

IAA Vorschau

Die wichtigsten Aussteller
und Summits

100 Jahre Dekra

Wie Dekra den Wandel der Mobilität mitgestaltet

Fuhrparkmanagement

Was Künstliche Intelligenz schon kann – und was nicht

Steuer

Zuschüsse, Vorteile und Fallstricke beim E-Dienstwagen



Großer Vergleichstest

Audi A5 TFSI, BMW 320i
vs. Mercedes C 200



Ford Pro

Umbauten nach Maß
für Profis



VW Tayron

Neuer SUV mit echtem
Flottenformat?

**Testfahrten,
Vorträge,
Netzwerken:**
Die Herbsttour startet im
Oktober

firmenauto
test drive 2025

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



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

firmenauto.de

auto
motor
-sport

MOBILITÄT
DER
ZUKUNFT
KONGRESS

VISION ZERO EMISSION

13.–14. OKTOBER 2025
MERCEDES-BENZ MUSEUM | STUTTGART

Schaffen wir den Turnaround zu Zero Emission?

Der auto motor und sport KONGRESS bildet auch 2025 wieder die Plattform für richtungsweisende Akteure der Automobil- und Zuliefererindustrie sowie der Wissenschaft, der Investorenszene und der Politik und widmet sich in diesem Jahr folgenden Aspekten:

- Wie bleibt die deutsche (Auto-)Industrie wettbewerbsfähig?
- Ist China im Wettlauf um die Zukunft viel schneller?
- Wie bleiben wir auf dem Weg zur Klimaneutralität wettbewerbsfähig?

www.ams-kongress.de



JETZT TICKET
SICHERN



AB 389 €*



Smudo
Bandmitglied der
Fantastischen Vier



Sven Plöger
Meteorologe



Stefan Hartung
Vorsitzender der
Geschäftsführung
Robert Bosch GmbH



Imelda Labbé
Präsidentin VDIK –
Verband der Inter-
nationalen Kraftfahr-
zeughersteller e.V.



Dr. Jörg Rheinländer
Mitglied des
Vorstandes
HUK-COBURG



Jens Michael Peters
Geschäftsführer für
Energieslösungen und
Elektromobilität
E.ON Deutschland

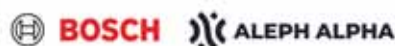
Unser Gold-Sponsor



Unser Silber-Sponsor



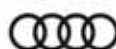
Unsere Bronze-Sponsoren



Unser Content-Partner

McKinsey
& Company

Partner



PORSCHE

SKODA



VEDESTEIN
TYRES

XPENG

*Preis für Veranstaltungstag 1 (Tech-Conference am 13.10.25, inkl. MwSt.). 10% Vorteilsrabatt für auto motor und sport, MOOVE & ams+ Abonnenten.



Carsten Nallinger
Chefredakteur

Schäden gehören zum Alltag. Doch welche belasten Unternehmen am meisten? Der Motum-Schadenreport liefert ab Seite 12 Antworten – und gibt Tipps, wie sich die Kostenspirale stoppen lässt.

Ob Fahrzeugpremieren, Plattformen oder Energielösungen – das alles gibt es auf der IAA Mobility zu entdecken. Wir richten den Blick nach vorn und zeigen ab Seite 34, was Mobilitätsverantwortliche keinesfalls verpassen sollten.

Fahrzeugeitig ist etwa erstmals der vollelektrische GLC von Mercedes-Benz zu sehen, während BMW den iX3 enthüllt. Volkswagen wiederum feiert die Premi-

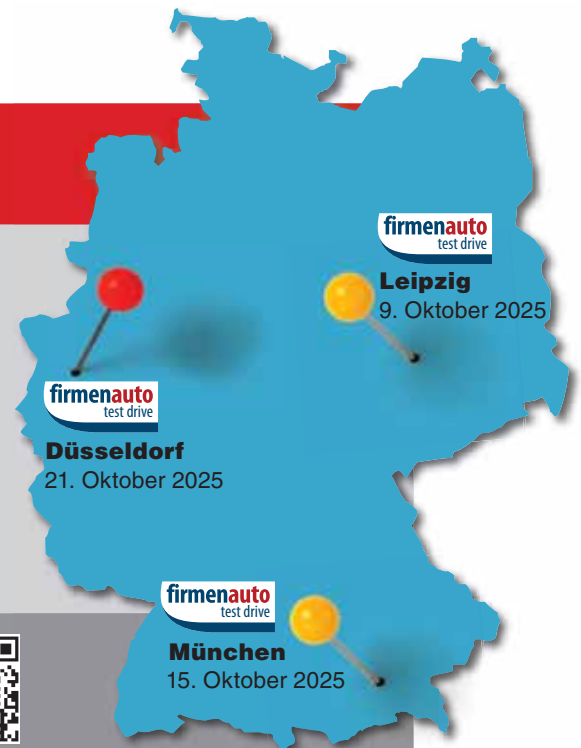
ere des ID.2 X. Auch die Wettbewerber aus China zeigen sich selbstbewusst. So ist der Leapmotor B05 als seriennahes Kompaktmodell für Europa schon jetzt zu sehen. Und BYD stellt mit dem Seal 06 DMi einen Mittelklasse-Kombi mit Plug-in-Hybrid vor. Für Fuhrparkverantwortliche spannend sind zudem die Energie- und Mobilitätsplattformen sowie die Events und Vorträge, die sich an die Fachbesucher richten.

Warum der Ford Ranger PHEV trotz geringer elektrischer Reichweite für manchen Firmenwagen-Fahrer die richtige Partie ist, lesen Sie ab Seite 56.

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



ab 34 Große IAA Vorschau für Mobilitätsverantwortliche



16 Welche Vorteile Home-Charging für Unternehmen bringt



56 Was für Profis: Der Ford Ranger Plug-in-Hybrid



MANAGEMENT

- | | | | |
|----|---|----|--|
| 03 | Editorial | 24 | Sicherheit
Wie KI-Kameras Fuhrparks vor Einbruch und Vandalismus schützen können |
| 06 | Branchen-News | 26 | Fahrzeugbeschaffung
Digitale Plattformen verändern Beschaffung und Leasing in Fuhrparks |
| 10 | Kolumne | 28 | Interview Mercedes-Benz Cars
Vertriebschef Frank Kemmerer über den neuen CLA, E-Flotten und Services |
| 12 | Schadenreport
Parkrempler, Steinschläge, teure Sensoren – wo Flotten richtig Geld verlieren | 30 | Recht und Urteile
Anspruch auf Nutzungsausfall, Wertverlust trotz Vorsteuer, Haftung beim Ausparken |
| 14 | Mobilitätsbudgets
Warum Dienstwagen bleibt trotz Mobilitätswandel weiterhin wichtig bleiben | 32 | Steuer
So bleiben Wallbox, Ladestrom und Zuschüsse steuerlich attraktiv und legal |
| 18 | Interview zu 100 Jahre Dekra
Dekra-Vorstand Linsenmaier über neue Services für sichere, nachhaltige Mobilität | | |
| 16 | Home-Charging
Wie Firmen mit Home-Charging Kosten sparen und ihre E-Flotte effizienter machen | | |
| 22 | KI im Fuhrpark
Kann KI helfen, Fuhrparks nachhaltiger, effizienter und sicherer zu steuern? | | |



44

Wer gewinnt den Dreikampf zwischen Audi A5 TFSI, BMW 320i und Mercedes C 200?



28

Frank Kemmerer, Leiter Flottenmanagement bei Mercedes Benz Cars Vertrieb, im Interview

AUTO

- 42 **VW Tayron**
Neues SUV verbindet Platz, Komfort und Effizienz
- 44 **Vergleichstest**
Drei Business-Klassiker im Härtestest: Audi A5 TFSI, BMW 320i und Mercedes C 200
- 52 **Volvo EX30 Cross Country**
Kann der kompakte SUV seinem Offroad-Image gerecht werden?
- 54 **Toyota Urban Cruiser**
Robust, kompakt und überraschend geländegängig
- 56 **Ford Ranger**
Viel Zugkraft, wenig Strom – ein Hybrid für Profis mit Plan
- 58 **Opel Frontera**
Viel Platz, wenig Protz: Was Opels SUV für Fuhrparks attraktiv macht

Transporter

- 60 **Kia PV5**
Kia greift mit flexiblem E-Transporter und cleverem Umbaukonzept den Markt an
- 62 **Ford Pro**
Wie Ford mit maßgeschneiderten Umbauten zum Erfolgsmodell im Flottenmarkt wurde

Service

- 34 **Vorschau IAA**
Fachvorträge, E-Mobilität und Premieren – das erwartet Flottenmanager zur IAA 2025
- 66 **Impressum**

Foto: phodopus_deepblue4you/GettyImagesSignature@viaCanva



Leasingkunden gehen leer aus

Mit der 75 Prozent **Sonderabschreibung** für E-Autos seit Juli 2025 will der Staat die E-Mobilität in Fuhrparks ankurbeln. Doch für Leasingfahrzeuge verpufft der Effekt.

Seit Juli 2025 greift eine neue steuerliche Regelung, mit der der Gesetzgeber den Hochlauf der Elektromobilität gezielt anschieben will. Unternehmen können künftig 75 Prozent der Anschaffungskosten für neue rein elektrische Fahrzeuge im ersten Jahr abschreiben.

Doch was auf den ersten Blick wie ein echter Investitionsbooster aussieht, entpuppt sich für viele Fuhrparks als kaum nutzbar – vor allem dann, wenn sie auf Leasing setzen. Denn die Rege-

lung greift nur, wenn das Unternehmen die Fahrzeuge selbst kauft. Und genau das tun die wenigsten: Laut DAT sind rund 80 Prozent aller Dienstwagen geleast. Die Sonderabschreibung steht aber nur dem wirtschaftlichen Eigentümer zu – das ist beim Leasing eben der Anbieter, nicht der Fuhrparkbetreiber. Die Folge: Leasingnehmer haben keinen direkten Anspruch auf die steuerliche Förderung. Die DAT spricht daher von einem Förderinstrument, das »in der Praxis an der Ziel-

gruppe vorbeigeht«. Dazu kommt: Plug-in-Hybride sind von der Förderung ausgeschlossen, ebenso gebrauchte Fahrzeuge. Profiteure sind also vor allem Unternehmen, die ihre Fahrzeuge selbst anschaffen – etwa für den Pool.

Immerhin: Der geldwerte Vorteil für die private Nutzung wird für teure Modelle attraktiver, da die Grenze der 0,25-Prozent-Regel für Dienstwagenfahrer auf 100.000 Euro Bruttolistenpreis steigt.

Euromaster startet Business-Shop

Reifenservice für KMU

Kleine und mittlere Unternehmen können jetzt Reifen für Pkw, Transporter und Nutzfahrzeuge direkt online bei Euromaster bestellen. Über den neuen Business-Shop business-reifen.euromaster.de erhalten auch Betriebe mit wenigen Fahrzeugen Zugang zu einer breiten Auswahl an Markenreifen mit technischen Details und Preisangaben. Bestellungen können in wenigen Schritten abgeschlossen werden, die Lieferung erfolgt entweder zur nächstgelegenen Euromaster-Filiale mit Montageservice oder direkt ans Unternehmen.



Foto: LuckyBusiness/GettyImagesPro@viaCanva

Der neue Hyundai IONIQ 9

Mehr Raum für Ihr Business.

Ab **449 EUR¹**
mtl. Leasingrate



Erleben Sie Elektromobilität auf einem neuen Level: Der vollelektrische Hyundai IONIQ 9 bringt Sie weiter – mit einer beeindruckenden Reichweite von bis zu 620 km² und blitzschneller 800-Volt-Schnellladetechnologie. In nur rund 15 Minuten gewinnen Sie bis zu 304 km³ Reichweite zurück – ideal für spontane Kundenbesuche und enge Zeitpläne. Mit Platz für bis zu 7 Personen vereint dieser Großraum-SUV Premium-Komfort, modernste Technologie und smarte Flexibilität – perfekt abgestimmt auf die dynamischen Anforderungen Ihres Arbeitsalltags. Der neue Hyundai IONIQ 9 – kraftvoll, zuverlässig, wirtschaftlich. Die nächste Dimension für Ihr Business.

Mehr auf [hyundai.de](https://www.hyundai.de)



Hyundai IONIQ 9 160 kW (218 PS) 110 kWh-Batterie, Heckantrieb: Energieverbrauch kombiniert: 19,9 kWh/100 km; CO₂-Emissionen kombiniert: 0 g/km; CO₂-Klasse: A. Elektrische Reichweite bei voller Batterie: 620 km.²

5 JAHRE **Garantie**
ohne Kilometerlimit*

8 JAHRE **Batterie**
Garantie*

¹ Ein unverbindliches Leasingbeispiel für Gewerbekunden der HYUNDAI Finance, ein Geschäftsbereich der Hyundai Capital Bank Europe GmbH, Europa-Allee 22, 60327 Frankfurt am Main. Verbraucher haben ein gesetzliches Widerrufsrecht. Hyundai IONIQ 9, 110 kWh mit 160 kW (218 PS), Laufzeit 48 Monate, einmalige Leasingsonderzahlung 1.490,00 EUR, Gesamtleistung 40.000 km, 48 mtl. Raten à 449,00 EUR, kostenpflichtige Zusatzausstattung möglich. Zuzüglich Überführungskosten.

Alle Preise exkl. gesetzlicher MwSt. Angebot gültig bis 30.09.2025. ² Maximale Reichweite nach WLTP. Die tatsächliche Reichweite wird von verschiedenen Faktoren beeinflusst, z. B. von Verkehrsbedingungen, Fahrzeugausstattungen und Fahrweise. Im realen Fahrbetrieb kommt es zu einer geringeren Reichweite. ³ Entsprechende Hochleistungs-Ladepunkte vorausgesetzt, kann die Hochvoltbatterie in nur ca. 15 Minuten Ladezeit auf eine Kapazität für bis zu 304 km Reichweite geladen werden. Die Ladezeiten können variieren – in Abhängigkeit von den örtlichen Ladebedingungen (z. B. Art und Zustand der Ladesäule, Batterietemperatur oder Umgebungstemperatur). * Sämtliche Informationen zum Umfang der Herstellergarantie unter: www.hyundai.de/garantien

Arval startet Kooperation

Solarstrom für Dienstwagen

Arval Deutschland startet mit dem Solarplattform-Anbieter Otovo ein neues Angebot für Dienstwagennutzer. Damit können Mitarbeiter ihren E-Dienstwagen zu Hause mit selbst erzeugtem Solarstrom laden. Das Angebot umfasst eine Photovoltaikanlage inklusive optionaler Wallbox. Der gesamte Prozess – von der Planung bis zur Umsetzung – ist in die bestehenden Arval-Strukturen integriert. Unternehmen können das Angebot gezielt in ihre Car Policy einbinden. Der Leasinganbieter will damit die Elektrifizierung von Fuhrparks mit flexiblen Lademöglichkeiten unterstützen. Im Jahr 2024 lag der Anteil elektrifizierter Fahrzeuge in der Arval-Flotte bei 58 Prozent, knapp die Hälfte der Neubestellungen entfiel auf rein batterieelektrische Modelle.



Foto: Halfpoint@viaCanva

Partner für digitale Prozesse

VMF erweitert sein Netzwerk

Der Verband markenunabhängiger Mobilitäts- und Fuhrparkmanagementgesellschaften (VMF) hat mit der Hüsches Gruppe einen neuen Partner gewonnen. Deren digitale Lösung ermöglicht per Scanner und App eine automatisierte, standardisierte Fahrzeuginspektion im gesamten Prozess. Das soll Zeit sparen und Transparenz bei Fahrzeugrückgaben und Übergaben im Fuhrpark schaffen.

41,9

Prozent der Fuhrparks mit mehr als 50 Fahrzeugen müssen laut Dataforce-Umfrage bereits unternehmens-eigene Nachhaltigkeitsziele erfüllen.

Vorausschauende Wartung

Echtzeit-Check für Transporter

Stillstände bei Transportern kosten Zeit und Geld. Mercedes-Benz Vans bietet nun mit seinem neuen Van-Uptime-Monitor ein digitales Überwachungstool für Midsize- und Large-Vans wie Vito oder Sprinter an. Das kostenlose Tool zeigt im Online-Dashboard wichtige Fahrzeugdaten wie Ölstand, Reifendruck oder Unwuchten an den Vorderrädern in Echtzeit an. So sollen sich Probleme früh erkennen, ungeplante Ausfälle vermeiden und Werkstattbesuche planen lassen. Der Uptime-Monitor unterscheidet drei Warnstufen: von einfachen Wartungshinweisen über konkrete Reparaturempfehlungen bis zur dringenden Warnung mit direktem Kontakt zum Assistance Center.



Foto: Mercedes-Benz

V O L V O

Der XC90 Plug-In Hybrid.

Elektrisch fahren mit Backup-Plan.



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

Jetzt bei Ihrem Volvo Händler.
volvocars.de/XC90

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



Klima-Kollaps auf der linken Spur?

Früher gab es im Winter noch Schlittenfahren, in den großen Ferien Badespaß.
Der Sommer war ein verlässlicher Kumpel. Kam nie zu früh, blieb nie zu lange.

Die Sommerferien brachten Freibadpommies, laue Nächte und das Brutzeln auf dem Handtuch – aber eben kontrolliert, mit Rücksicht. Heute ist er eher wie ein cholerischer Praktikant auf Ketamin: unberechenbar, überambitioniert und ständig kurz vor der Eskalation.

Die Wetter-App ist inzwischen spannender als jede Netflix-Serie: Montag Gluthitze, Dienstag Wolkenbruch, Mittwoch Tornadowarnung – und Donnerstag fährt der Firmenwagen freiwillig in die Tiefgarage und weigert sich, wieder rauszukommen.

Währenddessen macht die EU ihre Klimaziele »flexibler«. Klingt charmant – ist aber ungefähr so sinnvoll, als würde man bei 180 km/h die Bremsen neu verhandeln. Und hier liegt der Hund begraben (der übrigens auch keine Lust mehr hat, bei 38 Grad Gassi zu gehen): Wir sind mit Vollgas auf der linken Spur unterwegs, obwohl längst klar ist, dass die Leitplanke näher kommt. Da sind viele Unternehmen im Thema betriebliche Mobilität weiter als die Politik. Sie rechnen, probieren aus. Nicht, weil's bequem ist, sondern weil es nötig ist.

Viele Unternehmen haben verstanden

Natürlich ist es unbequem, jetzt umzusteuern. Vor allem in der betrieblichen Mobilität, wo jeder Umbruch gleich eine Excel-Tabelle zum Glühen bringt. Aber wir sollten uns eine einfache Frage stellen: Was kostet es, nichts zu tun?

Spoiler: Es wird nicht billiger. Wenn wir die Auswirkungen des Klimawandels weiter wie Spesenabrechnungen behandeln (»Kann man später machen«), wird uns die Rechnung irgendwann auf den Tisch geknallt – mit Nachdruck, ohne Zahlungsziel und ohne Rabatt für Bestandskunden.

Die gute Nachricht? Viele Unternehmen sind längst in Bewegung. Sie elektrifizieren, sie konsolidieren, sie hinterfragen alte Mobilitätsdogmen. Nicht aus romantischem Idealismus, sondern weil sie rechnen können. Und weil sie verstanden haben, dass eine kaputte Welt ein verdammt schlechter Business Case ist.

Vielleicht ist es an der Zeit, die Mobilitätswende nicht mehr als Umweg, sondern als Ausfahrt zu sehen – bevor die Autobahn endgültig in den Abgrund führt. Denn eins ist sicher: Auf der linken Spur hat noch niemand den Klimawandel überholt. ■

Text: Axel Schäfer

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



DEKRA
100
YEARS

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	Erfurt	Virtuelle Akademie	Norderstedt	München	Berlin	Frankfurt/ Dreieich	Dortmund
Termin 1	Grundlagen, Kostenrechnung und Finanzierungsarten	10.–12.09.25	17.–19.09.25	08.–10.10.25	12.–14.11.25	22.–24.04.26	19.–21.05.26	01.–03.07.26
Termin 2	Steuerrecht und Schadenmanagement	16.–18.10.25	09.–11.10.25	06.–08.11.25	11.–13.12.25	07.–09.05.26	01.–03.06.26	15.–17.07.26
Termin 3	Rechtsgrundlagen und Versicherungsmanagement	20.–22.11.25	06.–08.11.25	04.–06.12.25	15.–17.01.26	28.–30.05.26	18.–20.06.26	17.–19.09.26
Termin 4	Mobilitätsmanagement, Elektrifizierung und Nachhaltigkeit	10.–12.12.25	03.–05.12.25	21.–23.01.26	04.–06.02.26	24.–26.06.26	19.–21.08.26	14.–16.10.26
Termin 5	IT-Lösungen im Fuhrpark und Nutzfahrzeugmanagement	28.–30.01.26	14.–16.01.26	09.–11.02.26	11.–13.03.26	26.–28.08.26	28.–30.09.26	11.–13.11.26
Termin 6	Prozesse und Dienstwagenmanagement	17.–20.02.26	27.–30.01.26	03.–06.03.26	14.–17.04.26	15.–18.09.26	03.–06.11.26	08.–11.12.26
Zert. 1	Schriftliche Prüfung und Fallstudie	12.03.26	20.02.26	19.03.26	07.05.26	08.10.26	26.11.26	14.01.27
Zert. 2	Präsentation und Mündliche Prüfung	13.03.26	27.02.26	20.03.26	08.05.26	09.10.26	27.11.26	15.01.27
Seminar	Fuhrparkmanagement - kompakt und aktuell	20.–21.11.25	11.–12.12.25	18.–19.09.25	09.–10.10.25	19.–20.02.26	16.–17.03.26	24.–25.11.25
Zusatztermine in Stuttgart: 17.–18.07.25								

In Zusammenarbeit mit:





Dellen, Daten, Digitalisierung

Weniger Unfälle, aber teurere Reparaturen: Moderne Technik verhindert zwar vieles, macht aber jede **Werkstattrechnung** zur Herausforderung.

Kratzer am Stoßfänger, Steinschlag auf der Windschutzscheibe, Dellen nach dem Rangieren im Parkhaus – Schäden gehören im Flottenbetrieb zum Alltag wie der Stau in der Rushhour. Aber wie oft passiert so etwas wirklich? Welche Schäden belasten Unternehmen am meisten? Und wie lässt sich die Kostenspirale endlich stoppen? Zwei aktuelle Schadenreports liefern überraschend eindeutige Antworten – und zeigen, wo heute die größten Hebel liegen.

Parkrempler dominieren den Alltag

Der Motum-Schadenreport 2025 liefert erstmals eine breit angelegte Langzeitanalyse: Über 155.000 Schadenmeldungen von 50.000 gewerblichen Fahrzeugen wurden für den Zeitraum von fünf Jahren ausgewertet. Das Ergebnis ist eindeutig: Außenschäden dominieren mit 76 Prozent alle Schadensarten im Fuhrpark. Es sind vor allem die kleinen Kollisionen im Parkhaus, an engen Zufahrten oder beim Rückwärtsfahren, die schnell hohe Kos-

Häufige Schadenarten im Überblick

Schadenart	Anteil bei Teilkasko	Anteil bei Vollkasko
Scheibenaustausch	53	–
Scheibenreparatur	12	–
Marderschäden	6	–
Hagel-/Sturmschäden	5	–
Tierkollisionen	2	–
Vandalismus/Unbekannter	–	28
Rangieren	–	23
Kontrollverlust/Auffahrnf.	–	13
Überholen/Fahrstreifenwechsel	–	1

Alle Angaben in Prozent

Quelle: LeasePlan

Strategien fürs Flottenmanagement

1. Prävention statt Reparatur

Mitarbeiterschulungen und defensive Fahrweise reduzieren Schäden und Teuerungen langfristig.

2. Digitale Schadenprozesse einführen

Klare Abläufe und digitale Transparenz beschleunigen Reparaturen und verkürzen Standzeiten.

3. Technik sinnvoll einsetzen

Bei der Anschaffung bereits berücksichtigen, dass zahlreiche Assistenzsysteme die Reparaturkosten steigen lassen.

4. Versicherung optimieren

Tools wie 3D Coverage ermöglichen eine integrierte Lösung: Prävention, Versicherung und Schadenmanagement.

ten verursachen. Besonders betroffen sind Service- und Motivationsflotten, auf sie entfallen rund 80 Prozent der ausgewerteten Daten.

Auffällig: Obwohl es meist um vermeintliche Bagatellen geht, summieren sich die Aufwände. Denn schon kleine Dellen oder Kratzer können durch moderne Fahrzeugtechnik, spezielle Lackierungen und verbaute Sensoren unerwartet teuer werden. Liefer- und Mobilitätsflotten, die seltener rangieren, sind etwas weniger betroffen – das Schadensgeschehen ist jedoch branchenübergreifend ähnlich.

Weniger Unfälle, aber teurere Reparaturen

Das bestätigt der neue Schadenreport von LeasePlan. Hier stagnierte zwar die Zahl der abgewickelten Schäden bei rund 57.000, doch gleichzeitig nahmen die durchschnittlichen Reparaturkosten pro Schaden weiter deutlich zu.

Besonders im Bereich Teilkasko sticht der Anstieg der Glasschäden hervor. Steinschläge und Scheibentausch machen inzwischen 53 Prozent aller Teilkaskoschäden aus. Ursache sind vor allem dichter Verkehr und zahlreiche Baustellen, durch die vorgeschriebene Abstände oft nicht eingehalten werden. Die Folge: Mehr Steinschläge, mehr aufwendige Reparaturen. Im Gegensatz dazu sinken Diebstähle von Navigationsgeräten und Autos auf ein historisches Tief – moderne Technik wirkt abschreckend.

In der Vollkasko-Versicherung zeigt sich eine interessante Verschiebung: Moderne Fahrerassistenzsysteme, die seit Mitte 2024 für Neuzulassungen Pflicht sind, senken das Unfallrisiko spürbar. Rund 20 Prozent weniger Auffahrunfälle, 14 Prozent weniger Kontrollverlust und 13 Prozent weniger Rangierschäden meldet LeasePlan für 2024. Das ist ein echter Fortschritt für Sicherheit und Ausfallzeiten im Fuhrpark.

Doch der Haken: Die Komplexität der verbauten Technik schlägt sich in den Reparaturkosten nieder. Schon kleine Schäden an Stoßfängern, Kameras oder Sensoren führen zu hohen Rechnungen. So kletterte der Durchschnittswert pro Auffahrunfall 2024 auf fast 4.600 Euro – rund 15 Prozent mehr als im Vorjahr.

Digitale Prozesse beschleunigen Schadenmanagement

Eine zentrale Erkenntnis aus beiden Reports: Digitale Tools sind der Schlüssel, um das Schadenmanagement effizienter, transparenter und letztlich kostengünstiger zu machen. Motum hat errechnet, dass durch automatisierte Fotodokumentation, digitale Datenanalyse und priorisierte Reparaturzyklen die Schadenkosten um bis zu 30 Prozent gesenkt werden können. Werkstattaufenthalte werden planbarer, Schäden ohne Sicherheitsrelevanz lassen sich bündeln, und die Abwicklung wird deutlich beschleunigt.

Auch LeasePlan setzt auf Digitalisierung. Mit dem Konzept »3D Coverage« kombiniert der Anbieter Versicherung, Prävention und effiziente Prozesse, um direkte wie indirekte Schadenkosten zu minimieren. Der aktive Austausch mit Fahrern – etwa durch regelmäßige Analysen und Rückmeldungen – ist ein weiteres Element, das die Schadenquote nachhaltig senken kann.

Prävention statt Reparatur

Beide Analysen unterstreichen: Klassisches »Feuerwehr«-Denken beim Schadenmanagement reicht nicht mehr aus. Wer heute Flotten wirtschaftlich betreiben will, muss präventiv agieren, Fahrer schulen, Assistenzsysteme clever einsetzen und digitale Werkzeuge nutzen. Die Strategie lautet: Schäden vermeiden, Prozesse verschlanken, Kosten durch clevere Planung senken.

Dr. Moritz Weltgen von Motum bringt es auf den Punkt: »Schadenmanagement ist längst kein reaktiver Kostenfaktor mehr, sondern ein proaktiver Wettbewerbsvorteil.« Unternehmen, die hier investieren, könnten doppelt profitieren: weniger Ausfallzeiten, planbarere Kosten und vor allem mehr Fahrzeuge dort, wo sie hingehören – beim Kunden, im Geschäft, auf der Straße. ■



Schadenmanagement ist längst kein reaktiver Kostenfaktor mehr, sondern ein proaktiver Wettbewerbsvorteil.

Dr. Moritz Weltgen
Geschäftsführer von Motum

Text: Nicole Holzer

Viele Wege, ein Ziel

Unternehmen müssen Flexibilität, Kosten, Umwelt und Mitarbeiterwünsche unter einen Hut bringen – **Dienstwagen und Mobilitätsbudgets** sind dabei wichtige Bausteine.



Foto: MarekPhoto/Simages@viaCanva

Es gibt sie noch, diese Momente, in denen der eigene Firmenwagen mehr ist, als nur Fortbewegung. Während auf langen Strecken Bahn und Flugzeug oft das Rennen machen, bleibt der Dienstwagen für viele Unternehmen ein verlässlicher Joker – vor allem dort, wo der Nahverkehr schwächelt oder Termine plötzlich umgeplant werden. Trotz aller neuen Mobilitätsoptionen wie Carsharing, Poolfahrzeuge oder digitale Budgets setzen viele Unternehmen in bestimmten Situationen weiterhin auf den klassischen Firmenwagen.

Die aktuelle VDR-Geschäftsreiseanalyse bestätigt: Gerade beim Außendienst, bei Materialtransport oder kurzfristigen Routenwechseln bleibt das eigene Auto präsent. Gleichzeitig wächst der Anspruch ans Fuhrparkmanagement: Es geht längst nicht mehr nur ums Verwalten, sondern um strategische Mobilität – nachhaltig, flexibel, zukunftsfähig. Wer Mobilität heute organisiert, muss den Überblick im Dschungel der Möglichkeiten behalten – der Firmenwagen ist dabei vieles, aber noch lange nicht aus der Zeit gefallen.

Bahn und Flugzeug auf Langstrecke

Während Bahn und Flugzeug die dominierenden Verkehrsmittel auf längeren Distanzen sind, setzen viele Unternehmen für bestimmte Einsatzzwecke weiterhin auf den Firmenwagen. Vor allem bei dezentralen Zielen oder schlechter ÖPNV-Anbindung kommt er zum Einsatz. Laut VDR nutzen 57 Prozent der befragten Unternehmen den Dienstwagen bei bis zu 10 Prozent ihrer Reisen – gezielt, aber weiterhin präsent.

Zudem sehen viele Unternehmen im eigenen Fahrzeug eine Möglichkeit, unabhängig und flexibel zu bleiben – gerade bei kurzfristigen Terminänderungen oder beim Transport von Materialien. In Bran-

chen mit hohem Außendienstanteil oder bei technischen Services ist der Dienstwagen oft nicht wegzudenken.

Strategischer Fokus

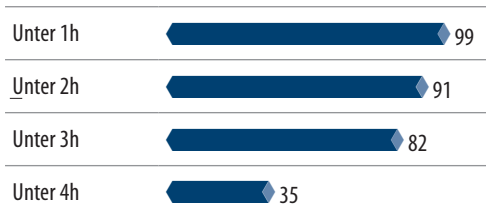
Zukunftsweisend ist der Blick auf das Fuhrparkmanagement. Bereits 70 Prozent der Unternehmen beschäftigen sich laut VDR 2024 damit – Tendenz steigend. Bis 2026 sollen es sogar 77 Prozent sein. Der Firmenwagen wird dabei nicht nur verwaltet, sondern als Teil ganzheitlicher Mobilitätskonzepte weiterentwickelt. Ziel: mehr Flexibilität und Nachhaltigkeit.

Ein wachsender Teil der Firmenflotten wird elektrifiziert, alternative Antriebe wie Plug-in-Hybride und batterieelektrische Fahrzeuge sind auf dem Vormarsch. Damit verbunden sind neue Anforderungen an Ladeinfrastruktur, Abrechnungssysteme und Nutzerverhalten. Auch hier nimmt das Fuhrparkmanagement eine Schlüsselrolle ein.

Dienstreisen verändern sich

Obwohl die Gesamtanzahl der Geschäftsreisen 2024 leicht zurückgegangen ist, stieg der Anspruch an die Reisen. Unternehmen planen gezielter und setzen eher auf qualitative als auf quantitative Mobilität. Besonders kleine und mittlere Firmen investieren strategisch – etwa in Fahrzeuge, die optimal auf Geschäftsreise- und Pendelbedürfnisse abgestimmt sind.

Bahn statt Flugzeug – Akzeptierte Verlängerung der Reisezeit¹⁾



Reisezeitverlängerung von Tür-zu-Tür; n=803

1) Alle Angaben in Prozent

Quelle: VDR Geschäftsreisereport 2025

Zudem spielt die Integration von Mobilitätsbudgets und flexiblen Fahrzeugnutzungssystemen eine zunehmende Rolle. Beschäftigte sollen selbst entscheiden können, ob sie Carsharing, Mietwagen, Dienstwagen oder die Bahn nutzen – je nach Einsatzszenario.

Pendelmobilität wird zum Thema

Nicht nur die Dienstreise selbst, auch der Weg zum Arbeitsplatz rückt stärker in den Fokus. 70 Prozent der Firmen beschäftigten sich 2024 mit dem Thema Pendelmobilität. Bis 2026 werden es voraussichtlich 81 Prozent sein. Auch hier spielen Poolfahrzeuge oder individuelle Dienstwagen eine Rolle – vor allem dort, wo der Nahverkehr nicht überzeugt.

Gerade im ländlichen Raum sehen viele Arbeitgeber keine realistische Alternative zum Auto. Dienstwagen können in diesem Kontext auch als Mitarbeiterbindungs-Instrument eingesetzt werden – etwa in Form von Leasingangeboten mit Privatnutzung.

Dienstwagen bleibt Option

Trotz aller Nachhaltigkeitsdiskussionen bleibt der Firmenwagen für viele Unternehmen eine praktikable Lösung. Gerade in Regionen mit lückenhafter Infrastruktur ist er eine sinnvolle Alternative. In Kombination mit Sharing-Angeboten oder E-Fahrzeugen kann er Teil nachhaltiger Strategien sein.

Zudem sehen viele Unternehmen den Dienstwagen als planbare Konstante im Mobilitätsportfolio – anders als Flug- oder Bahnverbindungen, die je nach Strecke unzuverlässig oder schlecht angebunden sind.

Mobilität wird Unternehmensaufgabe

Die VDR-Analyse zeigt deutlich: Mobilitätsentscheidungen sind keine reine Reisesache mehr, sondern Teil der Unternehmensstrategie. Fuhrpark, Pendelkonzepte und Dienstreisen müssen zusammen gedacht werden – mit dem Ziel, effiziente und nachhaltige Mobilität bereitzustellen.

Dabei wird auch die Digitalisierung eine größere Rolle spielen: KI-gestützte Systeme könnten in Zukunft helfen, Dienstwageneinsätze zu planen, Emissionen zu überwachen und Kosten zu optimieren. Die Automatisierung von Buchung, Fuhrparkverwaltung und Reporting wird zu einem strategischen Wettbewerbsfaktor. ■



Wer Mobilität heute organisiert, muss den Überblick im Dschungel der Möglichkeiten behalten.

Text: Nicole Holzer

Heimvorteil beim Laden

Home-Charging spart Geld, erfüllt ESG-Ziele und lässt sich flexibel skalieren – vor allem in dezentralen oder serviceorientierten Flottenstrukturen.

Die Elektrifizierung der Dienstwagenflotte ist für viele Fuhrparkverantwortliche ein Thema, das nicht mehr länger warten kann. Zwar stehen Fahrzeugmodelle und Leasingkonditionen meist schnell fest, doch die eigentliche Stellschraube liegt bei der Ladeinfrastruktur. Besonders das Home-Charging wird oft unterschätzt. Dabei zeigt das Whitepaper von Allane Mobility Consulting und Locio: Wer Ladepunkte zu Hause intelligent integriert, kann Kosten senken, Prozesse vereinfachen und die Motivation

der Mitarbeitenden fördern. Gerade in Unternehmen mit dezentralen Strukturen oder hoher Fahrleistung wird das Laden zu Hause zum strategischen Vorteil.

Gesetzliche Treiber und neue Spielräume

Mehrere regulatorische Entwicklungen machen Tempo: Die Corporate Sustainability Reporting Directive (CSRD), das Energieeffizienzgesetz (EnEfG) und ESG-Kriterien verschärfen die



Foto: 24K-Production/GettyImages@viaCanva

Anforderungen an Unternehmen. Gleichzeitig schafft das GEIG (Gebäude-Elektromobilitätsinfrastruktur-Gesetz) die Grundlage für Ladepunkte im privaten Umfeld. Wer hier frühzeitig handelt, sichert sich nicht nur rechtliche Konformität, sondern auch operative Vorteile. Denn steuerliche Vergünstigungen, Förderprogramme und sinkende Strompreise im privaten Vergleich machen Home-Charging wirtschaftlich attraktiv.

Bevor es an die Umsetzung geht, steht eine detaillierte Bedarfsanalyse an. Wie viele Fahrzeuge sollen zu Hause geladen werden? Gibt es bereits Ladepunkte? Welche technischen Voraussetzungen bestehen vor Ort? Das Whitepaper empfiehlt, gezielte Mitarbeiterbefragungen durchzuführen. Sie liefern wertvolle Erkenntnisse über das Ladeverhalten, die bevorzugten Ladezeiten und individuelle Bedürfnisse. Diese Informationen bilden die Basis für ein flexibles, akzeptiertes und kosteneffizientes Ladesystem.

Technik, die mitwächst

Von der Haushaltssteckdose über MID-konforme intelligente Ladekabel bis hin zur fest installierten, abrechnungsfähigen Wallbox mit Lastmanagement: Die technischen Optionen sind vielfältig. Besonders interessant für Fuhrparks ist die Kombination aus bestehender Infrastruktur und smarter Hardware, die sich problemlos integrieren lässt. MID-konformität reicht in den meisten Fällen aus, nur bei gemischter Nutzung oder mehreren Nutzern pro Zähler wird eine eichrechtskonforme Wallbox notwendig. Ein intelligentes Ladekabel kann an verschiedenen Ladepunkten genutzt werden und erleichtert Umzüge oder Fahrzeugwechsel.

Eine Beispielrechnung im Whitepaper zeigt: Bei einem Verbrauch von 5.400 kWh pro Jahr können durch Home-Charging rund 1.890 Euro eingespart werden – pro Fahrzeug. Die Investitionskosten für intelligente Ladekabel, Wallboxen oder Stromzähler amortisieren sich je nach Variante bereits nach weni-

gen Monaten bis maximal vier Jahren. Zusätzlich vereinfacht die automatische Abrechnung via App oder Ladekarte die Verwaltung für Fuhrparkmanager. Das reduziert internen Aufwand und schafft Transparenz.

Wartung und Schulung

Auch wenn zu Hause geladen wird, gelten für Unternehmen dieselben Anforderungen wie für betrieblich bereitgestellte Technik. Das heißt: Jährliche DGUV-V3-Prüfungen sind Pflicht. Ebenso wichtig ist die Schulung der Mitarbeitenden. Sie sollten

Wer Home-Charging richtig plant, senkt Kosten und schafft Akzeptanz bei den Dienstwagennutzern.

nicht nur die Technik sicher bedienen, sondern auch über Abrechnungsprozesse, Ansprechpartner und Regeln zur Datensicherheit informiert sein. Transparente Kommunikation hilft, Missverständnisse zu vermeiden und Akzeptanz zu schaffen.

Wie eine erfolgreiche Umsetzung aussehen kann, zeigt eine Fallstudie im Whitepaper: In Kooperation mit Locio hat ein großer Servicedienstleister intelligente Ladekabel eingeführt, die sich ohne Installationsaufwand einsetzen lassen. Die Abrechnung erfolgt automatisiert per App, die Technik ist in bestehende Prozesse integriert und lässt sich bei Bedarf skalieren. Dieses Modell eignet sich besonders für Unternehmen, die mit wenig Aufwand starten und dennoch flexibel wachsen wollen.

Einsteigen lohnt sich

Home-Charging ist mehr als eine bequeme Lösung für Mitarbeiter. Es ist ein betriebswirtschaftlicher Hebel für den gesamten Fuhrpark. Unternehmen sparen Kosten, verbessern ihre Umweltbilanz und erfüllen regulatorische Vorgaben. Wer rechtzeitig handelt, profitiert mehrfach: durch zufriedene Mitarbeiter, geringeren Verwaltungsaufwand und eine zukunftssichere Infrastruktur. Das Whitepaper liefert dazu praxisnahe Tipps, Vergleiche und eine Checkliste für den einfachen Einstieg. Mehr unter: firmenauto.de/homecharging ■

Text: Nicole Holzer

»Wir investieren in Zukunft«

Dekra setzt auf Digitalisierung, Nachhaltigkeit und neue Services. Vorstand Wolfgang Linsenmaier erklärt, wie sich der Konzern für die Zukunft aufstellt.

Vom nüchternen Prüfstempel zur Schaltzentrale nachhaltiger Mobilität: Dekra erfindet sich im Zeitalter von Digitalisierung, E-Mobilität und Klimadebatte neu und bleibt dabei doch dem eigenen Markenkern treu. Der traditionsreiche Prüfkonzern begleitet heute nicht mehr nur technische Hauptuntersuchungen, sondern bietet Fuhrparkbetreibern und Unternehmen umfassende Services rund um Nachhaltigkeit, Batteriechecks und Ladeinfrastruktur. Im Interview erklärt Dekra-Vorstand Wolfgang Linsenmaier, wie Dekra sich aufstellt, um die Mobilität von morgen sicher und effizient zu gestalten.

Die aktuelle Weltlage drängt viele Themen in den Hintergrund. Merken Sie das auch bei Dekra-Kunden?

Wolfgang Linsenmaier: Dekra ist als internationales Unternehmen mit ganz unterschiedlichen Herausforderungen in den einzelnen Bereichen konfrontiert. International und national wachsen wir, unsere Services sind weiter bestens nachgefragt. Aber natürlich merken wir, dass sich gewisse Märkte verändern. Manche Unternehmen reagieren auf die aktuelle Lage mit

Kosteneinsparungs-Maßnahmen. Aber es gibt auch viele, die trotz der Herausforderungen in die Zukunft investieren. Die Europäische Zentralbank wird dabei mit weiteren Zinssenkungsmaßnahmen die Investitionen und die Konjunktur fördern.

Hat das Thema Nachhaltigkeit an Interesse verloren?

Weiter sehr relevant, und aus Kostengründen darauf zu verzichten, wäre aus unserer Sicht perspektivisch der falsche Weg – nicht nur mit Blick auf die nachfolgenden Generationen. Ökologie, Ökonomie, Soziales und Kultur sind die vier Blöcke der Nachhaltigkeit. Unternehmen können diese Dimensionen entscheidend prägen. Beispiele sind etwa, das Produktportfolio zu diversifizieren, oder auch, durch Nachhaltigkeitsmaßnahmen etwas Gutes für die Umwelt zu tun und dabei möglicherweise sogar Kosten einzusparen. Zudem ist dieses Thema auch für die Mitarbeitenden von Bedeutung – für einen nachhaltigen Arbeitgeber arbeitet man gerne, und das zurecht.

Die Anforderungen wie die EU-Berichtspflichten CRSD sind eine Herausforderung. Ist es gut, hier einen Gang rauszunehmen?

Das EU-Omnibus-Verfahren, das ja noch nicht umgesetzt wurde, ist grundsätzlich der richtige Weg, insbesondere vor dem Hin-



Zur Person

- Wolfgang Linsenmaier ist Mitglied des Vorstands von Dekra SE (seit 2019) und von Dekra e.V. (seit 2021). Linsenmaier ist Chief Financial Officer (CFO) und darüber hinaus verantwortlich für Personal und Organisationsmanagement.
- Davor war er unter anderem Geschäftsführer und dann Vorsitzender der Geschäftsführung der Dekra Automobil.
- Der studierte Diplom-Kaufmann startete seine Karriere bei dem Stuttgarter Unternehmen 1999 als Projektmanager International Operations.

tergrund der aktuellen gesamtwirtschaftlichen Lage. Damit soll der bürokratische Aufwand für kleine und mittelständische Unternehmen reduziert werden. Dennoch sollte man die Berichtspflichten nicht völlig abschreiben – sie sind dann aufgeschoben, aber nicht aufgehoben. Das Thema bleibt für Unternehmen gleich welcher Größenordnung wichtig. Wir raten dazu, die Zeit zu nutzen, um eine angepasste Nachhaltigkeitsstrategie zu entwickeln. Das gilt auch für kleinere und mittlere Unternehmen. Für jedes Unternehmen bieten wir die entsprechenden Leistungen an. Wir begleiten Unternehmen in allen Bereichen zum Thema Nachhaltigkeit mit unserer Expertise sowie Zertifizierungen und bieten entsprechende Aus- und Weiterbildungen an. Damit sorgen wir für Entlastung bei Kunden, und stellen sicher, dass sie auf dem aktuellen Stand sind, was Anforderungen und gesetzliche Rahmenbedingungen angeht. Wie gut wir hier aufgestellt sind, zeigt die Tatsache, dass wir beispielsweise 2024 das Nachhaltigkeitskonzept der UEFA für die Europameisterschaft in Deutschland bestätigt haben.

Die DNA der Dekra ist das Prüfgeschäft – auch in Richtung Nachhaltigkeit?

Unser Bereich ist auch hier sehr weit gefasst. Wir prüfen etwa Ladesäulen, Windkraftanlagen, oder unterstützen unsere Kunden bei technischen Themen wie dem Antriebsstrang bei der Elektromobilität. Ein Hauptaugenmerk liegt aktuell auf der Fahrzeugbatterie. Wir investieren in unser Dekra-Batterie-Test-Center in Klettwitz, das noch in diesem Jahr eröffnet werden soll. Der Fokus liegt dabei auf dem Inverkehrbringen der Batterien. Darüber hinaus bieten wir einen patentierten Batterie »Health Check« an. Damit können wir in nur 15 Minuten den Alterungszustand einer Batterie ermitteln. Das ist beispielsweise für den Gebrauchtwagenmarkt ein enormer Vorteil, denn es sorgt für mehr Akzeptanz der E-Mobilität beim Endkunden. Aktuell bieten wir das für mehr als 140 verschiedene Modelle an. Wir investieren also intensiv in das Thema, natürlich zum Wohl des Kunden, aber auch mit Blick auf unsere Kompetenz und unsere Kapazitäten.

Neben dem Thema Batterien ist auch Wasserstoff im Fokus ...

Die Produktion von grünem Wasserstoff bleibt leider noch hinter den Ankündigungen zurück. Dekra entwickelt daher als neutraler Dritter zusammen mit Anlagenherstellern, Versicherungsunternehmen und Investoren ein Bewertungssystem, dass die Investition in die Anlagen sicher und attraktiv machen soll, also die »Bankability« von grünem Wasserstoff ermöglicht. Mit



Historischer Fuhrpark des Deutschen Kraftfahrzeug-Überwachungs-Vereins: Die Dekra-Vorgängerorganisation startete 1925 in Berlin.



Fotos: Dekra

Schadenaufnahme: Dekra-Sachverständige dokumentiert eine Karosserie-Verformung zur Erstellung eines Gutachtens.

dem Kapitalzugang wird die Produktion von grünem Wasserstoff deutlich zulegen.

Welche Rolle spielt die Nachhaltigkeit Dekra-intern?

Auch hier geht es wie bei den Kunden um die CO₂-Reduktion, aber auch um Themen wie Mitarbeitende, Diversität und Inklusion. Im Jahr unseres 100. Geburtstags haben wir große Schritte gemacht und massiv in das Unternehmen investiert. Angefangen von PV-Anlagen bis hin zu kleinen Maßnahmen, wie mehr Biodiversität in unseren Grünanlagen an der Hauptverwaltung. Wir gehen aber noch einen Schritt weiter und ändern unseren Ansatz mehr in Richtung der tatsächlichen Auswirkung unserer Maßnahmen auf die Umwelt und das Klima.

Was beinhaltet diese Strategie?

Es gibt einen internen CO₂-Verrechnungspreis geben, den wir im Konzern etabliert haben. Über einen Fonds werden die internen CO₂-Emissionen verrechnet. Damit wollen wir zum einen die Entstehung von Emissionen an sich reduzieren. Andererseits werden wir auch zielgerichtet Nachhaltigkeitsmaßnahmen unterstützen. Dafür sind wir eine Partnerschaft mit Unicef ein- >

100.
YEARS
SECURING THE
FUTURE
1925 – 2025

100 Jahre Dekra

Am 30. Juni 2025 feierte Dekra ihr 100-jähriges Bestehen. Gegründet 1925 in Berlin als „Deutscher Kraftfahrzeug-Überwachungs-Verein“, war das Ziel von Anfang an, mit technischen Fahrzeugprüfungen die Verkehrssicherheit zu erhöhen. Die Hauptuntersuchung wurde ab 1951 zur Pflicht – und Dekra war von Anfang an dabei. Bis heute ist die Fahrzeugprüfung das Kerngeschäft, hat sich aber stetig weiterentwickelt.

Das Prüfangebot reicht inzwischen von klassischen HU-Prüfstellen über digitale Prüfverfahren bis hin zur Begutachtung von Flottenfahrzeugen und Sonderfahrzeugen. Ein Meilenstein der jüngeren Geschichte: Mit dem Lausitzring und dem benachbarten Dekra Technology Center verfügt das Unternehmen seit 2017 über Europas größtes unabhängiges Testzentrum für automatisiertes und vernetztes Fahren. Hier werden neue Fahrfunktionen, Sensorik und Assistenzsysteme praxisnah und herstellernerneutral geprüft.

Mit dem Wandel der Technik rücken neben Mechanik auch Software, Steuergeräte, Schnittstellen und Künstliche Intelligenz in den Fokus der Prüfprogramme. Dabei geht es nicht nur um technische Funktion, sondern auch um Cybersecurity und die Nachvollziehbarkeit von Entscheidungen in modernen Fahrzeugen.

Trotz Digitalisierung und neuer Geschäftsfelder bleibt das klassische Prüfwesen ein bedeutender Teil des Unternehmens. Dekra ist heute weltweit aktiv – von Deutschland über Nordamerika bis Asien. Prüfservices gibt es für Pkw, Nutzfahrzeuge und Spezialfahrzeuge – etwa für Flottenbetreiber und Leasinggesellschaften.

Zum 100. Geburtstag zeigt Dekra gesellschaftliche Verantwortung: Gemeinsam mit UNICEF unterstützt das Unternehmen Projekte zur Wasserversorgung in Regionen mit knappen Ressourcen. Doch das zentrale Thema bleibt, gestern wie heute: Sicherheit und Zuverlässigkeit auf allen Straßen.

Unfallforschung:
Beim Dekra Safety Day
prallt ein Nissan Leaf
mit 84 km/h gegen
einen Pfosten.



Das Dekra Technology Center am Lausitzring bietet modernste Testinfrastruktur – hier werden Fahrzeuge unter realen Bedingungen geprüft.

gegangen und wollen direkt UNICEF-Projekte für sauberes Wasser, konkret in Indien und Äthiopien, unterstützen. Wir sind stolz, hier einen Beitrag leisten, und eine direkte Wirkung erzielen zu können. Wir werden zudem weitere globale Maßnahmen unterstützen. Anders als bei der bisher in der Industrie erfolgten CO₂-Kompensation schafft diese Systematik mehr Bewusstsein für das Thema und bewirkt auch mehr. Das darf man auch bei der Personalfrage nicht unterschätzen.

Inwiefern?

Ich habe es vorhin schon angesprochen: Ein Unternehmen, das sich Nachhaltigkeit auf die Fahnen geschrieben hat, hat im Rahmen des Fachkräftemangels einen Vorteil. Insgesamt wird das Thema ESG, also Umwelt, Soziales und Unternehmensführung, von den Mitarbeitenden positiv aufgenommen. Denn es beinhaltet auch Rahmenbedingungen für Inklusion und für sichere Arbeitsplätze, und verspricht mehr Sicherheit im Unternehmen. Es gibt also viele Ansatzpunkte, die in der Summe ein Unternehmen attraktiver für Talente machen. Dazu kommt bei Dekra auch, dass das Unternehmen stark in die Arbeitgebermarke investiert und viele Möglichkeiten für seine Mitarbeitenden bietet, wie Aus- und Weiterbildung, Karrierechancen und das Angebot, international tätig zu sein.

Dazu braucht es das richtige Mindset, und das unternehmensweit.

Richtig, der Erfolg kommt, wenn man diesen Spirit aus dem Thema ESG auch lebt. Dekra hat jetzt zum vierten Mal für seine Nachhaltigkeitsleistung die Auszeichnung Platinum von EcoVadis erhalten. Das bedeutet, dass Dekra zu den besten ein Prozent der bewerteten Unternehmen im EcoVadis-Rating gehört. Und bei dem Ratingdienstleister CDP haben wir das Rating A- erreicht. Auch das bekommt man nicht allein mit einem grünen Anstrich. Dekra verfügt darüber hinaus im Nachhaltigkeitsbereich über eine große Expertise, um Kunden gleich welcher Größe entsprechend zu begleiten. Das setzt aber die Bereitschaft der Führungsebene voraus, dies im Unternehmenskern zu verankern. Und diese Bereitschaft ist bei Dekra auf alle Fälle vorhanden. ■

Text: Ilona Jüngst



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.



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.



KI trifft auf Praxis

Routen, Wartung, Verwaltung: Wo **Künstliche Intelligenz** wirklich hilft – und warum Menschen und Werte dabei nicht aus dem Fokus geraten dürfen.

Die Welt und die Möglichkeiten Künstlicher Intelligenz (KI) ändern sich gefühlt im Minutentakt. Für nachhaltiges Fuhrparkmanagement, das ökologische, ökonomische und soziale Ziele verfolgt, bietet KI zahlreiche Vorteile. Es gibt viele Anwendungsfälle, die Effizienz steigern, Kosten und Umweltbelastungen senken – passend zu den Zielen im betrieblichen Mobilitäts- und Fuhrparkmanagement. Bei aller Euphorie dürfen potenzielle Risiken aber nicht außer Acht gelassen werden. Schauen wir uns weitere Bereiche an:

Routenplanung und Fahrverhaltensanalyse

Ein zentraler Einsatzbereich von KI ist die Routenoptimierung. Durch die Analyse von Echtzeitdaten wie Verkehr, Wetter oder Sperrungen lassen sich effizientere, umweltfreundlichere Routen berechnen. Das reduziert Fahrzeiten, senkt Kraftstoffverbrauch, Betriebskosten und CO₂-Emissionen – besonders, wenn Anpassungen an aktuelle Bedingungen erfolgen.

KI-Systeme analysieren auch das Fahrverhalten und erkennen riskante Fahrstile wie abruptes Bremsen oder starkes Beschleunigen. Fahrerinnen und Fahrer erhalten zeitnah Rückmeldung, was den Fahrstil verbessert und Verschleiß senkt. Fuhrparkverantwortliche können gezielte Schulungen anbieten. Viele Systeme sind in modernen Fahrzeugen integriert oder nachrüstbar.

Wartung und Echtzeit-Überwachung

Ein weiterer Nutzen der KI liegt im Bereich Wartung und technischer Überwachung. Durch Sensoren und Telematiksysteme können Fahrzeuge kontinuierlich überwacht und potenzielle Defekte früh erkannt werden. So lassen sich Wartungsintervalle bedarfsorientiert planen, Ausfallzeiten minimieren und die Lebensdauer der Fahrzeuge verlängern. Die Auswertung von Flottendaten ermöglicht zudem, die Auslastung einzelner Fahrzeuge besser zu steuern und fundierte Entscheidungen über Neubeschaffungen zu treffen.

Echtzeit-Tracking bietet Transparenz über Standort und Status der Fahrzeuge und ermöglicht eine bessere Steuerung des Verkehrsflusses sowie schnelle Reaktionen auf Störungen. KI kann kritische Situationen erkennen, Fahrerinnen und Fahrer warnen oder, falls möglich, selbstständig eingreifen – etwa durch Notbremsungen zur Unfallvermeidung.



KI kann als Werkzeug unterstützen, sowohl ökologische, ökonomische und soziale Ziele zu erreichen.

Marc-Oliver Prinzing
Vorstandsvorsitzender BBM

Automatisierung administrativer Aufgaben

Neben der Optimierung technischer Abläufe kann KI auch Verwaltungsprozesse erheblich vereinfachen. Aufgaben wie die Verarbeitung von Fahrtenbüchern, die Erstellung von Berichten oder die Erinnerung an Wartungs- und Prüftermine können automatisiert werden. Das spart Zeit, reduziert Fehler und verbessert die Datenqualität. Gleichzeitig steigt die Effizienz des gesamten Fuhrparkmanagements durch den geringeren manuellen Aufwand.

Fahrzeugbeschaffung und autonome Systeme

Zukünftig könnte KI auch strategische Entscheidungen unterstützen, wie etwa bei der Fahrzeugbeschaffung. Durch die Analyse von Nutzungsmustern, Marktentwicklungen und politischen Rahmenbedingungen kann die KI Empfehlungen geben, welche Fahrzeugtypen zu welchem Zeitpunkt sinnvoll sind. Damit lässt sich der Fuhrpark gezielt an unternehmerische Nachhaltigkeitsziele anpassen. Durch emissionsärmere Fahrweisen, kürzere Routen und die gezielte Nutzung nachhaltiger Mobilitätsformen kann die Umweltbilanz deutlich verbessert werden.

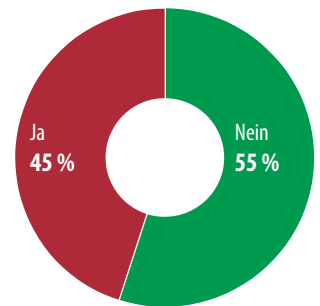
Auch das autonome Fahren zählt zu den potenziellen Anwendungsfeldern. KI-gesteuerte Fahrzeuge könnten langfristig für mehr Sicherheit und einen gleichmäßigeren Verkehrsfluss sorgen. Dadurch kann Energie gespart werden sowie Emissionen reduziert und Unfallrisiken gesenkt werden. Dabei befolgt die Technik Verkehrsregeln konsequent, reagiert präzise und ist nicht ablenkbar.

Grenzen und Risiken

Trotz der vielen Potenziale ist ein bewusster Umgang mit der Technologie unerlässlich. Datenschutz spielt eine zentrale Rolle, da KI auf große Mengen sensibler Daten zugreift, die aktuell, korrekt und sicher verarbeitet werden müssen. Auch rechtliche Fragen – etwa zur Haftung bei Fehlfunktionen – sind bislang nur teilweise geklärt. Fehlerhafte Daten können zu falschen Entscheidungen führen, daher bleibt menschliche Kontrolle unerlässlich. Verantwortung darf nicht vollstän-

Einsatz von KI

Mehr als die Hälfte der befragten Fuhrparkverantwortlichen (55 Prozent) kann sich den Einsatz von KI-Tools vorstellen. Bei kleinen Fuhrparks mit 1 bis 9 Fahrzeugen sind es nur 30 Prozent, bei 10 bis 49 Pkw steigt der Anteil auf 54 Prozent – in großen Fuhrparks sind es 59 Prozent. Das zeigt: Je größer die Flotte, desto höher die Bereitschaft, auf KI zu setzen.



Quelle: Dataforce Fuhrparkmanagement Studie 2024 »KI im Fuhrparkmanagement«

dig an Maschinen abgegeben werden. Auch ethische Fragen wie Diskriminierung und Fairness sind bei Entwicklung und Nutzung von KI-Systemen zu beachten.

Ebenso wichtig ist die Akzeptanz der Mitarbeitenden. Sie sollten frühzeitig in die Einführung von KI-Systemen eingebunden werden, um Ängste abzubauen und Verständnis für den Nutzen zu schaffen. Nur wenn die Vorteile nachvollziehbar kommuniziert werden, kann eine erfolgreiche Implementierung gelingen.

Künstliche Intelligenz verbessert und automatisiert viele Prozesse. Dennoch sind verantwortungsvoller Umgang und rechtliche sowie ethische Aspekte entscheidend. Unternehmen, die dies berücksichtigen, können KI gezielt für einen zukunftsfähigen, nachhaltigen Fuhrpark nutzen. ■

Text: Marc-Oliver Prinzing

Zum Autor

Marc-Oliver Prinzing ist seit 2010 Vorstandsvorsitzender des von ihm mitinitiierten und mitgegründeten Bundesverbandes Betriebliche Mobilität mit derzeit rund 650 Mitgliedunternehmen. Kernaufgabe des Verbandes ist, die fachlichen, betriebswirtschaftlichen und rechtlichen Belange und Interessen der Mitglieder zu vertreten.

Wachsam rund um die Uhr

Die Zahl der Einbrüche steigt, doch moderne Sicherheitstechnik zieht nach. Wie **Videotechnik mit KI**, 200-Grad-Rundumblick und direkte Ansprache das Firmengelände schützen kann.

Ob Laptops, Ersatzteile oder gleich ganze Fahrzeuge – Diebe schlagen zunehmend gezielt auf Betriebsgeländen, in Werkstätten und Autohäusern zu. Neben dem finanziellen Schaden sorgen Vandalismus, gestohlene Firmenwagen oder geplünderte Lager oft für tagelange Ausfälle im Betrieb. Laut Bundeskriminalamt stieg die Zahl der Autodiebstähle allein von 2022 auf 2023 um neun Prozent – Tendenz weiter steigend. Besonders betroffen sind nicht nur große Handelsgruppen oder Logistiker, sondern auch kleine und mittelständische Unternehmen. Klassische Alarmanlagen stoßen dabei immer häufiger an ihre Grenzen. Sie schrecken ab – verhindern aber nur selten, dass Eindringlinge überhaupt aufs Gelände gelangen.

Einen neuen Ansatz zur Erhöhung der Sicherheit bietet der Anbieter LivEye. Sein neues Videoüberwachungssystem NSTR soll die feste Kameraüberwachung in Autohäusern und Fuhrparks deutlich vereinfachen. Die Lösung ist kompakt aufgebaut: So können zum Beispiel bereits fünf Kameras ein Areal von bis zu 4.300 Quadratmetern erfassen – und dank 200-Grad-Rundumblick auch ohne tote Winkel.

KI erkennt Eindringlinge

Die Kameras liefern nicht nur Bilder, sie analysieren sie auch per KI. Registriert das System unbefugte Bewegungen, wird eine durchgän-



Fotos: MilanMarkovic/Getty Images/viaCanva, NSTR

Die Zahl der Einbrüche steigt. Neue Videotechnik mit KI soll helfen, Täter frühzeitig zu erkennen und Schäden zu verhindern.

Sicherheitscheck fürs Betriebsgelände

Risiken erkennen

- Dunkle Ecken, ungesicherte Zufahrten?
- Gab es bereits Diebstähle oder Vandalismus?

Zugänge absichern

- Beleuchtung, Zäune, Tore und Schlüsselaufbewahrung prüfen.

Kamerapositionen planen

- Geländegröße, Sichtachsen und tote Winkel analysieren.

Technik auswählen

- Feste oder mobile Lösung?
- Echtzeit-Alarm, KI-Auswertung, Strom & Internet beachten.

Reaktionskette definieren

- Wer reagiert im Alarmfall? Was darf die Leitstelle tun?

Regelmäßig kontrollieren

- Funktionstest, Bildqualität, Kamerawinkel überprüfen.

gig besetzte Leitstelle informiert. Dort prüfen geschulte Mitarbeitende die Lage, sprechen potenzielle Täter über Lautsprecher direkt an und alarmieren im Ernstfall Polizei oder Sicherheitsdienste. Die Kameraeinheit verfügt über eine PTZ-Kamera mit 36-fachem Zoom, das ist eine spezielle Überwachungskamera mit motorisierter Steuerung. Damit lassen sich Kennzeichen und Gesichter exakt erkennen.

NSTR wird fest montiert – entweder an einem Mast oder einer Wand – und benötigt lediglich eine normale 230-Volt-Steckdose. Die Planung erfolgt über ein kostenloses Online-Tool, das Kamera-Anzahl und Standorte vorschlägt. Danach übernimmt ein Sicherheitsexperte die Feinabstimmung. Die Aufnahmen dienen später auch der Beweissicherung und Ermittlungsarbeit.

Videotechnik schützt, ersetzt aber keine Planung

Ob Flottenplatz oder Autohaus: Die Kombination aus KI, Kameras und Leitstelle kann helfen, Einbrüche zu verhindern und Täter frühzeitig zu identifizieren. Doch Technik allein reicht nicht. Entscheidend bleibt ein ganzheitliches Sicherheitskonzept – inklusive Beleuchtung, Zäunen, organisatorischer Maßnahmen und Schulung des Personals. ■

Text: Carsten Nallinger



Leitstelle: Unbefugte Bewegungen werden direkt an die Leitstelle gemeldet. Dort greifen Mitarbeitende ein, sprechen Eindringlinge an und alarmieren bei Bedarf Polizei oder Sicherheitsdienst.

Was Flottenbetreiber beim Kameraeinsatz beachten sollten

Privatsphäre der Mitarbeitenden

Kameras dürfen nicht auf Arbeitsplätze, Pausenbereiche oder Sozialräume gerichtet sein – sonst drohen arbeitsrechtliche Konsequenzen.

Datenschutz-Dokumentation

Das Verzeichnis der Verarbeitungstätigkeiten gemäß DSGVO muss die Videoüberwachung enthalten – inklusive Zweck, Speicherfristen und Rechtsgrundlage.

Sichtbare Warnschilder, keine Tonaufnahmen

Hinweisschilder mit Betreiber, Kontakt und Zweck sind Pflicht – gut sichtbar am Gelände-Eingang. Mikrofone sind unzulässig.

Videoaufzeichnung vs. Liveüberwachung

Liveüberwachung mit Alarmierung (z. B. durch eine Leitstelle) wird datenschutzrechtlich oft milder bewertet als dauerhafte Aufzeichnung.

Betriebsrat einbinden

In Unternehmen mit Betriebsrat ist dessen Zustimmung erforderlich – Videoüberwachung ist mitbestimmungspflichtig.



Foto: Zmaj88/Getty Images/viaCanva

Mehr Klicks, weniger Marke

Vom Konfigurieren bis zur Rückgabe: Die **Digitalisierung** macht den Fahrzeugkauf zum datenbasierten Prozess – auch im Flottenbereich. Plattformen übernehmen dabei zentrale Rollen.

One-Plattformen spielen im Fahrzeughandel eine immer größere Rolle – auch im gewerblichen Bereich. Wie das aktuelle Whitepaper von Carwow zeigt, erfasst die fortschreitende Digitalisierung längst nicht mehr nur den Privatmarkt, sondern auch das Flottengeschäft. Während viele Hersteller mit ihren Direktvertriebsmodellen an Grenzen stoßen, etablieren sich unabhängige Marktplätze zunehmend als zentrale Anlauf-

stelle für Flottenkunden, Leasinganbieter und Fuhrparkverantwortliche.

Beschaffungsprozess umdenken

Autokauf auf Knopfdruck? Ganz so weit ist es noch nicht – und vermutlich wird es das in der Breite auch nicht geben. Aber: Die Informationsphase läuft längst digital. 96 Prozent der Kunden recherchieren vor dem Kauf online. Dabei geht es längst nicht nur um Preisvergleiche, sondern auch um Konfiguration, Finanzierungsmodelle, Bewertungen und technologische Orientierungshilfe – vor allem bei E-Fahrzeugen. Die Customer Journey ist also hybrid: erst digital auswählen, dann offline abschließen.

Für Fuhrparkverantwortliche heißt das: Prozesse müssen umgedacht, Bestellketten effizienter verknüpft werden. Auch Dienstwagenfahrer erwarten heute digitale Begleitung bei Konfiguration und Auswahl.

Leasing wird zur Regel

Ein zentrales Ergebnis des Carwow-Papiers: Der Trend zum Leasing nimmt weiter zu. 27 Prozent der privat gekauften Fahrzeuge wurden 2024 geleast, bei E-Autos lag der Anteil sogar bei 38 Prozent. Bis 2035, so die Prognose, werden 80 Prozent aller Privatneuwagen über Leasing oder Finanzierung laufen.

Auch im Flottenbereich setzen sich flexible Modelle zunehmend durch. Kürzere Laufzeiten, niedrigere Einstiegshürden, kombinierte Services wie Wartung, Versicherung oder Ladeinfrastruktur machen Leasing auch für kleinere Flotten oder projektbezogene Mobilität interessant.

Markenwechsel ist kein Tabu mehr

Wer einmal Audi fuhr, blieb meist bei Audi – das war lange Zeit gelebte Kundenbindung. Doch laut Carwow konfigurieren Nutzer heute im Schnitt sieben Modelle von vier Marken, bevor sie sich entscheiden. Diese Markenoffenheit nimmt auch im Gewerbe zu. Ausschreibungen und Flottenvergleiche basieren immer häufiger auf Kosten, Reichweite, Verfügbarkeit und Gesamtpaket – nicht auf Markenimage.

Besonders spannend: Bei alternativen Antrieben ist die Wechselbereitschaft nochmals höher. Neue Anbieter, technische Unterschiede und Förderlogik sorgen für Bewegung – und damit für mehr Verantwortung beim Auswahlprozess.

Checkliste Digitales Flottenleasing

Worauf Fuhrparkverantwortliche bei Online-Plattformen achten sollten:

- Vertragslaufzeit flexibel anpassbar?
- Integrierte Services wie Wartung/Versicherung inklusive?
- Transparente Restwertprognosen verfügbar?
- Digitale Fahrzeugkonfiguration möglich?
- Direkter Draht zum Plattform-Ansprechpartner?
- Rückgabeprozess rechtssicher geregelt?

Online-Verkauf ersetzt Inzahlungnahme

Wer Fahrzeuge ausmustert, hat meist zwei Optionen: weiterverkaufen oder in Zahlung geben. Der klassische Weg über das Autohaus verliert an Relevanz. Digitale Marktplätze bieten Flottenkunden neue Wege, Restwerte optimal zu nutzen. Durch Transparenz, schnelle Angebotsvergleiche und automatisierte Abwicklung lassen sich gebrauchte Firmenfahrzeuge gezielter vermarkten.

Auch Händler profitieren davon. Statt Fahrzeuge aufzunehmen, die nicht ins eigene Portfolio passen, greifen sie gezielt auf passende Angebote aus B2B-Plattformen zu. Der Wettbewerb steigt, die Preisbildung wird dynamischer – was auch für Leasinggeber und Remarketing-Anbieter von Interesse ist.

Gebrauchte online finden – statt Händler abklappern

Nicht nur Neuwagen, auch Gebrauchte werden vermehrt digital gesucht. Laut DAT-Report 2025 nutzen 77 Prozent der Käufer Online-Marktplätze. Bei den unter 30-Jährigen liegt der Anteil bereits bei 35 Prozent. Für Fuhrparks mit gemischten Beständen oder günstigeren Einstiegsmodellen gewinnt das an Bedeutung.

Gerade durch die zunehmende Elektrifizierung wird das Angebot unübersichtlicher. Neue Modelle, unklare Ladehistorien, technische Fragen – hier helfen digitale Plattformen mit transparenten Infos, Checklisten und Vergleichstools.

Die Magie liegt im Klick

Der Autokauf war früher ein Ereignis, heute ist er ein Prozess – gesteuert durch Daten, Algorithmen und Plattformlogik. Für Flottenkunden bedeutet das: mehr Möglichkeiten, bessere Steuerbarkeit – aber auch neue Spielregeln. Wer seine Beschaffungsstrategie frühzeitig anpasst, profitiert von flexibleren Leasingmodellen, effizienteren Verkaufswegen und datenbasierter Orientierung. Ob Neuwagen, Leasing oder Gebrauchtwagen – die Suche beginnt künftig fast immer online. ■

Text: Nicole Holzer



Fotos: Mercedes-Benz

Mercedes-Benz Flottenchef Frank Kemmerer über den Wandel in Flotten zur Elektromobilität, die Rolle des neuen CLA im Flottenmarkt – und warum Qualität wichtiger ist als Rabattschlachten.

Mercedes Benz positioniert sich im Flottenmarkt als technologieoffene Premiummarke mit klarer E-Strategie. Frank Kemmerer, Leiter Flottenmanagement beim Mercedes-Benz Cars Vertrieb Deutschland, erläutert im Interview, warum inzwischen vor allem große Fuhrparks auf elektrische Dienstwagen setzen und wie der neue CLA die Rolle des Dienstwagens neu definiert. Er spricht auch über die 75 Prozent Sonderabschreibung, den ganzheitlichen TCO Ansatz sowie digitale Services wie FleetSite, die Mercedes Kunden Wettbewerbsvorteile bieten.

Mercedes-Benz positioniert sich zunehmend als technologieoffene Premiummarke mit klarer E-Strategie. Wie ist derzeit die Nachfrage nach BEV-Dienstwagen im Flottengeschäft? Welche Rolle soll der neue CLA spielen

Frank Kemmerer: Wenn wir den Stellenwert der Elektromobilität in Fuhrparks unterschiedlicher Größen betrachten, lässt sich eine klare Tendenz erkennen: Während vor wenigen Jahren insbesondere kleinere Flotten den Umstieg auf rein elektrische Antriebe vorangetrieben haben, sind es heute zunehmend die größeren Fuhrparks, die sich bewusst und strategisch zur Elektromobilität bekennen.

Wir unterstützen unsere Flottenkunden aktiv bei diesem Wandel: Mercedes-Benz bietet eines der größten Portfolios an Plug-In-Hybriden und vollelektrischen Fahrzeugen auf dem Markt. Ein herausragendes Beispiel ist der neue CLA. Er steht exemplarisch für unseren Anspruch, unsere technologische Führungsrolle im Bereich der Elektromobilität und Fahrzeugsoftware weiter auszubauen. Der neue CLA markiert den Auftakt einer völlig neuen Fahrzeuggeneration von Mercedes-Benz – mit vollelektrischen Antrieben oder hochmodernen Hybridlösungen, die höchste Effizienz mit maximaler Alltagstauglichkeit verbinden.

Rechnen Sie damit, dass sich durch die aktuelle Sonderabschreibung von 75 Prozent für elektrische Fahrzeuge das Investitionsverhalten verändert? Hätte das Auswirkungen auf Ihre Vertriebsstrategie?

Unsere Flottenkunden verfolgen bei der Steuerung ihres Fuhrparks überwiegend einen ganzheitlichen Total-Cost-of-Ownership-Ansatz, bei dem neben der bilanziellen Bewertung der gewählten Finanzierungsform insbesondere Full-Service-Komponenten und

laufende Betriebskosten im Fokus stehen. Ergänzt wird dieser Ansatz zunehmend durch den eigenen Anspruch der Unternehmen, den CO₂-Fußabdruck des Fuhrparks nachhaltig zu reduzieren. Gerade im User-Chooser Bereich spielt zudem die steuerliche Behandlung des Dienstwagens eine zentrale Rolle – hier bieten vollelektrische Fahrzeuge klare Vorteile. Sonderabschreibungen können, abhängig von der Finanzierungsform, zusätzliche Anreize schaffen – insbesondere für Unternehmen, die in ertragsstarken Jahren gezielt steuerliche und bilanzielle Effekte durch den Erwerb von E-Fahrzeugen nutzen möchten. Sie sind jedoch stets Teil eines gesamtheitlichen Entscheidungsprozesses unserer Geschäftskunden.

Im Flottengeschäft zählt nicht nur das Produkt, sondern auch die Gesamtlösung. Welche Services oder Ökosystem-Angebote bietet Mercedes-Benz speziell für Geschäftskunden?

Unsere Digitalen Extras für Geschäftskunden stehen gewerblichen Kundinnen und Kunden inzwischen in über 20 Märkten weltweit zur Verfügung – und wir entwickeln das Angebot kontinuierlich weiter, um den spezifischen Anforderungen der gewerblichen Kundschaft noch besser gerecht zu werden. Mit FleetSite haben wir bereits vor über 13 Jahren ein automatisiertes Abrechnungssystem eingeführt, das auch für freie Leasinggesellschaften zugänglich ist und über das inzwischen mehr als 300.000 Fahrzeuge verwaltet werden. Dabei bietet FleetSite das Komplettpaket aller Serviceleistungen von der Wartung über die Reparatur, Räder und Reifen bis hin zur automatisierten Garantie- und Kulanzprüfung. Der Reparaturfreigabe-Prozess erfolgt schnell, transparent und automatisiert. Damit erhalten FleetSite-Kunden Planungssicherheit und haben die volle Transparenz über die eigenen Kosten. Abgerundet wird das Angebot durch einen nutzerfreundlichen und papierlosen Rechnungsprozess. So

schaffen wir ein maßgeschneidertes Serviceangebot, dessen flexible und prozessoptimierte Gestaltung optimal auf die Anforderungen von Flottenbetreibern und Leasinggesellschaften abgestimmt ist.

Der Wettbewerb um gewerbliche Kunden wird härter – neue Marken wie BYD oder Polestar punkten mit E-Produkten und aggressiver Preisgestaltung. Wie begegnet Mercedes-Benz diesem Druck – und wo setzen Sie bewusst auf Differenzierung statt Rabattschlacht?

Ein Mercedes-Benz ist ein Mercedes-Benz – unabhängig vom Antrieb. Das bedeutet, der Status eines jeden Mercedes-Benz definiert sich durch unverwechselbares Design, innovative Technologien, höchste Verarbeitungsqualität, exzellentem Fahrgefühl, maximaler Sicherheit und intelligente digitale Lösungen. Ob batterieelektrisch, als Hybrid oder mit einem elektrifizierten Hightech-Verbrennungsmotor – unser Ziel ist es, den Kundinnen und Kunden von Mercedes-Benz das Niveau zu bieten, das sie von Mercedes-Benz erwarten, und zwar entsprechend ihrer individuellen Bedürfnisse. Uns sind alle Kundengruppen wichtig, und wir halten weiterhin an diesem Geschäftszweig fest. Im Rahmen unserer Unternehmensstrategie prüfen wir kontinuierlich die Anforderungen dieses wichtigen Marktsegments, um den Bedürfnissen unserer Kunden auch in Zukunft gerecht zu werden. Dazu gehört auch die regelmäßige Überprüfung jedes Flottensegments, sowie generell unseres Produktportfolios und der Entwicklung spezifischer digitaler Dienste. ■

Text: Nicole Holzer

Neuer Mercedes CLA zielt auf Flotten ab

Architektur mit 800-Volt-Technik. Das verspricht bis zu 800 Kilometer Reichweite und eine hohe Ladeleistung von bis zu 320 kW.

Zum Marktstart stehen zwei Varianten zur Auswahl:

- Mit Hinterradantrieb und 272 PS kostet der CLA 250 Electric Drive mindestens 46.975 Euro.
- Mit zwei Elektromotoren, Allradantrieb und 355 PS werden mindestens 50.756 Euro fällig.

Drei verschiedene Benzin-Hybrid-Antriebe sollen Ende des Jahres folgen und den Einstiegspreis der Limousine auf 39.076 Euro senken.





Foto: Adobe Stock - philipk76, Nicole Holzer (2), Mercedes

Ein Crash, kein Auto, viele Fragen

Unfall mit dem Firmenwagen? Ob Anspruch auf **Nutzungsausfall** besteht, hängt vom Einsatz ab – privat, beruflich oder zur Wertschöpfung des Unternehmens.

Es passiert schneller, als man denkt: Eine kleine Unachtsamkeit – und der Firmenwagen steht nicht mehr da, wo er soll, sondern beim Gutachter. Neben dem organisatorischen Aufwand stellt sich schnell die Frage: Wer zahlt? Und gibt es eine Entschädigung, wenn die Firma auf einen Ersatzwagen verzichtet?

Bei Privatpersonen ist die Sache klar: Wer nach einem unverschuldeten Unfall kein Ersatzfahrzeug mietet, kann eine Nutzungsausfallentschädigung verlangen – als Ausgleich für den Verlust.

Bei Unternehmen und Selbstständigen ist die Rechtslage komplizierter. Zwar haben der Bundesgerichtshof und verschiedene Instanzgerichte eine Nutzungsausfallentschädigung auch bei gewerblich genutzten Fahrzeugen grundsätzlich für zulässig erklärt. Doch es fehlt an einer einheitlichen Linie, weshalb die Gerichte im Einzelfall unterschiedlich urteilen.

Wenn das Fahrzeug zur Wertschöpfung beiträgt

Ein Klassiker ist der Fall von Fahrzeugen, die unmittelbar zur Gewinnerzielung genutzt werden – etwa Taxis, Lkw oder Transporter. Wird deren Einsatz durch einen Unfall verhindert, kann der entgangene Gewinn ersetzt werden. Die Berechnung liegt beim Geschädigten und ist mitunter aufwendig. Alternativen zur Entschädigung in Geld sind etwa ein bezahlter Mietwagen oder Vorhaltekosten für ein betriebsinternes Ersatzfahrzeug.

Ein Beispiel liefert das Urteil des OLG Düsseldorf (Az.: I-1 U 128/15): In dem Fall erhielt ein Unternehmen eine Nutzungsausfallentschädigung zugesprochen, weil ein beschädigtes Nutzfahrzeug einen längeren Zeitraum nicht einsatzfähig war und das Unternehmen keinen Ersatz beschaffen konnte.

Privat genutzter Dienstwagen: unklare Rechtslage

Noch schwieriger ist die Situation bei Dienstwagen, die sowohl dienstlich als auch privat genutzt werden. Hier kommt eine abstrakte Nutzungsausfallentschädigung nur dann in Betracht, wenn ein »fühlbarer« Nachteil entstanden ist, der nicht exakt beziffert werden kann. Doch die Rechtsprechung ist uneinheitlich. In einem Fall hat das OLG Hamm (Az.: 7 U 42/21) die Nutzungsausfallentschädigung für ein rein geschäftlich genutztes Fahrzeug abgelehnt, weil kein konkreter wirtschaftlicher Schaden nachgewiesen wurde.

Solche Fälle zeigen: Die Chancen auf eine Entschädigung steigen, wenn der Wagen auch privat genutzt wurde – und die Entbehrung nachvollziehbar dargelegt wird.

Steuerlich zählt der Nutzungsausfall als Einnahme

Wichtig: Auch wenn zivilrechtlich eine Entschädigung durchsetzbar ist, gilt steuerlich eine klare und verbindliche Regel. Der Bundesfinanzhof (BFH) entschied bereits 2016, dass eine Nutzungsausfallentschädigung in jedem Fall als Betriebseinnahme zu verbuchen ist – unabhängig davon, ob sich der Unfall bei einer privaten oder geschäftlichen Fahrt ereignet hat (Az.: X R 2/14).

Keine Ausnahmen für E-Autos

Es ist ein Irrtum, den viele E-Auto-Fahrer teilen – doch das OLG Hamm hat ihn jetzt klargestellt: Tempolimits mit dem Zusatz »Luftreinhaltung« gelten auch für Elektroautos. Ein Fahrer hatte dagegen geklagt, weil er ein solches Tempolimit missachtet hatte. Sein Argument: Als E-Fahrer sei er nicht betroffen, da sein Fahrzeug keine lokalen Emissionen verursache. Doch der 3. Senat wies die Beschwerde ab (Az.: III-3 ORbs 57/25). Die Rechtslage sei eindeutig, so das Gericht: Auch Elektroautos tragen zur Luftverschmutzung bei – etwa durch Feinstaub aus Bremsen und Reifen.

Der Zusatz »Luftreinhaltung« stützt sich auf Luftreinhaltepläne und landesrechtliche Regelungen – etwa in NRW durch einen Erlass von 2020. Danach dürfen solche Schilder nur stehen, wenn ein Tempolimit messbar Emissionen senkt. Das gilt dann aber für alle – auch für Stromer. Solche Beschränkungen sind besonders in Innenstädten verbreitet, etwa in München, Berlin oder Frankfurt.



Wertverlust trotz Vorsteuer

Manche Schäden sieht man nicht – aber sie kosten trotzdem Geld. Das zeigt ein Urteil des Landgerichts Ellwangen (Az.: 2 O 364/22), das einem Handwerksbetrieb eine Entschädigung für den merkantilen Minderwert zusprach – obwohl dieser vorsteuerabzugsberechtigt war. Nach einem Unfall mit einem Mercedes Sprinter entstanden Reparatur- und Gutachterkosten von rund 5.200 Euro netto. Die gegnerische Versicherung wollte zahlen, aber den Wertverlust nicht ersetzen – mit dem Hinweis, dass kein echter Schaden entstanden sei. Das Gericht sah das anders: Auch wenn ein Fahrzeug fachgerecht repariert wurde, mindert ein Unfallschaden seinen Marktwert. Und dieser wirtschaftliche Nachteil ist auszugleichen – unabhängig von der steuerlichen Behandlung. Wichtig für Unternehmen: Die Vorsteuer darf bei der Berechnung nicht doppelt geltend gemacht werden, aber der merkantile Minderwert bleibt als echte Schadensposition bestehen.



Kamera reicht nicht

Manche Dinge sieht man einfach besser mit eigenen Augen. Wer sich beim Rückwärtsfahren allein auf die Kamera verlässt, handelt laut Gericht fahrlässig. Das entschied das Landgericht Lüneburg (Az.: 9 O 113/21) nach einem Unfall auf einem Supermarktparkplatz. Ein Fahrer fuhr rückwärts aus der Parklücke, ein anderer passierte das Heck mit 15 km/h – zu schnell, um noch zu bremsen. Das Gericht sah beide in der Pflicht: Der Rückwärtsfahrer trug den Großteil der Schuld, weil er nicht durchgehend über die Schulter schaute. Die Technik allein reiche nicht aus, um andere ausreichend zu schützen, so das Gericht. Deshalb muss er zwei Drittel des Schadens zahlen, der andere ein Drittel.





Fotos: mladn61/GettyImagesSignature@viaCanva; Thomas Küppers

Strom vom Chef

Wer die **Wallbox** vom Arbeitgeber nutzt, spart Steuern, aber Vorsicht: Der Strom zählt als Arbeitslohn und ist damit steuerpflichtig.

Unternehmen fördern zunehmend die Elektromobilität ihrer Mitarbeitenden – etwa durch kostenlose Lademöglichkeiten am Firmenstandort, die Bereitstellung einer Wallbox oder Zuschüsse zur privaten Ladeinfrastruktur. Doch wie sieht es steuerlich aus? Welche Leistungen sind steuer- und sozialabgabenfrei, wo droht eine Belastung als geldwerter Vorteil? Und welche Gestaltungsoptionen gibt es für Flottenmanager, um Elektromobilität attraktiv und rechtssicher umzusetzen? Die wichtigsten Regeln im Überblick.

Geldwerter Vorteil

Damit der geldwerte Vorteil für das Laden steuerfrei bleibt, muss der Strom am Unternehmensstandort fließen – also an einer ortsfesten betrieblichen Einrichtung des Arbeitgebers oder eines verbundenen Unter-

nehmens. Erfolgt das Laden hingegen an öffentlichen Ladesäulen und wird vom Arbeitgeber bezahlt, entfällt die Steuerfreiheit. In solchen Fällen kann jedoch der monatliche 50-Euro-Sachbezugsfreibetrag genutzt werden – sofern dieser nicht bereits anderweitig ausgeschöpft ist.

Der Gesetzgeber denkt weiter: Auch wenn der Arbeitgeber dem Arbeitnehmer eine Ladestation zur privaten Nutzung überlässt, ist das steuerlich begünstigt. Dabei zählt nicht nur die Station selbst, sondern die komplette Ladeinfrastruktur samt Zubehör und Dienstleistungen – also ein Rundum-sorglos-Paket.

Beispiel aus der Praxis

Der Arbeitgeber stellt dem Arbeitnehmer eine betriebliche Wallbox im Wert von 2.250 Euro zur Verfügung – und zwar für den privaten Gebrauch am Wohnort.



„ Die Steuerfreiheit gilt nur für die Ladevorrichtung – nicht für den privat genutzten Ladestrom.

Gerhard Nolle,
Steuerexperte

Ergebnis: Der daraus resultierende geldwerte Vorteil bleibt komplett steuer- und sozialversicherungsfrei – § 3 Nr. 46 EStG macht's möglich.

Wichtig zu wissen: Die Steuerfreiheit bezieht sich nur auf die Ladevorrichtung – nicht aber auf den Strom, der später durch die Leitung fließt.

Ein weiteres Modell zur Förderung der Ladeinfrastruktur: Der Arbeitgeber überträgt dem Arbeitnehmer die Ladevorrichtung unentgeltlich oder zu einem vergünstigten Preis. Der dabei entstehende geldwerte Vorteil kann pauschal mit 25 Prozent versteuert werden – zuzüglich Solidaritätszuschlag und gegebenenfalls Kirchensteuer. In diesem Fall bleibt der Vorteil sozialversicherungsfrei, was sowohl für Arbeitgeber als auch Arbeitnehmer eine attraktive Lösung ist.

Ein konkretes Beispiel: Die betriebliche Wallbox (rund 2.250 Euro) geht in den Besitz des Arbeitneh-

Laden beim Arbeitgeber – das müssen Sie wissen

✓ Steuerfrei laden im Betrieb

Stellt der Arbeitgeber am Standort eine Lademöglichkeit bereit, dürfen Mitarbeitende ihr E-Auto dort kostenlos oder verbilligt bis Ende 2030 steuerfrei laden (§ 3 Nr. 46 EStG).

✓ Gilt nur auf dem Firmengelände

Die Steuerfreiheit greift nur an ortsfesten betrieblichen Einrichtungen des Arbeitgebers oder eines verbundenen Unternehmens – nicht an öffentlichen Ladesäulen.

✓ Wallbox zur Privatnutzung: steuerfrei

Auch eine zur Verfügung gestellte Wallbox inklusive Zubehör und Montage bleibt steuer- und sozialabgabenfrei, wenn sie nur zur Nutzung überlassen, nicht übertragen wird.

✓ Schenkung der Wallbox: pauschal möglich

Wird die Wallbox dem Mitarbeiter geschenkt oder vergünstigt überlassen, darf der geldwerte Vorteil pauschal mit 25 Prozent versteuert werden – ohne Sozialabgaben.

✓ Zuschuss zur privaten Wallbox

Bezuschusst der Arbeitgeber eine privat gekaufte Wallbox, darf auch dieser Betrag pauschal mit 25 Prozent versteuert werden – Voraussetzung: Belegnachweis in der Lohnakte.

✗ Strom bleibt steuerpflichtig

Achtung: Nur die Hardware ist steuerbegünstigt. Übernimmt der Arbeitgeber auch den Strom, gilt das als regulärer Arbeitslohn – eine Pauschalbesteuerung ist hier nicht erlaubt.

mers über. So kann er sein Fahrzeug zu Hause laden. Der geldwerte Vorteil wird pauschal mit 25 Prozent versteuert, bleibt aber sozialversicherungsfrei – eine einfache und faire Lösung für beide Seiten.

Zuschuss für eigene Wallbox

Alternativ kann der Arbeitgeber auch einen Zuschuss zahlen, wenn der Arbeitnehmer die Ladestation selbst kauft. Gut zu wissen: Auch dieser Zuschuss darf pauschal mit 25 Prozent versteuert werden – und bleibt sozialversicherungsfrei. Wichtig: Der Zuschuss muss belegt und in den Lohnunterlagen dokumentiert sein.

Anders sieht es aus, wenn der Arbeitgeber auch die Stromkosten für das private Laden übernimmt – das gilt als steuer- und beitragspflichtiger Arbeitslohn. Eine Pauschalbesteuerung ist hier nicht möglich. ■

Text: Gerhard Nolle



Fotos: IAA Mobility

Das sind die IAA-Highlights 2025

Fahrzeugpremieren, neue Plattformen oder Energielösungen: Die IAA Mobility 2025 liefert jede Menge Input für Fuhrparks – wir zeigen, was **Mobilitätsverantwortliche** auf der Messe nicht verpassen sollten.

Die Zukunft fährt längst vor – nicht nur als Showcar, sondern in Form alltagstauglicher Lösungen für Unternehmen. Die IAA Mobility 2025 zeigt, wie tief innovative Technologien bereits im betrieblichen Alltag angekommen sind. Zwischen E-Auto-Premieren, Softwarelösungen, Ladeplattformen und Konnektivitätsdiensten stehen vor allem nutzerorientierte Anwendungen für Unternehmen im Fokus. Für Flottenverantwortliche lohnt sich der Blick hinter die glänzenden Messestände

besonders: Viele Neuheiten zielen direkt auf die Anforderungen von Firmenkunden – mit optimierter Reichweite, besseren TCO, digitaler Steuerbarkeit und neuen Fahrzeugklassen, auch aus Herstellerländern wie China.

Energie, IT und Infrastruktur

Ob Ladeinfrastruktur, Energiemanagement oder vernetzte Services – die IAA zeigt, wie Mobilität, Energie und Software zusammenwachsen. EnBW etwa demonstriert auf dem

Open Space am Königsplatz seine NextLevel-Ladeparks samt HyperNetz und App-Plattform. E.ON lädt zum NeX25 Energy & Mobility Summit ins ICM und präsentiert sektorübergreifende Energielösungen. Valeo zeigt mit Ineez™ eine bidirektionale Ladesäule für Vehicle-to-Grid-Anwendungen, Mahle präsentiert ein neues Thermo-managementmodul und einen Range Extender, Mobileye demonstriert teil-autonomes Fahren auf echten Straßen, während SAP, IBM, Accenture und PwC ihre jeweiligen Plattformlösungen für Flotten, Fahrzeugdaten und Mobilitätsdienste im Summit vorstellen.

Auch technisch hochentwickelte Telematik- und Sensorsysteme wie die von Murata oder vernetzte Assistenzlösungen gewinnen an Bedeutung – besonders dort, wo Wirtschaftlichkeit, Sicherheit und Echtzeitvernetzung ineinandergreifen. Mehr dazu auf Seite 38.

Fahrzeug-Premieren

Zahlreiche Weltpremieren rücken zusätzlich ins Zentrum: Mercedes-Benz zeigt erstmals den vollelektrischen GLC, der das vertraute SUV-Design mit neuer EQ-Technologie verbindet. BMW enthüllt den neuen iX3 – das erste Serienmodell auf Basis der Neuen Klasse. Volkswagen feiert die Premiere des ID.2 X, das auf der neuen MEB-Entry-Plattform basiert. Mehr dazu ab Seite 36.

Ein weiterer Fixpunkt für Entscheidung ist der Fleet Management Summit, der am 9. September stattfindet. Die Fachkonferenz bringt Flottenmanager, Mobilitätsdienstleister, Fahrzeughersteller und Softwareanbieter zusammen. Diskutiert werden unter anderem Strategien für nachhaltige Fuhrparks und die Digitalisierung in der Beschaffung. Mehr dazu auf Seite 44.

Wir zeigen die wichtigsten Fahrzeugneuheiten, Technologien und Anbieter mit Flottenfokus – von elektrischen SUV-Premieren über V2G-Systeme bis hin zu datengetriebenen Serviceplattformen auf den nächsten Seiten. ■

Fakten zur Messe

- **Aussteller:** Rund 750 Unternehmen aus 38 Ländern nehmen an der IAA Mobility 2025 teil. Etwa 22 Prozent davon sind Erstausssteller, darunter viele OEMs, Zulieferer, Energie- und Techunternehmen.
- **Besucher:** Der Veranstalter VDA rechnet mit über 500.000 Besucher auf dem Messegelände und im Stadtzentrum.
- **Weltpremieren:** Es werden mehr als 300 Premieren erwartet – darunter neue Fahrzeugmodelle, Konzepte, Softwarelösungen, Lade- und Energietechnologien sowie Mobilitätsdienste.
- **Zwei Formate:**
 - IAA Summit (B2B) auf dem Messegelände (9.–12. September), inklusive der IAA Conference mit über 500 Sprecher:innen aus Industrie, Politik und Forschung. Ticketpreise: Online ab 180 Euro (Tagesticket) bis 424 Euro (4-Tagespass).
 - IAA Open Space (B2C) in der Münchner Innenstadt (9.–14. September), mit Markenpavillons, Showcars, Testmöglichkeiten und Dialogformaten – kostenfrei.
- **Probefahrten & Live-Formate:** Auf der Blue Lane können Besucher E-Autos, Plug-in-Hybride, Mikromobilität und innovative Services selbst erleben. Außerdem werden Live-Demos von ADAS, Ladeinfrastruktur und neuen Antrieben im Verkehr gezeigt.

Verleihung der Awards »firmenauto des Jahres 2025«

- Die **IAA Mobility** ist exklusiver Gastgeber der Preisverleihung »firmenauto des Jahres«. Am 11. September zeichnen das Fachmagazin firmenauto, firmenauto.de und der ETM Verlag die besten Firmenfahrzeuge in 17 Kategorien aus – darunter Minicars, Oberklasse, Elektroautos und Newcomer. Grundlage der Wahl sind die meistverkauften Flottenmodelle laut Dataforce-Auswertung. Aus rund 250 Fahrzeugen wählen Flottenexperten jeweils Gesamt- und Importsieger.
- Die **Wahl** gilt als wichtiger Indikator für die Pkw-Branche und wird seit 1999 vergeben. Die Preisträger ermittelt eine unabhängige Jury aus rund 180 Flottenexpertinnen und -experten – darunter Fuhrparkmanager sowie Profis von markenunabhängigen Dienstleistern und Leasinggesellschaften. Die Jurymitglieder repräsentieren den deutschen Flottenmarkt und stehen für Unternehmen mit rund 105.000 Pkw und Transporter.



Dr. Markus Bollig, VDA-Geschäftsführer auf der festlichen Preisverleihung.

Übrigens ...

Diese Hersteller sind NICHT dabei:

- | | | |
|-------------------|--------------|--------------|
| • Alfa Romeo | • Jeep | • Mitsubishi |
| • Citroën | • Jaguar | • Nio |
| • Dacia | • Land Rover | • Nissan |
| • Fiat | • Lexus | • Peugeot |
| • GM | • Lotus | • Subaru |
| • GWM (inkl. WEY) | • Lynk & Co | • Suzuki |
| • Honda | • Maxus | • Tesla |
| | • Mazda | • Toyota |
| | • MG | |

*Stand 1. August



Tickets, Lagepläne, Ausstellerverzeichnis und weitere Infos unter:
www.iaa-mobility.com

(Welt-)Premieren auf der IAA

Von der Premiumklasse bis zum Einstiegsmodell: Die IAA Mobility zeigt, welche **Neuheiten** Fuhrparks künftig prägen.

Vom elektrischen Luxus-GT bis zum günstigen Kompakt-SUV – die IAA Mobility 2025 bietet erneut einen vielseitigen Ausblick auf künftige Dienstwagen für unterschiedlichste Fuhrpark-Anforderungen. Neben den etablierten Herstellern Audi, BMW,

Mercedes, Volkswagen und Opel zeigen auch aufstrebende Marken wie BYD, Leapmotor oder Polestar ihre neuesten Modelle für den europäischen Markt. Im Mittelpunkt stehen Reichweite, Lade-geschwindigkeit, neue Plattformen und ein digitalisiertes Fahrerlebnis.

Viele Fahrzeuge feiern ihre Weltpremiere – etwa der Opel Mokka GSe, der vollelektrische Mercedes GLC, der neue BMW iX3 auf Basis der Neuen Klasse oder BYDs erster Kombi für Europa. Ob Premiumklasse oder Einstiegslösung: Die Redaktion hat die wichtigsten Neuheiten für Fuhrpark-verantwortliche zusammengefasst, sofern diese zum Redaktionsschluss bekannt waren.

Kia EV2 & EV4

Mit dem seriennahen EV4 und der Designstudie EV2 zeigt Kia die neue Designsprache mit markanter Lichtsignatur und klaren Linien. Der EV4 tritt als flach gezeichnete Limousine mit SUV-Elementen an und soll 2026 starten. Die EV2-Studie gibt einen Ausblick auf einen Einstiegsstrome im B-Segment, der unter 25.000 Euro netto kosten könnte. Sie ergänzen das bestehende Portfolio rund um EV3, EV5 und EV9.

Ort: Open Space Ludwigstraße und Odeonsplatz



BMW Neue Klasse iX3

Auf der IAA Mobility präsentiert BMW den neuen iX3 – das erste Serienmodell auf Basis der Neuen Klasse. Das vollelektrische SUV ist der Auftakt einer Modellfamilie mit neuer Plattform, neuer E-Antriebsgeneration und neuem Bedienkonzept. Die Reichweite soll bei rund 600 Kilometern liegen, das Laden schneller als bisher erfolgen. Der iX3 markiert den Beginn einer neuen Ära bei BMW. Parallel zeigt BMW weitere Modelle mit elektrifiziertem Antrieb – darunter den neuen M5, den überarbeiteten iX und den Vision Neue Klasse. Im Fokus: Digitalisierung, Nachhaltigkeit und Effizienz.

Ort: Open Space Max-Joseph-Platz und Summit Halle A1.E01

Mercedes-Benz GLC

Mit der Weltpremiere des vollelektrischen GLC will Mercedes auf der IAA Mobility in die nächste Phase seiner Produktoffensive starten. Das neue SUV mit EQ-Technologie verbindet vertrautes GLC-Design mit Elektroantrieb und gibt einen Ausblick auf das neue Markengesicht. Zu sehen ist das Modell im Mercedes-Benz Pavillon auf dem Open Space sowie in Halle B3. Ergänzt wird der Messeauftritt durch die neue CLA-Familie mit Elektro- und Hybridantrieb, den vollelektrischen CLA Shooting Brake und einen Prototyp des elektrischen Großraum-VLE.

Ort: Open Space Residenzhöfe und Summit Halle B3.C10

BYD SEAL 06 DM-i

Mit dem Seal 06 DM-i zeigt BYD auf der IAA Mobility einen Mittelklasse-Kombi mit Plug-in-Hybridantrieb und bringt erstmals ein Fahrzeug mit Kombi-Silhouette nach Europa. Das Modell kombiniert einen 1,5-Liter-Benziner mit Elektromotor und bietet bis zu 83 km E-Reichweite. Optisch orientiert sich der Seal 06 an der »Ocean Aesthetics«-Designlinie mit flacher Front und fließender Dachlinie. Die Markteinführung ist 2026 geplant.

Ort: Open Space Königsplatz und Odeonsplatz



Opel Mokka GSE

Opel zeigt auf der IAA Mobility sein sportlichstes Elektrofahrzeug. Das vom Rallye-Prototyp abgeleitete Serienmodell leistet 207 kW (280 PS), beschleunigt in 5,9 Sekunden auf 100 km/h und erreicht 200 km/h Spitze. Auch optisch setzt der GSE mit 20-Zoll-Rädern Akzente. Innen gibt's Alcantara-Sportsitze, ein spezielles Digitalcockpit und weitere sportliche Details. Marktstart und weitere Infos folgen. **Ort:** Open Space Odeonsplatz und Summit Halle B3.B20



Polestar 5

Polestar feiert auf der IAA Mobility die Premiere des Polestar 5. Der vollelektrische GT ist das erste Serienmodell der neuen Plattform und markiert den Einstieg der Marke in das Premium-Luxussegment. Das viertürige Modell liefert bis zu 650 kW (884 PS) und ein maximales Drehmoment von 900 Nm, positioniert sich als Konkurrent zu Modellen wie Tesla Model S oder Mercedes EQS.

Ort: Open Space Ludwigstraße



Cupra Raval

Cupra zeigt auf der IAA die seriennahe Version seines kommenden Einstiegsmodells: den vollelektrischen Raval. Das Modell basiert auf der MEB-Entry-Plattform des VW-Konzerns und soll ab 2026 produziert werden. Zusätzlich präsentiert die Marke auf dem Open Space eine neue Designstudie. Neben dem Urban-Stromer zeigt Cupra auf der IAA auch Sondermodelle wie die Tribe Editions von Formentor, Leon und Terramar.

Ort: Open Space Residenzhöfe und Summit Halle B1.D10

Volkswagen ID.2 X

Volkswagen feiert auf der IAA Mobility die Weltpremiere des ID.2 X. Das vollelektrische Kompakt-SUV basiert auf der neuen MEB-Entry-Plattform und soll bis zu 450 km Reichweite bieten. Sein Einstiegspreis liegt vermutlich bei rund 25.000 Euro netto. Innen setzt er auf ein digitales Cockpit, außen auf SUV-Design mit markanter C-Säule. Der Marktstart ist für 2026 geplant.

Ort: Open Space Odeonsplatz

Smart #5

Smart präsentiert auf der IAA Mobility erstmals den neue Smart #5 in mehreren Varianten. Zusätzlich feiert eine künstlerische Sonderedition des Smart #3 Premiere. Unter dem Motto »Open your Mind« gibt smart Einblicke in Design, Technologie und Markenstrategie.

Ort: Open Space Odeonsplatz und Summit Halle B2.B01



Leapmotor B05

Mit dem neuen B05 zeigt Leapmotor auf der IAA Mobility einen seriennahen Ausblick auf sein künftiges Kompaktmodell für Europa. Der vollelektrische Fünftürer basiert auf der neuen Leap 3.5-Plattform. Der B05 ist als Konkurrent zum VW ID.3 positioniert und soll Ende 2025 kommen – zu einem voraussichtlichen Einstiegspreis unter 30.000 Euro netto. Der Vertrieb erfolgt über Stellantis.

Ort: Open Space Ludwigstraße und Summit Halle B3.B21

Audi Q3 SUV e-hybrid

Auf der IAA Mobility feiert der überarbeitete Audi Q3 e-hybrid Premiere. Das kompakte SUV kombiniert einen Plug-in-Hybridantrieb mit einer elektrischen Reichweite von bis zu 119 km. Dank neuer Batterie, intelligenter Rekuperation und optionalem DC-Laden eignet sich der Q3 nun besser für längere Pendelstrecken im E-Betrieb – und damit auch für den Flotteneinsatz. Neben technischen Updates zeigt Audi auch ein überarbeitetes Exterieur-Design und neue Ausstattungspakete.

Ort: Open Space Wittelsbacherplatz und Summit Halle B1.D10



Laden, Daten & Dienste

Von V2G-Technologien über smarte Ladeparks bis zu digitalen **Energie- und Mobilitätsplattformen** – die IAA Mobility zeigt das gesamte Ökosystem.

Die IAA Mobility 2025 zeigt, dass moderne Mobilität weit über Fahrzeuge hinausgeht: Ladeinfrastruktur, Energiemanagement und datenbasierte Dienstleistungen rücken ins Zentrum. Intelligente Ladelösungen, Vehicle-to-Grid-Technologien und digitale Energieplattformen vernetzen Autos mit Stadt, Stromnetz und Nutzer. Unternehmen wie Valeo, Bosch oder EnBW demonstrieren, wie Fahrzeuge künftig als Energiespeicher dienen und Ladeparks zum Aufenthaltsort werden. IBM, SAP und PwC zeigen Softwarelösungen für effizientere Mobilität und datenbasierte Geschäftsmodelle. Mahle und Murata präsentieren neue Komponenten für Thermomanagement, ADAS und Konnektivität. Und auf dem NeX25 Summit von E.ON geht es um sektorübergreifende Lösungen für Energie- und Verkehrswende. Die neue Mobilität ist vernetzt, skalierbar – und messbar effizient.



Foto: IAA Mobility

Mobilität von morgen beginnt nicht nur beim Auto, sondern bei Plattformen, Energie-Ökosystemen und digitaler Infrastruktur.

Impulse für Mobilität & Management

EnBW

EnBW zeigt auf dem Open Space am Königsplatz sein Konzept für künftige Ladeinfrastruktur. Der NextLevel-Ladepark verbindet Schnellladen mit Aufenthaltsqualität, etwa durch barrierefreie Plätze, Solardach und Services. Ergänzend stellt EnBW die Plattform HyperNetz mit europaweit über 700.000 Ladepunkten und der Mobility+ App vor.

Ort: Open Space am Königsplatz

E.ON

Mit dem NeX25 Energy & Mobility Summit richtet E.ON am 10. September im ICM eine eigene Konferenz aus. Im Mittelpunkt stehen Lösungen für Sektorkopplung, Flexibilitätsmanagement und digitale Plattformstrategien. Gezeigt werden zudem anwendungsnahe Technologien für Lade-, Speicher- und Steuerungssysteme.

Ort: International Congress Center (ICM)

Valeo

Valeo präsentiert die Ineez™ AC-Ladesäule mit Vehicle-to-Grid-Funktion sowie einen modularen On-Board-Charger für flexible Integration in verschiedene Fahrzeugkonzepte. Ergänzt wird das Angebot durch neue Thermomanagementlösungen, die Ladezeit und Reichweite optimieren.

Ort: Halle B2.C30

SAP

SAP ist mit einem Showtruck auf dem Messegelände vertreten und zeigt Lösungen rund um S/4HANA, Business AI und vernetzte Automotive-Prozesse. Gemeinsam mit Capgemini beteiligt sich SAP am Blue Forum, wo es um datengetriebene Anwendungen für Flotten und Mobilität geht.

Ort: Atrium A01

PwC

Im Summit betreibt PwC den Smart Mobility Space. Dort stehen Themen wie nachhaltige Mobilität, urbane Entwicklung und regulatorische Fragen im Fokus. Zudem zeigt PwC Strategien zur Zusammenarbeit mit Start-ups und zur Finanzierung von Mobilitätslösungen.

Ort: Summit Halle B3.C20

Mobileye

Mobileye beteiligt sich an den ADAS-Demofahrten und zeigt das Assistenzsystem SuperVision™ mit cloudbasierter HD-Kartierung via REM™. Ergänzt wird der Auftritt durch die Plattform Drive™ für autonome Mobilitätsdienste auf Level 4.

Ort: Halle B1.B30

Murata

Murata stellt neue Telematik- und Sensorsysteme vor. Gezeigt werden ein Reifenzustandsmonitor, ein Ultraschallreinigungssystem für Sensorik, MEMS-Lösungen zur Lichtregelung sowie eine sichere Fahrzeug-Cloud-Anbindung für OTA-Funktionen.

Ort: Halle A1.A20

Mahle

Mahle präsentiert einen neuen Range Extender mit 85 kW sowie ein Thermomanagementmodul, das Antrieb, Batterie und Innenraum gemeinsam reguliert. Beide Systeme sollen die Effizienz elektrifizierter Antriebe im Flotteneinsatz erhöhen.

Ort: Halle A1.C20

FÜR FACHBESUCHER

» IAA MOBILITY



**IT'S ALL ABOUT
MOBILITY**

**9. — 12. SEPT 2025
IN MÜNCHEN**



TICKETS.MESSE-MÜNCHEN.DE/
MM/IAA25/SHOP

Jetzt Ticket sichern



Fachbesucher-Summit

Neue Perspektiven für Fuhrparks und Flottenstrategien. Welche **Events und Vorträge**, Sie auf der Messe nicht verpassen sollten.

Wie gelingt die Transformation hin zu einer wirtschaftlich tragfähigen, klimafreundlichen und alltagstauglichen Unternehmensmobilität? Antworten darauf liefert der Summit auf der IAA Mobility 2025, der die Themen betriebliche Mobilität und Flottenmanagement stärker denn je in den Fokus rückt. Der Fachbesuchertag bringt Entscheider aus Fuhrparksteuerung, Beschaffung und Mobilitätsstrategie mit Herstellern, Tech-Unternehmen, Start-ups, Dienstleistern und politischen Akteuren zusammen – mit einem gemeinsamen Ziel: den Wandel aktiv mitzugestalten.

Netzwerken, lernen, anwenden

Elektrifizierung, Digitalisierung und neue Mobilitätsformen gehören längst zum Arbeitsalltag. Doch vielen Unternehmen fehlen klare Strategien, passende Infrastrukturen oder aussagekräftige Kennzahlen. Genau hier setzt der Summit an – mit einem praxisnahen Programm aus Keynotes, Deep-Dive-Sessions, Paneldiskussionen und Vorträgen. Fachlicher Austausch trifft auf konkrete Beispiele und ermöglicht einen differenzierten Blick auf aktuelle Entwicklungen.

Neben dem inhaltlichen Input bietet der Summit Raum für gezieltes Networking – etwa in kuratierten Themenforen oder bei geführten Touren über das IAA-Gelände. Für Fuhrparkverantwortliche ergeben sich daraus wertvolle Impulse, wie sich Unternehmensmobilität zukunftssicher und nachhaltig gestalten lässt – immer mit Blick auf neue Anforderungen im Alltag und die Bedürfnisse der Mitarbeitenden.



Foto: IAA Mobility

Fachbesucher beim IAA-Summit: Fachbesucher beim IAA-Summit: In Vorträgen und Panels diskutieren Flottenentscheider und Experten über die Zukunft betrieblicher Mobilität – und knüpfen wertvolle Kontakte zu Herstellern, Tech-Anbietern und Gleichgesinnten.

»Fleet & Fleet Management«

Ein Highlight ist der Themenstrang »Fleet & Fleet Management«, der am Donnerstag, 11. September im Blue Forum (Halle B2) stattfindet. Hier eine Themenauswahl:

- **Dekarbonisierung von Flotten** – mit Fokus auf CO₂-Reduktion, ESG-Reporting und neue regulatorische Anforderungen wie die CSRD oder den Smart Tacho.
- **Telematik und datenbasierte Flottentransformation** – etwa durch Predictive Maintenance und TCO-optimierte Fahrzeugnutzung.
- **Ladeinfrastruktur und E-Fleet-Skalierung** – inklusive Stromkostenoptimierung und intelligentem Ladepark-Management.
- **Software-Defined Vehicles (SDV)** – mit Einblicken in Cloud-Edge-Architekturen und offene Plattformen wie Eclipse S-CORE.
- **Künstliche Intelligenz für Flottenanalysen** – inklusive generativer, sprachgesteuerter Dashboards (z. B. watsonx), wie sie Audi und IBM bereits einsetzen.
- **Cloud-Ökosysteme im Fuhrpark** – Data-Engineering und GenAI-basierte Entscheidungsunterstützung stehen hier im Mittelpunkt.
- **Neue Geschäftsmodelle und Mobility Services** – von Shared Mobility bis hin zu nutzungsbasierten Fahrzeugmodellen jenseits klassischer Firmenflotten.
- **Kreislaufwirtschaft und Lifecycle-Management** – nachhaltige Nutzungskonzepte als Teil der ESG-Strategie.
- **Compliance, Haftung und Risikomanagement** – inklusive Datenschutz, vertraglicher Pflichten und rechtlicher Grauzonen.
- **Fahrersicherheit und Eco-Driving** – mit praxisnahen Schulungsansätzen zur Unfallvermeidung und CO₂-Reduktion.



Hier geht's zum aktuellen Programm des IAA-Summits mit allen Sessions und Highlights für Flottenverantwortliche
www.firmenauto.de/iaa_mobility



Klarheit statt Bauchgefühl.

Deutsche Leasing | 



Jetzt TCO-Vergleichsrechner starten!
deutsche-leasing.com/tco-rechner

Wirtschaftliche Fuhrparkplanung mit dem TCO-Rechner der Deutschen Leasing

Nächster Stopp: E-Mobilität? Individueller Gesamtkostenvergleich verschiedener Antriebsarten

Steigende Energiepreise, das Auslaufen staatlicher Förderungen und neue Klimaziele stellen Fuhrparkverantwortliche vor komplexe Entscheidungen. Welche Antriebsform ist langfristig wirtschaftlich? Wie lassen sich Kostentreiber erkennen und CO₂-Emissionen senken? Antworten liefert der **TCO-Vergleichsrechner** der Deutschen Leasing – faktenbasiert, individuell und markenunabhängig.

»Wir kalkulieren für unsere Kunden exakt, was der **Umstieg von Verbrenner- auf Elektrofahrzeuge** über die gesamte Betriebsdauer kostet oder einspart«, erklärt Steffen Zimmermann, Produktmanager der Deutschen Leasing. Im Unterschied zu pauschalen Online-Tools arbeitet der Rechner mit echten Kundendaten: Leasingraten, Rabatten, Wartungs- und Reparaturkosten, individuellen Ladeprofilen und Energiepreisen – alles fließt ein.

Ihre Vorteile auf einen Blick:

- Detaillierter Kostenvergleich von Verbrennern und E-Fahrzeugen
- Berücksichtigung realer Fahrprofile, Ladeszenarien und Tarifmodelle

- Skalierbar auf komplexe Fuhrparkstrukturen und Fahrzeuggruppen
- Reports auf Fahrzeug- und Fuhrparkebene für fundierte Entscheidungen
- Erste Indikation zur lokalen CO₂-Einsparung durch E-Mobilität

Der Rechner zeigt schnell: Wo günstige Stromtarife durch firmeneigene Ladeinfrastruktur oder PV-Anlagen genutzt werden können, rechnet sich Elektromobilität oft deutlich besser. Ein ähnliches Bild zeigt sich beim Laden zu Hause. Gleichzeitig wird klar, wann klassische Antriebe (noch) wirtschaftlicher sind – beispielsweise bei hoher Reichweite und rein öffentlicher Ladeinfrastruktur.

Mit ihrem herstellerunabhängigen **Full-Service-Leasing** und der **360° E-Mobilitätsexpertise** begleitet die Deutsche Leasing Unternehmen umfassend: von der Fahrzeugbeschaffung und vollen Wartungsabdeckung über Förderberatung und Ladeinfrastruktur bis zur ganzheitlichen CO₂-Betrachtung.

So gelingt der Weg zur »Green Fleet« – wirtschaftlich, nachhaltig und praxisnah.



XXL trifft Komfort

Der **VW Tayron** ersetzt den Tiguan Allspace – und bietet mehr Platz, mehr Komfort und einen kräftigen TDI. Aber das hat seinen Preis.

Platz ist in der kleinsten Hütte – heißt es. Doch wer mehr Raum wünscht, könnte mit dem neuen VW Tayron fündig werden. Mit knapp 4,80 Metern Länge, bis zu sieben Sitzen und einem kräftigen Diesel unter der Haube spricht er vor allem Großfamilien und Langstreckenfahrer an. Allerdings hat das Paket seinen Preis.

Der auf der aktuellen Evolutionsstufe der MQB-Plattform basierende Tayron teilt sich seine Technik mit Modellen wie dem neuen Passat, dem T7 Multivan und dem Skoda Kodiaq. Er tritt die Nachfolge des 2024 eingestellten Tiguan Allspace an, will aber mehr sein als nur eine gestreckte Tiguan-Variante.

Hoher Nutzwert im Alltag

Optisch wirkt der Längenzuwachs im Vergleich zum stimmigen Tiguan nicht aus jedem Blickwinkel überzeugend. Zwar gelingt es den Designern, dem Tayron einen eigenständigen Auftritt zu verleihen, doch die schwarz lackierten 20-Zoll-Räder mit flachen Sportreifen der getesteten R-Line-Version wirken in den eckigen Radhäusern seltsam verloren. Auch das ausladende Heck polarisiert – zwischen stattlich und plump bleibt viel Spielraum für Interpretationen.

Unstrittig sind die praktischen Vorzüge des Formats. In der getesteten TDI-Version bietet der Tayron bei aufgestellter dritter Sitzreihe 345 Liter Gepäckraum, im Fünfsitzer-Modus 850 und im Zweisitzer-Modus 1.905 Liter. Die Lehnen der mittleren Sitzbank lassen sich im Verhältnis 40:20:40 umlegen. Ohne dritte Sitzreihe sind bis 2.090 Liter möglich. Die Rückbank lässt sich verschieben, die Lehnen neigen. Details wie elektrische Heckklappe, Taschenhaken und Verzurösen erhöhen den Nutzwert.

Siebensitzer mit Einschränkungen

Der Aufenthalt in der dritten Sitzreihe ist eher Kindern und nur auf kurzen Strecken zu empfehlen. Auch wegen des Kardantunnels in Reihe zwei ist der Tayron primär ein komfortabler Viersitzer, kann aber notfalls bis zu sieben Personen transportieren. Vorn herrschen großzügige Platzverhältnisse – selbst mit dem großen Glasschiebedach (1.172 Euro) bleibt genügend Kopffreiheit. Die optionalen, angenehm konturierten ergoActive-Plus-Sitze (2.016 Euro) mit Massagefunktion tragen erheblich zum Langstreckenkomfort bei.

Auch technisch zeigt sich der Tayron bestens gerüstet für lange Reisen. Der 2,0-Liter-TDI mit 193 PS liefert

- 1 Klar strukturiert, digital geprägt: Der Innenraum des Tayron bietet viel Platz, gute Ergonomie und moderne Bedienlösungen.
- 2 Als Siebensitzer mit Diesel passen über 1.900 Liter Gepäck in das Tayron Heck. Der Fünfsitzer kommt auf sogar 2.090 Liter.
- 3 Gegen Aufpreis bietet der Tayron eine dritte Sitzreihe mit allerdings bescheidenem Platzangebot.
- 4 Ganz nach aktueller Auto-Mode bietet der Tayron einen sich über die gesamte Breite des Hecks erstreckenden Rückleuchtenkomplex.



in Kombination mit 4Motion-Allrad und 7-Gang-DSG souveräne Fahrleistungen. Dank 400 Nm Drehmoment ab 1.750 U/min beschleunigt der SUV in 8 Sekunden auf 100 km/h und erreicht über 220 km/h. Die Gangwechsel erfolgen nahezu unterbrechungsfrei, der Durchzug bleibt kraftvoll. Wer gerne lange flott auf der linken Spur unterwegs ist, findet in der Vierzylinder-Klasse und diesem Format kaum bessere Alternativen. Der Verbrauch liegt bei zurückhaltender Fahrweise um die 7 Liter, kann aber bei schnellerem Tempo auf 8 Liter steigen.

Infotainment mit Aha-Effekt

Das adaptive Fahrwerk DCC Pro erlaubt eine spürbare Abstufung zwischen Komfort und Sportlichkeit. Die Progressiv-Lenkung (225 Euro), Sportreifen (500 Euro) und das serienmäßige R-Line-Sportlenkrad ergänzen den dynamischen Fahreindruck. Auch akustisch bleibt der Tayron auf Distanz zur Dröhnigkeit vieler Diesel-SUV.

Ein Highlight ist das Infotainmentsystem mit großem Touchdisplay, das unter anderem Android Auto flüssig integriert. Das Bedienkonzept verzichtet weitgehend auf Knöpfe – bis auf einige Tasten am Lenkrad, darunter der Wählhebel fürs DSG. Etwas verwirrend: Der große Drehsteller in der Mittelkonsole mit Touchfläche dient nicht der Getriebesteuerung, sondern mehreren anderen Funktionen. Darüber lässt sich die Lautstärke regeln sowie das Fahrprofil oder die Farbe der Ambientebeleuchtung wechseln. Ein schickes Kleinod bietet der Tayron da.

VW Tayron R-Line 2,0 I TDI SCR 4Motion

Fünftüriges, siebensitziges SUV der Mittelklasse

Länge:	4,79 Meter
Breite:	1,85 Meter (2,15 Meter mit Außenspiegeln)
Höhe:	1,67 Meter
Radstand:	2,79 Meter
Kofferraumvolumen:	345 - 1.905 Liter

2,0-Liter-Vierzylinder-Turbodiesel, 193 PS bei 3.500 U/min, max. Drehmoment: 400 Nm bei 1.750 – 3.250 U/min, Allradantrieb, 7-Gang-Doppelkupplungsgetriebe, Höchstgeschwindigkeit: 221 km/h; Beschleunigung (0–100 km/h): 8,0 Sekunden, Verbrauch (WLTP, gewichtet, kombiniert): 6,2 l/100 km, CO₂-Ausstoß: 161 g/km (WLTP), Abgasnorm: Euro 6e (EB); Testverbrauch: 7,0 l/100 km
Preis: ab 49.983 Euro; Preis von Testwagen: 65.113 Euro

Hoher Preis, aber stimmiges Paket

Wer einen Tayron will, muss mindestens 36.723 Euro einplanen. Mit starkem Allraddiesel und als R-Line startet die Preisliste bei 50.000 Euro. Dank zahlreicher Extras lag der Preis unseres Testwagens bei rund 65.126 Euro. Dafür bietet der VW Tayron ein hochwertiges Gesamtpaket – mit Abzügen in der B-Note: Im unteren Interieurbereich finden sich spürbar einfachere Kunststoffe, die nicht ganz zur Premiumanmutung passen. Dafür überzeugt der Tayron mit Raum, Komfort, Technik und Langstreckentauglichkeit – wer sich mit dem Preis anfreunden kann, bekommt ein stimmiges Gesamtpaket. ■

Text: Mario Hommen



El Clásico

Nein, hier geht es nicht um Fußball. Barça gegen Real findet schließlich mindestens zweimal pro Jahr statt. Dieser **klassische Dreikampf** immer nur dann, wenn einer neu gedacht wurde. Diesmal ist das der Audi A5.



Im Test

Audi A5 TFSI	ab 43.697 Euro
BMW 320i	ab 43.865 Euro
Mercedes C 200	ab 45.378 Euro

Fotos: Achim Hartmann

Audi hat seinen Dauerbrenner nicht nur ein wenig aufpoliert, der A5 ist ein komplett frischer Anlauf – steht als erstes Modell auf dem neuen PPC-Grundgerüst. Die Abkürzung steht für Premium Platform Combustion, beherbergt also alle Verbrenner-Derivate und löst MLBevo ab. Neben einer neuen Motoren-Entwicklungsstufe rüstet Audi auch elektronisch auf. So bietet der A5 ein neues Bediensystem mit einem 14,5 Zoll großen MMI-Touchdisplay, Over-the-Air-Updates und einer Vielzahl an digitalen Diensten. Optional bekommt auch der Beifahrer ein 10,9 Zoll großes Display.

Doch auch die Gegner ruhen sich keinesfalls auf ihren Lorbeeren aus. Der Älteste im Trio ist der BMW Dreier, der schon 2018 vorgestellt wurde und Mitte 2022 ein umfassendes Update bekam, damit also vor allem medial bei Weitem nicht zum Alteisen gehört. Auch wenn sich viele BMW-Fahrer an der einen oder

anderen Neuerung stören. Dass es keine klassischen Rundinstrumente mehr in der Instrumentengrafik gibt etwa. Oder dass der in Sachen Blindbedienung über die Jahre bis zur Perfektion gereifte iDrive-Controller mit dem OS 8.5 zum Nebendarsteller degradiert wurde. Doch da kommen wir später noch im Detail drauf. Die C-Klasse ist in dieser Form seit 2021 auf dem Markt und soll im kommenden Jahr überarbeitet werden. Der Testwagen – quasi schon im Rückspiegel.

Doch bis es so weit ist, blicken wir auf die Gegenwart, denn heute treten alle drei mit gemäßigten Benzinmotoren an. Der Audi mit dem 204 PS starken EA888-Vierzylinder, BMW quetscht aus dem B48 184 PS, und auf Mercedes-Seite holen die Ingenieure ebenfalls 204 PS aus einem nur 1,5 Liter kleinen Vierzylinder. Was der Schwabe den beiden Bajuwaren voraussetzt, ist der integrierte Startergenerator – eine 17 kW (23 PS) starke E-Maschine, die bei Bedarf Kraft zuboostet. >

Audi A5 TFSI



1



2



3

1 Die neue Plattform macht den A5 fit für modernes MMI. Das 14,5-Zoll-Hauptdisplay ist riesig, optional gibt's einen Beifahrerbildschirm.

2 Die hellen Polster lassen es hinten luftig wirken, dabei geht's im A5 am engsten zu.

3 Den A5 gibt's nur noch mit großer Klappe. Sportback heißt er dennoch nicht.

4 Klares Heck mit breitem Leuchtenband: Der neue A5 zeigt auch von hinten eine kraftvolle Linienführung.



4

Eine halbe Klasse mehr?

Die Grundvoraussetzungen wären also schon mal geklärt – schauen wir uns das Trio im Detail an. Der Audi kommt im neuen Look mit einem flachen und sehr breiten Singleframe-Grill, der darunter von einem horizontalen Grillelement ergänzt wird, in der die Sensorik für die Fahrassistenten sitzt. Dadurch bekommt er stets eine gewisse Allroad-Note. Von den Abmessungen her ist er im Vergleich zum A4 B9 um rund zehn Zentimeter gewachsen und der Größte in diesem Vergleich. Wobei: Eigentlich müsste man den A5 Sportback als direkten Vorgänger betrachten, denn den B10 gibt es hierzulande nicht mehr als klassische Limousine. Der Kofferraumdeckel ist oberhalb der Heckscheibe angeschlagen und erzeugt so eine praktische Riesenluke. Dennoch bieten der Mercedes und gerade der BMW auf dem Papier mehr Ladevolumen. Dreiteilig umlegbar sind die Rücklehnen aller drei Kandidaten – im Falle des Audi jedoch ohne Fernentriegelung. Praktische Vorteile bietet das Fließheck des A5 dennoch, vor allem, wenn es darum geht, sperrige Dinge zu laden.

Auf der Rückbank geht es in allen Kandidaten ähnlich bequem zu, nur der Einstieg fällt im Dreier einen Tick schwerer. Das liegt daran, dass zwischen Vordersitz und Rückbankfläche weniger Raum ist, um die Füße hineinzufädeln. Generell sitzen die Passagiere im Münchener vorn wie hinten tiefer, was zu einem größeren Kniewinkel führt. Was dem Fahrer eine dynamischere Position verschafft, könnte Fondpassagiere schneller mit Schmerzen im Knie nach einer Pause verlangen lassen.

In der ersten Reihe kommt dem Audi zugute, dass er grundsätzlich um eine halbe Klasse aufgeplustert wirkt – diese Wirkung manifestiert sich in den Mess-



Bei allen Autos ähnlicher Durst. Der C 200 weicht am stärksten vom Werksverbrauch ab.

werten. Gerade was die Innenbreite angeht, die ja direkt auf das Raumgefühl einzahlt, bietet er den Passagieren fünf bis sechs Zentimeter mehr Luft als die Konkurrenten.

Sitzkomfort ohne Sportanspruch

Eines der wichtigsten Details für den Fahrer: die Sitze. Hier muss der Ingolstädter Federn lassen, denn Audi hat in den Testwagen nur die normalen Polster hineinkonfiguriert und nicht zu den optionalen Sportsitzen gegriffen. Abgesehen von den Standard-Verstellmöglichkeiten und der Lendenwirbelstütze kann der »Normalsitz«, wie ihn Audi selbst nennt, nicht viel. Zumindest sitzen wir angenehm komfortabel – nur eben mit sehr wenig Seitenhalt.

BMW dagegen weiß um die Schwäche der Basisitze, stattet den Testwagen mit Sportsitzen aus – und die sind klasse. In Kurven zupackend und dabei angenehm straff gepolstert, sind sie die Referenz in diesem Vergleich. Vor allem auch, weil man im 320i wegen der Stoffbespannung weitaus weniger herumrutscht als auf den (Kunst-)Ledersitzen von Audi und Mercedes. BMW nennt das Material »Perform-Tex« – im Grunde ist es ähnlich beschaffen wie Wildleder, nur dass es eben keines ist.

Die erste Reihe im Mercedes ist deutlich auf Komfort zugeschnitten, auch wenn das »AMG Line Premium«-Paket etwas anderes suggeriert. Der Sitz stützt den Fahrerrumpf sehr gut, nur im Schulterbereich fehlt Halt. Und worauf blickt man als Fahrer? Richtig – in erster Linie auf Displays. Mit seinem riesigen 14,5-Zoll-Display will der A5 wohl bei der jüngeren Generation punkten. Die schätzt an einem Auto oft nicht mehr, dass es gut fährt, sondern wie sehr es dem eigenen Smartphone ähnelt. Sofern das der Anspruch ist, liefert der A5. Selbst der Beifahrer bekommt optional einen eigenen Bildschirm.

Digitalisierung mit Licht und Schatten

BMW setzt inzwischen ebenfalls stärker auf Bedienung per Monitor und kombiniert das neueste Betriebssystem mit Touch- und Spracheingabe. Damit werden die Bayern leider nicht besser, sondern nur beliebiger. Dennoch holt der 320i in unserem Punkteschema die besten Bewertungen. Der Curved-Bildschirm des Dreiers ist zwar recht flach, aber angenehm hoch positioniert und glasklar ablesbar. Und noch gibt es den Dreh-Drück-Steller als Rückfallebene. Die eckigen Instrumente haben wir bereits zur Genüge kritisiert – sie seien hier der Vollständigkeit halber zumindest erwähnt.

Die C-Klasse wandelt ein wenig zwischen den Welten, setzt mit ihrem Hochkantbildschirm auf ein gänzlich anderes Bedienkonzept, das vor allem auf Touch basiert und durch den Mix aus großen

BMW 320i



- 1 Das Cockpit ist klar gegliedert und fahrerorientiert mit dem bewährten iDrive-Controller.
- 2 Viel Standard-Laderaum (480 Liter) und ein nahezu ebener Boden erfreuen Dreier-Fahrer.
- 3 Ein etwas beschwerlicher Einstieg kostet den BMW auf der Rückbank Punkte.
- 4 Sportlich, breit, markant: das Heck des 320i.

Flächen und kleinen Buttons leider etwas vom Verkehr ablenkt. Dafür bietet der Schwabe als Einziger noch eine vollwertige Rundinstrumente-Grafik – allein dafür gebührt ihm der Oscar für die besten Special Effects. Eine Kuriosität am C 200 fiel uns dennoch auf: Das interne Navi scheint gelegentlich eine Rechts-links-Schwäche zu haben. Nach einer Autobahnausfahrt mahnte das System visuell zum zweispurigen Linksabbiegen, die freundliche Stimme beharrte jedoch auf: »In 200 Metern bitte rechts abbiegen.«

Dynamik kommt von innen

Ein bisschen auf sportlich machen sie mit S Line Exterieur, M Sportpaket und AMG Line alle drei, doch während der Audi seinen Charakter nur ganz dezent sportlich nachschärft, tendenziell aber immer auf der komfortablen Seite bleibt, würzen die Entwickler bei

BMW-M mit der großen Pfeffermühle: Das adaptive M-Sportfahrwerk fällt ernsthaft stramm aus – und das sogar im komfortabelsten Setting.

Wer jetzt noch nicht genug hat und »Sport« wählt, muss sich ernsthaft um seine Physis sorgen. Klar, das macht die Fahrt auf der kurvigen Landstraße ultraagil und hellwach. Die Frage ist nur, ob das für einen simplen 320i die richtige DNA ist. Dazu gesellt sich eine messerscharf ansprechende Lenkung, die sportlichen Naturen gefallen mag, im Alltag aber zu spitz ausgelegt ist und im Nullpunkt extrem nervös agiert. So muss sich der Dreier einen Punkt Abzug im Geradeauslauf gefallen lassen – weil man auf der Autobahn nie zur Ruhe kommt. Audi und Mercedes geben sich hier wesentlich entspannter um die Mittellage und lassen den Fahrer auch mal in Ruhe.

Mercedes C 200



1 Digital, hochwertig, klar gegliedert – die C-Klasse verbindet Komfort mit moderner Bedienlogik.

2 Ausgeformte Sitzrückschalen helfen den Knien. Aber: am wenigsten Kopfraum.

3 455 Liter passen ins Heck. Schlecht: mit Innenladekante gibt es keine ebene Fläche.

4 Klassisch-elegant: Das Heck der C-Klasse tritt zurückhaltend, aber stimmig auf.

Mercedes trifft die goldene Mitte

In seiner Gesamtheit den homogensten Mittelweg geht der C 200. Der Schwabe kommt optisch am biedersten daher, fährt in »Sport« etwa den Härtegrad des BMW im Normalmodus auf, präsentiert sich aber insgesamt harmonischer abgestimmt. Vor allem auf der Schlechtwegstrecke wird das deutlich. Dort gibt es eine markante Senke in der Landstraße, die wir mit allen drei Fahrzeugen beladen mit 80 km/h durchfahren. Während Audi und Mercedes die Unruhe im Fahrwerk sauber schlucken und beim Ausfedern den Gegendruck problemlos wegdämpfen, setzt beim 320i die ESP-Regelung ein. Nicht schlimm, das System arbeitet sehr sensibel – aber allein die Tatsache, dass es mithelfen muss, verdeutlicht die unterschiedlichen Philosophien bei der Abstimmung.

Würden wir nun sagen, dass sich der Audi exakt zwischen BMW und Mercedes positioniere, lägen wir völlig richtig und doch komplett falsch. Er spreizt seine Fahrmodi zwar praxisfreundlicher als der BMW und weniger spezifisch als der Mercedes, gibt sich aber nichtssagender als die anderen beiden. Sein Dynamikmodus ist etwa nur bedingt sinnvoll, da er gefühlt nur schroffer anfedert, ohne einen merklichen Rückmeldungs-Zugewinn zu bieten. Auch die Lenkung ist – na, sagen wir mal – vorhanden. Weder besonders straff noch überbordend mitteilssam tut sie schlicht niemandem weh. Kann man jetzt als Vor- oder Nachteil werten – unter dem Strich überlassen wir es jedem Leser selbst.

Zahlen lügen nicht

Kommen wir nun zum Unbestreitbaren: den Messwerten. Und hier beginnen wir mit dem kontroversen Thema »bodyshaming«. Autos haben auch Gefühle, sagen Sie nun? Na gut, da müssen sie trotzdem durch: Audi und Mercedes sind nachweislich fett geworden – der Ingolstädter durch seine schiere Größe, der Stuttgarter vermeintlich durch sein Elektro-Zubrot. Mit 1.779 Kilogramm markiert der A5 den Höchstwert in diesem Trio, der Mercedes liegt mit 1.711 kg nur knapp dahinter. 1.566 Kilo machen den Dreier zum Leichtfuß dieses Vergleichs, was sein grundflinkes Wesen bei chronischer Untermotorisierung erklärt. Und ja, genau deswegen kommt er auch den kleinen Tick druckvoller aus dem Startblock als der Audi, der seine knapp 1,8 Tonnen erst mal in Fahrt bringen will. Der Mercedes hält derweil mit seinem E-Boost geschmeidig mit, nur um oben herum die beiden Mitbewerber mit dem 204 PS starken Benziner gehörig abzukochen.

Während der 20 PS stärkere Audi die Initialbeschleunigung des BMW nach und nach ausgleicht,

zieht der C 200 beiden bis 100 km/h um eine halbe Sekunde davon. Da sage noch einer, das mit den E-Motoren sei Käse. Sinnvoll eingesetzt, bieten sie exakt jenen Vorteil, den wir uns wünschen. Ach ja, nur fürs Protokoll: Oberhalb von Landstraßentempo schmiert der BMW völlig ab – verliert von 0 bis 200 km/h 7,3 Sekunden auf den Benz. Und der Audi? Der sortiert sich direkt dazwischen ein, bleibt aber näher am Mercedes dran als befürchtet. Nächstes Kapitel: Zwischenspur. Auch hier keine Überraschungen: Der C 200 fährt allen davon, das Schlusslicht heißt 320i. Irgendwo dazwischen: der konservativ angetriebene, aber dafür ausreichend leistungsstarke Audi A5.

Verkehrte Bremsenwelt

Eigentlich haben wir immer BMW für seine Bremsen – zu Recht – gelobhudelt. Wie die Bayern selbst schwere Gefährte ohne Bremskeramik oder gar gelochte Scheiben zum Stehen gebracht haben, war meist mindestens beeindruckend. Dieses Mal jedoch: verkehrte Welt. Der Audi A5 ankert bei Weitem am souveränsten, verzögert sogar kalt besser als warm.

Der Dreier dagegen: ein Schatten seiner selbst – und das, obwohl er mit der 700 Euro teuren M-Sport-Bremse samt Vierkolbensattel vorn antritt. Mercedes versteckt seine performantere Bremse mit gelochten Scheiben an der Vorderachse im »AMG Line Premium«-Paket, doch auch damit kann der C 200 allerhöchstens mithalten. Besonders verblüffend: Wie schon erwähnt, ist der A5 der Schwerste im Trio, und am Reifen kann es auch nicht liegen. Wie der Mercedes setzt auch der Audi auf Pirellis P Zero, während der 320i auf Michelin Pilot Sport 4S vorfährt.

Die Werte im Detail: Mit 32,9 Metern legt der Audi einen beeindruckenden Kaltbremsweg vor, der BMW kommt mit noch schläfriger Anlage erst 1,9 Meter später zum Stehen. Der Mercedes sortiert sich mit 34,3 Metern deutlich näher am Münchener ein. Auch im warmen Zustand halten die vier Ringe ihre Performance konstant: 33,0 Meter zeigt die Messung, während sich Propeller und Stern leicht steigern. ➤

Technische Daten (Werksangaben)

Fahrzeugtyp		Audi A5 TFSI	BMW 320i	Mercedes C 200
Antrieb				
Motorbauart /Zylinderzahl		Reihe/4	Reihe/4	Reihe/4
Nockenwellenantrieb/Aufladung		Steuerkette/Turbo	Steuerkette/Turbo	Steuerkette/Turbo
Lage im Fahrzeug		vorn längs	vorn längs	vorn längs
Hubraum	cm ³	1.984	1.998	1.496
Bohrung x Hub	mm	82,5 x 92,8	82,0 x 94,6	80,4 x 73,7
Leistung	kW (PS) bei 1/min	150 (204) bei 4.300	135 (184) bei 5.000	150 (204) bei 5.800
maximales Drehmoment	Nm bei 1/min	340 bei 2.000	300 bei 1.350	300 bei 1.800
spezifische Leistung	kW/l (PS/l)	75,6 (102,8)	67,6 (92,1)	100,3 (136,4)
Ölinhalt Motor	l	6,0	5,3	6,0
Leistung/Drehmoment E-Motor	kW/Nm	–/–	–/–	17/200
Kraftübertragung		Vorderradantrieb	Hinterradantrieb	Hinterradantrieb
Getriebe		Siebengang-DKG	Achtgangautomatik	Neungangautomatik
Fahrwerk				
Radaufhängung	vorn	Mehrlenker Schraubenfedern	Querlenker MacPherson	Mehrlenker Schraubenfedern
	hinten	Mehrlenker Schraubenfedern	Mehrlenker Schraubenfedern	Mehrlenker Schraubenfedern
Bremsen	vorn	innenbelüftete Scheiben	innenbelüftete Scheiben	innenbelüftete Scheiben
	hinten	innenbelüftete Scheiben	innenbelüftete Scheiben	innenbelüftete Scheiben
Testwagenbereifung	vorn	245/35 R 20 Y	225/40 R 19 Y	225/45 R 18 Y
	hinten	245/35 R 20 Y	255/35 R 19 Y	245/40 R 18 Y
Reifentyp		Pirelli P Zero	Michelin Pilot Sport 4S	Pirelli P Zero
Karosserie				
Länge x Breite (mit Spiegeln) x Höhe	mm	4.829 x 1.860 (2.099) x 1.444	4.713 x 1.827 (2.068) x 1.440	4.793 x 1.820 (2.033) x 1.446
Radstand	mm	2.892	2.851	2.865
Sitzplätze		5	5	5
Dachlast/Stützlast	kg	90/80	75/75	100/75
Anhängelast/gebremst	kg	750/1.500	750/1.600	750/1.800
Gepäckraum	l	445 – 1.299	480	455
zul. Gesamtgewicht	kg	2.295	2.070	2.265
Tankinhalt	l	56	59	66
Verbrauch/CO ₂				
WLTP-Verbrauch gesamt	l/100 km	6,9 Super	6,9 Super	6,7 Super
CO ₂ -Ausstoß nach WLTP	g/km	162	162	157
Fahrleistungen				
0–100 km/h	s	7,8	7,4	7,3
Höchstgeschwindigkeit	km/h	248	235	246

Unterhaltskosten¹⁾ und Preise

Fahrzeugtyp	Audi A5 TFSI	BMW 320i	Mercedes C 200
Kosten in Euro			
Steuer	191,–	194,–	169,–
Haftpflicht	453,–	456,–	469,–
Teilkasko	588,–	615,–	551,–
Vollkasko	1.061,–	972,–	1.044,–
Festkosten/Jahr	1.705,–	1.622,–	1.682,–
Betriebskosten/100 km	18,81	19,07	19,33
Wertverlust/Jahr	8.000,–	8.800,–	8.100,–
Gesamtkosten/km ²⁾			
bei 15 000 km/Jahr	0,80/0,27	0,86/0,28	0,81/0,27
bei 30 000 km/Jahr	0,54/0,23	0,58/0,24	0,55/0,24
Monatliche Unterhaltskosten ²⁾			
bei 15 000 km/Jahr	1.002,–/338,–	1.076,–/344,–	1.015,–/341,–
bei 30 000 km/Jahr	1.359,–/581,–	1.447,–/591,–	1.380,–/590,–
Preise ³⁾			
Basispreis mit getestetem Antrieb	Euro 43.697,–	43.865,–	45.361,–
Grundpreis Testwagen	Euro 43.697,–	47.639,–	45.361,–
Testwagenpreis inklusive Extras	Euro 56.723,–	60.336,–	61.826,–

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

Punktewertung

Fahrzeugtyp		Mercedes C 200	Audi A5 TFSI	BMW 320i		
(Maximalpunktzahl)						
KAROSSERIE						
Raumangebot	(20)	10	10	9	Seine einwandfrei ablesbaren Instrumente bringen dem Mercedes Punkte, der Audi hält mit seiner großen Heckklappe und der daraus resultierenden Variabilität dagegen, während der BMW trotz 0,5 nach wie vor bei der Bedienung Punkte abstaubt. Unter dem Strich nehmen sich alle drei nicht viel.	
Kofferraum	(10)	4	5	5		
Zuladung	(10)	7	6	6		
Variabilität	(10)	3	5	4		
Funktionalität	(20)	10	10	9		
Instrumente/Anzeigen	(20)	17	13	13		
Bedienung	(30)	22	21	26		
Anhängelast	(5)	3	2	2		
Rundumsicht/Kamerasysteme	(10)	5	5	5		
Qualitätsanmutung	(15)	8	8	7		
SUMME	(150)	89	85	86		
SICHERHEIT						
Sicherheitsausstattung/-assistent	(30)	17	19	16	Der Modernste im Bunde bietet auch die beste Sicherheitsausstattung und Fahrassistent. Zudem gefällt der Audi mit seinen souveränen Bremsen – eigentlich eine BMW-Domäne. Der Mercedes stolpert über seine Pedal-Abstimmung.	
Funktionalität Verkehrszeichenerkennung	(15)	6	5	6		
Fahrstabilität Fahrdynamikversuche	(20)	17	16	14		
Fahrstabilität auf der Straße	(10)	8	9	7		
Funktionalität/Bedienung Spurhalteassistent	(10)	6	8	6		
Licht	(15)	15	14	14		
Bremsweg kalt (100 km/h)	(25)	13	16	12		
Bremsweg warm (100 km/h)	(20)	10	12	10		
Bremspedalgefühl	(5)	2	4	4		
SUMME	(150)	94	103	89		
KOMFORT						
Federungskomfort	(30)	22	20	17	Das harmonischste Fahrwerk in diesem Dreier-Vergleich verhilft dem Mercedes zum einen oder anderen Extra-Punkt. Der unauffällige Audi landet knapp dahinter, der knüppelige BMW rettet sich mit seinen tollen Sitzen und der guten Akustik.	
Sitze vorn	(20)	14	13	15		
Sitze hinten	(10)	7	7	6		
Infotainment-Inhalte	(10)	8	9	8		
Autonomes Fahren	(10)	6	6	7		
Klimatisierung	(10)	8	7	7		
Innengeräusch-Messwerte	(5)	4	4	4		
Geräuscheindruck	(5)	3	3	4		
SUMME	(100)	72	69	68		
ANTRIEB						
Laufkultur	(20)	10	11	11	Die Reichweite bringt dem Mercedes Punkte – die verdankt er aber weniger seinem Verbrauch als vielmehr seinem großen Tank. In Sachen Antriebsstrang ist der BMW bei der Musik.	
Leistungsentfaltung	(30)	13	12	13		
Getriebe/Rekuperation	(20)	17	15	17		
Beschl./Höchstgeschwindigkeit	(15)	8	7	7		
Zwischenbeschleunigung	(15)	9	8	7		
Reichweite	(30)	25	21	22		
Dauer Energiezufuhr	(20)	20	20	20		
SUMME	(150)	102	94	97		
FAHRVERHALTEN						
Fahrspaß	(30)	17	16	17	Rangierkönig ist wie so oft der Mercedes – in diesem Fall dank seiner Hinterachslenkung. Zudem überzeugt er in diesem Kapitel auch mit seiner ausgewogenen und gefühlvollen Lenkung sowie den vielfältig einstellbaren Fahrmodi.	
Geschwindigkeiten Fahrdynamikversuche	(20)	11	12	12		
Regelgüte Stabilitätsprogramme	(20)	15	14	16		
Sprenzung Fahrmodussysteme	(15)	7	6	5		
Lenkung	(30)	24	23	21		
Wendekreis	(10)	5	1	3		
Traktion	(15)	9	9	8		
Geradeauslauf/Windempfindlichkeit	(10)	8	8	7		
SUMME	(150)	96	89	89		
Eigenschaftswertung	(700)	453	440	429		
UMWELT						
CO ₂ -Emission Testverbrauch	(50)	22	22	22	Im Verbrauch nehmen sie sich alle drei nicht viel, auch wenn der C 200 die größte Spreizung zwischen versprochenem WLTP-Wert und gemessenem Testverbrauch aufweist. Umweltseitig macht der BMW in der Gänze ein paar Punkte gut.	
CO ₂ -Emission Eco-Verbrauch	(25)	7	8	7		
CO ₂ -Emission Fertigungsprozess	(15)	9	9	9		
Recyclingquote Materialien	(15)	10	9	11		
CO ₂ -Emission Transportwege	(5)	5	5	5		
Ölwechselmenge auf 100 000 km	(10)	4	7	8		
Leistungsaufwand bei 130 km/h	(20)	15	14	15		
Reifenverschleiß	(10)	7	6	6		
Umweltwertung	(150)	79	80	83		
KOSTEN						
Testwagenpreis	(50)	15	17	16	BMW und Mercedes liegen nördlich der 70.000er-Grenze. Für einen Standard-Mittelklasse ist das jenseits von Gut und Böse. Audi bietet am meisten Auto fürs Geld, der A5 ist aber beileibe kein Schnäppchen.	
Mindestpreis mit getestetem Antrieb	(25)	10	10	10		
Wiederverkaufschancen	(10)	6	6	6		
Festkosten für 5 Jahre	(15)	8	8	8		
Wartung/Reparaturen auf 100 000 km	(15)	7	7	7		
Energiekosten auf 100 000 km	(25)	17	17	17		
Garantie	(10)	0	0	1		
Kostenwertung	(150)	63	65	65		
Gesamtwertung	(1.000)	595	585	577		

33,9 respektive 33,8 Meter sind nicht mehr ganz so weit weg, sorgen aber dennoch für einen satten Punktevorsprung des Audi.

Dazu kommt das indifferente Bremsgefühl im C 200, das in letzter Zeit einen Großteil der Benz befällt. Eine konstante Bremskraft lässt sich kaum treffen, entweder man tritt instinktiv zu schwach ins Pedal und fährt dem Vordermann gefühlt beinahe hintendrauf – oder aber man überbremst in Erwartung des genannten Szenarios hemmungslos und rauscht selbst in die Gurtbegrenzung. Hierfür mussten wir ihm noch mal zwei Punkte im Kapitel Bremsgefühl abziehen. Letztlich ist das jedoch der einzige Punkt, bei dem sich der Mercedes mit unangenehmer Disharmonie hervortut.

Bleibt am Ende noch das Kostenkapitel: Im jeweiligen Basistrimm liegt das Trio dicht beieinander. Keine 1.681 Euro trennen den Günstigsten (Audi) vom Teuersten (Mercedes). So wie sie bei uns als Testwagen auf den Hof gerollt sind, schaut das anders aus:

56.723 Euro sind für den A5 fällig, der Dreier reiht sich mit 60.336 Euro in der Mitte ein, die C-Klasse führt das Ranking an: 61.826 Euro.

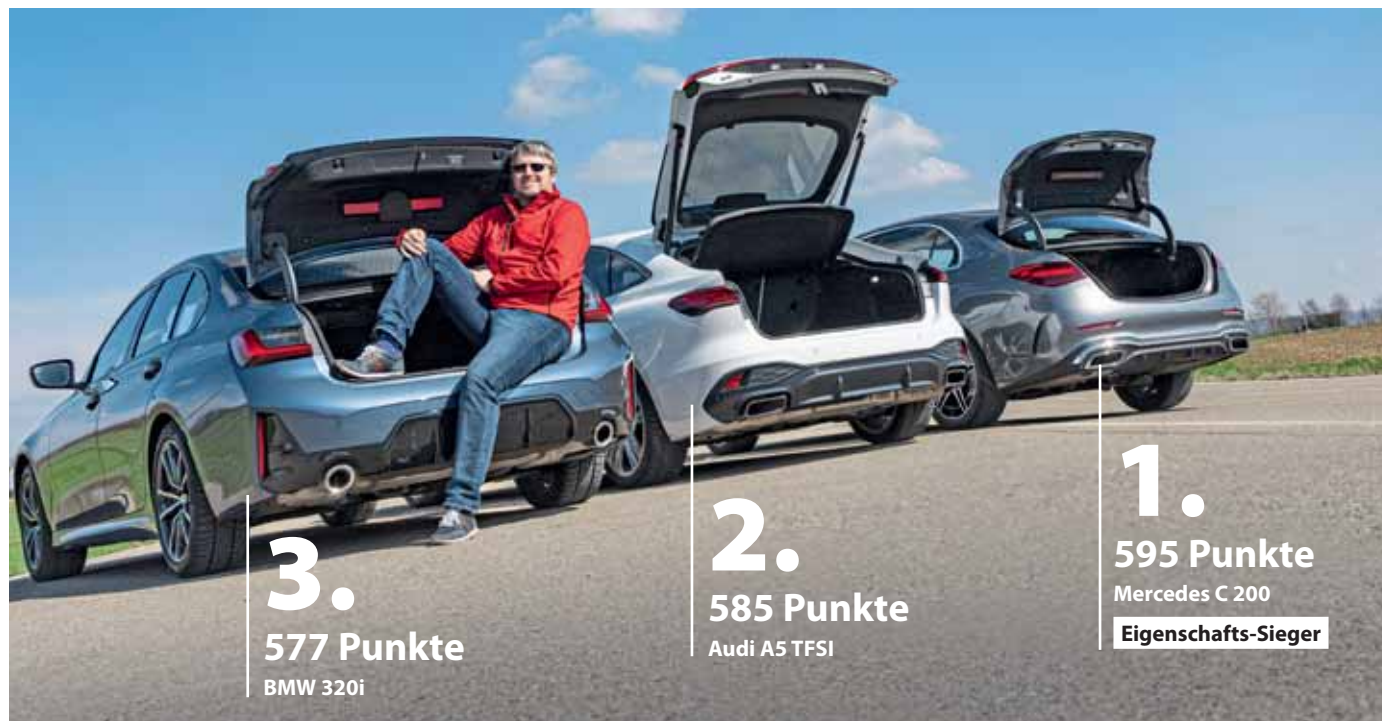
Aber diese Führung gibt sie auch tabellarisch nicht ab. Sieg in diesem Clásico also für den C 200, für den als Nächstes eine Überarbeitung ansteht. Das wird schwer für die Konkurrenz beim anstehenden Rückspiel. ■

Text: Alexander Bernt

Fazit:

Es fällt mir schwer, denn eigentlich bin ich ausgesprochener BMW-Sympathisant. Aber in diesem Vergleich ist der Mercedes das rundeste Auto. Auch der Audi A5 macht einen grundsoliden Eindruck, ist aber in seinem Charakter zu undefiniert. Der BMW ist was für Sportler – aber die kaufen keinen 320i.

Gesamtwertung



- +** • Hervorragende Sitze
- Souveräne Bedienung
- Großer Kofferraum

- • Zu hart spreizendes Fahrwerk
- Spitze Lenkung
- Enttäuschende Bremsen

- +** • Hervorragende Bremswerte
- Tolles Raumgefühl
- Modernes Grundgerüst

- • Sehr teuer
- Großer Wendekreis
- Teils wirre Bedienung

- +** • Toll spreizendes Fahrwerk
- Feinfühliges Lenkung
- Vielseitige Einstellmöglichkeiten

- • Undefiniertes Bremsgefühl
- Geringe Variabilität
- Hohes Preisniveau

Feldweg statt Wildnis

Offroad-Design fürs Image: Volvos elektrisches Einstiegsmodell **EX30** kommt als Cross Country-Version mit markantem Outdoor-Look – bleibt aber eher ein Stadt- und Feldweg-SUV.

Zwei Tage Schweden, ein geländetauglicher Volvo und eine Hütte am See – schon die Anreise ist ein kleiner Testlauf. Der unbefestigte Feldweg schluckt Schlaglöcher, der EX30 Cross Country bleibt entspannt dank höherem Fahrwerk und Allrad. Hier zeigt sich, warum Volvo seine elektrische Einstiegsklasse auch in einer Offroad Variante anbietet.

Seit Volvo 1997 den ersten V70 Cross Country auf den Markt brachte, ist der Mix aus Kombi und Offroad-Look in Schweden beliebt. Der neue EX30 Cross Country führt diese Linie fort – diesmal vollelektrisch mit Allradantrieb und 69 kWh-Akku für bis zu 427 Kilometer Reichweite. Zur Serienausstattung gehören Glasdach, Einparkhilfe, 360-Grad-Kamera, 19 Zentimeter Bodenfreiheit und Unterfahrschutz. Optional zieht er bis zu 1.600 Kilo Anhängelast.

Offroad-Features im Detail

Der EX30 Cross Country wurde entwickelt, um schwieriges Terrain besser zu meistern als das Standardmodell. Ein speziell abgestimmtes Fahrwerk, mehr Bodenfreiheit und weichere Federn sorgen für entspanntes Fahren, optionale All-Terrain-Reifen bringen mehr Grip. Matt-schwarze Schutzschilder, robuste Unterfahrschutze, breitere Radläufe und »Cross Country«-Schriftzüge an C-Säule und Heck betonen den Look. Wer mag, ordert das Experience-Paket mit Schmutzfängern, Dachkorb und Geländereifen.

Im Innenraum dominiert minimalistisches Design mit weichen, recycelten Materialien und einem einzelnen hochkant stehenden Touchscreen in der Mitte. Volvo verzichtet auf ein separates Fahrerdisplay; Navigations- und Fahrdaten erscheinen zentral. Das System basiert auf Android Automotive, inklusive Google-Navigation. Fensterheber und Handschuhfach wandern aus Gewichtsgründen in die Mittelkonsole. Vorn gibt es elektrisch verstellbare, beheizbare Sitze, hinten





- 1 Hinter der weit öffnenden Klappe des EX30 Cross Country verbirgt sich ein alltagstauglicher Kofferraum mit 318 Litern Volumen.
- 2 Der Innenraum des EX30 Cross Country kombiniert skandinavisches Design mit nachhaltigen Materialien und einem zentralen Touchscreen.
- 3 Schnell wieder startklar: Der EX30 Cross Country lädt mit bis zu 153 kW Gleichstrom – in 26 Minuten von 10 auf 80 Prozent.

fehlt die Sitzheizung. Mit zwei E-Motoren sprintet der EX30 Cross Country in 3,6 Sekunden auf Tempo 100 und ist bei 180 km/h abgeregelt. Der Verbrauch laut Norm: 18,3 kWh/100 km. Drei Stufen der Rekuperation passen das Bremsverhalten an, und per Schnelllader füllt sich der Akku in 26 Minuten von 10 auf 80 Prozent. Ein 22 kW-Onboard-Lader ist optional.

Preis und Fazit

Der EX30 ist Volvos elektrische Einstiegsklasse und startet mit Heckmotor ab 38.490 Euro. Die Cross-Country-Version mit Allrad und großer Batterie kostet mindestens 57.290 Euro. Dafür gibt es mehr Leistung, längere Reichweite, viel Ausstattung und robuste Offroad-Optik. Der EX30 ist kein Geländewagen, aber auf schlechten Wegen spürbar souveräner als das Standardmodell. Zurück in der Stadt fühlt sich der kompakte Schwede mit 4,23 Metern Länge dank wendigem Handling schnell wieder wie zuhause an. ■

Text: Nicole Holzer

Volvo EX30 Cross Country

Fünftüriger, fünfsitziger Kompakt-SUV

Länge: 4,23 Meter
 Breite: 1,84 Meter (mit Außenspiegeln: 2,03 Meter)
 Höhe: 1,55 Meter
 Radstand: 2,65 Meter
 Kofferraumvolumen: 318 - 718 Liter

E-Motor mit 315 kW/428 PS, Drehmoment: 543 Nm, 0-100 km/h: 3,6 s, Vmax: 180 km/h, Verbrauch: 18,3 kWh/100 km, Akkugröße: 69 kWh, Reichweite: 427 km (WLTP), Ladeleistung: 153 kW (DC), 11 kW (AC), Ladedauer: DC: 10-80% in 26 Minuten, AC: 0-100% in 8 Std.; Preis: ab 48.143 Euro

Drei Fragen an ...

Shiqian Li, Vehicle Product Lead

Wie unterscheidet sich der EX30 Cross Country vom EX30?

Der EX30 Cross Country wurde entwickelt, um schwieriges Terrain besser zu meistern als das Standardmodell – und dabei gut auszusehen. Dafür erhält das Modell spezielle Anpassungen. Das Cross Country-Fahrwerk ist eigens abgestimmt und vermittelt ein entspannteres, komfortableres Fahrgefühl. Höhere Bodenfreiheit und weichere Federn verbessern die Fähigkeiten auf schlechten Straßen, während die optionalen 18-Zoll-All-Terrain-Reifen für mehr Traktion auf schwierigem Untergrund sorgen. Auch optisch hebt sich der Cross Country deutlich ab. Unter anderem unterstreichen matt-schwarze Schutzschilder, robuste Unterfahrschutzelemente oder verbreiterte Radläufe den robusten Charakter.

Wie wirken sich größere Bodenfreiheit und Off-road-Look im Alltag auf die Reichweite aus?

Die Reichweite wird durch verschiedene Faktoren beeinflusst, darunter auch die Bodenfreiheit. Die zusätzlichen Fähigkeiten des Cross Country gehen mit einem geringen Reichweitenverlust von etwa 3 Prozent nach WLTP einher. Wir sind jedoch überzeugt, dass die Reichweite für unsere Zielgruppe – Städter, die am Wochenende in die Natur wollen – absolut ausreichend ist. Neue Software-Features wie ein optimiertes One-Pedal-Drive und der neue Range Mode helfen zusätzlich, die Reichweite zu steigern. Außerdem profitieren die Kunden vom starken 22-kW-Onboard-Charger (AC-Laden) und bis zu 153 kW DC-Ladeleistung an Schnellladesäulen. Zudem steht europäischen Kunden in Kürze Plug & Charge zur Verfügung – ein System, das Authentifizierung und Abrechnung beim Laden nochmals vereinfacht.

Für welche Zwecke und Zielgruppen wurde die Cross Country-Version speziell entwickelt?

Die Marke Cross Country steht dafür, Menschen den Zugang zur Natur zu erleichtern. Der EX30 Cross Country interpretiert diese Tradition neu – er richtet sich an Kunden, die mit ihrem kompakten E-SUV große Abenteuer erleben wollen.

Cruiser mit Kanten

Toyotas Urban Cruiser AWD startet mit Lithium-Eisenphosphat-Akku, optionalem Allrad und bis zu 426 km Reichweite. Alltagstauglich? Durchaus.



Fotos: Toyota

Toyota will mit dem elektrischen Urban Cruiser jetzt im umkämpften B-Segment durchstarten. Das gemeinsam mit Suzuki entwickelte Kleinwagen-SUV teilt sich die technische Basis mit dem baugleichen eVitar. Zur Wahl stehen zwei Varianten mit Vorderradantrieb, die 106 kW/144 PS sowie 128 kW/174 PS leisten. Eine Allradversion markiert mit 135 kW/184 PS die Leistungsspitze. Für ein – allein durch den Namen – als Stadtauto deklariertes Modell ist das fast schon übermotorisiert. Der Elektro-SUV ist zu Preisen ab rund 25.000 Euro bestellbar und soll in der zweiten Jahreshälfte ausgeliefert werden.

Robuster Auftritt trotz Kompaktmaß

Bereits beim ersten Betrachten fällt das selbstbewusste Design auf. Die bullige Frontpartie, das glatte LED-Tagfahrlicht und die markante Schutzblechplankung aus schwarzem Kunststoff rundum vermitteln einen robusten Charakter. Die Kombination aus klassischen Bedienelementen

und einem modernen Cockpit mit Touchdisplay sorgt für ein übersichtliches Interieur, das dem Fahrer alle wichtigen Informationen in klar strukturierten Anzeigen präsentiert. Auch wenn der Offroader-Auftritt im ersten Moment für ein SUV im Kleinwagen-Segment großspurig wirkt, ist insbesondere die Allrad-Variante geländegängiger, als es die meisten Kunden mutmaßlich jemals ausprobieren werden.

Drei Leistungsstufen, ein Ziel

Bei den beiden Varianten mit Frontantrieb setzt Toyota auf einen Motor an der Vorderachse mit jeweils 193 Newtonmeter Drehmoment. Die Einstiegsversion verfügt über eine Batteriekapazität von 49 Kilowattstunden (kWh) und schafft damit nach WLTP-Zyklus bis zu 344 Kilometer, bei einem Verbrauch von 14,9 kWh/100 km. Mit einer 61-kWh-Batterie fährt der größere Bruder mit 144 PS bis zu 426 Kilometer weit,

genehmigt sich dabei nach Norm 15,1 kWh/100 km. Der Allradler setzt ebenfalls auf die große Batterie und verfügt über einen zusätzlichen elektrischen Antrieb an der Hinterachse. Mit 307 Newtonmeter Drehmoment ist er wesentlich durchzugsstärker und beschleunigt in 7,4 Sekunden von 0 auf 100 km/h. Interessant: Toyota setzt bei beiden Batteriegrößen auf Lithium-Eisenphosphat-Zellen. Deren Energiedichte ist zwar nicht so hoch wie bei den üblichen Lithium-Ionen-Batterien, dafür sind sie aber kostengünstiger.

Leise, agil, souverän

Bei einer Testfahrt in der Allrad-Topvariante zeigt sich der Urban Cruiser im Stadtverkehr angenehm leise, agil und mit souveränem Handling. Die Hinterachse greift bei niedrigen Geschwindigkeiten unter 90 km/h nur dann unterstützend ein, wenn die Traktion der Vorderräder nicht ausreicht. Damit erzielt er eine maximale Reichweite von 395 Kilometern. Das straffe Fahrwerk und die lauten Windgeräusche bei Autobahntempo trüben das Vergnügen mit dem Toyota allerdings.

Innenraum ist klar und funktional

Der Innenraum gefällt mit klaren Linien und funktionalem Design. Neben dem Mix aus klassischen Schaltern und Touchbedienung bietet das Infotainmentsystem

moderne Konnektivitätsstandards und eine integrierte Navigation. Die Fahrersitze sind komfortabel und robust zugleich. Während der Kofferraum mit 310 Liter auf Klassenstandard liegt, zeigt sich Toyota bei der Flexibilität pfiffig. Die Rückbank lässt sich in Längsrichtung um etwa 16 Zentimeter verschieben, um den Passagieren je nach Bedarf mehr Beinfreiheit auf Kosten des Gepäckvolumens zu ermöglichen. Darüber hinaus lassen sich die hinteren Rückenlehnen im Verhältnis 40:20:40 umklappen und in ihrer Neigung verstellen.

Überraschung im Gelände

Als flexibler Partner beweist sich der kleine SUV auch bei einem Ausflug ins Gelände. Im Hinterland mit Schotterwegen und tief ausgewählten Fahrspuren ist kaum auszumachen, wo und wann der Hinterachsmotor aktiv wird. Die Übergänge sind fließend. Für Dienstwagenfahrer aus schneereichen Regionen oder auch Förster, die mit einem elektrischen Kleinwagen liebäugeln, präsentiert sich der Urban Cruiser mit Allrad-Antrieb damit als eine Option. Allerdings ist diese an die höchste Ausstattungsvariante »Lounge« gekoppelt – und kostet damit in Deutschland mindestens 36.126 Euro. ■

Text: Martin Westerhoff



Die Kombination aus klassischen Bedienelementen und einem modernen Cockpit mit Touchdisplay sorgt für ein übersichtliches Interieur.

Toyota Urban Cruiser AWD

Fünftüriges, fünfsitziges Elektro-SUV der Kleinwagen-Klasse

Länge: 4,29 Meter
Breite: 1,80 Meter
(mit Außenspiegeln: 1,98 Meter)
Höhe: 1,64 Meter
Radstand: 2,70 Meter
Kofferraumvolumen: 310 Liter

Zwei E-Motoren mit 135 kW/184 PS, Drehmoment: 307 Nm, 0-100 km/h: 7,4 s, Vmax: 150 km/h, Verbrauch: 16,6 kWh/100 km, Akkugröße: 61 kWh, Reichweite: 395 km (WLTP), Ladeleistung: 150 kW (DC), 11 kW (AC), Ladedauer: DC: 10-80 % in etwa 45 Minuten, AC: 0-100 % in ca. 6 Stunden

Preis: ab 36.126 Euro



Der Kofferraum fasst in der Standard-einstellung 310 Liter.



Während man vorne recht luftig sitzt, geht es hinten etwas enger zu.

Hybrid-Pick-up für Profis

Der **Ford Ranger PHEV** punktet mit hoher Anhängelast, cleverer Stromversorgung und verbessertem Handling – bleibt aber beim Steuervorteil außen vor. Für kurze Strecken eine interessante Alternative.

Gleich eine ganze Flotte an Ford Ranger Plug-in-Hybriden hat Ford nach Island, genauer gesagt nach Reykjavik, geschafft. Dort soll das Arbeitstier, der mit rund 44 Prozent Marktanteil in Europa unangefochtener Platzhirsch ist, zeigen, was in ihm steckt.

Am Steuervorteil schrammt der Ranger PHEV vorbei

Eine Hoffnung müssen Firmenwagenfahrer allerdings gleich beerdigen: Einen Steuervorteil gibt es bei diesem Fahrzeug nicht. Denn das Arbeitstier kommt reinelektrisch – zumindest auf dem Papier – gerade einmal 43 Kilometer weit. Um in den Genuss des 0,5-Prozent-Privilegs zu kommen, hätte es mindestens 80 Kilometer an Reichweite gebraucht. Dazu steckt aber zu wenig Batterie im Fahrzeug. Also doch nur ein grünes Feigenblatt und Flotten-Kosmetik?

Nutz- und Anhängelast sind für Kunden entscheidend

Dem widerspricht Jim Baumbick, Ford-Vize-Präsident und zuständig für die Produktentwicklung: »Für Truck-Kunden wirklich wichtig sind die Nutzlast, die Anhängelast und die Produktivität. Das haben unsere Umfragen bei Bestands- und potenziellen Kunden gezeigt.« Eine größere Batterie hätte Abstriche bei diesen Tugenden bedeutet.

Kompromiss kostet kaum Zuladung

Beim jetzigen Kompromiss bleibt es bei rund einer Tonne Nutzlast und einer Anhängelast von 3,5 Tonnen. Auf der Pritsche findet eine Palette Platz, was laut Ford die Alltagstauglichkeit hervorhebt. Die Ladefläche haben die Kölner neu konzipiert. Denn unter der Plastikwanne befindet sich die 11,8 kWh starke Batterie. Dafür musste Ford gerade einmal 34 Millimeter in der Höhe opfern. Richtung Ladeklappe läuft



Wo der Asphalt auf Island endet, kommt der Ranger erst richtig auf Betriebstemperatur.

die Wanne leicht abschüssig, sodass Wasser besser ablaufen kann. Anders als beim alten Verbrenner-Modell hat Ford der Wanne nun Abläufe spendiert – was sich beim isländischen Wetter als gute Idee erweist. Die neue Gewichtsverteilung verbessert zudem das Handling im Gelände.

Plug-in-Hybrid ist ein Bolide

Wer den Ford Ranger Plug-in-Hybriden als Asphalt-Cowboy tituliert, tut dem Fahrzeug unrecht. Die Entwickler haben alles getan, dass der Bolide seine Kraft (207 kW/281 PS) nicht nur auf die Straße, sondern auch abseits des Wegs bringt. Dank entsprechender Fahrmodus-Einstellungen braucht es dafür keinerlei Vorkenntnisse. Das maximale Drehmoment liegt bei 697 Newtonmeter bei 2.500 U/min – ein neuer Bestwert für den Ranger. Das 100-Prozent-Sperrdifferenzial hinten kommt dann zum Tragen, wenn's anspruchsvoll wird.

Homologation als Nutzfahrzeug

Zurück auf der Straße genießt man die Annehmlichkeiten des Ranger PHEV. Das 10-Gang-Automatikgetriebe schaltet zuverlässig, die Insassen genießen das großzügige Platzangebot und die Laufruhe. Für Unterhaltung sorgt das Kommunikations- und Entertainmentsystem Ford Sync 4 mit 12-Zoll-Touchscreen und B&O-Soundsystem.

Pro Power Onboard für Strom abseits der Infrastruktur

Ein Highlight ist »Pro Power Onboard«: Je nach Ausstattung gibt es eine oder zwei Steckdosen an der Ladefläche. Das 2,3-kW-System eignet sich für den Freizeitgebrauch, die 6,9-kW-Variante mit zwei 15-Ampere-Anschlüssen versorgt auch eine kleine Baustelle – allerdings auf Kosten der elektrischen Reichweite. »Der Ranger Plug-in-Hybrid kann alles, was jeder Ranger kann. Darüber hinaus bietet er mehr Drehmoment und Vorteile wie lokal emissionsfreies Fahren und das Laden elektrischer Geräte auch an entlegenen Orten«, erklärt Hans Schep, Geschäftsführer von Ford Pro Europa.

Mit dem Anhänger-Rückfahr-Assistenten rangieren

Zu guter Letzt lässt sich am Ford Ranger PHEV einiges hinten anhängen. Mit dem Anhänger-Rückfahr-Assistenten lässt sich das Gespann über den Zentralbildschirm und mittels Drehknopf im Lenkrad rangieren. Zu den serienmäßigen Fahrerassistenzsystemen zählen Pre-Collision-Assist, Fahrspur-Pilot und Rückfahrkamera.

Für wen der Kompromiss beim Ford Ranger PHEV taugt

Die elektrische Reichweite von 43 Kilometern reicht für kürzere Strecken. Wer mehr fährt, sollte überlegen, ob nicht die V6-Turbodiesel-Variante sinnvoller ist – auch wenn der PHEV mehr Drehmoment bietet. Die von Ford aufgemachte Beispielrechnung, wonach der Hybrid-Nutzer mit etwa 80 Kilometer Fahrstrecke am Tag im Jahr rund 1.000 Euro an Kosten spart, dürfte für die meisten Nutzer nicht aufgehen – allein schon, weil sie keinen günstigen Gewerbestrom laden können. ■

Text: Carsten Nallinger

Ford Ranger Plug-in Hybrid

Viertüriger, fünfsitziger Pick-up der 1-Tonnen-Klasse:

Länge:	5,35 Meter
Breite:	1,92 Meter
Höhe:	1,87 Meter
Radstand:	3,27 Meter
Laderaumabmessung (L x B x H):	1,64 x 1,22 x 0,5 Meter
Anhängelast gebremst:	3.500 kg
Nutzlast:	973 kg

2,3-Liter-Vierzylinder-Turbobenziner und E-Motor, Systemleistung: 207 kW/281 PS, maximales Drehmoment: 697 Nm bei 2.500 U/min, Allradantrieb, 10-Gang-Automatik, Vmax: 180 km/h, Normverbrauch: 3,2 l/100 km, CO₂-Ausstoß: 72 g/km, Akkugröße: 11,8 kWh, E-Reichweite: 43 km, Ladedauer AC: 4 h; Preis: 52.290 Euro



Fotos: Ford

- 1 Im Inneren herrscht, trotz Nutzfahrzeug-Zulassung, Pkw-Feeling. Im Mittelpunkt steht das vertikale 12-Zoll-Touchscreen.
- 2 Der Ranger schafft eine maximale Anhängelast von 3,5 Tonnen.
- 3 Den Ranger PHEV gibt es nur als Doppelkabine mit fünf Sitzplätzen und in drei Ausstattungslinien.

Lifestyle zum Sparpreis

Mildhybrid, bis zu sieben Sitze, großer Kofferraum: Der **Opel Frontera** bietet erstaunlich viel Nutzwert – und bleibt dabei bezahlbar.

Der Opel Frontera macht schon beim Einsteigen klar, worum es geht: Platz ohne Protz. Wer ein günstiges Familien-SUV mit solidem Raumangebot sucht, wird hier fündig. Gegen Aufpreis würzt der Crossover den Pragmatismus mit einem Hauch Lifestyle.

Zwischen Mokka und Grandland platziert

Der Frontera nimmt in Opels großem Crossover-Angebot die Mittelstellung des nicht mehr angebotenen Crossland ein. Zumindest, was die Größe angeht: Mit 4,39 Metern ist der eine gute Handbreit länger als der Mokka und hält rund 25 Zentimeter Abstand zum Kompakt-SUV Grandland. Preislich ist der Frontera allerdings der Günstigste im Trio: Das Basismodell gibt es ab 20.168 Euro (alle Preise netto), der kleinere, aber etwas schickere Mokka ist 2.269 Euro teurer. Möglich ist das, weil der Frontera auf der neuen »Smart-Car«-Plattform steht, die Konzernmutter Stellantis weltweit für ihre günstigen Einstiegs-Baureihen nutzt.

Mehr Lifestyle als der Preis vermuten lässt

Dass Opel beim Frontera die Kosten optimiert hat, fällt zunächst kaum auf. Zumindest in höheren Ausstattungen wirkt der kleine Crossover sogar ein wenig lifestyleig: Der Testwagen kam in Zweifarblackierung mit weißem Dach und weißen Stahlfelgen, die Kontrast zur dunkelgrünen Karosserie bilden. Der Kofferraum kann sich sehen lassen: 460 bis 1.600 Liter gibt der Hersteller an – mehr als bei vielen kleinen SUV, und auch größere Crossover toppen das nicht. Der ebene Ladeboden mit Staufach erleichtert das Bestücken, ebenso die relativ niedrige Ladekante. Optional gibt es bei den Verbrennern sogar eine dritte Sitzreihe – für Kinder.

Innenraum mit Charme und Schwächen

Sehen lassen kann sich der Innenraum. Auf den ersten Blick gefallen das klare Layout und liebevolle (meist optionale) Details wie Fahrzeuggrafiken auf Gummibändern, die in der Mittelkonsole sperriges



- 1 Der Frontera beeindruckt mit einem übersichtlichen Cockpit mit reichlich Ablagen und einem einfachen Digitaldisplay.
- 2 Der große, ebene Kofferraum fasst bis zu 1.600 Liter und punktet mit einem verstellbaren Ladeboden.
- 3 Gutes Platzangebot vorn wie hinten, selbst auf der Rückbank ist genug Raum für Kopf und Beine.
- 4 Unter der Haube arbeitet ein 1,2-Liter-Dreizylinder mit Mildhybrid-System – sparsam, aber akustisch präsent unter Last.



Gut sichern. Wer genauer hinsieht und fühlt, bemerkt allerdings mäßige Material- und Verarbeitungsqualität: An Türen und Armaturen dominiert hartes Plastik, unter der Lenksäule greift man sogar ins nackte Fahrzeuginnere. Die Sitze wiederum sind angenehm straff und völlig in Ordnung.

Hybridantrieb mit Schub

Nicht gespart hat Opel beim Antrieb. Im Testwagen arbeitete der 1,2-Liter-Benziner mit Mildhybridtechnik (145 PS), serienmäßig gekoppelt an ein Sechsgang-Doppelkupplungsgetriebe. Der Dreizylinder geht beherzt zu Werke und liefert Fahrleistungen am oberen Ende des Kleinwagensegments. Im Stadtverkehr zeigt sich der elek-

trische Boost auch im Verbrauch – rund fünf Liter sind realistisch. Außerorts steigt er auf über sieben Liter. Im Mix sollte man mit einem hohen Sechser-Wert rechnen – effizient ist anders.

Auch von Vibrationen ist wenig zu spüren. Insgesamt wirkt der Opel auf der Straße solide und souverän: Das Fahrwerk ist überraschend komfortabel, schluckt schlechten Straßenbelag gelassen und hält den hohen Aufbau gut im Lot. Auch Kurven lassen sich flott fahren, die Lenkung ist angenehm leichtgängig. Insgesamt fährt sich der Crossover unaufgeregt und ausgewogen.

Günstiger Einstieg mit Abstrichen

Der Frontera-Interessent dürfte hingegen vor allem in die Preisliste schauen. Beim Basismodell »Edition« ist er damit schnell fertig, bietet das 20.168-Euro-Modell (21.597 Euro für die gefahrene Ausführung mit 145 PS) doch nicht viel mehr als das Nötigste. Selbst das Zentralscreen spart sich Opel, bietet stattdessen eine Handyhalterung und eine App an, über die Radio und Navigation gesteuert werden. Immerhin: Einparkhilfe hinten und Metallic-Lack zählen zum Standard.

Wer den Frontera als Erstwagen will, wird aber wohl in der Regel die »GS«-Ausführung wählen, die dann Touchscreen-Bedienung, Zweifarblack und Rückfahrkamera bietet. Dann allerdings werden für die Variante mit 110 PS bereits 23.025 Euro fällig. Das stärkere Modell kommt der 25.210-Euro-Grenze dann schon nah. Wirklich günstiger ist nur der Dacia Duster, vom technisch verwandten Citroen C3 Aircross unterscheidet sich der Frontera nur im Detail. Und der chinesische MG ZS kann sich ebenfalls nicht absetzen, ist vor allem in den höheren Varianten eher teurer. ■

Text: Holger Holzer

Opel Frontera Edition

Fünftüriges, fünfsitziges SUV der Kompaktklasse

Länge: 4,39 Meter
 Breite: 1,85 Meter
 (mit Außenspiegeln: 2,02 Meter)
 Höhe: 1,64 Meter
 Radstand: 2,67 Meter
 Kofferraumvolumen: 460-1.600 Liter

1,2-Liter-Dreizylinder-Benziner, 145 PS, maximales Drehmoment: 230 Nm bei 1.750 U/min, Frontantrieb, 6-Gang-Doppelkupplung, 0-100 km/h: 8,3 s, Vmax: 194 km/h, Normverbrauch: 4,9 Liter/100 Kilometer, CO₂-Ausstoß: 111 g/km, Testverbrauch: 6,6 Liter/100 km; Preis: ab 21.597 Euro.



Kia mischt den Markt auf

Mit dem **PV5 bringt Kia** einen modularen E-Transporter für viele Einsatzzwecke – und setzt mit Preis, Technik und Umbaufreundlichkeit ein Ausrufezeichen.

Was ein Jahr für Transporter: Mit dem VW Transporter und dem Mercedes Sprinter feiern gleich zwei feste Größen ihr Jubiläum. Doch ausgerechnet ein Newcomer aus Fernost möchte nun die Gunst der Stunde nutzen und die Augen der Öffentlichkeit auf sich richten. Und das wirkt: Auf dem Kia EV Day hat der südkoreanische Fahrzeughersteller erstmals seine neuen PV5-Transporter präsentiert – mit bewährter Pkw-Technik und der neuen »Plattform Beyond Vehicle (PBV)«.

Was macht die PV5-Modelle so besonders?

Herausstechen sollen sie laut Kia durch innovative Modularität, hohe Flexibilität, viel Raum und clevere Technik. Das beginnt bei der neuen EV-Technologie der Marke, der sogenannten E-GMP.S-Plattform (Electric Global Modular Platform for Service).

Sie soll standardisierte Komponenten wie etwa die Batterie und Motor rationalisieren. Anders gesagt: Die E-GMP.S ermöglicht, unterschiedliche Karosserieaufbauten in eine flache Basis zu integrieren – das sogenannte Skateboard-Konzept. Es erleichtert Auf- und

Umbauten und schafft mehr Gestaltungsfreiheit. Die PBV-Palette soll verschiedene Segmente von klein bis groß abdecken – und dabei auch die Kosten senken.

Umbaumöglichkeiten im Vordergrund

Nach dem Motto »Plug and Play« – also anschließen und loslegen – unterstützt das »Flexible Body System« beim Umbau. Es ermöglicht die modulare Montage von Karosseriekomponenten, ähnlich wie beim Zusammensetzen eines Puzzles. Damit lässt sich der Kia-Transporter gezielt an Kundenbedürfnisse anpassen.

Als Beispiele dafür zeigte Kia auf dem EV Day die rollstuhlgerechte Variante WAV (Wheelchair Accessible Vehicle) und die Version »Family«. Zudem soll es umgerüstete Modelle wie einen Pritschenwagen, ein Cargo-box-Modell, einen Kühltransporter und sogar ein Reisemobil geben. Die Ideen kommen nicht von ungefähr – Kia hat längst Erfahrung mit elektrischen Antrieben, vor allem bei Pkw. Für



- 1 Ledersitze im Passenger: Der PV5-Passenger verfügt über ein luxuriöses Ambiente.
- 2 Genug Stauraum gibt es im Cargo – insgesamt bis zu 5,1 m³ in der Hochdachversion.
- 3 Der PV5 WAV soll Rollstuhlfahrer mit einem eigenen Platz und einer Rampe chauffieren.

Fotos: Kia / Thorsten Weigl

Kia PV5 Cargo (Langversion)

Länge:	4,7 Meter
Breite:	1,9 Meter
Höhe:	1,9 Meter
Ladevolumen:	bis zu 5,1 m³ (Hochdach)
Radstand:	2,99 Meter

Schnellladezeit (10 - 80 %): 30 min; Batterie: 43,3 kWh (LFP) / 51,5 kWh, 71,2 kWh (NCM); Peak-Leistung: 120 kW / 163 PS; Drehmoment: 250 Nm; Reichweite WLTP: bis zu 400 km

das Unternehmen steht fest: Das A und O bei leichten Nutzfahrzeugen ist die Umbaufreundlichkeit. Kunden behalten bei Auf- oder Umbauten ihre Garantien. Zudem sollen neue Wartungsdienste Ausfallzeiten minimieren.

Ausgangspunkt für die Vielfalt sind drei zentrale Modellversionen: Passenger, Cargo und Chassis Cab. Der Passenger bietet Komfort und viele Optionen für Fahrgastzubehör. Der Cargo ist das klassische leichte Nutzfahrzeug mit 5,1 m³ Ladevolumen (Hochdach) – Platz für zwei Europaletten. Der Chassis Cab basiert auf dem PV5 Cargo, bietet zwei Sitze und wird als unfertiges Fahrzeug geliefert. Dadurch lässt er sich einfach in Spezialfahrzeuge wie Pritschen- oder Kühltransporter verwandeln. Künftig sollen weitere Varianten auch ab Werk folgen.

Die Technik im Fahrzeug

Bei den Batterien bietet Kia zwei NCM-Varianten mit 51,5 bzw. 71,2 kWh Kapazität. Für den PV5 Cargo ist außerdem ein LFP-Akku mit 43,3 kWh geplant. Die PV5-Modelle haben einen Frontmotor mit bis zu 120 kW Leistung und 250 Nm Drehmoment. Die Reichweite soll bei bis zu 400 Kilometern liegen.

Individualisierbar ist auch das Interieur. Fahrer können den Innenraum flexibel gestalten – von Getränkehaltern bis Kleiderhaken. Das modulare »AddGear«-System ermöglicht individuelle Ausstattung, ähnlich wie maßgefertigte Möbel. Geometrisches Design und niedrige Schulterlinie verbessern zudem die Sicht. Zur Serienausstattung gehören ein 12,9-Zoll-Navigationsbildschirm und 7,5-Zoll-Instrumentenanzeige. Das Infotainment basiert auf Android Automotive OS und erhält Updates via Over-the-Air. Dank Vehicle-to-Load-Funktion (V2L) steht eine 220-Volt-Steckdose zur Verfügung.

Preis als Kampfansage

Der Verkauf der PV5-Modelle startet in Korea und Europa in der zweiten Jahreshälfte, weitere Märkte folgen 2026. Die Umrüstungsmodelle werden ab 2025 schrittweise produziert. Der Preis liegt bei rund 30.000 Euro. Das ist eine Kampfansage – mit großer Vielfalt, flexibler Technik und konkurrenzfähigem Preis sollten sich Wettbewerber warm anziehen. ■

Text: Alexander Roller

Mehr als nur Kastenware

Ob Handwerk oder Logistik-Konzern: Transporter sind überall im Einsatz. **Ford Pro** zeigt im Werk Köln seine Fahrzeuge mit Auf- und Umbauten – und rückt so die »Alltagshelden« in den Fokus.

Für Ford läuft es in Sachen Transporter gerade richtig rund. Die Spezialfahrzeuge des Herstellers legten beim Absatz gegenüber dem Vorjahr um rund 15 Prozent zu. Damit machen sie rund 35 Prozent der Zulassungen von Ford Pro in Deutschland aus. Ergänzt man die Rechnung um kleinere Umbauten wie zusätzliche Trittstufen und Handgriffe, sind es sogar 70 Prozent. Ein Schwerpunkt liegt dabei auf dem Service, denn der Kunde soll es – so zumindest der Plan – so einfach wie möglich haben.

»Sie kommen in eines unserer rund 200 Transit-Center in Deutschland und werden dort von ausgewiesenen Nutzfahrzeugexperten beraten. Zusammen mit unseren 34 lizenzierten Ford Pro Converter Partnern setzen wir dann nahezu jeden ihrer Wünsche in Sachen Auf- und

Umbauten um«, erklärt Claudia Vogt, Direktorin von Ford Pro in Deutschland, den Bestellvorgang.

Wachstum entgegen dem Branchentrend

Der Erfolg gibt Ford Pro Recht: 2024 war für den Hersteller in Deutschland das erfolgreichste Jahr bei Neuzulassungen und Marktanteil seit 1990. Und auch 2025 setzt sich der Trend fort: Mit knapp 25.000 Neuzulassungen und einem Plus von fast 26 Prozent wächst Ford entgegen dem rückläufigen Nutzfahrzeugmarkt.

Wichtige Erfolgsfaktoren sind digitale Lösungen für Gewerbekunden, etwa die Telematik-Software von Ford Pro. Sie verarbeitet Echtzeitdaten zu Warnhinweisen, zeigt Standorte und Fahrzeugzustände



Fotos: Alexander Roller, Ford

an und bietet sogar ein Fahrer-Coaching. Ziel ist es, die Einsatzzeiten (»Uptime«) der Fahrzeuge zu maximieren – auch bei E-Transportern. So lassen sich Ladestatus, Ladezustand und Restreichweite überwachen.

100 mobile Service-Vans

Ein weiteres Tool ist das Vehicle Integration System (VIS), über das sich Zusatzfunktionen wie Blaulichtanlagen oder Trittstufen per Touchscreen steuern lassen. Sollte ein Fahrzeug dennoch ausfallen, helfen rund 100 mobile Service-Vans, die 70 Prozent aller Wartungen und Reparaturen direkt beim Kunden erledigen. Eine dieser rollenden Werkstätten – ein E-Transit in Kooperation mit Würth – war auch auf dem Ford Pro Heroes Day zu sehen.

Ergänzt wird das Angebot durch die Mobilitätsgarantie Ford Pro Mobility mit Werkstatt-Ersatzwagen, Wartung und Kurz- oder Langzeitmiete. Kein Kunde ist weiter als 80 Kilometer vom nächsten Partnerbetrieb entfernt.



Mobile Service-Werkstatt

Ein Transporter hilft dem anderen – genau das macht der Mobile Service Van von Würth, der auf dem Ford E-Transit Kastenwagen basiert, möglich. Serien-

mäßig verbaut sind in der »Werkstatt auf Rädern« elektrisch verstellbare und beheizbare Außenspiegel, eine Klimautomatik, Innenbeleuchtung mit Leselampen vorn, die Schiebetür sowie ein 12-Zoll-Multifunktionsdisplay mit Ford SYNC 4. Mit einem 1-Gang-Automatikgetriebe und einem Elektrotriebsstrang mit 67 kWh bzw. 198 kW (269 PS) ist das Servicefahrzeug vergleichsweise flott (und leise) unterwegs. Was den Kastenwagen aber wirklich besonders macht, ist seine

Zusatzausstattung: Am Boden und den Seitenwänden sind verschiedene Regalfächer angebracht, die zuverlässig die Ladung sichern. Darüber hinaus stattet Würth die Servicefahrzeuge mit einer kompletten Werkstatt- und Werkzeugausrüstung aus. Damit sind nahezu alle Service und Reparaturarbeiten wie zum Beispiel Ölwechsel – bei Bedarf mit einer Abtropfwanne und Plane – oder aber Reparaturen am Seitenspiegel problemlos möglich. Über eine Beladungsrampe können zudem Ausrüstung und die verschiedenen Werkzeuge schnell im Fahrzeug verräumt werden.



Mobiler Service Van: Falls etwas mal bei anderen Transportern nicht stimmen sollte, rückt einer dieser Kastenwagen aus und setzt das Fahrzeug beim Kunden vor Ort in Stand.

>

Sicher verstaut

Einen gut gesicherten Stauraum bietet das Regalsystem von ATV Fahrzeugtechnik. Hier wurden in einen E-Transit-Kastenwagen insgesamt zwei Ebenen mit jeweils vier Böden auf der

Fahrerseite und zwei auf der Beifahrerseite verbaut. Die oberen Regale sind 420 mm tief, die unteren 465 mm. Durch die großzügige Durchgangsbreite zwischen den Regalböden, ist der Laderaum

gut begehbar. Zusätzliche Transportmöglichkeiten gibt es darüber hinaus unter dem Regalsystem. Ergänzend dazu ist das Regal links klappbar und rechts segmentiert.

Eine Antirutschbeschichtung auf den Böden sorgt für guten Halt während der Fahrt. Um das Einsteigen beim recht hohen Gefährt sicherer zu gestalten, wurde an der seitlichen Schiebetür eine zusätzliche Stufe installiert – zusammen mit Umfeldbeleuchtung ein Plus an Sicherheit. Kasten und Fahrerhaus werden zudem von einer ATV-Trennwand mit Drehtür und elektrischem Schloss gesichert. Zweites ist durch eine Riffelblechauskleidung aus Aluminium verstärkt und soll Bodenunebenheiten ausgleichen und die Ergonomie verbessern.



Grip ist beim ATV-Kastenwagen nicht nur auf der Straße entscheidend, sondern auch für die Ware. Antirutschprofile auf Boden und Regalen sorgen für Halt.

Hoch hinaus

Für die Arbeiten, die mit dem Hubsteiger von Palfinger erledigt werden, sollte Mann oder Frau möglichst schwindelfrei sein. Das Fahrzeug basiert auf dem E-Transit Fahrgestell – mit der Einzelkabine 425 L3. Wie auch die anderen elektrischen Transporter verfügt er über einen Heckantrieb. Der Elektromotor leistet 135 kW (184 PS), die Batterie speichert 67 kWh. Wie so oft bei den Umbauten wird es aber bei der Zusatzausstattung besonders interessant: Sie umfasst den Hubsteiger PT 19 TJ mit Korb. Voll ausgefahren erreicht er eine Höhe von 18,5 Metern. Will man sich mit dem Kran horizontal bewegen, können damit 13,9 Meter überwunden

werden. Der Korb selbst kann bis zu 300 Kilogramm tragen. Dabei wurde durch hochwertigere und stabilere Komponenten auf Sicherheit für den Bediener Wert gelegt. Palfinger ließ es sich darüber hinaus auch nicht nehmen, gleich die Ergonomie im Korb selbst mitzuverbessern. Längere Einsätze hoch oben sollen sich so etwas komfor-

tabler gestalten. Das Fahrzeug profitiert dann vor allem im innerstädtischen Bereich von seinem elektrischen Antrieb: Die Geräuschkulisse fällt im Vergleich zum Diesel-Pendant gering aus und die Batterie bietet genug Kapazität, um den Korb problemlos mehrmals am Tag auf- und abfahren zu können.

Für Arbeiten über den Dächern schafft der Umbau von Palfinger Abhilfe. Bis zu 18,5 Meter Höhe können damit überwunden werden.



Saubere Sache

Dem aufmerksamen Leser ist es sofort aufgefallen: Das ist doch die gleiche Einzelkabine wie beim Transporter mit Hubsteiger. Richtig, auch hier ist die Einzelkabine 425 L3 auf dem E-Tran-

sit-Fahrgestell verbaut. Das war's dann aber mit den Gemeinsamkeiten. Die Firma Schutz hat bei diesem Umbau einen Hinterkippaufbau mit den Maßen 2.700 x 2.100 x 400 mm angebracht. Mit

dem Planengestell ist das Fahrzeug samt Müllsammelaufsatz bei Städten und Gemeinden im Einsatz.

Einwurföffnungen auf beiden Seiten ermöglichen zügiges Arbeiten. Zusätzlich bietet ein Werkzeugkasten (Maße: 800 x 2.100 x 1.350 mm) mit Schubladen und Durchlade Platz für langstieliges Werkzeug – etwa eine Schaufel oder einen Besen. Und falls die Umgebung dunkel ist, leisten Umfeldbeleuchtung und Arbeitsscheinwerfer Abhilfe. Außerdem verfügt das Fahrzeug über einen Feuerlöscher und zwei Kunststoffkästen für Spanngurte. Der E-Transit bietet eine Nutzlast von 1.000 kg.



Wendig in Städten: Der Kipperumbau ermöglicht problemlos engere Straßenabschnitte in der Innenstadt zu passieren. Außerdem genügt der Führerschein der Klasse B bereits zum Fahren.

Rettungsfahrzeug in Österreich

Ein wahrer Lebensretter ist das Ambulanz Mobile KTW von Novaris. Der auf dem Ford Transit Custom Kombi basierende Transporter kommt mit 8-Gang-Automatik und 2,0-l-EcoBlue-Dieselmotor beim Österreichischen Roten Kreuz zum Einsatz. Er verfügt über ein aufgesetztes Hochdach der Firma Ambulanz Mobile – Typ »Twinline«. Damit unterscheidet er sich wesentlich von vielen in Deutschland eingesetzten Fahrzeugen, die meist einen Kofferaufbau haben. Die Hochdachvariante bietet den Vorteil, dass der Transporter nicht in die Breite wächst und auch engere Passstraßen durchqueren kann.

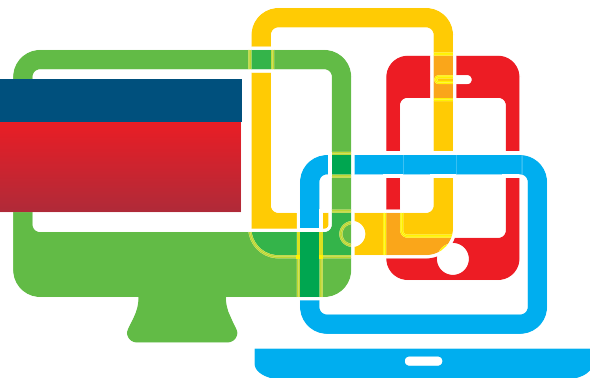
Im Rettungswagen wurden Hecktüren sowie die Schiebetür (Seiteneinstieg rechts) erhöht und zusätzlich eine aerodynamische Linienführung im Dachbereich verbaut.

Das verringert den cW-Wert und somit den Strömungswiderstand. Der Transporter verfügt zudem über ein vollintegriertes Blaulichtsystem und besteht im Innenausbau aus rund 60 Prozent recyceltem ABS-Kunststoff. Die Innenverkleidungsteile sind demontierbar und wiederverwendbar. Dadurch konnten beim Umbau rund 18 kg Klebstoff eingespart werden. ■



Ohne Kofferaufbau fährt dieser Transit Custom für das Österreichische Rote Kreuz. Durch das Hochdach wächst das Fahrzeug zwar in die Höhe, aber nicht in die Breite – auf alpinen Passstraßen durchaus praktisch.

Text: Alexander Roller



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

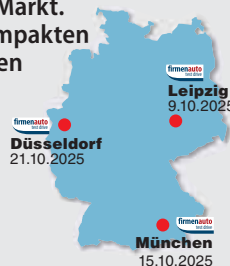
Das Nachschlagewerk für die Fuhrparkbranche. Alle Adressen und Kontakte der wichtigsten Fahrzeug- und Zubehöranbieter sowie Dienstleister – von Auto bis Zulassungsservice.



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](http://firmenauto.de)
 Nicole Holzer (Geschäftsführende Redakteurin),
 Carsten Nallinger (Chefredakteur),
 Uta Sichel (Assistenz)

Mitarbeiter dieser Ausgabe:
 Alexander Bernt, Holger Holzer, Mario
 Hommen, Ilona Jüngst, Gerhard Nolle,
 Marc-Oliver Prinzing, Alexander Roller, Axel
 Schäfer, Martin Westerhoff

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

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

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

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

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

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

Anzeigenverwaltung:
 Motor Presse Stuttgart GmbH & Co. KG
 Anzeigenabteilung firmenauto
 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



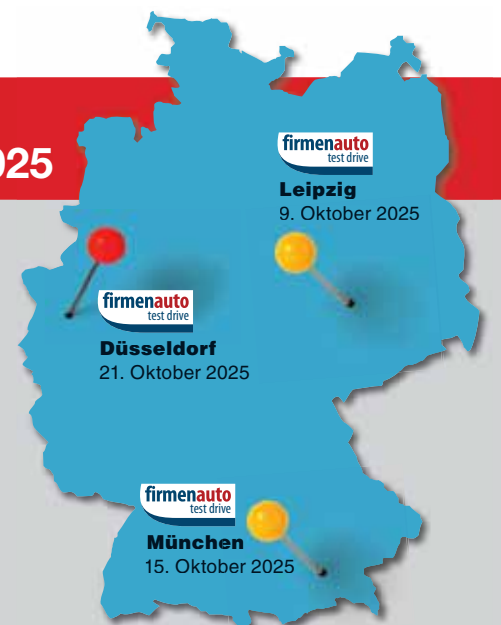
firmenauto
test drive 2025

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

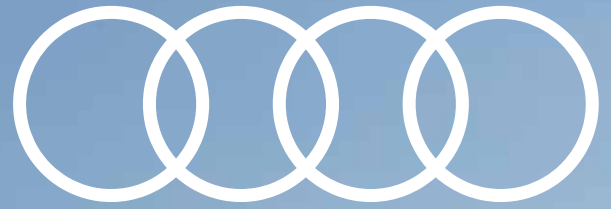
EnBW



JETZT ANMELDEN!

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





Überzeugend in doppelter Hinsicht.

Der neue Audi A5 Avant e-hybrid für Flottenkunden.



Audi Vorsprung durch Technik

Kraftstoffverbrauch (gewichtet kombiniert): 2,7–2,1 l/100 km;
Stromverbrauch (gewichtet kombiniert): 15,9–15,0 kWh/100 km;
CO₂-Emissionen (gewichtet kombiniert): 61–47 g/km;
CO₂-Klasse (gewichtet kombiniert): B;
Kraftstoffverbrauch bei entladener Batterie (kombiniert):
7,4–6,5 l/100 km; CO₂-Klassen bei entladener Batterie: E-F.

Infos für
Flotten-
manager

