



Diesel-Quartett

Vergleichstest Mittelklasse-SUV

Interview Ayvens

Strategien und Ziele nach der Fusion von ALD und LeasePlan

Privatnutzung

Wenn der Firmenwagen zum Steuerproblem wird

Mobilitätsbudgets

Wie nachhaltige Mobilität in Firmen funktionieren kann



Rückblick IAA Mobility:

Europäische Hersteller zeigen neue Dynamik & Strategien



30 Jahre Sprinter

Alt trifft Neu – zwei Generationen im Check



Beruf & Bildung

So können Fuhrparkprofis ihr Wissen ausbauen

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

firmenauto
test drive 2025

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



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

firmenauto.de



Bringen Sie Ihr **Leasing** einen Schritt weiter.

Als Ihr Leasing- und Mobilitätspartner ist Ayvens bei jedem Schritt für Sie da.



Better with every move.

ayvens
SOCIÉTÉ GÉNÉRALE GROUP



Carsten Nallinger
Chefredakteur

Sie haben gewählt: 185 Fuhrparkexperten haben ihre Stimmen für die Firmenautos des Jahres 2025 abgegeben. Vom Minicar bis zum SUV reicht die Bandbreite. Wer in den Flotten die Nase vorn hat, zeigen wir ab Seite 32 in dieser Ausgabe. Unterstützung bei der Entscheidungsfindung gab es durch die firmenauto test drives. Wobei die Termine fürs kommende Jahr bereits wieder feststehen.

Mit von der Partie waren wir auch beim auto motor und sport Kongress beziehungsweise der zugehörigen Tech Conference. Ab Seite 24 lesen Sie, was sich

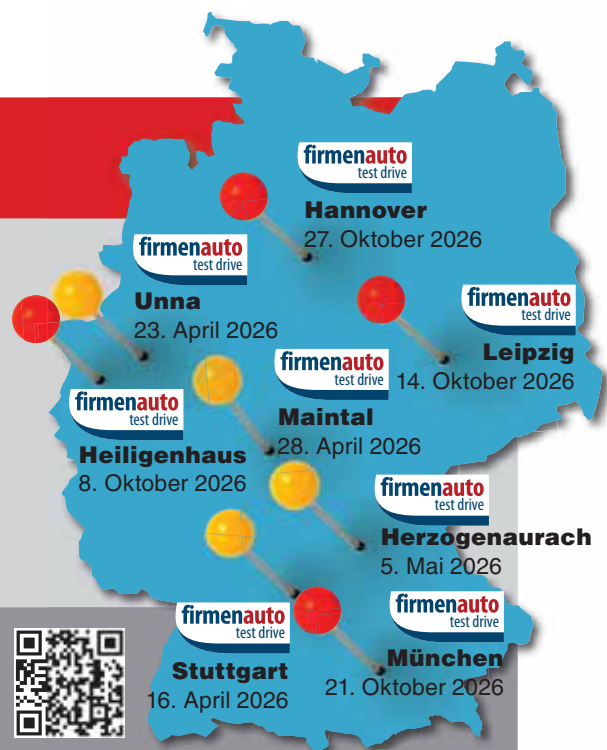
für Fuhrpark- und Mobilitätsmanager im Augenblick alles ändert. Dabei dreht es sich längst nicht mehr nur ausschließlich um die Fahrzeuge.

Ganz ohne fahrbaren Untersatz geht es aber natürlich nicht: Beim Diesel-Quartett der gehobenen Mittelklasse-SUV treten Audi, BMW, Mercedes und Volkswagen ab Seite 40 gegeneinander an. Wer die Nase bei den Selbstzündern vorne hat und warum zumindest zwei Fahrzeuge hinter unseren Erwartungen zurückgeblieben sind. Lassen Sie sich inspirieren.

Veranstaltungstage firmenauto testdrive 2026

- **16. April** in Stuttgart
- **23. April** in Unna
- **28. April** in Maintal
- **05. Mai** in Herzogenaurach
- **08. Oktober** in Heiligenhaus
- **14. Oktober** in Leipzig
- **21. Oktober** in München
- **27. Oktober** in Hannover

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



Powered by:



ab 16

Fahrspaß, Fuhrparkwissen & Fachgespräche
beim firmenauto test drive



14

Wie Fuhrparkprofis mit der
Entwicklung Schritt halten



58

Test Ford E-Transit Custom -
was der E-Transporter leistet

MANAGEMENT

- 03 Editorial
- 06 Branchen-News
- 10 Kolumne
von Axel Schäfer, Geschäftsführer des
Bundesverbands Betriebliche Mobilität
- 12 Antriebswende
Fuhrparkmanagement wird zum Motor
der Energiewende in Unternehmen
- 14 Weiterbildung
Wie sich das Berufsbild des
Fuhrparkmanagers verändert hat
- 20 Auto-Abo, Sharing, Budget
Wenn Mobilität zwar flexibler,
aber nicht einfacher wird

- 22 Interview Ayvens
Geschäftsführer Martin Kössler über
die Fusion von ALD und LeasePlan
- 26 Recht und Urteile
Aktuelle Urteile und alles zur Neuordnung
der Führerscheinkontrolle
- 30 Steuer
In welchen Fällen die Privatnutzung des
Firmenwagens zur Steuerfalle wird

EVENTS

- 16 firmenauto test drive
Rückblick mit den schönsten Impressionen
zu Leipzig, München und Heiligenhaus
- 32 firmenauto des jahres
Diese Modelle haben die Experten-Jury
überzeugt – der große Überblick



32

Die Gewinner der Awards »firmenauto des Jahres 2025« auf der IAA Mobility in München



48

Den Audi Q3 gibt es als klassisches SUV und als SUV-Coupé Sportback

AUTO

- 40 **Diesel-Vergleichstest**
Vier gehobene Mittelklasse-SUV treten gegeneinander an: Audi Q5 gegen BMW X3, Mercedes GLC und VW Tayron
- 50 **Audi Q3**
Wird der Audi Q3 zum neuen Favoriten bei Dienstwagen-Fahrern?
- 52 **KGM Torres**
So schlägt sich das elektrische SUV des SsangYong-Nachfolgers im Alltag.
- 54 **BYD Seal 6 DM-i Touring**
Mit diesem Plug-in-Hybrid greift China im Kombi-Markt an
- 56 **Honda Civic e:HEV**
Der Civic mit Mildhybrid-Antrieb könnte eine spannende Alternative sein

Transporter

- 58 **Ford E-Transit Custom**
So alltagstauglich ist der neue E-Transporter von Ford
- 62 **Sprinter-Vergleich**
Vom Zündschlüssel bis zum Startknopf: zwei Generationen Sprinter im Vergleich

Service

- 36 **Rückblick IAA**
Von BMW bis BYD – die Top-Highlights der IAA Mobility 2025
- 24 **auto motor und sport Kongress**
Hier dreht sich alles um die Zukunft der Mobilität. Die wichtigsten Insights
- 58 **Impressum**



Fotos: Nicole Holzer, Elli, Fiat

Zwischen Stecker und Strategie

Deutschlands Fuhrparks wollen elektrifizieren – doch zwischen **Kostendruck, Ladeinfrastruktur** und fehlender Strategie stockt der Wandel.

Deutschlands Fuhrparks sind bereit für die Energiewende: Laut dem Elli Mobility Flottenreport 2025 wollen fast zwei Drittel aller Unternehmen ihre Fahrzeugflotten auf Elektroantrieb umstellen. Für die Studie befragte das Meinungsforschungsinstitut Civey 500 Fuhrparkverantwortliche. Das Ergebnis zeigt: Der Wille zur Transformation ist vorhanden – doch die Umsetzung bleibt herausfordernd.

Für 69 Prozent der Befragten steht die Senkung der Gesamtkosten des Fuhr-

parks im Vordergrund, 56 Prozent wollen ihre Budgets halten oder ausbauen. Laut Elli sparen Fuhrparks pro 100 Kilometer elektrisch zwischen 3,21 Euro bei öffentlichem und 5,10 Euro bei privatem Laden im Vergleich zum Verbrenner. Doch 38 Prozent der Flottenchefs kennen diese Einsparpotenziale laut der Umfrage nicht.

Etwa ein Viertel der Firmen plant Investitionen in eigene Ladeinfrastruktur, 39 Prozent halten den Aufbau jedoch für zu teuer oder unrentabel.

Fehlende Ladepunkte bleiben damit einer der größten Bremsklötze auf dem Weg zur E-Mobilität. Viele Flottenmanager wünschen sich modulare Komplettlösungen, die Kostenmanagement, Energieflüsse und Ladeprozesse intelligent verknüpfen. Elli will hier mit der neuen B2B-Plattform Elli Console ansetzen. Langfristig sollen Firmenfahrzeuge Strom auch zurückspeisen – durch bidirektionales Laden, das laut Elli Kosten senken und Einnahmen generieren kann.

Highspeed-Ladeparks

Mercedes plant 1.000 kW

325 Kilometer Reichweite in zehn Minuten nachladen? Oder Strom für 100 Kilometer in nur einer Minute in den Akku bringen? Das könnte bald Realität werden. Mit dem italienischen Hersteller Alpitronic entwickelt Mercedes-Benz Schnelllader mit bis zu 1.000 kW Ladeleistung, die in den eigenen Ladeparks zum Einsatz kommen sollen. Das modulare System HYC1000 verteilt die Gesamtleistung flexibel auf mehrere Säulen, wodurch sich Ladepunkte einfacher erweitern und besser auslasten lassen. Parallel entsteht ein High-Performance-Lader mit bis zu einem Megawatt pro Ladepunkt.



Foto: Mercedes-Benz

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	Berlin	Frankfurt/ Dreieich	Dortmund	Virtuelle Akademie	Erfurt	Norderstedt	München
Termin 1	Grundlagen, Kostenrechnung und Finanzierungsarten	22.–24.04.26	19.–21.05.26	01.–03.07.26	25.–27.03.26	23.–25.09.26	11.–13.11.26	02.–04.12.26
Termin 2	Steuerrecht und Schadenmanagement	07.–09.05.26	01.–03.06.26	15.–17.07.26	15.–17.04.26	05.–07.11.26	10.–12.12.26	17.–19.12.26
Termin 3	Rechtsgrundlagen und Versicherungsmanagement	28.–30.05.26	18.–20.06.26	17.–19.09.26	07.–09.05.26	26.–28.11.26	14.–16.01.27	21.–23.01.27
Termin 4	Mobilitätsmanagement, Elektrifizierung und Nachhaltigkeit	24.–26.06.26	19.–21.08.26	14.–16.10.26	10.–12.06.26	09.–11.12.26	03.–05.02.27	17.–19.02.27
Termin 5	IT-Lösungen im Fuhrpark und Nutzfahrzeugmanagement	26.–28.08.26	28.–30.09.26	11.–13.11.26	01.–03.07.26	20.–22.01.27	24.–26.02.27	10.–12.03.27
Termin 6	Prozesse und Dienstwagenmanagement	15.–18.09.26	03.–06.11.26	08.–11.12.26	25.–28.08.26	16.–19.02.27	16.–19.03.27	13.–16.04.27
Zert. 1	Schriftliche Prüfung und Fallstudie	08.10.26	26.11.26	14.01.27	04.09.26	11.03.27	22.04.27	29.04.27
Zert. 2	Präsentation und Mündliche Prüfung	09.10.26	27.11.26	15.01.27	11.09.26	12.03.27	23.04.27	30.04.27
Seminar	Fuhrparkmanagement - kompakt und aktuell	19.–20.02.26	26.–27.03.26	27.–28.04.26	12.–13.05.26	20.–21.11.25	03.–04.09.26	24.–25.09.26
Zusatztermine in Stuttgart: 09.–10.07.26								

In Zusammenarbeit mit:



Digitale Lösung für Fuhrpark

Polestar bietet Fleet Telematics an

Polestar hat mit Fleet Telematics ein eigenes System für das Flottenmanagement vorgestellt. Laut Hersteller liefert die Lösung Echtzeitdaten zu Fahrzeugstatus, Nutzung und Effizienz – und kommt ohne zusätzliche Hardware aus. Das System lässt sich direkt in bestehende Management-Plattformen integrieren, wodurch Einbau- und Installationskosten entfallen.

Entwickelt wurde Fleet Telematics gemeinsam mit Echoes, Geotab und High Mobility. Ziel ist es laut Polestar, datenbasierte Entscheidungen zu Verbrauch, Wartung und Kosten zu erleichtern. Das System ist skalierbar, über die gesamte Modellpalette verfügbar und soll Flotten europaweit ein einheitliches Management sowie eine bessere Kontrolle etwa von Effizienz und Nachhaltigkeit ermöglichen.

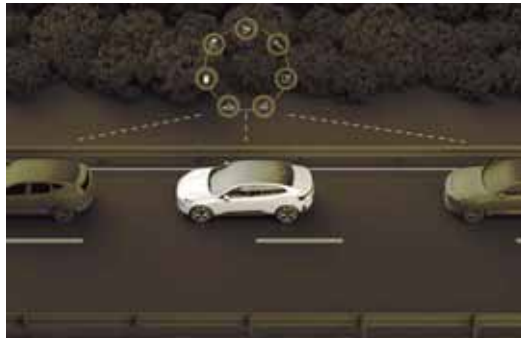


Foto: Polestar

Neue Carsharing-Lösung

Europcar startet FleetShare

Europcar startet mit FleetShare ein neues Corporate-Carsharing-Angebot für Unternehmen, die Mitarbeitern Mobilität ohne eigenen Dienstwagen bieten wollen. Buchung und Rückgabe laufen per App, die Fahrzeugnutzung erfolgt kontaktlos per Smartphone. Eine monatliche Pauschale deckt Wartung, Versicherung und Service ab. Damit sollen Unternehmen Kosten und Auslastung im Blick behalten können.

4,7%

... soll der Automobilmarkt in der DACH-Region laut Dataforce 2026 wachsen. Nach einem Minus erwarten die Analysten einen Anstieg der Neuzulassungen – auf 3,47 Millionen Pkw.

Echtzeitdienste für Fahrer

TomTom warnt vor mehr als Staus

Hyundai AutoEver und TomTom weiten ihre Partnerschaft aus. Künftig zeigen die Navigationssysteme in Fahrzeugen von Hyundai, Kia und Genesis nicht nur Staus, sondern auch Tempokontrollen an. Laut Hersteller soll das Autofahren damit effizienter, stressfreier und regelkonformer werden. Die Echtzeitdaten zu Verkehr und Geschwindigkeit werden direkt in die Systeme integriert. TomTom will seine Dienste damit europaweit ausrollen – inklusive Blitzerwarnungen und regelmäßig aktualisierter Karten. Für Hyundai ist das ein weiterer Schritt hin zu datenbasierten Fahrassistenzsystemen, die weit über die klassische Navigation hinausgehen. Das Ziel: Fahrer sollen künftig besser informiert und sicherer unterwegs sein.



Foto: TomTom



Der neue
CIVIC
e:HEV
Let's Drive



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

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



www.honda.de/gewerbekunden

Honda **e:TECHNOLOGY**

Kraftstoffverbrauch Civic e:HEV in l/100 km: kombiniert 4,7–5,0. CO₂-Emissionen in g/km: kombiniert 108–114. CO₂-Klasse: C. Abbildung zeigt Sonderausstattung.



Foto: Marek Pivnicki/Pexels@viaCanva

Traktion statt Theorie

Die **Mobilitätswende** gleicht einer Passstraße im Spätherbst: kurvig, unübersichtlich, streckenweise glatt. Wer ohne Profil unterwegs ist, rutscht schneller ab, als er »Tankrabbatt« sagen kann.

Trotzdem fahren viele Unternehmen noch mit Sommerreifen durchs Transformationsgebirge – also mit Strategien, die bei gutem Wetter mal funktioniert haben, jetzt aber kaum noch greifen. Zu groß ist die Diskrepanz zwischen Vision und Wirklichkeit. Zwischen Buzzword-Bingo im Strategiepapier (ganzheitlich, klimaneutral, MaaS) und der Realität auf dem Betriebshof, wo der E-Transporter bei minus acht Grad keine 150 Kilometer weit kommt und die Ladeinfrastruktur eher symbolisch als betriebsbereit ist.

Strategie mit Grip gesucht

Es geht nicht mehr um einzelne Leuchtturmprojekte, sondern um solide Traktion im Alltagsgeschäft: Wie wird aus der Vision einer nachhaltigen, flexiblen betrieblichen Mobilität ein funktionierendes Gesamtsystem?

Die Mobilitätswende gleicht aktuell einer Passstraße im Spätherbst: kurvig, unübersichtlich, streckenweise glatt. Wer ohne Profil unterwegs ist, rutscht schneller ab, als er »Tankrabbatt« sagen kann.

„Es gibt keinen günstigen Zeitpunkt für Veränderung – nur einen zu späten.“
Peter Drucker

Ein Zitat, das Management-Guru Peter Drucker einmal sinngemäß gesagt hat. Dabei geht es gar nicht darum, sofort das perfekte System zu haben. Transformation braucht kein Allradfahrwerk mit Goldkante – keine Allrad-Fantasien – sie braucht Grip. Also ein

strategisches Konzept, das auch bei rutschigen Bedingungen Halt gibt. Ein Konzept, das in der Praxis greift.

Vom Reden ins Rollen kommen

Dazu gehören verbindliche Ziele, statt vager Absichtserklärungen. Pragmatische Lösungen, statt theoretischer Wunschkonzerte. Und Kommunikation auf Augenhöhe, damit alle Beteiligten wissen, warum sich etwas ändert – und was sie davon haben.

Was wir gerade erleben, ist kein Durchgangsthema. Es ist ein Strukturwandel. Mobilität wird sich grundlegend verändern – technologisch, rechtlich, gesellschaftlich. Wer jetzt klug handelt, gewinnt nicht nur ökologisch, sondern auch wirtschaftlich. Denn schon heute zeigt sich: Unternehmen mit klarer, belastbarer Mobilitätsstrategie sind agiler, krisenfester und attraktiver für Talente.

Oder anders gesagt: Wer jetzt mit gutem Profil unterwegs ist, muss im Frühjahr nicht mit teuren Reparaturen rechnen. Denn auf glatter Fahrbahn zählt nicht die schönste Präsentation, sondern die beste Bodenhaftung. ■



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

V O L V O

Der Volvo XC90 Black Edition.

Fährt elektrisch, wenn Sie es möchten.



Unser Premium-SUV: markantes Black Edition Design, attraktive Flottenkonditionen und 0,5% Dienstwagenbesteuerung¹ – für Unternehmen mit Anspruch.

Jetzt bei Ihrem Volvo Händler.
volvocars.de/XC90

¹Auch nach dem 01.01.2025 gültig für alle Volvo Plug-in Hybrid-Modelle mit min. 80 km elektrischer Reichweite innerorts oder max. 50 g CO₂/km (nach WLTP).

Volvo XC90 Black Edition T8 AWD Plug-in Hybrid, 228 kW (310 PS) + 107 kW (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).

Fuhrparks unter Hochspannung

Die meisten Unternehmen arbeiten inzwischen an der **Elektrifizierung ihrer Fahrzeugflotten**. Doch es gibt nach wie vor viele Unsicherheiten. So meistern Fuhrparks die Antriebswende.

Kaum ein Thema fordert Fuhrparkmanager derzeit so sehr wie die Elektrifizierung der Flotten. Zwischen Klimazielen, Ladeinfrastruktur, IT-Schnittstellen und rechtlichen Stolperfallen wird die Antriebswende schnell zur Mammutaufgabe – und zugleich zur Chance, Unternehmensmobilität grundlegend neu zu denken.

Wer Ladeinfrastruktur, Abrechnung und rechtliche Fallstricke unterschätzt, zahlt später drauf. Erst eine ehrliche TCO-Betrachtung zeigt, was E-Mobilität im Fuhrpark wirklich kostet – und warum Mobilitätsmanager plötzlich zu Schlüsselfiguren der Energiewende werden.

Vor allem bei der Ausstattung von Firmenstandorten mit Ladeinfrastruktur zeigt sich, wie komplex der Wandel ist. Einfach einige Ladepunkte aufzubauen, reicht nicht. Es muss weit mehr bedacht werden als die Zahl der Wallboxen. Ganz am Anfang steht die Frage nach der Stromversorgung und den Besitzverhältnissen an Firmenstandorten. Stromversorgung und Netzanschluss sind oft der Flaschenhals. Schon ein Ausbau von fünf auf zwanzig E-Fahrzeuge kann die bestehende Infrastruktur überfordern. Ohne intelligentes Lastmanagement drohen kostspielige Nachrüstungen am Netzanschluss. Solche

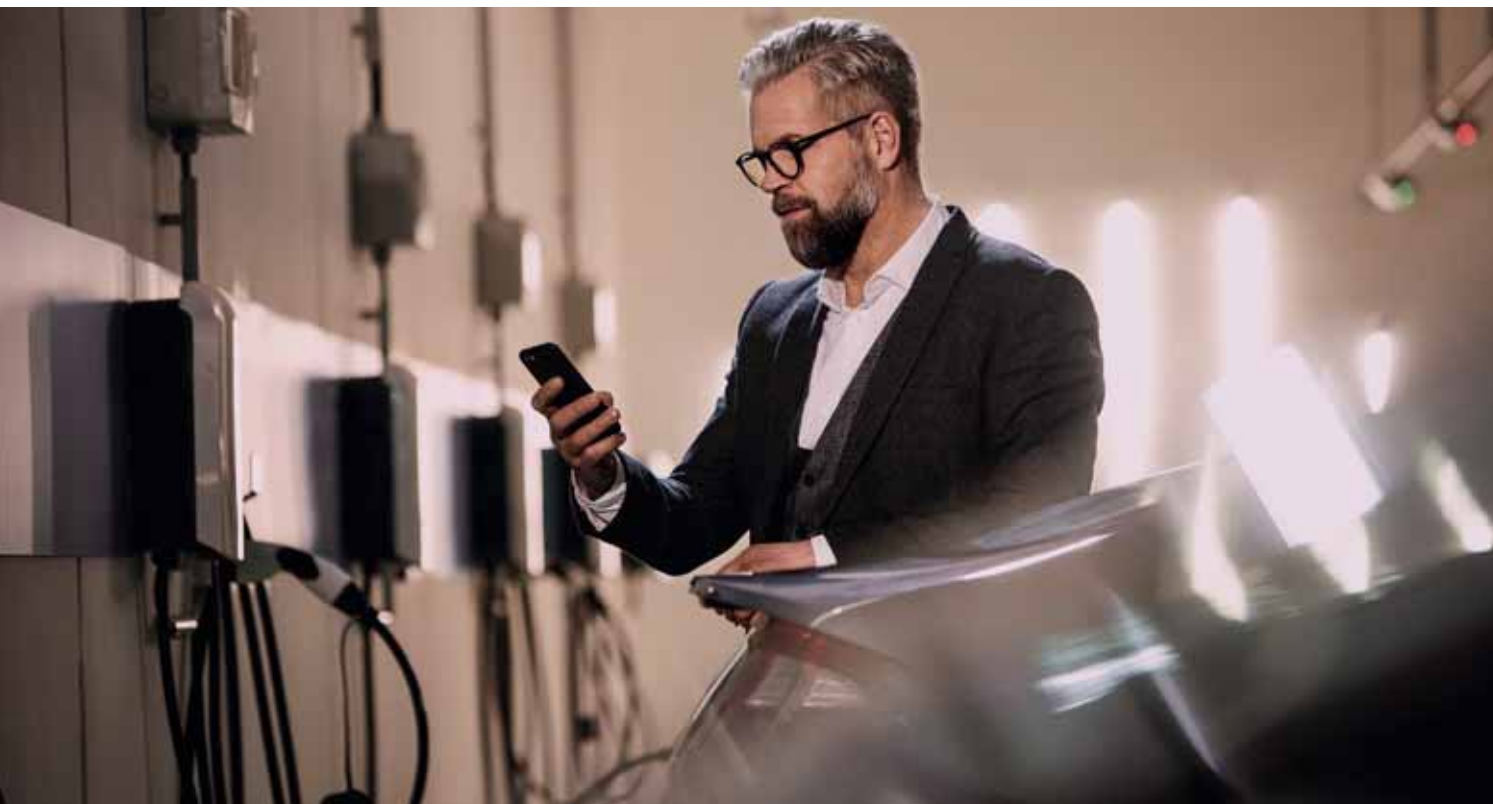


Foto: E.ON, Nicole Holzer, studio visuell photography

Fünf Learnings im Überblick

1. Ladeinfrastruktur braucht frühzeitige Planung und intelligentes Lastmanagement.
2. IT-gestützte Abrechnungssysteme verhindern Chaos und schaffen Transparenz.
3. Heimpladen erfordert klare rechtliche und technische Regeln.
4. TCO-Berechnungen müssen auch System- und Organisationskosten berücksichtigen.
5. Interdisziplinäre Zusammenarbeit. Erfolgreiche Elektrifizierung gelingt nur im Zusammenspiel von Fuhrpark, IT, Finanzwesen und Datenschutz.

Systeme verteilen automatisch die zur Verfügung stehende Leistung auf die angeschlossenen Fahrzeuge – im Idealfall abhängig davon, wer zuerst wieder auf die Straße muss. Wer dieses Thema vernachlässigt, muss später teuer in die Erweiterung des Netzanschlusses investieren.

Organisation statt Zettelwirtschaft

Die technische Seite ist nur die halbe Miete. Auch die interne Organisation verändert sich: Kosten müssen präzise zugeordnet werden – an Fahrzeuge, Fahrer und Abteilungen. Gerade in Unternehmen mit mehreren Standorten oder komplexen Firmenstrukturen müssen die Verantwortlichen transparent regeln, wie Kosten intern verrechnet werden. Was früher über Tankkarten und eindeutige Kostenstellen problemlos möglich war, verlangt jetzt moderne IT-gestützte Lösungen. Denn wenn Poolfahrzeuge, wechselnde Fahrer und mehrere Standorte ins Spiel kommen, droht Abrechnungschaos.

Die Lösung: Automatisierte Systeme, die jeden Ladevorgang eindeutig erfassen und dem Fahrzeug sowie dem Fahrer direkt zuordnen. RFID-Karten, Lade-Apps oder intelligente Ladekabel schaffen Transparenz, verringern Verwaltungsaufwand und vermeiden Konflikte zwischen Abteilungen.

Immer mehr Unternehmen fördern das Laden beim Mitarbeitenden zu Hause. Das spart Wege, reduziert Standzeiten und erhöht die Effizienz. Doch die gesetzliche Pauschale von 30 oder 70 Euro monatlich deckt kaum den realen Strombedarf. Abhilfe schaffen MID-konforme Wallboxen mit genauer Verbrauchsmessung, die an das Fuhrparkmanagementsystem angebunden sind. Klare Regelungen im Dienstwagenvertrag sichern zudem Haftungs- und Wartungsfragen zuverlässig ab.



Im Rahmen der Transformation zur E-Mobilität wird das Fuhrparkmanagement zunehmend zur strategischen Schlüsselfunktion.

Mit der Elektrifizierung wächst die Bedeutung der IT-Abteilung. Fuhrparksoftware, Ladeinfrastruktur und Buchhaltungssysteme müssen miteinander kommunizieren. Datenschutz und IT-Sicherheit spielen eine zentrale Rolle, sobald Ladevorgänge personenbezogen erfasst und verarbeitet werden. Das macht betriebswirtschaftliche Steuerung nicht einfacher.

Vom Kostenfaktor zum Strategiefeld

Die Elektrifizierung macht den Fuhrpark nicht nur komplexer, sondern auch strategisch wichtiger. Fuhrparkverantwortliche steuern heute einen zentralen Teil der Unternehmens-Transformation: die Umsetzung der Energiewende im Alltag. Damit rücken sie ins Zentrum unternehmerischer Entscheidungen – und werden zu Schlüsselfiguren nachhaltiger Mobilität. ■

Text: Marc-Oliver Prinzing



» Fuhrparkverantwortliche sind nicht länger nur Verwalter, sondern aktive Treiber der Energiewende in ihren Unternehmen.

Marc-Oliver Prinzing, Vorstandsvorsitzender Bundesverband Betriebliche Mobilität (BBM)



Foto: KI-generiert mit Canva Pro

Neue Rolle für Flottenprofis

E-Autos, Nachhaltigkeit und digitale Prozesse verändern das **Berufsbild der Fuhrparkmanager**. Gefragt sind heute strategisches Denken, IT-Wissen und Offenheit für neue Mobilitätskonzepte.

Die Verwaltung einer Firmenflotte ist komplex. Themen wie E-Fahrzeuge und veränderte Mobilitätsbedürfnisse stellen Fuhrparkmanager vor Herausforderungen. Deren Berufsbild ist im stetigen Wandel und erfordert eine ganze Palette an Kompetenzen.

Drei Millionen Unternehmen mit Fuhrparks gibt es in Deutschland, wie der Bundesverband Betriebliche Mobilität berichtet. Aber keiner gleiche dem anderen, sagt Christian Reiter. Er ist Trainer bei der Dekra Akademie sowie Geschäftsführer von Carmacon – einem Unternehmen, das sich auf die Beratung im Bereich Fuhrparkmanagement spezialisiert hat. »In meinen vielen Berufsjahren ist mir noch kein Fuhrpark begegnet, der genauso

organisiert war wie ein anderer«, sagt Reiter. »Das macht dieses Thema so spannend.«

Nachhaltigkeit als gemeinsamer Nenner

Trotz aller Unterschiede gibt es Trends und Herausforderungen, mit denen sich alle beschäftigen müssen. Allen voran steht die Nachhaltigkeit. Unternehmen müssen CO₂-Emissionen reduzieren und ressourcenschonend handeln. Vorangetrieben wird dies durch gesetzliche Bestimmungen wie die Corporate Sustainability Reporting Directive (CSRD). Diese Richtlinien betreffen die gesamte Organisation – auch den Fuhrpark.

Die wachsenden Anforderungen in Sachen Nachhaltigkeit treiben die Elektrifizierung der Fahrzeugflotte voran. Und sie führen – in Verbindung mit den sich ändernden Bedürfnissen einer neuen Mitarbeitergeneration – dazu, dass sich das Fuhrparkmanagement hin zum Mobilitätsmanagement entwickelt. Will heißen: Es geht nicht mehr nur darum, eine Flotte von Fahrzeugen wie Dienstwagen oder Lkw zu verwalten. In die Zuständigkeit des Fuhrparkverantwortlichen fallen auch andere Fortbewegungsmöglichkeiten. Er muss sich nun um E-Bikes, E-Roller und Mobilitätsbudgets kümmern.

Mit Digitalisierung Prozesse beschleunigen

Über all diesen Entwicklungen steht der zunehmende Kostendruck, der in allen Unternehmen vorhanden ist. Ein Werkzeug, um diese Herausforderungen sowie die zunehmende Komplexität durch die verschiedenen Trends zu bewältigen, sind Software-Lösungen. Die Digitalisierung hilft auch im Fuhrpark, Prozesse zu beschleunigen oder eine umfassende Datenbasis für die richtigen Entscheidungen zu schaffen.

Die Veränderungen im Fuhrparkmanagement sind groß – und sie haben Auswirkungen auf die Rolle desjenigen, der dort die Verantwortung trägt. »Das heutige Berufsbild der Fuhrparkmanagerin und des Fuhrparkmanagers unterscheidet sich deutlich von dem von vor 10 oder 15 Jahren«, sagt Reiter. »Es sind viele neue Aufgaben hinzugekommen, und es werden zusätzliche Kenntnisse gefordert – und ständig kommen neue hinzu.«

E-Autos fordern neues Wissen

Was er damit meint, erklärt Reiter am Beispiel Elektromobilität. »Die Einführung von E-Autos bedeutet nicht nur, dass man einfach Fahrzeuge mit anderen Antrieben in der Flotte hat«, sagt Reiter. Ein Fuhrparkmanager müsse wissen, was dies für die Nachhaltigkeitsberichterstattung bedeute, und er benötige die entsprechenden technischen Kenntnisse. »Ganz wichtig ist, sich über die Kosteneffekte im Klaren zu sein.« Bei E-Autos gehe es etwa um Fragen wie: »Werden die Fahrzeuge an öffentlichen Ladesäulen geladen, beim Mitarbeiter zuhause oder hat das Unternehmen

eine eigene Infrastruktur?«. Schließlich müsse man sich in der E-Mobilität mit einem wahren Ladetarif-Dschungel auseinandersetzen. Hinzu kommen möglicherweise neue Lieferanten und Servicepartner, mit denen es das Fuhrparkteam zu tun hat, wenn die Flottenfahrzeuge elektrisch angetrieben werden.

»Außerdem hat ein E-Fahrzeug einen deutlich größeren Einweisungsbedarf als ein Verbrenner«, fügt Reiter hinzu. Auch darauf müsse ein Fuhrparkmanager achten. »Kurzum: E-Mobilität im gewerblichen Fuhrpark muss als systemisches Konzept gedacht werden«, berichtet Reiter.

Fuhrparkmanager mit verschiedenen Kompetenzen

Die neue Rolle des Fuhrparkmanagers verlangt eine Palette an Kompetenzen. Dazu zählen technisches Verständnis, betriebswirtschaftliche Kenntnisse, IT-Know-how, grundlegendes rechtliches Wissen sowie Fähigkeiten in den Bereichen Projekt- und Prozessmanagement. Außerdem noch Soft Skills wie Neugier und Flexibilität. »Man muss permanent seine Sensoren ausfahren und offen bleiben, weil das Thema so schnelllebig ist und sich die Anforderungen immer wieder ändern«, sagt Reiter. Außerdem müsse man in der Lage sein, über den Tellerrand zu schauen und proaktiv gegenüber der Geschäftsführung aufzutreten. »Das Jobprofil erfordert jemanden, der sich mit großen Leitlinien beschäftigt – und nicht nur mit der reinen Verwaltung.«

Weiterbildung zum zertifizierten Fuhrparkmanager

Trotz der vielfältigen Aufgaben ist Fuhrparkmanager kein Ausbildungsberuf. »Die Menschen, die in den Fuhrparks an verantwortlicher Stelle arbeiten, sind Quereinsteiger«, sagt Reiter. Umso wichtiger seien gute Weiterbildungsangebote. Er absolvierte in der Dekra Akademie die Weiterbildung zum zertifizierten Fuhrparkmanager. Seit Jahren zählt er nun zu den Dozenten, welche in elf Seminarthemen unterrichten – vom Steuerrecht über Mobilitätsmanagement bis zur Digitalisierung.

Die rasante Entwicklung im Fuhrparkmanagement spiegelt sich dabei in der Weiterbildung wider. »Alle Module sind permanent auf dem Prüfstand, um an die aktuellen Anforderungen angepasst zu werden«, sagt Reiter. »Ich glaube, dass wir damit ein stabiles Fundament legen, auf dem ein Fuhrparkmanager gut vorbereitet in seine Aufgaben starten kann.« Die erlernten Fähigkeiten müssen dann nur noch um eine ordentliche Portion Offenheit ergänzt werden, um sich an die individuellen Gegebenheiten anzupassen, die jeder Fuhrpark so bietet. ■

Text: Markus Strehlitz

„Fuhrparkmanagement ist heute weit mehr als Fahrzeugverwaltung – es geht um strategische Mobilität im Unternehmen.“

Christian Reiter, Trainer an der Dekra Akademie und Geschäftsführer Carmacon



Wissen, was wie fährt

3 Stopps, 180 Teilnehmende, 40 Modelle: Fahrzeuge in echt erleben, Wissen aktualisieren und mit Fachkollegen austauschen – das bot der **firmenauto test drive**.

Herbstluft, bunte Blätter, volle Parkplätze: Rund 180 Fuhrpark- und Mobilitätsverantwortliche nutzten im Oktober die Gelegenheit, sich bei den **firmenauto test drives** in Schkeuditz, Taufkirchen und Heiligenhaus einen Überblick über den Markt zu verschaffen.

Das Ziel an allen drei Terminen lautete: praxisnah vergleichen, Wissen aktualisieren und sich mit Kollegen und Experten austauschen. Im Mittelpunkt stand der unmittelbare Eindruck hinter dem Steuer. Die Teilnehmer konnten bis zu 40 unterschiedliche Modelle von 26 Marken testen, deren Bedienkonzepte und Antriebe vergleichen und ihr Fahrverhalten unter realen Bedingungen beurteilen. Viele nutzten die Gelegenheit, auch Fahrzeuge zu testen, die derzeit nicht auf dem Beschaffungs-Radar stehen.

Impulse für die strategische Weiterentwicklung der eigenen Flotte bot auch das Vortragsprogramm. Die Deutsche Leasing zeigte, wie moderne Finanzierungslösungen die Transformation hin zu elekt-

rifizierten Fuhrparks unterstützen können. EnBW mobility+ präsentierte ein integriertes Konzept für Ladeinfrastruktur, Stromtarife und Abrechnung für Firmen. FleetHub gab Einblicke, wie digitale Tools und KI-basierte Lösungen, Prozesse vereinfachen und Transparenz schaffen. Die Kernbotschaft: Die Transformation betrifft nicht nur Autos, sondern auch Verträge, Energie, Daten und Abläufe.

Darüber hinaus steht der **firmenauto test drive** für einen offenen Erfahrungsaustausch, der gerade in Zeiten der Transformation wichtig ist. Dabei ging es häufig um Tipps, wie sich Herausforderungen im Fuhrpark lösen lassen – von der Einführung von E-Dienstwagen bis zur Anpassung der Car Policy.

Der **firmenauto test drive** zeigte einmal mehr, wie wichtig neutrale Vergleichsmöglichkeiten für Fuhrparkmanager sind. Mit echten Fahreindrücken, aktuellen Marktinformationen und pragmatischen Lösungsansätzen bot die Tour genau das. ■

Text: Nicole Holzer





Marcus Federhoff, CEO Fleet-Hub, erklärt beim Vortrag, wie KI Arbeitsabläufe im Fuhrpark automatisiert und vereinfacht.



EnBW-Experte Peter Siegert zeigte, wie Fuhrparks Ladeinfrastruktur, Stromtarife und Abrechnung effizient managen können.



„Die Mischung zwischen guten Vorträgen, Testfahrten und Netzwerken macht die Veranstaltung interessant.“
Julian Pröve
AFC Claims



„Das Event bietet Orientierung – man kann viele unterschiedliche Modelle fahren und bekommt Alternativen aufgezeigt.“
Christiana Hecker
Wacker Neuson



Christian Kipf (Deutschen Leasing) bei seinem Vortrag
»Don't worry, be electric.«



Vielen Dank an unsere Sponsoren

Deutsche Leasing |

EnBW



Diese Modelle* waren am Start:

Alfa Romeo

- Junior Elettrica 280

Alpine

- A290 Elektro 220 GTS
- A110 1.8 TCe GTS

BYD

- Dolphin Surf Elektro
- Seal Elektro
- Tang
- Seal U DM-i Design

Changan

- Deepal S05 AWD Max

Citroën

- ë-C3 113

Cupra

- Tavascan VZ
- Formentor e-Hybrid
- Terramar

Dacia

- Bigster Hybrid 155
- Jogger TCe110

DS Automobiles

- N°8 FWD

Fiat

- Grande Panda Elektro

Ford

- Capri Extended
- Puma gen-E Premium

Genesis

- eGV70
- GV60

Honda

- e:Ny1 Elektro
- Civic e:HEV Advance

Hyundai

- Ister 115 Prime
- Ioniq 9
- Staria

Jeep

- Avenger 1.2 Hybrid

Leapmotor

- C10 Range Extended

Lexus

- 450h+ F-Sport

Lucid

- Air Touring

Lynk & Co

- 01
- 02
- 08

Mazda

- 6e

Opel

- Grandland Electric GS

Peugeot

- e-5008 210 GT

Porsche

- Macan 4 Allrad

Renault

- 5 E-Tech
- Scenic E-Tech 220

Toyota

- bZ4X
- ProAce Meister

Volkswagen

- ID.Buzz
- ID.7 Tourer
- Tayron eHybrid

Xpeng

- G6
- G9

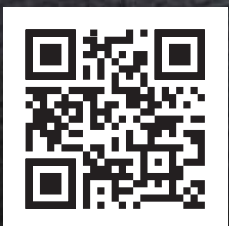
*Einige Modelle und Hersteller variierten je nach test drive-Location

Der Fuhrpark für Ihr Business.

Ford for
Business



Von Elektrifizierung über Service:
Firmenwagen zu Top-Konditionen.



Mehr Informationen
auf ford.de





Neue Mobilität, neue Probleme

Carsharing, Auto-Abo und Mobilitätsbudget sollen Flotten nachhaltiger machen – doch in der Praxis wächst vor allem die **Komplexität im Fuhrparkmanagement**.

Die klassische Dienstwagenflotte bekommt Konkurrenz. Carsharing, Auto-Abos, Kurzzeitmieten und Mobilitätsbudgets sollen Unternehmen helfen, Kosten zu senken, CO₂ zu sparen und Mitarbeitenden mehr Flexibilität zu bieten. Doch der Weg von der Car Policy zur echten Mobility Policy ist steiniger, als es viele Anbieter versprechen.

Lange galt der Dienstwagen als zentraler Baustein der Mitarbeiterbindung. Heute steht er zunehmend für starre Strukturen und hohe Fixkosten. Alternative Mobilitätsformen wie Carsharing oder Auto-Abos wirken da wie die zeitgemäße Antwort auf veränderte Arbeitsmodelle, Nachhaltigkeitsberichte und ESG-Vorgaben. »Nachhaltige Mobilität ist kein Selbstzweck, sondern muss für Unternehmen im Alltag funktionieren – sonst bleibt sie Theorie«, sagt Ahmed Mhiri, CEO der Stellantis-Marke Free2move.

Umsetzung ist komplex

In der Praxis zeigt sich jedoch: Die Vielfalt an Optionen macht das Management komplexer. Wo früher Leasing, Versicherung und Tankkarte genügten, müssen Flottenverantwortliche heute Carsharing-Tarife, App-Zugänge, Mobilitätsbudgets und steuerliche Details koordinieren. Dazu kommt, dass viele Lösungen noch nicht nahtlos ineinandergreifen.

Carsharing gilt als Musterbeispiel effizienter Ressourcennutzung. Fahrzeuge werden geteilt, Standzeiten sinken, Emissionen ebenfalls. Doch der betriebliche Alltag ist oft weniger ideal: Verfügbarkeit, Zuständigkeiten und die Integration in bestehende Fuhrparkprozesse bleiben Stolpersteine. In ländlichen Regionen kommt hinzu, dass es schlicht zu wenige Angebote gibt. Carsharing funktioniert – aber vor allem dort, wo ohnehin viele Alternativen existieren: in Städten. »Carsharing

kann den Fuhrpark effizienter machen, aber nur, wenn es strukturiert eingebunden ist – nicht als Insellösung neben dem Dienstwagen«, betont Mhiri.

Flexibel, aber nicht billig

Zwischen langfristigem Leasing und spontanem Carsharing hat sich das Auto-Abo etabliert. Versicherung, Wartung und Reifen sind inklusive, die Laufzeiten kurz – ideal für Projektmitarbeitende oder Übergangsphasen. Kritisch bleibt: Im Vergleich zum klassischen Leasing sind Abos oft teurer. Wer auf Flexibilität setzt, bezahlt sie auch. Ähnliches gilt für die Kurzzeitmiete, die zwar Engpässe im Fuhrpark überbrücken kann, aber selten eine dauerhafte Lösung darstellt. »Flexibilität kostet – wer kurzfristig Fahrzeuge benötigt, muss mit höheren Tarifen leben. Das ist betriebswirtschaftlich nur sinnvoll, wenn das Nutzungsmuster passt«, erklärt Nils John, Mobilitätsexperte bei Arval Deutschland.



Freiheit mit Fallstricken

Das Mobilitätsbudget gilt als Inbegriff moderner Unternehmensmobilität. Mitarbeitende erhalten einen monatlichen Betrag, den sie für verschiedene Verkehrsmittel einsetzen können – von Bahn über E-Bike bis Carsharing. Für Arbeitgeber klingt das nach Kostentransparenz und Nachhaltigkeit, für Mitarbeitende nach Wahlfreiheit.

In der Realität ist das Modell steuerlich und organisatorisch komplex. Die 50-Euro-Freigrenze für Sachbezüge ist schnell ausgeschöpft, und nicht alle Lösungen lassen sich einfach in bestehende Lohnsysteme integrieren. Zudem profitieren vor allem Beschäftigte in urbanen Regionen mit

gutem ÖPNV-Netz. Auf dem Land bleibt der Dienstwagen vielerorts alternativlos. »Das Mobilitätsbudget ist kein Ersatz für den Dienstwagen, sondern eine Ergänzung – vor allem dort, wo Alternativen wirklich verfügbar sind«, sagt John.

Elektrifizierung ist kein Selbstläufer

Elektroautos bilden das Fundament nachhaltiger Firmenmobilität. Doch auch hier gilt: Nicht jede Flotte kann sofort umgestellt werden. Ladeinfrastruktur, Restreichweiten und Strompreise schränken die Alltagstauglichkeit vieler E-Fahrzeuge ein – insbesondere bei hohen Fahrleistungen oder gemischten Nutzergruppen. Flexibilitätsmodelle wie Auto-Abo oder Miete können hier als Testfeld dienen, ersetzen aber keine langfristige Strategie.

Vom Fuhrpark zur Mobility Policy

Viele Unternehmen stehen erst am Anfang des kulturellen Wandels. Eine Mobility Policy muss klare Regeln definieren: Wer darf was nutzen, zu welchen Bedingungen, und wie werden

Kosten, Steuern und Nachhaltigkeitsziele berücksichtigt? Digitale Plattformen können dabei helfen – sie sind aber kein Ersatz für einheitliche Richtlinien und interne Kommunikation. Ohne Akzeptanz in der Belegschaft bleibt die schönste App eine Insellösung.

Neue Mobilitätsformen eröffnen zweifellos Chancen. Sie können Kosten senken, CO₂-Emissionen reduzieren und Mitarbeitenden neue Freiräume bieten. Gleichzeitig erhöhen sie den Steuerungsaufwand und stellen gewachsene Prozesse infrage. Wer die Mobilitätswende im Unternehmen gestalten will, braucht deshalb mehr als Apps und Schlagworte – nämlich eine klare Strategie, realistische Zielbilder und den Mut, auch Grenzen zu benennen.

Denn moderne Firmenmobilität ist kein Wettbewerb um die meisten Optionen, sondern eine Frage der richtigen Balance zwischen Wirtschaftlichkeit, Nachhaltigkeit und Alltagstauglichkeit. ■

Text: Nicole Holzer

Was ist ein Mobilitätsbudget?

Ein Mobilitätsbudget ist ein monatlicher Betrag, den Arbeitgeber ihren Mitarbeitenden anstelle eines festen Dienstwagens bereitstellen. Damit können sie je nach Bedarf unterschiedliche Verkehrsmittel nutzen – etwa Bahn, Carsharing, Fahrrad oder Mietwagen. Die Abrechnung läuft meist digital über eine App oder Plattform. Das Konzept bietet mehr Flexibilität und kann Kosten senken, ist aber steuerlich und organisatorisch anspruchsvoll. Entscheidend ist eine klare Regelung in der Mobility Policy.



Nachhaltige Mobilität ist kein Selbstzweck, sondern muss für Unternehmen im Alltag funktionieren.

Ahmed Mhiri
CEO Free2move

»Wir bündeln unsere Stärken«

Nach der Fusion von ALD und LeasePlan positioniert sich **Ayvens** als neuer Mobilitätsanbieter. Geschäftsführer **Martin Kössler** über Ziele und Perspektiven.

Neuer Name, neues Kapitel: Ayvens ist ab sofort auch offiziell in Deutschland am Start. Aus ALD AutoLeasing D und LeasePlan Deutschland ist ein gemeinsamer Player geworden, der mit dem Markenlaunch den Zusammenschluss nun auch nach außen sichtbar macht. Der Schritt folgt auf die globale Premiere im Oktober 2023 und markiert den letzten großen Meilenstein der Integration. Zusammen verwalten die beiden einstigen Wettbewerber

heute mehr als 320.000 Fahrzeuge – und gehören damit zu den größten herstellerunabhängigen Mobilitätsdienstleistern im Land, für Firmenflotten ebenso wie für Privatkunden.

Was bedeutet der Markenstart strategisch? Wo stehen Integration und Kulturwandel? Und was ändert sich für Kunden konkret? Darüber haben wir mit Martin Kössler, Geschäftsführer von Ayvens Deutschland, gesprochen – und einen Ausblick bekommen, wohin die Reise geht.

Was unterscheidet Ayvens von den Marken ALD und LeasePlan – ist es mehr als nur ein neuer Name?

Durch den Zusammenschluss haben wir die Stärken von zwei Unternehmen zusammengeführt. Unsere Expertise und jahrzehntelange Erfahrung unterstützen Unternehmen dabei, ihre Fuhrparks wirtschaftlicher und nachhaltiger zu betreiben. Die Kunden profitieren von flexibler Vertragsgestaltung, administrativer Entlastung sowie von individueller Beratung und direkter Fahrerbetreuung. Mit uns genießen sie einen One-Stop-Shop. Das gilt auch für Transporter- und Mischflotten. Einen wachsenden Bedarf an Mobilitätslösungen sehen wir aber nicht nur bei großen Flotten, sondern auch bei kleinen und mittelständischen Unternehmen sowie Privatkunden. Für



Zur Person: Martin Kössler

Martin Kössler ist Geschäftsführer von Ayvens Deutschland und verantwortet die Regionen Deutschland, Österreich und Schweiz. Der studierte Betriebswirt ist seit über 20 Jahren in der Leasing- und Mobilitätsbranche tätig und kam 2003 zur ALD Automotive. Nach leitenden Positionen in Österreich und Zentraleuropa übernahm er im Zuge der Fusion von ALD Automotive und LeasePlan die Leitung der neuen Marke Ayvens in Deutschland.

sie bieten wir attraktive Einstiegsmöglichkeiten mit Leasing- und Auto-Abo-Angeboten für Neu- und Gebrauchtwagen. Diese Finanzierungsmodelle ermöglichen planbare Ausgaben. Schlanke, anwenderfreundliche Online-Prozesse, einschließlich eines voll digitalen Vertragsabschlusses, erleichtern den Zugang zu den Angeboten.

Was ändert sich konkret für die bisherigen Kunden von ALD und LeasePlan?

Wir nutzen neue Möglichkeiten der Digitalisierung, um ein möglichst nahtloses digitales Kundenerlebnis zu schaffen, daher werden wir unsere Tools und unsere App weiter optimieren. Aber durch unsere jahrzehntelange Erfahrung im Flottenmanagement wissen wir, wie wichtig Service und das persönliche Gespräch sind. Daran wird sich nichts ändern. Unsere Kunden haben ihren Key-Account für eine ganzheitliche Fuhrpark-Strategie, feste Kundenbetreuer für das Tagesgeschäft und eine Fahrerbetreuung, die ihre Dienstwagenfahrer unterstützt.

Welche besonderen Herausforderungen gab es im Fusionsprozess?

Eine große Herausforderung bei der Zusammenführung der Teams war die Entfernung zwischen unseren Verwaltungen in Hamburg und Düsseldorf. Aber unsere Teams haben nach Bekanntgabe der Fusion sehr viel Eigeninitiative übernommen, Projekte umgesetzt und zusammengearbeitet. Intern haben wir die Marke Ayvens viel früher eingeführt als extern und haben uns als ein Team verstanden. Die IT-Systeme führen wir derzeit zusammen. Daran arbeiten wir auf Hochtouren.

Sie betonen die Themen Digitalisierung und Elektrifizierung – was dürfen Flottenkunden hier konkret erwarten?

Durch den Einsatz von digitalen Software-Lösungen ist es uns möglich, den gesamten Fahrzeug-Lebenszyklus abzubilden. Das fängt bei der Bestellung an und geht bis zur Rückgabe. Wir können Lieferanten über die gesamte Wertschöpfungskette anbinden. Über digitale Tools haben unsere Kunden Zugriff. Dazu gehören digitale Antragsstrecken, fortschrittliche Front-

Ends für die Fuhrparkverwaltung, Online-Konfiguratoren und -kalkulationsprogramme sowie Flottenreportings. Den Grad der Digitalisierung unserer Prozesse mit Fuhrpark-Entscheidern und Fahrern sowie im Backoffice wollen wir in Zukunft noch weiter vorantreiben. Wir bieten unsere Expertise bei der Analyse der Fuhrparks an und wir beraten bei der Umsetzung auf dem Weg zur Elektromobilität. Neben Fahrzeugangebot und -services arbeiten wir sehr eng mit großen, bekannten Anbietern rund um die Ladeinfrastruktur zusammen. Des Weiteren bieten wir über die ausgegebenen Ladekarten das europaweit größte Netz an Ladeinfrastruktur beim öffentlichen Laden.

Wo sehen Sie Ayvens in fünf Jahren – vor allem mit Blick auf den Wandel hin zu flexiblen Mobilitätslösungen und Mobilitätsbudgets?

Wir sind jetzt schon ein verlässlicher Partner, um Kunden zu unterstützen, ihre Geschäftsziele durch effektive Mobilitätslösungen zu erreichen. Wir sehen einen wachsenden Bedarf an flexiblen Mobilitätslösungen bei KMU und Privatkunden. Daher wollen wir hier neben der Stärkung unseres Flottengeschäfts weiter wachsen. Gleichzeitig werden wir für bestehende und neue Kooperationspartner unsere White-Label-Lösungen weiter ausbauen. Gleiches gilt für das Gebrauchtwagen-Leasing und das Direct-Retail-Geschäft. ■

Interview: Nicole Holzer

Ayvens in Deutschland

Mit dem Markenstart von Ayvens ist die Fusion von ALD AutoLeasing D und LeasePlan Deutschland offiziell abgeschlossen. Das Unternehmen zählt mit rund 320.000 verwalteten Fahrzeugen zu den größten herstellerunabhängigen Mobilitätsanbietern in Deutschland. Die neue Geschäftsführung – Maxime Verneau, Martin Kössler und Dr. Stefan Koch – verantwortet ein breites Portfolio, das Leasing, Fuhrparkmanagement, Auto-Abos und den Gebrauchtwagenverkauf umfasst. Darüber hinaus setzt Ayvens auf strategische White-Label-Partnerschaften mit Herstellern und Banken. Vor diesem Hintergrund stellt sich die Frage, was Flottenkunden konkret in den Bereichen Digitalisierung und Elektrifizierung erwarten dürfen.



Fotos: Hans-Dieter Seufert

Verändern statt verwalten

Zwei Veranstaltungen, ein Auftrag: Auf dem **auto motor und sport Kongress** und der **Tech Conference** wurde deutlich, wie sich Mobilität verändert – und was das für Fuhrparks bedeutet.

Die Mobilitätsbranche sortiert sich neu. Sowohl auf der Tech Conference als auch beim auto motor und sport Kongress in Stuttgart wurde spürbar, dass für Unternehmen eine Phase des Umdenkens begonnen hat. Statt großer Zukunftsversprechen standen dieses Mal konkrete Lösungsansätze, Realismus und der Austausch über neue Anforderungen im Mittelpunkt. Für Fuhrpark- und Mobilitätsmanager heißt das: Strategien schneller hinterfragen, Entwicklungen enger begleiten und Mobilität nicht mehr nur als Fahrzeugthema, sondern als Zusammenspiel von Energie, Software, Infrastruktur und Nutzerbedürfnissen denken.

E-Antrieb mit Augenmaß

Schon die Atmosphäre im Mercedes-Benz Museum machte deutlich, um was es geht: Die Branche sucht Antworten auf die Frage, wie sich Mobilität in Unternehmen künftig organisieren lässt, ohne dass Kosten, CO₂-Ziele und Nutzeransprüche kollidieren. Die Zeiten einfacher Entscheidungen sind vorbei. Das elektrifizierte, softwaregetriebene und zunehmend vernetzte Mobilitätsökosystem stellt bisherige Fuhrparkstrukturen auf die Probe. Beide Events

zeigten, wie komplex die Lage geworden ist – aber auch, wo Chancen liegen.

Dass die Zukunft elektrisch ist, stellte Mercedes-Benz-CEO Ola Källenius unmissverständlich heraus. Gleichzeitig warnte er vor überzogenen Erwartungen: Ein kompletter Ausstieg aus dem Verbrenner bis 2035 sei unrealistisch, solange die Ladeinfrastruktur nicht annähernd mithalte und viele Unternehmen noch nicht



Viele Teilnehmer nutzten die Gelegenheit, sich mit Experten auszutauschen und neue Kontakte zu knüpfen.

bereit seien, komplett umzusteigen. Sein Bild von der Elektromobilität als Hauptstraße mit erlaubten Nebenrouten beschreibt die Situation treffend. Auch Bosch-CEO Stefan Hartung forderte mehr Technologieoffenheit und wies darauf hin, dass China mit breiter aufgestellten Antriebsstrategien deutlich pragmatischer agiere. Beide machten deutlich, dass Unternehmen gut beraten sind, Übergangsphasen realistisch zu gestalten und nicht nur politisch definierte Ziele, sondern die eigenen betrieblichen Voraussetzungen im Blick zu behalten.

KI prägt die Mobilität

Parallel dazu wird Mobilität immer stärker zur Software- und Datenfrage. Auf beiden Bühnen spielte künstliche Intelligenz eine zentrale Rolle. KI soll Prozesse beschleunigen, Entscheidungen stützen und neue Services ermöglichen – von der Schadensteuerung über Wartungsprognosen bis zu Nutzer-Services im Fahrzeug. Doch die Euphorie wurde von Experten bewusst geerdet. Entscheidend sei der richtige Umgang mit Daten und eine realistische Erwartungshaltung, denn KI brauche klare Regeln, belastbare Datengrundlagen und geschulte Anwender. Der Tenor: KI wird ein wichtiges Werkzeug, aber nicht der automatische Problemlöser.

Eng verknüpft mit der Digitalisierung ist die Energiefrage. E-Autos werden künftig nicht nur Strom verbrauchen, sondern selbst eine aktive Rolle im Energiesystem spielen. Durch bidirektionales Laden können Unternehmen Energie zwischen Fahrzeugen, Gebäuden und Netz intelligent verschieben, Kosten optimieren und CO₂ sparen. Was wie Zukunft klingt, rückt durch neue Tarife, Energiemanagementsysteme und Pilotprojekte in greifbare Nähe. Für Fuhrparkverantwortliche bedeutet dies, das Thema Ladeinfrastruktur nicht länger als Fuhrparkaufgabe zu betrachten, sondern als gemeinsames Projekt mit Energie- und Gebäudemanagement.

China verändert das Spiel

Ein weiterer Schwerpunkt beider Veranstaltungen war der Blick nach China. Die Dynamik, mit der chinesische Hersteller neue Modelle, Software-Funktionen und Preisstrukturen auf den Markt



Spannende Einblicke vom Mercedes-CEO, Ola Källenius, beim Podiumsgespräch mit Birgit Priemer, Chefredakteurin von auto motor und sport.



Das Mercedes-Benz Museum in Stuttgart verwandelte sich zum auto, motor und sport Kongress zu einem Treffpunkt der Mobilitätsbranche.

bringen, erhöht den Druck auf europäische Anbieter spürbar. Für Flotten ist das mehr als ein Randphänomen: Neue Wettbewerber bieten attraktive Gesamtpakete, die künftig stärker in TCO-Vergleiche einfließen werden. Es empfiehlt sich, den Markt nüchtern zu beobachten und Vor- wie Nachteile im Unternehmenskontext zu prüfen, statt aus Gewohnheit an klassischen Marken festzuhalten.

Start-ups mischen Branche auf

Zwischen all den großen Fragen wurde auch deutlich, dass Innovation nicht nur aus Konzernen kommt. Das Start-up Taisan etwa arbeitet an Natrium-Ionen-Batterien als Alternative zu Lithium. Solche Ansätze zeigen, wie vielfältig die technologische Entwicklung inzwischen ist – und dass Mobilität künftig weniger von einzelnen Lösungen abhängt, sondern von einem ausgewogenen Mix aus Technologie, Energie und Nutzerakzeptanz.

Am Ende verband die Schwerpunkte eine zentrale Erkenntnis: Mobilität befindet sich in einem tiefgreifenden Wandel, der weder linear noch planbar verläuft. Für Fuhrpark- und Mobilitätsmanager heißt das, Entscheidungen häufiger zu überprüfen, Entwicklungen enger zu beobachten und stärker bereichsübergreifend zu denken. Die Zukunft des Firmenwagens entsteht nicht allein im Fahrzeug, sondern im Zusammenspiel von Technologie, Energie, Software und Mensch. ■

Text: Carina Belluomo, Dirk Gulde, Andrea Weller

Einmal könnte reichen

Mit einer Neuregelung zur **Führerscheinkontrolle** bei Dienstwagen will der Bundesrat Unternehmen entlasten und den Verwaltungsaufwand in Fuhrparks verringern.



Foto: PoisonedHeart_CursedSenses/GettyImages/viaCanva

Ein neuer Gesetzesentwurf des Bundesrats könnte viele Fuhrparkmanager aufatmen lassen. Geht es nach dem Willen der Länderkammer, soll künftig eine einmalige Führerscheinkontrolle ausreichen, wenn Arbeitgeber Firmenwagen überlassen – vorausgesetzt, es gibt keinen konkreten Anlass zur erneuten Prüfung. Ziel ist es, die Halterpflicht rechtssicher zu definieren und gleichzeitig den bürokratischen Aufwand zu verringern. Der Vorschlag schafft Klarheit – und könnte die bisher übliche Praxis der halbjährlichen Führerscheinkontrollen überflüssig machen.

Der Hintergrund: Arbeitgeber müssen sicherstellen, dass Mitarbeitende mit Firmenwagen über eine gültige Fahrerlaubnis verfügen. Das Straßenverkehrsgesetz (§ 21 Abs. 2 StVG) regelt zwar die Strafbarkeit, wenn jemand ohne Führerschein fährt, sagt aber nicht, wie oft eine Kontrolle erfolgen muss. Genau diese Lücke will der Bundesrat nun schließen.

Prüfung nur bei konkretem Verdacht

Weil es bislang keine höchstrichterliche Entscheidung zur Häufigkeit der Prüfungen gibt, empfehlen Fachautoren und Juristen regelmäßige Kontrollen – meist halbjährlich oder jährlich. Viele Unternehmen haben diese Praxis übernommen, um rechtlich auf der sicheren Seite zu sein. Das bedeutet jedoch Aufwand: Die Überprü-

fung muss dokumentiert, aufbewahrt und bei Bedarf nachgewiesen werden.

Mit der geplanten Änderung soll dieser Aufwand entfallen. Nach dem Entwurf der Länderkammer soll der Arbeitgeber künftig nur einmal prüfen müssen, ob eine gültige Fahrerlaubnis vorliegt. Erst wenn konkrete Anhaltspunkte bestehen, etwa bei einem Unfall, einem Führerscheinentzug oder einem Verdacht auf Fahruntüchtigkeit, wäre eine erneute Kontrolle erforderlich.

Entlastung für Fuhrparkverantwortliche

Aus Sicht der Länder ist die Neuregelung »verhältnismäßig, angemessen und geeignet«, um Arbeitgeber zu entlasten und zugleich den Zweck der Vorschrift zu sichern. Die Verantwortung des Fahrzeughalters bliebe erhalten, würde aber praxistauglicher ausgestaltet. Eine einmalige Kontrolle statt wiederkehrender Prüfungen – das wäre für Flottenverantwortliche eine spürbare Erleichterung im Alltag.

Auch die Bundesregierung hat bereits Stellung genommen und grundsätzlich Zustimmung signalisiert. Ziel sei es, Kontroll- und Dokumentationspflichten zu verringern und unnötige Bürokratie zu vermeiden. Allerdings müsse noch geprüft werden, wo genau die neue Regelung im Straßenverkehrsrecht verankert werden soll – ob im bestehenden § 21 StVG oder in einer ergänzenden Verwaltungsvorschrift.

Wann die geplante Änderung beschlossen wird, ist noch offen. Sollte der Bundesrat jedoch Gehör finden, könnten Fuhrparkmanager und Unternehmen bald auf die aufwendige Routinekontrolle verzichten – und hätten endlich Rechtssicherheit bei der Führerscheinkontrolle von Dienstwagenfahrern.

➤

Erfolg auf ganzer Flotte.

SKODA

Mit acht Erstplatzierungen bei der Wahl zum „**Firmenauto des Jahres 2025**“ setzen wir als beliebteste Firmenwagen-Marke ein starkes Zeichen im Flottenmarkt.

Škoda Octavia/ Octavia Combi Doppelsieger Import- und Gesamtwertung in der Kategorie „Kompaktklasse“

Škoda Elroq: Doppelsieger Import- und Gesamtwertung in der Kategorie „E-Newcomer unter 50.000 €“

Škoda Enyaq/ Enyaq Coupé: Doppelsieger Importwertung in den Kategorien „Midsize und große SUV“ sowie „Elektroauto-Mittelklasse“

Škoda Superb/ Superb Combi: Sieger Importwertung in der Kategorie „Mittelklasse“

Škoda Fabia: Sieger Importwertung in der Kategorie „Kleinwagen“

Quelle: siehe Berichterstattung in dieser Ausgabe.
Mehr Informationen unter: [skoda-geschäftskunden.de](https://www.skoda-geschäftskunden.de)

Haftung für Reinigung

Rauchen im Dienstwagen

Ein Mitarbeiter einer Karosseriewerkstatt musste seinen Dienstwagen nach zwei Jahren zurückgeben. Das Fahrzeug war stark verschmutzt, wies Brandlöcher auf und roch nach Zigarettenrauch.

Die Arbeitgeberin ließ den Innenraum reinigen und mit Ozon behandeln – Kosten knapp 900 Euro. Der Mitarbeiter weigerte sich zu zahlen und argumentierte, Rauchen sei normaler Gebrauch. Das Landesarbeitsgericht Köln (Az.: 7 SLa 175/24) sah das anders: Wer ein Firmenfahrzeug nutzt, muss es pfleglich behandeln. Rauchen und Brandlöcher seien keine normalen Gebrauchsspuren. Auch ohne Rauchverbot müsse Rücksicht auf das Eigentum des Arbeitgebers genommen werden. Die beschränkte Arbeitnehmerhaftung greife hier nicht, da Fahrten zwischen Wohnung und Arbeitsplatz privat seien. Eine Verjährung liege nicht vor – die dreijährige Frist laufe noch. Der Mitarbeiter muss die Reinigungskosten tragen.



Foto: aliaksandrbarysenka

Dienstwagennutzung

Gericht kippt Freistellungsklausel

Ein Mitarbeiter hatte selbst gekündigt und wurde bis zum Ende der Kündigungsfrist freigestellt. Gleichzeitig verlangte der Arbeitgeber die Rückgabe des auch privat genutzten Dienstwagens – laut Vertrag sollte mit der Freistellung das Nutzungsrecht enden.

Das Landesarbeitsgericht Niedersachsen (Az.: 5 SLa 249/25) sah das anders: Die Klauseln zur Freistellung und Fahrzeugrückgabe seien zu unbestimmt und daher unwirksam. Arbeitnehmer hätten ein Recht auf vertragsgemäße Beschäftigung, eine pauschale Freistellung ohne sachlichen Grund verstoße dagegen.

Da kein berechtigtes Interesse vorlag, durfte der Arbeitgeber den Wagen nicht einseitig entziehen. Das Gericht sprach dem Kläger Schadenersatz zu – 510 Euro monatlich für fünf Monate. Das Urteil weicht von einer BAG-Entscheidung ab, wonach Freistellungen zulässig sein können, wenn betriebliche Gründe bestehen. Die Revision wurde zugelassen.



Foto: pixelshot@viaCanva

Auffahrunfall

Riskantes Manöver

Bei einem Auffahrunfall hat nicht immer der Auffahrende Schuld. Verhält sich der Vorfahrende unberechenbar, muss auch er haften, wie sich aus einer Entscheidung des Oberlandesgerichts Frankfurt ergibt. In dem verhandelten Fall hatte der Beklagte einen bereits eingeleiteten Fahrspurwechsel unvermittelt abgebrochen und sein Fahrzeug bis zum Stillstand heruntergebremst. Der Hintermann fuhr auf, wollte aber nicht die Verantwortung für den Unfall übernehmen und klagte.

Teilweise mit Erfolg: Der grundsätzlich gegen den Auffahrenden sprechende Anscheinsbeweis greife hier nicht, so das Gericht, das daher auf eine hälftige Haftungsverteilung entschied. Der Spurwechsler hätte bei seinem Schlenker mehr Vorsicht walten lassen müssen und der nachfolgende Fahrer hätte angesichts der unklaren Lage einen größeren Abstand halten müssen (Az.: 9 U 5/24).



Foto: southworks@viaCanva

Business in Bestform.

Hyundai IONIQ 9 – Firmenauto des Jahres 2025.¹



firmenauto
des jahres 2025

Erweitern Sie Ihre geschäftlichen Möglichkeiten – mit über 600 km Reichweite², 800-Volt-Schnellladung für bis zu 304 km² in nur 15 Minuten³ und flexiblem Raumkonzept für bis zu sieben Personen. Ob Kundenbesuch oder Shuttle-Fahrt – der vollelektrische SUV überzeugt mit bis zu 2,5 t Anhängelast⁴ und eindrucksvoller Effizienz. Profitieren Sie außerdem vom Investitionsbooster⁵ – bis zu 75% steuerlich absetzbar im ersten Jahr.

Power your world.



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*

304 km Reichweite geladen werden. Die Ladezeiten können variieren – in Abhängigkeit von den örtlichen Ladebedingungen (z. B. Art und Zustand der Ladesäule, Batterietemperatur oder Umgebungs-temperatur). ⁴ Allradantrieb vorausgesetzt. ⁵ Förderung betrieblich genutzter Elektro-Fahrzeuge durch beschleunigte Abschreibung von 75% der Anschaffungskosten bereits im Investitionsjahr, bei Vorliegen der gesetzlichen Voraussetzungen. Das Gesetz für ein steuerliches Investitions-Sofortprogramm zur Stärkung des Wirtschaftsstandortes Deutschland gilt für elektrisch betriebene Fahrzeuge, die zwischen 01.07.2025 und 31.12.2027 angeschafft werden. * Sämtliche Informationen zum Umfang der Herstellergarantie unter: www.hyundai.de/garantien

¹ In der Kategorie Importwertung der E-Newcomer über 50.000 EUR. Mehr zur Auszeichnung unter: www.firmenauto.de/events/fadj. 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

Risiko für Geschäftsführer

Für Gesellschafter-Geschäftsführer ist der Firmenwagen selbstverständlich – doch ohne klare Regeln wird die **Privatnutzung** schnell zum steuerlichen Risiko.

Die private Nutzung von Firmenwagen gehört bei Geschäftsführern und Gesellschaftern oft zum Standard. Doch gerade bei Gesellschafter-Geschäftsführern (GGF) kann es schnell zu steuerlichen Problemen kommen – etwa, wenn das Finanzamt eine verdeckte Gewinnausschüttung unterstellt. Steuerberater Andreas Islinger von Ecovis erklärt, welche Regelungen sinnvoll sind, wann Vorsicht geboten ist und wie sich Streit mit dem Finanzamt vermeiden lässt.

Die Überlassung eines Firmenwagens an Fremdgeschäftsführer und Gesellschafter-Geschäftsführer ist in der Praxis weit verbreitet, jedoch insbesondere im Hinblick auf den GGF mit erheblichen steuerlichen und rechtlichen Fallstricken verbunden. Um Konflikte mit dem Finanzamt oder unnötige steuerliche Belastungen zu vermeiden, sind klare vertragliche

Regelungen und eine saubere Umsetzung entscheidend.

Geldwerter Vorteil durch Privatnutzung

Aus lohnsteuerrechtlicher Sicht gelten sowohl der GGF als auch der Fremdgeschäftsführer als Arbeitnehmer. Wird ihnen, wie normalen Arbeitnehmern, ein Firmenwagen zur privaten Nutzung überlassen, liegt ein geldwerter Vorteil vor, der als Sachbezug zu versteuern ist.

Für die Ermittlung dieses Vorteils gibt es zwei Methoden. Die Ein-Prozent-Regelung: monatlich ein Prozent des Brutto-





Ohne klare Regeln wird der Firmenwagen für Gesellschafter-Geschäftsführer schnell zum Steuerfall.

Andreas Islinger,
Steuer- und Rentenberater bei Ecovis

listen-Neupreises des Fahrzeugs, zusätzlich 0,03 Prozent des Bruttolistenpreises pro Kilometer für die Entfernung zwischen Wohnung und erster Tätigkeitsstätte. Zudem die Fahrtenbuchmethode: Aufzeichnung aller betrieblichen und privaten Fahrten, um den exakten Anteil der Privatnutzung zu ermitteln.

Die GmbH kann die Kosten des Firmenwagens für einen GGF – unabhängig vom Umfang der Nutzung – vollständig als Betriebsausgaben abziehen, sofern die private Nutzung Bestandteil des Anstellungsverhältnisses ist.

Privatnutzung wird schnell unterstellt

Ob die Gestellung eines Firmenwagens zu Arbeitslohn führt, hängt grundsätzlich davon ab, ob der Arbeitnehmer die Möglichkeit hat, den Dienstwagen auch privat zu nutzen. Dies ist dann nicht der Fall, wenn der Arbeitgeber ein Nutzungsverbot für private Fahrten ausgesprochen hat. In diesem Fall ist weder die Ein-Prozent-Methode anzusetzen noch ist ein Fahrtenbuch zu führen.

Empfehlungen zur rechtssicheren Gestaltung

Um steuerliche Risiken zu minimieren, sollten folgende Grundsätze beachtet werden:

- Klare vertragliche Regelung: Die Überlassung des Fahrzeugs und die Art der Nutzung müssen eindeutig im Anstellungsvertrag oder in einer Zusatzvereinbarung geregelt sein.
- Fremdübliche Konditionen: Die Bedingungen (z. B. Zuzahlung, Kilometerbegrenzung) müssen einem Drittvergleich standhalten.
- Dokumentation der Nutzung: Bei der Fahrtenbuchmethode ist auf Vollständigkeit, Zeitnähe und Manipulationssicherheit zu achten – analog oder digital (ordnungsgemäßes Fahrtenbuch).
- Privatnutzungsverbot wirksam umsetzen: Ein vertragliches Privatnutzungsverbot reicht nicht – es muss auch praktisch durchgesetzt werden. Bei einem GGF werden zusätzlich organisatorische Überwachungsmaßnahmen benötigt.

Zur Person

Andreas Islinger ist Steuerberater und Leiter der Rentenberatung bei Ecovis in München sowie des Lohnzentrums Süd. Er ist schwerpunktmäßig für die Bereiche Lohnsteuer, Einkommensteuer sowie Renten- und Sozialversicherungsrecht zuständig.

Bei GGF ist das jedoch nicht so einfach, zwar gelten sie lohnsteuerlich als Arbeitnehmer, doch die Finanzverwaltung unterstellt bei GGF regelmäßig eine private Nutzung – selbst bei einem schriftlichen Nutzungsverbot. Dieser Anscheinsbeweis gilt dabei unabhängig davon, ob es sich um einen beherrschenden oder nicht beherrschenden Geschäftsführer handelt. (Der GGF gilt immer dann als beherrschender Gesellschafter, wenn er durch die Macht-Konstellation seine eigenen Entscheidungen alleine im Unternehmen durchsetzen kann.) In solchen Fällen wird durch die Finanzverwaltung automatisch eine verdeckte Gewinnausschüttung unterstellt.

Maßnahmen gegen den Anscheinsbeweis

Die steuerlichen Folgen sind nachteilig: Die GmbH kann die Kosten nicht mehr als Betriebsausgaben absetzen und der Geschäftsführer muss den Vorteil als Kapitalertrag versteuern.

Der Anscheinsbeweis, dass trotz eines Nutzungsverbots keine private Nutzung erfolgt, muss durch den Steuerpflichtigen nachgewiesen werden. Dazu muss entweder der GGF ein ordnungsgemäßes Fahrtenbuch führen oder die GmbH organisatorische Maßnahmen ergreifen, die eine Privatnutzung des Dienstwagens ausschließen, wie zum Beispiel die Überwachung durch Dritte, das Abstellen des Dienstwagens auf dem Firmengelände oder die Verwahrung des Schlüssels durch Dritte. ■

Text: Andreas Islinger



So sehen Gewinner aus

Vom Minicar bis zum SUV: 185 Fuhrparkexperten wählten aus 266 Modellen die **Firmenautos des Jahres 2025**. Einige Marken räumten groß ab – doch auch Außenseiter überzeugten.

Vom batterieelektrischen Newcomer über bewährte Verbrenner bis zu hybriden Konzepten: Die Wahl der »firmenauto des Jahres 2025« zeigt, wohin sich Fuhrparks entwickeln. Elektroautos rücken mehr in den Fokus, doch auch klassische Antriebe bleiben gefragt. 266 Modelle traten in 17 Kategorien an – besonders bei den Elektroautos war das Rennen eng.

Die Sieger wurden im Rahmen der IAA Mobility in München ausgezeichnet. Zum 26. Mal – im zweijährigen Rhythmus – wurde der Award vergeben, der sich als Gradmesser im Flottenmarkt etabliert hat. Die Entscheidung trafen 185 Fuhrparkexperten, Einkäufer und Mobilitätsmanager, die zusammen rund 105.000 Fahrzeuge repräsentieren. Grundlage bildeten die meistverkauften Modell in Flotten, ermit-

telt durch das Marktforschungsinstitut Dataforce.

Zu den Gewinnern zählten Audi, Škoda und Volkswagen. Audi punktete mit dem A6 Avant e-tron, dem Q6 e-tron und dem e-tron GT gleich mehrfach. Škoda sicherte sich Doppelsiege in den Importwertungen – unter anderem mit Octavia, Enyaq und dem neuen Elroq. Volkswagen gewann mit dem Tiguan in der SUV-Gesamtwertung und mit dem ID. Buzz bei den Vans.

Eng ging es bei den Elektro-Wertungen zu: Der Volvo EX30 siegte knapp vor dem Alpine A290, der BMW iX1 setzte sich in der Kompaktklasse vor Cupra Born und VW ID.3 durch. Weitere Erfolge erzielten der Genesis G80, der Kia EV9 und der Škoda Elroq. ■

Text: Nicole Holzer

So wurde gewählt

Insgesamt standen 266 Modelle in 17 Kategorien zur Wahl. Die Expertenjury von firmenauto des Jahres wählte im ersten Schritt ihre drei Favoriten pro Kategorie, im zweiten optional die besten Importmodelle. Das Ergebnis wurde nach einem klaren Punktesystem ermittelt: Der Sieger bekommt drei, der zweite Platz zwei und der Drittplatzierte je einen Punkt pro Stimme. Am Ende zählte die Summe aller vergebenen Punkte, sodass eine transparente und nachvollziehbare Rangliste entsteht.



Jürgen Mindel, Geschäftsführer des VDA.



Jann Fehlauer, Geschäftsführer der Dekra Automobil.



Oliver Trost, Geschäftsführer des ETM Verlags.



Michael Gergen, Automotiv Market Expert bei Dataforce

Alle Kategorien im Überblick

Minicar

Gesamtwertung



1	Fiat 500	291
2	Hyundai i10	174
3	Toyota Aygo X	173

Kleinwagen

Gesamtwertung



1	VW Polo	243
2	Škoda Fabia	158
3	Mini Cooper Zweitürer	140

Importwertung



1	Škoda Fabia	188
2	Seat Ibiza	139
3	Peugeot 208	136

Kompaktklasse

Gesamtwertung



1	Škoda Octavia/ Kombi	221
2	Audi A3 Limousine/Sportb.	174
3	VW Golf/Golf Variant	124

Importwertung



1	Škoda Octavia/ Kombi	275
2	Cupra Born	174
3	Cupra Leon	128

Mittelklasse

Gesamtwertung



1	Audi A5 Lim./Avant	178
2	Škoda Superb/Combi	144
3	VW Passat	140

Importwertung



1	Škoda Superb/Combi	288
2	Volvo V60	143
3	Alfa Romeo Giulia	112

Obere Mittelklasse

Gesamtwertung



1	Audi A6 Lim./Avant	275
2	BMW 5er Lim./Touring	196
3	VW ID.7/ID.7 Tourer	186

Importwertung



1	Genesis G80/Elec. G80	210
2	Lexus ES	205
3	DS 9	194

Oberklasse

Gesamtwertung



1	Audi e-tron GT	117
2	Mercedes S-Klasse	107
3	Audi A8/S8	106

Importwertung



1	Bentley Con. GT/GTC	195
2	Lucid Air	169
3	Genesis G90	116

Elektro-Minicar und Kleinwagen

Gesamtwertung



1	Volvo EX30	103
2	Alpine A290	99
3	Fiat 500	92

Importwertung



1	Alpine A290	107
2	KIA EV3	92
3	Volvo EX30	91

Elektro-Kompaktklasse

Gesamtwertung



1	BMW iX1	186
2	Cupra Born	163
3	VW ID.3	162

Importwertung



1	Cupra Born	202
2	Volvo EX40	119
3	Hyundai Kona Elektro	104

Minivan

Gesamtwertung



1	VW Caddy	204
2	VW Touran	186
3	BMW 2er Active Tourer	175

Importwertung



1	Dacia Jogger	148
2	Citroën Berlingo MPV	135
3	Renault Scenic/E-Tech	126

Maxivan

Gesamtwertung



1	VW ID. Buzz	190
2	Mercedes V-Klasse/EQV	180
3	VW Transporter	175

Importwertung



1	Hyundai Staria	159
2	Toyota Proace	138
3	Renault Trafic/RT	129

SUV und Crossover

Gesamtwertung



1	VW Tiguan	191
2	BMW iX1	177
3	Škoda Karoq	135

Importwertung



1	Cupra Formentor	243
2	Škoda Karoq	190
3	Hyundai Tucson	100

Midsize & große SUV

Gesamtwertung



1	Audi Q6 e-tron/Sportb.	168
2	Mercedes GLC/GLC Coupé	140
3	BMW X3	117

Importwertung



1	Škoda Enyaq/Coupé	193
2	Škoda Kodiaq	146
3	Hyundai Ioniq 5	141

Elektro-Mittelklasse

Gesamtwertung



1	Audi A6 Avant e-tron	178
2	BMW i5/i5 Touring	132
3	VW ID.7/ID.7 Tourer	123

Importwertung



1	Škoda Enyaq/Coupé	222
2	Hyundai Ioniq 5	112
3	Kia EV6	83

Elektro-Oberklasse

Gesamtwertung



1	Audi e-tron GT	226
2	BMW i7	157
3	Porsche Taycan/Sport/Cross T.	119

Importwertung



1	Kia EV9	171
2	Lucid Air	147
3	Polestar 4	143

Elektro-Van

Gesamtwertung



1	VW ID.Buzz	284
2	Mercedes EQV	202
3	Ford e-Transit Custom	88

Importwertung



1	Renault Scenic E-Tech	141
2	Citroën e-Berlingo	106
3	Citroën e-Spacetourer	105

E-Newcomer 2025

(unter 50.000 Euro)

Gesamtwertung



1	Škoda Elroq	213
2	Mercedes CLA EQ	205
3	VW Tayron	180

Importwertung



1	Škoda Elroq	286
2	Smart #5	111
3	Hyundai Inster	102

E-Newcomer 2025

(ab 50.000 Euro)

Gesamtwertung



1	Audi A6 Sportb./Av. e-tron	371
2	Volvo EX90	156
3	Hyundai Ioniq 9	137

Importwertung



1	Hyundai Ioniq 9	234
2	Volvo EX90	184
3	Polestar 5	168



Fotos: IAA Mobility

Europa zeigt Haltung

Mehr Elektromobilität, neue Plattformen und starke chinesische Präsenz:
Die IAA Mobility 2025 zeigte, wie sich der Wettbewerb um die Mobilität von morgen verschärft.

Schon beim Betreten des Münchner Messegeländes war klar: Die Automobilindustrie hat wieder Lust auf Zukunft. Mit über einer halben Million Besuchern, mehr als 700 Ausstellern aus 37 Ländern und einem klaren Fokus auf Elektrifizierung, Software und Nachhaltigkeit setzte die IAA Mobility 2025 ein deutliches Zeichen: Die Branche hat die Transformation angenommen – und sie treibt sie mit wachsender Entschlossenheit voran.

Mercedes & BMW mit Kampfgeist
Besonders laut trommelte Mercedes – und das mitten im Revier des Erzrivalen BMW. Neun ungetarnte GLC-Modelle kurvten durch die Münchner Innenstadt, flankiert vom riesigen Kühlergrill am City-Stand. Die Botschaft war klar: Die Schwaben sind zurück im E-Spiel. Der im C111-Orange lackierte AMG GT XX, frisch mit Langstreckenrekorden aus Nardò, stand sinnbildlich für den neuen Selbstanspruch – und für

technologische Leistungsfähigkeit made in Germany.

BMW nutzte sein Heimspiel für den großen Auftritt der Neuen Klasse. Der neue iX3 mit seinen vertikal schmalen Nieren zitiert Designikonen der 1960er-Jahre und bringt gleichzeitig modernste Zelltechnologie, effizientere E-Antriebe und modulare Software-Architekturen. Für Flottenbetreiber bedeutet das: kürzere Ladezeiten, mehr Reichweite und Effizienz bei sinkenden Betriebskosten.



Showmoment auf der IAA: Cupra enthüllte die Studie Tindaya vor großem Publikum.



Mit dem JCW GP Concept zeigte Mini eine kompromisslos sportliche Studie.



Das Design der Studie Audi C1 sorgte für einen echten Wow-Effekt.



Der BMW iX3 macht den Auftakt zur »Neuen Klasse« – mit softerem Look und starkem Technik-Upgrade unter der Haube für die nächste Elektro-Generation im Alltag.



Togg sorgte auf der IAA mit seinem neuen E-Modell für großes Interesse.



Digitalisierung zum Anfassen: Auf der IAA testeten Besucher neue Cockpit-Konzepte und Bedienwelten.



Testen statt nur schauen: Bei der IAA konnten Besucher zahlreiche neue Modelle direkt Probe fahren.

VW, Audi & Co. mit neuer Energie

Auch der VW-Konzern zeigte Aufbruchsstimmung. Die Studie ID. Cross Concept und der neue ID. Polo GTI markieren die Rückbesinnung auf klare Markenidentität. Audi präsentierte mit dem Concept C1 eine sportliche Vorschau auf die künftige Designsprache. Cupra brachte mit Raval und Tindaya Dynamik in den E-Markt, während Skoda mit der eleganten Vision O Elektromobilität für Businesskunden schärfte. Hinter den Kulissen treibt Volkswagen den Aufbau eigener Batteriezellfabriken in Europa voran – ein wichtiger Faktor für Flotten, die auf Liefersicherheit und CO₂-neutrale Beschaffung setzen.

China auf Expansionskurs

Nie zuvor war der Einfluss Chinas auf der IAA so deutlich spürbar wie 2025. Gegenüber 2023 hat sich die Präsenz chinesischer Hersteller nicht nur zahlenmäßig, sondern auch inhaltlich klar erweitert. Vom Microcar wie Linktour bis zum Luxusvan von Xpeng decken sie inzwischen das gesamte Spektrum ab – mit wachsendem Premium-Anspruch. Auffällig sind hohe Ladegeschwindigkeiten, große Reichweiten und vielfältige, teils neue Antriebskonzepte von BEV über REEV bis PHEV.



BYD präsentierte einen eigens für Deutschland entwickelten E-Kombi. Ein klares Signal Richtung Flottenmarkt.



Auf dem Stand von Volkswagen begeisterte unter anderem der ID. Polo - hier in der GTI-Version.

Neuer Auftritt mit Anspruch

Im Gespräch mit Nicola Borgo, Manager in der Automotive Practice bei Arthur D. Little, wird deutlich, wie sich diese Entwicklung einordnet: »Die chinesischen OEMs treten breiter und selbstbewusster auf. Ihre Modelle wirken reifer, das Preis-Leistungs-Verhältnis ist stark – und die technologische Basis überzeugt.« Borgo verweist auf Vorteile in Batterietechnik und Ladeleistung, sieht aber zugleich Herausforderungen beim Produktportfolio und beim Aufbau tragfähiger Vertriebs- und Flottenstrukturen: »Gerade im Leasinggeschäft und bei Restwertabsicherung müssen viele Marken erst noch Vertrauen aufbauen.«

Gleichzeitig holen chinesische Zulieferer auf. Unternehmen wie Finest, eine Ausgründung von Great Wall, präsentierten auf der Messe neben E-Motoren zudem komplette Infotainmentsysteme. Auch Fachbesucher aus Fernost waren zahlreich vertreten – ein Indikator dafür, dass China die europäische Mobilität nicht nur beobachtet, sondern aktiv mitgestalten will.

Europa kontert mit Kompetenz

Die Antwort der deutschen und europäischen Hersteller fiel deutlich aus: Sie setzen auf maßgeschneiderte Lösungen für den hiesigen Markt. »Auf der IAA haben die OEMs gezeigt, dass sie ihre Kunden verstehen«, sagt Borgo. Besonders stark: die Integration von Fahrzeugen in Energiesysteme – etwa durch



Riesige Kühlermaske mit Stern: Sie ist das Symbol für die neue Designsprache von Mercedes-Benz.

Kooperationen wie BMW und E.ON, die bidirektionales Laden in Home-Energy-Management-Systeme einbinden.

Zudem rücken serientaugliche Fahrerassistenzsysteme stärker in den Vordergrund. Neben großen Zulieferern wie Mobileye und Momenta zeigten Hersteller wie Holon, wie autonomes Fahren im Shuttle-Betrieb künftig in Serie gehen könnte.

Plattformen als Erfolgsfaktor

Neue, skalierbare Elektroplattformen bildeten den technischen Kern vieler Präsentationen. Sie vereinen Hardware, Software und Elektronikarchitektur in flexiblen Baukästen – ein entscheidender Hebel, um Entwicklungszeiten und Kosten zu senken. BMWs »Neue Klasse« und die Mercedes-Plattform MB.EA sind Vorbilder für diesen Ansatz. Für Fuhrparkverantwortliche bedeuten solche Architekturen mehr Modellvielfalt bei einheitlicher Bedienlogik, verbesserten Serviceprozessen und optimierten Betriebskosten.

Optimistische Stimmung

Auf der IAA herrschte eine positive, fast festivalartige Atmosphäre. Besucher lobten die Vielfalt der Konzepte und die Vernetzung zwischen Herstellern, Energieversorgern und Software-Anbietern. Nach Jahren der Krisenstimmung überwiegt nun Optimismus – auch bei Flottenkunden, die zunehmend konkrete Lösungen für den elektrischen Alltag finden.

So war die IAA Mobility 2025 mehr als eine Leistungsschau – sie war ein Signal des Aufbruchs. Während die Branche international noch mit Marktschwächen kämpft, beweist sie in München, dass sie wieder Taktgeber sein kann. Start-ups wie DeepDrive oder Hyperdrives bringen frische Technologie, während etablierte Hersteller mit klarer Strategie und sichtbarem Selbstvertrauen auftreten. Der Weg bleibt lang, doch der Wandel hat Fahrt aufgenommen – und diesmal scheint niemand auf der Bremse zu stehen.■

Text: Nicole Holzer



Blickfang im Open Space: Die sportliche Hyundai-Studie zog viele Besucher an.



Gut besucht: Die IAA bot zahlreiche Panels und Talks – hier diskutierten Expertinnen über Trends und Herausforderungen der Mobilitätsbranche.

CUPRA FORMENTOR



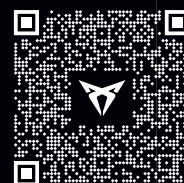
5 JAHRE
GARANTIE

CHALLENGERS. AT WORK.

Herausfordernde Menschen. Arbeiten immer.
An ihren Gedanken, Visionen, Träumen. Wir finden,
sie haben mehr als unseren Respekt verdient.

CUPRA Formentor. Business Leasing ab **285 €** mtl.¹
Auch als Hybrid verfügbar.

CUPRA
FOR BUSINESS





Im Test

Audi Q5 TDI quattro 150 kW	ab 48.025 Euro
BMW X3 20d xDrive M Sportpaket	ab 52.353 Euro
Mercedes GLC 220 d 4Matic	ab 52.990 Euro
VW Tayron 2.0 TDI 4 Motion R-Line	ab 45.252 Euro

Diesel-Quartett

In Kreisen der gehobenen **Mittelklasse-SUV** bleibt der gemeine Selbstzünder weiterhin ein gefragter Antrieb. Der Audi Q5 ist der neueste Protagonist in diesem Reigen. Wie gut kann sich der Ingolstädter im Quartett der deutschen Premium-Konkurrenz durchsetzen?



Audi Q5 TDI quattro 150 kW



- 1 Sogar einen Beifahrermonitor haben sie uns in den Q5 gezimmert. Er ist im Tech-plus-Paket für 5.210 Euro enthalten.
- 2 Ebene Fläche, doch kleinster Laderaum im Test.
- 3 Das Interieur mit Rautensteppung gibt es für 5.365 Euro Aufpreis, inklusive der guten Sportsitze vorn.
- 4 Im Drive-Select-Menü lassen sich einige Parameter einstellen – die Lenkung wird dadurch nicht besser.

Da hilft kein Drumherumreden: Der Selbstzünder befindet sich in Diesel-Deutschland auf dem Rückzug. Zahlen gefällig? Bitte schön: Im ersten Halbjahr 2025 wurden laut Kraftfahrt-Bundesamt 297.049 Diesel-Pkw (inklusive Mildhybride) neu zugelassen, was einem Rückgang von fast 20 Prozent gegenüber dem gleichen Vorjahreszeitraum entspricht. Beinahe 60 Prozent der Neuzulassungen entfallen übrigens auf Fahrzeuge mit alternativen Antrieben unterschiedlichster Art, vom E-Auto bis zum Vollhybrid.

Was freilich keineswegs heißt, dass es nicht dennoch Segmente gibt, in denen ein feiner Dieselmotor eine überlegenswerte Alternative sein kann. Unter anderem bei Premium-Mittelklasse-SUV, bei denen diese sparsame, ressourcenschonende Antriebsquelle besonders gut zur Geltung kommt. Doch selbst da scheint es kaum noch ohne E-Support zu gehen: Audi Q5, BMW X3 und Mercedes GLC statten ihre Zweiliter-Diesel mit unterschiedlichen hybriden Gehhilfen aus. Dabei hat der Selbstzünder an sich das doch

gar nicht nötig, oder? Der VW Tayron jedenfalls kommt mit einem 193 PS starken Old-School-TDI zum Test, samt DKG und 4Motion-Allrad.

Mit TDI, quattro und TSG

Besonders üppig ist der neue Audi Q5 2.0 TDI mit elektrischem Beiwerk bestückt, was ihm unter anderem ein Leergewicht von 2.066 kg beschert. Denn zusätzlich zum 48-Volt-Bordnetz samt Batterie und Riemenstartergenerator führt er einen sogenannten Triebstrang-Generator (TSG) mit sich. Der sitzt am Getriebeausgang und besteht im Wesentlichen aus einem 18 kW starken Elektromotor, der über die Welle zur Hinterachse ins Antriebsgeschehen eingreifen kann.

Das macht er entweder als Generator, der sich beim Laden der 1,7 kWh fassenden 48-Volt-Batterie beteiligt, oder indem >

BMW X3 20d xDrive M Sportpaket



- 1 Alles so schön bunt hier, doch klare Anzeigen mit leicht lesbaren Informationen scheinen beim X3 keine größere Priorität genossen zu haben.
- 2 Reichlich Platz für zwei Erwachsene hat auch der X3 im Fond zu bieten.
- 3 Im BMW ist der Laderaum trotz ebener Fläche nicht sehr üppig.
- 4 Bei der Instrumentenanzeige orientiert sich der X3 am gerade aktuellen BMW-Look.

er beim langsamen Fahren oder Rangieren an der Hinterachse dreht. Das soll die Effizienz steigern und somit eine Absenkung des CO₂-Ausstoßes bewirken, klappt aber nur so mittelmäßig. Denn beim Dieselverbrauch kann sich der Audi nicht auszeichnen, er konsumiert im Testverbrauch sogar minimal mehr Treibstoff als seine Mitbewerber. Mit 6,6 Litern Diesel nimmt der Q5 nämlich einen Zehntelliter mehr zu sich als der X3 und der Tayron (6,5 l/100 km) sowie 0,4 Liter mehr als der GLC (6,2 l/100 km).

Das wäre nicht weiter erwähnenswert, wenn der TSG ansonsten unauffällig bliebe. Tut er aber nicht. Mit dem elektrischen Rangieren kommt das System nicht reibungslos klar. Die Übergänge beim Losfahren und Anhalten gelingen oft nur ruckartig, vor allem, wenn es kleine Hindernisse auf unebenem Terrain oder flache Straßenbegrenzungen zu überwinden gilt. Alte Fahrlehrer fühlen sich an frühe Ferrari und Maserati mit automatisierten Kupplungen erinnert. Das mag womöglich etwas übertrieben sein, doch so was muss besser klappen, Audi!

Nun wollen wir selbstverständlich die guten Seiten des Q5 nicht unerwähnt lassen, davon gibt es nämlich ebenfalls einige. So verfügt der Audi über exzellente Bremsen, die ihn kalt oder warm gebremst in rund 34 Metern aus 100 km/h zum Stillstand bringen. Das kann kein anderer aus dem Test-Quartett so gut, obwohl VW, BMW und Mercedes ebenfalls stark bremsen.

Überhaupt erweist sich der Audi-SUV als souveräner, bequemer Reisewagen, der nicht nur mit seinem optionalen Luftfahrwerk (1.680 Euro) hohen Federungskomfort bietet, sondern auch über sehr gute Sitze verfügt. Fahrdynamisch kann der Ingolstädter ebenfalls überzeugen. Mit dem quattro-Antrieb, der sich bei Bedarf selbsttätig aktiviert, umrundet er langsame und schnelle Biegungen behände, bleibt

Viermal SUV mit Allradantrieb: Fahrt mal mit dem Audi durchs Wasser, hat der Fotograf gesagt. Wird gemacht, Chef!



unerschütterlich neutral und traktionsstark. Alles super, wäre da nicht die arg synthetisch und rückmeldungsarm agierende Lenkung. Sie erschwert es, einen sauberen Strich zu fahren, und beeinträchtigt so den Fahrspaß im Q5 nicht unerheblich.

Dass Bedienbarkeit und fassbare Interieur-Qualität durch den Modellwechsel nicht gerade gewonnen haben, wurde bereits in diversen Tests erwähnt. Es stimmt auch im Falle unseres sakhirgoldenen Testwagens. Zu den Dauerärgernissen zählen unter anderem das breite Touchfeld im Fahrer-Türgriff und die unübersichtliche und schwer ablesbare Darstellung im Instrumenten-Display.

Stark wie ein Lambo

Das verbindet den Ingolstädter Kraftwagen mit seinem Konkurrenten aus dem nahen München, dem X3 20d xDrive. Bei BMW entschied man sich bereits vor einiger Zeit für eine grafisch seltsame Art der Darstellung. Warum keiner der beiden bayerischen Hersteller seiner Kundschaft die Möglichkeit bietet, eine konventionellere und gleichermaßen praxisgerechtere Optik zu wählen, bleibt rätselhaft. Beim Mercedes GLC und beim VW Tayron geht das schließlich hervorragend.

Nachdem wir das nun geklärt hätten, können wir uns den angenehmeren Aspekten des X3 zuwenden. Im Mittelpunkt jedes BMW, das suggeriert nicht zuletzt der Markenname, sollte der Motor stehen. Das tut er auch in diesem Fall, und zwar in Gestalt des B47-Diesels, hier mit 48-Volt-Netz und 8 kW starker Elektrounterstützung. Der Verbrenner leistet 197 PS und stemmt 400 Nm auf die Welle. Das scheint ein Standardwert bei Zweiliter-Dieseln zu sein, auch der EA288 evo von Audi und VW ist 400 Nm stark. Der OM 654 M im Mercedes GLC trumpft mit 440 Nm auf.

Damit Sie, liebe Leserin, lieber Leser, eine Ahnung davon bekommen, was das bedeutet: Ein Lamborghini Countach Anniversary von 1988 kam mit seinem 5,2-Liter-V12 und 455 PS auf 418 Nm Drehmoment. Kein Wunder also, dass alle vier SUV, insbesondere aber der BMW, derart gut gehen: In 7,6 Sekunden kann er auf 100 km/h beschleunigen, beim Durchzug vergehen zwischen 60 und 100 km/h nur 4,3 Sekunden.

Rund eine halbe Sekunde nimmt der BMW da der Konkurrenz ab. Klingt nicht nach viel, doch beim alltäglichen Fahren auf Landstraßen und Autobahnen wirkt der X3 spürbar lebendiger als seine etwas betulicheren Kollegen. Leise und weich läuft der BMW-Motor obendrein, das können die anderen Selbstzünder jedoch ebenfalls hervorragend. Nur in der Höchstgeschwindigkeit hat der X3 das Nachsehen: Q5, GLC und Tayron können ein paar km/h mehr auf

Mercedes GLC 220 d 4Matic



1 Edler Nadelstreifen-Look und wertige Anmutung – unser GLC zeigt sich als würdiger Sternenkreuzer. Top auch die variable Instrumentendarstellung.

2 Der Laderaum fasst mehr als Linas Tasche – bis zu 1.680 Liter.

3 Die weich gepolsterte GLC-Bank erweist sich als etwas zu nachgiebig und haltarm.

4 So lässt sich's leben im Benz: alles auf Comfort.

die Bahn brennen. Ohne dass es ihnen dabei gelänge, den BMW wirklich zu distanzieren.

Das Fahren auf Autobahnen und Schnellstraßen im X3 wird dennoch nicht durchgehend als freudvoll empfunden. Das liegt hauptsächlich an der straffen Abstimmung. Vor allem Straßenfugen und kleine Unebenheiten drängeln sich polterig auf. Hier erweist sich das M Sportpaket, das 3.277 Euro Aufpreis kostet und außer dem M Sportfahrwerk auch die variable Sportlenkung enthält, als wenig vorteilhaft. Mit dieser Auslegung düst der X3 zwar am schnellsten durch die Spurwechselgassen und den Slalom, doch womöglich käme im Alltag mit einem softeren Setup mehr Freude auf.

So bleibt unterm Strich wenig, was der BMW seinen deutschen Premium-Konkurrenten voraus- >

VW Tayron 2.0 TDI 4 Motion R-Line



- 1 Beim Tayron versteckt sich der Wahlhebel rechts hinterm Lenkrad. Eine sympathischere Lösung als die Schiebeschalter beim Q5 und X3.
- 2 Im Volkswagen könnte eine komplette Großfamilie mit drei Kindern verreisen.
- 3 Über zwei Kubikmeter passen hier rein, das bietet sonst keiner.
- 4 Ob die Lenkwinkelanzeige im Großstadt-Dschungel hilft?



Es gibt keine Punkte dafür, doch BMW und Mercedes zeigen etwas eigenständigeres Design als Audi und VW.

hätte. Er bremst zwar sehr gut, bringt die umfangreichste Sicherheitsausstattung mit, und der traditionelle iDrive-Regler erleichtert die Bedienung. Das reicht freilich nicht ganz, um den Audi am Ende von Platz drei zu verdrängen.

Der Bestseller aus Bremen

Dem Mercedes GLC 220 d 4Matic kommt keiner der beiden süddeutschen Konkurrenten nahe. Wobei – auch das gehört bei unseren Vergleichstests dazu – der Audi in Mexiko und der BMW in den USA gefertigt wird und sie deshalb ein paar Punkte in der Umweltwertung einbüßen.

Da sind die Transportwege aus Bremen (Mercedes) und Wolfsburg (VW) doch etwas naheliegender. Ohnehin ist die GLC-Baureihe einer der Bestseller-Dauerbrenner des Herstellers. Seit sie 2015 den etwas skurrilen GLK abgelöst hat, verzeichnet sie Erfolg um Erfolg. Das gilt auch für die aktuelle Modellgeneration X 254 und ganz besonders für den 220er-Diesel mit 197 PS und 17 kW starker Hybrid-Unterstützung, wie er hier zum Test vorfährt.

Auch in diesem Vergleich glänzt der Benz mit knauserigem Dieselskonsum. 6,2 Liter je 100 km als Testverbrauch und nur 5,1 Liter auf der Eco-Runde sind für einen so bequemen, geräumigen und schnellen Familientransporter geradezu sensationell gut. Denn diese Werte bedeuten erfahrungsgemäß, dass man mit einem GLC 220 d im Alltag mit Verbräuchen zwischen knapp über fünf und deutlich weniger als sechs Litern je 100 km rechnen darf.

So reichen die 62 Liter im Tank gut über 1.000 km. Oder mit anderen Worten: einmal vom Produktionsort in Bremen-Sebaldsbrück nach Stuttgart-Unterürkheim und etwa die halbe Strecke retour.

Darüber hinaus sorgt das Triebwerk für gute Fahrleistungen. Und es verfügt über eine ebenso beflissen wie weich schaltende Neunstufenautomatik sowie natürlich über 4Matic-Allradantrieb. Der Testwagen ist zudem mit dem 3.320 teuren Technik-Paket ausgestattet, das neben der Airmatic-Federung auch die Hinterachslenkung enthält.

Beides erweist sich beim Fahren als hilfreich. Der überlegene Federungskomfort sowie der kleine Wendekreis und die unerschütterliche Stabilität bei hohem Tempo lassen Freude aufkommen. Zu dieser Auslegung passt die harmonische, exakte und nie hektische Lenkung. Dass der Mercedes-SUV insbesondere bei schnellen Richtungswechseln etwas zögerlicher wirkt, ohne dabei wirklich ins Wanken zu geraten, wird ihm kaum einer verübeln. Damit stellt sich ein geborgenes, mercedesig-wertiges Fahrgefühl ein.

Dabei ist der GLC noch nicht einmal das teuerste Angebot im Vergleich. Mit all seinen Sonderausstat-

tungen bleibt unser Auto sogar ein paar Hunderter preiswerter als der X3 und rund 6.723 Euro billiger als der besonders üppig ausgestaffte Q5. Zudem bietet der Konfigurator des Mercedes eine Alternative, die bei den beiden Premium-Wettbewerbern fehlt: ein schwächerer und günstigerer Dieselantrieb in Gestalt des GLC 200 d (163 PS, ab 49.340 Euro). Ähnliches kann in diesem Kreis nur der VW Tayron bieten.

Der große T-Wagen

Der Volkswagen ist nämlich ein Tiguan-Ableger und basiert auf dem MQB. Dessen Einstiegs-Diesel ist mit 150 PS ebenso für den großen Tayron verfügbar. Er kostet in der Top-Ausstattungsversion R-Line 4.899 Euro weniger (45.084 statt 49.983 Euro Grundpreis). Kann man ja mal drüber nachdenken.

Nicht gespart haben die Wolfsburger jedenfalls bei der Ausstattung des Testwagens auf diesen Seiten. Mit all seinen Extras kommt er auf 60.424 Euro. Nicht wenig für einen SUV, der letztlich auf der Golf-Plattform beruht, aber gleichzeitig das günstigste Angebot in diesem Vergleichstest ist. Zu den aufpreispflichtigen Extras unseres oryxweißen Testwagens zählen unter anderem die mit 255/40er-Pneus bereiften 20-Zöller (615 Euro).

So weit, so gut. Doch was den aufmerksamen Kollegen der Testabteilung auffiel: Die großen Räder sind mit Continental SportContact 6 bereift. Laut Tayron-Konfigurator kosten die Continental-Sportreifen 500 Euro extra. Macht zusammen mit den Rädern 1115 Euro. Die Contis erweisen sich im Test jedenfalls als gute Wahl. Sie zeigen beim Bremsen eine tolle Performance und fallen beim Fahren auf trockenem Asphalt mit weichem Abrollen und neutralem Handling auf.

Ohnehin ist das die beste Seite des Tayron: Er fährt einfach schön und stimmig. Das Fahrwerk zeigt sich komfortabel abgestimmt, doch nie zu nachgiebig oder gar schaukelig.

Die adaptiven Zweiventil-Dämpfer verrichten einen großartigen Job. Zudem erhielt die Tayron-Hinterachse strammere Fahrwerkslager sowie eine angepasste Software- und Dämpferhydraulik-Abstimmung. So gerüstet, überbügelt der Volkswagen nicht nur souverän allerlei

Technische Daten (Werksangaben)

Fahrzeugtyp		Audi Q5 TDI quattro 150 kW	BMW X3 20d xDrive M Sportpaket	Mercedes GLC 220 d 4Matic	VW Tayron 2.0 TDI 4 Motion R-Line
Antrieb					
Motorbauart / Zylinderzahl		Reihe/4	Reihe/4	Reihe/4	Reihe/4
Nockenwellenantrieb/Aufladung		Zahnriemen/Turbo	Steuerkette/Turbo	Steuerkette/Turbo	Zahnriemen/Turbo
Lage im Fahrzeug		vorn längs	vorn längs	vorn längs	vorn quer
Hubraum	cm ³	1968	1995	1993	1968
Bohrung x Hub	mm	81,0 x 95,5	84,0 x 90,0	82,0 x 94,3	81,0 x 95,5
Leistung	kW (PS) bei 1/min	150 (204) bei 3.800	145 (197) bei 4.000	145 (197) bei 3.600	142 (193) bei 3.500
maximales Drehmoment	Nm bei 1/min	400 bei 1.750	400 bei 1.500	440 bei 1.800	400 bei 1.750
spezifische Leistung	kW/l (PS/l)	76,2 (103,7)	72,7 (98,7)	72,8 (98,8)	72,2 (98,1)
Ölinhalt Motor	l	2,4	2,3	2,3	2,4
Leistung	kW	5,5	5,5	6	5,5
Kraftübertragung		18/230	8/25	17/200	–/–
Getriebe		Allradantrieb	Allradantrieb	Allradantrieb	Allradantrieb
Fahrwerk					
		Siebgang-DKG	Achtgangautomatik	Neungangautomatik	Siebgang-DKG
Radaufhängung	vorn	Mehrlenker Luftfedern	Querlenker MacPherson	Mehrlenker Luftfedern	Querlenker MacPherson
	hinten	Mehrlenker Luftfedern	Mehrlenker Schraubenfedern	Mehrlenker Luftfedern	Mehrlenker Schraubenfedern
Bremsen	vorn	innenbelüftete Scheiben	innenbelüftete Scheiben	innenbelüftete Scheiben	innenbelüftete Scheiben
	hinten	innenbelüftete Scheiben	innenbelüftete Scheiben	innenbelüftete Scheiben	Scheiben
Testwagenbereifung	vorn	255/40 R 21 Y	255/45 R 20 Y	235/55 R 19 Y	255/40 R 20 Y
	hinten	255/40 R 21 Y	285/40 R 20 Y	255/50 R 19 Y	255/40 R 20 Y
Reifentyp		Michelin Pilot Sport 4 SUV	Continental SportContact 7	Bridgestone Turanza T005	Continental SportContact 6
Karosserie					
Länge x Breite (mit Spiegeln) x Höhe	mm	4.717 x 1.900 (2.140) x 1.647	4.755 x 1.920 (2.132) x 1.660	4.716 x 1.890 (2.076) x 1.640	4.792 x 1.866 (2.099) x 1.666
Radstand	mm	2.820	2.865	2.888	2.790
Sitzplätze		5	5	5	5
Dachlast/Stützlast	kg	100/75	100/100	75/100	75/100
Anhängelast/gebremst	kg	750/2.400	750/2.500	750/2.500	750/2.300
Gepäckraum	l	520–1.473	570–1.700	620–1.680	885–2.090
zul. Gesamtgewicht	kg	2.595	2.535	2.550	2.390
Tankinhalt	l	65	60	62	58
Verbrauch/CO₂					
WLTP-Verbrauch gesamt	l/100 km	6,3 Diesel	6,4 Diesel	5,6 Diesel	6,6 Diesel
CO ₂ -Ausstoß nach WLTP	g/km	165	168	149	175
Fahrleistungen					
0–100 km/h	s	7,4	7,7	8	7,9
Höchstgeschwindigkeit	km/h	226	215	219	224

Unterhaltskosten¹⁾ und Preise

Fahrzeugtyp		Audi Q5	BMW X3	Mercedes GLC	VW Tayron
Kosten in Euro					
Steuer		353,–	361,–	309,–	382,–
Haftpflicht		538,–	564,–	590,–	388,–
Teilkasko		643,–	586,–	372,–	513,–
Vollkasko		1.355,–	1.278,–	925,–	1.008,–
Festkosten/Jahr		2.246,–	2.203,–	1.824,–	1.778,–
Betriebskosten/100 km		18,59	18,6	17,9	17,65
Wertverlust/Jahr		8.000,–	9.200,–	8.600,–	8.800,–
Gesamtkosten/km²⁾					
bei 15 000 km/Jahr		0,82/0,29	0,9/0,29	0,84/0,26	0,85/0,26
bei 30 000 km/Jahr		0,55/0,24	0,6/0,24	0,56/0,22	0,56/0,22
Monatliche Unterhaltskosten²⁾					
bei 15 000 km/Jahr		1.027,–/360,–	1.126,–/358,–	1.048,–/330,–	1.057,–/327,–
bei 30 000 km/Jahr		1.383,–/603,–	1.499,–/601,–	1.402,–/562,–	1.411,–/557,–
Preise³⁾					
Basispreis mit getestetem Antrieb	Euro	48.025,–	52.353,–	52.995,–	45.240,–
Grundpreis Testwagen	Euro	48.025,–	55.630,–	52.995,–	49.957,–
Testwagenpreis inklusive Extras	Euro	70.756,–	64.118,–	63.696,–	60.428,–

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

Punktwertung

Fahrzeugtyp		VW Tayron	Mercedes GLC	Audi Q5	BMW X3	
(Maximalpunktzahl)						
KAROSSERIE						
Raumangebot	(20)	12	11	10	10	Beim Raumangebot kommt dem Tayron kaum ein Premium-Konkurrent nahe: So viel Platz für Passagiere und Ladegut hat keiner in der Runde. Dazu passen die hohe Zuladung und die fühlbare Qualität. Noch etwas feiner verarbeitet zeigt sich der GLC, dagegen lassen Q5 und X3 hier ein paar Wünsche offen.
Kofferraum	(10)	10	8	7	8	
Zuladung	(10)	8	7	7	8	
Variabilität	(10)	7	6	7	6	
Funktionalität	(20)	16	13	11	12	
Instrumente/Anzeigen	(20)	16	17	14	13	
Bedienung	(30)	22	23	21	23	
Anhängelast	(5)	4	4	4	4	
Rundumsicht/Kamerasysteme	(10)	7	7	7	7	
Qualitätsanmutung	(15)	10	11	9	8	
SUMME	(150)	112	107	97	99	
SICHERHEIT						
Sicherheitsausstattung/-assistent	(30)	23	18	19	24	Alle vier SUV bremsen auf Topniveau, wofür zum Teil auch die Premium-Bereifung der Testkandidaten verantwortlich ist. Bei der Sicherheitsausstattung liegt der BMW vorn, er kommt mit dem dicksten Assistenzpaket. Recht gut ausgestattet sind da freilich alle.
Funktionalität Verkehrszeichenerkennung	(15)	4	6	4	6	
Fahrstabilität Fahrdynamikversuche	(20)	14	16	16	10	
Fahrstabilität auf der Straße	(10)	10	9	8	7	
Funktionalität/Bedienung Spurhalteassistent	(10)	6	6	8	6	
Licht	(15)	15	15	14	11	
Bremsweg kalt (100 km/h)	(25)	11	10	13	10	
Bremsweg warm (100 km/h)	(20)	8	9	10	10	
Bremspedalgefühl	(5)	4	2	4	3	
SUMME	(150)	95	91	96	87	
KOMFORT						
Federungskomfort	(30)	21	22	21	18	Mit dem luftgefederten Mercedes und Audi kann der VW überraschend gut mithalten, wobei er etwas wankig wirkt, der Audi dagegen hölzerner abrollt. Am straffsten gibt sich der X3. Die besten Sitze bietet der Volkswagen.
Sitze vorn	(20)	15	13	14	12	
Sitze hinten	(10)	8	7	8	9	
Infotainment-Inhalte	(10)	9	10	10	10	
Autonomes Fahren	(10)	6	6	6	7	
Klimatisierung	(10)	6	5	6	7	
Innengeräusch-Messwerte	(5)	5	5	5	5	
Geräuscheindruck	(5)	3	4	4	3	
SUMME	(100)	73	72	74	68	
ANTRIEB						
Laufkultur	(20)	9	10	9	9	Ob mit oder ohne E-Unterstützung, alle vier Diesel laufen kultiviert und kräftig, sparsam sind sie obendrein. Mit etwas mehr als fünf Litern käme man bei allen vier Kandidaten gut über die Runden. Deutlich über 200 km/h gehen sie ebenfalls.
Leistungsentfaltung	(30)	14	14	13	15	
Getriebe/Rekuperation	(20)	14	16	14	15	
Beschl./Höchstgeschwindigkeit	(15)	7	6	7	7	
Zwischenbeschleunigung	(15)	7	7	7	8	
Reichweite	(30)	26	29	29	27	
Dauer Energiezufuhr	(20)	20	20	20	20	
SUMME	(150)	97	102	99	101	
FAHRVERHALTEN						
Fahrspaß	(30)	15	13	14	12	Beim Thema Fahrspaß gibt es traditionell Meinungsverschiedenheiten im Team. Was ist spaßiger, die fein tertierte Ausgewogenheit des Tayron oder die hibbelige Agilität des X3? Der VW macht es insgesamt am besten. Der Q5 leidet unter seiner tauben Lenkung.
Geschwindigkeiten Fahrdynamikversuche	(20)	10	8	10	11	
Regelgüte Stabilitätsprogramme	(20)	13	15	13	13	
Spreizung Fahrmodussysteme	(15)	6	7	7	7	
Lenkung	(30)	22	21	16	18	
Wendekreis	(10)	1	5	1	0	
Traktion	(15)	13	13	13	13	
Geradeauslauf/Windempfindlichkeit	(10)	8	7	8	7	
SUMME	(150)	88	89	82	81	
Eigenschaftswertung	(700)	465	461	448	436	
UMWELT						
CO ₂ -Emission Testverbrauch	(50)	22	24	22	22	Mit sparsamen Antrieben und Produktionsorten im nahen Bremen oder Wolfsburg sammeln Mercedes und VW Punkte. Schlechter schneiden BMW und Audi ab, die aus Spartanburg, South Carolina, und San José Chiapas, Mexiko, herbeigeschippert werden.
CO ₂ -Emission Eco-Verbrauch	(25)	7	8	6	8	
CO ₂ -Emission Fertigungsprozess	(15)	9	8	9	8	
Recyclingquote Materialien	(15)	9	8	7	8	
CO ₂ -Emission Transportwege	(5)	5	5	2	2	
Ölwechselmenge auf 100 000 km	(10)	7	4	7	7	
Leistungsaufwand bei 130 km/h	(20)	8	9	7	9	
Reifenverschleiß	(10)	6	6	6	5	
Umweltwertung	(150)	73	42	66	69	
KOSTEN						
Testwagenpreis	(50)	16	15	13	15	In so noblen Kreisen gehen die VW-Konzernmodelle fast als Sonderangebote durch. Der Audi hat den geringsten Grundpreis. Doch weil der Testwagen besonders üppig ausgestattet ist, sammelt er weniger Punkte als VW, BMW und Mercedes.
Mindestpreis mit getestetem Antrieb	(25)	10	8	9	8	
Wiederverkaufschancen	(10)	7	8	7	7	
Festkosten für 5 Jahre	(15)	7	7	4	5	
Wartung/Reparaturen auf 100 000 km	(15)	7	7	6	7	
Energiekosten auf 100 000 km	(25)	19	20	19	19	
Garantie	(10)	0	0	0	1	
Kostenwertung	(150)	66	65	58	62	
Gesamtwertung	(1.000)	6.014	598	571	567	

Unebenheiten, sondern reduziert dabei auch noch ungebührliche Vertikalbewegungen der Karosserie auf ein Minimum. Das schaffen Mercedes und Audi gerade mal einen Hauch besser, wobei der Q5 wiederum ein klein wenig holziger abrollt.

Nun sind wir bereits so weit gekommen und haben eine weitere Stärke des Tayron noch gar nicht erwähnt: sein wirklich gigantisches Raumangebot. Außer dem eng verwandten Skoda Kodiaq gibt es in dieser Preis-Range nur wenige SUV, die ihm hier nahekämen – der Hyundai Santa Fe beispielsweise.

Bereits vorn fühlen sich die Insassen sehr luftig untergebracht. Hinten wirkt es fast, als könnten sich kleinere Mitreisende verlaufen und benötigten Wegweiser zu den Notausgängen. Hinter der zweiten Sitzreihe tut sich ein Ladeabteil auf, das im Normalzustand bereits so groß wirkt (885 Liter), dass man es am liebsten mit einem Stapler belüde. Maximal fasst der Laderaum knapp über zwei Kubikmeter. Falls Sie also den Sharan im VW-Line-up vermissen sollten, hier wäre eine gute Alternative. Der 193 PS starke Dieselmotor passt hervorragend zu diesem beque-

men und raumfülligen Reisewagen. Er arbeitet geschmeidig und sparsam (Testverbrauch 6,5 l/100 km) und trägt so dazu bei, dass der Tayron am Ende ganz vorn landet. Schon eine feine Sache, so ein Diesel. ■

Text: Heinrich Lingner

Fazit

Das harmonischste und stimmigste Fahrzeug in diesem Vergleich ist der VW Tayron. Nur knapp dahinter kommt der Mercedes GLC ins Ziel. Nicht ganz so gut schneiden dagegen Audi Q5 und BMW X3 ab, die sich ausgeprägtere Schwächen erlauben und weniger eifrig Punkte sammeln.

Gesamtwertung



- Viel Platz
- Ausgewogenes Fahrwerk
- Harmonischer Antrieb

- Teilweise umständliche Bedienung
- Magere Basisausstattung

- Tolle Fahrleistungen
- Hohe Zuladung
- Standfeste Bremsen

- Knappes Raumangebot
- Bescheidener Komfort
- Wirre Display-Grafik

- Guter Komfort
- Sehr gute Bremsen
- Wenig Fahrgeräusche

- Recht wenig Platz
- Unharmonische Antriebsabstimmung

- Komfortbetontes Fahrwerk
- Sehr sparsam

- Fummelige Bedienung
- Behäbiges Handling
- Mäßiges Brems-Feedback

Zurück auf der Überholspur

Mit mehr Platz, neuem Bedienkonzept, mehr als 100 Kilometer E-Reichweite und einer echten Kuriosität, meldet sich der **Audi Q3** zurück im Dienst.



Der Dienstwagen-Bestseller ist zurück. Auf der IAA hatte der Audi Q3 seine Publikums-Premiere, jetzt konnten wir ihn in Schottland fahren und einige Innovationen erleben, darunter den sogenannten Scheiben-Wurzel-Aktuator. Doch dazu später mehr.

Audi zeigte gleich beide Karosserievarianten, also auch den im Vergleich eindeutig gefälligeren Sportback. Obwohl der Q3 nur um drei Zentimeter auf 4,53 Meter in der Länge zugelegt hat, wirkt er deutlich eleganter und stattlicher. Der aerodynamische Feinschliff lässt ihn rundlicher und weniger scharfkantig erscheinen. Einen die Breite betonenden Kühlergrill flankieren flache Leuchten, die dem Q3 einen schärferen, fast aggressiven Blick verleihen. Man könnte meinen, es handle sich um die Hauptscheinwerfer. Doch hier steckt das grafisch variable LED-Tagfahrlicht. Die eigentlichen Scheinwerfer sitzen weiter unten und treten optisch zurück.

Am Heck fällt der mehrteilige Rückleuchten-Komplex mit seinen OLED-Elementen ins Auge, der eine

moderne Techniknote mit grafischer Funktion verbindet. Ergänzt wird er durch eine sich über die gesamte Heckbreite ziehende Lichtleiste, in die auch dynamische Blinker integriert sind. Die vier roten Audi-Ringe, die nachts aus sich heraus leuchten, sind Geschmackssache – unserer Meinung nach überfrachten sie das ansonsten gelungene Lichtdesign ein wenig.

Neues Bedienkonzept

Das Cockpit ist klar strukturiert und angenehm übersichtlich. Zwei große Displays – ein rund 12 Zoll großes Kombiinstrument hinter dem Lenkrad und ein 13-Zoll-Touchscreen mittig im Armaturenbrett – sind in einem gemeinsamen Rahmen untergebracht. Die wichtigsten fahrrelevanten Informationen projiziert ein Head-up-Display zusätzlich in die Windschutzscheibe. Das neue Android-Automotive-basierte Infotainmentsystem mit Application Store reagiert schnell, ist logisch aufgebaut und mit einer spezifischen Audi-Handschrift versehen. Gegen Aufpreis lässt sich ein breiter Funktionsumfang freischalten.

In der Mittelkonsole befindet sich kein klassischer Schalthebel mehr. Statt eines zusätzlichen Lenkstockhebels nutzt Audi

Den neuen Audi Q3 gibt es als klassisches SUV sowie als SUV-Coupé Q3 Sportback.



im Q3 erstmals einen Querträger direkt hinter dem Lenkrad. An dessen Enden sitzen Tasten zur Bedienung von Fahrstufe, Blinker und Scheibenwischer. Wir waren zunächst skeptisch, doch bereits nach kurzer Zeit erwies sich die Bedienlogik als eingängig und ergonomisch durchdacht.

Platzangebot und Alltagstauglichkeit

Die Materialauswahl überzeugt. Die von uns gefahrenen, hochwertig ausgestatteten Testwagen bieten viele für Auge und Tastsinn angenehme Oberflächen, die aufeinander abgestimmt sind. Bei Dunkelheit wird das Interieur zusätzlich durch farblich variables Ambientelicht in Szene gesetzt.

Auch das Platzangebot passt: Sowohl auf den Vordersitzen als auch auf der Rückbank gibt es ausreichend Bewegungsfreiheit. Einzig die wuchtige Mittelkonsole engt das rechte Knie des Fahrers etwas ein. Im Sportback schränkt die Kopffreiheit ab einer Körpergröße von etwa 1,80 Metern die Alltagstauglichkeit ein. Der Kofferraum variiert dank verschiebbarer Rückbank zwischen 488 und 575 Litern. Legt man die im Verhältnis

40:20:40 umklappbare Rücksitzlehne flach, wächst das Ladevolumen auf bis zu 1.386 Liter (Sportback: 1.289 Liter).

Effizienz oder Dynamik?

Fünf Antriebsoptionen stehen zur Wahl, alle setzen auf Verbrennungsmotoren. Die Bezeichnung »E-Hybrid« steht für eine Plug-in-Hybridversion, mit der sich über 100 Kilometer rein elektrisch fahren lassen. Möglich macht das eine rund 26 kWh große Lithium-Ionen-Batterie, die mehr Kapazität bietet als bei manchem reinen Elektroauto der Kleinwagenklasse. Das >

Audi Q3

Fünftüriger, fünfsitziger Kompakt-SUV

Länge: 4,53 Meter
Breite: 1,86 Meter
Höhe: 1,61 Meter
Radstand: 2,68 Meter
Kofferraumvolumen: 488 – 1.386 Liter

Antriebe:

1.5 TFSI S-Tronic: 1,5-Liter-Vierzylinder-Benziner, 110 kW/150 PS, maximales Drehmoment: 250 Nm bei 1.500 bis 3.500 U/min, Frontantrieb, Siebengang-Doppelkupplungsgetriebe, 0-100 km/h: 9,1 s, Vmax: 209 km/h, Normverbrauch: 6,0 Liter/100 km, CO₂-Ausstoß: 137 g/km; Preis: ab 37.479 Euro

2.0 TFSI Quattro 195 kW S-Tronic: 2,0-Liter-Vierzylinder-Benziner, 195 kW/265 PS, maximales Drehmoment: 400 Nm bei 1.500 bis 3.500 U/min, Allradantrieb, Siebengang-Doppelkupplungsgetriebe, 0-100 km/h: 5,7 s, Vmax: 240 km/h, Normverbrauch: 8,6 Liter/100 km, CO₂-Ausstoß: 195 g/km; Preis: ab 50.336 Euro

2.0 TDI S-Tronic: 2,0-Liter-Vierzylinder-Diesel, 110 kW/150 PS, maximales Drehmoment: 360 Nm bei 1.600 bis 2.750 U/min, Frontantrieb, Siebengang-Doppelkupplungsgetriebe, 0-100 km/h: 9,2 s, Vmax: 208 km/h, Normverbrauch: 5,3 Liter D/100 km, CO₂-Ausstoß: 139 g/km; Preis: ab 39.412 Euro

1.5 TFSI E-Hybrid S-Tronic: Plug-in-Hybrid mit 1,5-Liter-Vierzylinder und E-Motor, Systemleistung: 200 kW/272 PS, maximales Drehmoment: 400 Nm, Frontantrieb, Sechsgang-Doppelkupplungsgetriebe, 0-100 km/h: 6,8 s, Vmax: 215 km/h, Batteriekapazität: 26 kWh (brutto), elektrische Reichweite: 119 Kilometer, Ladeleistung: AC 11 kW/DC 50 kW, Normverbrauch: 1,7 Liter/100 km, CO₂-Ausstoß: 39 g/km; Preis: ab 41.429 Euro



Auch der Innenraum des neuen Q3 kann sich sehen lassen.



Die Bedienung von Fahrzeugfunktionen und Infotainment ist sehr übersichtlich. Assistenten greifen dezent ein, ohne zu nerven.

Fotos: Audi

Auf engen und kurvigen Straßen
in Schottland macht der Q3
richtig Spaß.



dem elektrischen Antriebsanteil geschuldete Mehr-
gewicht von rund 250 Kilogramm macht den Q3 zum
1,9-Tonner, der mit 200 kW/272 PS Systemleistung
dennoch in unter sieben Sekunden auf Tempo 100
sprintet. Die Kraft wird über ein sechsstufiges Dop-
pelkupplungsgetriebe übertragen. Im Alltag lässt er
sich meist elektrisch bewegen, auf Langstrecke über-
nimmt der Verbrenner. Auf unserer Testfahrt ver-
brauchte der Q3 E-Hybrid rund drei Liter Benzin plus
etwa 18 kWh Strom pro 100 Kilometer. Die Traktion
der Vorderräder war dabei nicht immer optimal.

Von sportlich bis sparsam

Für besonders Fahraktive eignet sich der 2.0 TFSI in
seiner stärksten Ausbaustufe mit 195 kW/265 PS. Dank
serienmäßiger Allradtraktion und Siebengang-DSG
beschleunigt er in unter sechs Sekunden auf Tempo
100 und erreicht eine Höchstgeschwindigkeit von 240
km/h. Der Fahrmodus »Dynamic« sorgt gemeinsam
mit der Progressivlenkung für ein sehr sportliches
Fahrgefühl. Ergänzt wird dieses durch einen über-
raschend glaubwürdigen Motorsound, der nicht aus dem
Auspuff, sondern vom erwähnten Scheiben-Wurzel-
Aktuator erzeugt wird – per Vibrationen an der Wind-
schuttscheibe.

Deutlich genügsamer ist der 1.5 TFSI mit 110 kW/150 PS. Mit
rund neun Sekunden für den Standardsprint und einer Spitze
von 209 km/h ist er ausreichend motorisiert. Auch bei zügiger
Fahrweise blieb der Verbrauch mit acht Litern im moderaten
Rahmen.

Licht und Assistenten auf hohem Niveau

Großes Lob verdienen die Assistenzsysteme. Abstandstempomat
und Spurhalteassistent arbeiten unaufdringlich. Auch das akus-
tische Warnsignal bei Überschreitung des Tempolimits ist dezent
– man verspürt nicht sofort den Drang, es auszuschalten.

Zum erweiterten Assistentenkomplex gehören neue Funkti-
onen der digitalen Matrix-LED-Scheinwerfer. Sie projizieren
mithilfe von Micro-LEDs einen Lichtteppich auf die Fahrbahn
und zeigen bei Bedarf Warnsymbole, etwa bei sich im toten
Winkel befindlichen Fahrzeugen. Den vollen Funktionsumfang
bietet das umfangreichste der drei verfügbaren Lichtpakete. Es
kostet 1.042 Euro – gemessen an den Gesamtkosten des Q3 eine
vertretbare Investition.

Die Preise für den neuen Audi Q3 starten bei 37.479 Euro.
Wer sich für die Topmotorisierung entscheidet und entspre-
chende Ausstattungspakete wählt, landet bei rund 62.605 Euro.
Wie früher gilt: Audi lässt sich den Vorsprung durch Technik
gut bezahlen. ■

Text: Mario Hommen



1



2

1 Der Kofferraum ist sauber
verkleidet und funktional,
allerdings bleibt das Platz-
angebot hinter den Mög-
lichkeiten des Segments
zurück.

2 Der große Kühlergrill wird
seitlich von Lufteinlässen
flankiert, oberhalb sitzen
die eigentlichen Scheinwer-
fer unauffällig integriert.



Honda Civic

Effizienz trifft auf weiterentwickeltes Design und mehr Serienausstattung

Seit Anfang Oktober ist der Honda Civic mit diversen Designüberarbeitungen am Interieur und Exterieur sowie einer erweiterten Serienausstattung verfügbar. Serienmäßig mit an Bord ist nach wie vor auf die selbstladende Vollhybridtechnologie e:HEV (Hybrid Electric Vehicle).

Dynamisches Außendesign, modernes Interieur

Die Fahrzeugfront zeigt sich nun noch schärfer gezeichnet, zudem ist der neu gestaltete Kühlergrill des Civic schwarz umrandet. Neue Verkleidungen an der Front und den vorderen Scheinwerfern sorgen für eine noch hochwertigere und sportlichere Optik. Alle Ausstattungslinien des Civic verfügen nun über einen schwarzen Dachhimmel. Dezentle Mattchrom-Akzente an den Lüftungsdüsen verleihen dem Innenraum noch mehr Eleganz.

Neben einem automatisch abblendenden Innenspiegel, der bislang nur in höheren Ausführungen enthalten war, ist in der Ausstattungsvariante „Elegance“ nun auch eine kabellose Ladestation für Smartphones inklusive.

Fortschrittliche Sicherheitssysteme

Der Civic ist serienmäßig mit den Honda SENSING Technologien ausgestattet, einer breiten Palette an Sicherheits- und Fahrerassistenzfunktionen, die zu den umfassendsten in dieser Fahrzeugklasse gehören. Dazu zählen unter anderem das Kollisionswarnsystem (Collision Mitigation Braking System), das andere Verkehrsteilnehmer erkennt, die sich vor dem Fahrzeug befinden. Eine hochauflösende Weitwinkel-Kamera erfasst zudem die Fahrzeugumgebung und erkennt mit Unterstützung eines Hochgeschwindigkeitsprozessors selbst bei Dunkelheit Fahrbahnmarkierungen, Straßenränder, Motorräder, Radfahrer und Fußgänger.

Sparsame Hybrid-Performance serienmäßig

Auch in der neuesten Ausbaustufe ist der Honda Civic mit dem e:HEV Vollhybridantrieb ausgestattet, der serienmäßig zum Einsatz kommt und eine ideale Balance zwischen Wirtschaftlichkeit und Fahrspaß bietet. Das Hybridsystem umfasst eine Lithium-Ionen-Batterie, zwei kompakte Elektromotoren sowie einen Verbrennungsmotor und überzeugt durch Effizienz und Leistung gleichermaßen. Ein praxisnahes Konzept, das unternehmerische Mobilitätsansprüche mit Nachhaltigkeit vereint.

Die Preise für den Civic e:HEV starten bei 37.900 Euro. ■

Kantiger Typ für den Alltag

KG Mobility, ehemals Ssangyong, hat eine Modelloffensive in Europa gestartet. Mit dem **KGM Torres EVX** gibt es viel Platz für überschaubares Geld – und das mit rein elektrischem Antrieb.

Verwechslungsgefahr gibt es beim KGM Torres EVX nicht. Das SUV mit der kantigen Optik erinnert teils an kompromisslose Geländegänger vergangener Jahrzehnte. Dazu zählen etwa die großen Radkästen aus Plastik, die Haltegriffe an der Motorhaube oder die ange deutete Reserverad-Ausbuchtung an der Heckklappe – hinter der sich aber mitnichten ein Reserverad versteckt. Das Ganze hat KGM gekonnt mit diversen Details gemixt, die dann schon wieder futuristischen anmuten. Von außen trägt dazu beispielsweise die LED-Tagfahrleiste bei, wie auch die schwarz abgesetzte C-Säule.

Modern geht es dann auch im Inneren weiter. KGM setzt auf ein doppeltes Display. Darauf lassen sich alle benötigten Informationen problemlos darstellen. Der rechte Bildschirm dient darüber hinaus als Bedienoberfläche für zahlreiche Funktionen. Dankenswerterweise hat der Torres EVX aber dennoch viele Knöpfe an Bord – etwa bei den Fensterhebern, sodass der Fahrer nicht ständig in die Untiefen der digitalen Menüführung abtauchen muss.

Auch das Multifunktionslenkrad, das haptisch über wippende Schalter zu bedienen ist, trägt dazu bei, die Hände während der Fahrt vornehmlich am Lenkrad lassen zu können. An den Stellen, an denen die Bedienung digital gelöst ist – etwa bei der Klimaanlage –, haben sich die Software-Entwickler allerdings Mühe gegeben. So ist das rechte Display grob gesagt in zwei Bereiche untergliedert. Und dort lässt sich jeweils über eine einfache Wischbewegung zwischen den einzelnen Untermenüs wechseln. Das braucht etwas Übung, bis man weiß, wo sich welche Funktion findet, klappt dann aber problemlos.

Schwächen bei der Software

Sowohl Android Auto als auch Apple Car Play sind an Bord. Zumindest bei Android

wird aber keine drahtlose Verbindung unterstützt. Schade. Dafür hat das Fahrzeug die Navigationssoftware von TomTom mit an Bord. Die funktioniert wie gewohnt zuverlässig. Nicht immer so zuverlässig hat während des Tests leider die bordeigene Software reagiert. So passierte es gleich mehrmals, dass beim Versuch eine Adresse einzugeben, keine virtuelle Tastatur erschien. Nicht einmal dann, wenn man den eigens dafür gedachten blauen Button drückt. Dann half nur noch ein kleiner Ausflug zur Eingabe einer Telefonnummer und wieder zurück.

Zumindest aktuell ein deutliches Manko ist die fehlende App fürs Smartphone. Zwar kann man sich die Anwendung KGM Link installieren – braucht dann aber einen Sprachkurs in Koreanisch. Wer also beispielsweise während des Ladevorgangs den aktuellen Füllstand prüfen möchte, muss derzeit zwangsläufig zurück zum Fahrzeug. Bleibt zu hoffen, dass KGM hier zeitnah nachbessert.

Musterknabe beim Platzangebot

In Sachen Geräumigkeit präsentiert sich der KGM Torres hingegen als Musterknabe. Egal ob in der ersten oder zweiten Reihe, die Insassen haben jede Menge Freiraum. Das gilt selbst für Personen jenseits der 1,90 Meter. Doch nicht nur das: Ob Sitzheizung oder -lüftung, während der Fahrt oder bei der Einstellung der Sitzposition bleiben kaum Wünsche offen. Bei den Fondpassagieren lässt sich immerhin die Neigung der Rückenlehne variieren. Auch dort lässt es sich auf längeren Strecken gut aushalten.



Abgerundet wird das Ganze durch einen großen Kofferraum. Ob als Familienkutsche oder Lastesel für Vertreter – der Torres EVX bietet trotz der großen Batterie jede Menge Stauraum. Im normalen Zustand fasst der Kofferraum nach Angaben des Herstellers 703 Liter. Bei umgeklappter Rückbank wächst das Volumen dann auf 1.662 Liter. Damit lässt sich etwas anfangen. Die Zuladung liegt bei etwa 500 Kilo, die Anhängelast bei 1,5 Tonnen gebremst beziehungsweise 500 Kilo ungebremst.

Reichweite ist alltagstauglich

Doch wie verhält es sich mit der Reichweite und dem Fahrverhalten? An der Stelle sind zwar keine Wunder zu erwarten, wohl aber zuverlässige Hausmannskost. Mit der 73-kWh-Batterie an Bord, die zum stattlichen Eigengewicht von, je nach Ausstattung, 1.900 bis 1.990 Kilo beiträgt, soll laut KGM eine WLTP-Reichweite von 462 Kilometer möglich sein. Für den reinen Stadtverkehr geben die Südkoreaner sogar eine Reichweite von 635 Kilometer an. Beides dürfte im Alltag eher schwerlich zu erreichen sein. Und bei sportlicher Fahrweise, so weit das der Torres überhaupt zulässt, natürlich erst recht nicht. Im Alltag bewegt sich der Verbrauch eher zwischen 21 und 22 kWh. Damit ist eine Reichweite von 350 Kilometern realistisch.

Besonders wohl fühlt sich das SUV auf der Autobahn, wobei sich das Fahrzeug mit seinen 4,71 Länge und 1,90 Meter Breite auch entspannt durch die Innenstadt lenken lässt. Selbst das Parken ist dank der Parksensoren, Vor- und Rückkamera sowie 360-Grad-Ansicht problemlos, sodass sich der Torres in jede Lücke zirkeln lässt.

KGM Torres EVX

Länge: 4,71 m
Breite: 1,90 m
Höhe: 1,71 m
Radstand: 2,68 m

Elektromotor, Frontantrieb, 152 kW (207 PS), Drehmoment 339 Nm, 0-100 km/h: 8,1 s, Vmax: 175 km/h Batterie: Lithium-Eisen-Phosphat 73,4 kWh, Ladeleistung 11 kW (AC)/120 kW (DC). Heizung über Wärmepumpe (Serie bei teuerster Ausstattung, sonst optional), Anhängelast: 500/1.500 kg. Normverbrauch: 18,7 kWh/100 Kilometer, WLTP-Reichweite: 462 km, Preise (brutto): 41.990 Euro (Core), 44.990 Euro (Bliss), 48.990 Euro (Lux)



1



2



3

Fotos: KG Mobility

- 1 Mit zahlreichen Tasten und zwei übersichtlichen Displays hat man alles im Griff.
- 2 Die hintere Ausbuchtung für das Reserverad ist lediglich Show.
- 3 Fahrer- und Beifahrersitz sind bequem und bieten Seitenhalt für lange Touren.

Schnellere Kurvenfahrten, etwa auf der Landstraße, sind aber nur bedingt empfehlenswert. Dafür gibt die Lenkung zu wenig Rückmeldung von der Straße. Hinzu kommt, dass die Elektronik früh eingreift, um zu sportliche Manöver zu unterbinden. Wie bei den meisten asiatischen Fahrzeugen entpuppen sich die Assistenzsysteme als etwas übergriffig. Da piepst es allenthalben. Das automatische Halten der Fahrspur gleicht wiederum einem Ping-Pong-Spiel.

Beim Laden braucht es etwas Geduld

Bleibt noch das Herzstück des KGM Torres EVX – die Batterie. Der Lithium-Eisen-Phosphat-Akku (LFP) kommt von BYD. Von der Kapazität von 73,4 kWh sind 72 kWh nutzbar. An der Schnellladesäule soll der SUV so ausgestattet mit bis zu 120 kW aufladen – kein Spitzenwert, aber durchaus alltagstauglich. Die hat das System tatsächlich erreicht, allerdings nur kurzzeitig. Im Schnitt lag die Ladeleistung eher bei 75 kWh.

In Summe hat sich der KGM Torres EVX als alltagstauglicher Begleiter erwiesen, wenn auch noch mit kleinen Schwächen. Zumindest teilweise könnten diese über OTA-Updates (over-the-air) behoben werden. In der Basis schlägt der EVX mit rund 42.000 Euro zu Buche. Damit positioniert sich der KGM Torres EVX preislich deutlich unterhalb der deutschen Hersteller. Die Konkurrenz aus China ist allerdings zum Teil noch günstiger unterwegs. ■

Text: Carsten Nallinger



Reichweite im Gepäck

Der BYD Seal 6 DM-i Touring mischt den Kombi-Markt auf. Viel Platz, starke E-Reichweite und europäische Abstimmung treffen auf Hybridkraft. Im ersten Test zeigt er Stärken – und kleine Schwächen.

Der Seal 6 DM-i Touring ist das elfte Modell, das BYD aus China auf dem deutschen Markt lanciert. Damit beweist die als Elektro-Spezialist bekannte Marke, dass sie auch Verbrenner kann – zumindest in Kombination mit einem starken E-Motor. Denn in diesem Plug-in hat der Verbrenner nur eine Nebenrolle. Mit 72 kW/98 PS ist der 1,5-Liter-Benziner nicht das bestimmende Antriebs-Element. Den Hut hat der 145 kW/197 PS starke E-Motor auf.

Hybrid mit klarer Rollenverteilung

So fährt sich der 4,84 Meter lange Kombi auch: kraftvoll im Antritt, flüsterleise, bis sich der Verbrenner zuschaltet. Der fällt im Vergleich mit ähnlichen Antrieben nicht negativ auf, bringt aber Klang ins bis dahin extrem leise Arbeitsgeräusch des neuen BYD-Modells. Wenn die Straße feucht ist, zieht die Systemleistung von 156 kW/212 PS bei voller Beschleunigung in

Kurven so kräftig an den Vorderrädern, dass das kurveninnere Rad kurzzeitig Schlupf bekommt.

Kraftvoll und leise unterwegs

Bei moderater bis zügiger Fahrweise tritt dieser Effekt nicht auf – der Seal 6 DM-i Touring zieht komfortabel und sicher seine Bahn. Die Fahrwerksabstimmung entspricht europäischen Vorstellungen, auch Lenkung und Bremsen geben keinen Anlass zur Kritik. Die Fahrleistungen passen: 180 km/h Spitze und eine Null-auf-100-Beschleunigung von 8,5 Sekunden sind klassengerecht. Die elektrische Reichweite liegt je nach Akkugröße (10,1 bzw. 19 kWh) bei 50 oder 100 Kilometern, die Gesamtreichweite beträgt laut BYD 1.350 Kilometer. Der WLTP-Verbrauch liegt bei 4,8 bzw. 1,7 Liter plus 16,4 kWh Strom je 100 Kilometer. Im Alltag, mit großem Akku und Strecken über 100 Kilometer, dürften Werte um 5 bis 6 Liter realistisch sein.



1



2

1 Großzügiger Stauraum: Der Kombi packt 675 bis 1.535 Liter.

2 Auch für lange Reisen gerüstet: viel Platz und Stromabgabe-Funktion für Camping und Freizeit.

Kombi fürs Dienstwagenprofil

BYD macht keinen Hehl daraus, dass die in China wenig beliebte Kombiform eigens für Europa und speziell für Deutschland entwickelt wurde. Man setzt dabei auf Familien, Dienstwagenfahrer, Flottenbetreiber und Transporteure. Das Kombi-Innenleben passt gut zu diesen Zielgruppen, denn das Platzangebot ist im Fond üppig und der weitgehend glattflächige Kofferraum weist mit 675 bis 1.535 Litern fast schon Model-Maße auf.

Komfort und Ausstattung

Auch vorne sitzt es sich auf beheizbaren und belüfteten Sitzen sehr angenehm. Die Bedienung per 12,8- oder 15,6-Zoll-Touchdisplay birgt keine Tücken und entspricht dem aktuellen Stand. Die Ausstattung ist weitgehend komplett, schon im 135 kW/184 PS starken Basismodell namens Boost für 42.990 Euro. Das bringt elektrisch einstellbare Sitze, Apple Car Play und Android Auto, veganes Leder, elektrische Heckklappe, sechs Lautsprecher, Parkradar hinten und LED-Lichter. Für 41.168 Euro ist die auf 1.000 Stück limitierte, komplett ausgestattete Version Comfort lite zu haben, danach folgt die Version Comfort für 42.008 Euro.

Laden und Strom abgeben

Strom abzapfen kann man in beiden Akku-Varianten, etwa fürs Kochen oder Grillen am Campingplatz. Geladen wird unterschiedlich flott: Der kleinere Akku lädt nur an der Wechselstrom-Steckdose mit maximal 3,3 kW, der größere verträgt 6,6 kW AC oder 26 kW DC. Damit lassen sich die nächsten 100 Kilometer in rund einer halben Stunde nachladen.

Fazit: Kombi mit Potenzial

Unterm Strich zeigt sich der Seal 6 Touring bei den ersten Testfahrten rund um München als interessanter, gut in die Zeit passender Untersatz mit Erfolgspotenzial. Platzangebot, Verarbeitung und Ausstattung können durchaus mit den etablierten Bewerbern mithalten. Der Plug-in-Hybridantrieb mit seiner akzeptablen elektrischen Reichweite und seinen gepflegten Umgangsformen kann auf Anhieb gefallen. ■

Text: Rudolf Huber

BYD Seal 6 DM-i Touring

Fünftüriger, fünfsitziger Kombi der Mittelklasse

Länge: 4,84 Meter
Breite (mit Spiegeln): 1,87 Meter
Höhe: 1,51 Meter
Radstand: 2,79 Meter
Kofferraumvolumen: 675 – 1.535 Liter

Plug-in-Hybridantrieb mit 145 kW/197 PS starkem E-Motor und 72 kW/98 PS starkem 1,5-Liter-Benzinmotor, Frontantrieb, Systemleistung 156 kW/212 PS, Drehmoment: k. A., 0-100 km/h: 8,5 s, Vmax: 180 km/h, Verbrauch: 1,7 bzw. 4,8 Liter Benzin bzw. 16,4 kWh auf 100 km, CO₂-Emissionen: 60 bzw. 38 g/km, Akkugröße: 10,1 bzw. 19 kWh, Reichweite: rein elektrisch 50 bzw. 100 km, kombiniert 1.350 km (WLTP), Ladeleistung: 26 kW (DC), 3,3 bzw. 6,6 kW (AC), Ladedauer DC: 30-80% in 23 Minuten, AC: 15-100% in 3,0 bzw. 2,7 Stunden; Preise ab 36.126 Euro (10 kWh) und 42.008 Euro (19 kWh)



Fotos: BYD

- 1 Moderne Bedienung: 15,6-Zoll-Touchscreen und digitale Instrumente an Bord.
- 2 Komfortabel unterwegs: belüftete und beheizbare Sitze für Fahrer und Beifahrer.
- 3 Üppige Beinfreiheit im Fond: Der Kombi punktet mit großzügigem Raumangebot.

Hybrid mit Hirn

Facelift mit gesenktem Preis, Euro-6e-Norm und effizientem Hybrid: Hondas kompakter Civic e:HEV bleibt eine spannende Alternative zu Golf & Co.

Einst war der Civic das Zugpferd von Honda. In den Nullerjahren fanden sich hierzulande teils bis zu 15.000 Käufer pro Jahr für den Kompaktklassiker. Von solchen Höhenflügen ist die elfte Generation, die 2022 eingeführt wurde und nun fürs Modelljahr 2026 behutsam überarbeitet wurde, weit entfernt. Daran wird auch die kleine Modellpflege kaum etwas ändern. Damit bleibt der Civic, was er ist: ein technisch spannender Alltagsbegleiter mit sportlicher Note und einem bemerkenswert effizienten Hybridantrieb.

Ab Oktober rollt die Schräghecklimousine mit dezent retuschiertem Kühlergrill und neuen Schürzen an. Die vordere Schürze verzichtet auf Nebelscheinwerfer, deren Funktion in die LED-Scheinwerfer überführt wurde. Nur im direkten Vergleich fallen die Änderungen ins Auge. Eigentlich war das Facelift kaum nötig, denn der 4,55 Meter lange, elegant gezeichnete Viertürer ist im Straßenbild eher selten, dass man kaum Gelegenheit hatte, sich an ihm sattzusehen.

Hochwertiger Innenraum

Im ebenfalls nur marginal überarbeiteten Innenraum hinterlässt der Civic weiterhin einen wertigen Eindruck. Materialqualität und Verarbeitung bewegen sich nahe am Premium-Niveau. Etwas angestaubt wirken hingegen die kleineren Displays. Auch wirkt es fast schon altmodisch, dass nicht alle Funktionen digitalisiert wurden. Während Honda beim e:Ny1 ausschließlich auf eine XL-Touchfläche setzt, kommen beim Civic auch klassische Knöpfe und Schalter zum Einsatz – von manchen Kunden geschätzt.

Den Wählhebel ersetzt im Civic ein modernes Tastenfeld. Das ist nur konsequent, denn ein Getriebe im herkömmlichen Sinne besitzt das Modell ohnehin nicht. Statt wie früher auf Motorenvelfalt setzt Honda mittlerweile nur noch auf eine, allerdings besondere Antriebsoption: Das e:HEV-System kombiniert einen 143 PS starken Vierzylinder mit zwei E-Motoren, die mit bis zu 184 PS den überwiegenden



Teil der Arbeit leisten. Der Verbrenner läuft meist in effizienten Wohlfühl-Drehzahlen, um Strom für die E-Maschinen zu erzeugen. Nur bei starker Beschleunigung oder hohem Autobahntempo bis 180 km/h treibt er die Räder direkt an.

Das komplexe seriell-parallele System kommt ohne klassisches Getriebe aus, was Effizienz, Laufruhe und Akustik verbessert. Im Alltag wirkt das Zusammenspiel so nahtlos, dass man die Technik schnell vergisst und spontanen E-Schub sowie lautloses Gleiten im Stadtverkehr genießt. Die typischen Schwächen früherer Hybride – aufheulender Motor, zähe Beschleunigung, spürbare Lastwechsel – hat Honda eliminiert. Entsprechend souverän fällt der Fahrindruck aus. Auch beim Verbrauch überzeugt der Civic: Unter fünf Liter sind mit Zurückhaltung machbar. Auf unserer Testrunde mit hohem Landstraßen- und Autobahnanteil kamen wir auf 5,4 Liter.

Komfortabel und stabil

Das Fahrwerk unterstreicht den ausgewogenen Charakter des Civic e:HEV. Grundsätzlich komfortabel abgestimmt, filtert es Unebenheiten sauber heraus, bleibt auf der Autobahn stabil und vermittelt in Kurven dank präziser Lenkung ein vertrauenerweckendes Gefühl. Mit dem Japaner kommt man entspannt durch den Alltag. Gegen ein Kurventänzchen auf der Landstraße hat er nichts einzuwenden.

Beim Raumangebot spielt der Civic nicht in der obersten Liga. Die nach hinten flach gezogene Dachlinie schränkt das Raumgefühl im Fond spürbar ein. Der Kofferraum hinter der großen Heckklappe fällt ordentlich aus, sperrige Ladung kollidiert mit der schrägen Glasfläche. Bei umgelegter Rückbank lassen sich rund 1.200 Liter verstauen. Das ist solide, aber unspektakulär. Auch die Übersichtlichkeit leidet etwas unter der dynamischen Karosserie.

Preise und Ausstattung

Die Preise fürs Modelljahr 2026 starten ab Oktober bei 31.849 Euro – rund 1.345 Euro weniger als bisher. Schon die Basisversion Elegance ist gut ausgestattet: Infotainment mit Navigation, Lederlenkrad, Zwei-Zonen-Klimaautomatik, Rückfahrkamera und elf Airbags sind an Bord.

Alle Varianten besitzen einen schwarzen Dachhimmel und Lüftungsdüsen mit Mattchrom-Rahmen. Die Basisausstattung bietet automatisch abblendenden Innenspiegel und induktive Ladeschale. Alternativ gibt es Sport (ab 32.689 Euro) mit beheizbarem Lenkrad und 10,2-Zoll-Kombiinstrument. Die Topausstattung Advance (34.789 Euro) bringt adaptives Fernlicht, Bose-Soundsystem, elektrisch verstellbare Sitze und Panorama-Glasschiebedach. ■

Text: Mario Hommen



Fotos Honda



- 1 Update für die 2022 von Honda eingeführte elfte Generation des Civic.
- 2 Am Heck des Civic hat sich hingegen wenig verändert.
- 3 Der zentrale Touchscreen-Monitor für Navi, Apps und Entertainment fällt mit 9 Zoll kleiner aus als anderswo.
- 4 Herzstück des Civic: der 2,0-Liter-Vierzylinder mit e:HEV-Hybridsystem, kombiniert mit zwei E-Motoren.

Honda Civic e:HEV

Viertüriges, fünfsitziges Schrägheck;

Länge: 4,56 m
Breite: 1,80 Meter (mit Außenspiegeln: 2,08 m)
Höhe: 1,41 m
Radstand: 2,73 m
Kofferraumvolumen: 410 – 1.220 l

Hybrid-Antrieb mit 2,0-Liter-Vierzylinder 143 PS/ 105 kW und zwei E-Motoren; 184 PS/135 kW, maximales Drehmoment: 315 Nm, Frontantrieb, stufenlose Automatik, 0-100 km/h: 7,8 s, Vmax: 180 km/h, Normverbrauch: 4,7 Liter/100 Kilometer, CO₂-Ausstoß: 108 g/km, Abgasnorm: Euro 6e-bis; Preis: ab 31.849 Euro



Viel Zug, null Abgas

Kann ein Elektro-Transporter wirklich Leistung, Reichweite und Komfort vereinen? Der **Ford E-Transit Custom** zeigt, dass Alltag und E-Antrieb gut zusammenpassen.

Lange ist es noch nicht her: Der Ford E-Transit Custom feiert seinen Verkaufsstart in Europa im Frühjahr 2025. Der rein elektrische Transporter aus dem 1,0-Tonnen-Nutzlastsegment soll vor allem kleinere und mittlere Firmen bei der Elektrifizierung der Flotte unterstützen. An sich hat der Transit Custom dabei auch gute Grundvoraussetzungen, schließlich zählt er zu den beliebtesten Transportern seiner Art. Die elektrische Variante kombiniert wiederum eine elektrische Antriebstechnik mit der digitalen und physischen Software- und Service-Plattform Ford Pro. Der BEV-Van soll mit diesem vernetzten Ökosystem vor allem für die gewerbliche Nutzung eine Lösung darstellen.

Markantes Design mit sportlicher Note

Der Ford E-Transit Custom aus unserem Test sticht äußerlich vor allem durch sein Blau, den Fahrzeuggrill in schwarz bzw. silber und sein fast schon rally-sportlich anmutendes Wesen heraus. Die schwarzen Streifen vermitteln etwas Rennfeeling, die Fahrzeugfront wirkt stimmig. In diesem Blau (genannt Digital Aqua

Blue) gibt es den elektrischen Flitzer zwar nicht ohne Aufpreis, dafür aber in den Farbtönen Frozen White, Race Red und Blazer Blue. Damit bietet Ford ohne Extrakosten Optionen zur Farbgestaltung. Darüber hinaus ist es auch möglich, den elektrischen Kastenwagen wahlweise mit Stoffbezug oder Kunstlederbezug (Vinyl) auszustatten.

Cockpit auf Pkw-Niveau

Steigt man dann einmal in den Ford-Transporter ein, erinnert das Cockpit an einen Pkw – mittlerweile ein angenehmer Trend in der Sparte der leichten Nutzfahrzeuge. Entsprechend gut ist der Fahrer abgeschirmt und die moderne Technik hilft ungemein beim Navigieren des Kastenwagens. Erfreulich: Bereits in der Basisvariante ist ein Park-Pilot-System vorn und hinten, sowie eine Rückfahrkamera enthalten. In Kombination mit den Seitenspiegeln bleibt das Fahrzeug dadurch trotz seiner Größe übersichtlich. Der Testwagen verfügte zudem über einen digitalen Rückspiegel – und der ist nochmal ein Gamechanger. Gerade wenn es zum Beispiel auf die



1



2



3



4

- 1 Der digitale Rückspiegel verschafft einen guten Überblick über die Verkehrssituation – beim Parken oder auch auf der Autobahn.
- 2 Ein digitales Display vermittelt absolutes Pkw-Feeling. Neben dem Navigationsgerät ist dort auch die Klimaanlage zu finden.
- 3 Liegt gut in der Hand, das Multifunktionslenkrad von Ford. Die wichtigsten Funktionen lassen sich darüber aufrufen.
- 4 Für große Fahrer: Die Sitze des Ford Transit Custom lassen sich gut verstellen, sodass auch größere Autofahrer genug Beinfreiheit im Kastenwagen haben.

Foto: Alexander Roller, Ford

Autobahn geht oder sich der Wagen in enge Parklücken quetschen muss, verschafft die zusätzliche Ansicht einen besseren Überblick über die Verkehrssituation. Smart gedacht: Ford hat die Kamera für den Rückspiegel an der hinteren Tür befestigt – gut vor Regen abgeschirmt. Das gibt eine gute Übersicht und die Funktion ist bei Regen nicht gleich hinfällig, da die Regentropfen nicht darauf treffen. Der Innenspiegel mit Vollbildanzeige ist für einen Aufpreis von 1.150 Euro erhältlich.

Praxisnahe Ausstattung, gute Ergonomie

Ansonsten wirkt das Fahrzeug hochwertig verarbeitet und auch für größere Fahrer bietet der Ford-Transporter durch die bequemen, verstellbaren Sitze genug Platz. Das Multifunktionslenkrad liegt gut in der Hand und bietet einige Steuerungsmöglichkeiten. Es kann

überdies nach oben geklappt werden und so zu einem kleinen Esstisch umfunktioniert werden – perfekt, um kurz Mittag zu machen.

Für die Klimaanlage hingegen gibt es keine Drehknöpfe oder Schalter, diese lässt sich lediglich über das Touchpad steuern – das lenkt gerade während der Fahrt etwas ab. Ansonsten ist das neue digitale Cockpit aber gelungen und übersichtlich. Spannend ist auch die 360-Grad-Kamera, die gerade beim Einparken in der Stadt hilft – allerdings aber nicht in der Basisvariante enthalten ist. Auch die Sprachfunktion funktionierte beim Telefonieren und Navigieren zuverlässig. Aber: Gerade bereits in der Basisfunktion bietet der Ford schon einige Gimmicks, die bei anderen Fahrzeugen in dieser Kategorie nicht mit dabei wären – zum Beispiel das digitale Cockpit mit einigen Funktionen und die Parkkameras, welche sonst nicht ganz günstig sind.

>



1



2



3



4

- 1 Für drei Personen bleibt durch die klassische Transportersitzbank noch immer genug Platz im Fahrerhaus.
- 2 Über den Wahlhebel können die verschiedenen Fahrstufen bequem ausgewählt werden.
- 3 Möglichkeiten zum Laden bietet der Transit Custom ebenfalls. Gerade auf der Baustelle durchaus praktisch.
- 4 Die Ladeklappe des Transit Custom befindet sich vorne rechts auf der Beifahrerseite.

Fahrverhalten des E-Transit

Nun aber in das Fahrzeug einsteigen und losfahren – und das klappt erstaunlich gut. Einmal das Stromerpedal durchgetreten, beschleunigt der E-Transit zügig. Das liegt nicht zuletzt auch an seinen 415 Nm Drehmoment, was in der Nutzfahrzeugklasse ein Spitzenwert ist. Dabei ist es egal, welche Leistungsstufe (100 kW, 160 kW oder 210 kW) zur Verfügung steht – sie alle weisen das hohe Drehmoment auf. Das macht sich besonders beim Beschleunigen bemerkbar. Falls es mal kurz auf die Autobahn geht, stellt das den Ford-Transporter vor keine große Herausforderung. Er zieht zügig in aller Ruhe voran. Und trotzdem verbraucht der E-Transit nicht merklich mehr als andere ähnliche Fahrzeuge. Ford gibt eine WLTP-Reichweite von bis zu 337 Kilometern an. Im Test und unter etwas schlechteren Bedingungen war realis-

tisch eine Reichweite von 270 Kilometern möglich. Bedenkt man den Einsatzzweck, ist das eine respektable Strecke, die das Fahrzeug überwinden kann. Bei Paket- oder Kurierdiensten oder auch Handwerksbetrieben dürfte man damit über den Tag verteilt auskommen – um dann auf dem Betriebsgelände laden zu können.

Und dem Fahrzeug macht es auch nichts aus, wenn die Fahrbahn mal etwas schlechter ist. Der Ford-Transporter ist gut gefedert und weist für diese Fahrzeuggattung einen guten Wendekreis auf. Selbst enge Kurven konnten den Kastenwagen nicht aus dem Konzept bringen. Beim Laden (DC) macht der Van eine gute



Abseits der Straßen: Dieser Transit Custom verfügt über einen Allrad-Antrieb (AWD). Das neue Dualmotor-Konzept gewährleistet Traktion für alle vier Räder und optimiert die Drehmomentverteilung des Nutzlast-Eintonners.



Abseits der Straßen: Dieser Transit Custom verfügt über einen Allrad-Antrieb (AWD). Das neue Dualmotor-Konzept gewährleistet Traktion für alle vier Räder und optimiert die Drehmomentverteilung des Nutzlast-Eintonners.

Figur und lädt in 25 Minuten von 20 auf 80 Prozent. Ein kleiner Kritikpunkt im Test: Die Positionierung der Ladeklappe. Diese befindet sich an der Fahrzeugfront auf der Beifahrerseite. Das limitierte im Test die Möglichkeit, alle Ladesäulen nutzen zu können. Die schnellen Ladezeiten trösten darüber aber hinweg.

Stark im Zug und beim Laden

Im Kasten selbst bietet der Ford zudem mehrere Möglichkeiten zum Verzurren, womit Gegenstände gut gesichert werden können. Der Standard-Boden wirkte allerdings etwas rutschig, weshalb sich im Zweifel Anti-Rutschmatten empfehlen. Aber auch das lässt sich in der Konfiguration selbstverständlich anpassen – entweder mit besagten Matten oder gleich einem vollständig anderen Boden. Beachtlich ist zudem auch die Anhängelast von 2.300 Kilogramm. Auch das ist in der Klasse ein Spitzenwert. Der Ford-Van in Kombination mit einem Anhänger kann so also schon eine ganze Menge Gewicht transportieren.

Viel Serie fürs Geld

Preislich gesehen startet der Ford E-Transit Custom in der Basisvariante Trend bei 48.700 Euro. Sicherlich kein niedriger Einstieg, dabei sei aber wie oben erwähnt, dass Ford hier bereits einiges verbaut, was bei anderen Herstellern den Preis in die Höhe treiben würde – und im Zweifelsfall den Kunden dann sogar teurer kommen könnte. So verfügt der E-Transit Custom in der Basisausstattung bereits über eine Klima-

automatik vorne, ein Park-Pilot-System vorn und hinten, sowie über eine Rückfahrkamera – über die jeder moderne Transporter allein aus Sicherheitsgründen verfügen sollte.

Fazit

Der Ford E-Transit Custom bietet einiges und das bereits in der Basisvariante Trend. Insgesamt dürfte er, rechnet man Upgrades anderer Hersteller gegen und vergleicht sie mit dem Ford-Van, preislich attraktiv ausfallen. Besonders sind bei ihm die gute Anhängelast und das hohe Drehmoment. Auch beim Fahrverhalten zeigt sich der Transporter von einer guten Seite. Er dürfte damit eine gute Wahl für Express- und Kurierdienste sein, die ihre Flotten-Emissionswerte senken müssen. Abgesehen davon: Das leise Gleiten mit einem starken E-Motor macht einfach Spaß. ■

Text: Alexander Roller

Ford E-Transit Custom

Länge:	5,05 – 5,45 Meter
Breite:	2,28 Meter mit Außenspiegeln
Höhe:	1,96 – 2,04 Meter
Radstand:	3,1 – 3,5 Meter
Kofferraumvolumen:	5.800 – 6.800 Liter

Elektromotor mit 1-Gang-Automatikgetriebe RWD: 110/160 kW/210 kW, Drehmoment: 415 Nm, Reichweite: bis zu 337 km, Ladeleistung 10-80 Prozent (DC 125 kW). in ca. 39 Minuten, Batteriekonfiguration 276 Zellen, NCM Li-ion, Unterbodenbatterie, Hinterradantrieb, Preis: ab 48.700 Euro



Tradition trifft Touchpad

Vom Zündschlüssel bis zum Startknopf, vom Schaltknüppel bis zum Lenkstockhebel – der Vergleich zwischen **Sprinter 313 CDI** und **319 CDI** zeigt den technischen Wandel im Detail.

Eine echte Ikone feiert in diesem Jahr Jubiläum: Mit dem Sprinter brachte Mercedes-Benz Vans vor 30 Jahren einen Transporter auf den Markt, der bis heute als Synonym für die gesamte Fahrzeugklasse der Large Vans – und damit auch der leichten Nutzfahrzeuge bis 3,5 Tonnen – verwendet wird. Die Rede ist natürlich vom Sprinter. Dabei ist

es fast egal, auf welche Tätigkeiten und Branchen der Blick fällt: Der Daimler-Van fährt im Handel, Handwerk, bei Dienstleistungsgewerben oder sogar als Reisemobil. Besonders geschätzt ist dabei seine Variantenvielfalt. Denn der Sprinter kommt nicht nur bei staatlicher oder privater wirtschaftlicher Versorgung zum Einsatz, sondern mit ent-



Fotos: Markus Bauer

sprechendem Aufbau beim Rettungsdienst, der Polizei und allem voran beim Paketdienst. Damit hält der Sprinter im übertragenen und wörtlichen Sinne die Welt mobil.

Drei Generationen Transporter-Geschichte

Insgesamt drei Modellgenerationen kamen in den letzten 30 Jahren seit 1995 zum Einsatz. Höchste Zeit also, den Blick auf ein älteres Modell zu richten und zu sehen, was sich getan hat. Spannend ist dabei auch, was ein älterer Sprinter bereits serienmäßig verbaut hatte und inwieweit er sich von der neuesten Generation unterscheidet. Für den Vergleich stellte uns Mercedes-Benz Vans einen neuen blauen Sprinter Kastenwagen Select 319 CDI Lang sowie den kultigen grünen Sprinter der ersten Generation (313 CDI) zur Verfügung.

Innenraum: Vom Nutzfahrzeug zum Büro

Einmal in ersteren eingestiegen, empfängt der neue Sprinter den Fahrer mit einem Pkw-ähnlichen, modernen Innenraum. Dabei sticht ganz klar die große Display-Landschaft in der Mitte des Fahrzeugs heraus. Ähnlich auffällig ist das Lenkrad. Dabei könnte man sogar fast unterstellen, dass bei einer Nahaufnahme es zumindest dem Laien schwerfällt, einen Unterschied zwischen Van-Innenraum und einem beliebigen Pkw der Marke Stern festzustellen. Was wie meckern klingt, ist allerdings >

Sprinter Kasten Select 319 CDI Lang



1

- 1 Komfort großgeschrieben: Auch lange Fahrten sind angenehm im neuen Sprinter.
- 2 4-Zylinder Diesel Power: Der Sprinter verfügt über 190 PS.
- 3 Die Holzverkleidung zeigt Wertigkeit, im Boden gibt es Verzurr-Möglichkeiten.
- 4 Der Übergang von der Ladekante in den Laderaum wirkt wie aus einem Guss.
- 5 Das große Display in Kombination mit dem Multifunktionslenkrad vermittelt Pkw-Flair.



2



3



4



5

Sprinter 313 CDI



- 1 Bequem fahren: Auch die erste Sprintergeneration verfügt über ein Automatikgetriebe.
- 2 Offenbar dich: Der grüne Sprinter zeigt uns freudig, welchen Motor er verbaut hat
- 3 Platz ohne Ende: Stauraum hatte bei jeder Sprintergeneration Priorität.
- 4 Tritt fest unterwegs ist man dank des stabilen, metallenen Trittbretts.
- 5 Teilweise schon echte Oldtimer: Die ersten Sprinter können ab 2025 das H-Kennzeichen tragen.

überhaupt nicht so gemeint. Der Pkw-Trend tut den leichten Nutzfahrzeugen nämlich richtig gut.

Bewährte Übersicht im Vergleich

Und ja, von etwas weiter weg gibt sich der Sprinter dann doch deutlich als leichtes Nutzfahrzeug zu erkennen: Cupholder, ein Ablagefach im Cockpit, etwas weniger Knöpfe als im Pkw und eine erhöhte Sitzposition. Spannend: Worauf Mercedes-Benz offensichtlich auch schon früher viel Wert gelegt hat, ist das Thema Übersichtlichkeit. Denn auch in der älteren Variante überblickt Mann oder Frau hinter dem Steuer einfach das Fahrgeschehen. Klar: Hier gibt es noch kein großes Kombiinstrument und damit einhergehend kein Navigationssystem. Aber die erhöhte Sitzposition hilft.

Schaltknüppel statt Lenkstockhebel

Einer der größten Unterschiede dürfte der Schaltknüppel sein. Der neue Sprinter verfügt nur über einen Lenkstockhebel, um die Gänge einzulegen. Die ältere Variante hat ebenfalls ein gut abgestimmtes Automatikgetriebe, setzt aber auf besagten Schaltknüppel. Um den Motor zu starten, muss zudem noch der Schlüssel ins Zündschloss gesteckt und gedreht werden. In typischer Pkw-Manier verfügt der neue Sprinter über einen Start-/Stopp-Knopf, um den kernigen Motor aufzubrummen. Eine Sache, die das Transporter-Fahrerherz beim neuen Sprinter höherschlagen lässt, ist der digitale Rückspiegel.

In Kombination mit den Seitenspiegeln kann der moderne Sprinter präzise manövriert werden, was vor allem beim Einparken, etwa auf dem Supermarktparkplatz, Gold wert ist. Über solche Technik verfügt das ältere Modell nicht – jedoch ist die Übersicht dank großer Rückspiegel und erhöhter Sitzposition auch hier gut. So ehrlich muss man sein: Die technischen Helferlein im neuen Sprinter sind angenehm und ein echter Sicherheitsgewinn.

Die Herzen der Sprinter

Unterschiede gibt es zudem auch im Motorraum. Der 319 CDI 4-Zylinder-Dieselmotor mit 149 kW Leistung (190 PS) und 1.950 cm³ Hubraum im neuen Sprinter wirkt durch seine »Haube mit Mercedes-Stern« fast schon ein wenig versteckt. Im älteren Modell lächelt der Motor uns direkt entgegen – ein wahrer Traum für Schrauber, die gerne selber mal etwas Hand am Fahrzeug anlegen wollen. Verbaut ist dort der OM 611 Motor mit 2.148 cm³ Hubraum und 4 Zylindern. Insgesamt leistet das Fahrzeug 95 kW (129 PS). Hier hat sich also einiges in Sachen Leistung getan, aber dieser Sprinter der ersten Generation war für damalige Verhältnisse eine Rakete.

Und feststeht: Auch heute macht der Motor einen kräftigen Eindruck. Einmal das Gaspedal durchge-

drückt, beschleunigt das Automatikgetriebe des Sprinter der ersten Stunde zügig. Kernig gibt der Motor zu verstehen, dass er arbeitet – typisch leichtes Nutzfahrzeug. Der Neuere ist ruhiger, beschleunigt aber kräftiger. So fair muss man sein: Zwischen beiden Fahrzeugen liegen 61 PS. Wo aber beide klar punkten, ist Fahrverhalten und Handhabung.

Lenkung und Bremsen im Vergleich

Beide wirken gut abgestimmt, die Lenkung funktioniert präzise. Wobei an dieser Stelle auch erwähnt sei, dass beim Sprinter der ersten Generation noch deutlich mehr mit dem Lenkrad gearbeitet werden muss. Beim Neueren reicht bereits ein leichter Zug am Lenkrad und es geht um die Kurve. Wenn der Fahrer dann einmal in die Eisen steigen muss, zeichnet sich ein ähnliches Bild. Die neue Variante reagiert zügig, das Bremspedal kann etwas lockerer getreten werden und er bremst trotzdem stark ab.

Bei der älteren Variante empfiehlt es sich, das Pedal etwas stärker durchzutreten, um eine vergleichbare Bremswirkung zu erzielen. Wirklich besonders sind zudem die vielen Sicherheitsfeatures, die schon die erste Sprinter-Generation bereithält: Dort waren bereits Scheibenbremsen rundum, ein Antiblockiersystem (ABS), ein automatisches Bremsdifferenzial, höhenverstellbare Dreipunkt-Sicherheitsgurte und am Sitz befestigte Gurtgeschlösser verbaut – und das alles serienmäßig. Für damalige Verhältnisse war das absolut einzigartig.

Nutzlast und Proportionen im Wandel

In Sachen Nutzlast hat der ältere Sprinter mit 1.555 kg im Vergleich zu 919 kg in der neueren Variante beim Test die Nase vorn. Apropos die Nase vorn: Die ist beim neuen Sprinter wortwörtlich etwas länger. Die Fahrzeugfront fällt länger aus, beim älteren Modell schließt sie steiler ab. Parkt man also mit dem älteren Modell vorwärts ein, sieht man genau, wo das Fahrzeug endet. Andererseits: Dafür hat der neue Sprinter Piepser und Kameras.

Fazit: Zwei Sprinter, zwei Charaktere

Wie lautet also das Fazit unseres Vergleichs? Technisch hat sich der Sprinter natürlich deutlich weiterentwickelt. Aber: Die erste Modellgeneration des Sprinter setzte im Segment der Large Vans eigene Maßstäbe. Und das merkt man – das Konzept funktioniert einfach. Zudem haben beide Modellgenerationen ihren ganz eigenen Reiz. Und ja, beim grünen Sprinter handelt es sich um einen Oldtimer, aber dennoch oder aber genau deswegen begeistert uns dieser Van der ersten Stunde auch noch heute. ■

Text: Alexander Roller



Manche Konstruktionen bleiben: In 30 Jahren Sprinter blieb der Motorhaubenschluss gleich, nur die Verschraubungen änderten sich.



Meinung Alex Roller

Mit dem Sprinter feiert eine wahre Legende unter den Transportern seinen mittlerweile 30. Geburtstag. In der Zeit hat sich natürlich technisch einiges getan. Vom Fahrverhalten selbst macht aber auch der »alte Sprinter« einen sehr soliden Eindruck.



Bei der Lenkung merkt man aber einen deutlichen Unterschied. Die neue Variante lässt sich führen wie ein Pkw – also absolut mühelos und entspannt. Die ältere Variante erwartet dann doch deutlichere Lenkbefehle und mehr Eingriffe des Fahrers, was aber sicherlich auch Spaß machen kann. So sehr die erste Sprinter-Generation aber Legendenstatus genießt, genieße ich mindestens genauso sehr die vielen praktischen Assistenzsysteme. Besonders gut gefällt mir der digitale Rückspiegel, der gerade das Einparken deutlich erleichtert. Aber darüber hinaus hat der neue Motor auch ein Stück mehr Power. Wenn es auf die Autobahn geht, zieht der Sprinter mühelos vom Fleck. Insgesamt hat es mir daher mehr Spaß gemacht, mit dem aktuellen Modell zu fahren.

Meinung Markus Bauer

Mein erster »Sprinter 1« war noch absolut oldschool. 80 PS, handgerührt und ohne viel Komfort-Schnickschnack. Da ist unser türkisfarbener hier nach dem Facelift schon ein anderes Kaliber. Und ich muss zugeben: So lieb mir die neue Technik ist, bin ich dem Charme des alten Recken verfallen. 130-PS-CDI mit kernigem Klang, hemdsärmelige Automatik, eine Klimaanlage, die auch im Hochsommer Eisblumen an die Scheibe kühlt und die guten alten Schalter mit ihrer 90er-Ästhetik. Dazu kommen interessante Lösungen wie der Warnblinkschalter direkt am Bifunktionslenkrad (lenken und hupen). Dabei fährt er sich schon flott. Und ohne viele moderne Helferlein ist man am Steuer noch ganz und gar Herr der Fuhre. Allerdings muss ich, mit ganz nüchternem Blick auf den Alltagseinsatz, meinem Kollegen Alex Recht geben. Wäre ich tagtäglich mit einem Transporter unterwegs – zumal in der Sprinter-Kategorie – würde ich die elektronischen Beifahrer nicht missen wollen.





Newsletter



Jetzt anmelden und immer up to date sein: Der Newsletter informiert Sie zwei 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.



Erscheint am 18.12.2025

Die aktuelle Ausgabe erhalten Sie kostenfrei als PDF-Download unter: 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.



**NEUE
TERMINE**

Für 2026 geplante Events:

- 16. April Stuttgart
- 23. April Unna
- 28. April Maintal
- 05. Mai Herzogenaurach
- 08. Oktober Heiligenhaus
- 14. Oktober Leipzig
- 21. Oktober München
- 27. Oktober Hannover

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:
Carina Belluomo, Dirk Gulde, Mario Hommen,
Rudolf Huber, Andreas Islinger, Heinrich
Lingner, Marc-Oliver Prinzing, Alexander Roller,
Axel Schäfer, Markus Strehlitz, Andrea Weller

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



Automobillogistik in neuer Dimension



➤ **Transport**

➤ **Lagerung**

➤ **Aufbereitung**

**Ob Neuwagen oder Oldtimer, Pkw oder Transporter –
wir bringen Ihre Fahrzeuge sicher ans Ziel.**

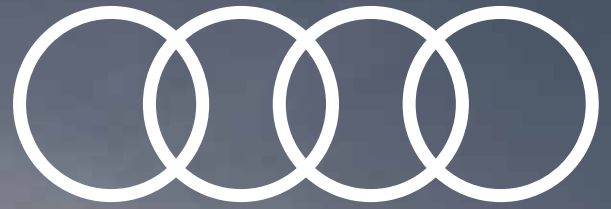
» **Schnell:** Abholung und Anlieferung
innerhalb 3 Werktagen möglich.

» **Flexibel:** Zwischenlagerung und
bedarfsgerechte Auslieferung.

» **Sicher:** Transport unter Plane oder im
geschlossenen Aufbau möglich.

» **Serviceorientiert:** Pre-Delivery
Inspection für eine optimale Auslieferung.





Schöne Kombis heißen Avant. Jetzt elektrisch.

Der Audi A6 Avant e-tron performance* für Flottenkunden.



A6
e-tron

Audi Vorsprung durch Technik

*Stromverbrauch (kombiniert): 17,0–14,8 kWh/100 km;
CO₂-Emissionen (kombiniert): 0 g/km; CO₂-Klasse: A.

Infos für
Flotten-
manager

