

Digital auf Kurs

Wie Flotten CO₂-Emissionen und Kosten senken können

Best Practice

SAP will seinen Fuhrpark
bis 2030 elektrifizieren

Interview

Volvo-Großkundenchef über Ziele
und Strategien des Herstellers

30 Jahre Sprinter

Drei Generationen: Ikone zwischen
Lieferdienst und Blaulicht

Großer Vergleichstest

Diesel-Kombis: BMW 520d,
Skoda Superb und VW Passat

Steuerfalle E-Bike

Pedelec, E-Bike oder Kfz?
Was fürs Finanzamt zählt

Fuhrparkstudie

Finanzierung, Digitalisierung
und E-Mobilität

**Testfahrten,
Vorträge,
Netzwerke:**
Die Highlights
der Frühjahrstour

firmenauto
test drive 2025

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



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

firmenauto.de

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



trans aktuell
SPEZIAL 31

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

ALLE BETRIEBSSTOFFE UND
VORSCHRIFTEN IM ÜBERBLICK

ALL FUELS,
LUBRICANTS AND
INSTRUCTIONS
FOR USE
AT A GLANCE

**Nur
24,90 Euro**

Motor-, Getriebe-,
Hydrauliköle, Fette,
Kühlerschutzmittel,
Bremsflüssigkeiten,
AdBlue®, Wasch-,
Reinigungs- und
Wasseraufbereitungs-
mittel, Ölbindemittel

Engine-, Transmission-,
Hydraulic Oils, Greases,
Coolants, Brake Fluids,
AdBlue®, Cleaners,
Water Treatment
Agents, Oil Absorbents

**Mehr als
man denkt.**
HOYER

DEKRA BETRIEBSSTOFF-LISTE 2025

Jetzt auch
digital
erhältlich

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

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

Jetzt bestellen: www.eurotransport.de/betriebsstoffliste

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



Nicole Holzer
Geschäftsführende
Redakteurin

Nachhaltigkeit? Klar, machen wir! Und dann stehen Fuhrparkleiter plötzlich mit einer Excel-Tabelle da, wenn die CO₂-Bilanz gefragt ist. Willkommen im Zeitalter des Bauchgefühls – das wir schleunigst hinter uns lassen sollten. In dieser Ausgabe zeigen wir, wie digitale Tools wie Telematik, CO₂-Tracking oder Wartungsplanung aus Datensalat echte Strategien machen. Warum das wichtig ist? Weil Software längst das neue Fahrwerk ist – entscheidet über Effizienz, Ausfälle und Zukunftsfähigkeit.

Und während die EU die CSRD-Berichtspflicht erstmal verschiebt, sagen wir: Nutzen Sie die Zeit! Denn Fuhrparks

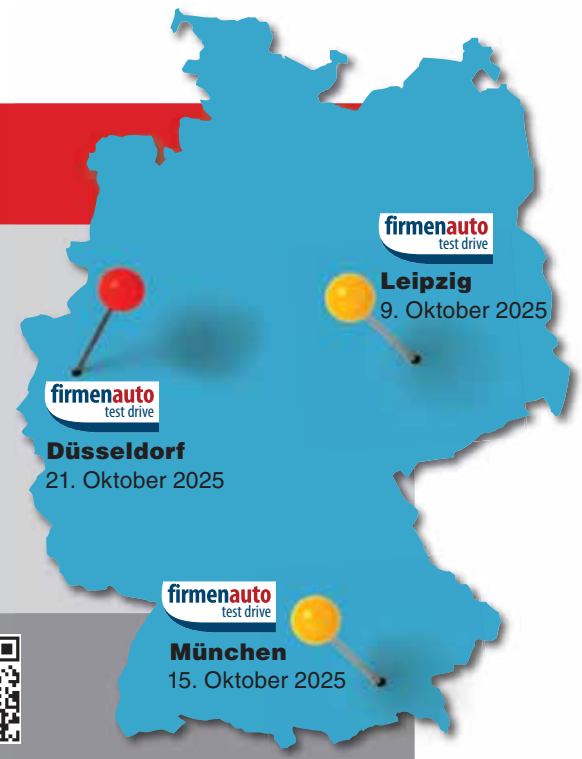
wachsen, wie das Arval Mobility Barometer zeigt – trotz Krisen, dafür mit mehr Digitalisierung, mehr Resilienz und mehr E-Antrieb.

Manche Dinge muss man einfach selbst erfahren – im wahrsten Sinne des Wortes. Zum Beispiel die 23 Dienstwagen bei unserer firmenauto test drive-Tour 2025. Rund 140 Fuhrparkprofis haben sich ans Steuer gesetzt, um Fahrverhalten, Komfort, PS und Pixel (sprich: Assistenz und Infotainment) auf Herz und Nieren zu prüfen. Den großen Rückblick mit vielen Bildern gibt's ab Seite 34. Lassen Sie sich in dieser Ausgabe inspirieren.

Veranstaltungstage firmenauto testdrive 2025

- **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



44

Großer Vergleichstest der Diesel-Kombis von BMW, Skoda & VW



22

Strategien für Resilienz im Fuhrpark



32

Volvo-Großkunden-
chef im Interview

SCHWERPUNKT

- 10 **Kolumne**
Axel Schäfer vom Bundesverband
Betriebliche Mobilität
- 12 **Software**
Wie digitale Tools den Fuhrparkalltag
verbessern und worauf es zu achten gilt
- 14 **Interview René Schröder**
Der Autoexperte über die Bedeutung digitaler
Funktionen in Dienstwagenflotten
- 16 **SAP Best Practice**
Wie der Konzern seine Flotte elektrifiziert
– und welche Faktoren wirklich zählen

MANAGEMENT

- 03 **Editorial**
- 06 **Branchen-News**
- 18 **Mobilitätstrends**
Die wichtigsten Ergebnisse des Arval
Mobility Barometers im Überblick

- 22 **Resilienz im Fuhrpark**
Wie Unternehmen ihre Mobilität
im Fall von globalen Krisen schützen
- 24 **Nachhaltigkeit**
EU verschiebt die CSRD-Pflicht. So nutzen
Unternehmen die Zeit sinnvoll
- 26 **Recht und Urteile**
Doppeltes Bußgeld, Fahrerhaftung,
Monocam, Waschstraße
- 28 **Steuer**
Wann ein Firmenrad steuerfrei bleibt
– und wann nicht
- 30 **Firmenauto des Jahres**
Flottenmanager wählen die »Firmenauto
des Jahres 2025« in 17 Kategorien
- 32 **Interview Volvo**
Axel Zurhausen über neue Modelle, Flotten-
Strategien und Mobilitätslösungen



34

firmenauto test drive 2025:
Rückblick auf die Mai-Tour



60

Ford E-Transit
Courier im
Fahrbericht

TEST DRIVE

- 34 **Rückblick** Frühjahrs-Tour
Mit Bildergalerie zu den Stationen
Hannover, Maintal und Stuttgart

AUTO

- 42 **Audi A6**
Chef-Dienstwagen mit effizienter
Hybridtechnik und digitalen Services
- 44 **Vergleichstest**
BMW 520d, Skoda Superb und VW Passat treten
zum großen Diesel-Kombi Vergleich an
- 52 **Mitsubishi Outlander PHEV**
Größer, weiter, besser? Wie sich der
neue Plug-in-SUV in der Praxis schlägt
- 54 **XPeng P7**
Neue Marke, starke Ansage: Der XPeng P7 zeigt,
was chinesische Elektromobilität leisten kann
- 56 **Renault R4 E-Tech**
Comeback einer Legende: Warum das Konzept
des Retro-Crossovers aufgehen könnte

- 58 **Leapmotor B10**
Wird der Kompakt-SUV aus dem Stellantis-
Konzern zur Konkurrenz für Opel und Peugeot?
- 60 **Ford E-Transit Courier**
Fords kleinster Lieferwagen spart 35 Prozent
Wartungskosten und bringt zwei Paletten unter
- 62 **Multitalent Sprinter**
30 Jahre Sprinter – Mercedes zeigt die
Einsatzvielfalt der Transporterlegende
- 66 **Impressum**



Foto: Dekra

Moderne Technik senkt Unfallzahlen

Dekra Verkehrssicherheitsreport 2025: Neue Technologien, klare Regeln und Prävention senken Unfallzahlen und schützen besonders gefährdete Gruppen. Doch es bleibt viel zu tun.

Die Mobilität hat sich in den letzten 100 Jahren grundlegend verändert – vor allem technologisch im Bezug auf Verkehrssicherheit. »Die Erfolge sind unbestritten. Doch müssen Politik, Verbände und Organisationen mehr denn je an einem Strang ziehen, um jederzeit eine sichere Mobilität für alle zu gewährleisten«, betonte Jann Fehlauer, Geschäftsführer der Dekra Automobil, bei der Vorstellung des Verkehrssicherheitsreports 2025 in Berlin.

Ein zentrales Thema: die Rolle moderner Pkw. Crashtests zeigen, wie stark sich passive und aktive Sicherheitssysteme verbessert haben. Während ein Golf II aus den 1980ern bei einem Frontalcrash kaum Überlebenschancen bietet, schützt der Golf VIII deutlich besser. Bremsassistenten, Spurhaltehilfen oder Notbremsfunktionen verhindern heute viele Unfälle.

Seit 2001 sank die Zahl der Verkehrstoten in der EU um 60 Prozent. Dennoch sterben weltweit jährlich 1,2

Millionen Menschen im Straßenverkehr. Besonders gefährdet sind ungeschützte Verkehrsteilnehmer wie Fußgänger und Radfahrer. Dekra fordert daher mehr Prävention, sichere Infrastruktur und flächendeckende Verkehrserziehung. Ziel bleibt die Vision Zero: keine Toten und Schwerverletzten im Straßenverkehr.

Der Verkehrssicherheitsreport steht unter dekra-roadsafety.com zum Download.

Euro NCAP-Bewertung

Transporter mit Sterne-Rating

Euro NCAP bewertet Transporter mit einem neuen 5-Sterne-System. Es ersetzt das bisherige Medaillen-Ranking. Ziel ist, Fahrparkverantwortlichen die Wahl sicherer Modelle zu erleichtern. Die neue Einstufung gilt rückwirkend für alle 2024 getesteten Fahrzeuge. Fünf Sterne erhielten unter anderem Ford Transit, Mercedes Sprinter, Renault Kangoo und VW Transporter. Bei Pkw nutzt Euro NCAP das 5-Sterne-System seit 1997 inklusive Crashtests. Bei Transportern konzentriert sich die Bewertung auf Assistenzsysteme.



Foto: Euro NCAP

V O L V O

Der Volvo XC60.

Unser elektrisches SUV mit Backup-Plan.



Der Volvo XC60 Plug-in Hybrid bietet maximalen Fahrkomfort bei optimierter Effizienz: Mit einer rein elektrischen Reichweite von bis zu 82 km¹ meistern Sie Ihren Alltag – und für alle längeren Dienstreisen können Sie sich auf den Hybridantrieb verlassen.

Jetzt mit bis zu 9.624€ Hybrid Bonus.²

volvocars.de/XC60

¹ WLTP-Reichweite (kombinierte Werte)

² Ersparnis auf Basis der UVP, max. Ersparnis bei der Ultra Dark Business Edition. Angebot gültig bis 30.06.2025.

Verbrauch: 18,1-20,9 kWh Strom/100 km plus 0,9-1,4 l/100 km | CO₂ 22-32 g/km | CO₂-Klasse B |
bei entladener Batterie: Kraftstoffverbrauch 7,0-8,2 l/100 km | CO₂-Klasse F-G; (kombinierte WLTP-Werte).

Tool für Entscheider

BBM definiert Stellenprofil neu

Wer im Unternehmen Mobilität verantwortet, braucht klare Vorgaben. Nur wenn Ziele, Aufgaben und Befugnisse eindeutig definiert sind, lässt sich die Rolle effizient und rechtssicher ausfüllen. Der Bundesverband Betriebliche Mobilität (BBM) hat dazu seine Referenz-Stellenbeschreibung grundlegend überarbeitet. Die neue Jobbeschreibung berücksichtigt nun auch die Themen Digitalisierung, Nachhaltigkeit und Mobilitätsmanagement. Die Vorlage besteht aus vier Modulen: Zielsetzung, Aufgaben, Kompetenzen und Anforderungen. Sie soll Transparenz schaffen, Schnittstellen zu Abteilungen wie Einkauf oder Personal definieren und die Erfolgskontrolle optimieren. So lässt sich die komplexe Stelle professioneller einordnen und gestalten.



Foto: AndreyPopov/GettyImages@viaCanva

Einstieg bei Nutzfahrzeugen

Kias erster Strom-Van

Kia steigt mit dem PV5 Cargo ins Elektro-Transportergeschäft ein. Der 4,70 Meter lange Kastenwagen kostet ab 33.000 Euro, Marktstart ist im Herbst. Zum Start gibt es zwei Batterieoptionen mit bis zu 397 km Reichweite. Später folgen weitere Varianten. Der PV5 basiert auf Kias erster Nutzfahrzeugplattform. Ab 2026 soll der größere PV7 als Transporter, Shuttle und Familien-Van folgen.

34,5 Prozent der weltweit rund 79,6 Millionen produzierten Pkw kamen im vergangenen Jahr aus China. Das entspricht 27,5 Millionen Einheiten.

Mercedes und THM kooperieren

Zwei Partner, ein Ziel

Mercedes-Benz und The Mobility House bündeln ihr Know-how für intelligente Ladelösungen. Ziel ist, Elektrofahrzeuge optimal in private Stromnetze zu integrieren – sowohl unidirektional (V1G) als auch bidirektional (V2G). Bei V1G wird das Fahrzeug möglichst günstig geladen, bei V2G kann es Strom ins Netz zurückspeisen. Erste Ausbaustufen laden bevorzugt dann, wenn viel Ökostrom verfügbar ist. So werden E-Autos zu aktiven Stromspeichern – zu Hause oder am Arbeitsplatz. Eine Analyse zeigt: Zwei Millionen V2G-fähige Fahrzeuge könnten fast die Hälfte der heutigen Abschaltungen erneuerbarer Energien vermeiden. Mercedes plant den Rollout mit der nächsten E-Fahrzeuggeneration.



Foto: Mercedes-Benz AG

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



 **DEKRA**

Neu und aktualisiert!

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	Dortmund	Erfurt	Virtuelle Akademie	Norderstedt	München	Berlin	Frankfurt/Dreieich
Termin 1	Grundlagen, Kostenrechnung und Finanzierungsarten	08.–10.07.25	10.–12.09.25	17.–19.09.25	08.–10.10.25	12.–14.11.25	22.–24.04.26	19.–21.05.26
Termin 2	Steuerrecht und Schadenmanagement	11.–13.09.25	16.–18.10.25	09.–11.10.25	06.–08.11.25	11.–13.12.25	07.–09.05.26	01.–03.06.26
Termin 3	Rechtsgrundlagen und Versicherungsmanagement	09.–11.10.25	20.–22.11.25	06.–08.11.25	04.–06.12.25	15.–17.01.26	28.–30.05.26	18.–20.06.26
Termin 4	Mobilitätsmanagement, Elektrifizierung und Nachhaltigkeit	05.–07.11.25	10.–12.12.25	03.–05.12.25	21.–23.01.26	04.–06.02.26	24.–26.06.26	19.–21.08.26
Termin 5	IT-Lösungen im Fuhrpark und Nutzfahrzeugmanagement	26.–28.11.25	28.–30.01.26	14.–16.01.26	09.–11.02.26	11.–13.03.26	26.–28.08.26	28.–30.09.26
Termin 6	Prozesse und Dienstwagenmanagement	16.–19.12.25	17.–20.02.26	27.–30.01.26	03.–06.03.26	14.–17.04.26	15.–18.09.26	03.–06.11.26
Zert. 1	Schriftliche Prüfung und Fallstudie	15.01.26	12.03.26	20.02.26	19.03.26	07.05.26	08.10.26	26.11.26
Zert. 2	Präsentation und Mündliche Prüfung	16.01.26	13.03.26	27.02.26	20.03.26	08.05.26	09.10.26	27.11.26
Seminar	Fuhrparkmanagement - kompakt und aktuell	24.–25.11.25	20.–21.11.25	11.–12.12.25	18.–19.09.25	09.–10.10.25	19.–20.02.26	16.–17.03.26
Zusatztermine in Stuttgart: 17.–18.07.25								

In Zusammenarbeit mit:





Emission impossible

Wenn die Nachhaltigkeitsabteilung **CO₂-Zahlen** will und nur eine **Excel-Tabelle** da ist, beginnt der Weg vom Bauchgefühl zur echten Strategie.

Herr Grünlich, Fuhrparkleiter bei einem ambitionierten Mittelständler mit großer Nachhaltigkeitsvision, hat ein Problem. Genauer: eine Excel-Tabelle. Eine E-Mail. Ein ESG-Ziel. Zusammen ergeben sie eine Mischung, die ihm den Montagmorgen gründlich vermiest. Denn die E-Mail aus der Nachhaltigkeitsabteilung enthält eine freundliche, aber klare Bitte: »Könnten Sie bis Mittwoch die CO₂-Bilanz des Fuhrparks beisteuern? Scope 1 bis 3, möglichst mit Vergleichsdaten und Grafiken. Wir brauchen das für den ESG-Report. Danke!« Herr Grünlich lacht kurz. Dann friert er ein.

Herr Grünlich, Flottenmanager mit Herz und Hupenverstand, aber ohne CO₂-Tool, atmet tief durch und öffnet seine berüchtigte Fahrzeugliste – das Excel-Relikt aus der Zeit vor der Cloud. Dort steht alles drin: Fahrzeuge, Fahrer, Erstzulassung, Leasingrate. Nur leider nichts zu Emissionen. Und schon gar nichts zu Scope 3. Scope was?

Während Scope 1 noch greifbar ist – direkte Emissionen durch eigene Verbrenner im Fuhrpark – und Scope 2 immerhin den Strom fürs Laden der E-Autos betrifft, wird es bei Scope 3 philosophisch. Denn da geht es um alles, was sich nicht direkt steuern, aber doch verantworten lässt: private Verbrenner auf Dienstwegen, Bahn, Flug und Taxi. Alles soll erfasst, bilanziert und möglichst reduziert werden – mit belastbaren Zahlen.

Das Problem: Der Realität ist das Thema bislang herzlich egal. Die Außendienstler schreiben ihre Fahrten immer

noch in Word-Tabellen (»Geht schneller«), die E-Autos liefern ihre Daten nicht zuverlässig ins Backend (»API was?«), und bei der letzten Tankquittung

aus dem Ausland wurde einfach pauschal 20 Liter Diesel angenommen – war nicht mehr zu lesen. Dabei wird die Luft dünn – nicht für die Fahrzeuge, sondern für die Unternehmen. Die ESG-Pflicht kommt. Was nach Greenwashing klingt, ist Realität: Nachhaltigkeit braucht belastbare Daten. Genau hier beginnt die Reise vom Bauchgefühl zur Strategie.

Die gute Nachricht: Es gibt Lösungen. Digitale Tools, Schnittstellen zu Fahrtenbüchern, Lade- und Tankabrechnungen oder Telematiksystemen. Wer das sauber aufsetzt, kann nicht nur berichten – sondern auch steuern: sauberere Fahrzeuge beschaffen, Mitarbeitende lenken, Ziele setzen, Fortschritt sichtbar machen.

Dafür braucht es den Mut zur Veränderung – und vielleicht Experten. Und das Verständnis, dass Nachhaltigkeit nicht mit dem Leasing eines E-Autos beginnt, sondern mit der Frage, wie viele Kilometer nötig sind – und ob man sie anders zurücklegen könnte. Ein durchdachtes Mobilitätskonzept ist nicht nur ökologisch, sondern auch ökonomisch sinnvoll. Jeder eingesparte Kilometer senkt CO₂ – und Kosten.

Herr Grünlich hat reagiert. Die Excel-Tabelle ist Geschichte. Stattdessen nutzt er ein cloudbasiertes Tool, das Emissionen automatisch erfasst. Die Außendienstler dokumentieren Fahrten per App, Ladeabrechnungen fließen ins Reporting. Der CO₂-Bericht kam pünktlich – mit echten Werten.

Und das Beste: Auch das Marketing durfte mitspielen. Keine grünen Einhörner im ESG-Bericht, aber eine klare Botschaft: »Unser Fuhrpark ist nicht emissionsfrei. Aber er wird jeden Tag ein bisschen besser.«

Das ist vielleicht nicht sexy – aber ehrlich. Und damit der nachhaltigere Weg. ■

Text: Axel Schäfer



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



Der Honda CR-V

e:PHEV

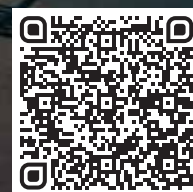
Plug-in-Hybrid

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.



Fotos: Thomas Küppers, DragosCondeea/GettyImages@viaCanva

Effizient statt Excel

Wer digital managt, fährt besser: Warum CO₂-Tracking, Telematik oder Wartungsplanung im Job helfen und auf was man achten sollte.

Die Digitalisierung verändert nahezu alle Bereiche der Wirtschaft – und das Fuhrparkmanagement bildet dabei keine Ausnahme. Eine moderne Flottenmanagement-Software bietet hierfür zahlreiche Möglichkeiten: Sie optimiert Abläufe, hilft bei der Kostenkontrolle, verbessert die Nutzung der Fahrzeuge und unterstützt bei der Transformation. Doch welche Kriterien sind bei der Auswahl einer solchen Software entscheidend? Welche Funktionen unverzichtbar, und welche Fehler sollten Unternehmen vermeiden?

Warum Flottenmanagement-Software unverzichtbar ist

Papierbasierte Prozesse und Excel-Listen sind fehleranfällig und führen oft zu ineffizienter Nutzung der Fahrzeuge. Dagegen erleichtern Flottenmanagement-Systeme die zahlreichen Aufgaben. Besonders gefragt sind laut Dataforce das CO₂-Tracking mit 26 Prozent Nutzung, dicht gefolgt von Fuhrpark-Management-Systemen mit 24 Prozent. Telematiklösungen landen mit 21 Prozent auf dem dritten Platz.

CO₂-Tracking wird laut Dataforce nicht nur wegen regulatorischer Anforderungen immer wichtiger, sondern auch zur

Steuerung von Nachhaltigkeitszielen, Reporting und Compliance. Digitale Flotten-Management-Systeme entlasten die Administration, bieten Funktionen wie Führerscheinkontrolle, Wartungsplanung oder Rechnungserfassung und gewinnen dadurch ebenfalls an Bedeutung. Telematiksysteme mit GPS-Ortung und Routenoptimierung sind besonders bei Außendienstflotten sinnvoll, stoßen jedoch oft noch auf Hürden bei Datenschutz und Schulung.

Kriterien für die Auswahl

Der Markt für Flotten-Management-Software ist groß, und nicht jede Lösung passt zu jedem Unternehmen. Ein wichtiger Faktor ist die Skalierbarkeit der Software. Kleine Flotten haben andere Anforderungen als große Fuhrparks mit Hunderten von Fahrzeugen. Ebenso essenziell ist eine benutzerfreundliche Oberfläche, die schnelle Einarbeitung ermöglicht.

Zudem muss die Software eine hohe Integrationsfähigkeit bieten. Viele Unternehmen nutzen bereits ERP-, Buchhaltungs- oder GPS-Systeme – hier sollte die neue Lösung ohne Medienbrüche anschließen. Auch der Datenschutz muss höchsten Standards genügen, insbesondere unter den Vorgaben der DSGVO.

Die wichtigsten Funktionen

Neben den Auswahlkriterien gibt es zentrale Funktionen, die in keiner Lösung fehlen sollten. Ein zentrales Tool ist das GPS-gestützte Echtzeit-Tracking, das jederzeit den Standort von Fahrzeugen anzeigt und so die Routenplanung sowie Auslastung optimiert. Wichtig ist auch das Wartungsmanagement: Automatische Erinnerungen verhindern Ausfälle und sorgen für Einsatzbereitschaft. Ergänzend hilft eine Kostenanalyse, den Kraftstoffverbrauch und versteckte Betriebskosten im Blick zu behalten.

Eine leistungsstarke Flotten-Management-Software ist weit mehr als nur ein Verwaltungstool. Sie ermöglicht Unternehmen, ihren Fuhrpark effizient zu steuern, Kosten zu senken und nachhaltige Mobilitätsstrategien umzusetzen. Wer sich vor der Anschaffung intensiv mit den eigenen Anforderungen auseinandersetzt und eine Software wählt, die flexibel, benutzerfreundlich und datenschutzkonform ist, wird langfristig von der Digitalisierung im Fuhrpark profitieren.

Typische Fehler bei der Einführung

Ein besonders verbreiteter Fehler ist die fehlende Zielsetzung. Viele Unternehmen investieren in eine Software, ohne zuvor genau zu definieren, welche Probleme sie damit lösen möchten. Dies kann dazu führen, dass Funktionen fehlen oder die Lösung nicht optimal genutzt wird.

Ein weiteres Problem ist die unzureichende Schulung der Mitarbeitenden. Selbst eine benutzerfreundliche Software bringt wenig, wenn die Mitarbeitenden nicht wissen, wie sie sie optimal einsetzen können. Eine gezielte Einführung und regelmäßige Schulungen sorgen dafür, dass die Software effizient genutzt wird.

Zusätzlich unterschätzen viele Unternehmen die laufenden Kosten der Software. Neben den Anschaffungskosten fallen oft Gebühren für Updates, Support und Erweiterungen an. Diese sollten bei der Kalkulation von Anfang an berücksichtigt werden. ■

Text: Nicole Holzer

Digitale Trends 2025

Flotten-Management-Software entwickelt sich rasant – getrieben von Technologie und dem wachsenden Druck zu mehr Effizienz und Nachhaltigkeit. Diese Trends prägen die Branche:

Künstliche Intelligenz & vorausschauende Analysen

KI-Systeme analysieren große Fahrzeugdatenmengen, um Wartungsbedarf vorherzusagen, Routen zu optimieren und die Sicherheit zu erhöhen. Maschinelles Lernen hilft, Probleme frühzeitig zu erkennen und Ausfallzeiten sowie Kosten zu senken.

Vernetzte Fahrzeug-Ökosysteme

Fahrzeuge kommunizieren in Echtzeit mit Infrastruktur, Ampeln und anderen Autos. Das verbessert die Routenplanung, spart Kraftstoff und steigert die Effizienz.

Elektrifizierung & Nachhaltigkeit

Immer mehr Unternehmen setzen auf E-Fahrzeuge und investieren in Ladeinfrastruktur sowie CO₂-Tracking. Moderne Software liefert Tools zur Überwachung von Nachhaltigkeitszielen und zur Energieoptimierung.

Telematik & IoT-Integration

Telematiksysteme erfassen Fahrzeugzustand, Fahrverhalten und Straßenlage in Echtzeit. Mit 5G-Netzen ermöglichen sie datenbasierte Entscheidungen und eine höhere operative Effizienz.

Kosteneffizienz & Sicherheit

Betriebskosten zu senken bleibt zentral. Digitale Lösungen steigern Effizienz und Sicherheit. Fahrerassistenzsysteme (ADAS) setzen sich zunehmend durch.

»Software ist das neue Fahrwerk«

Digitale Funktionen entscheiden über Erfolg oder Rückstand – Autoexperte René Schröder über die wachsende Bedeutung von **Software in Firmenflotten**.



Die Autoindustrie steckt im digitalen Umbruch – deutsche Hersteller drohen den Anschluss zu verlieren. Besonders in der Softwareentwicklung zeigen sich Schwächen, wie René Schröder im Interview erklärt. Der Berater für digitale Produktentwicklung nennt als Ursachen langsame Prozesse, veraltetes Denken und eine Fehlerkultur, die Innovation hemmt. Schröder erläutert, warum chinesische Marken weiter sind, OTA-Updates nicht genügen – und smarte Software-Lösungen für Flottenkunden inzwischen wichtiger sind als reine Hardware-Qualität.

Haben Autobauer Software unterschätzt – und was waren die größten Fehler?

Der größte strukturelle Fehler war, dass Software lange wie ein klassisches Produkt behandelt wurde – intern kontrolliert und »fertig« an Nutzer gegeben. Doch Software lebt vom schnellen Lernen am Markt, von agilen Strukturen, crossfunktionalen Teams und kurzen Feedback-Schleifen. Hinzu kommt: In Schlüsselrollen saßen oft Manager mit Hardware-Hintergrund. Man behandelte Software wie eine weitere Fahrzeugkomponente – statt als eigenständiges Produkt. Zudem waren Entscheidungsprozesse träge: Statt frühzeitig Hypothesen zu testen, wurden Projekte über Jahre geplant.

Was machen chinesische Hersteller digital besser als VW & Co.?

Sie arbeiten wie Tech-Unternehmen, nicht wie klassische Autobauer. Das beginnt bei der Architektur: zentrale Plattformen, bei denen Software unabhängig von der Hardware kontinuierlich weiterentwickelt wird. Neue Funktionen kommen monatlich per OTA-Update. Wichtig: Sie arbeiten hypothesenbasiert – liefern früh eine funktionale Version, analysieren das Nutzerverhalten und verbessern

René Schröder ist Gründer und Geschäftsführer der RegSus Consulting und Experte für Produkt- und Software-Entwicklungsprozesse und digitale Transformation.

Software wird zur Hauptsache

Ab 2027 führt der Volkswagen-Konzern eine neue Software-Architektur ein. Den Anfang machen Audi und Porsche. Die Fahrzeuge sollen als sogenannte »Software Defined Vehicles« (SDV) auf den Markt kommen – Autos also, bei denen Software nicht nur Funktionen ergänzt, sondern das Fahrzeugkonzept entscheidend prägt. Grundlage ist eine zentralisierte IT-Struktur anstelle der bisherigen Vielzahl an Steuergeräten. VW selbst zieht 2029 nach: Dann soll der neue Elektro-Golf erscheinen – als erstes SDV der Kernmarke. Die Software-Basis stammt aus einem Joint Venture mit dem US-Elektroauto-Hersteller Rivian.



Foto: König Photographie

Mit dem GTI Concept hat VW bereits einen ersten Ausblick auf einen Elektro-Golf gegeben.

gezielt. Auch die Entscheidungswege sind flacher: Ein Software-Team kann dort binnen Wochen etwas live stellen – in einem großen deutschen Konzern dauert das oft ein Jahr und durchläuft mehrere Gremien.

Trotz Milliarden für Cariad – warum klappt es bei VW Ihrer Meinung nach nicht?

Investitionen lösen keine strukturellen Probleme, wenn die zugrunde liegende Kultur nicht passt. Cariad hat sich jahrelang mit zu großen Zielbildern überfordert – alles auf einmal, für alle Marken. Gleichzeitig hat man versucht, die Software-Entwicklung mit traditionellen Methoden und Hierarchien zu steuern. Statt in kleinen, lernfähigen Schritten voranzugehen, hat man riesige Plattformprojekte geplant – mit enormem Abstimmungsaufwand, aber wenig greifbarem Fortschritt. Und solange Teams keine Autonomie haben, Fehler machen dürfen und direkt am Nutzer lernen, wird sich daran wenig ändern.

Was muss sich ändern, damit Europa wieder international mithalten kann?

Als erstes muss Software als zentrales Produkt verstanden und behandelt werden – mit eigener Produktverantwortung, eigenen KPIs, eigener Kultur. Dazu brauchen die Teams mehr Autonomie, weniger PowerPoint, mehr Testumgebungen. Außerdem müssen Fehler erlaubt sein. Nicht als Nachlässigkeit, sondern als Teil eines systematischen Lernprozesses. Es geht um frühzeitiges Feedback, welches kontinuierliche Verbesserung ermöglicht. Dieses sollte systematisch in die Entwicklung einfließen – datenbasiert, nicht aus der Annahme heraus, man wisse es besser.

Wie wichtig ist es, dass Fahrzeuge heute als digitale Plattformen funktionieren? Reicht »gute Hardware« noch aus?

Nein, gute Hardware ist nur noch das Fundament. Entscheidend ist die Software, die darauf läuft – und ob ich darüber Mehrwertdienste nutzen, Flottenfunktionen steuern oder remote aktualisieren kann. Gerade gewerbliche Kunden achten heute auf: Kann ich Ladeverhalten analysieren? Kann ich Fernwartung integrieren? Gibt es automatisierte Diagnosen oder Updates? Ein Auto ohne digitale Plattform ist für viele Flottenbetreiber ein Kostenrisiko – weil es weniger steuerbar, weniger flexibel und schwerer zu integrieren ist. Software ist heute kein Zusatz, sondern das Rückgrat betrieblicher Mobilität.

Glauben Sie, dass sich deutsche Hersteller im Software-Bereich strategisch neu aufstellen können – oder ist der Rückstand uneinholbar?

Uneinholbar ist er nicht – aber es wird ein Kraftakt. VW hat erste richtige Schritte gemacht, etwa mit Partnerschaften in China. Auch personell bewegt sich etwas. Aber entscheidend ist: Man darf sich nicht mehr einreden, man könne Software nebenbei lösen. Es braucht einen echten Strategiewechsel – hin zu mehr Geschwindigkeit, mehr Autonomie und mehr Lernen am Markt. Wenn das gelingt, können die deutschen Hersteller ihren Rückstand aufholen. ■

Text: Nicole Holzer

SAP fährt elektrisch vor

SAP stellt bis 2030 auf E-Autos um. Wichtig für die Akzeptanz: **funktionierende Ladepunkte, gute Fahrzeugauswahl** – und Mitarbeiter, die überzeugt vom E-Dienstwagen sind.

Zwei von drei neuen Pkw in Deutschland werden als Dienstwagen zugelassen. Soll der Straßenverkehr CO₂-neutral werden, lohnt es sich, auf die großen Flotten zu schauen. Viele Unternehmen haben bereits angekündigt, Benziner und Diesel auszumustern. Dabei müssen sie nicht zuletzt ein Problem lösen: die Lademöglichkeit für ihre Angestellten sicherstellen.

Reichweitenangst? Kein Thema mehr

Reichweiten, lange Ladezeiten, schlechte Fahrzeugverfügbarkeit – einige große Probleme aus den Anfangstagen der Transformation sind heute bereits abgebaut. »Bei vielen Hürden hat sich im Laufe der

vergangenen vier Jahre gezeigt, dass sie gar nicht so hoch sind, wie sie uns zunächst vorkamen«, so Stefan Krautwasser, Fuhrparkmanager bei SAP. Das Software-Unternehmen hat sich verpflichtet, ab 2026 ausschließlich emissionsfreie Fahrzeuge als Dienstwagen anzubieten und plant, seine gesamte Flotte bis 2030 auf Elektrofahrzeuge umzustellen. Aktuell bilden rund 19.000 Autos den deutschen Fuhrpark, davon sind knapp 5.000 rein elektrisch.

Auswahl und Verfügbarkeit beispielsweise hätten sich zuletzt stark verbessert, sagt Krautwasser, dem allerdings immer noch vor allem preisgünstigere Familienautos im Angebot fehlen. Gegenüber reinen Verbrenner-Zeiten hat der Fuhrparkmanager den



Fotos: SAP/Steinhaus



Elektromobilität funktioniert – wenn Ladeinfrastruktur und Kommunikation passen.

Steffen Krautwasser
Fuhrparkmanager SAP

Fahrzeugpool, aus dem seine Kollegen wählen können, bereits erweitert. Denn noch gibt es kaum Vollsortimenter unter den E-Autohersteller, die in allen Segmenten gute Angebote hätten. Der umstrittene amerikanische E-Autobauer Tesla ist allerdings nicht vertreten; nicht aus politischen Gründen, sondern weil die Restwerte angesichts der erratischen Preispolitik der Marke schwer zu kalkulieren sind und außerdem das Werkstattnetz für SAP-Ansprüche immer noch zu lückenhaft ist.

Die von E-Auto-Skeptikern oft zitierte Reichweite sieht Krautwasser nicht als generelles Problem. Sorgen von Mitarbeitern, nicht mehr schnell und sicher zu einem Kunden zu kommen, hätten sich nicht realisiert. Generell sieht er eine große Zufriedenheit bei den Fahrern von Elektromodellen: »Weit über 95 Prozent unserer aktuellen E-Autonutzer wollen als nächstes Fahrzeug wieder ein rein elektrisches.«

SAP investiert in Ladeinfrastruktur

Damit die gute Stimmung unter den E-Mobilisten erhalten bleibt, baut SAP nun die Infrastruktur für das Laden an seinen Standorten aus. »Für die Akzeptanz ist es extrem wichtig, dass das Laden auf der Arbeit möglichst reibungslos klappt«, so Krautwasser. Wer morgens vor einer nicht funktionierenden Säule steht, verliert nicht nur Vertrauen in die Transformationspläne des Arbeitgebers, sondern auch das Zutrauen zur E-Mobilität insgesamt. SAP hat daher Service, War-

tung und Verwaltung seiner Ladestationen an den Ladegeräte-Hersteller Amperfiel vergeben, eine Tochter des Druckmaschinen-Konzerns Heidelberg. Letzterer unterhält eh schon ein großes Service-Netz für anspruchsvolle Industriekunden, kennt sich mit Elektrik und Elektronik aus und soll nun auch die aktuell 1.750 SAP-Ladepunkte an 14 deutschen Standorten betreuen.

Mittelfristig soll das Netz bei SAP auf 3.700 Ladepunkte ausgebaut werden. Trotzdem sinkt die Zahl der Anschlüsse pro Fahrzeug; aktuell liegt sie bei etwa eins zu drei. Ziel ist jedoch, dass sich fünf E-Autos einen Ladepunkt teilen. Was wenig klingt, ist laut Krautwasser tendenziell eher noch zu viel: »Wir haben die Erfahrung gemacht, dass Sie längst nicht für jedes Auto eine Säule am Standort brauchen. Mitarbeiter sind beispielsweise im Homeoffice oder beim Kunden, laden unterwegs oder sie fahren Strecken, wo in der Regel das Aufladen einmal pro Woche ausreicht.« Beim Laden sei es ähnlich wie beim Tanken – niemand wolle jeden Abend an die Tankstelle, wenn er nur ein paar Kilometer gefahren sei.

Firmenstrom günstiger als Laden zuhause

Das Aufladen auf dem Mitarbeiter-Parkplatz ist für SAP allerdings tendenziell erste Wahl – aus Kostengründen. Denn der Großkunden-Strom vor Ort ist in der Regel günstiger als der unterwegs oder bei den Angestellten zuhause. »Den Kostenvorteil für das Unternehmen kommunizieren wir den Mitarbeitern natürlich«, sagt Krautwasser. Viel Überzeugungskraft muss er dafür allerdings nicht aufbringen: »Für die meisten Nutzer eines E-Dienstwagens ist das Laden während der Arbeitszeit ideal.« Es sei schließlich einer der Vorteile von Elektromobilität, dass der Energienachschub aufgenommen wird, während das Auto ungenutzt herumsteht. ■

Text: Holger Holzer

SAP ist kein Einzelfall

Laut der Fleet-Charging-Studie 2024 von Uscale planen zwei Drittel der deutschen Firmen, ihren Fuhrpark auf Elektrofahrzeuge umzustellen. Bislang verläuft die Transformation allerdings noch langsam. Laut Daten der Deutschen Automobil Treuhand ist der Anteil von Fahrzeugen mit alternativen Antrieben seit dem März 2023 lediglich um zehn Punkte auf nun 29 Prozent gestiegen. Davon sind rund 63 Prozent reine E-Autos. Dominierender Antrieb ist immer noch der Diesel mit einem Anteil von 57 Prozent.



Foto: Choreograph/Gettyimages@viaCanva

Fuhrparks wachsen weiter

Laut **Arval Mobility Barometer 2025** bleiben deutsche Fuhrparkentscheider trotz Krisen optimistisch – nachhaltige Antriebe, Mobilitätsstrategien und Digitalisierung sind zentrale Treiber der Entwicklung.

Die wirtschaftlichen Zeiten sind alles andere als ruhig – Lieferengpässe, Inflation, politische Unsicherheiten. Doch Deutschlands Fuhrparkverantwortliche zeigen sich davon erstaunlich unbeeindruckt. Laut dem aktuellen Mobility Barometer des Arval Mobility Observatory, das zum 21. Mal erscheint, blicken 92 Prozent der befragten Unternehmen optimistisch auf die nächsten drei Jahre: Sie erwarten ein gleichbleibendes oder sogar wachsendes Flottenvolumen. Ein Beleg dafür, dass Mobilität in Unternehmen weiterhin als strategisch wichtiges Instrument gesehen wird.

Full-Service-Leasing überzeugt

Full-Service-Leasing bleibt dabei das Mittel der Wahl. Schon heute setzen 30 Prozent der Firmen auf diese Finanzierungsform, Tendenz steigend: 41 Prozent planen, in den kommenden Jahren auf Full-Service-Leasing umzusteigen oder den Anteil deutlich zu erhöhen. Die Vorteile liegen auf der Hand – planbare Kosten, weniger Verwaltungsaufwand, flexible Rückgabeoptionen. Gerade in Zeiten, in denen Fuhrparks immer komplexer werden, scheint das Konzept mehr denn je zu überzeugen.



Digitale Tools machen Fuhrparks transparenter und effizienter – sie sind längst kein Trend mehr, sondern unverzichtbarer Bestandteil der Flottensteuerung.

Katharina Schmidt,
Head of Arval Mobility Observatory

Geschäftslage kurbelt Fahrzeugbedarf an

Warum wachsen die Flotten? Die Antworten aus der Befragung zeigen: Es sind vor allem wirtschaftliche Gründe. 57 Prozent der Unternehmen führen das geplante Wachstum auf ihre positive Geschäftsentwicklung zurück – ein Wert, der auch im europäischen Durchschnitt bestätigt wird. Interessant ist auch: Über die Hälfte (52 Prozent) plant, künftig auch Mitarbeitenden ohne bisherigen Dienstwagenanspruch ein Fahrzeug zur Verfügung zu stellen. Die Dienstwagenregelung wird also breiter gedacht – vielleicht auch als Reaktion auf den Wettbewerb um Fachkräfte.

Auffällig ist jedoch ein klarer Rückgang bei den »weichen« Gründen: Personalbindung und -gewinnung spielen als Motivation für Flottenwachstum kaum noch eine Rolle. Nur 22 Prozent der deutschen Unternehmen sehen hier noch einen Treiber – im Vorjahr waren es noch 47 Prozent. Europaweit bleibt dieser Wert dagegen konstant. Möglicherweise liegt es daran, dass alternative Mobilitätsangebote wie Mobilitätsbudgets oder Bike-Leasing zunehmend die klassischen Firmenwagenmodelle ergänzen oder sogar ersetzen.

Gebrauchtwagen: günstig und nachhaltig

Wer sagt eigentlich, dass ein Firmenwagen immer ein Neuwagen sein muss? Die Zahlen sprechen eine andere Sprache: 44 Prozent der befragten Unternehmen haben bereits Gebrauchtfahrzeuge in ihre Flotte integriert. Und weitere 44 Prozent ziehen genau das für die kommenden Jahre ernsthaft in Erwägung. Besonders häufig kommen die gebrauchten Fahrzeuge als Poolfahrzeuge oder Servicewagen zum Einsatz – ideal für Einsätze mit vorhersehbaren Streckenprofilen.

Arval-Expertin Katharina Schmidt sieht im Trend zu Gebrauchtfahrzeugen einen echten Wendepunkt: »Unsere Analysen zeigen, dass Elektrofahrzeuge auch nach vier bis fünf Jahren noch über 90 Prozent

Batteriekapazität haben – das reicht im Alltag locker aus. Damit wird der Gebrauchtwagenmarkt zu einem wichtigen Motor für die Elektromobilität.« Ein Argument, das sowohl ökologisch als auch wirtschaftlich überzeugt.

Wirkungsvolle Fuhrparkstrategie

Immer mehr Unternehmen denken Mobilität nicht nur in Reichweite und TCO, sondern auch im Sinne von CO₂-Reduktion. Bereits 44 Prozent haben feste Klimaziele verankert oder befinden sich in der Planungsphase. Die Unternehmen, die bereits konkrete Ziele definiert haben, sehen vor allem in der Mitarbeitermobilität einen wirkungsvollen Hebel: 59 Prozent stufen diesen Bereich als sehr wichtig bis entscheidend für ihre Dekarbonisierungsstrategie ein.

Nachhaltigkeit ist also längst kein Feigenblatt mehr, sondern messbare Realität in vielen Mobilitätsstrategien. Das betrifft nicht nur den Antrieb, sondern auch die Nutzungskonzepte – vom E-Auto über Sharing-Angebote bis zum Bahn-Abo.

Elektrifizierung hat noch Ladehemmungen

82 Prozent der deutschen Firmen haben sich bereits für alternative Antriebe entschieden oder planen dies kurzfristig. Die Hauptargumente? Umweltvorteile (40 Prozent), die CSR-Konformität (33 Prozent) und steuerliche Anreize (32 Prozent). Besonders auffällig: Die Elektrifizierung erfolgt nicht nur aus Pflichtbewusstsein, sondern zunehmend auch aus Überzeugung.

Doch es gibt Hürden: 65 Prozent der Unternehmen sehen die Ladeinfrastruktur als kritisches Thema. Besonders oft genannt werden fehlende Lademöglichkeiten im Unternehmen (32 Prozent) oder beim Mitarbeitenden zu Hause (30 Prozent). Hinzu kommen die vergleichsweise hohen Anschaffungskosten für BEVs (23 Prozent). Laut Katharina Schmidt braucht es daher mehr Aufklärung über reale Fahrbedarfe – und ein Umdenken bei der Bewertung von Reichweiten. >

Leichte Nutzfahrzeuge

Während der Pkw-Bereich oft im Fokus steht, tut sich auch bei leichten Nutzfahrzeugen einiges. 14 Prozent der deutschen Unternehmen haben bereits elektrische Transporter im Einsatz, weitere 23 Prozent wollen in den nächsten drei Jahren folgen. Damit liegt Deutschland mit 37 Prozent deutlich über dem EU-Schnitt von 26 Prozent. Der Bedarf an emissionsfreier Innenstadtlogistik und die CO₂-Vorgaben für Kommunen dürften diesen Trend zusätzlich befeuern.

Telematik & Big Data

Immer mehr Unternehmen setzen auf vernetzte Fahrzeuge und Telematiklösungen. Derzeit nutzen 34 Prozent entsprechende Systeme in ihrer Pkw- oder LCV-Flotte. Die Bandbreite der Anwendungsfälle reicht von der Fahrzeugordnung über technische Diagnosen bis hin zur Analyse des Fahrverhaltens. Weitere 42 Prozent planen, in den nächsten drei Jahren Telematik einzuführen.

Besonders spannend: Immer mehr Unternehmen nutzen die Daten aktiv – etwa um Wartungszyklen zu optimieren oder Fahrstile zu analysieren. Das macht Fuhrparks effizienter, sicherer und kostengünstiger.

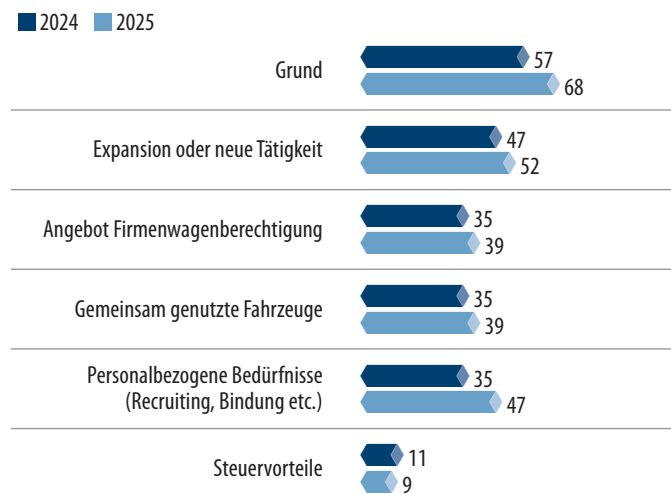
Mobilitätsbudget als Mittel der Wahl

Mobilität ist mehr als das Auto – und das erkennen immer mehr Unternehmen. 88 Prozent haben bereits eine Mobilitätsstrategie oder wollen eine solche entwickeln. Die Ziele sind vielfältig: Nachhaltigkeit fördern (53 Prozent), Mitarbeitende binden und gewinnen (41 Prozent) oder einfach ein attraktiverer Arbeitgeber sein (29 Prozent).

Ein zentrales Werkzeug dafür: das Mobilitätsbudget. Schon 36 Prozent der Firmen haben es eingeführt oder sehen darin eine zentrale Maßnahme. Für viele Unternehmen ist es der nächste logische Schritt: weg vom klassischen Dienstwagenmodell hin zu flexiblen, digitalen und nachhaltigen Mobilitätslösungen. ■

Text: Nicole Holzer

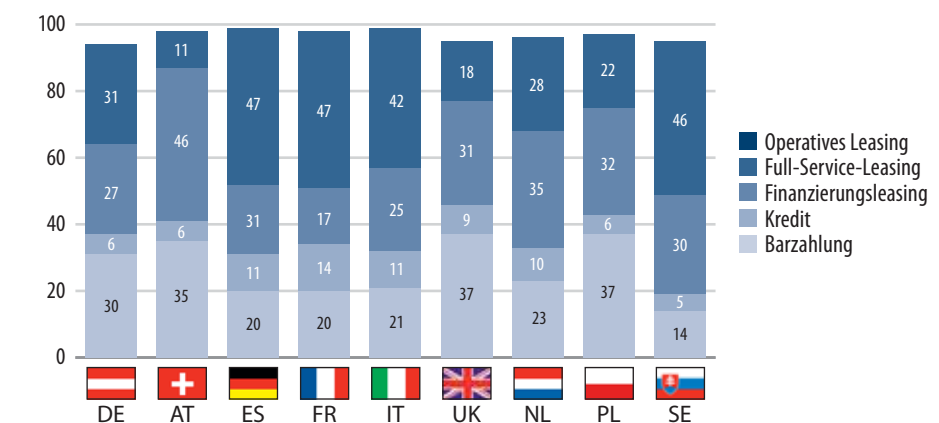
Gründe für die künftige Vergrößerung des Fuhrparks (Deutschland)



Alle Angaben in Prozent

Quelle: Arval Mobility Barometer

Finanzierungsarten für Firmenfahrzeuge



Alle Angaben in Prozent

Quelle: Arval Mobility Barometer

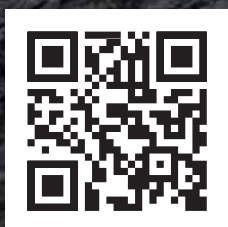
Der Fuhrpark für Ihr Business.

Ford for
Business



Von Elektrifizierung über Service:
Firmenwagen zu Top-Konditionen.

Mehr Informationen
auf ford.de



Ford

BEREIT FÜR
MORGEN

Stark durch jede Krise

Flexibel, vernetzt, digital: Warum **Resilienz im Mobilitätsmanagement** zum Schlüssel für Stabilität und Zukunftssicherheit wird.

Resilienz – die Fähigkeit, flexibel, widerstandsfähig und vorausschauend auf Veränderungen zu reagieren, ist im betrieblichen Mobilitätsmanagement zum entscheidenden Erfolgsfaktor geworden. Es geht nicht allein um Schadensbegrenzung, sondern um strukturelle Widerstandskraft. Unternehmen müssen Mobilitätslösungen so gestalten, dass sie auch unter außergewöhnlichen Belastung tragfähig bleiben und der Wirtschaftsbetrieb gesichert fortgeführt werden kann.

Anpassungsfähigkeit und Risikomanagement

Der erste Schritt in Richtung Resilienz ist die Anpassungsfähigkeit. Arbeitszeit- und Arbeitsortmodelle müssen flexibel gestaltet werden, damit Mobilitätsbedarfe situationsgerecht angepasst werden können. Ergänzend dazu ist ein gutes Risikomanagement entscheidend. Unternehmen müssen potenzielle Gefahren erkennen, bewerten und frühzeitig Gegenmaßnahmen planen. Krisenszenarien helfen, auf denkbare Störungen vorbereitet zu sein – vom Lieferkettenausfall bis zu politischen Sanktionen.

Krisenplanung und Kommunikation

Ein gut durchdachter Notfallplan allein genügt nicht. Er muss getestet, aktualisiert und im Ernstfall schnell aktivierbar sein. Ebenso wichtig ist die Krisenkommunika-

Hintergrund

Marc-Oliver Prinzing ist Vorstandsvorsitzender des von ihm mitgegründeten Bundesverbandes Betriebliche Mobilität. Kernaufgabe des Verbandes ist, die fachlichen, betriebswirtschaftlichen und rechtlichen Belange und Interessen der Mitglieder zu vertreten.

Foto: JacobLund@viaCanva, Axel Schäfer



Bei einer Krise den Krisenordner zum ersten Mal aus dem Schrank zu holen, reicht nicht.

Marc-Oliver Prinzing
Vorstandsvorsitzender BBM

tion. Sie muss klar, koordiniert und intern wie extern belastbar sein. Jede Krise ist anders – darum braucht es situativ anpassbare Kommunikationsstrategien, die Vertrauen schaffen und Orientierung geben.

Mitarbeiterbeteiligung und Qualifikation

Resilienz entsteht nicht nur in der Struktur, sondern im Team. Mitarbeitende sollten aktiv in Mobilitätsentscheidungen eingebunden und gezielt qualifiziert werden. Beteiligung schafft Akzeptanz – und Weiterbildung stärkt die Fähigkeit, unter Druck souverän zu agieren. Unternehmen, die frühzeitig investieren, profitieren in der Krise von reaktionsschnellen, lösungsorientierten Mitarbeitenden.

Digitalisierung und Prozessintelligenz

Digitalisierung ist ein zentraler Treiber für resiliente Mobilität. Die Nutzung von Echtzeitdaten zur Verkehrslage oder Fahrzeugverfügbarkeit ermöglicht es, Fahrten vorausschauend zu planen und bei Bedarf umzuleiten. Automatisierte Systeme können Ressourcen effektiver steuern und Entscheidungen beschleunigen. Auch Anwendungen wie digitale Buchungssysteme oder Fuhrparkplattformen stärken die Handlungsfähigkeit im Störfall.

Nachhaltigkeit und Netzwerke

Nachhaltige Mobilität ist nicht nur ökologisch sinnvoll, sondern erhöht auch die Krisenfestigkeit. Erneuerbare Antriebe reduzieren die Abhängigkeit

von fossilen Brennstoffen und senken langfristig Kosten. Unternehmen, die frühzeitig auf CO₂-arme Technologien setzen, sichern sich Vorteile in instabilen Märkten. Parallel dazu gewinnen Netzwerke und Kooperationen an Bedeutung. Sie schaffen zusätzliche Handlungsspielräume und ermöglichen den Zugriff auf externe Ressourcen.

Diversifizierung im Fuhrparkmanagement

Auch im Flottenmanagement gibt es einige wichtige Maßnahmen, um die Resilienz zu stärken. Dazu zählt die Diversifizierung der Fahrzeugflotte, die eine breitere Auswahl an Fahrzeugtypen bietet, um flexibel auf unterschiedliche Anforderungen reagieren zu können. Ebenso sollte Multisourcing anstelle von Singlesourcing eingesetzt werden, um Abhängigkeiten zu verringern und im Fall eines Ausfalls von verschiedenen Anbietern profitieren zu können.

Durch die Automatisierung von Prozessen können Abläufe effizienter gestaltet und Fehlerquellen reduziert werden. Die Digitalisierung der Verwaltung ermöglicht eine schnelle Reaktion auf Veränderungen und erleichtert die Steuerung von Ressourcen. Zudem spielt die Einführung alternativer Antriebe eine entscheidende Rolle, um umweltfreundlicher zu werden. Die Optimierung der Fahrzeugnutzung reduziert Kosten und erhöht die Effizienz. Schließlich sorgen flexible Vertrags- und Finanzierungsmodelle für Anpassungsfähigkeit und finanzielle Flexibilität in unsicheren Zeiten.

Fazit

Resilienz bedeutet im Mobilitätsmanagement, flexibel und vorausschauend auf Veränderungen zu reagieren. Indem Unternehmen Mobilitätsoptionen, digitale Lösungen, Nachhaltigkeit und Notfallstrategien integrieren, können sie Krisen widerstandsfähiger gegenüberstehen und auch langfristig nachhaltig agieren. ■

Text: Marc-Oliver Prinzing

Sechs Säulen der Fuhrpark-Resilienz

1. Anpassungsfähigkeit: Agilität und flexible Geschäftsmodelle ermöglichen eine rasche Reaktion auf Veränderungen.
2. Risikomanagement: Frühzeitige Gefahrenerkennung und die Entwicklung von Gegenmaßnahmen sind essenziell.
3. Krisenplanung: Notfallpläne und deren regelmäßige Tests sichern die Handlungsfähigkeit.
4. Mitarbeiterengagement: Die Qualifikation und Einbindung von Mitarbeitenden stärken die Akzeptanz und Problemlösungskompetenz.
5. Innovation: Kontinuierliches Lernen und der Einsatz neuer Technologien treiben die Widerstandsfähigkeit voran.
6. Stärke der Netzwerke: Stabile Beziehungen zu Partnern, Lieferanten und Kunden.



Foto: artlazz/Gettyimages@viaCanva

CSRD? Kommt später

Die EU legt bei der **Nachhaltigkeitsberichtspflicht** eine Pause ein. Zwei Jahre mehr Zeit – doch wer schlau ist, nutzt sie jetzt für sinnvolle Vorbereitung.

Eigentlich sollte es 2024 so richtig losgehen: Unternehmen in der EU wären dann verpflichtet gewesen, detailliert über ihre Nachhaltigkeitsleistung zu berichten – von CO₂-Ausstoß über Sozialstandards bis hin zur Unternehmensführung. Doch nun hat Brüssel überraschend auf die Bremse getreten.

Die sogenannte Corporate Sustainability Reporting Directive (CSRD) wird um zwei Jahre verschoben. Das Europäische Parlament hat dem Vorschlag der EU-Kommission bereits zugestimmt, der Rat muss noch final abnicken. Hintergrund: Die geplante Berichtspflicht ist komplex – und für viele Unternehmen in ihrer aktuellen Form kaum zu stemmen. Also: Pause drücken, Standards überarbeiten, durchatmen.

Das Ganze läuft unter dem Titel »Stop the Clock«, und genau darum geht's: Zeit gewinnen. Für Unternehmen bedeutet das konkret: Erst ab dem Geschäfts-

jahr 2026 müssen sie ihre Nachhaltigkeitsberichte nach den neuen Regeln erstellen. Die Veröffentlichung der ersten Berichte erfolgt dann 2027.

Viel Aufwand, viele Fragen

Die CSRD ist kein kleines Projekt. Sie betrifft Tausende Unternehmen – nicht nur Konzerne, sondern auch viele Mittelständler. Wer unter die Vorgaben fällt, muss künftig zu sogenannten ESG-Themen (Environment, Social, Governance) berichten – und zwar detailliert, standardisiert, prüfbar und nachvollziehbar.

Klingt anspruchsvoll? Ist es auch. Deshalb ist die Verschiebung durchaus sinnvoll – gerade für kleine und mittlere Unter-

CSRD in Kürze

Die neue EU-Richtlinie verpflichtet große und mittelständische Unternehmen zur Veröffentlichung standardisierter Nachhaltigkeitsberichte.

- **Was ändert sich?**

Der Start wurde verschoben. Erst fürs Geschäftsjahr 2026 wird die Berichtspflicht aktiv, erste Berichte erscheinen 2027.

- **Warum die Verschiebung?**

Die EU will Unternehmen entlasten, Standards vereinfachen und Doppelregelungen vermeiden.

- **Was tun in der Zwischenzeit?**

Prozesse aufbauen, Datenschnittstellen prüfen, mit Softwareanbietern sprechen und intern Verantwortlichkeiten klären.

- **Was heißt das für Fuhrparks?**

Mobilitätsdaten werden wichtig: Fahrzeugbestand, CO₂-Ausstoß, Ladeinfrastruktur, Mobilitätsbudgets – alles gehört bald in den Bericht.

nehmen (KMU), die oft nur begrenzte Ressourcen haben. Die brauchen schlicht mehr Zeit, um Systeme, Daten und Prozesse auf die neuen Anforderungen auszurichten. Laut Schätzungen der EU könnten die jährlichen Berichtskosten für ein mittelgroßes Unternehmen bei rund 100.000 Euro liegen.

Was macht die EU jetzt?

Während die Unternehmen durchschnaufen, will die EU-Kommission die European Sustainability Reporting Standards (ESRS) weiter vereinfachen. Sie sollen praxisnäher, verständlicher und besser auf die Realität abgestimmt werden. Parallel arbeitet die EFRAG, ein Beratungsgremium der Kommission, an einem freiwilligen Standard. Damit können Unternehmen die Berichte schon mal ausprobieren – eine Art realistische Generalprobe.

Der Plan: Weniger Bürokratie, mehr Klarheit. Denn aktuell laufen mehrere Regelwerke nebeneinander: CSRD, EU-Taxonomie, Offenlegungsverordnung (SFDR), Sorgfaltspflichtenrichtlinie (CSDDD) – da den Überblick zu behalten, ist selbst für Profis schwer. Der Gesamtverband der Deutschen Versicherungs-

wirtschaft (GDV) begrüßt die Entlastung, fordert aber dringend eine bessere Abstimmung zwischen den Regelwerken.

Und was bedeutet das für Fuhrparks?

Ziemlich viel. Denn Mobilität ist ein zentraler Bestandteil jeder Nachhaltigkeitsstrategie – und wird künftig berichtspflichtig. Egal ob es um CO₂-Emissionen, Ladeinfrastruktur, E-Fahrzeuge, Mobilitätsbudgets oder die Nutzung von Sharing-Angeboten geht: Wer einen Fuhrpark verantwortet, sollte jetzt anfangen, Daten sauber zu erfassen.

Die Verschiebung ist also keine Einladung zum Abwarten, sondern eine Chance: mehr Zeit für Planung, Tests und Strukturen. Wer jetzt vorbereitet ist, später schneller. Viele Fuhrpark-Tools, Leasinggesellschaften und Dienstleister arbeiten längst an automatisierten Reportingfunktionen – und die lassen sich leichter integrieren, solange noch keine Echtzeitpflicht besteht.

Auch wenn die CSRD jetzt erst mal auf der langen Bank liegt – sie kommt. Und sie betrifft nicht nur Controller und Nachhaltigkeitsbeauftragte, sondern auch Flottenmanager, Einkauf und Geschäftsführung. Wer Nachhaltigkeit glaubhaft kommunizieren will – gegenüber Kunden, Investoren und Bewerbern – braucht bald harte Daten. ■

Text: Carsten Nallinger

Doppelte Strafe

Ein Lkw-Fahrer stellte seinen **Tempomat auf 90 km/h** und fuhr zu schnell. Weil das Gericht Vorsatz sah, wurde das Bußgeld verdoppelt.



Tempomat an, Gas geben und einfach rollen lassen – für einen Lkw-Fahrer wurde diese Bequemlichkeit richtig teuer. Weil er auf der A9 seinen Tempomat bewusst über die zulässigen 80 km/h hinaus auf 90 km/h eingestellt hatte, verurteilte ihn das Amtsgericht Eilenburg am 4. Juni 2024 zu einem Bußgeld von 300 Euro. Der Deutsche Anwaltverein (DAV) veröffentlichte das Urteil und erläuterte: Ohne Vorsatz wären es nur 140 Euro gewesen. Der Fahrer war mehr als fünf Minuten lang mit konstanter Geschwindigkeit unter-

wegs – 7,7 Kilometer bei 90 km/h. Nach Abzug der Messtoleranz ergaben die Kontrollgeräte 84 km/h – und das mit Anhänger, wo eigentlich bei 80 km/h Schluss ist. Der Tempomat war klar programmiert, das Gericht sah darin den Beweis für vorsätzliches Handeln.

Laut Urteil konnte die gleichmäßige Geschwindigkeit nur durch den aktiven Tempomat erreicht werden. Fahrer können das auf Dauer nicht manuell halten. Deshalb sah das Gericht keinen Zweifel am Vorsatz – und verschärfte das Bußgeld.

Mitarbeiterhaftung

Nur Teilschuld

Bei Schäden mit Firmenfahrzeugen haften Mitarbeiter nicht automatisch in vollem Umfang. Das bestätigt ein Urteil des Landesarbeitsgerichts Niedersachsen (Az.: 2 Sa 642/23.). In dem verhandelten Fall verursachte ein Angestellter beim Rückwärtsfahren einen Schaden von rund 6.000 Euro. Der Arbeitgeber verlangte vollständigen Schadenersatz – ohne Erfolg. Das Gericht entschied auf eine Haftungssteilung: Der Arbeitnehmer müsse lediglich ein Viertel des Schadens tragen, da keine grobe Fahrlässigkeit vorlag.



Interne Regeln zum Fahrtenbuch

Halterpflicht bleibt

Das VG Düsseldorf (Az.: 14 L 1352/24) hat klargestellt, dass Firmenwagen-Halter auch bei interner Fahrzeugnutzungspflicht für Verkehrsverstöße einstehen müssen. In dem verhandelten Fall konnte ein Geschäftsführer nach einem Verstoß den verantwortlichen Mitarbeiter nicht benennen – trotz betriebsinterne Absprachen zur Fahrzeugdokumentation gab. Das Gericht sah darin keinen ausreichenden Nachweis zur Fahrerermittlung und bestätigte die Fahrtenbuchauflage für 15 Monate. Die Richter betonten: Interne Regelungen entbinden nicht von der gesetzlichen Halterpflicht. Für Fuhrparkbetreiber bedeutet das, dass eine lückenlose Nutzerdokumentation unerlässlich bleibt.

Gericht erlaubt Monocam

Stop-and-Go auf der Autobahn – ein kurzer Blick aufs Handy scheint verlockend. Doch die neue Monocam, eine Hochleistungskamera mit KI, erkennt das sofort. Sekunden später ist das Beweisfoto im System, ein Beamter prüft es, und wenig später kommt der Bußgeldbescheid: 100 Euro und ein Punkt in Flensburg. Das Amtsgericht Trier hat nun entschieden: Die Monocam ist zulässig (Az. 27c OWi 8041 Js 2838/23). Die automatisierte Erfassung und KI-Auswertung stelle keine unrechtmäßige Massenüberwachung dar, sondern diene allein der Verkehrsüberwachung und verstoße nicht gegen Datenschutzrichtlinien. Nach erfolgreichen Tests bei Trier und Mainz mit über 1.200 erfassten Verstößen will Rheinland-Pfalz die Monocam landesweit einführen. Innenminister Ebling betont die präventive Wirkung. Die Monocam erkennt Handynutzung aus erhöhter Position, prüft per KI und lässt Bußgelder erst nach menschlicher Kontrolle folgen. Datenschützer sehen den Einsatz dennoch kritisch.



BGH-Urteil

Ausparker trägt Risiko

Wer vom Fahrbahnrand anfährt, ist nicht Teil des fließenden Verkehrs – das kann bei einem Unfall zu einer höheren Haftung führen. So entschied der Bundesgerichtshof (Az.: VI ZR 1308/20). Im verhandelten Fall war eine Autofahrerin beim Spurwechsel mit einem Wagen kollidiert, der vom Straßenrand anfuhr. Amts- und Landgericht hatten zunächst eine hälftige Haftung beider Seiten angenommen: Die eine habe beim Anfahren gegen § 10 StVO, die andere beim Spurwechsel gegen § 7 Abs. 5 StVO verstoßen. Der BGH korrigierte dieses Urteil: Wer vom Rand anfährt, muss besonders vorsichtig sein, da er nicht zum fließenden Verkehr gehört. Ihm kommt daher eine höhere Verantwortung zu. Würden für Spurwechsler dieselben Pflichten gelten wie für Anfahrrende, wäre der Vorrang des fließenden Verkehrs nicht gewahrt. Der Fall wurde zur Prüfung zurückverwiesen.



Falsch geparkt, selbst gezahlt

Urteil Waschanlage

Wer sein Auto in der Waschanlage falsch positioniert, haftet für mögliche Schäden. Das entschied das Landgericht Lüneburg (Az.: 5 O 22/21). Eine Autofahrerin hatte ihr Fahrzeug mit dem Reifen auf der Führungsschiene abgestellt und das Programm gestartet, ohne die Position zu kontrollieren. Dabei entstand ein Schaden von 7.500 Euro. Betreiber und Versicherung forderten Ersatz – zu Recht, wie das Gericht urteilte. Die Fahrerin habe fahrlässig gehandelt. Dass die Anlage auch bei falscher Positionierung startet, begründe kein Mitverschulden des Betreibers. Nutzungshinweise und die selbsterklärende Technik seien ausreichend, um Fehlbedienungen zu vermeiden, so das Portal »RA-Online«.





E-Bike oder doch Kfz?

Wann ein Firmenrad steuerfrei bleibt – und wann es als Dienstwagen gilt: Diese Unterschiede bei **Pedelec, S-Pedelec & Co.** sollten Fuhrparkmanager kennen.

Zunehmend bieten Arbeitgeber ihren Beschäftigten Fahrräder oder E-Bikes zur privaten Nutzung an – oft steuerfrei. Doch aufgepasst: Nicht jedes E-Bike ist auch steuerlich ein Fahrrad. Je nach Bauart gelten unterschiedliche Regeln, etwa zur Berechnung des geldwerten Vorteils oder zur Umsatzbesteuerung. Wer Pedelec, S-Pedelec oder ein echtes E-Bike im Fuhrpark einsetzen will, sollte daher genau wissen, worauf es ankommt – sonst drohen böse Überraschungen bei Lohnsteuer oder Leasingrückgabe. Hier die wichtigsten Unterschiede und deren steuerliche Auswirkungen:

Pedelecs (verkehrsrechtlich Fahrrad)

Stellt der Arbeitgeber dem Arbeitnehmer ein betriebliches Pedelec auch zur privaten Nutzung zur Verfügung, ist dieser geldwerte Vorteil grundsätzlich steuerfrei. Dies gilt allerdings nicht,

wenn das Fahrrad durch eine Gehaltsumwandlung finanziert wird. In solchen Fällen ist der geldwerte Vorteil steuerpflichtig und wird monatlich mit 1 Prozent der unverbindlichen Preisempfehlung des Herstellers berechnet. Seit 2020 ist jedoch nur ein Viertel (25 Prozent) dieser Preisempfehlung als Berechnungsgrundlage anzusetzen. Ein gesonderter geldwerter Vorteil für die Fahrten zwischen Wohnung und erster Tätigkeitsstätte ist nicht anzusetzen.

Elektro-Bike (verkehrsrechtlich Kfz)

Gilt ein Elektrofahrrad verkehrsrechtlich als Kraftfahrzeug – etwa, weil es Geschwindigkeiten von über 25 km/h unterstützt und somit kennzeichen- und versicherungspflichtig ist (etwa S-Pedelec) –, wird es steuerlich wie ein Firmenwagen behandelt. Der geldwerte Vorteil wird daher seit 2020 monatlich mit 1 Prozent des Bruttolistenpreises für die private Nutzung bzw. 0,03 Prozent des Bruttolistenpreises pro Entfernungskilometer zwischen Wohnung und erster Tätigkeitsstätte angesetzt. Auch hier gilt als Bemessungsgrundlage ein Viertel (25 Prozent) des Bruttolistenpreises,



„Kauft der Arbeitnehmer nach Leasing-Ende das E-Bike günstiger als zum ortsüblichen Restwert, entsteht ein geldwerter Vorteil, der als Arbeitslohn zu versteuern ist.“

Gerhard Nolle,
Steuerexperte

da die Bruttolistenpreisbegrenzung bei Fahrrädern entfällt. Dies gilt bei Vorteilsgewährung vom Arbeitgeber durch Überlassung zusätzlich zum ohnehin geschuldeten Arbeitslohn und bei Gehaltsumwandlung.

Umsatzbesteuerung bei E-Bikes und Fahrräder

Wenn der Arbeitgeber seinen Arbeitnehmern ein Fahrrad auch zur privaten Nutzung überlässt, gilt dies umsatzsteuerlich als steuerpflichtige, entgeltliche sonstige Leistung. Dabei spielt es keine Rolle, dass diese Leistung eventuell ertragsteuerlich steuerfrei sein kann.

Aus Vereinfachungsgründen akzeptiert die Finanzverwaltung, dass als Bemessungsgrundlage für die Umsatzsteuer monatlich entweder 1 Prozent (private Nutzung) oder 0,03 Prozent (Fahrten zwischen Wohnung und erster Tätigkeitsstätte) der auf volle 100 Euro abgerundeten unverbindlichen Preisempfehlung (UVP) des Herstellers, Importeurs oder Großhändlers angesetzt wird. Maßgeblich ist dabei die UVP zum Zeitpunkt der erstmaligen Inbetriebnahme des Fahrrads. Der für die Umsatzsteuer anzusetzende Wert darf nicht auf ein Viertel reduziert werden.

Der so ermittelte Wert versteht sich brutto. Daraus muss die enthaltene Umsatzsteuer mit dem Faktor 19/119 herausgerechnet werden.

Wenn allerdings der anzusetzende Wert des Fahrrads weniger als 500 Euro beträgt, wird es von der

In Kürze

Gehaltsumwandlung oder zusätzlicher Lohn? Ob ein (Elektro-)Fahrrad oder Pedelec zusätzlich zum ohnehin geschuldeten Arbeitslohn oder im Wege einer Gehaltsumwandlung überlassen wird, ist entscheidend. Hier gibt es zwei Möglichkeiten:

Zusätzlich zum Gehalt: Die steuerfreie Überlassung eines betrieblichen (Elektro-)Fahrrads oder Pedelecs ist nur dann steuerfrei, wenn sie zusätzlich zum geschuldeten Arbeitslohn erfolgt (§ 3 Nr. 37 EStG). In diesem Fall entfällt sowohl Lohnsteuer als auch Sozialversicherungspflicht.

Gehaltsumwandlung: Bei einer Finanzierung des Fahrrads durch Verzicht auf einen Teil des Gehalts (Gehaltsumwandlung) ist die Steuerbefreiung ausgeschlossen. Es muss dann ein geldwerter Vorteil nach der 1%-Regelung versteuert werden – allerdings nur auf ein Viertel der UVP.

Finanzverwaltung nicht beanstandet, wenn keine entgeltliche Überlassung des Fahrrads angenommen wird. In diesen Fällen ist dann keine Umsatzbesteuerung der Leistung an den Arbeitnehmer vorzunehmen.

Erwerb des Bikes nach Leasing

Kann der Arbeitnehmer im Falle des Leasings des Elektrofahrrads nach Ablauf der Leasinglaufzeit vom Arbeitgeber oder einem Dritten zu einem geringeren Preis als dem ortsüblichen Endpreis am Abgabeort erwerben, ist der hierdurch entstehende Preisvorteil als Arbeitslohn anzusetzen.

Es bestehen keine Bedenken, als ortsüblichen Endpreis eines Elektro-Bikes, das dem Arbeitnehmer nach drei Jahren (36 Monate) Nutzungsdauer übereignet wird, 40 Prozent der auf volle 100 Euro abgerundeten unverbindlichen Preisempfehlung des Herstellers einschließlich Umsatzsteuer im Zeitpunkt der Inbetriebnahme des Elektrofahrrads anzusetzen. Bei einer geringeren Leasinglaufzeit von 24 Monaten beträgt der Restwert 60 Prozent, bei einer Laufzeit von 12 Monaten 80 Prozent und bei einer Laufzeit von nur 6 Monaten 90 Prozent.

Der sich nach Abzug der Zahlung des Arbeitnehmers ergebende Betrag ist der steuerlich maßgebende geldwerte Vorteil – das ist vielen Arbeitgebern und Arbeitnehmern nicht ausreichend bewusst. ■

Text: Gerhard Nolle



Die Favoriten der Profis

Flottenmanager aus ganz Deutschland wählen aus mehr als 270 Topmodellen, unterteilt in 17 Klassen, die »Firmenauto des Jahres 2025« – praxisnah, herstellernerneutral und unabhängig.

Welche Modelle erhalten den begehrten Award des »Firmenauto des Jahres 2025«? Die Abstimmung läuft noch bis zum 2. Juli. Zur Wahl stehen rund 270 Modelle – vom Minicar bis zum Transporter –, die laut aktueller Marktanalyse des Instituts Dataforce zu den meistverkauften Firmenwagen des Jahres 2024 gehören. Die Bewertung erfolgt in 17 praxisnahen Fahrzeugkategorien, darunter auch Elektroautos, Plug-in-Hybride sowie die wichtigsten Newcomer 2025.

Reale Fuhrparkerfahrung zählt

Im Mittelpunkt der Wahl stehen nicht Herstellerinteressen, sondern die Alltagstauglichkeit der Modelle im Flotteneinsatz. Gewählt wird von mehr als 150 ausgewählten Fuhrparkleitern, Mobilitätsmanagern und Leasingprofis. Sie repräsentieren einen Gesamtfuhrpark von rund 175.000 Pkw und Transportern – eine Jury mit echter Marktnähe also.

Flottenklassiker und innovative Neuzugänge

Neben bewährten Dienstwagenklassikern wie VW Golf, Ford Kuga oder Mercedes C-Klasse stehen auch neue und innovative Modelle zur Wahl – etwa der Renault 5 E-Tech, der Opel Grandland oder der kompakte

E-SUV Volvo EX30. In jeder Kategorie wählen die Jury-Mitglieder jeweils einen Gesamtsieger sowie einen Importsieger.

Preisverleihung auf der IAA Mobility

Die renommierte Auszeichnung wird am 11. September im Rahmen der IAA Mobility 2025 in München vom ETM Verlag in Kooperation mit dem Verband der Automobilindustrie (VDA) vergeben. Seit 1999 gilt die Wahl zum »Firmenauto des Jahres« als zuverlässiger Gradmesser für Qualität, Beliebtheit und Innovationskraft im gewerblichen Fahrzeugmarkt.

Orientierung für Flottenentscheider

Ziel der Wahl ist es, Flottenverantwortlichen aus Unternehmen aller Branchen eine praxisnahe und marktorientierte Entscheidungshilfe bei der Auswahl neuer Firmenfahrzeuge zu geben. Dank der breiten Modellbasis und des systematischen Bewertungsverfahrens liefert das Ergebnis einen transparenten Überblick über aktuelle Favoriten und zukünftige Trends im Flottenmarkt.

Sie möchten als Experte an der Wahl teilnehmen?

Dann schreiben Sie uns gerne an: veranstaltung@etm.de



Der Ford Transit Custom tritt in der Kategorie Maxivans an. Beim Top Ten Ranking der Leasinggesellschaft LeasePlan liegt er derzeit auf dem ersten Platz mit einem Marktanteil von 33,8 Prozent.



Der unangefochtene Spitzenreiter im deutschen Flottenmarkt bleibt der VW Golf mit knapp 34.783 Neuzulassungen im Jahr 2024. (Kompaktklasse)



Das Segment der Kompakt-SUV ist heiß umkämpft. Laut Dataforce ist der VW Tiguan mit einem Marktanteil von 22 Prozent Spitzenreiter.

Unter den Top Ten der neuen Modelle im Flottenmarkt rangieren an der Spitze nicht etwa klassische Verbrenner, sondern gleich zwei Elektro-SUV: BMW iX2, gefolgt vom Audi Q6 e-tron.



Mit neuem Design und elektrifizierten Antrieben will der Opel Grandland 2025 in Flotten neu durchstarten.



Der Leapmotor TO3 zielt mit kompakten Abmessungen und günstigen Preisen auf Fuhrparks in Innenstädten.



Der vollelektrische EX90 ist das neue Flaggschiff von Volvo. Der Siebensitzer startet in der Kategorie Newcomern über 50.000 Euro.



Der überarbeitete Mercedes Sprinter Diesel punktet im Flottenmarkt mit seinem effizienten 2,0-Liter-Dieselmotor.

Zahlen & Fakten zur Wahl

Wahlzeitraum	bis 2. Juli 2025
Verleihung	11. September 2025, IAA Mobility München
Anzahl Fahrzeuge	270 Modelle
Kategorien	17 Segmente – vom Minicar bis zum E-Transporter
Jury	über 150 Fuhrparkleiter & Mobilitätsmanager



Mit dem Facelift Anfang 2025 wurde der Skoda Enyaq für den Flottenmarkt noch interessanter.

Elektrifizierung als Schlüssel

Mit klarer Strategie auf Erfolgskurs: Volvo-Großkundenchef, **Axel Zurhausen** erklärt, wie Nachhaltigkeit, neue Modelle und flexible Mobilitätslösungen den Flottenmarkt erobern sollen.

Axel Zurhausen, Leiter Vertrieb Großkunden bei Volvo Car Germany, hatte im vergangenen Jahr allen Grund zur Freude: Insgesamt wurden über 62.000 Neuzulassungen verzeichnet, davon mehr als 60 Prozent elektrifiziert. Im Gespräch erläutert Zurhausen, wie Volvo seine ambitionierten Ziele im B2B- und Flottensegment erreicht, welche Rolle vollelektrische Modelle wie EX30 und EX90 spielen und mit welchen Services Fuhrparkmanager sowie Dienstwagenfahrer künftig rechnen können.

Volvo hat im vergangenen Jahr gut performt. Lag das Ihrer Meinung nach hauptsächlich am B2B-Geschäft?

Die wesentlichen Erfolgsfaktoren liegen zum einen in der attraktiven Modellpalette, die für jeden Kundenbedarf das passende Produkt bietet. Zuletzt wurde sie durch unser vollelektrisches Kompakt-SUV Volvo EX30 und das große Premium-Modell Volvo EX90 erweitert, weitere Einführungen neuer und modifizierter Modelle werden in den kommenden Monaten selbstverständlich folgen. Zum anderen trägt aber

Axel Zurhausen, Leiter Vertrieb Großkunden bei Volvo Car Germany.



Fotos Volvo



Den kleinen Stromer EX30 bietet Volvo nun auch in der Ausstattung Cross Country an.



Der Volvo EX90 ist 4,05 Meter lang und bietet Platz für bis zu sieben Passagiere.

natürlich auch die konsequente Elektrifizierungsstrategie von Volvo dazu bei, dass sich viele B2B- und Flottenkunden mit hohem Nachhaltigkeitsanspruch für unsere Marke entscheiden. Wer sich mit der Entscheidung für ein vollelektrisches Modell noch schwer tut, findet in unseren Plug-in-Hybrid-Modellen (PHEV) mit verbesserter Reichweite die perfekte Lösung für den Übergang. Gerade diese PHEVs waren 2024 sehr beliebt.

Wie wichtig ist das Flottengeschäft für Volvo – und welche Rolle spielt dabei die Elektrifizierung Ihrer Modelle?

Der Flottenmarkt ist zentral für Volvo in Deutschland. Deutlich über zwei Drittel unserer Verkäufe entfallen auf gewerbliche Kunden, was die hohe Relevanz dieses Absatzkanals zeigt. Das Geschäft mit gewerblichen Kunden trägt und fördert unsere Ambitionen, perspektivisch nahezu ausschließlich elektrifizierte Fahrzeuge abzusetzen. Mehr und mehr Flotten werden nach und nach „unter Strom“ gesetzt, was für uns enormes Potenzial birgt. Das zeigen bereits die Zahlen von Volvo Car Germany von 2024: Bei einem Neuzulassungsrekord von mehr als 62.000 Einheiten waren über 60 Prozent der Fahrzeuge elektrifiziert – davon 41 Prozent PHEV und 22 Prozent BEV (vollelektrisch). Die Top 3 Modelle waren einmal mehr unsere SUVs: Der Volvo XC60 mit 21.810 Einheiten, der Volvo XC40 mit 11.300 Einheiten und der Volvo XC90 mit 9.448 Neuzulassungen. In diesem Jahr haben wir mit dem Volvo EX90, dem ES90 und dem EX30 Cross Country bereits drei weitere Modell in Deutschland gelauncht.

Welche Entwicklungen beobachten Sie derzeit im relevanten Flottenmarkt?

Der Flottenmarkt entwickelt sich zunehmend in Richtung Nachhaltigkeit, wobei ein klarer Fokus auf der Elektrifizierung der Fahrzeugflotten liegt. Der Wettbewerb wird durch neue Marktteilnehmer aus außer-europäischen Ländern angeheizt, aber auch die traditionellen Hersteller überbieten sich mit aggressiven Nachlässen für ihre elektrifizierten Produkte, um dro-

hende Strafzahlungen aufgrund nicht eingehaltener Emissionsgrenzwerte zu vermeiden. Da sind wir bei Volvo entspannter und sehr gut aufgestellt.

Welchen Stellenwert nimmt die E-Mobilität im Flottensegment ein?

Volvo ist einer der Fahrzeughersteller mit den ambitioniertesten Elektrifizierungs- und Nachhaltigkeitszielen: Bis 2030 planen wir zu 90 bis 100 Prozent elektrifizierte Fahrzeuge zu verkaufen, und im Flottenmarkt wird dieser Wandel aktiv gefördert. Unternehmen legen immer mehr Wert auf Nachhaltigkeit, und BEVs und PHEVs helfen, die CO₂-Bilanz von Fuhrparks zu verbessern. Die verschärften CO₂-Vorgaben in der EU und Deutschland erhöhen die Attraktivität von elektrifizierten Dienstwagen. Zudem optimieren BEV und PHEV die Gesamtkosten des Betriebs durch geringere Kosten für Kraftstoff, Wartungen und Dienstwagenversteuerung.

Welche Finanzierungs- und Mobilitätslösungen bieten Sie gewerblichen Kunden?

Wir bieten flexible Finanzierungsmodelle über unser Joint Venture VCFS Germany (Volvo Car Financial Services) an. Vom Leasing über Finanzierung bis zum Barkauf bieten wir unseren Kunden eine breite Palette an Möglichkeiten. Das modulare »Schwedenleasing« bietet unseren gewerblichen Kunden volle Flexibilität hinsichtlich der individuell relevanten Servicebausteine. Zudem bieten wir unseren Kunden über die Schwedenflotte kurzfristige Mobilität und auch Probefahrten an.

Worauf liegt Ihr Flotten-Fokus im laufenden Jahr – und welche neuen Lösungen planen Sie für B2B-Kunden?

Als Flottenverantwortlicher von Volvo Car Germany sehe ich meine Hauptaufgabe darin, neue Lösungen zu entwickeln, die einen Mehrwert für unsere B2B- und Flottenkunden darstellen. Insofern werden wir uns 2025 darauf konzentrieren, noch intensiver und enger mit unseren Kunden, aber auch unseren Handelspartnern zusammenzuarbeiten. Ich denke hier insbesondere an digitale Lösungen, die es ihnen noch leichter machen, mit uns zu interagieren. Entsprechende Entwicklungen sind bereits gestartet. Darüber hinaus habe ich natürlich das Ziel, die Marktposition von Volvo weiter zu stärken und das hervorragende Ergebnis des Jahres 2024 noch einmal zu toppen. ■

Text: Nicole Holzer



Die Mischung macht's

Die **firmenauto test drive-Tour 2025** im Mai war ein voller Erfolg: In Hannover, Maintal und Stuttgart testeten rund 140 Flottenprofis 23 aktuelle Modelle und tauschten Erfahrungen aus.

Drei Städte, rund 140 Fuhrparkverantwortliche, 23 aktuelle Modelle und tausende Testkilometer – die Mai-Tour des **firmenauto test drive 2025** hat gezeigt, wie lebendig und praxisnah moderner Fuhrparkvergleich sein kann.

Ob in Hannover, Maintal oder Stuttgart: Die Mischung aus Probefahrten, unkompliziertem Networking mit Kollegen und Vorträgen überzeugte die Teilnehmer. Dabei spielt es keine Rolle, ob etablierte Modelle oder neue Marken – beim **firmenauto test drive** konnten sich die Fuhrparkverantwortlichen ein eigenes Bild machen – und eben auch entdecken, was man vorher nicht auf dem Schirm hatte. Gerade im direkten Vergleich wird deutlich,

wie unterschiedlich die Marken aufgestellt sind. Dazu bietet der **firmenauto testdrive** eine gelungene Auswahl an Testfahrzeugen.

Das Angebot reichte von etablierten Dienstwagen wie zum Beispiel Cupra, Porsche, Renault Volvo, oder VW bis zu spannenden Newcomern wie BYD, Lucid, Polestar und Xpeng. Neu in Stuttgart mit dabei war Honda mit dem CR-V und ZR-V. Doch auch Ford Capri und Explorer sowie der Alpine A110 und R5 sorgten für Neugierde und erhellende Testfahrten. So hat sich der test drive einmal mehr als Plattform für echten Erfahrungsaustausch und praxisnahe Fahrzeugbewertung etabliert. ■

Text: Nicole Holzer

Fotos: Thomas Küppers, Nicole Holzer (4)



”

Die Veranstaltung ist wirklich gut organisiert und das Fahrzeugangebot zeigt, wie groß derzeit das Spektrum ist.

Vanessa Lime
(Leben leben GmbH)



Termine und Modelle

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

- **09. Oktober:** Leipzig
- **15. Oktober:** München
- **21. Oktober:** Düsseldorf

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

Diese Modelle* waren am Start:

- | | |
|--|---|
| Alpine <ul style="list-style-type: none"> • A110 1.8 TCe S • A290 Elektro 220 GTS | Lucid <ul style="list-style-type: none"> • Air Doppelmotor/ Allrad Pure |
| BYD <ul style="list-style-type: none"> • Atto 2 Boost Front • Seal U DM-i Design • Seal AWD Excellence | Polestar <ul style="list-style-type: none"> • 4 Long Range Single Motor |
| Cupra <ul style="list-style-type: none"> • Tavascan 4Drive VZ • Terramar 1.5 e-Hybrid DSG VZ | Porsche <ul style="list-style-type: none"> • Macan 4 |
| Dacia <ul style="list-style-type: none"> • Bigster Hybrid 155 Journey • Jogger Eco-G 100 Extreme+ | Renault <ul style="list-style-type: none"> • R5 E-Tech 150 Comfort Range • Scenic E-Tech Long Range Iconic |
| Ford <ul style="list-style-type: none"> • Capri Extended Range Basis • Explorer Electric Extended Range Premium | Volvo <ul style="list-style-type: none"> • EX90 Twin Motor Performance AWD Ultra • XC90 T8 AWD Ultra Dark (7-Sitzer) |
| Honda <ul style="list-style-type: none"> • CR-V Plug-in-Hybrid • ZR-V Vollhybrid | Volkswagen <ul style="list-style-type: none"> • ID.7 Tourer Pro S 86 kWh • Tayron 2.0 TDI SCR 4Motion DSG R-Line |
| | XPeng <ul style="list-style-type: none"> • G6 AWD Performance • G9 AWD Performance |

*Einzelne Hersteller und Modelle variieren

Deutsche Leasing

EnBW

Fleet-Hub



Usability und Infotainment werden immer wichtiger. Gut, wenn man neue Innovationen und Technologien live kennenlernen kann.

Selcuk Demirer
(MHP Management- und Beratungsgesellschaft)



Wir bekommen einen Überblick über aktuelle Modelle – und nehmen konkrete Impulse für den eigenen Fuhrpark mit.

Markus Raisch
(Kärcher)



Laden leicht gemacht

Wie lässt sich E-Mobilität effizient in den Fuhrpark integrieren? Auf dem firmenauto test drive stellte Peter Siegert von EnBW mobility+ das Komplettangebot für Unternehmen vor – vom schnellen öffentlichen Laden bis zur intelligenten Wallbox daheim.

Zentrales Element ist das EnBW HyperNetz mit aktuell über 6.500 Schnellladepunkten in Deutschland und Zugang zu mehr als 800.000 Ladepunkten europaweit – via App oder Ladekarte. Für Unternehmen bietet EnBW flexible

Business-Tarife mit transparenten Konditionen, automatischer Abrechnung und Zugang zum Smart Mobility Portal.

Ein weiterer Fokus lag auf skalierbaren Lösungen fürs Laden am Arbeitsplatz und zu Hause – mit Beratung, Installation, Betrieb und Rückvergütung. Partner wie Smatrics übernehmen dabei Planung und Service. Siegert betonte: »Wir liefern Unternehmen ein komplettes Ökosystem, das E-Mobilität im Alltag einfach macht – ohne Insellösungen.«



Peter Siegert, Manager Emobility B2B bei EnBW mobility+



Die Mischung macht die Veranstaltung aus: Netzwerken, Vorträge und natürlich das Fahren der Testwagen.

Markus Schertl
(Dürr Dental)



Der persönliche Austausch mit Kollegen ist für mich auch wichtig – wir haben ja alle ähnliche Themen.

Finn Börnsen
(Vollers Group)





Man trifft Kollegen, bekommt neuen Input, führt gute Gespräche. Außerdem können wir Empfehlungen aussprechen, wenn wir die Fahrzeuge schon gefahren sind.

Sibylle Zighmi (AEB SE)



Gesetzliche Vorgaben & E-Leasing im Blick

Die Deutsche Leasing Mobility präsentierte beim firmenauto test drive in Hannover ihr 360°-Angebot rund um gewerbliches Fuhrparkleasing – mit klarem Fokus auf Elektromobilität und Nachhaltigkeit. Neben klassischen Leasingmodellen und modularem Full-Service stellte das Team aktuelle Entwicklungen bei der ESG-Berichterstattung vor. Ab 2025 gilt für viele Unternehmen die neue EU-Richtlinie CSRD. Sie verpflichtet je nach Größe zur Offenlegung von Nachhaltigkeitskennzahlen – mit steigender Relevanz auch für Fuhrparks. Als praxisnahe Alternative wurde der VSME-Standard vorgestellt, der KMUs einen skalierbaren Einstieg in die ESG-Berichterstattung ermöglicht. Darüber hinaus informierten



Für die Deutsche Leasing gingen drei Experten-Teams an den Start: Pascal Krötz und Vanessa Knauf in Stuttgart, Axel Wittich und Simone Lönnendunk in Maintal sowie Ralf Lumma und Peter Rumpel in Hannover.

die Experten über CO₂-Bilanzen nach dem GHG-Protokoll und über Services zur Halterhaftung, Schadenmanagement und digitalen Flottensteuerung. Ihr Fazit: »Fuhrparks sind längst strategischer Hebel für Nachhaltigkeit – und das muss man intelligent organisieren.«



„
Elektromobilität ist
für uns ein großes
Thema – allein schon
wegen der gesetzli-
chen Anforderungen.

Martin Fehmer
(Schmidt Gruppe)



KI im Fuhrpark, smart gemacht

Wie kann künstliche Intelligenz den Alltag von Fuhrparkverantwortlichen erleichtern? Diese Frage beantwortete Markus Federhoff, COO von Fleethub, beim test drive mit einem klaren Appell für mehr Digitalisierung. Fleethub bietet eine modulare Plattform zur digitalen Steuerung von Fuhrparks – von Wartung und Schadenmanagement bis zur Führerscheinkontrolle. Im Mittelpunkt steht die intelligente Nutzung von Daten. Denn KI im Fuhr-

park bedeutet mehr als nur Routenoptimierung. Federhoff zeigte, wie Systeme Muster erkennen, Termine koordinieren, Auswertungen erstellen – ganz ohne manuelle Hilfe. Beispiele wie automatisierte Dokumentenverarbeitung oder Analyseprozesse verdeutlichten: KI kann Verwaltungsaufwand massiv reduzieren. »Unser Ziel ist es, dass Fuhrparkmanagement nicht mehr verwaltet, sondern vorausschauend gesteuert wird«, betonte Federhoff.



Markus Federhoff,
COO von Fleethub

**Ihr neuer Firmenwagen
zu Top-Konditionen.**

Jetzt Angebote entdecken:
S-Mobilitaetsportal.de



Weil's um mehr als Geld geht.

Finden. Leasen. Losfahren.



Firmenwagen per Klick – einfach leasen mit einer digitalen Plattform

Wie das Sparkassen-Mobilitätsportal den Mittelstand bei der Fahrzeugbeschaffung entlastet

Mit dem S-Mobilitätsportal (SMP) wird die Fahrzeugbeschaffung für kleine und mittelständische Unternehmen so einfach wie nie. Ob E-Fahrzeug, Kombi oder SUV – per Online-Konfigurator wählen Gewerbekunden ihr Wunschfahrzeug und stellen es individuell zusammen: Motorisierung, Ausstattung, Farbe, Servicepakete – alles lässt sich flexibel anpassen. Die monatliche Leasingrate wird dabei in Echtzeit berechnet und stets aktuell angezeigt.

Besonders praktisch: Die Plattform bietet Zugriff auf Fahrzeuge zahlreicher Hersteller mit attraktiven Leasingangeboten – inklusive vorkonfigurierter Top-Deals zu Sonderkonditionen. So lassen sich nicht nur Wunschfahrzeuge, sondern auch Budgetvorgaben effizient umsetzen.

Neben neuen Filtermöglichkeiten sind zudem weitere Funktionen geplant – etwa eine optimierte Angebotsansicht für den besseren Vergleich sowie eine vollständig integrierte digitale Bonitätsprüfung.

Mit Blick auf die Zukunft zeigt sich das Potenzial des SMP deutlich: Bereits bis Ende September 2025 sollen über **700.000 Plattformkontakte** generiert werden. Auch die Zahl der angebundenen Sparkassen wird ausgebaut – von derzeit rund **170 auf 300**.

Ist das passende Fahrzeug gefunden, genügt ein Klick zur Angebotsanfrage. Die Deutsche Leasing prüft die Daten und startet nach erfolgreichem Check die Vertragsabwicklung. Vom Konfigurator bis zur Fahrzeugauslieferung ist der gesamte Prozess vollständig digitalisiert – und spart so Zeit und Aufwand.

Das SMP ist 24/7 rund um die Uhr erreichbar – über die Website der Deutschen Leasing, das Firmenkundenportal der Sparkassen oder direkt unter **s-mobilitaetsportal.de**. Damit schafft das Portal echte Entlastung für den Mittelstand – und bringt moderne Mobilität effizient auf die Straße.

Klassisch neu

Audi rüstet den **A6 Avant** für die Zukunft: Mit effizienter Hybridtechnik, viel Komfort und digitalen Services bleibt er ein starker Kandidat für anspruchsvolle Dienstwagenflotten.

Für Geschäftskunden ist der Audi A6 seit jeher eine feste Größe. Mit ihm gelangt man schnell und komfortabel von Termin zu Termin – oder am Wochenende entspannt mit der Familie nach Norditalien. Auch künftig dürfte er als Souverän der linken Autobahnspur überzeugen. Der Klassiker der Business-Klasse, zunächst als Kombi (bei Audi »Avant« genannt) ab 48.739 Euro, punktet weiterhin mit Prestige-Optik, hochwertigem Interieur, großzügigem Platzangebot und kräftigen Verbrenner-Motoren – Qualitäten, die auch im Zeitalter der Elektromobilität ihren Reiz behalten.

Business-Kombi mit Oberklasse-Flair

Trotz seines hohen Wiedererkennungswerts verkörpert der neue A6 Avant auch einen Neuanfang. Zwar wächst er in der Länge, bleibt aber knapp unter der Fünf-Meter-Marke – optisch umgibt ihn dennoch das Flair der Oberklasse. Ein Schwerpunkt lag auf der

Aerodynamik – sichtbar etwa an bündig integrierten Türgriffen. Das Ergebnis ist ein Luftwiderstandsbeiwert von 0,25. Wer in optionale Lichttechnik investiert, bekommt OLED-Leuchten, die sich individuell konfigurieren lassen.

Statt Knöpfe oder Touchflächen der Mittelkonsole erwartet die Insassen ein digitales Cockpit. Im ausgeschalteten Zustand wirkt es aufgeräumt – beim Starten des Motors erwacht eine großzügige Display-Landschaft. Fahrerdisplay und Touchscreen verschmelzen optisch zur gebogenen Fläche. Optional gibt es einen weiteren Beifahrerbildschirm und ein Head-up-Display. Das Cockpit wirkt hochmodern – und bleibt dank kluger Gestaltung dennoch übersichtlich.

Mit der neuen Elektronikarchitektur »E3 1.2« ist der A6 fit für die digitale Zukunft. Smartphones, Apps und ChatGPT lassen sich nahtlos integrieren. Trotz der Technik bleibt die Bedienung intuitiv. Zwar scheint das Streben nach Perfektion bei den Materialien



nicht mehr ganz so ausgeprägt wie früher, doch dem Vergleich mit neuer Konkurrenz – etwa aus China – hält Audi stand.

Antriebstechnisch bleibt Audi vorerst zweigleisig: Neben der E-Tron-Familie gibt es weiterhin Benziner, Diesel und zwei Plug-in-Hybride, die über 100 Kilometer elektrisch schaffen sollen. Mildhybrid-Technik unterstützt die klassischen Motoren.

Sparsame Diesel, starke V6

Die Einstiegsmotorisierung – ein 204 PS starker Zweiliter-Turbobenziner – verzichtet auf E-Unterstützung. In 8,3 Sekunden geht's auf Tempo 100, Spitze: 240 km/h. Der Motor wirkt etwas zäh und wird bei Steigungen hörbar. Der Verbrauch lag auf Testfahrt bei 7,9 Litern.

Mehr Fahrfreude bietet der Diesel. Der 204 PS starke Vierzylinder liefert 400 Newtonmeter Drehmoment – plus 24 PS aus dem Mildhybrid-System. In der Quattro-Variante sprintet der A6 in 7,0 Sekunden

auf 100 km/h. Verbrauch: unter 6 Litern. Mit adaptiver Luftfederung, Progressivlenkung, Allradlenkung, Sportfahrwerk und Brake-by-Wire-Bremse fährt sich der A6 präzise und agil – fast wie auf Schienen.

In der Topversion TFSI Quattro mit 367 PS ist Allrad Serie. Der V6 rekuperiert mit bis zu 25 kW in eine 1,7-kWh-Batterie. Leise elektrische Fahrgeräusche begleiten das Gleiten. Der Verbrauch lag bei 8,8 Litern. Der Antritt ist fulminant: 4,7 Sekunden auf 100, 250 km/h Spitze.

Auch der Komfort bleibt hoch. Akustikdämmung, Luftfederung, Bang-&-Olufsen-Soundsystem und Vier-Zonen-Klima sorgen für Wohlgefühl. Die Rückbank ist im Verhältnis 40:20:40 umklappbar, das Ladevolumen wächst auf bis zu 1.534 Liter. Die elektrische Heckklappe reagiert auf Fußgeste.

Viele Tugenden hat Audi in die sechste Generation übertragen – und weiter verfeinert. Gleich geblieben ist auch der stolze Preis: ab 48.739 Euro für den Benziner, 51.849 Euro für den Diesel. ■

Text: Mario Hommen

Audi A6 Avant

5-türiger, 5-sitziger Kombi der oberen Mittelklasse; Länge: 4,99 Meter, Breite: 1,88 Meter (mit Außenspiegeln: 2,10 Meter), Höhe: 1,34 bis 1,49 Meter, Radstand: 2,99 Meter, Kofferraumvolumen: 503 - 1.534 Liter (mit MHEV plus 466 - 1.497 Liter)

A6 Avant TFSI 150 kW: 2,0-Liter-4-Zylinder-Benziner, 204 PS, maximales Drehmoment: 340 Nm bei 2.000 - 4.000 U/min, Frontantrieb, 7-Gang-Automatik/Doppelkupplung, 0 - 100 km/h: 8,3 s, Vmax: 240 km/h, Normverbrauch: 7,1 - 8,0 Liter/100 Kilometer, CO₂-Ausstoß: 161 - 181 g/km; Preis ab 48.739 Euro

A6 Avant TDI (Quattro): 2,0-Liter-R4 Diesel, 204 PS, maximales Drehmoment: 400 Nm bei 1.750 - 3.250 U/min, Front- oder Allradantrieb, 7-Gang-Automatik/Doppelkupplung, 0 - 100 km/h: 7,9 (7,0) s, Vmax: 241 (238) km/h, Normverbrauch: 5,0 - 5,7 (5,1 - 5,9) Liter/100 Kilometer, CO₂-Ausstoß: 130 - 148 (135 - 154) g/km, Preis ab 51.849 Euro

A6 Avant TFSI Quattro 270 kW: 3,0-Liter-6-Zylinder-Benziner, 367 PS, maximales Drehmoment: 550 Nm bei 1.700 - 4.000 U/min, Allradantrieb, 7-Gang-Automatik/Doppelkupplung, 0 - 100 km/h: 4,7 s, Vmax: 250 km/h (abgeriegelt), Normverbrauch: 6,9 - 7,8 Liter/100 Kilometer, CO₂-Ausstoß: 156 - 178 g/km, Preis: k.A. (zum Redaktionsschluss)



Fotos: Audi

- 1 Das neue Cockpit des A6 setzt auf große Displayflächen. Einst war der A6 König der Tasten in der Mittelkonsole. Nun ist der Arbeitsplatz maximal mit »Touch« ausgestattet.
- 2 Auf den luftigen Sitzen der Rückbank können sich Gäste ihre Wunschttemperatur selber einstellen.
- 3 Der Kofferraum des A6 bleibt praktisch und geräumig. Raumwunder bleiben angesichts von einer fünf Meter langen Karosserie allerdings aus.



Gegen den Strom

Im Fahrwasser des Crossover-, Elektro- und Hybrid-Booms bietet der Markt der gehobenen Mitte reichlich Raum für flottentaugliche Zweiliter-Diesel-Kombis. In unserem Vergleich muss sich der **BMW 520d** Touring gegen **Skoda Superb Combi** und **VW Passat** behaupten.



Im Test

BMW 520d xDrive	ab 55.378 Euro
Skoda Superb 2.0 TDI 4x4	ab 41.344 Euro
VW Passat 2.0 TDI 4motion	ab 50.293 Euro

BMW 520d xDrive



- 1 Die Grafik im Hauptdisplay bleibt gewöhnungsbedürftig. Doch schön, dass es den Controller noch gibt.
- 2 Das Platzangebot in Reihe zwei erweist sich als üppig und langstreckentauglich.
- 3 Die Rückbank des BMW ist dreiteilig klappbar, die Ladefläche fast eben.
- 4 32,9 Meter benötigt der BMW, um aus 100 km/h zu stoppen.

Wenn der Regen keine Pause machen will, muss die BMW-Heckklappe als provisorischer Wetterschutz dienen.

Der Diesel als Personenwagen-Antrieb erweist sich ja als erstaunlich zählebig. Entgegen allen Prognosen und Untergangsszenarien stellt er zumindest auf dem europäischen Markt immer noch eine feste Größe dar. Beispiele gefällig? Im vergangenen Jahr wurden in Deutschland fast eine halbe Million Diesel-Pkw neu zugelassen, nur knapp weniger als Elektroautos samt Plug-ins sowie Vollhybride, die auf jeweils etwas mehr als eine halbe Million Zulassungen kamen.

Nach ausgiebigen Testfahrten mit den drei Kandidaten dieses Vergleichstests scheint es leicht, auch weiter an die Zukunft des Selbstzünders zu glauben. Denn als ebenso ökonomische und klimaschonende wie praxismgerechte und angenehme Antriebsquelle liegt der Dieselmotor nicht so schlecht im Rennen. Zudem entlässt er dank aufwendiger Abgasbehandlung vergleichsweise wenig Schadstoffe in die Atmosphäre. Jedenfalls dann, wenn er in so hoch entwickelter Form wie im 520d Touring, Superb TDI Combi und Passat TDI Variant auftritt.

Na, dann testen wir mal los – und zwar mit Allrad-Kombis. Weil es zu den Eigenarten der Skoda- und VW-Produktpalette gehört, die kräftigsten Versionen ausschließlich mit Allradantrieb anzubieten, tritt auch der BMW als xDrive an.

Sparsame Selbstzünder

145 kW oder 197 PS leistet der Zweiliter-Diesel aus der Motorenfamilie B47 im Fünfer, bedient sich dabei der Hilfe eines Startergenerators und eines 48-V-Bordnetzes. In Skoda und Volkswagen arbeitet je ein Zweiliter-Vierzylinder vom Typ EA288 evo in der 193-PS-Version.



Das Leichtmetall-Triebwerk gibt sich in beiden Kombis akustisch und vibrationstechnisch sehr zurückhaltend – obgleich der BMW-Diesel das noch eine Nuance besser kann – und glänzt obendrein mit niedrigen Verbräuchen sowie guten Fahrleistungen. Rund sechs Liter ermittelten wir als Testverbrauch, wobei der Skoda ein paar Zehntel Diesel-Treibstoff mehr verklappt. Und zwar sowohl im Testmittel als auch beim Eco-, Pendler- und Sportfahrer-Verbrauch (siehe Tabelle auf Seite 49). Als praktisch genauso sparsam erweist sich der Antrieb des 520d.

Ein gutes Zeugnis für den BMW-Antrieb, denn immerhin wiegt der Fünfer Touring beinahe vier Zentner mehr als die vergleichsweise schlanken Superb und Passat. Oder anders gesagt: Ohne 48-V-Netz und mitschiebendem Elektromotor schnitte der BMW vermutlich nicht so gut ab.

Dabei ist der Testverbrauch nur ein Aspekt. Im wahren Leben muss man schon ordentlich Gas geben, um auf Durchschnittsverbräuche über sechs Liter je 100 Kilometer zu kommen. In den allermeisten Alltagssituationen ist man deutlich sparsamer unterwegs. Sparfüchsen gelingt es problemlos, mit knapp fünf Litern über die Runden zu kommen. Das sind ziemlich sensationelle Werte, denn schließlich sind wir nicht mit frugalen Kleinwagen unterwegs, sondern mit ausgewachsenen Zweitonnen-Kombis, die bis zu fünf Personen Platz bieten, deutlich mehr als 500 kg Zuladung vertragen und deutlich über 200 km/h schnell sind.

Natürlich entsprechen alle drei der aktuellen Euro-6e-Norm. Und falls Sie der CO₂-Ausstoß bei Testverbrauch interessiert: Der liegt bei rund 160 Gramm pro km – einem Wert, der vor Kurzem noch in den Kleinwagenbereich gehört hätte. Zum Thema Umwelt gehört ebenso, dass die drei Kombis in der EU gefertigt werden: der BMW in Dingolfing, Skoda und VW in Bratislava, jeweils nur einen kurzen Transportweg vom deutschen Käufer entfernt.

Mehr Platz in Skoda und VW

Was mit den Fahrleistungen sei, fragen Sie? Da gibt's selbst für verwöhnte Zeitgenossen wenig zu klagen. Das gilt auch für den 520d, obwohl der ja leistungsmäßig am unteren Ende der Fünfer-Skala rangiert. Doch mit einer Beschleunigung auf 100 km/h in 7,7 Sekunden und einer Vmax von 218 km/h kann man gut leben, ohne wirklich untermotorisiert zu sein.

In Superb und Passat fühlen sich die praktisch gleichen Fahrleistungen etwas fixer an, was möglicherweise auch an der Erwartungshaltung liegt. Beide Konzernbrüder sind als 2.0 TDI 4x4 und 2.0 TDI

Skoda Superb 2.0 TDI 4x4



- 1 Der Superb wirkt etwas einfacher als der Passat, einige Funktionen wie die Klimatisierung sind besser bedienbar.
- 2 Der variable Ladeboden kostet 227 Euro extra, das Transportpaket 840 Euro.
- 3 Viel Platz, kuschelige Kissen: Im Superb ist man auf langen Fahrten gut aufgehoben.
- 4 Den Superb gibt es seit der zweiten Generation als Kombi, heute ist Generation vier am Start.

4Motion die Diesel-Topmodelle ihrer Baureihen. Langsamer als der BMW sind sie ohnehin nicht, im Gegenteil. Ab etwa 80 km/h ziehen sie davon und erreichen mit 230 (Skoda) und 232 km/h (VW) zudem höhere Endgeschwindigkeiten.

Nicht, dass es im Kombi-Alltag eine große Rolle spielte. Da sind eher andere Qualitäten gefragt. Etwa, wie viel Raum für Passagiere und Gepäck der Wagen bietet – eine Disziplin, in der Superb und Passat kaum zu übertreffen sind. Der 520d Touring ist zwar ein paar Zentimeter länger, und es mangelt ihm wahrlich nicht an Raumfülle, doch mit den Ladevolumina von Superb Combi und Passat kann er nicht ganz mithalten. Bis zu 1.920 Liter passen in deren hintere Abteile, 1.700 sind es beim BMW.

Gut nutzbare Gepäckräume haben alle drei Kombis, wenn gleich keiner eine komplett ebene Ladefläche zu bieten hat. >

VW Passat 2.0 TDI 4motion



1



2



3



4

1 Wohnlich und hochwertig, doch mit ein paar Schwächen bei der Bedienung zeigt sich der Passat.

2 Beim VW ist der verstellbare Ladeboden Serie, das Gepäckraumpaket kostet 227 Euro.

3 Viel Platz für lange Beine und reichlich Kopffreiheit gibt es im Volkswagen-Fond.

4 Einen Regenschirm in der Tür hat der Passat nun auch. Er blieb trotz des Wetters unbenutzt.

Der BMW kann drei getrennt umklappbare Rücklehenteile vorweisen, bei der Konkurrenz sind die Lehnen nur zweigeteilt inklusive einer Durchreiche klappbar. Was nebenbei auffällt: Nun haben sie auch beim Fünfer die separat zu öffnende Heckscheibe eingesparrt. Sie war nicht nur ein besonders praktisches, sondern auch recht extravagantes Detail der BMW-Kombis und SUV – und zwar seit dem ersten Fünfer Touring der Baureihe E34 von 1991. Schade drum.

Mit Adaptivfahrwerken

Nicht gespart haben sie in Dingolfing hingegen beim Fahrwerk. Der Testwagen bekam das adaptive Professional-Fahrwerk (2.050 Euro) untergeschraubt, das neben den adaptiven Dämpfern auch die Integral-Aktivlenkung enthält, mit der die Hinterräder bis zu 2,5 Winkelgrade einschlagen. Es verleiht dem 520d einen durchaus angenehmen Federungskomfort, selbst wenn mittels der My-Mode-Touchflächen der Sportmodus aufgerufen wird.

Dennoch erweisen sich auch hier Superb und Passat als noch etwas geschmeidiger. Die Unterschiede sind gering, aber das Testteam war sich nach gemeinsamer Fahrt über die Komfortstrecken einig: Die Reihenfolge bei diesem Kriterium lautet Skoda vor VW vor BMW. Bei schneller Fahrt mit geringer Beladung zeigt sich hingegen ein etwas anderes Bild: Da scheint das Fahrwerk des BMW besonders fein anzufedern, während die beiden Fronttriebler einen Hauch herber zu Werke gehen.

Wohlgefühl ist dennoch in allen drei Kombis angesagt, sie sorgen bereits mit sehr gutem Gestühl in bei-



5,0 Liter Diesel reichen dem 520d und dem Passat, um bei der Eco-Fahrt 100 km weit zu kommen. Nur 0,1 Liter mehr sind es beim Superb.

den Sitzreihen dafür, dass sich die Insassen gut umsorgt fühlen. Besonders hochwertige Sitze finden sie im BMW (Komfortsitze, 1.008 Euro) und im VW (Lederpaket inklusive Ergo-Active-Sitze, 1.895 Euro) vor, während der Skoda mit serienmäßiger Massagefunktion aufwarten kann.

Beim Raumangebot und beim Sitzkomfort im Fond fallen die Unterschiede wiederum erstaunlich gering aus. Im Skoda lassen sich sogar die Kopfstützen zu Schlafstützen umformen, Passagiere können sich in eine ebenfalls zum Familienpaket (490 Euro) gehörende Kuscheldecke hüllen. Eine dieser markentypischen Simply-clever-Ideen hat auch im VW Einzug gehalten: der Regenschirm in der Fahrertür.

BMW bremst am besten

Den hätte das Testteam bei den Fahrten über die Schwäbische Alb gut gebrauchen können. Bei unfrühlingshaftem Nieselregen und einstelligen Plusgraden ist der schönste Platz dennoch am Lenkrad. Ganz besonders, wenn es darum geht, fahrdynamische Qualitäten auszuloten.

Dabei bestätigt sich, was sich bereits in anderen Vergleichstests andeutete: Der aktuelle G60-Fünfer hat die traditionelle Handling-Spitzenposition in der Klasse der Business-Limousinen eingebüßt. Das gilt nicht nur im Vergleich mit der Mercedes E-Klasse, sondern auch in diesem Test. In kurviger Umgebung wirken Passat und Superb agiler und angriffslustiger als der gewichtige Fünfer. Der bewahrt in den Biegungen eine gewisse oberklassige Gravität, die freilich weniger fahrspaßig wirkt.

Das liegt sicherlich zum Teil an der Lenkung, der es an Spontaneität und Biss mangelt. Möglicherweise verwischt die Hinterachslenkung etwas den präzisen Strich durch die Kurve. Der VW kann das am besten, er fegt bei Bedarf munter um die Ecken, ohne merkliches Untersteuern und mit fast unerschütterlicher Neutralität. Fast, denn bei den dynamischen Fahrübungen auf dem Testgelände zeigt sich, dass der Passat es mitunter übertreibt und nach dem griffigen Einlenken mit deutlichen Heckschwenks reagiert. >

Technische Daten (Werksangaben)

Fahrzeugtyp		BMW 520d xDrive	Skoda Superb 2.0 TDI 4x4	VW Passat 2.0 TDI 4motion
Antrieb				
Motorbauart / Zylinderzahl		Reihe/4	Reihe/4	Reihe/4
Nockenwellenantrieb/Aufladung		Steuerkette/Turbo	Zahnriemen/Turbo	Zahnriemen/Turbo
Lage im Fahrzeug		vorn längs	vorn quer	vorn quer
Hubraum	cm³	1.995	1.968	1.968
Bohrung x Hub	mm	84,0 x 90,0	81,0 x 95,5	81,0 x 95,5
Leistung	kW (PS) bei 1/min	145 (197) bei 4.000	142 (193) bei 3.500	142 (193) bei 3.500
maximales Drehmoment	Nm bei 1/min	400 bei 1.500	400 bei 1.750	400 bei 1.750
spezifische Leistung	kW/l (PS/l)	72,7 (98,7)	72,2 (98,1)	72,2 (98,1)
maximaler Ladedruck	bar	2,1	2,3	2,3
Ölinhalt Motor	l	5,5	5,5	5,5
Leistung/Drehmoment E-Motor	kW/Nm	8/25	–/–	–/–
Kraftübertragung		Allradantrieb	Allradantrieb	Allradantrieb
Getriebe		Achtgangautomatik	Siebengang-DKG	Siebengang-DKG
Fahrwerk				
Radaufhängung	vorn	Doppelquerlenker Schraubenfedern	Querlenker MacPherson	Querlenker MacPherson
	hinten	Mehrlenker Schraubenfedern	Mehrlenker Schraubenfedern	Mehrlenker Schraubenfedern
Bremsen	vorn	innenbelüftete Scheiben	innenbelüftete Scheiben	innenbelüftete Scheiben
	hinten	innenbelüftete Scheiben	Scheiben	Scheiben
Testwagenbereifung	vorn	245/40 R 20 Y	235/45 R 18 W	235/40 R 19 W
	hinten	275/35 R 20 Y	235/45 R 18 W	235/40 R 19 W
Reifentyp		Pirelli P Zero	Goodyear Eagle F1 Asymmetric 6	Goodyear Eagle F1 Asymmetric 6
Karosserie				
Länge x Breite (mit Spiegeln) x Höhe	mm	5.060 x 1.900 (2.156) x 1.515	4.946 x 1.961 (2.103) x 1.510	4.961 x 1.862 (2.141) x 1.536
Radstand	mm	2.995	3120	2.971
Sitzplätze		5	5	5
Dachlast/Stützlast	kg	100/100	100/75	75/75
Anhängelast/gebremst	kg	750/2.000	750/1.700	750/1.200
Gepäckraum	l	570 – 1.700	430	532 – 1586
zul. Gesamtgewicht	kg	2.555	3.035	2.790
Tankinhalt	l	60	66	66
Verbrauch/CO₂				
WLTP-Verbrauch gesamt	l/100 km	6,1 Diesel	5,8 Diesel	5,8 Diesel
CO ₂ -Ausstoß nach WLTP	g/km	161	154	153
Fahrleistungen				
0–100 km/h	s	7,5	7,6	7,6
Höchstgeschwindigkeit	km/h	218	230	232

Unterhaltskosten¹⁾ und Preise

Fahrzeugtyp		BMW 520d xDrive	Skoda Superb 2.0 TDI 4x4	VW Passat 2.0 TDI 4motion
Kosten in Euro				
Steuer		341,–	321,–	319,–
Haftpflcht		491,–	389,–	440,–
Teilkasko		867,–	651,–	657,–
Vollkasko		1.872,–	1.300,–	1.073,–
Festkosten/Jahr		2.704,–	2.010,–	1.832,–
Betriebskosten/100 km		17,31	16,49	16,30
Wertverlust/Jahr		11.000,–	7.900,–	9.800,–
Gesamtkosten/km²⁾				
bei 15 000 km/Jahr		1,02/0,29	0,78/0,26	0,90/0,25
bei 30 000 km/Jahr		0,66/0,23	0,52/0,21	0,59/0,21
Monatliche Unterhaltskosten²⁾				
bei 15 000 km/Jahr		1.280,–/362,–	977,–/320,–	1.130,–/316,–
bei 30 000 km/Jahr		1.668,–/593,–	1.304,–/535,–	1.475,–/522,–
Preise³⁾				
Basispreis mit getestetem Antrieb	Euro	55.378,–	41.344,–	50.293,–
Grundpreis Testwagen	Euro	59.243,–	44.076,–	51.177,–
Testwagenpreis inklusive Extras	Euro	74.453,–	52.688,–	61.764,–

¹⁾ Angaben brutto; ²⁾ mit/ohne Wertverlust; ³⁾ Angaben netto

Punktewertung

Fahrzeugtyp		Skoda Superb 2.0 TDI 4x4	VW Passat 2.0 TDI 4motion	BMW 520d xDrive	
(Maximalpunktzahl)					
KAROSSERIE					
Raumangebot	(20)	12	12	12	Obwohl der BMW jeweils ein paar Millimeter länger und breiter ist als der Skoda und der VW, fallen Innen- und Laderaum nicht ganz so üppig aus – ein Tribut an die konventionelle Bauweise. Vorn liegt der 520d dagegen bei der Verarbeitung, er wirkt hochwertiger als Superb und Passat.
Kofferraum	(10)	10	10	8	
Zuladung	(10)	7	7	8	
Variabilität	(10)	4	4	5	
Funktionalität	(20)	16	14	12	
Instrumente/Anzeigen	(20)	15	15	14	
Bedienung	(30)	25	23	24	
Anhängelast	(5)	3	3	3	
Rundumsicht/Kamerasysteme	(10)	7	7	6	
Qualitätsanmutung	(15)	9	10	11	
SUMME	(150)	108	105	103	
SICHERHEIT					
Sicherheitsausstattung/-assistent	(30)	25	24	22	Am besten bremst der BMW, er weist kalt wie warm sportwagenähnliche Verzögerungswerte auf. Besser dosierbar sind jedoch die Stopper in Skoda und VW. Fast gleich hoch: Das Niveau bei der Sicherheitsausstattung, da herrscht durchgehend Oberklasse-Niveau.
Funktionalität Verkehrszeichenerkennung	(15)	3	3	5	
Fahrstabilität Fahrdynamikversuche	(20)	17	13	15	
Fahrstabilität auf der Straße	(10)	7	7	6	
Funktionalität/Bedienung Spurhalteassistent	(10)	6	6	6	
Licht	(15)	13	13	14	
Bremsweg kalt (100 km/h)	(25)	11	11	16	
Bremsweg warm (100 km/h)	(20)	9	8	13	
Bremspedalgefühl	(5)	3	3	2	
SUMME	(150)	94	88	99	
KOMFORT					
Federungskomfort	(30)	22	21	20	Der Reifegrad der Stahlfahrwerke mit Adaptivdämpfern zeigt sich bei allen drei Kandidaten erstaunlich hoch, die Unterschiede zwischen BMW, Skoda und VW bleiben gering. Besonders gute Sitze gibt es im Fünfer und im Passat.
Sitze vorn	(20)	13	15	15	
Sitze hinten	(10)	6	6	7	
Infotainment-Inhalte	(10)	7	9	10	
autonomes Fahren	(10)	6	6	8	
Klimatisierung	(10)	6	6	9	
Innengeräusch-Messwerte	(5)	4	3	4	
Geräuscheindruck	(5)	3	3	4	
SUMME	(100)	67	69	77	
ANTRIEB					
Laufkultur	(20)	7	7	8	Der Selbstzünder von BMW läuft etwas kultivierter und weicher als jener des Volkswagen-Konzerns. Zudem arbeitet seine Wandlerautomatik geschmeidiger als die DSG-Boxen von Skoda und VW.
Leistungsentfaltung	(30)	15	15	14	
Getriebe/Rekuperation	(20)	14	14	17	
Beschl./Höchstgeschwindigkeit	(15)	8	8	7	
Zwischenbeschleunigung	(15)	8	8	7	
Reichweite	(30)	30	30	29	
Dauer Energiezufuhr	(20)	20	20	20	
SUMME	(150)	102	102	102	
FAHRVERHALTEN					
Fahrspaß	(30)	14	15	13	Auch der 520d zeigt, dass BMW bei der einstigen Paradedisziplin Fahrspaß etwas ins Hintertreffen gerät. Er wirkt schwerfälliger und weniger fahraktiv als der Skoda und vor allem der VW, der zudem über die feinfühligste Lenkung in diesem Test verfügt.
Geschwindigkeiten Fahrdynamikversuche	(20)	11	11	11	
Regelgüte Stabilitätsprogramme	(20)	16	14	15	
Spreizung Fahrmodussysteme	(15)	8	8	5	
Lenkung	(30)	20	21	18	
Wendekreis	(10)	1	1	1	
Traktion	(15)	13	13	13	
Geradeauslauf/Windempfindlichkeit	(10)	8	8	7	
SUMME	(150)	91	91	83	
Eigenschaftswertung	(700)	462	455	464	
UMWELT					
CO ₂ -Emission Testverbrauch	(50)	24	25	24	Mit fünf bis sechs Litern im Schnitt ist man mit den drei Kombis sehr zügig unterwegs. Dauerhaft wesentlich mehr Treibstoff zu verbrauchen, ist selbst auf unlimitierten Autobahnen kaum möglich. Bei minimalen Unterschieden hat der Passat leichte Vorteile.
CO ₂ -Emission Eco-Verbrauch	(25)	8	9	9	
CO ₂ -Emission Fertigungsprozess	(15)	9	8	8	
Recyclingquote Materialien	(15)	9	9	8	
CO ₂ -Emission Transportwege	(5)	4	4	5	
Ölwechselmenge auf 100 000 km	(10)	7	7	7	
Leistungsaufwand bei 130 km/h	(20)	14	14	11	
Reifenverschleiß	(10)	6	6	6	
Umweltwertung	(150)	81	82	78	
KOSTEN					
Testwagenpreis	(50)	19	15	12	Wenig überraschend, dass der BMW 520d teurer ist als die Konkurrenz aus dem VW-Konzern. Zudem verursacht er höhere Fix- und Wartungskosten. Auf gleichermaßen niedrigem Niveau bleiben die Energiekosten der drei Kombis.
Mindestpreis mit getestetem Antrieb	(25)	11	9	8	
Wiederverkaufschancen	(10)	6	5	5	
Festkosten für 5 Jahre	(15)	6	7	2	
Wartung/Reparaturen auf 100 000 km	(15)	8	8	6	
Energiekosten auf 100 000 km	(25)	21	21	21	
Garantie	(10)	0	0	1	
Kostenwertung	(150)	71	65	55	
Gesamtwertung	(1.000)	614	602	597	

Derlei Leichtlebigkeit liegt den beiden anderen Kombis fern. Bei ihnen schreiten die elektronischen Fahrhilfen früher nachdrücklich ein. Was der BMW im Übrigen besser kann als die beiden Mitbewerber, ist Bremsen. Er benötigt mit kalter wie warmer Anlage jeweils ein, zwei Meter weniger, um aus 100 km/h zum Stehen zu kommen. Wenngleich das Bremsgefühl unter dem etwas matschigen Pedal-Feedback leidet.

Wenig bürgerliche Preise

Womit wir nun zu einem anderen Kapitel kommen, in welchem BMW eine weitere Führungsposition verloren hat: die Bedienung. Zwar verfügt das Fünfer-Cockpit weiterhin über eine Version des Dreh-Drück-Controllers, doch so klar und übersichtlich gegliedert wie früher ist das alles nicht mehr. Jedenfalls nicht viel übersichtlicher als bei der Konkurrenz. Was gäbe es noch anzumerken zu den Kombis? Dass die Preise für Kraftwagen dieses Formats Preisregionen erreicht haben, für die das Adjektiv »bürgerlich« nicht mehr gilt, werden Sie, liebe Leser, längst wissen.

Eine Ausnahme macht hier Skoda. Den Superb mit stärkstem Diesel und Vierradantrieb gibt es schon ab 41.344 Euro, weil diese Kombination bereits ab der einfachsten Ausstattung zu haben ist. Da können Passat und 520d nicht mithalten. So gewinnt der Skoda am Ende den Vergleichstest nach Punkten obwohl der BMW in der Eigenschaftswertung knapp vorn liegt. ■

Text: Heinrich Lingner

Fazit:

Fahrdynamisch und antriebsseitig kann sich der 520d nicht so locker gegen die Kombi-Konkurrenten aus dem VW-Konzern durchsetzen. Am ausgewogensten und preiswertesten präsentiert sich der Superb, überraschend deutlich vor dem fast baugleichen Passat. Tusch und Applaus!

Gesamtwertung



- + ● Sehr gute Sitze
- Hochwertige Verarbeitung
- Exzellente Bremsen

- ● Hohes Preisniveau
- Teilweise unpraktische Bedienung
- Gewöhnungsbedürftige Lenkung

- + ● Übersichtliche Preisgestaltung
- Sehr großer Laderaum
- Praktische Ausstattung

- ● Teilweise einfache Materialgüte
- 193-PS-Version nur als 4x4
- Nicht ganz ebene Ladefläche

- + ● Souveräner Fahrkomfort
- Üppiges Raumangebot
- Niedriger Verbrauch

- ● Mäßige Bedienbarkeit im Detail
- Teure Extras
- Eingeschränkte Übersichtlichkeit

Kante zeigen mit Stecker

Der neue **Mitsubishi Outlander PHEV** überzeugt mit Platz, Reichweite, Allradtechnik und einer umfangreichen Garantie – aber nicht ohne Kompromisse.

Manchmal braucht es ein paar Jahre Pause, um sich neu zu erfinden. Der Mitsubishi Outlander ist so ein Fall. Zwischenzeitlich vom deutschen Markt verschwunden, kehrt er jetzt zurück – größer, mit kantigem Design und viel Technik. Und vor allem: mit einem Plug-in-Hybridantrieb, der derzeit vor allem im Dienstwagensegment eine Renaissance erlebt.

Für die vierten Generation wurde der Outlander um rund fünf Zentimeter gestreckt, und misst er nun 4,72 Meter in der Länge, ist 1,86 Meter breit und 1,75 Meter hoch. Der Radstand wuchs auf 2.704 Millimeter – das spürt man vor allem im Fond. Optisch macht das Design mit scharfen Kanten, nach innen gezogenen Kotflügeln und getrenntem Leuchten Eindruck und heben den Outlander von der SUV-Konkurrenz ab. Dazu passen auch die großen Räder im 18- oder 20-Zoll-Format, je nach Ausstattung.

PHEV mit bis zu 85 Kilometer E-Reichweite

Technisch bleibt der Outlander seiner Linie treu. Auch die Neuauflage kombiniert einen 2,4-Liter-Benziner (100 kW/136 PS) mit zwei Elektromotoren – einem an der Vorder- (85 kW/116 PS), einem an der Hinterachse (100 kW/136 PS). Zusammen ergibt das 225 kW/306 PS Systemleistung. Die Batterie wurde auf 22,7 kWh vergrößert – das reicht laut Norm für bis zu 85 Kilometer elektrische Reichweite. Auf unserer Testrunde lag der Wert etwas niedriger: Bei gemäßigter Fahrweise im Stadtverkehr und auf der Autobahn rund um Lissabon, bei 14 bis 16 Grad, schaffte der Outlander rund 72 Kilometer rein elektrisch. Wer regelmäßig lädt, kann im Alltag viele Strecken elektrisch fahren. Das ist besonders für Dienstwagenfahrer auf kürzeren und mittellangen (Pendel-) Strecken interessant.



Fotos: Nicole Holzer, Mitsubishi

Trotz seiner über zwei Tonnen Gewicht wirkt der Outlander nicht schwerfällig. Die Lenkung ist präzise, das neue adaptive Fahrwerk mit zweifacher Dämpferregelung arbeitet ziemlich komfortabel. Enge Kurven oder schnelle Autobahnauffahrten meistert das SUV ohne übermäßige Wankbewegungen.

Derzeit nur mit Chademo-Stecker

Was den Outlander PHEV ausbremst, ist seine Ladegeschwindigkeit. Mit maximal 3,7 kW AC dauert es sechseinhalb Stunden, bis der Akku voll ist. DC-Schnellladen ist zwar möglich – unverständlicherweise nur per Chademo-Stecker, der ja hierzulande kaum noch verbreitet ist. Ein CCS-Adapter ist laut Mitsubishi im Gespräch, aber noch nicht verfügbar. Für Dienstwagenfahrer mit eigener Wallbox ist das kein Problem, Vielfahrer hingegen werden vermutlich eher weniger reinelektrisch fahren.

Wenn der Akku voll ist, wählt die elektronische Antriebssteuerung nach Bedarf den passenden Fahrmodus. Wer will, kann mit »Save« den Ladezustand halten oder mit »Charge« den Akku während der Fahrt auffüllen. Über zwei 230-Volt-Steckdosen lassen sich externe Geräte betreiben.

Im Cockpit dominieren klare Bedienstrukturen: Tasten, Drehregler, logisch gegliederte Menüs. Das digitale Kombiinstrument misst 12,3 Zoll, der zentrale Touchscreen ebenso. Das Interieur wirkt hochwertig verarbeitet. Vorn wie hinten

sitzt man bequem, das Kofferraumvolumen beträgt 495 bis 1.404 Liter. Die Zuladung liegt bei 595 Kilogramm.

Schon die Basisversion bietet der Outlander eine ordentliche Serienausstattung: 360-Grad-Kamera, Zwei-Zonen-Klimaautomatik, Warmwasser-Standheizung und diverse Assistenzsysteme. Ab der Plus-Version kommen die erwähnten Steckdosen dazu, ab Intro Edition ein gut ablesbares Head-up-Display. Die Top-Variante punktet mit klimatisierten Ledersitzen, Yamaha-Soundanlage und Sitzheizung auch hinten. Apple CarPlay und Android Auto sind serienmäßig.

Neu ist auch die Garantieverlängerung: Nach fünf Jahren oder 100.000 Kilometern lässt sich der Schutz um jeweils ein Jahr verlängern – bis maximal acht Jahre oder 160.000 Kilometer. Voraussetzung: regelmäßige Wartung beim Händler. Der Einstiegspreis startet bei 42.000 Euro, das Topmodell kostet 49.990 Euro. ■

Text: Nicole Holzer



Mitsubishi Outlander Plug-in-Hybrid

Fünftüriges, fünfsitziges SUV der Mittelklasse

Länge: 4,72 Meter
Breite: 1,86 Meter (mit Außenspiegel 2,14 Meter)
Höhe: 1,75 Meter
Radstand: 2,70 Meter
Kofferraumvolumen: 495 - 1.404 Liter
Leergewicht: 2.120 kg

Plug-in-Hybridantrieb: 2,4-Liter-Benziner mit vier Zylindern; Leistung: 100 kW/136 PS, max. Drehmoment: 203 Nm bei 2.500 U/min, zwei Elektromotoren (vorn 85 kW/116 PS, hinten 100 kW/136 PS); Systemleistung: 225 kW/306 PS; Lithium-Ionen-Batterie mit 22,7 kWh; elektrische Reichweite: 85 km, Ladedauer: Haushaltssteckdose 16/10 A 6,5 bis 10 Std., Chademo: 32 Minuten; Allradantrieb, 0-100 km/h: 7,9 s, Vmax: 135 km/h (elektrisch), 170 km/h (Hybrid); Normverbrauch (WLTP): 0,8 l/100 Kilometer, CO₂-Ausstoß: 19 g/km, Stromverbrauch (WLPT): 23,5 kW/h/100 km, CO₂-Klasse: B, Preis: ab 42.000 Euro.

- 1 Aufgeräumtes Cockpit mit Touchscreen sowie Tasten und Drehknöpfen.
- 2 Fotoshooting der Outlander-Flotte in Barcelona auf der Vasco-da-Gama-Brücke.
- 3 Mit 495 bis 1.404 Litern bietet der Kofferraum gut Platz bei ebener Ladefläche.

Neue Marke, klare Ansage

Kaum bekannt, aber gut gemacht: Der **XPeng P7** zeigt im Test solide Reichweiten, gute Verarbeitung und modernes Design – mit wenigen Schwächen bei Komfort und Bedienlogik.



Fotos: XPeng

Xwas? Xpeng! Den Namen des kleinen Elektroauto-Herstellers hat in Deutschland bislang kaum jemand auf dem Schirm. Kein Wunder, haben die Chinesen im letzten Jahr doch insgesamt weniger als 200.000 Einheiten verkauft. In Deutschland wurden 2024 rund 400 Fahrzeuge der Marke zugelassen. Drei Modellreihen werden derzeit angeboten, neben den SUV G6 und G9 auch die knapp 42.000 Euro teure Mittelklasse-Limousine P7; unser Begleiter für 14 Test-Tage im kühlen Vorfrühling.

Reichweite bei Kälte solide

Kühle und Elektroauto? Da steht doch sofort die virtuelle Reichweiten-Rechnung im Raum: Kalt = deutlich weniger Reichweite. Das gilt natürlich auch für den P7. Aber zu dessen Ehre muss gesagt werden, dass die Kälteverluste deutlich weniger ausgeprägt waren, als wir es schon bei anderen E-Autos erleben mussten. Tatsächlich lagen wir mit unserem Verbrauch von 20,4 kWh je 100 Kilometer inklusive Ladeverluste über den gesamten Testzeitraum nur etwa 20 Prozent über dem Normwert. Von der Normreichweite (576 km) blieben 420 Kilometer übrig. Und da man bei einem Elektroauto doch eher früher als später an

die Säule oder Wallbox fährt, konnten wir den XPeng zwischen zwei Ladestopps real rund 350 Kilometer bewegen. Da mag ein Dieselfahrer leicht die Augenbrauen heben, aber für ein E-Auto – noch dazu in dieser Jahreszeit – geht der Wert durchaus in Ordnung.

Effizienz können die Ingenieure der chinesischen Marke also. Aber was kann der XPeng noch? Zum Beispiel Design und Qualität. Was beim Einstieg in den Viertürer sofort auffällt, ist das moderne und hochwertig wirkende Interieur. Immerhin ist der P7, obwohl bei uns erst seit einem Jahr auf den Markt, tatsächlich schon fünf Jahre alt. Das sieht man dem Fahrzeug zumindest auf den ersten Blick nicht an.

Modernes Cockpit mit Macken

Das Cockpit wirkt edel, auch weil es ziemlich radikal reduziert wurde. Das kennen wir schon seit den ersten Tesla. Leider macht das die Bedienung im Einzelfall durchaus mal umständlich, etwa, wenn die Außenspiegel nicht, wie es sich lobenswert eingebürgert hat, direkt an der Fahrertür, sondern über den Touchscreen verstellt werden müssen.

Ansonsten ist am Innenraum nicht viel auszusetzen. Es gibt viel Platz für alle Passagiere, auch auf den drei Plätzen hinten, wobei der Mittelsitz ja in praktisch keinem Auto wirklich komfortabel ist. Dank des serienmäßigen Panoramadachs kommt viel Licht in den Innenraum, der dadurch noch ein wenig freundlicher wirkt. Enttäuscht hat an den kälteren Tagen Ende Februar lediglich die schwache Heizung. Und ja, die Sitze könnten etwas straffer sein und mehr Seitenhalt bieten.

China-Stromer mit Potenzial

Aber insgesamt ist der Innenraum, selbst gemessen an deutschen Premium-Wettbewerbern erstaunlich gut und routiniert gemacht und hat wenig von der häufig übertriebenen Verspieltheit anderer chinesischen Autos. Wobei man durchaus als Besitzer des P7 einige Zeit in die Feinheiten der Infotainments und die persönlichen Einstellungen investieren sollte. Der XPeng ist nichts für Fahrer, die in ihrer Karriere von Polo über Golf zu Passat aufgestiegen sind und die sich ungern umstellen.

Apropos deutsche Fahrzeuge. Vom teilweisen Over-Engineering heimischer Produkte ist der P7 weit entfernt. Der Chinese

fährt solide, ist aber eher sportlich als komfortabel ausgelegt. Was bei einer längeren Fahrer-Fahrzeug-Beziehung vielleicht doch für Beziehungsprobleme sorgen könnte. Wie stets in Beziehungen kommt es auch auf die Kommunikation an, hier dürfte die Spracherkennung noch zulegen.

200 km/h Höchstgeschwindigkeit

Am besten fährt es sich auf der Autobahn um die Richtgeschwindigkeit von 130 km/h. Theoretisch sollen 200 km/h möglich sein, eine für ein E-Auto durchaus bemerkenswerte Vmax, die aber weder für den Akku gut ist, noch zum Fahrzeug passt. Das Nachladen ist mit bis zu 175 kW an der DC-Ladesäule durchschnittlich. An der Wechselstrombox geht es mit maximal 11 kW voran. Das können andere Anbieter im Premium-Segment besser.

Trotzdem gehört der P7 zu den positiven Überraschungen unter den Angeboten chinesischer Hersteller, vor allem wenn man bedenkt, dass das Fahrzeug schon vor fünf Jahren Premiere hatte. Vor allem die Qualität der Verarbeitung, die komplette Ausstattung, das Design und nicht zuletzt der Praxisverbrauch der E-Limousine gehen mehr als in Ordnung. Man darf gespannt sein, auf welchem Niveau sich kommende neue Modelle der Marke bewegen werden. ■

Text: Peter Eck

Xpeng P7

Viertürige, fünfsitzige Limousine der gehobenen Mittelklasse;

Länge: 4,89 Meter
Breite: 1,90 Meter
Höhe: 1,45 Meter
Radstand: 3,00 Meter
Kofferraumvolumen: 440 - 915 Liter

Elektromotor, 203 kW/276 PS, Hinterradantrieb, Drehmoment: 440 Nm, 0-100 km/h: 6,7 s, Vmax: 200 km/h, Batterie-Kapazität (netto): 86,2 kWh, Normverbrauch: 16,8 kWh/100 km, Reichweite: 576 km, Ladedauer 10-80%: 29 min., Testverbrauch: 20,4 kWh/100km

Preis: ab 41.680 Euro

Kurzcharakteristik:

Warum: hohe Reichweite, bestens ausgestattet, moderne Software, hohe Qualität

Warum nicht: recht hart abgestimmt, zu wenig Direktfunktionen, Sitze sollten straffer sein, Heizung schwach

Was sonst: BYD Seal, Mercedes EQE, Mazda 6e



Das Interieur wirkt sehr hochwertig und modern.



Mit rund 4,90 Metern Länge fährt der P7 in der gehobenen Mittelklasse.



Wer will, kann die Sitzbezüge auch in einer anderen Farbe als Rot ordern.



Fotos: Renault

Elektrisch. Praktisch. Gut.

Mit dem **R4 E-Tech Electric** bringt Renault eine Legende zurück auf die Straße. Der moderne Stromer kombiniert Charme mit viel Platz, alltagstauglicher Technik und cleveren Ideen.

Jüngere Menschen können mit Renaults Modellbezeichnung R4 vermutlich wenig anfangen. Zu lange ist es her, dass die automobilen Ikone das Straßenbild prägte. Doch wer damals mit dem kleinen Franzosen ein Stück seines Lebens verbracht hat, für den bleibt dieses urige Gefühl unvergessen. Der R4 war Sympathieträger, Kultobjekt und Vorreiter zugleich: die erste kleine Kombi-Limousine mit vier Türen, großer Heckklappe und umklappbarer Rückbank. Trotz kompakter 3,66 Meter diente er als Möbeltransporter, Familienkutsche oder sogar als Liebeslaube. Über drei Jahrzehnte nahezu unverändert gebaut, wurden weltweit über acht Millionen Exemplare verkauft.

Solche Zahlen bleiben für die Neuauflage ein Traum. Doch vieles spricht dafür, dass auch der neue R4 – offiziell R4 E-Tech Electric – wieder Fans findet. Optisch ist der Stromer klar am Original orientiert. Die kantige Silhouette, die Scheinwerfereinheit mit Grillstruktur und das seitliche Fenster im Fond zitieren die 60er-Jahre – in modernem Look.

Mit 4,14 Metern Länge positioniert sich der neue R4 zwischen dem kürzeren R5 (3,95 m) und dem Mégane (4,20 m). Preislich startet er bei 24.705 Euro.

Cleverer Alltagshelfer mit viel Stauraum

Der Kofferraum fasst 420 Liter inklusive Unterbodenfach. Die Heckklappe reicht tief in den Stoßfänger, die Ladekante liegt rund zehn Zentimeter tiefer als bei ähnlichen Fahrzeugen. In der Topversion öffnet die Klappe elektrisch und per Fußschwenk.

Richtig clever: Nicht nur die Rücksitzlehnen, auch die Lehne des Beifahrersitzes ist umklappbar. So entsteht ein fast durchgängiger Laderaum für bis zu 2,20 Meter lange Gegenstände. Technisch basiert der R4 auf der AmpR Small Plattform. Sie erlaubt einen großzügigen Radstand von 2,62 Metern und bietet hinten überraschend viel Platz. Dank 18 Zentimetern Bodenfreiheit sitzt man angenehm erhöht, mit guter Übersicht – fast wie in einem Mini-SUV. Der Einstieg gelingt leicht, auch für Eltern mit Kindersitz.

Zwei Antriebsvarianten zur Auswahl

Beim Antrieb hat der Kunde die Wahl: Das Einstiegsmodell »Urban Range« leistet 90 kW (122 PS) und nutzt eine 40-kWh-Batterie für 308 Kilometer Reichweite

- 1 Zwei Displays und Google-Dienste: Das Cockpit wirkt modern und aufgeräumt.
- 2 420 Liter plus doppelter Boden: Der R4 bietet viel Platz für den Alltag.
- 3 Überraschend viel Beinfreiheit und eine umklappbare Rückbank für mehr Laderaum.
- 4 Tief angesetzte Klappe erleichtert das Beladen – auch per Fußsensor steuerbar.



(WLTP). Wer mehr will, greift zur »Comfort Range« für 27.226 Euro. Hier gibt's 110 kW (150 PS), eine 52-kWh-Batterie und 409 Kilometer Reichweite. Dank 100 kW DC-Ladeleistung ist der Akku in gut 30 Minuten zu 80 Prozent gefüllt. Praktisch: Plug & Charge wird unterstützt – einfach einstecken, Strom fließt.

Beim Fahren zeigt sich der R4 E-Tech Electric unaufgeregt. Leise, angenehm gefedert und mit 1,4 Tonnen vergleichsweise leicht, überzeugt er im Alltag mit guter Handlichkeit. Die Lenkung ist präzise, der Wendekreis mit 10,8 Metern kompakt.

Modernes Cockpit, smarte Helfer

Im Innenraum dominiert ein digitales Cockpit mit zwei Displays. Das Multimediasystem OpenR Link bringt Google-Dienste ins Auto – wie Navigation, Spracheingabe und Zugriff auf über 100 Apps. Unterstützt wird das System von Avatar »Reno«, der mit ChatGPT-Anbindung Sprachbefehle versteht und Fragen beantwortet.



Den Renault R4 gibt es vermutlich auch als Savane 4x4 Concept. Das Konzeptauto wurde auf der Automesse in Paris vorgestellt.

Renault R4 E-Tech Electric

Fünftüriges, fünfsitziges Crossover der Kompaktklasse;

Länge:	4,14 Meter
Breite:	1,81 Meter (mit Außenspiegeln: 2,02 Meter)
Höhe:	1,57 Meter
Radstand:	2,62 Meter
Kofferraumvolumen:	420 l - 1.405 Liter

Urban Range: E-Motor mit 90 kW/122 PS, Drehmoment: 225 Nm, Frontantrieb, 0-100 km/h: 9,2 s, Vmax: 150 km/h, Verbrauch: 14,7 kWh/100 km, Akkugröße: 40 kWh, Reichweite: 308 km (WLTP), Ladeleistung: 80 kW (DC), 11 kW (AC), Ladedauer: DC: 15-80 % in 30 Minuten, AC: 10-100 % in 3:30 Std., Preis: ab 24.705 Euro

Comfort Range: E-Motor mit 110 kW/150 PS, Drehmoment: 245 Nm, Frontantrieb, 0-100 km/h: 8,2 s, Vmax: 150 km/h, Verbrauch: 15,1 kWh/100 km, Akkugröße: 52 kWh, Reichweite: 409 km (WLTP), Ladeleistung: 100 kW (DC), 11 kW (AC), Ladedauer: DC: 15-80 % in 30 Minuten, AC: 10-100 % in 4:30 Std., Preis: ab 27.226 Euro

Später soll ein digitaler Schlüssel folgen, der sich via Smartphone teilen lässt. Die klassische Renault-Schlüsselkarte dürfte damit bald Geschichte sein.

Auch bei den Assistenzsystemen muss sich der neue R4 nicht verstecken. 26 Systeme stehen zur Wahl – darunter adaptiver Tempomat mit Stop&Go sowie Spurhaltefunktion. Besonders praktisch: Bis zu fünf Favoriten lassen sich auf einem Knopf bündeln und direkt abrufen.

Renault hat verstanden, dass ein Retroauto mehr sein muss als ein Zitat. Deshalb gibt es neben dem bekannten Baguette-Korb aus dem R5 auch wieder ein großes Stoff-Faltdach – elektrisch und unter dem Namen »Plain Sud«. Zudem stehen Zweifarblackierungen und zahlreiche Personalisierungsoptionen zur Wahl. So vereint der neue R4 den nostalgischen Charme des Originals mit den Möglichkeiten Elektromobilität – und könnte damit auch eine neue Generation für sich gewinnen. ■

Text: Michael Specht

Der Feind im eigenen Bett

Der **Leapmotor B10** punktet mit Reichweite, niedrigen Preisen und großem Vertriebsnetz. Nun kommt der kompakte E-SUV nach Deutschland und droht Opel und Peugeot im eigenen Konzern Konkurrenz zu machen.

Noch in diesem Jahr, da sind sich alle Experten sicher, werden im Auto-Reich der Mitte erstmals mehr E-Fahrzeuge als Verbrenner verkauft. Eine Zäsur. Der Staat unterstützt die grüne Bewegung nach Kräften. So kostet der Fahrstrom in China nur etwa ein Drittel so viel wie Benzin, zudem unterstützen die Millionen-Metropolen die sauberen Antriebe großzügig. In Shanghai zum Beispiel erhalten Modelle, die mehr als 50 Kilometer rein elektrisch fahren, ein grünes Nummernschild zur sofortigen Zulassung. Dagegen müssen Käufer, die einen Verbrenner zulassen möchten, auf eine Verlosung in einer Lotterie hoffen und darüber hinaus rund 12.000 Euro berappen.

Leapmotor B10 kommt im Herbst

Im Herbst kommt der kompakte E-Bruder des C10 auch nach Deutschland. Wir konnten den 4,51-Meter-SUV bereits in Shanghai fahren. Das Design orientiert sich am schnörkellosen C10, wirkt ein bisschen sportlicher und moderner, verzichtet aber weitgehend auf Experimente. Vorne und hinten leuchten schmale LED-Leisten, im Kofferraum gibt es Platz für 420 bis 1.415 Liter Gepäck, der Innenraum ist klar und clean gestaltet, jede Aktion muss über das glasklare 14,6 Zoll große Touch-Display oder den Sprachassistenten abgerufen werden. Lediglich am Lenkrad finden sich noch ein paar Schalter und Drehrädchen.



Der B10 nutzt die neue Leap-Plattform 3.5. Das soll reichlich Platz für die hinteren Passagiere, eine bessere Vernetzung sowie ein effizienterer E-Antrieb bringen. Aktuell verfügt die Plattform über eine 400-Volt-Ladetechnologie, ist aber bereits für 800 Volt ausgelegt. Leapmotor bietet zunächst zwei Leistungsversionen an: 180 PS oder 238 PS, kombiniert mit Batteriegrößen von 56,2 kWh oder 67,1 kWh. Die Reichweiten sollen zwischen 510 und 600 Kilometern nach chinesischer Norm liegen. Aufgrund der starken Nachfrage nach Plug-in-Hybriden in China folgt später eine Variante mit Range Extender (REEV), bei der ein kleiner Benzinmotor die Batterie lädt. Diese Version soll rund 1.000 Kilometer ohne Nachladen schaffen.

Feinabstimmung für Europa

Der »normale« E-Antrieb ist da für den erst 2015 gegründeten Elektro-Spezi fast schon ein alter Hut. Über 700.000 Stromer hat Leapmotor weltweit bereits auf der Straße, entsprechend routiniert geht das aufgeladene Ensemble ans Werk. Die kurze Testrunde mit einem Vorserienmodell auf dem Werksgelände in Jinhua offenbart dann auch keine großen Überraschungen. Dass Leapmotor ordentliche Autos baut, zeigte sich bereits beim C10. Der kleinere Bruder B10 benötigt sicher noch ein wenig Detailpflege an Fahrwerk (etwas schaukelig) und Lenkung (nicht besonders direkt), bis er bei uns aufschlägt. Die Feinabstimmung für Europa erfolgt gerade. Weitere Anpassungen wird Leapmotor zum Serienanlauf kontinuierlich »over the Air« in die Fahrzeuge spielen.

Leapmotor hat seit seiner Gründung 2015 über 700.000 Elektrofahrzeuge ausgeliefert. Entsprechend souverän zeigt sich

auch der B10 bei einer kurzen Testfahrt auf dem Werksgelände im chinesischen Jinhua. Allerdings sind Fahrwerk und Lenkung noch etwas unpräzise und brauchen weitere Feinabstimmung für den europäischen Markt. Diese Anpassungen erfolgen derzeit, spätere Optimierungen kommen dann per »over the air«-Update. Zunächst kommen die B10-Fahrzeuge aus China, aber mehrere europäische Stellantis-Werke stehen zur Diskussion – Favorit ist das Opel-Werk Saragossa.

Vertriebsvorteil durch Stellantis-Netzwerk

Gespannt sein dürfen wir, wie es Leapmotor gelingt, seinen Heimvorteil zu nutzen. In Deutschland stehen die Fahrzeuge quasi beim Stellantis-Händler um die Ecke, 90 Standorte kümmern sich aktuell um Verkauf und Service, 2026 sollen es 140 sein. Argumente, die andere chinesische Mitstreiter nicht haben. Für Diskussionen sorgt schon jetzt der Nettopreis von rund 25.210 Euro, bei guter Ausstattung inklusive Panorama-Glasdach und Soundsystem. Damit liegt der B10 deutlich unter vergleichbaren Modellen wie dem Peugeot E-3008 (ab 40.882 Euro) oder dem Opel Grandland (ab 39.286 Euro). Für interne Konkurrenz und Spannungen bei Stellantis ist damit gesorgt. ■

Text: Tomas Hirschberger



Der Innenraum des B10 setzt auf ein reduziertes Design mit großem Zentralsdisplay.



Der Kompakt-SUV zeigt klare Linien mit ausgewogene Proportionen.



Vorne und am Heck leuchten elegante schmale LED-Leisten.

Leapmotor B10

Fünftüriger, fünfsitziger SUV der gehobenen Kompaktklasse; Länge: 4,51 Meter, Breite: 1,88 Meter, Höhe: 1,65 Meter, Radstand: 2,74 Meter, Kofferraumvolumen: 420 - 1415 Liter, E-Motor mit 132 kW/180 PS, Drehmoment: 175 Nm, 0-100 km/h: 9,3 s, Vmax: 160 km/h, Verbrauch: k.A., Akkugröße: 56,2 kWh, Reichweite: 510 km (chinesische Meßnorm), Ladeleistung: k.A., Preis: ab ca. 25.210 Euro netto



Klein, aber oho

Ford hat seinen kleinsten Lieferwagen elektrifiziert. Der neue **E-Transit Courier** punktet mit Platz für zwei Paletten, guter Reichweite, viel Ausstattung – und 35 Prozent weniger Wartungskosten.

Ford elektrifiziert seine Nutzfahrzeugpalette konsequent weiter. Nach den größeren Modellen E-Transit und E-Transit Custom ist nun auch der kleinste Lieferwagen der Marke rein elektrisch unterwegs. Der neue E-Transit Courier soll sich damit für die »letzte Meile«, fürs Gewerbe und Serviceflotten positionieren. Wir haben das neue Einstiegsmodell in Barcelona getestet.

Optisch gibt sich der Courier eindeutig als Stromer zu erkennen. Die Front trägt einen geschlossenen Diamantgrill, flankiert von serienmäßigen LED-Tagfahrleuchten und einer durchgehenden Lichtleiste. Unter der Haube: kein Motor, sondern ein 44 Liter großer Frunk – ideal fürs Ladekabel.

Zwei Paletten? Kein Problem

Der E-Transit Courier bietet laut Hersteller 25 Prozent mehr Laderaum als sein Vorgänger. Der 2,9 Kubikmeter große Laderaum nimmt erstmals zwei Europaletten auf. Möglich macht das eine neu konstruierte Hinterachse, die 1,22 Meter Platz zwischen den Radkästen schafft. Die maximale Zuladung beträgt 700 Kilogramm, die Anhängelast 750 Kilogramm. Der Verbrenner kommt mit 170 Kilo weniger Nutzlast – allerdings muss man fairerweise erwähnen,

dass sich diese auf 845 Kilo auflasten lässt. Clever auch die Option des umklappbaren Beifahrersitzes. Hier kann man durch eine Öffnung Gegenstände mit einer Länge von 2,6 Meter transportieren kann. Ohne Klappsitz sind es immerhin 1,8 Meter.

Alltagstaugliche Reichweite

Der E-Transit Courier fährt mit einem 136 PS (100 kW) starken Elektromotor, liefert 290 Nm Drehmoment und schafft bis zu 145 km/h in der Spitze. Seine Akkukapazität liegt bei 43 kWh, was laut Ford für bis zu 293 Kilometer Reichweite (WLTP) reicht. Bei unserer Testfahrt starteten wir mit 99 Prozent Batteriestand und einer angezeigten Reichweite von 276 Kilometern. Die Route: Stadtverkehr, Landstraße und Berganstiege, teilweise mit starkem Regen. Während der Courier sich im Stadtverkehr als echtes Stromsparer zeigte und sich der Verbrauch bei 7 bis 8 kWh einpendelte, zeigte das Display in den Bergen rund um Barcelona bis zu 25 kWh an. Am Ende der Testfahrt lag der Verbrauch bei 15 kWh/100 km – ein guter Wert, zumal mit Zuladung und zwei Personen an Bord unterwegs.



Claudia Vogt, Direktorin Ford Pro, vor der aktuellen Modellpalette: E-Transit Courier, E-Transit, E-Transit Custom und Transit Courier PHEV.

Ford E-Transit Courier

Kleiner, zweisitziger Stadtlieferwagen mit seitlicher Schiebetür und Flügeltüren am Heck

Länge:	4,34 Meter
Breite:	1,8 Meter (mit Außenspiegel: 2,07 Meter)
Höhe:	1,83 Meter
Radstand:	2,63 Meter
Laderaumvolumen:	2,9 Kubikmeter
Nutzlast:	700 Kilogramm

E-Motor mit 100 kW/136 PS, Drehmoment: 290 Nm, Vmax: 145 km/h, Verbrauch: 17,2 kWh/100 km, Akkugröße: 43 kWh, Reichweite: 293 km (WLTP), Ladeleistung: 11 kW (AC)/100 kW (DC), Ladedauer AC: 10-100 % in 5:30 Std.; DC: 10-80 % in 23 Minuten
Preis: ab 29.225 Euro (Trend), 30.530 (Limited)

- 1 Der Stromer kann bis zu 750 kg ziehen und schafft eine Zuladung von 700 kg.
- 2 Der Testwagen hatte 240 kg Zuladung an Bord und packt flächenmäßig zwei Europaletten.



Fotos: Ford, Nicole Holzer

An der Wallbox lädt der Courier serienmäßig mit 11 kW (AC), was rund 5,3 Stunden dauert. Wer kann oder es eilig hat, lädt an der DC-Schnelladesäule mit bis zu 100 kW – in 23 Minuten von 10 auf 80 Prozent oder 100 Kilometer Reichweite in 10 Minuten. Darüber hinaus bietet Ford ein Jahr kostenlosen Zugang zum BlueOval Charge Network mit mehr als 800.000 Ladepunkten in Europa, danach werden drei Euro pro Monat fällig. Plug & Charge ist ebenfalls möglich.

Pkw-Komfort im Cockpit

Das Cockpit ist sehr übersichtlich, die wichtigsten Funktionen wie Klima oder Lautstärke lassen sich direkt bedienen. Dazu kommen viele Ablagen, die alle für den Fahrer gut erreichbar sind: viel Platz in den Türen, großes Handschuhfach und viel Raum in der Mittelkonsole, außerdem gibt's optional eine induktive Ladeschale

Ein neues »Squirle«-Lenkrad mit der flachen Unterseite sorgt bei großen Fahrern für bessere Beinfreiheit. Serienmäßig ist beim E-Courier ein digitales 12-Zoll-Kombiinstrument samt zentralem 12-Zoll-Touchscreen mit dem aktuellen Sync-4-System an Bord – inklusive kabellosem Apple CarPlay und Android Auto. Die Menüführung ist klar strukturiert, Staumeldungen und Ladepunkte werden in Echtzeit angezeigt. Nach Ankunft fragt das System automatisch, ob ein Parkplatz oder eine Ladesäule gesucht werden soll.

Wie fährt sich der E-Courier?

Ford hat das Fahrwerk neu abgestimmt, gleichzeitig bringt der E-Motor deutlich mehr Ruhe und Komfort mit als die vergleichbare Verbrennervariante mit sich. Die Lenkung ist direkt, das Ein-Pedal-Fahren lässt sich über den »L«-Modus aktivieren. Drei Fahrmodi – Normal, Eco, Rutschig – passen das Fahrverhalten an. Selbst die 240 Kilo Zuladung im Testfahrzeug spürte man kaum – abgesehen von etwas mehr Bremsweg.

Der E-Transit Courier ist in das Ford-Pro-Ökosystem eingebunden. Ein fest verbautes Modem erlaubt die Einbindung in Ford Pro Telematics, was Flottenmanagern Zugriff auf Ladezustand, Wartungsdaten, Position und Nutzung gibt. Bewegungsmelder im Laderaum, Notfallwarnungen bei Unfällen und Live-Daten sind zusätzlich verbaut.

35 Prozent weniger Wartungskosten

Die Wartungskosten sollen laut Ford um 35 Prozent unter denen vergleichbarer Diesel liegen. Die Serviceintervalle sind alle zwei Jahre fällig – ohne Kilometerbegrenzung. Bei einer Jahresfahrleistung von 30.000 Kilometern beziffert Ford das Einsparpotenzial auf rund 1.300 Euro pro Jahr.

Der Ford E-Transit Courier startet in der Ausstattungslinie Trend bei 29.000 Euro. Die von uns gefahrene Limited-Version lag bei 32.605 Euro netto – dafür gibt's 12-Zoll-Touchscreen, Rückfahrkamera, Parksensoren vorn, LED-Rückleuchten, Leichtmetallräder und Klimaautomatik. Der Diesel ist zwar rund 20 Prozent günstiger, bietet aber weniger Ausstattung. ■

Text: Nicole Holzer

Multitalent auf vier Rädern

Mercedes-Benz Vans feiert **30 Jahre Sprinter** und drei prägende Modellgenerationen. Beim Jubiläumsevent »Sprinter City« in Berlin zeigte der Hersteller die Variantenvielfalt – vom Rettungswagen über Polizeifahrzeuge bis hin zum Lieferdienst und Kommunaleinsatz.

Text: Alexander Roller



Fotos: Mercedes-Benz, Alexander Roller

Mobile Werkstatt

Ausbauspezialist Bott hat mit seinem Sprinter ein mobiles Servicefahrzeug geschaffen – eine Werkstatt auf Rädern. Damit lassen sich planbare Wartungs- und Reparaturdienste direkt beim Kunden durchführen. Möglich sind unter anderem der Wechsel von Bremsbelägen, Filtern und Betriebsstoffen, Software-Updates oder Fahrzeugdiagnosen. Auch kleinere Karosseriearbeiten wie an Scheiben, Spiegeln oder Stoßfängern sind vor Ort machbar.

Ein integriertes Hubsystem hebt Fahrzeuge bis 5,5 Tonnen komplett an. Die mobile Station basiert auf dem Sprinter oder eSprinter und ist in drei Farben verfügbar.

»Der Mobile Service bietet dem Kunden das, was ihm besonders wichtig ist: die Maximierung der Uptime und damit seiner Produktivität«, erklärt Hubert Sollner, Leiter Customer Service & Parts bei Mercedes-Benz Vans. Entstanden ist ein flexibles Fahrzeug mit durchdachten Lösungen für Werkzeuge, Ersatzteile und Materialien – alles griffbereit für den Einsatz direkt beim Kunden.



1 Mobiler Werkstisch: Über eine Rampe kommt die Arbeitsfläche auf den Hof gerollt.

2 Die mobile Werkstatt gibt es auch als eSprinter. Zahlreiche Fächer bieten Platz für Werkzeuge.



Sprinter mit Schienensystem

Das Werkstatt-Konzeptfahrzeug der Firma Sortimo ist mit dem patentierten SRS (Sortimo Rail System) vorgerüstet und bietet frei konfigurierbare Lösungen aus verschiedenen Modulen. So stehen sofort einsatzbereite Nutzfahrzeuge zur Verfügung. Basis des ausgestellten Konzepts ist der eSprinter.

Das Schienensystem dient sowohl der Ladungssicherung als auch der sicheren Verankerung mobiler Lösungen für Handwerk, Service oder KEP-Dienste. Die Swap-Funktion ermöglicht es, Module schnell ein- und auszubauen, sodass auch Waren rasch ausgetauscht werden können. Zusätzlich verfügt der Sprinter über eine ProPartition Automatic, die bei Zustellstopps durch automatisches Öffnen und Schließen Zeit spart – manuelle Handgriffe entfallen.

1 Praktisches Schienensystem: Mit dem Sortimo Rail System können Kunden das Fahrzeug schnell und unkompliziert umrüsten.

2 Sprinter für Handwerker: Das Fahrzeug soll laut Sortimo speziell als modulare Handwerkslösung fungieren.

Rettungswagen für ASB

Der Arbeiter-Samariter-Bund Baden-Württemberg (ASB) nutzt unter anderem einen Sprinter als Rettungswagen. Die Firma Fahrtec hat das Fahrzeug dafür mit einem verstärkten Kofferaufbau ausgestattet. Im Innenraum sorgt moderne Medizintechnik für optimale Patientenversorgung – darunter ein Defibrillator, ein Beatmungsgerät und mehrere Überwachungsmonitore. Die Anordnung der Geräte ermöglicht effizientes Arbeiten im Notfall. Zusätzlicher Stauraum bietet Platz für weiteres Equipment.

Der Sprinter überzeugt mit kräftigem Motor und starrer Fahrdynamik. Besonders in engen Altstädten erleichtert seine Wendigkeit das Rangieren. »Der Sprinter ist Marktführer beim Rettungswagenausbau und bildet auch bei Fahrtec die ideale Basis für unser RTW-Wechselkoffersystem«, sagt Stefan Pagenkopf, Prokurist bei Fahrtec Systeme.

1 Ergonomische Anordnung: Die Geräte wurden so platziert, dass die Versorgung von Patienten möglichst effizient funktioniert.

2 Moderne Ausstattung: Mit an Bord sind auch ein Defibrillator und ein Beatmungsgerät.



Fitnessstudio to go

Wie bringt man möglichst viele Menschen dazu, sich sportlich zu betätigen? Diese Frage stellte sich der Verein TSC Eintracht Dortmund. Zusammen mit Mercedes-Benz entstand daraus ein mobiles Fitnessstudio auf Basis des eSprinter. Das Fahrzeug soll Bewegungsangebote direkt zu Schulen, Unternehmen oder Einrichtungen ohne Infrastruktur bringen.

Der Kastenwagen wurde für den flexiblen Einsatz im Bereich Sport und Gesundheitsförderung umgebaut. Im Innenraum bietet er viel Stauraum. Ausgestattet ist der Sport-Sprinter mit Hanteln, Kettlebells und weiteren Trainingsgeräten – nutzbar für Jung und Alt. Ergänzend bietet der Verein Spiel- und Sportkurse für Kinder, Fitnessangebote für Erwachsene, Teambuilding für Firmen sowie Seniorenkurse. Qualifizierte Trainer begleiten das Training und weisen die Teilnehmenden ein.

»Mit dem TSC Mobil bringen wir Bewegung dorthin, wo sie gebraucht wird«, sagt Nico Sonnen, Trainer im mobilen Fitnessstudio auf eSprinter-Basis.



1 TSC Mobil elektrisch: Der Sportverein TSC Eintracht Dortmund setzt mit seinem TSC Mobil auf den eSprinter von Mercedes-Benz.

2 Sport vor Ort: Die zahlreichen Sportgeräte ermöglichen ein vielseitiges Workout für unterschiedliche Zielgruppen.

Verwöhnen im Beauty Truck

In einen mobilen Beautysalon haben Alexandra Melendez, Gründerin und Ideengeberin des Beauty Trucks, den eSprinter verwandelt. Die Idee: Kosmetische und Friseur-Dienstleistungen flexibel an verschiedenen Orten anbieten. Dabei wurde nicht nur auf Flexibilität, sondern auch auf Komfort geachtet.

Der Innenraum ist so gestaltet, dass er zahlreiche Schönheitsbehandlungen direkt vor Ort ermöglicht – etwa Trockenhaarschnitte, Express-Maniküre, Hairstyling oder Make-up. Arbeitsflächen, Spiegel, spezielle Beleuchtung und bequeme Sitzplätze sorgen für Wohlfühlatmosphäre. Zwei Stylistinnen können gleichzeitig Kundinnen bedienen. Das Team engagiert sich auch sozial und bietet etwa Klinikpatienten Momente der Selbstfürsorge.



1 Komfort ein Muss: Im Innenraum soll alles möglichst bequem anmuten.

2 Sprinter in Pink: Mit seiner knalligen Farbe zieht der Beauty Truck Blicke auf sich.



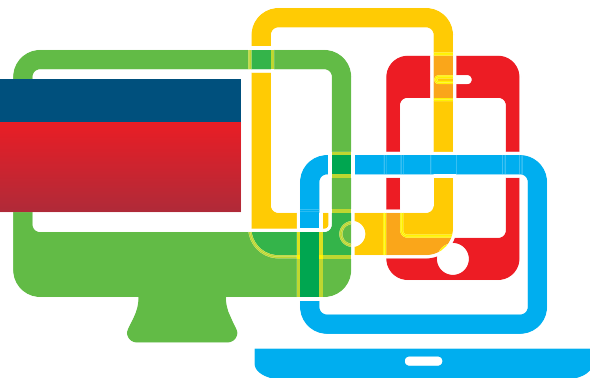
Platz für Rollstuhlfahrer

Ein Sprinter der dritten Generation wurde von AMF Bruns speziell für Rollstuhlfahrer umgebaut. Mit Rollstuhlumbau, Smartfloor-Systemboden und einem Linearlift im Innenraum ermöglicht das Fahrzeug sicheren, barrierefreien Transport. Der stabile Linearlift AL1 trägt bis zu 400 Kilo und erleichtert so den Einstieg. LED-Blinkleuchten und eine automatische Überrollklappe sorgen zusätzlich für Sicherheit beim Ein- und Aussteigen.

Die spezielle Plattformkonstruktion verbessert zudem die Sicht nach hinten deutlich. Innen befindet sich der Smartfloor-Systemboden, dessen Sitzanordnung individuell angepasst werden kann. Das Protektor Rückhaltesystem sowie die FutureSafe Kopf- und Rückenstütze bieten Sicherheit und Flexibilität auch während der Fahrt. »Mit dem Sprinter haben wir ein zuverlässiges Basisfahrzeug – mit ausreichend Platz auch für größere Passagiere«, sagt Stefan Willjes, Vertriebsleiter Deutschland bei AMF Bruns.

1 Linearlift AL1: Die stabile Konstruktion mit einer Tragfähigkeit von 400 Kilo erleichtert das Einsteigen per Lift.

2 Sitze einfach austauschbar: Vergleichsweise unkompliziert kann auch die Anordnung der Sitzmöglichkeiten angepasst werden.



Newsletter



Jetzt anmelden und immer up-to-date sein: Der Newsletter informiert Sie 2 Mal pro Woche 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. Alle Artikel kostenfrei unter: firmenauto.de

E-Paper



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

firmenauto.de/epaper

Who is Who Pkw-Flottenmarkt

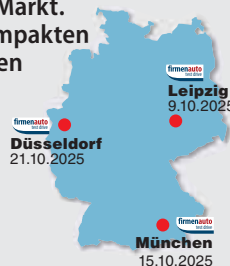
Das Nachschlagewerk für die Fuhrparkbranche. Alle Adressen und Kontakte der wichtigsten Fahrzeug- und Zubehöranbieter sowie Dienstleister – von Auto bis Zulassungsservice.



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:

09. Oktober 2025 Leipzig
 15. Oktober 2025 München
 21. Oktober 2025 Düsseldorf

Mehr Infos unter:
firmenauto.de/testdrive

Impressum

firmenauto – Mobilität & Management
 ISSN 1618-4998

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

Mitarbeiter dieser Ausgabe:
 Peter Eck, Thomas Hirschberger, Holger Holzer,
 Mario Hommen, Heinrich Lingner, Gerhard
 Nolle, Marc-Oliver Prinzing, Alexander Roller,
 Axel Schäfer, Michael Specht

Grafik/Produktion:
 Frank Haug (Ltg.);
 Florence Frieser, Monika Haug,
 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
 Gabi Volkert
 Postfach, 70162 Stuttgart
 Leuschnerstraße 1, 70174 Stuttgart
 Tel.: 07 11/1 82-1403

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



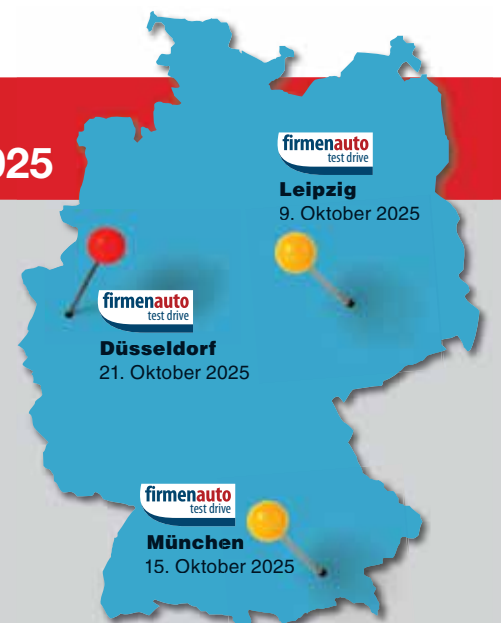
firmenauto
test drive 2025

IHRE EINLADUNG!

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

Veranstaltungstage firmenauto testdrive 2025

- **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

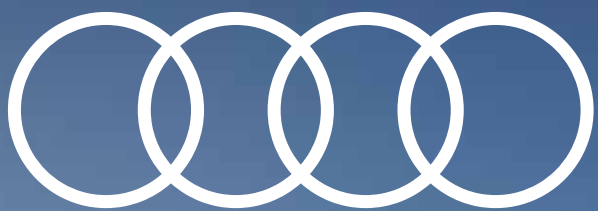
EnBW



JETZT ANMELDEN!

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





Unverkennbar Avant. Unverkennbar Audi A6.

Das neueste Mitglied Ihrer Flotte.



Audi Vorsprung durch Technik

Kraftstoffverbrauch (kombiniert): 8,0–5,0 l/100 km;
CO₂-Emissionen (kombiniert): 181–130 g/km; CO₂-Klassen: G–D.

Infos für
Flotten-
manager

