEIT					
Sicherheitsausstattung/-assistent	(30)	24	21	22	Bei der Vehemenz der Bremsen und Kürze der Bremswege lohnt es sich dieses Mal nicht, die Restgeschwindigkeiten auszurechnen. Aber wieder vernachlässigt beim Mercedes der Bremspedalpunkt. Hoher Sicherheitsstand bei allen, ID.7 mit mehr Ausstattung, EQE mit bestem Licht.
Funktionalität Verkehrszeichenerkennung	(15)	4	8	7	
Fahrstabilität Fahrdynamikversuche	(20)	15	15	16	
Fahrstabilität auf der Straße	(10)	8	8	9	
Funktionalität/Bedienung Spurhalteassistent	(10)	6	6	6	
Licht	(15)	14	14	15	
Bremsweg kalt (100 km/h)	(25)	14	14	14	
Bremsweg warm (100 km/h)	(20)	10	11	10	
Bremspedalgefühl	(5)	3	3	2	
SUMME	(150)	98	100	101	
KOMFORT					
Federungskomfort	(30)	21	21	25	Luftfederung und Kuschelsitze vorn wie hinten, dazu echt entlastende Autobahnassistent: Der Mercedes schiebt sich hier nach vorn – so leise wie die anderen beiden. Wankabgestützte Straffheit im i5, adaptivgedämpfte Schmeichelei im ID.7.
Sitze vorn	(20)	16	16	17	
Sitze hinten	(10)	8	7	8	
Infotainment-Inhalte	(10)	10	10	10	
autonomes Fahren	(10)	6	8	8	
Klimatisierung	(10)	7	9	9	
Innengeräusch-Messwerte	(5)	5	5	5	
Geräuscheindruck	(5)	5	5	5	
SUMME	(100)	78	81	87	
ANTRIEB					
Laufkultur	(20)	19	19	19	Mit sehr vorandrücklichem, kultiviertem Temperament und schnellen Ladezeiten ersprünkt sich der i5 den Kapitalsieg. Der EQE ist etwas weniger rasant, rekurviert am cleversten. Der VW fährt für sein Tempotalent besonders effizient.
Leistungsentfaltung	(30)	25	26	24	
Getriebe/Rekuperation	(20)	17	19	20	
Beschl./Höchstgeschwindigkeit	(15)	7	9	8	
Zwischenbeschleunigung	(15)	11	12	10	
Reichweite	(30)	6	6	6	
Dauer Energiezufuhr	(20)	16	13	13	
SUMME	(150)	101	104	100	
FAHRVERHALTEN					
Fahrspaß	(30)	18	19	20	Trotz präzisionssteigernder Wankstabilisierung bringt der BMW die Direktheit der Lenkung nicht recht als Handling auf die Straße. Der noch schwerere EQE kurvt allradgelenkt behärdert und geschmeidiger. Der VW fährt souverän mit kleinem Handling-Aroma.
Geschwindigkeiten Fahrdynamikversuche	(20)	9	11	10	
Regelgüte Stabilitätsprogramme	(20)	16	16	17	
Sprenzung Fahrmodussysteme	(15)	9	7	10	
Lenkung	(30)	22	23	26	
Wendekreis	(10)	1	1	6	
Traktion	(15)	13	13	13	
Geradeauslauf/Windempfindlichkeit	(10)	8	8	8	
SUMME	(150)	96	98	110	
Eigenschaftswertung	(700)	468	479	493	
UMWELT					
CO ₂ -Emission Testverbrauch	(50)	36	35	34	Bedenkt man die Fahrleistungen der drei Made-in-Germany-Stromer, liegen ihre CO ₂ -Emissionen vor allem auf der Eco-Runde sensationell niedrig – auf Kleinkraft-Niveau. Dem steht aber der hohe Produktionsaufwand schon für die großen Akkus gegenüber.
CO ₂ -Emission Eco-Verbrauch	(25)	18	17	16	
CO ₂ -Emission Fertigungsprozess	(15)	5	4	4	
Recyclingquote Materialien	(15)	6	5	4	
CO ₂ -Emission Transportwege	(5)	5	5	5	
Ölwechselmenge auf 100 000 km	(10)	10	10	10	
Leistungsaufwand bei 130 km/h	(20)	13	13	9	
Reifenverschleiß	(10)	5	4	1	
Umweltwertung	(150)	98	93	83	
KOSTEN					
Testwagenpreis	(50)	15	10	7	BMW und Mercedes liegen etwa auf dem erhabenen Preisniveau von 540d und E 450 d, der ID.7 erlangt fast jenes des Touareg V6 TDI. Die niedrigen Energie-Aufwendungen können die sehr hohen Kosten bestenfalls beschönigen.
Mindestpreis mit getestetem Antrieb	(25)	8	6	6	
Wiederverkaufschancen	(10)	8	6	7	
Festkosten für 5 Jahre	(15)	9	6	5	
Wartung/Reparaturen auf 100 000 km	(15)	6	6	6	
Energiekosten auf 100 000 km	(25)	13	13	11	
Garantie	(10)	0	1	0	
Kostenwertung	(150)	59	48	42	
Gesamtwertung	(1000)	625	620	618	

genügen ihm 20 kWh/100 km, was 469 km Reichweite ergibt, im Testschnitt 26 kWh (361 km). Und das trotz kleiner Rekuperationsvarianz. Am Fahrtrichtungs-Wählknopf lässt sich der B-Modus reindreihen, der intensiviert die Reku, aber nicht auf Einpedal-Niveau.

Hohes Niveau? Erlangt der ID.7 bei Ladeleistung und: Komfort. Er witscht säuselleise durch den Fahrtwind (cW 0,23). Trotz des einfacheren Fahrwerks mit MacPhersons vorn, Mehrlenkern hinten und Adaptivdämpfern rundum flauscht er – abgesehen von sehr seltenen, herberen Hüben an der Hinterachse – schmiegsam über Unebenheiten. Auch er straft die Kennlinien von Dämpfern und variabel übersetzter Lenkung im Sport-Modus in einem pointierten Maß aus bestimmter Verbundenheit in der Rückmeldung bei noch gefälligem Komfort. Ganz die Dynamik der zwei anderen erlangt er weder auf der Teststrecke noch auf der Landstraße. Er schubbert früher ins Untersteuern, gegen welches das ESP prominenter anregelt. Die Fahrsicherheit? Kümmert das nicht, so leicht ist die gewiss nicht zu erschüttern. Dazu kommen auch hier gripstarke Traktion, energische Bremsen und

eine breit aufgestellte Assistenz. Wobei die gut, aber nicht ganz so routiniert funktioniert wie bei den anderen. Das selbst vorgeschlagene Spurwechseln etwa bricht der ID.7 häufiger ab als BMW und Mercedes.

Eine Kleinigkeit? Ja, und sie entscheidet nicht über den Gesamtsieg. Den holt sich der VW im Kosten- und Umweltkapitel. Um das neue Beste zu werden, was wir kennen, ist das Allerbeste gerade gut genug. ■

Text: Sebastian Renz

Fazit:

Mit der Kombination ihrer Brillanz bei Effizienz, Vehemenz, Komfort und Sicherheit zählen die drei zu den allerbesten Autos. Das heißt nicht, dass sie für alle perfekt sind. Aber sie sind so gut, dass es lohnt, sie auszuprobieren, bevor man sich erneut für ein schon altbekanntes Bestes entscheidet.

Gesamtwertung



- +** Hervorragender Federungskomfort
- Brillantes Handling
- Hochkarätige Assistenz

- Kleiner Kofferraum
- Niedrigere Schnellladeleistung
- Übermäßiger Testwagenpreis

- +** Üppiges Raumangebot
- Hohe Variabilität
- Günstiger Verbrauch

- Etwas weniger agil
- Teils komplexe Bedienung
- Kleines Instrumentendisplay

- +** Drangvolle Fahrleistungen
- Umfassende Assistenz
- Hohe Schnellladeleistung

- Geringe Raumeffizienz
- Lenkung mit wenig Rückmeldung
- Knappste Eco-Reichweite



Fotos: Honda

Hybrid mit Stil-Upgrade

Honda überarbeitet seinen kompakten Hybrid-SUV HR-V e:HEV. Das Facelift bringt neue Design-Elemente, mehr Assistenzsysteme und Ausstattung – ohne nennenswerte Preiserhöhung.

Honda verpasst seinem kompakten Hybrid-SUV HR-V e:HEV ein Facelift. Drei Jahre nach Einführung der aktuellen Generation erhält das Modell ein markanteres Design, eine aufgewertete Ausstattung und neue Sicherheitsfunktionen. Trotz der Neuerungen bleiben die Preise moderat: Die Basisversion startet bei 29.160 Euro netto.

Markantere Front, neue Farben

Optisch wirkt der HR-V nun noch dynamischer. Der überarbeitete Kühlergrill wird von einer breiteren Zierleiste in Crystal Black eingefasst, während der Frontstoßfänger schärfere Konturen erhält. Die Scheinwerfer verfügen über eine neue LED-Signatur und dunkle Einfassungen. Am Heck bleibt die durchgehende LED-Lichtleiste das prägende Element, wurde aber ebenfalls optisch angepasst. Honda erweitert zudem die Farbpalette um drei neue Lackierungen: Sage Green, Seabed Blue und Urban Grey.

Innenraum mit mehr Komfort

Der Innenraum bleibt ergonomisch und funktional, erhält aber einige Detailverbesserungen. Die überarbeitete Mittelkonsole ist nun flacher gestaltet und erleichtert den Zugriff auf die induktive Smartphone-Ladestation. Auch die Schalldämmung wurde optimiert, um den Geräusch- und Vibrationskomfort zu verbessern.

Die beliebten »Magic Seats« bleiben erhalten. Sie ermöglichen eine flexible Nutzung des Laderaums, indem sich nicht nur die Rücksitzlehnen, sondern auch die Sitzflächen hochklappen lassen. Das Infotainmentsystem wird über einen 9-Zoll-Touchscreen gesteuert, der Apple CarPlay und Android Auto unterstützt. Ein WLAN-Hotspot ist ebenfalls integriert.

Bewährter Hybridantrieb

Technisch setzt Honda weiterhin auf seinen e:HEV-Hybridantrieb. Die Kombination aus einem 1,5-Liter-

- 1 Der 9-Zoll-Touchscreen mit Apple CarPlay, Android Auto und WLAN-Hotspot.
- 2 Die Magic Seats sorgen für eine flexible Raumnutzung.
- 3 Die durchgehende LED-Leiste bleibt, wurde optisch verfeinert.
- 4 Das Facelift bringt markante Linien, neue Farben und eine überarbeitete Front.



Benziner mit Atkinson-Ventilsteuerung und zwei Elektromotoren liefert 131 PS (96 kW) und 253 Newtonmeter Drehmoment.

Wie bisher kann der Fahrer zwischen drei Fahrmodi wählen: Sport, Normal und Eco. Zudem lässt sich über die B-Stufe des Getriebes die Rekuperationsstärke individuell anpassen. Der Verbrauch bleibt mit 5,4 Litern auf 100 Kilometer (WLTP) auf niedrigem Niveau.

Sicherheits- und Assistenzsysteme

Das Honda Sensing-Assistenzpaket wurde überarbeitet und enthält nun eine neue hochauflösende Weitwinkelkamera für verbesserte Rundumsicht. Ein Multi-View-Kamerasystem mit 360-Grad-Ansicht ist ab der Advance Style-Ausstattung serienmäßig. Neu ist außerdem eine Lenkunterstützung im Stauassistenten, die bereits ab 0 km/h aktiv ist und das Halten der Spur erleichtert. Adaptives Fernlicht ist in den höheren Ausstattungslinien ebenfalls enthalten.

Ausstattungsvarianten und Preise

Mit dem Facelift führt Honda eine neue Modellvariante ein: den Advance Plus (ab 34.538 Euro). Dieser basiert auf der Ausstattung Advance (ab 31.093 Euro) und erhält zusätzliche Designelemente, darunter einen in Wagenfarbe lackierten unteren Stoßfänger und Radläufe. Wer sich für die Basisvariante Elegance entscheidet, ist ab 29.160 Euro dabei.

Fazit

Das Facelift macht den Honda HR-V e:HEV noch attraktiver für Fuhrparks und Firmenkunden. Mit dem bewährten Hybridantrieb, einem aufgewerteten Innenraum und neuen Assistenzsystemen bleibt er eine effiziente und moderne Wahl im Segment der kompakten Hybrid-SUV. ■

Text: Nicole Holzer

Honda HR-V e:HEV

Kompakter Crossover-SUV mit fünf Sitzen

Länge: 4,34 m
 Breite: 1,79 m (ohne Außenspiegel)
 Höhe: 1,59 m
 Radstand: 2,61 m
 Kofferraumvolumen: 319 l bis 1.289 l

Antrieb:

e:HEV: 1,5-Liter-Benziner mit Atkinson-Ventilsteuerung und zwei Elektromotoren kommt auf eine Systemleistung 131 PS (96 kW), maximales Drehmoment 253 Nm, Frontantrieb, Stufenloses CVT-Getriebe, 0-100 km/h: 10,6 sec, Vmax: 170 km/h, Verbrauch (WLTP): 5,4 l/100 km, CO₂-Emission: 122 g/km. CO₂-Klasse B; Preis: ab 29.160 Euro (Ausstattungsvariante Elegance).

Auf eine höhere Stufe

Mit dem **ES90 hebt Volvo** die E-Mobilität auf ein neues Niveau – mit dezentem Luxus, viel Platz und hohem Ladetempo. Wir saßen bereits Probe.

Zwei zentrale Dinge fallen auf, wenn man die Entwicklungen bei Volvo verfolgt. Erstens: Warum bietet ausgerechnet der Hersteller, dem die Umstellung auf elektrische Antriebe gar nicht schnell genug gehen kann, eigentlich noch kein schnelles Laden? Und zweitens: Wo bleiben die Kombis?

Jetzt kommt Volvo erst einmal mit dem ab 71.990 Euro lieferbaren ES90 um die Ecke, einer stattlichen, exakt 5,00 Meter langen Limousine. Und nicht, dass diese unästhetisch wäre – das Gegenteil ist der Fall – aber der Kombi ist eigentlich in der Volvo-DNA angelegt. Unerhört, dass hier kein Nachschub in Sicht ist. Doch vielleicht muss man jetzt einfach globaler denken, denn Volvo verkauft insbesondere in den Nicht-Kombimärkten dieser Welt.

Und die Wahrheit, warum Volvo sich auf Nachfrage zum Kombi verlegen um eine Antwort drückt, dürfte exakt in dieser globalen Aktivität begründet liegen.

Nicht umsonst wird der ES90 ja in China, genauer gesagt in Chengdu, produziert. Also muss man sich damit trösten, dass der Viertürer immerhin die Sinne anspricht mit seinem ausladenden, schicken Glasdach und der hohen Gürtellinie. Der Kofferraum fasst 500 Liter, genügend Raum also für eine Urlaubsfahrt. Klappt man die Lehnen um, vergrößert sich das Volumen auf 1.256 Liter. Gut, dass die Schweden das Konzept »Fließheck« gewählt haben, so schwierig sich diese Kategorie hierzulande prinzipiell auch vermarkten lassen mag.

First Class, auch auf der Rückbank

Und wie wird es sich im ES90 reisen? Gefahren werden darf am heutigen Tag noch nicht. Aber eine Sitzprobe ist drin. Und weil sich die Spreu gern im Fond vom Weizen trennt, will die zweite Reihe inspiziert werden. Hier findet sich neben einem Bedienbord



sowie bequemen Sesseln derart viel Beinfreiheit (3,10 Meter Radstand), dass die zweite Reihe getrost als First Class bezeichnet werden darf. Dass es jedoch keine Haltegriffe gibt, ist ein Indiz für Sparen an der falschen Stelle. Ansonsten erfreut der Innenraum durch feine Holzdekorelemente und zurückhaltende Formensprache. Allein: Auch hier grassiert der Touch-Wahn. Ein Handschuhfach sollte schließlich immer per physischer Taste zu öffnen sein.

Ladeleistung auf Premium-Niveau

Kommen wir noch einmal zum Thema Reisen, respektive Urlaub – der findet ja in der Regel weiter entfernt vom Heimatort statt. Auf dem Weg an den Urlaubsort sind lange Pausen besonders ärgerlich. Beim ES90 sollte langes Zwangspausieren der Vergangenheit angehören, denn die Techniker verpassen ihm eine seiner Klasse angemessene Schnellladefähigkeit. Als erstes Modell der Marke kommt die große Limousine in den Genuss eines 800-Volt-Bordnetzes. Das Resultat lässt sich am Datenblatt ablesen: Das Laden von 10 auf 80 Prozent dauert jetzt bloß noch 20 Minuten (statt 30). Oder anders ausgedrückt: Der Volvo kann binnen

10 Minuten 300 Kilometer Reichweite nachladen. Insgesamt sind theoretisch 700 Kilometer (WLTP) mit einer Akkuladung möglich.

Performance ist beim ES90 generell ein Thema, nicht nur bei der Ladeleistung. Drei verschiedene Antriebsvarianten stehen in der Preisliste. Die Basis mit einem Permanent-Synchronmotor an der Hinterachse kommt mit 245 kW/333 PS. Der China-Schwede mit 480 Newtonmeter Drehmoment soll binnen 6,9 Sekunden 100 km/h erreichen. Zwei Allrad-Ausbaustufen (330 kW/449 PS sowie 500 kW/680 PS) ergänzen das Portfolio. Dann braucht der Zweieinhalbtonner 5,5 respektive 4 Sekunden bis 100 km/h. Außerdem dürften 670 beziehungsweise 870 Newtonmeter für eine ganz besondere Souveränität sorgen. Die Höchstgeschwindigkeit liegt aber stets bei 180 km/h.

Viele Assistenzsysteme mit hoher Rechenleistung

Der jüngste Vertreter der SPA2-Architektur wartet natürlich auch mit unzähligen Assistenten und hoher Rechenleistung auf. Die Sicherheitssensorik hinterlässt denn auch ihre Spuren auf dem Dach in Form einer nicht ganz so schicken Ausstülpung für die LiDAR-Einheit. Und wie gut die ganze Assistenz in der Praxis funktioniert, wird sich dann bei der Fahrvorstellung zeigen. Zum Kunden soll der ES90 Ende dieses Jahres rollen, somit bleibt noch ein bisschen Zeit, um sich gedanklich mit dem Fehlen des Kombis anzufreunden. ■

Text: Patrick Broich

Volvo ES90

Länge:	5,0 m
Breite:	1,94 m (mit Außenspiegel 2.12 m)
Kofferraumvolumen:	500 – 1.256 l
Permanent-Magnet Synchron-Elektromotor mit 333 PS/245 kW (Single Motor) oder 449 PS/330 kW (Twin Motor)	
Drehmoment:	480 Nm (Single Motor) oder 670 Nm (Twin Motor)
0-100 km/h:	6,9 s (Single Motor) oder 5,5 s (Twin Motor)
Vmax:	180 km/h
Normverbrauch:	16,1-17,1 kWh/100 km
Batteriegröße:	92 kWh (Single Motor) oder 106 kWh (Twin Motor)
WLTP-Reichweite:	bis zu 700 km
Ladezeiten:	0-100 % an 11-kW-Wallbox: 8-10 h, 10-80 % Schnellladung: 20 min
Max. Ladegeschwindigkeit:	250 kW
Preis:	ab 60.500 Euro (Single Motor), 74.700 Euro (Twin Motor)



- 1 Der Innenraum orientiert sich an dem des EX90.
- 2 Exakt fünf Meter misst die Limousine.
- 3 Hinter dem Fließheck findet sich ein großer Kofferraum.





Effizienz neu definiert

Neue Maßstäbe bei Reichweite, Effizienz und Fahrkomfort – Limousine und Kombi des **Audi A6 e-tron** dürften den Nerv im oberen Dienstwagen-Segment treffen. Alle Fakten im Fahrbericht.

Sie sollten eigentlich längst auf der Straße sein, die elektrischen Business-Modelle der Baureihe A6 e-tron. Doch wegen Software-Problemen bei der neu konzipierten Plattform PPE mussten die Audi-Entwickler auf die Bremsen treten. Nun wurde es März, bis die ersten Fahrzeuge zum Händler rollen. Bestellbar sind A6 Sportback e-tron – so der Name der Schräghecklimousine – und der Kombi A6 Avant e-tron aber schon. Die Preise beginnen bei 52.773 Euro. Der Avant kostet jeweils 1.387 Euro mehr.

Der Audi A6 e-tron trifft auf starke Konkurrenz

Auch wenn Audi sagt, beide A6-e-tron-Versionen seien in der oberen Mittelklasse positioniert, mit einer Länge von fast fünf Metern fahren sie eher im automobilen Oberhaus, treffen hier auf den Mercedes EQE und den BMW i5. Florian Hauser, bei Audi fürs Marketing des A6 zuständig, sieht allerdings auch den etwas kleineren BMW i4 als Kern-Wettbewerber.

Unter den Konkurrenten dürfte der A6 e-tron eine herausragende Stellung einnehmen, besonders, wenn es um die Reichweite geht. Die neue Fahrzeugarchitektur von Audi sieht nicht nur eine Batterie mit einer Kapazität von bis zu 94,9 kWh vor, sondern Audis Ingenieure gaben sich auch redlich Mühe, das gesamte Elektro-Package inklusive der Motoren auf bestmögliche Effizienz zu trimmen.

Hinzu kommt eine bis ins Detail optimierte Aerodynamik, die in Summe zu einem extrem niedrigen cW-

Wert von 0,21 führt. Kein Audi-Modell hat in der Geschichte der Marke je diese Zahl erreicht. Weniger Luftwiderstand heißt im Umkehrschluss weniger Verbrauch. Die Version A6 Sportback e-tron performance soll so auf nur 14 bis 17 kWh/100 km kommen, ein Rekordwert im Segment. Entsprechend hoch ist die Reichweite. Als WLTP-Wert nennt Audi 756 Kilometer, was die Ingolstädter Limousine nicht nur zur Marathon-Modell im Volkswagenkonzern macht, sondern auch so manchen Zweifler der E-Mobilität das Lager wechseln lassen dürfte.

Der Audi A6 e-tron wirkt entspannend

Zumal der A6 e-tron traumhaft fährt und mit einem derart geschmeidigen Antrieb aufwartet, wie ihn ein Verbrennungsmotor niemals erreicht. Die E-Maschine leistet 367 PS und liefert praktisch aus dem Stand heraus ein Drehmoment von 580 Newtonmetern. Doch es sind nicht die Zahlen allein, die dem Fahrer ein souveränes Gefühl hinter dem Lenkrad vermitteln. Es ist das Gesamtpaket, bestehend aus enormer Durchzugskraft, präziser Lenkung, komfortabler Fahrwerksabstimmung und außergewöhnlicher Ruhe im Innenraum. Der A6 e-tron wirkt im hohen Maße entspannend.

Wer es eine Portion dynamischer möchte, kann entweder zur Quattro-Variante mit 428 PS (ab 66.891 Euro) greifen oder gleich den S6 e-tron wählen. Des-

Audi A6 Sportback e-tron

Fünftürige, fünfsitzige Schräghecklimousine der oberen Mittelklasse;

Länge: 4,93 m (mit Außenspiegel 2,14 m)

Breite: 1,92 m

Höhe: 1,49 m

Radstand: 2,95 m

Kofferraumvolumen: 502-1.330 l, Frunk 27 l

E-Motor mit 367 PS

Drehmoment: 565 Nm

0-100 km/h: 5,4 s

Vmax: 210 km/h

Verbrauch: 17,0-14,0 kWh/100 km

Akkugröße: 94,9 kWh

Reichweite: 756 km (WLTP)

Ladeleistung: 270 kW (DC), 11 kW (AC)

Ladedauer: DC: 10-80 % in 21 min

AC: 0-100 % in 10 h

Preis: ab 63.529 Euro

sen 503 PS machen Limousine wie Avant zum einem unauffälligen Power-Car, das so manchen Sportwagen alt aussehen lässt. Allerdings sollte dafür die Haben-Seite des Giro-Kontos mindestens 83.613 Euro aufweisen.

Zügiges Reisen ermöglicht der A6 e-tron auch durch seine moderne Ladetechnik. An DC-Säulen kann dank 800-Volt-Bordtechnik Strom mit bis zu 270 kW in die Batterie fließen und dieses Niveau auch anfangs ziemlich lange gehalten werden. Von 10 bis 80 Prozent ist der Akku im Bestfall nach nur 21 Minuten gefüllt. Zuhause an der Wallbox dauert es gut neun Stunden, da derzeit der On-Board-Charger nur elf kW verdaut. Audi will aber im kommenden Jahr auch eine 22-kW-Version anbieten. Dass der Ingolstädter Autobauer beim Thema Interieur in der Top-Liga spielt, gehört seit Langem zum Anspruch des Hauses. Reinsetzen und wohlfühlen.



1



2



3



4

1 Neben der Limousine ist auch ein Kombi zu haben. Die Preise beginnen bei 52.773 Euro netto.

2 Das Cockpit ist wie gewohnt auf höchstem Niveau.

3 Auch beim Thema Gepäck ist der Audi ein Reiseauto mit einem Kofferraumvolumen von 502 bis 1.330 Litern.

4 Optimierte Aerodynamik führt zum extrem niedrigen cW-Wert von 0,21.

Materialanmutung, Verarbeitung und Bedienung lassen nichts zu wünschen übrig. Wer möchte, kann eine komplett lederfreie Ausstattung bekommen. Zu empfehlen sind auf jeden Fall die schicken Stoffkombinationen, die das ohnehin sehr wohnliche Ambiente noch verstärken.

Cockpit mit Panorama-Display in OLED-Technik

Im Cockpit dominiert klar das gebogene Panorama-Display in OLED-Technik. Sogar Platz für einen Bildschirm auf der Beifahrerseite fanden die Designer. Konnektivität, Sprachsteuerung, Infotainment und das Head-up-Display mit Augmented-Reality-Einspielungen hinterließen bei der ersten Testfahrt einen professionellen Eindruck.

Weniger zufrieden waren wir mit den Kamera-Außenspiegeln. Auch wenn Audi bei dem aufpreispflichtigen Feature von »zweiter Generation« spricht, der Blick auf die obere Kante der Türverkleidung trifft die Sache nicht so wie gewünscht, selbst wenn es schon etwas besser funktioniert als vor fünf Jahren beim e-tron-SUV. Für Situationen wie spontanes Einfädeln im Feierabendverkehr oder Spurwechsel braucht es sicherlich eine längere Eingewöhnung. ■

Text: Michael Specht

Fotos: Audi



So fährt der Golf von morgen

Mit 580 Kilometer Reichweite, viel Platz, cleverer Bedienung und flottem Fahrverhalten ist der **Skoda Elroq** ein echter Golf-Nachfolger im E-Zeitalter.

Wie viel Auto braucht man eigentlich? Die Frage stellt sich auch für Dienstwagenfahrer. Dennoch locken häufig Prestige und Image. Dabei geht es auch anders, wie der Skoda Elroq beweist. Unser Testkandidat setzt mehr auf Vernunft als aufs Image.

Das neue Kompakt-SUV der Tschechen teilt sich die Technik mit seinem großen Bruder Enyaq und natürlich auch mit allen anderen Modellen aus dem mittleren Stromer-Baukasten des VW-Konzerns und so kommt einem auch einiges bekannt vor. Angefangen bei den technischen Daten bis hin zum Bedienkonzept. Der Elroq 85, der uns zu einem ersten Test zur Verfügung stand, hat den 77 kWh-Akku an Bord. Dessen Energievorrat reicht für 580 WLTP-Normkilometer, die dank 210 kW/285 PS an der Hinterachse 545 Newtonmetern Drehmoment recht spaßig zurückgelegt werden können. Aber dazu später mehr.

Zunächst einmal ist der Elroq mit 4,49 m Länge zwei Handbreit kürzer als ein Enyaq und passt damit so gerade noch in die Kompaktklasse. Das merkt man im Innenraum aber nicht. Unterschiede zu einem parallel bewegten VW ID.4 ergeben sich nur durch die

sportlicheren Sitze. Klar, ein Skoda ist kein VW, das zeigt sich vornehmlich im Bedienkonzept und in den Ausstattungs-Details. Statt des kleinen aufgesteckt wirkenden Displays in ID.3 und ID.4 nutzt Skoda eine klassisch Instrumenteneinheit vor dem Fahrer.

Tasten statt Touch am Lenkrad

Das große Display zeigt Fortschritte im Detail. Zwar gibt es den Slider für die Lautstärkeregelung noch, aber dazu wieder einige Tasten für den Schnellzugriff auf die Klimasteuerung oder die Assistenten. Apple Carplay verbindet sich schnell und stabil. Die Steuerung ist dann wie gewohnt übersichtlich.

Natürlich bietet Skoda zahlreiche Untermenüs, um den Elroq zu individualisieren. Wichtiger ist aber, dass die wesentlichen Funktionen einfach zu bedienen sind. Wie etwa die Sitzheizung. Die ist mit einem Button direkt zu erreichen und muss nicht über Shortcuts aktiviert werden. Für die Lenkradheizung gibt es einen richtigen Knopf am Lenkrad. Skoda hat verstanden, dass Touch-Funktionen am Lenkrad problematisch sein können und setzt auf Tasten und Drehregler. ➤

Ihre Profi-Newsletter – immer aktuell informiert

Jeden Montag und Donnerstag Ihr persönlicher Informationsvorsprung mit News und aktuellen Infos aus dem Flottenmarkt.



Früher wissen, was läuft. Kostenlos!

- ✓ Die Top-Meldungen aus der Firmenwagen-Welt im Überblick
- ✓ Fahrzeugtests
- ✓ Management
- ✓ Steuer & Recht
- ✓ zweimal wöchentlich

Kostenlos und topaktuell direkt in Ihr Postfach.

Jetzt anmelden!



Abonnieren Sie jetzt Ihren Newsletter unter:
www.firmenauto.de/newsletter

firmenauto
Mobilität & Management

- 1** Übersichtlich, hochwertig und mit echten Tasten statt Touch-Funktionen.
- 2** 470 Liter Volumen, clevere Details wie das Netz fürs Ladekabel.
- 3** Der Elroq ist mit 4,49 m Länge zwei Handbreit kürzer als ein Enyaq.
- 4** Unser Testwagen, der Elroq 85, hat den 77 kWh-Akku an Bord.



Dagegen schrumpft das Kofferraumvolumen gegenüber dem größeren Enyaq auf 470 Liter. Gleichzeitig punktet Skoda mit cleveren Ideen und hat etwa den Raum hinter den Radkästen mit kleinen Regalen für ebenso kleine Utensilien aufgefüllt. Noch cleverer: Das Ladekabel ist in einem Netz in der Kofferraumklappe untergebracht und muss so nicht unterwegs unter dem Gepäck gesucht werden.

Solide Ladeleistung, ehrliche Reichweite

Die Leistung lässt sich gut in Vortrieb umsetzen, weshalb wir häufig schneller unterwegs waren, als wir es üblicherweise mit E-Modellen handhaben: Wer gelegentlich die möglichen 180 km/h Höchstgeschwindigkeit ausreizt, hat keine Chance, auch nur in die Nähe der Normreichweite zu kommen.

Wir erfuhren Verbrauchswerte zwischen 19 und 22 kWh. Entsprechend zeigte der Bordcomputer eine maximale Reichweite von rund 420 Kilometern an, was aber angesichts von vorherrschenden Minustemperaturen in der Testzeit absolut in Ordnung geht. Bei Frühlingstemperaturen und leichtem Gasfuß sollten Werte um 500 Kilometer möglich sein. Andererseits ist das nicht wirklich notwendig, wenn man nach zwei bis drei Stunden einen Schnellader aufsucht, schafft der Elroq zumin-

Skoda Elroq

Fünftüriges, fünfsitziges SUV der Kompaktklasse;

Länge: 4,49 m
 Breite: 1,88 m (mit Außenspiegeln: 2,15 m)
 Höhe: 1,65 m
 Radstand: 2,77 m
 Kofferraumvolumen: 470 l - 1.580 l

Elroq 85: E-Motor mit 210 kW/286 PS,
 Drehmoment: 545 Nm, 0-100 km/h: 6,6 s, Vmax: 180 km/h,
 Verbrauch: 15,2 - 16,6 kWh/100 km, Testverbrauch: 20,5 kWh,
 Akkugröße: 77 kWh, Reichweite: 580 km (WLTP),
 Ladeleistung: 175 kW (DC), 11 kW (AC), Ladedauer: DC: 10-80 %
 in 28 Minuten, AC: 0-100 % in 8:00 Std
 Preis: ab 36.890 Euro

dest am Anfang immerhin 175 kW-Ladeleistung und braucht eine knappe halbe Stunde, um von 10 auf 80 Prozent Batteriekapazität zu laden. Es gibt Autos, die das schneller können, aber im Alltag ist das völlig ausreichend.

In der Top-Ausführung mit der großen Batterie und dem 285-PS-Motor gibt es den Elroq ab 36.890 Euro. Durch ein paar zusätzliche Häkchen in der Liste der Extras kommen schnell Summen um 42.000 Euro zustande. Dann hat man aber auch ein Auto mit so ziemlich allem: vom Matrix-Licht über Head-up-Display, einem Soundsystem von Canton bis zu den üblichen Clever-Lösungen des Hauses. ■

Text: Günter Weigel

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



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

Vergangenheit trifft Zukunft

Mit dem neuen **Capri** setzt Ford auf Elektro-Power und clevere Details. Viel Reichweite, durchdachter Stauraum und gesenkte Preise sollen das E-SUV zum Erfolg führen.

Ford geht es nicht gut, zumindest in Europa nicht. Die Verkäufe sind zweistellig gefallen, das Modellangebot ausgedünnt. Ka, Fiesta, S-Max, Galaxy und Mondeo sind Geschichte. Dasselbe Schicksal ereilt in diesem Jahr den Focus. Ein Nachfolger für den Golf-Konkurrenten ist nicht in Sicht. Ford muss sich mittlerweile hinter Seat/Cupra und Toyota einreihen.

Damit nicht genug. Ford setzt stark auf Elektrifizierung – eine riskante Strategie, da das Angebot branchenweit die Nachfrage übertrifft. Vor rund 15 Monaten war der Mustang Mach-E das einzige Elektroauto im Portfolio, heute stehen neun BEV-Modelle in den Showrooms, darunter Tourneo und Transit.

Allein die Investition ins Kölner Werk verschlang rund zwei Milliarden Euro. Dort laufen Explorer und Capri vom Band. Letzterer soll Erinnerungen an den Ur-Capri von 1969 wecken. Ford setzt große Hoffnungen auf den 4,63 Meter langen Crossover, der in erster Linie Familien ansprechen soll. Platz gibt es reichlich: großzügige

Beinfreiheit im Fond, 572 Liter Kofferraumvolumen – mehr als im Mondeo. Clevere Details wie ein doppelter Ladeboden oder ein integrierter Stauraum für das Ladekabel sorgen für Alltagstauglichkeit. Ebenso praktisch ist die variable Mittelablage mit 17 Liter Volumen – zwei 1,5-Liter-Flaschen passen hinein.

Der Capri kommt mit Frunk

Eine Neuerung gibt es bereits: Selbst die ersten ausgelieferten Capri-Modelle hatten ihn nicht, doch nun bekommt das E-SUV einen Frunk. Viele E-Autos bieten diesen Stauraum unter der Fronthaube – nicht aber der VW ID.4 und ID.5. Da Volkswagen die MEB-Architektur an Ford liefert, fehlte der Frunk auch beim Capri. Doch Fords Ingenieure entwickelten eine praktische Ablage für Regenschirme, Jacken oder Ladekabel. »Der Capri ist das erste MEB-Produkt mit Frunk«, sagt Designer Amko Leenarts. Ob VW, Skoda, Cupra und Audi die Idee übernehmen, bleibt abzuwarten.



Kurzcharakteristik

Warum: weil man ein elektrisches Crossover mit coolem Namen fahren möchte

Warum nicht: das Design hat wenig mit dem Original zu tun

Was sonst: VW ID.5, Skoda Enyaq Coupé, Kia EV6 X

Wann er kommt: bereits im Handel

Beim Antrieb bleibt alles wie gehabt: Der Einstieg beginnt bei 125 kW (170 PS), Heckantrieb und einer 52-kWh-Batterie. Das Topmodell bietet 250 kW (340 PS), zwei Motoren und 79 kWh Kapazität. Eine Testfahrt mit dem Allrad-Capri zeigt, dass Ford weiterhin Maßstäbe beim Fahrwerk setzt. Das Handling ist perfekt, die Lenkung präzise, der Abrollkomfort top, der Gesamteindruck solide. Die Kraftentfaltung des Elektroantriebs geschmeidig und gleichmäßig.

Beeindruckende Reichweite

Wer sich für die mittlere Version mit 210 kW (285 PS) und 77 kWh entscheidet, schafft 627 Kilometer nach WLTP. Damit übertrifft der Capri sämtliche Konkurrenten, sogar das Tesla Model Y Long Range.

Auch beim Laden spielt der Capri vorne mit: In Deutschland ermöglicht er Plug & Charge bei Allego, Ionity und Aral pulse. Das Auto kommuniziert direkt mit der Ladesäule – Karte oder App sind überflüssig. Stecker rein, Strom fließt.

Ford hat zudem die Modellstruktur überarbeitet und Preise gesenkt. Statt zwei Linien (Basis und Premium) gibt es nun drei: Style, Select und Premium. Das Einstiegsmodell Style mit 52-kWh-Batterie und Heckantrieb startet künftig bei 35.630 Euro (vorher 37.773 Euro). Die Variante Select bietet wahlweise 77 kWh mit Heckantrieb oder 79 kWh mit Allrad – Preis: ab 43.193 Euro. Die Ausstattung Premium ist mit allen drei Batteriegrößen kombinierbar und beginnt mit dem kleinsten Akku bei 40.672 Euro.

Ob Ford das Capri-Portfolio erweitert, bleibt offen. Potenzial wäre da – man denke nur an das Kultauto Capri RS 2600. Gerüchte besagen, dass in Köln bereits an etwas gearbeitet wird. ■

Text: Michael Specht



1 Im Cockpit dominiert der verstellbare 14,7-Zoll-Touchscreen sowie große Ablagefächer für Getränke.

2 Mit 4,63 Metern ist der Capri 17 Zentimeter länger als der Explorer.

3 Die Technik haben sich die Kölner bei VW eingekauft.

4 Das Ladekabel kommt im Optimalfall erst nach mehr als 600 Kilometern zum Einsatz.

Ford Capri

Fünftüriger, fünfsitziger Crossover der Mittelklasse

Länge: 4,63 m
Breite: 1,87 m (2,06 m mit Außenspiegeln)
Höhe: 1,63 m
Radstand: 2,77 m
Kofferraumvolumen: 627 l – 1.510 l

Antriebe:

E-Motor mit 125 kW/170 PS: Drehmoment: 310 Nm, Heckantrieb, 0-100 km/h: 8,7 s, Vmax: 160 km/h, Verbrauch: 15,5 kWh/100 km, Akkugröße: 52 kWh, Reichweite: 393 km (WLTP), Ladeleistung: 145 kW (DC), 11 kW (AC), Ladedauer: DC: 10-80 % in 25 Minuten, AC: 0-100 % in ca. 5 Std., Preis: ab 35.630 Euro.

E-Motor mit 210 kW/286 PS: Drehmoment: 545 Nm, Heckantrieb, 0-100 km/h: 6,4 s, Vmax: 180 km/h, Verbrauch: 13,8 kWh/100 km, Akkugröße: 77 kWh, Reichweite: 627 km (WLTP), Ladeleistung: 135 kW (DC), 11 kW (AC), Ladedauer: DC: 10-80 % in 28 Minuten, AC: 0-100 % in ca. 8 Std., Preis: ab 43.190 Euro.

Zwei E-Motoren mit zusammen 250 kW/340 PS: Drehmoment: Vorderachse 134/Hinterachse 545 Nm, Allradantrieb, 0-100 km/h: 5,3 s, Vmax: 180 km/h, Verbrauch: 15,3 kWh/100 km, Akkugröße: 79 kWh, Reichweite: 592 km (WLTP), Ladeleistung: 185 kW (DC), 11 kW (AC), Ladedauer: DC: 10-80 % in 26 Minuten, AC: 0-100 % in ca. 8 Std., Preis: ab 46.555 Euro.



Nicht T7, sondern New Transporter

Die siebte Generation des neuen **VW Transporters** kommt mit Diesel, Hybrid und E-Antrieb. Gleichzeitig sorgt die Kooperation mit Ford für mehr Vielfalt. Zeit für einen Blick auf den neuen Transporter und seine Bulli-Ahnen.

Ein wahrer Klassiker unter den Transportern feiert in seiner neuen Generation Premiere. „Bulli“, wie ihn seine treuen Anhänger nennen, ist Alltagsauto und Pragmatiker zugleich. Das Erfolgsrezept? Platz für Zuladung und gute Anhängelast. Zugegeben: Die Anforderungen an moderne Transporter gehen inzwischen weit darüber hinaus und mit den alten Bulli-Generationen hat der neue Transporter optisch und technisch nicht mehr so viel gemein. Gerade aber

wegen den zahlreichen Anforderungen setzt VW Nutzfahrzeuge bei der neuen Transporter-Generation auf einen mehrgleisigen Ansatz. Ein Spezialist für jeden Einsatzzweck soll her.

Das aktuelle Bulli-Programm der siebten Generation basiert auf insgesamt drei Säulen – Transporter, Multivan und ID.Buzz. Die Transporter-Baureihe gliedert sich wiederum in die reinen Nutzfahrzeuge und in die Caravelle-Serie (mit Schwerpunkt Personen-



1 Gleicht einem Pkw: Das Cockpit im Transporter (hier die BEV-Variante) vermittelt den Eindruck von modernem Pkw-Ambiente.

2 Eine Animation verbildlicht die verschiedenen Fahrmodi – das versprüht irgendwie einen gewissen Charme.

3 Die Bedienung erfolgt bequem über das Multifunktions-Lenkrad. Das 13-Zoll-Infotainmentsystem kann zudem per Touchscreen gesteuert werden.



VW Transporter 2.0 TDI

Länge: 5,05 m
Breite: 2,275 m
Höhe: 1,954 m
Radstand: 3,00 m
Wendekreis: ab 11,90 m
Kofferraumvolumen: ab 5.800 l

Dieselmotor, Allradantrieb, Turboaufladung, 8-Gang-Automatikgetriebe, Abgasnachbehandlung per Adblue, 125 kW/170 PS, maximales Drehmoment: 390 Newtonmeter, Vmax: 170 km/h, Normverbrauch (WLPT): 8,3 l/100 km, CO₂-Emissionen: 217 g/km; Preis: ab 29.925 Euro



Fotos: VW Nutzfahrzeuge/Achim Hartmann

transport). Der Multivan gleicht dem Freizeit-Van. Der ID. Buzz und seine Nutzfahrzeugversion ID.Buzz Cargo hingegen bieten die Möglichkeit zur CO₂-freien E-Mobilität. Letztere werden in Hannover gefertigt, der Transporter rollt in Kooperation mit Ford in der Türkei vom Band. Er dürfte für Langstreckenfahrer als Dieselvariante weiterhin die erste Wahl bleiben. Hier setzt VW Nutzfahrzeuge auf drei neu entwickelte 2,0-Liter-TDI-Vierzylinder. Diese leisten 81 kW (110 PS), 110 kW (150 PS) und 125 kW (170 PS).

Motorenpalette: Diesel, Hybrid und Elektro

Die TDI-Motoren bis 110 kW sind serienmäßig an ein 6-Gang-Schaltgetriebe gekoppelt. Der 125-kW-TDI ist mit einer 8-Gang-Getriebeautomatik kombiniert; optional steht das Automatikgetriebe auch den 110-kW-TDI-Varianten zur Verfügung. Die Modelle ab 110 kW können zudem mit Allradantrieb (bei VW 4Motion genannt) bestückt werden. Damit aber nicht genug: Ein Plug-in-Hybridantrieb (eHybrid) mit einer Systemleistung von 171 kW und drei Elektroantriebe in den Leistungsstufen 100 kW, 160 kW und 210 kW ergänzen das Angebot. Die Kapazität der Batterie beträgt 64 kWh. Üppig auch das neue Transporter-Programm. Den Klassiker

gibt es als Kastenwagen, sowie als Kastenwagen Plus mit mehr Laderaum sowie einer Dreiersitzbank in der zweiten Reihe und einer Trennwand mit Fenster aus Kunststoff. Dazu kommt die Kastenwagen-Variante mit L-Trennwand hinter dem Fahrersitz und hinter den beiden Einzelsitzen in der zweiten Reihe. Außerdem gibt es den Transporter als Kombi mit bis neun Sitzplätzen. Abgerundet wird das Angebot von einer Variante mit Pritschenaufbau und langem Radstand inklusive sechssitziger Doppelkabine. Kombi und Kastenwagen sind auch mit Hochdach und verlängertem Radstand erhältlich. Dieses Angebot macht auch die Ford-Kooperation möglich, schließlich hält der Transit Custom als Plattform her.

Die Zusammenarbeit sieht man dem Transporter auch optisch an. Ein Blick auf die Front des Fahrzeugs weist ihn jedoch als VW-Modell aus – und das nicht nur, weil dort das Logo prangt. Eine Blende in der Mitte des Fahrzeugs verbindet die beiden LED-Scheinwerfer und am Kühlergrill befinden sich zwei kleine Öffnungen. Am Heck >



- 1 Kurven kann er: Das Bulli-Lenkrad setzt die Lenkbefehle relativ präzise um.
- 2 Der Laderaum bietet 5,8 m³ und einige Möglichkeiten, um lose Taschen oder Gegenstände per Karabiner zu befestigen.
- 3 Serienmäßig verfügen die beiden LED-Scheinwerfer jetzt über eine Fernlichtregulierung (Light Assist).
- 4 Sitze noch verstellbarer: Große Fahrer dürfen sich über etwas weiter verstellbare Sitze und damit mehr Beinfreiheit freuen.



des Fahrzeugs setzt VW eigene Rückleuchten ein. In der Grundversion sind der neue Transporter und der neue Caravelle 5.050 mm lang (rund 146 mm länger als der T6.1). Der Radstand vergrößert sich um 97 mm – und beträgt damit 3.100 mm. Optional gibt es die beiden Modelle aber auch mit einem um 400 mm verlängerten Radstand – was im Ergebnis 3.500 mm sind.

Mehr Serienausstattung als im Ford

Wichtiger als die Optik ist bei Nutzfahrzeugen aber die im Fahrzeug verbaute Technik und der Stauraum. Hier hat VW die serienmäßige Ausstattung der Transporter erweitert. Mit dabei sind jetzt LED-Scheinwerfer mit Fernlichtregulierung, LED-Rückleuchten, eine elektronische Parkbremse mit Auto-Hold-Funktion, das 13-Zoll-Infotainmentsystem sowie ein Multifunktionslenkrad und zahlreiche Assistenzsysteme. Praktisch sind auch die verschiedenen Schnittstellen wie USB-A, USB-C- und 12V-Steckdosen sowie optionale 230V- Anschlüsse. Das Wichtigste aber: Der Stauraum wächst auf

5,8 m³ an – 0,3 m³ mehr als der T 6.1. Wer auf ein Hochdach und den langen Radstand setzt, profitiert sogar von 9 m³ Stauvolumen. Ähnliches gilt für die Zuladung des Fahrzeugs. Sie steigt von 1,2 auf 1,33 Tonnen.

Fahrverhalten: Diesel vs. Elektro

Doch wie fährt sich der neue Transporter? Für den Test steht der stärkste Zweiliter-Diesel bereit. Einfach eingerichtet und mit viel Blech drumherum. Der Ford-Motor brummt sympathisch-kräftig auf. Einmal das Gaspedal durchgedrückt, reagiert das 8-Gang-Automatikgetriebe schnell und schaltet zügig. Die kurvenreiche Teststrecke lässt sich dank der gut abgestimmten Lenkung des Bullis lässig durchfahren. Da stört es auch nicht, wenn es mal schneller um die Kurve geht. Angenehm gestaltet sich zudem der Wendekreis von gerade einmal 11,9 Meter (je nach Radstand bis zu 13 Meter). Damit eignet sich das Fahrzeug auch für den Stadtverkehr. Zum Vergleich: Der Golf 8 benötigt 10,9 Meter. Fraglich bleibt allerdings, ob der Transporter auch mit voller Beladung oder Campingaufbau seine Leichtfüßigkeit behält. Eine gewisse Ähnlichkeit zum Transit in Sachen Fahrverhalten ist dabei spürbar.

Etwas schwerfälliger wirkt dagegen das Stromer-Pendant. Die Lenkung beim e-Transporter wirkt nicht ganz so präzise wie beim Verbrenner und durch die rund 200 Kilogramm mehr an Leergewicht, macht er beim Antrieb einen gemütlicheren Eindruck. Macht nichts, schließlich ist es ja nicht das Ziel, im Transporter permanent durch die Gegend zu rasen. Insgesamt bringt der 210 kW-Motor an der Hinterachse das Fahrzeug einigermaßen flott und vor allem ruhig voran. Wer beide Antriebe kombinieren möchte, muss sich mit der Plug-in-Hybrid-Variante noch bis 2026 gedulden.

Was kostet der neue Transporter?

Ein Blick auf die Preise der neuen Transporter lässt aufhorchen. Wer mit dem neuen Verbrenner liebäugelt, muss sich bei der Basisversion mit 110 PS als Handschalter auf 43.768 Euro einstellen. Der Plug-in-Hybrid kostet mindestens 55.279 Euro. Die BEV-Varianten starten bei 54.993 Euro. ■

Text: Alexander Roller



1

1 Bulli auch elektrisch: Der neue Transporter kann auch mit Elektroantrieb in den Leistungsstufen 100, 160 und 210 kW erworben werden.

2 Ladebuchse vorne verbaut: Das Ladekabel kann vorne rechts knapp unter dem Scheinwerfer angeschlossen werden. Die Batteriekapazität beträgt 64 kWh.

3 Die gesamte Familie: Optisch und technisch hebt sich der neue Transporter von seinen Bulli-Ahnen in jedem Fall ab.



2



3

Auf großer Fahrt

Die Pkw-Variante des **Fiat eScudo** muss als Familien-Van auch längere Strecken meistern. Kein Problem also für den baugleichen Kastenwagen, oder? Wir schicken ihn auf einen 2.000-Kilometer-Härtetest.

Die Route ist schnell umrissen. Mit Strom aus Wasserkraft vollgetankt geht es los am oberbayrischen Walchensee, weiter über Stuttgart und Magdeburg bis nach Eindhoven. Von dort wieder nach Stuttgart und zurück in die Berge. Für einen Diesel kein Problem. Und ein Transporter mit Familien-Van-Genen sollte hier auch eine gute Figur machen. An Bord des 100 kW starken Italieners sind 75 kWh. Bei einem WLTP-Verbrauch von 24,2 kWh pro 100 Kilometer müssten also immerhin 336 Kilometer am Stück machbar sein. 10 bis 80 Prozent – also bleiben gut 230 Kilometer nutzbar übrig. Für die Dreiecksetappen Stuttgart/Magdeburg/Eindhoven entscheiden wir uns deshalb für eine

Zweistopp-Strategie mit etwa 200 Kilometern pro Stint. Dazwischen sind wir jeweils unter ähnlichen Vorgaben unterwegs. 110 bis 120, gleichmäßig, eher gemütlich.

Reichweite und Realität

Die Elektronik sollte unseren Fahrstil also recht schnell erkennen und entsprechend einberechnen. Doch Pustekuchen: Nach jedem einzelnen Ladestopp verheißt die Anzeige Traumreichweiten, die dann in kürzester Zeit zusammenschrumpeln. 200 Kilometer stellen sich so tatsächlich als sichere Distanz heraus – bei perfekten Batterietemperaturen. Das deckt sich auch mit dem ermittelten Verbrauch inklusive Ladeverlusten. Am Ende stehen 24,9 kWh pro 100 Kilometer auf der Uhr. Verglichen mit dem WLTP-Wert nicht schlecht. Verglichen mit der nächstgrößeren Klasse aber tatsächlich nicht berauschend. Insgesamt scheinen die Antriebstränge der mittleren Transporter ineffizienter zu arbeiten als in den Dickschiffen.

Zwischen hilfreich und hinderlich

Unterwegs haben wir genügend Zeit, Assistenzsysteme und Co. des eScudo zu testen. Nach den ersten Etappen fällt auf, dass die Sitze ein ganzes Stück zu kurz sind. Zudem fehlen ein paar offene Ablagen in der Mitte, um beispielsweise den Geldbeutel zu verstauen. In der Mittelkonsole ist nur Platz für die Sonnenbrille und das Handy. Dieses liegt auf einer Schale für induktives Laden. Leider arbeitet diese ziemlich unzuverlässig, auch ohne Hülle und versorgt das Handy nur sporadisch mit Strom. Ein lustiges Gimmick für die Ladepausen sind hingegen die im Infotainmentsystem integrierten Spiele. Ansonsten glänzt dieses aber eher mit einer fraglichen Bedienfreudigkeit. Die Menüs sind nicht



Fotos: Markus Bauer

intuitiv und eine brauchbare Ladeleistungsanzeige finden wir nicht. »500 km/h« sind eher wenig zielführend.

Assistenzsysteme mit Eigenleben

Was die elektronischen Helferlein angeht, muss sich der eScudo auch etwas Kritik gefallen lassen. Der Spurhalter agiert nicht immer nachvollziehbar. Man fragt sich teils: Ist er aktiv, passiv, überhaupt da? Und dann gibt es wieder Situationen, in denen der Blinker gesetzt ist, die Nebenspur frei, doch der Fiat hält energisch am Lenkrad dagegen. Der Abstandstempomat tut zwar ordentlich seinen Dienst, könnte aber etwas intelligenter zu Werke gehen.

Segeln kennt er nicht. Vielmehr bremst er die Fuhre auch bergab sofort auf die Sollgeschwindigkeit ab, obwohl er kein Tempolimit erkannt hat. Etwas nervig fällt auch das Gurtwarngeräusch aus. Wenn beispielsweise auf der Dreiersitzbank ein Beifahrer mit minimal breiterem Gesäß sitzt, will die Elektronik direkt einen weiteren Beifahrer in der Mitte erkannt haben. Wir entscheiden uns also für Trick 17 und fahren mit eingestecktem Gurt.

Fiat eScudo L2

Länge:	4,98 m
Breite:	1,92 m
Höhe:	1,88 m
Radstand:	3,275 m
Wendekreis:	12,9 m
Laderaum:	5,8 m ³

Elektromotor, Frontantrieb, AC-Laden (max): 7,4 kW, DC-Laden (max): 100 kW, Ladezeit bis 80 %: 55 min, Batterie 75 kWh, Lithium-Ionen, Peak-Leistung 100 kW/136 PS, Drehmoment 270 Nm, Reichweite WLTP 336 km, Preis: 43.300 Euro.



1 Die Optik im Innenraum ist schick. Dass Hartplastik dominiert, ist im Transporter kein Problem. Trotzdem sollte die Verarbeitung stimmen.

2 Maximal 5,8 m³ Laderaum gehen in Ordnung. Die können mit maximal 1.001 Kilogramm beaufschlagt werden.

3 Unter der Sitzbank tut sich zusätzlicher Stauraum auf. Dort ist also Platz fürs Ladekabel. Gleichzeitig ist der Bereich auch ...

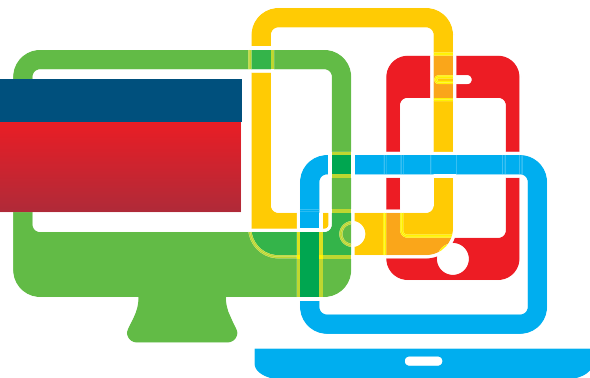
4 ... vom Laderaum aus zugänglich. So lassen sich selbst längere Lasten unterbringen, maximal 3,674 Meter lang.

Fazit: viel Potenzial, aber Nachholbedarf

Auch beim Blick auf die Verarbeitung müssen wir wieder meckern. Ein Transporter braucht keine hinterschäumten oder gar lederbeschlagenen Flächen. Und dass der Dachhimmel am Übergang zur Trennwand etwas fransig ist, können wir auch übersehen. Doch beim Testwagen steht schon zu Beginn die Verkleidung der A-Säule ab, die überdies ziemlich die Sicht nach schräg vorne behindert.

Das ist sehr schade, denn als Stromer macht sich der Fiat eigentlich gut, lädt in angemessener Zeit mit 100 kW und fährt ausreichend flott. Am Ende sind es die elektrounabhängigen Dinge, die uns zu dem Fazit bringen: Der Anfang ist gemacht, aber es gibt noch einiges nachzubessern. ■

Text: Markus Bauer



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

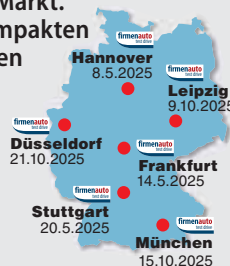
Das Nachschlagewerk für
die Fuhrparkbranche. Alle
Adressen und Kontakte der
wichtigsten Fahrzeug- und
Zubehöranbieter sowie
Dienstleister – von Auto
bis Zulassungsservice.



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
Carsten Nallinger (Chefredakteur),
Nicole Holzer (Geschäftsführende Redakteurin),
Uta Sichel (Assistenz)

Mitarbeiter dieser Ausgabe:
Markus Bauer, Patrick Broich,
Ilona Jüngst, Gerhard Nolle,
Thorsten Rienth, Alexander Roller,
Sebastian Renz, Axel Schäfer,
Michael Specht, Günter Weigel

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

Internet: Carsten Nallinger (Chefredakteur)

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



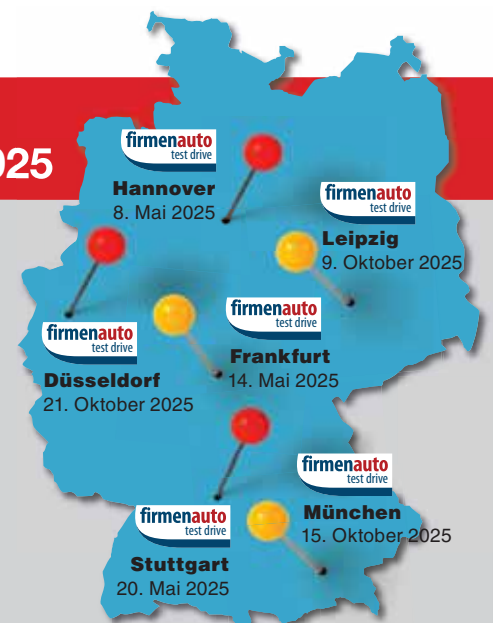
firmenauto test drive 2025

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

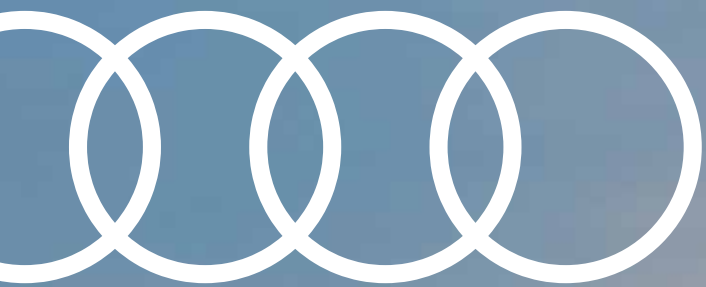
EnBW



JETZT ANMELDEN!

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





Erweitern Sie Ihr Portfolio. Auch auf der Straße.

Der neue Audi Q5 für Flottenkunden.



Infos für
Flotten-
manager



Audi Vorsprung durch Technik