

# firmenauto

Mobilität & Management

1  
26

# Mobilität

## Zug um Zug zur passenden Strategie



### Ende der Ladepauschale

Neue Regel: Jede Kilowattstunde muss belegt werden

### Risiko Neuwagen

Folgen von steigenden Rückrufen und sinkenden Garantien

### WLTP vs. Realität

Warum die CO<sub>2</sub>-Emissionen vor allem bei PHEV so hoch sind



### Großer Vergleichstest

Dacia Bigster, Hyundai Kona, Opel Frontera, Skoda Karoq



### Welle neuer Stromer

Die wichtigsten Modelle 2026



### Ford Transit City

Was der neue E-Transporter im 1-Tonnen-Segment bietet

Testfahrten, Vorträge, Netzwerken:

Jetzt anmelden und kostenlosen Platz sichern

**firmenauto**  
test drive 2026

630 Anbieter in 36 Kategorien:  
Der Flottenmarkt im Überblick



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

**firmenauto.de**

# WE SHOW PROFILE

Köln, 09.-11.06.2026



**THE TIRE**  
COLOGNE



Nicole Holzer  
Geschäftsführende  
Redakteurin

Mobilität in Unternehmen ist längst mehr als die Frage nach dem nächsten Dienstwagen. Sie entscheidet über Kosten, Akzeptanz und Prozesse – und verlangt deshalb einen Blick auf das größere Bild. Diese Ausgabe widmet sich genau dem: Mobilitätsbudgets, Beschaffungsstrategien und der Frage, warum gute Konzepte in der Praxis oft trotzdem nicht greifen.

Die Hersteller antworten derweil mit einer Angebotsbreite, die die Auswahl nicht wirklich leichter macht – wir stellen 16 neue flottenrelevante Modelle vor, die noch 2026 kommen oder bereits bestellbar sind. Doch bevor die Neuen das Feld betreten, lohnt ein Blick auf das, was jetzt

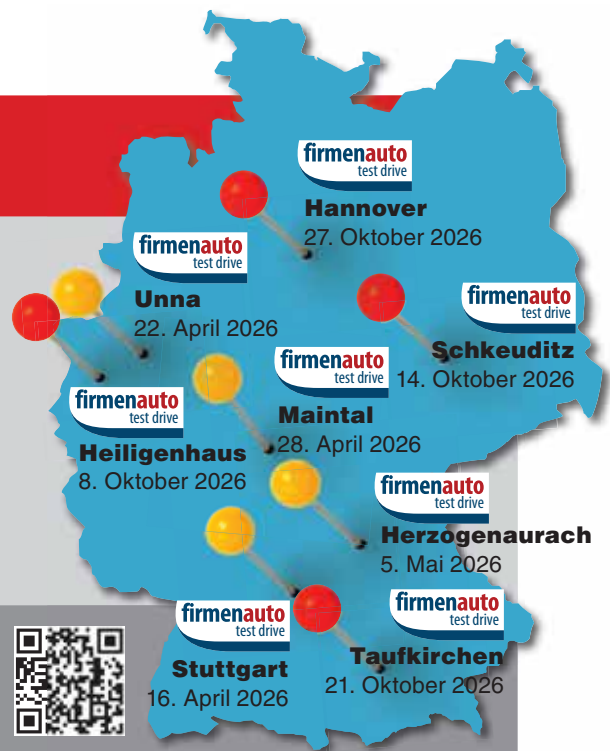
verfügbar ist: Im Vergleichstest der Kompakt-SUV treten vier Modelle gegeneinander an – mit unterschiedlichen Antworten auf Effizienz, Alltagstauglichkeit und Preis-Leistungs-Verhältnis.

Das zeigt sich auch bei weiteren Modellen: Vom Facelift des Opel Astra Electric über den Neustart von Mercedes mit dem GLC EQ bis hin zu pragmatischen Alternativen wie dem Volvo XC70 oder dem Suzuki e-Vitara. Und weil Mobilität nicht beim Pkw endet, geht es auch um Transporter wie zum Beispiel den neuen kompakten Ford Transit City – der zeigen muss, wie gut Elektromobilität im Gewerbe funktioniert. Viel Lesevergnügen und neue Erkenntnisse.

## Veranstaltungstage firmenauto testdrive 2026

- **16. April** in Stuttgart
- **22. April** in Unna
- **28. April** in Maintal
- **05. Mai** in Herzogenaurach
- **08. Oktober** in Heiligenhaus
- **14. Oktober** in Schkeuditz
- **21. Oktober** in Taufkirchen
- **27. Oktober** in Hannover

Sichern Sie sich Ihre kostenlose Teilnahme!  
Infos und Anmeldung:  
[www.firmenauto.de/testdrive](http://www.firmenauto.de/testdrive)



Powered by:



ab **36** Vergleichstest:  
Dacia Bigster Hybrid 155, Hyundai Kona 1.6 GDI Hybrid,  
Opel Frontera Hybrid 145 und Skoda Karoq 1.5 TSI



**30**  
BDL-Chefin  
Dr. Claudia  
Conen im  
Interview



**20** Warum PHEV nur  
wenig elektrisch  
gefahren werden

## MANAGEMENT

- |  |  |
|--|--|
| <p><b>03 Editorial</b></p> <p><b>06 Branchen-News</b></p> <p><b>08 Kolumne</b><br/>BBM-Geschäftsführer Axel Schäfer zeigt klare Kante</p> <p><b>10 Risiko Rückrufe</b><br/>Kosten, Haftung, Ausfallzeiten: Was Flotten jetzt wissen müssen</p> <p><b>14 Leasing, Kauf und Abo</b><br/>Beschaffung neu austariert – warum die Mischung entscheidend ist</p> <p><b>16 Mobilitätsbudgets</b><br/>Warum Mobilitätsangebote so häufig scheitern – und wie es funktionieren kann</p> <p><b>20 Verbrauch Plug-in-Hybride</b><br/>Wie realistisch ist der WLTP? Das Fraunhofer Institut hat nachgemessen</p> | <p><b>22 Heimladen abrechnen</b><br/>Dienstwagen zu Hause laden. Was jetzt für die korrekte Erstattung wichtig ist</p> <p><b>24 Fahrzeugpool</b><br/>Wie Firmen Steuernachzahlungen für geldwerten Vorteil vermeiden können</p> <p><b>26 Neue EU-Regulierung</b><br/>Der Druck auf Flotten bleibt trotz Verbrenner-Aus hoch. Eine Analyse</p> <p><b>28 Recht und Urteile</b><br/>Aktuelle Urteile zu Parkgebühren, Wegeunfall, Abschleppen und Krankheit</p> <p><b>30 Interview BDL</b><br/>Leasing als Flottenstrategie: planbare Kosten, weniger Risiko, mehr Flexibilität</p> |
|--|--|

# 46

Hat der GLC 400 auf MB.EA-Basis das Zeug zum Bestseller?



Fotos: Saufert, Ford, MonkeyBusinessimages@viaCanva, Mercedes, BDL



# 64

Alles über den neuen kompakten E-Transporter Ford Transit City

## AUTO

- 32 **Neuheiten-Überblick 2026**  
Vom Kleinwagen bis SUV: Das sind die wichtigsten kommenden Flottenmodelle
- 36 **Vergleichstest Kompakt-SUV**  
Dacia Bigster, Hyundai Kona, Opel Frontera und Skoda Karoq treten gegeneinander an. Wer setzt sich durch?
- 44 **Opel Astra Electric**  
Neues HD-Licht, 58-kWh-Batterie und robusterer Innenraum – ein Facelift an den entscheidenden Stellen
- 48 **Mercedes-Benz GLC**  
Kann der neue E-SUV Mercedes nach dem EQ-Fehlstart zurück in die Spur bringen?
- 50 **Toyota C-HR+**  
Bequem, effizient, agil: Der C-HR+ könnte eine spannende Fuhrpark-Alternative sein
- 52 **Suzuki e-Vitara**  
Das erste vollelektrische Suzuki-Modell punktet mit Komfort, viel Serie und dichtem Servicenetz

- 54 **Nissan Micra**  
Eigenständiges Design, gute Reichweite, gelungener Fahrkomfort: Der Micra setzt die richtigen Schwerpunkte
- 56 **Volvo XC70**  
Neues Konzept für Langstrecke: Schafft der XC70 die 1.200 km Reichweite?

## TRANSPORTER

- 58 **Renault Trafic E-Tec**  
Der Trafic will mit 800 Volt und SDV neu durchstarten
- 60 **Bilanz Transportermarkt**  
E-Modelle legen zu, doch Diesel dominiert weiter. Wie die Hersteller reagieren
- 64 **Ford Transit City**  
Der neue Transit City soll Fords Antwort für Gewerbe, Kommunen und Lieferdienste sein
- 58 **Impressum**



## Der Kostendruck steigt

Mehr Gebrauchtwagen, längere Haltedauer: Laut **Arval-Barometer** reagieren Deutschlands Fuhrparks auf Kostendruck. Gleichzeitig bleibt die Auswertung von Fahrzeugdaten oft ungenutzt.

Deutschlands Fuhrparks werden vorsichtiger. Statt nur auf Neuwagen zu setzen, rücken Gebrauchtfahrzeuge und eine längere Haltedauer in den Mittelpunkt. Das zeigt das Arval Fuhrpark- und Mobilitätsbarometer.

46 Prozent der befragten Unternehmen haben bereits Gebrauchtwagen im Bestand, weitere 39 Prozent ziehen ihren Einsatz in den kommenden drei Jahren in Betracht. Gleichzeitig steigt die durchschnittliche Haltedauer der

Fahrzeuge auf 5,5 Jahre. Bei Pkw lag sie zuvor bei 4,8 Jahren, bei leichten Nutzfahrzeugen bei 4,9 Jahren.

Das ist vor allem ein Kostensignal. Unternehmen schauen genauer auf Ausgaben, Restwerte und Kapitalbindung. Auffällig ist aber, dass viele beim Datenmanagement hinterherfahren. Zwar nutzen 33 Prozent bereits vernetzte Fahrzeuge, aktiv ausgewertet werden die Telematikdaten aber nur von 17 Prozent der Unternehmen.

Gerade das ist der Schwachpunkt. Wer Fahrzeuge länger hält und stärker auf Gebrauchte setzt, braucht verlässliche Daten zu Zustand, Laufleistung, Wartung und Auslastung. Sonst wird aus Sparen schnell Blindflug.

Die zentrale Aussage des Barometers ist damit klar: Viele Fuhrparks haben ihre Beschaffung bereits neu sortiert. Bei der Datennutzung bleibt der Markt aber noch auffällig und auf breiter Front zurück.

Assistenzsysteme im Lkw

## Viele Fahrer schalten ab

Die Technik ist da, im Alltag wird sie oft abgeschaltet: Laut DVR-Umfrage unter 507 Lkw-Fahrern schalten 59 Prozent der Befragten einzelne Funktionen häufig oder gelegentlich ab. Besonders oft betrifft das den Spurhalteassistenten. Auffällig ist auch die schwache Einweisung: Nur 24 Prozent erhielten eine offizielle Schulung, zwölf Prozent wissen nicht genau, welche Systeme in ihrem Fahrzeug überhaupt verbaut sind und mehr als die Hälfte fühlt sich durch Warnungen, Systemfehler oder Eingriffe der Systeme gestört oder abgelenkt.



## ID.Buzz als Stromspeicher

Volkswagen Nutzfahrzeuge und enercity starten in Hannover ein Pilotprojekt zum bidirektionalen Laden mit 75 ID.Buzz. Die Fahrzeuge werden in ein System aus Ladeinfrastruktur, Energiemanagement und virtuellem Kraftwerk eingebunden. Im Kern geht es um Vehicle-to-Grid: Strom soll nicht nur in die Batterie fließen, sondern bei Bedarf auch zurück ins Netz. Ziel ist ein Praxistest mit Firmenfahrzeugen unter realen Bedingungen. Für Flotten zählt dabei vor allem, ob das System im Alltag zuverlässig läuft, Standzeiten nutzbar macht und ohne zusätzlichen Aufwand funktioniert. Ob sich damit tatsächlich Erlöse erzielen lassen und daraus ein tragfähiges Geschäftsmodell für Gewerbekunden entsteht, muss das Pilotprojekt erst noch zeigen.



Christian Haferkamp & Aurélie Alemany (enercity) und Stefan Mecha & Lars Krause (VWN).

## Chefs sind meist Männer

Die Gleichstellung kommt in der Flotten- und Mobilitätsbranche nur langsam voran. Das zeigt eine Umfrage der Initiative »Inspiring Women in Fleet«. 59 Prozent der Befragten sehen Nachholbedarf auf C-Level-Ebene, 37 Prozent bei der Bezahlung. Zwar gelten Aufstiegschancen häufiger als vergleichbar, doch an der Spitze stehen meist weiter Männer. Außerdem fehle häufig die nötige Transparenz bei der Besetzung von Führungspositionen.

**71 %** aller seit 2023 von der Crash-Testorganisation Euro NCAP überprüften Fahrzeuge haben ein Fünf-Sterne-Ergebnis eingefahren.

## Heimladen korrekt abrechnen

Mit dem neuen Gesetz wächst der Druck, Heimladekosten bei E-Dienstwagen richtig abzurechnen. Mercedes-Benz erweitert sein Flottenangebot in Deutschland deshalb um eine Software von Tronity. Die Lösung soll Ladevorgänge zu Hause über Fahrzeugdaten erfassen und für die Erstattung aufbereiten. Das ist vor allem für Flotten relevant, deren Fahrer an unterschiedlichen privaten Ladepunkten laden. Vor dem Hintergrund neuer gesetzlicher und steuerlicher Anforderungen rund um Elektromobilität gewinnt das Thema zusätzlich an Gewicht. Die Anwendung soll den Aufwand für Fuhrparkmanagement und Buchhaltung verringern.





# Politik im Blindflug

Wer heute einen **Fuhrpark steuert**, braucht keinen Kompass – sondern Nerven wie Drahtseile. Denn was aus der Politik kommt, erinnert an ein Wetterradar im Dauerstörmodus.

Die Großwetterlage für die betriebliche Mobilität: wechselhaft. Mal Rückenwind für Elektromobilität, mal Gegenböen durch gestrichene Förderungen. Insbesondere aus dem Bundesministerium für Wirtschaft kommen Signale, die Unternehmen aufhorchen lassen sollten. Statt klarer Leitplanken für die Transformation hin zu nachhaltigen Fuhrparks entsteht der Eindruck von Zögern, Verschieben und von Stückwerk – Maßnahmen ohne strategische Klammer, Eingriffe ohne langfristige Perspektive.

## Keine klare Linie

Für Fuhrparkverantwortliche ist das kein abstraktes Problem. Investitionen in Fahrzeuge oder Ladeinfrastruktur sind Entscheidungen über Jahre hinweg. Sie brauchen Verlässlichkeit. Wenn Förderkulissen kippen oder politische Zielbilder verschwimmen, wird aus Planung schnell Spekulation. Unternehmen sollen Transformation leisten – aber bitte auf beweglichem Untergrund.

Besonders deutlich wird das bei Eingriffen in den Kraftstoffmarkt. Die Begrenzung von Preiserhöhungen

auf einmal täglich mag nach Ordnung klingen. Für Fuhrparks bedeutet sie vor allem neue Unsicherheit. Denn

wer Flotten betreibt, kalkuliert datenbasiert – nicht nach politischer Taktung.

Oder anders gesagt: Ein Schelm, wer vermutet, dass Preise dann lieber etwas höher angesetzt werden, um auf der sicheren Seite zu sein.

## Politischer Zickzackkurs

Dabei zeigt sich ein grundlegendes Dilemma: Während Unternehmen zunehmend bereit sind, ihre Mobilität nachhaltiger und effizienter auszurichten, fehlt es auf politischer Ebene an Konsistenz. Mal wird die Elektrifizierung forciert, dann wieder relativiert. Mal sollen Marktmechanismen wirken, dann greift man doch wieder regulierend ein – allerdings ohne klare Zielrichtung. Für Unternehmen entsteht kein Kurs, sondern ein Zickzack.

Die Folge: Flexibilität wird zur Kernkompetenz und zur Überlebensstrategie. Szenarien müssen breiter gedacht, Beschaffungsstrategien modularer gestaltet und Datenanalysen noch stärker genutzt werden. Gleichzeitig wächst der Bedarf an politischer Interessenvertretung – denn die Praxis zeigt deutlicher als jede Verlautbarung, wo Regelungen greifen und wo sie ins Leere laufen.

Am Ende bleibt eine unbequeme Erkenntnis: Die Transformation scheitert nicht an den Unternehmen. Sondern daran, ob die Politik vom Wetterbericht endlich zur Navigation findet.



Bundesverband  
Betriebliche Mobilität  
Expertise für Fuhrpark- & Flottenmanagement

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



# ENTDECKEN SIE FORD PRO™

**Fahrzeuge, Finanzierung,  
Service, Ladelösungen & Software.  
Ihr Game-Changer für mehr Produktivität.**

**READY SET** *Ford*™



Ford Pro Ökosystem  
entdecken



# Das neue Neuwagen-Risiko

Mehr **Rückrufe** und teils kürzere Gewährleistungszeiten: Für Fuhrparks wachsen damit die Risiken bei Verfügbarkeit, Kosten und Restwerten neuer Fahrzeuge.

**N**euwagen galten im Fuhrpark lange als sichere Bank: volle Gewährleistung, planbare Kosten, geringe Risiken. Dieses Sicherheitsversprechen verliert jedoch zunehmend an Substanz. Rückrufaktionen sind heute keine Ausnahme mehr, sondern Teil des automobilen Alltags – und treffen in immer mehr Fällen auf vertraglich verkürzte Gewährleistungsfristen für gewerbliche Kunden. Für Flottenverantwortliche entsteht daraus ein strukturelles

Risiko, das sich unmittelbar auf Verfügbarkeit, Total Cost of Ownership (TCO) und Haftung auswirkt.

## **Mehr Technik, mehr Fehler**

Die Ursachen liegen nicht zuletzt in der steigenden technischen Komplexität moderner Fahrzeuge. Vernetzte Assistenzsysteme, softwarebasierte Funktionen, OTA-Updates und neue Antriebstechnologien erhöhen das Fehlerpotenzial erheblich. Fahrzeuge sind heute rollende Computersysteme

– mit vielen potenziellen Schwachstellen in Hard- und Software. Positiv ist: Mängel werden früher erkannt, Rückrufe schneller ausgelöst, die Verkehrssicherheit steigt. Gleichzeitig nehmen Standzeiten, Werkstattsteuerung und organisatorischer Aufwand in Fuhrparks spürbar zu – besonders dann, wenn ganze Baureihen betroffen sind und Termine oder Ersatzteile nicht kurzfristig verfügbar sind.

Wie stark sich Rückrufe inzwischen häufen, zeigt eine Analyse des ADAC.

532 Rückrufaktionen registrierte die ADAC-Rückrufdatenbank im Jahr 2025 auf Basis der Daten des Kraftfahrt-Bundesamts. 2010 waren es noch 185. Parallel steigt die Zahl der betroffenen Fahrzeuge: 2024 mussten rund 2,84 Millionen Autos in die Werkstatt – ein Plus von 48 Prozent gegenüber dem Vorjahr. Damit sind Rückrufe leider keine statistischen Ausreißer mehr.

### Modellvielfalt erhöht das Risiko

Ein wesentlicher Treiber ist die zunehmende Modellvielfalt. Immer mehr Baureihen, kürzere Entwicklungszyklen und neue Hersteller treffen auf steigenden Innovationsdruck. Wo Modellgenerationen sieben Jahre oder länger liefen, werden heute teils nach fünf Jahren komplette Neuentwicklungen eingeführt, inklusive neuer Softwarestände und neuer Zulieferteile. Prominente Großrückrufe – etwa durch fehlerhafte Airbags – schaden der Statistik zusätzlich, erklären aber nicht das dauerhafte hohe Niveau. Der Trend wird eher durch »viele kleine« Fehlerquellen getragen als durch einzelne Skandale.

### Andere Regeln für Geschäftskunden

Kritisch wird die Situation dort, wo Rückrufe auf verkürzte Gewährleistungsfristen treffen. Während private Käufer meist zwei Jahre Gewährleistung erhalten, nutzen einige Hersteller rechtliche Spielräume bei Unternehmen. So vereinbart Mercedes-Benz in seinen Neuwagen-Verkaufsbedingungen für gewerbliche Kunden eine Gewährleistungsfrist von nur einem Jahr.

---

## Was Fuhrparks jetzt prüfen müssen

Wer heute Fahrzeuge für den Unternehmensfuhrpark beschafft, darf sich daher nicht auf Prospekte, Rabatte oder Leasingraten beschränken. Entscheidend ist eine gründliche Prüfung vor Vertragsabschluss:

### 1. AGBs prüfen und vergleichen:

Wer bietet echte zwei Jahre oder mehr Gewährleistung für gewerbliche Kunden?

### 2. Rückrufhistorie auswerten:

Hohe Rückrufzahlen in Kombination mit

kurzer Gewährleistung sind eine toxische Mischung für Verfügbarkeit und TCO.

### 3. Gewährleistung aktiv verhandeln:

Bei Großabnahmen und Rahmenverträgen kann eine schriftliche Verlängerung der Frist im Schadensfall erhebliche Kosten vermeiden.

### 4. Interne Prozesse verankern:

Rückrufinformationen zeitnah erfassen, Fahrzeuge schnell in die Werkstatt bringen und Mobilitätsersatz konsequent einfordern.

Sachmängelansprüche verjähren damit deutlich früher. Andere Hersteller bleiben bei zwei Jahren Gewährleistung oder ergänzen diese um mehrjährige Herstellergarantien, ohne die Verjährungsfrist für Geschäftskunden zu verkürzen. »Rückrufe sind heute Alltag – kurze Gewährleistungsfristen einzelner Händler passen aus Sicht vieler Unternehmen nicht und verschieben das Risiko auf die gewerblichen Kunden«, warnt Axel Schäfer, Geschäftsführer des Bundesverbands Betriebliche Mobilität (BBM).

Für Unternehmen hat diese Differenzierung erhebliche Folgen. Trifft ein später auftretender Serienfehler auf eine durch AGB verkürzte Gewährleistungsfrist, bleiben Reparaturkosten und Ausfallzeiten unter Umständen im eigenen Budget, selbst dann, wenn der Mangel eindeutig konstruktions- oder produktionsbedingt ist. Rückrufe verlieren in solchen Konstellationen ihren Charakter als reine Sicherheitsmaßnahme und werden zu einem wirtschaftlichen Risiko.

### Software-Updates statt echter Lösung

Zusätzliche Brisanz entsteht, wenn Rückrufschreiben sprachlich relativieren, was technisch gravierend ist. Schäfer kritisiert Fälle, in denen von einer »Mitigierung« per Software-Update die Rede ist. Das bedeutet, Folgen zu begrenzen – und nicht zwingend, die Ursache zu beseitigen. Für Flotten ist das ein Warnsignal: Bleiben Mängel bestehen, drohen langfristige Einschränkungen bei Restwerten, Verfügbarkeit oder bei Ladeleistung sowie Funktionsumfängen. Für das Remarketing können solche »nicht vollständig behobenen« Themen zum Argument werden – mit Folgen für Kalkulation und Leasingraten. >

Rechtlich überwacht das Kraftfahrt-Bundesamt (KBA) das Rückrufgeschehen. Hersteller müssen sicherheits- oder umweltrelevante Mängel melden; das KBA kann einen verpflichtenden Rückruf anordnen und kontrolliert die Abstellung. Daneben laufen „Serviceaktionen“, die rechtlich freiwillig sind, im Fuhrpark aber ebenfalls Arbeit auslösen. Wer ein Schreiben erhält, sollte prüfen, ob eine KBA-Referenz genannt ist – das ist ein Indiz für eine verpflichtende Maßnahme.

Bei Dienst- und Leasingwagen kommt die Information häufig zuerst beim Halter an, also bei der Leasinggesellschaft. Ohne klare Weiterleitung verzögert sich die Durchführung – und damit auch die Risikominderung. In der Praxis ist das ein zentrales Problem, weil Rückrufschreiben oft nicht direkt den Fahrer oder den Fuhrpark erreichen.

### Wenn das KBA eingreift

Ignorierte verpflichtende Rückrufe sind mehr als ein Orga-Problem. Je nach Fall drohen Bußgelder, Punkte oder im Extremfall die Stilllegung des Fahrzeugs. Kommt

es zu einem Unfall, der auf einen bekannten, nicht behobenen Mangel zurückzuführen ist, kann das Regress- und Versicherungsfragen aufwerfen. Auch bei der Hauptuntersuchung können offene, sicherheitsrelevante Mängel zum Problem werden und im Einzelfall zur Verweigerung der HU-Plakette führen. Für Fuhrparks sind das keine Randnotizen, sondern Risiken, die in Betrieb und Compliance hineinreichen.

### Klare Abläufe

Rückrufe werden damit zur Aufgabe des Vertrags- und Prozessmanagements. Fuhrparks sollten nicht nur Rabatte und Leasingraten vergleichen, sondern auch Verkaufsbedingungen, Gewährleistungsfristen und Garantien prüfen. In Rahmenverträgen lassen sich Mobilitätsersatz und Kostenregeln festschreiben. Intern braucht es klare Abläufe für Identifikation, Terminsteuerung und Dokumentation – auch fürs Remarketing. Für Fuhrparkleiter heißt das: Rückruftrisiken gehören von Anfang an in Leasingkalkulation und Verantwortungsmatrix. ■

Text: Nicole Holzer

Das KBA in Flensburg überwacht Rückrufaktionen in Deutschland. Häufen sich sicherheitsrelevante Mängel, kann die Behörde verpflichtende Rückrufe anordnen.

## Pflicht oder Service?

### Verpflichtender Rückruf:

Behördlich angeordnet durch das KBA, betrifft sicherheits- oder umweltrelevante Mängel. Fahrzeughalter müssen reagieren, sonst drohen Sanktionen bis hin zur Stilllegung.

### Freiwillige Serviceaktion:

Vom Hersteller initiiert, rechtlich nicht bindend. Dennoch sinnvoll, um Folgeschäden zu vermeiden und Garantie- oder Kulanzansprüche zu sichern.



# DIE ZUKUNFT WARTET NICHT. ENTSCHEIDER AUCH NICHT.



*Wo Entscheider die Zukunft in Bewegung bringen.*

## ▶ First Moover

Macher aus Handel, Industrie, Werkstatt, Logistik, Transport, Defense und Fuhrpark.

## ▶ Strategische Markt- & Zukunftstrends

Executive-Insights, kuratierte Analysen, Trendradare und strategische Einschätzungen.

## ▶ Exklusive Insights

Unternehmen & Köpfe, Expertenstimmen, Portraits, Interviews und Management-Insights.

## ▶ KI, Technologie & Transformation

Use-Cases für Industrie, Logistik, Energie, Defense, Automatisierung, Robotik, KI und digitale Plattformen.

## ▶ Best Practices & Databased Insights

Do's & Don'ts, Lessons Learned, Handlungsempfehlungen, Fakten aus Marktforschung und Datenbanken.

**JETZT DIE  
ZUKUNFT  
BEWEGEN**  
b2bmoovement.de



# Die neue Fuhrpark-Logik

Volatile Restwerte, neue Steuervorgaben und flexible Arbeitsmodelle verändern die Fuhrparkbeschaffung. **Leasing, Abo und Kauf** müssen neu austariert werden.

**D**er Umbruch im Fuhrpark hat eine neue Qualität erreicht. Die zentrale Frage lautet längst nicht mehr nur, welcher Antrieb passt, sondern wie sich Mobilität bilanziell, steuerlich und organisatorisch abbilden lässt. Technologische Sprünge bei Elektrofahrzeugen, volatile Restwerte und steuerliche Rahmenbedingungen zwingen Fuhrparks dazu, ihre Beschaffungsstrategie neu zu justieren. Leasing, Auto-Abo und Kauf stehen dabei nicht mehr in Konkurrenz, sondern bilden eine strategische Trias, die je nach Einsatzprofil kombiniert werden muss.

## Leasing bleibt Benchmark

Trotz neuer Mobilitätsmodelle bleibt das Kilometerleasing das Rückgrat vieler Fuhrparks. Das zeigen auch aktuelle Zahlen: Laut Dataforce stieg der Leasinganteil im Flottenmarkt 2025 von 63 auf 66 Prozent. Hauptgrund ist demnach das Risikomanagement. Gerade bei E-Fahrzeugen lassen sich Restwerte schwer kalkulieren, weil die Entwicklung schnell voranschreitet. Leasing verlagert dieses Risiko auf den Leasinggeber und schafft klare Kalkulationsgrundlagen.

Dazu passt auch die Einschätzung von Dr. Claudia Conen, Hauptgeschäftsführerin des Bundesverbands Deutscher Leasing-Unternehmen (BDL): »Beim Umstieg auf Elektromobilität stehen Unternehmen vor Unsicherheiten bei Restwerten und der technischen Entwicklung. Leasing hilft, diese Risiken zu begrenzen.«

Auch steuerlich ist Leasing attraktiv. Die Anhebung der Preisgrenze für die 0,25-Prozent-Regel auf 100.000 Euro Bruttolistenpreis macht auch die Oberklasse für die Chefetage interessanter. Hinzu kommen das Full-Service-Angebot, um den Verwaltungsaufwand zu senken.

## Gebrauchtwagenleasing im Trend

Parallel wächst ein Segment, das lange als Nische galt: das Leasing von Gebrauchtfahrzeugen. Der Trend passt zu einer breiteren Marktbewegung. Nach dem Arval Fuhrpark- und Mobilitätsbarometer haben bereits 46 Prozent der befragten Unternehmen Gebrauchtfahrzeuge im Bestand, weitere 39 Prozent ziehen diese in den kommenden drei Jahren in Betracht. Gebrauchte sind damit kein Randthema mehr, sondern Teil einer pragmatischeren Beschaffungsstrategie.

Voraussetzung für den Einsatz gebrauchter Leasingfahrzeuge sind aus Sicht der Flotten Garantien, eine hochwertige Fahrzeugauswahl und Preisvorteile. Viele Unternehmen nennen Abschläge von mindestens 20 Prozent gegenüber Neuwagen als Schwelle, um Einschränkungen bei Konfiguration oder Laufzeit zu kompensieren.

## Auto-Abo als strategischer Puffer

Während Leasing für Stabilität sorgt, steht das Auto-Abo für Agilität. Was früher als kurzfristige Komfortlösung galt, ist 2026 ein fester Bestandteil professioneller Flotten-

steuerung. Abo-Modelle eignen sich insbesondere dort, wo Flexibilität wichtiger ist als der niedrigste Monatspreis. Martin Rada, CEO des Auto-Abo-Anbieters Vibe, verortet das Modell im Flotteneinsatz deutlich näher am klassischen Leasing als am Sharing: »Wir bewegen uns zwischen Sharing, Miete, Finanzierung und klassischem Leasing, sind aber vom Nutzungsprofil her klar näher am Leasingkunden. 90 Prozent unserer Kunden sind Unternehmen, die Laufzeiten von bis zu 48 Monaten buchen.«

### Für Einstieg in E-mobilität geeignet

Typische Einsatzfelder sind die Überbrückung von Lieferzeiten, die Mobilitätsabsicherung neuer Mitarbeiter in der Probezeit oder zeitlich begrenzte Projektbedarfe. Auch zur Akzeptanzsteigerung der Elektromobilität spielt das Abo eine Rolle: Skeptische Fahrer können ein E-Fahrzeug mehrere Monate nutzen, ohne sich langfristig festzulegen.

Die höhere Rate lässt sich dabei als kalkulierbare Flexibilitätsprämie verstehen,



Das Auto-Abo ist vom Nutzungsprofil her klar näher am Leasingkunden.

Martin Rada,  
CEO vom Auto-Abo-Anbieter Vibe

emotionalen, sondern aus steuerlichen Gründen: wegen der Sonderabschreibung für rein elektrische Fahrzeuge, die nach dem 30. Juni 2025 und vor dem 1. Januar 2028 angeschafft wurden oder werden. „Diese 75-Prozent-Abschreibung im Jahr der Anschaffung eines betrieblich genutzten E-Autos ist ein wichtiges Signal“, sagt Imelda Labbé, Präsidentin des Verbands der Internationalen Kraftfahrzeughersteller (VDIK). Damit lässt sich bereits im ersten Jahr ein großer Teil der Anschaffungskosten steuerlich geltend machen.

### Kauf verlangt Exit-Strategie

Diese Strategie ist allerdings mit Risiken verbunden. Wer kauft, trägt das volle Wiedervermarktungsrisiko am Ende der Nutzungsdauer. Angesichts des technologischen Tempos im E-Markt erfordert dieser Weg eine klare Exit-Strategie. Wirtschaftlich sinnvoll ist der Kauf vor allem bei sehr hohen Laufleistungen oder bei Spezialfahrzeugen, die sich nur schwer standardisiert vermarkten lassen.



die ungenutzte Rückläufer und vorzeitige Vertragsauflösungen vermeiden kann. Hinzu kommt der geringe Verwaltungsaufwand, da Versicherung, Service und Steuer in der Regel bereits enthalten sind. Genau darauf verweist Rada: „Der Unterschied liegt nicht im Aufpreis für Flexibilität, sondern darin, dass wir diese Flexibilität ohne zusätzliche versteckte Kosten anbieten – etwa beim Fahrzeugwechsel oder bei der Anpassung der Kilometerleistung.“

### Kauf wird steuerlich wieder attraktiv

Der Kauf eines Fahrzeugs galt im Fuhrpark lange als Auslaufmodell. 2026 erlebt er jedoch eine gezielte Renaissance – nicht aus

### Fazit: Die Mischung entscheidet

Die zentrale Erkenntnis für Fuhrparks im Jahr 2026 lautet: Es gibt keine universell richtige Beschaffungsform mehr. Erfolgreiche Flotten setzen auf eine Mischstrategie. Ein stabiler Kern aus geleasten Fahrzeugen sorgt für Planungssicherheit, ergänzt um flexible Abo-Modelle und – wo sinnvoll – gezielte Kaufentscheidungen oder Gebrauchtwagenleasing. Wer diese Instrumente strategisch kombiniert, stellt seinen Fuhrpark nicht nur technisch, sondern auch wirtschaftlich zukunftsfähig auf. ■

Text: Nicole Holzer



# Zwischen Auto, Rad und Jobticket

Unternehmen bieten immer mehr **Mobilitätsbausteine** an, doch viele werden kaum genutzt. Woran scheitern die Konzepte im Arbeitsalltag?

**D**ienstwagen, Jobticket, Homeoffice-Regelung, Fahrradleasing, Mobilitätsbudgets. Die Bandbreite an Mobilitätsleistungen in Unternehmen war noch nie so groß wie heute. Trotzdem bleiben die erhofften Effekte in vielen Fällen aus: Die Nutzung ist gering, gesteckte Nachhaltigkeitsziele werden nicht erreicht und bei den Mitarbeitenden stößt das Angebot oft auf Zurückhaltung.

Doch woran scheitern moderne Mobilitätslösungen? Meist nicht an Budget oder Technik, sondern daran, dass sie an den Bedürfnissen der Menschen vorbeigehen. Erfolgreiche Mitarbeitenden-Mobilität erfordert daher ein Umdenken: Sie muss ganzheitlich gedacht und strategisch in Personalstrategie, Unternehmenskultur und Fachkräftebindung verankert werden.

## **Alles eine Frage der Strategie**

Betriebliche Mobilität hatte lange Zeit ein klares Zuhause: als Fuhrparkverwaltung mit Dienstwagenregelungen oder in der Reisekostenstelle. Es ging um die Fahrzeugflotte, welche vom Fuhrparkmanagement geregelt wurde und um Dienstreisen, meist in der Abteilung Travelmanagement angesiedelt. Wenn es diese Abteilungen nicht gab, übernahm es die Verwaltung oder das Sekretariat der Geschäftsleitung. Es ging um Fahrzeuge, Verträge, Hotelkosten, Kostenstellen und Prozesse. Diese



Moderne Mobilitätslösungen scheitern meist nicht an Budget oder Technik, sondern an den Bedürfnissen der Menschen.

Axel Schäfer, Geschäftsführer und  
Vorstandsmitglied des Bundesverbands  
Betriebliche Mobilität (BBM)

Sichtweise stammt aus einer Zeit, in der Mobilität vor allem operativ gedacht wurde. Pendeln hingegen galt als Privatsache. Diese Sicht greift heute jedoch zu kurz. Mobilität ist Teil der Lebensqualität und hat den Rahmen grundlegend verändert.

### Homeoffice verändert die Mobilitätspolitik

Homeoffice, hybride Arbeit und Nachhaltigkeit haben das Thema aufgeladen. Gleichzeitig gewinnen CO<sub>2</sub>-Bilanz, ESG, Arbeitgeberattraktivität und Bindung an Bedeutung. Mobilität wirkt nach innen und nach außen und gehört daher auf Management-ebene, wobei der Personalbereich mindestens Mitverantwortung haben sollte.

Für Personalverantwortliche ist das eine neue, aber zentrale Rolle. Denn Mobilität beeinflusst Wahrnehmung, Gewinnung und Bindung von Fachkräften sowie die Glaubwürdigkeit des Unternehmens.

### Warum viele Mobilitätskonzepte scheitern

Erfolgreich ist ein Konzept nur, wenn es genutzt wird. Dafür muss es Orientierung bieten, verständlich sein und Bedürfnisse berücksichtigen. Es darf niemanden abwerten – etwa Mitarbeitende, die aus familiären oder regionalen Gründen auf das Auto angewiesen sind. Denn Akzeptanz wird nur erreicht, wenn Bedürfnisse ernst genommen werden. Mobilität ist kein gleichbleibender Zustand. Konzepte müssen anpassungsfähig sein und regelmäßig überprüft werden und eine regelmäßige Weiterentwicklung ermöglichen. HR spielt dabei eine Schlüsselrolle – nicht als operative Umsetzer, sondern als strategische Gestalter und Koordinatoren zwischen den beteiligten Bereichen.

In der Praxis zeigt sich jedoch immer wieder ein ähnliches Muster: Ein innovatives Konzept wird entwickelt, positiv bewertet und kommuniziert – doch die Nutzung bleibt gering. Ursache ist meist eine Top-down-Perspektive ohne echte Datenbasis. Kon-

zepte werden für, aber nicht mit Mitarbeitenden entwickelt. Wenn etwa Fahrradleasing angeboten wird, die Belegschaft aber lange Pendelwege und eine schlechte ÖPNV-Anbindung hat, bleibt das Angebot ungenutzt.

Ein zentraler Fehler: Orientierung an politischen Zielen, Kosten oder Technik statt an Alltagsrealitäten. Pendelwege, Familie, Region und Präferenzen werden zu wenig berücksichtigt. >

---

## Sechs Schritte zum Mobilitätskonzept

### 1. Mitarbeitende systematisch einbeziehen und Bedürfnisse verstehen

Mobilitätsbedarfe analysieren, Befragungen, Workshops oder Pilotgruppen liefern wertvolle Einblicke in reale Bedürfnisse und Hürden.

### 2. Bestehende Mobilitätsleistungen bündeln und sichtbar machen

Transparenz schaffen: Was gibt es bereits – und wie wird es wahrgenommen?

### 3. Wahlfreiheit ermöglichen statt Vorgaben machen

Flexible Budgets und kombinierbare Angebote erhöhen Akzeptanz und Nutzung.

### 4. Mobilität mit HR-Strategie verknüpfen

Employer Branding, Führungskräfteentwicklung und Nachhaltigkeit zusammendenken.

### 5. Führungskräfte aktiv einbinden

Ohne Vorbildwirkung bleibt jedes Konzept wirkungslos.

### 6. Kommunikation kontinuierlich gestalten

Mobilität ist kein Projekt mit Enddatum, sondern ein laufender Veränderungsprozess.

Zudem wird Mobilität oft isoliert betrachtet. Widersprüche, etwa zwischen Homeoffice-Regelung und Präsenzkultur, untergraben die Glaubwürdigkeit.

Einen seltenen, ungefilterten Blick auf die Perspektive der Beschäftigten liefert der BBM Mobility Survey 2025, eine Online-Befragung zur Mobilität von knapp 3.000 Mitarbeitenden in Deutschland. Die Ergebnisse sind für das Personalmanagement besonders aufschlussreich, weil sie gängige Annahmen relativieren.

### Was Mitarbeitende wirklich wollen

Die Ergebnisse zeigen, dass sich Mitarbeitende keine Einheitslösung wünschen. Lebensphasen, Wohnorte und Gewohnheiten unterscheiden sich stark. Während einige offen für Alternativen sind, bleibt das Auto für andere unverzichtbar. Die meisten pendeln kürzer als gedacht: Über 80 Prozent unter 30 km, ein Viertel unter 5 km. Dennoch dominiert das Auto, da Alternativen oft als unpraktisch gelten.

Viele wünschen sich nachhaltige Optionen und sind veränderungsbereit – aber nur bei passenden Rahmenbedingungen. Der Umstieg aufs Fahrrad oder E-Bike ist realistischer als ein kompletter Verzicht auf das Auto. Zugleich zeigt sich, dass gute Alternativen das Verhalten verändern können. Dafür müssen Unternehmen auch mit Kommunen und Verkehrsträgern zusammenarbeiten.

### Wie wirkt sich Homeoffice aus?

Homeoffice spielt ebenfalls eine große Rolle, da es die Zufriedenheit und die Bereitschaft zu pendeln steigert. Nach der Pandemie ist zudem die Bereitschaft gesunken, lange Wege in Kauf zu nehmen. Mobilität wird stärker emotional bewertet und prägt das Arbeitgeberimage. Mobilität und Arbeitsorganisation sind damit eng miteinander verknüpft.

Noch immer begegnet man in Unternehmen der Frage: »Müssen wir dafür wirklich Geld ausgeben?« Dabei sind viele Mobilitätsbausteine längst vorhanden – nur oft fragmentiert und unkoordiniert. Dienstwagen, Jobtickets, Fahrradleasing, Reisekosten, Ladefrastruktur: All das ist faktisch bereits ein Mobilitätsbudget, wird aber selten als solches verstanden oder gesteuert. Die Instrumente existieren nebeneinander, ohne strategische Klammer.

Hier liegt eine große Chance. Wer Mobilität bündelt, transparent macht und auch an HR-Ziele koppelt, schafft Klarheit und Akzeptanz. Mitarbeitende verstehen besser, was ihnen angeboten wird – und warum. Gleichzeitig lassen sich Kosten steuern und Wirkungen messen. ■

Text: Axel Schäfer

Der öffentliche Verkehr kann Unternehmen bei ihren Mobilitätszielen unterstützen – vorausgesetzt, das Angebot passt zu Standort, Arbeitszeiten und Belegschaft.



Foto: wal\_172619-pixabay@viaCanva



# firmenauto

test drive 2026

## IHRE EINLADUNG!

Exklusive Fahrevents für Fuhrparkleiter  
+ **Fachvorträge**

### Veranstaltungstage firmenauto testdrive 2026

- **16. April** in Stuttgart
- **22. April** in Unna
- **28. April** in Maintal
- **05. Mai** in Herzogenaurach
- **08. Oktober** in Heiligenhaus
- **14. Oktober** in Schkeuditz
- **21. Oktober** in Taufkirchen
- **27. Oktober** in Hannover



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

Powered by: **Deutsche Leasing** | **EnBW**

### MEHR INFOS

Sichern Sie sich Ihre kostenlose  
Teilnahme! Infos und Anmeldung:  
[www.firmenauto.de/testdrive](http://www.firmenauto.de/testdrive)





# Rechenmodell mit Praxislücke

Plug-in-Hybride gelten als steuerlich attraktive Dienstwagen. Eine aktuelle Fraunhofer-Studie zeigt jedoch, dass reale Verbräuche ein Vielfaches der WLTP-Werte erreichen.

Plug-in-Hybride gelten im deutschen Flottenmarkt seit Jahren als pragmatischer Kompromiss – steuerlich begünstigt, politisch erwünscht, technologisch weitgehend akzeptiert. Eine aktuelle Studie des Fraunhofer ISI zeigt nun jedoch, dass dieser Kompromiss in der Praxis deutlich schlechter funktioniert als in der Theorie erwartet.

Je nach Markt und Modell entfallen rund zwei Drittel bis drei Viertel aller Plug-in-Hybrid-Zulassungen auf gewerbliche Halter – vor allem klassische Dienstwagenflotten. Gerade Unternehmen und ihre Car Policies prägen damit maßgeblich, wie diese Fahrzeuge im Alltag genutzt werden.

## WLTP unterstellt hohen Elektroanteil

Grundlage für die günstige steuerliche Einstufung von Plug-in-Hybriden ist der WLTP-Zyklus. Die EU leitet den elektrischen Nutzungsanteil rechnerisch aus der elektrischen Reichweite ab – über den sogenannten Utility Factor ergibt sich bei vielen aktuellen PHEV eine angenommene elektrische Nutzung von 70 bis über 80 Prozent.

Entscheidend dabei: Diese Annahme bezieht sich auf den Entladebetrieb und setzt keineswegs voraus, dass das Fahrzeug rein elektrisch fährt. Der Verbrenner läuft in diesem Modus häufig mit – wird im WLTP aber nur eingeschränkt erfasst.

## Die realen CO<sub>2</sub>-Emissionen von Plug-in-Hybriden liegen drei- bis fünfmal über den Typgenehmigungswerten.

### Reale Werte liegen weit darüber

Die Fraunhofer-Studie hat reale Verbrauchsdaten von rund einer Million Plug-in-Hybriden der Baujahre 2021 bis 2023 ausgewertet. Das Ergebnis ist ernüchternd: Im Schnitt verbrauchen diese Fahrzeuge real 5,9 Liter auf 100 Kilometer, der tatsächliche Elektroanteil liegt bei nur rund einem Viertel.

Die CO<sub>2</sub>-Emissionen überschreiten die offiziellen Typgenehmigungswerte damit um das Drei- bis Fünffache. Selbst bei regelmäßigem Laden unterschreiten Plug-in-Hybride im Flottenmittel kaum 2,8 Liter pro 100 Kilometer – und stoßen damit real so viel CO<sub>2</sub> aus wie vergleichbare Verbrenner.

### Dienstwagensteuer verstärkt Effekt

Gerade im gewerblichen Flottenmarkt spielt die Dienstwagenbesteuerung eine zentrale Rolle. Plug-in-Hybride, die die gesetzlichen Kriterien erfüllen, profitieren von der 0,5-Prozent-Regel auf den Brutto-Listenpreis – maßgeblich sind dafür allein die WLTP-Werte, nicht das reale Nutzungsverhalten im Alltag.

Die Studie kommt zu einem klaren Befund: Regulierung und steuerliche Anreize begünstigen derzeit ein Nutzungsverhalten, das im Alltag kaum überprüft wird. Ohne verpflichtende Mindestladeanforderungen bleibt der Klimavorteil von PHEV rein theoretisch.

### Kleine Anreize bringen kaum Wirkung

Lade-Erinnerungen, Cockpit-Anzeigen zum Elektroanteil oder Nutzerhinweise – die Forschenden bewerten solche Instru-

mente skeptisch. Der Effekt auf den realen Verbrauch sei gering; die Lücke zwischen Norm- und Realwerten lasse sich damit nicht schließen. Besonders deutlich wird die Kritik im Blick nach vorn: Werden die Bewertungsregeln nicht verschärft, könnten Plug-in-Hybride bis 2045 viele Millionen Tonnen zusätzlicher CO<sub>2</sub>-Emissionen verursachen – trotz rechnerisch guter Flottenbilanz.

### Kosten- und Imagefrage für Hersteller

Autoexperte Ferdinand Dudenhöffer sieht in den Realverbrauchsdaten vor allem ein Glaubwürdigkeitsproblem. Nach seinen Auswertungen sind Plug-in-Hybride im Schnitt rund 14.000 Euro teurer als vergleichbare Verbrenner und mehr als 12.000 Euro teurer als reine Elektrofahrzeuge – weshalb sie sich vor allem im Premium- und Dienstwagensegment konzentrieren.

Für Hersteller – vom deutschen Premiumanbieter bis zu chinesischen Marken wie BYD oder Lynk & Co – werde es künftig entscheidend sein, reale Verbrauchswerte glaubwürdig abzubilden. Wer sich allein auf WLTP-Werte stützt, riskiert, dass der Plug-in-Hybrid seine Rolle als akzeptierte Brückentechnologie verliert – und damit auch seinen zentralen Absatzmarkt. ■

Text: Nicole Holzer

## Plug-in-Hybride: Norm vs. Realität

Modell	WLTP g CO <sub>2</sub> /km	Real g CO <sub>2</sub> /km	Real l/100 km	Faktor
BMW 330e	30–35	110–130	4,7–5,6	ca. 4x
Mercedes-Benz C 300 e	25–40	120–140	5,2–6,0	ca. 4x
VW Passat GTE	35–45	130–150	5,6–6,4	ca. 4x
Audi A6 TFSI e	30–40	140–160	6,0–6,9	ca. 5x
Volvo XC60 Recharge	20–30	120–150	5,2–6,4	ca. 5x
Skoda Superb iV	30–40	130–150	5,6–6,4	ca. 4x
Porsche Cayenne E-Hybrid	30–35	>170	>7,3	>5x



# Kein Strom ohne Nachweis

Die bequeme Ladepauschale ist Geschichte. Wer seinen Dienstwagen zu Hause lädt, muss jetzt jede Kilowattstunde belegen. Was das für Fuhrparks, Car Policy und Entgeltabrechnung konkret bedeutet.

**B**islang war das Laden von elektrischen Dienstwagen zu Hause eher Randthema. Pauschalen von 15 bis 70 Euro pro Monat ermöglichen eine einfache Erstattung ohne Einzelnachweise. Für Fuhrparks bedeutete das: wenig Abstimmung, geringe Datenanforderungen, kaum Schnittstellen zur Entgeltabrechnung. Doch dieses Modell endete zum 1. Januar 2026. Mit dem Wegfall der Pauschalregelung wird der Einzelnachweis zur Voraussetzung für eine steuerfreie Kostenerstattung – und das Heimpladen zu einem vollwertigen Prozess mit organisatorischen und steuerlichen Folgen.

## **Einzelnachweis wird Pflicht**

Künftig ist jede geladene Kilowattstunde prüfpflichtig. Unternehmen dürfen Stromkosten nur noch dann erstatten, wenn sämtliche relevanten Angaben vollständig und nachvollziehbar vorliegen. Dazu zählen die exakt geladene Strommenge, der zugrunde gelegte Strompreis, gegebenenfalls ein anteiliger Grundpreis, der Ladezeitraum sowie die eindeutige Zuordnung zum jeweiligen Dienstwagen. Was früher pauschal abgegolten wurde, wird nun zu einem aufwendigen Abrechnungsprozess.

In der Praxis rückt damit die Frage nach geeigneten Nachweisen in den Mittelpunkt. In vielen Fällen werden Fahrzeug- oder Lade-Apps zur zentralen Datengrundlage. Sie protokollieren Ladevorgänge automatisch und ermöglichen den Export relevanter Daten. Ergänzend kommen Wallbox-Zähler oder separate Stromzähler zum Einsatz. Entscheidend ist nicht der Ladeort, sondern die Qualität der Daten: vollständig, plausibel und unverfälscht. Unternehmen müssen daher klar festlegen, welche Nachweisformen akzeptiert werden und wie mit unvollständigen Angaben umzugehen ist.

### Wann ein MID-Zähler sinnvoll ist

Für viele Haushalte genügt die Dokumentation über die Fahrzeug- oder Lade-App. Ein separater MID-Zähler bietet jedoch klare Vorteile, wenn regelmäßig zu Hause geladen wird, eine besonders hohe Abrechnungsgenauigkeit erforderlich ist oder unterschiedliche Stromverbraucher sauber voneinander getrennt werden sollen. Der entscheidende Pluspunkt dabei: MID-Zähler lassen sich in der Regel unkompliziert nachrüsten, ohne dass die bestehende Wallbox ausgetauscht werden muss.

Unternehmen müssen sich entscheiden, nach welchem Modell sie künftig die Ladekosten erstatten wollen. Diese Wahl ist entscheidend, weil sie den Aufwand für Fahrer, Fuhrpark und Entgeltabrechnung bestimmt – und gehört zwingend in die Car Policy.

- Individueller Tarif: präzise, aber administrativ anspruchsvoll (inkl. Grundpreisanteil)
- Bundesdurchschnitt 2026 (aktuell 0,34 Euro/kWh): einheitlich, leicht prüfbar

---

## Das Wichtigste auf einen Blick

- Pauschalen entfallen: Ab 2026 ist die Erstattung von Heimpladestrom nur noch mit Einzelnachweis möglich.
- Jede kWh zählt: Erstattet werden dürfen nur nachweislich geladene Kilowattstunden.
- Pflichtangaben: Strommenge, Strompreis, Ladezeitraum und Zuordnung zum Dienstwagen.
- Nachweise: Fahrzeug- oder Lade-Apps, Wallbox- oder separate Stromzähler sind zulässig.
- Strompreis-Modell festlegen: individueller Tarif, Bundesdurchschnitt oder dynamischer Monatswert.
- Car Policy entscheidend: Nachweisarten, Fristen, Sonderfälle und Prüfprozesse müssen klar geregelt sein.
- Schnittstellen klären: Fuhrpark prüft Plausibilität, Entgeltabrechnung die steuerliche Korrektheit.

- Dynamische Tarife: Abrechnung über Monatsdurchschnittswerte aus der App

### Sonderfälle eindeutig regeln

Bei privater Photovoltaik gilt weiterhin der Haushaltsstromtarif, unabhängig davon, welcher Anteil des geladenen Stroms tatsächlich aus der eigenen Anlage stammt. Bei dynamischen Tarifen reicht der jeweilige Monatsdurchschnitt als Berechnungsgrundlage aus. Und auch das Laden an der Haushaltssteckdose bleibt zulässig, sofern alle erforderlichen Nachweise vollständig vorliegen. Entscheidend ist, dass diese Sonderfälle ausdrücklich in der Dienstwagenrichtlinie geregelt sind – andernfalls entstehen schnell Streitfragen und zusätzlicher manueller Prüfaufwand.

Die neue Regelung stößt jedoch nicht nur auf Zustimmung. So sieht der Bundesverband Betriebliche Mobilität noch Klärungsbedarf, insbesondere wegen widersprüchlicher Auslegungen zum Mess- und Eichrecht. Für zusätzliche Verunsicherung sorgte ein Informationspapier der Arbeitsgemeinschaft Mess- und Eichwesen, das strengere Anforderungen an Messgeräte nahelegt, als sie das Finanzministerium vorsieht.

### Heimpladen als Compliance-Aufgabe

Rechtlich ist die Lage nicht eindeutig. Während das Steuerrecht auf die Erstattung tatsächlich entstandener Kosten abzielt, ist das Eichrecht primär für Stromlieferungen gedacht. Ob dessen Anforderungen hier überhaupt greifen, ist offen.

Unabhängig von der endgültigen Auslegung steht fest: Das Heimpladen lässt sich ab 2026 nicht mehr „nebenbei“ organisieren. Die Car Policy muss Nachweisarten, Fristen, Einreichungswege und Prüfprozesse eindeutig definieren. Ebenso wichtig ist die Schnittstelle zwischen Fuhrpark und Entgeltabrechnung. Während der Fuhrpark die Plausibilität prüft, stellt die Personalabteilung die steuerliche Korrektheit sicher.

Der Systemwechsel markiert damit einen Wendepunkt. Heimpladen bleibt möglich – aber nur noch mit klaren Regeln, belastbaren Daten und sauber definierten Prozessen. Für Fuhrparks bedeutet das mehr Aufwand, aber auch mehr Transparenz und Rechtssicherheit. ■

Text: Nicole Holzer

# Poolfahrzeuge im Steuercheck

Bei Lohnsteuerprüfungen zählt der Nachweis: Ist die Privatnutzung nicht eindeutig ausgeschlossen, drohen Steuernachforderungen – auch ohne konkreten Beleg.



Foto: AnyWids/Images@ViaCanva

Bei Lohnsteueraußenprüfungen werden Fahrzeugpools bezüglich möglicher Privatnutzung streng geprüft. Grundsätzlich stehen in der Regel Mitarbeitern Poolfahrzeuge für dienstliche Zwecke zur Verfügung. Eine private Nutzung von Poolfahrzeugen ist in den meisten Betrieben nicht erlaubt und kann durch eine Fahrtenbuchführung überwacht werden. Alternativ kann der Arbeitgeber ein schriftliches Nutzungsverbot für Privatfahrten mit Poolfahrzeugen aussprechen.

Bei der Steuerprüfung wird gefragt, ob Poolfahrzeuge auch privat genutzt werden können und welche schriftlichen Regeln es für die Firmenwagennutzung aus dem Fahrzeugpool gibt. Bei fehlenden oder unklaren Dokumentationen sind Steuernachforderungen möglich. Bei Lohnsteuerprüfungen muss der Arbeitgeber nachweisen, dass keine Privatnutzung möglich war. Fehlt eine klare Dokumentation, unterstellt das Finanzamt regelmäßig eine private Nutzung – auch ohne konkreten Nachweis.

Ein geldwerter Vorteil entsteht nicht, wenn der Arbeitgeber dem Arbeitnehmer ausschließlich für Fahrten anlässlich von Dienstreisen einen Firmenwagen zur Verfügung stellt und der Arbeitnehmer zur Privatnutzung des Fahrzeugs nicht befugt ist.

## Bereitschaftsdienst

Ein geldwerter Vorteil für Fahrten zwischen Wohnung und erster Tätigkeitsstätte ist nicht anzusetzen, wenn dem Arbeitnehmer im Rahmen eines zeitlich begrenzten Bereitschaftsdiensts ein Fahrzeug ausschließlich an den Tagen für seine Fahrten zwischen Wohnung und erster Tätigkeitsstätte überlassen wird, an denen es erforderlich werden kann, dass er dienstliche Fahrten von der Wohnung aus antritt.

Wird ein Firmenwagen ausschließlich zu solchen Fahrten zwischen Wohnung und erster Tätigkeitsstätte überlassen, durch die eine dienstliche Nutzung des Fahrzeugs an der Wohnung begonnen oder beendet wird, etwa ein Seminarbesuch mit Poolfahrzeug, so ist ein geldwerter Vorteil für diese Fahrten nicht anzusetzen.

Eine Versteuerung des geldwerten Vorteils für reine Privatfahrten (1-Prozent-Regelung) für Werkstatt-/Monteurfahrzeuge ist ausgeschlossen, wenn Bauart und Ausstattung deutlich

machen, dass ein solcher Wagen typischerweise nicht für private Zwecke geeignet ist. Für durchgeführte Fahrten zwischen Wohnung und erster Tätigkeitsstätte ist ein geldwerter Vorteil anzusetzen.

### Gelegentliche Fahrzeugüberlassung

Wenn dem Arbeitnehmer ein Poolfahrzeug gelegentlich (maximal an fünf Kalendertagen im Monat) überlassen wird, ist jeder gefahrene Kilometer für Privatfahrten und Fahrten zwischen Wohnung und erster Tätigkeitsstätte mit 0,001% des Bruttolistenpreises zu versteuern.

Beispiel: Bruttolistenpreis 40.000 Euro bei 100 gefahrenen Privatkilometern wegen Umzug  $0,001\%$  von 40.000 Euro = 0,40 Euro x 100 km = 40 Euro geldwerter Vorteil.

### Erlaubte Privatnutzung von Poolfahrzeugen

Dürfen Poolfahrzeuge auch privat genutzt werden, ist die Berechnung des geldwerten Vorteils nicht personenbezogen, sondern fahrzeugbezogen auszulegen.



Ohne klare Dokumentation, unterstellt das Finanzamt eine private Nutzung – auch ohne konkreten Nachweis.

Gerhard Nolle  
Steuerexperte

Der nach der Prozentregelung ermittelte geldwerte Vorteil muss deshalb nach Köpfen auf die nutzungsberechtigten Arbeitnehmer aufgeteilt werden, und zwar unabhängig von der tatsächlichen Nutzung der Firmenfahrzeuge durch die einzelnen Mitarbeiter in dem jeweiligen Kalendermonat.

Beispiel: Liegt die Summe der Listenpreise aller Fahrzeuge bei 100.000 Euro und gibt es fünf nutzungsberechtigte Personen wird der geldwerte Vorteil bei der 1-Prozent-Regelung wie folgt berechnet:  $1.000 \text{ Euro} : 5 = 200 \text{ Euro/Monat}$  für jeden der fünf Mitarbeiter. ■

Text: Gerhard Nolle

Anzeige



## 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.



Fehrenkötter Transport und Logistik GmbH  
Heinrich-Büssing-Straße 6 • D-49549 Ladbergen

Tel.: +49 (0) 54 85 - 83 08-0  
info@fehrenkoetter.de



www.fehrenkoetter.de



# Entwarnung? Eher nicht

Die EU lockert formal beim **Verbrenner-Aus**, hält beim Ziel der Elektrifizierung aber Kurs. Für Flotten sinkt der Druck nicht – er verlagert sich.

**D**ie Debatte um das sogenannte Aus des Verbrenner-Aus hat in der Branche für Unruhe gesorgt. Vielerorts entstand der Eindruck, Brüssel nehme Tempo aus der Transformation und verschaffe Unternehmen mehr Zeit beim Umstieg auf elektrifizierte Antriebe. Für Fuhrparkverantwortliche wäre das eine beruhigende Nachricht. Nur: Sie stimmt so nicht.

Denn auch wenn die EU ihre Regulierung an einem zentralen Punkt angepasst hat, bleibt die Richtung klar. Der regulatorische Druck auf gewerbliche Flotten sinkt nicht, er verlagert sich nur. Wer jetzt auf Entwarnung setzt, riskiert in wenigen Jahren finanzielle und operative Probleme.

## Lockerung ohne Kurswechsel

Ursprünglich zielte die europäische Regulierung darauf, die CO<sub>2</sub>-Emissionen von Neufahrzeugen bis 2035 durch ein faktisches Aus für neue Pkw mit Verbrennungsmotor massiv zu senken. Nun ist statt eines De-facto-Zulassungsverbots eine

90-prozentige Reduktionsvorgabe vorgesehen. Formal ist das eine Lockerung. Inhaltlich aber kein Kurswechsel. Denn auch dieses Ziel lässt sich nur mit einem klaren Schwerpunkt auf elektrifizierten Antrieben erreichen.

## Anreize für mehr Elektroautos

Zugleich schafft die EU Anreize für Hersteller, attraktive Elektroautos in Europa anzubieten. Angerechnet werden können bestimmte Beiträge aus grünem Stahl oder erneuerbaren Kraftstoffen in Form von Credits. Kleine batterieelektrische Fahrzeuge unter 4,2 Metern sollen zudem über sogenannte Super-Credits begünstigt werden. Für die Hersteller ist das ein Signal, gerade günstige Einstiegsmodelle stärker in den Markt zu bringen. Die EU glättet also den Übergang – sie kehrt ihn nicht um.



Die eigentliche Herausforderung beginnt jetzt in der Praxis.

Henning Ludes,  
Automobil-Experte bei Berylls by AlixPartners

### Flotten geraten stärker in den Fokus

Für Flotten ist ohnehin ein anderer Punkt entscheidend: Parallel zur Debatte über das Verbrenner-Aus treibt die Europäische Kommission die Regulierung gewerblicher Zulassungen voran. Unter dem Stichwort »Clean Corporate Vehicles« sollen Unternehmensflotten zu einem zentralen Hebel der Transformation werden. Das ist naheliegend, denn rund 60 Prozent aller Neuzulassungen in der EU entfallen auf gewerbliche Halter, bei leichten Nutzfahrzeugen liegt der Anteil nochmals höher.

Gerade für große deutsche Flotten könnte das weitreichende Folgen haben. Die Vorgaben zielen darauf, den Anteil elektrifizierter Fahrzeuge deutlich schneller zu erhöhen, als es viele Unternehmen bislang eingeplant haben. Damit verschiebt sich die Steuerungsaufgabe in die Car Policy. Was früher vor allem ein Regelwerk für Dienstwagenberechtigung, Budgetklassen und Nutzungsbedingungen war, wird künftig zum Instrument der Elektrifizierung.

### Car Policy wird strategisch

Für Fuhrparkmanager bedeutet das: Verbrenner und Plug-in-Hybride können nicht mehr einfach parallel weiterlaufen, bis sich der Markt irgendwann sortiert. Übergangslogiken müssen definiert, Quoten aktiv gesteuert und Fahrzeugzuteilungen neu gedacht werden. In vielen Unternehmen wird es darauf hinauslaufen, batterieelektrische Fahrzeuge in bestimmten Nutzergruppen oder Einsatzprofilen verbindlich vorzusehen.

Damit steigt zugleich die Komplexität in der Beschaffung. Wo früher oft nur zwischen Verbrenner und BEV unterschieden wurde, kommen nun weitere Antriebsformen und Übergangstechnologien ins Spiel. Neben batterieelektrischen Fahrzeugen und Plug-in-Hybriden dürften auch REEV-Konzepte in einzelnen Profilen an Bedeutung gewinnen. Gleichzeitig bleiben steuerliche Rahmenbedingungen, Infrastrukturfragen, Förderkulissen und Restwert Risiken in Bewegung.

Besonders relevant wird das beim Leasing. Die neue Regulierung verändert die Restwertlogik praktisch aller Antriebsarten. Bei BEV wirken kurze Innovationszyklen, Preisbewegungen und technologische Sprünge direkt auf die Kalkulation. Bei Plug-in-Hybriden und klassischen Verbrennern steigt das strukturelle Risiko spätestens mit Blick auf die Quotenanforderungen ab 2030.

### Mehr Flexibilität im Leasing

Viele Flotten werden deshalb ihre Laufzeiten neu bewerten müssen. Kürzere und flexiblere Verträge, mehr Kilometerleasing und eine schnellere Anpassung an neue Fahrzeuggenerationen dürften an Bedeutung gewinnen. Das verteuert einzelne Monatsraten zwar zunächst, kann aber strategisch sinnvoll sein, wenn dadurch früher auf effizientere und wirtschaftlichere Modelle umgestellt werden kann.

Der verbreitete Eindruck, die Transformation werde politisch entschleunigt, greift deshalb zu kurz. Tatsächlich wird die Zeitleiste für Flotten eher enger. Wer jetzt handelt, verschafft sich wirtschaftliche Spielräume. Wer abwartet, wird später unter größerem Zeitdruck, zu höheren Kosten und mit weniger Optionen reagieren müssen. ■

Text: Henning Ludes

---

## Wo der Druck auf Fuhrparks jetzt steigt

Die vermeintliche Entschärfung beim Verbrenner-Aus bedeutet für Flotten keine Entwarnung. Der Druck nimmt vielmehr an vier Stellen zu:

- Quoten: Elektrifizierte Fahrzeuge müssen schneller in den Bestand.
- Car Policy: Dienstwagenrichtlinien werden zum Steuerungsinstrument der Elektrifizierung.
- Beschaffung: Mehr Antriebsarten erhöhen die Komplexität bei Auswahl und Planung.
- Leasing: Restwert Risiken und Technologiesprünge sprechen für kürzere, flexiblere Laufzeiten.

Fazit: Wer heute nicht gegensteuert, gerät ab 2030 schneller unter Kosten- und Handlungsdruck.



Foto: Kwangmoozaa/GettyimagesPro@viaCanva

## BFH: Stellplatz nicht anrechenbar

Selbst gezahlte Stellplätze am Arbeitsplatz dürfen den **geldwerten Vorteil** aus der 1-Prozent-Regelung nicht mindern. Das hat der Bundesfinanzhof in einem Urteil bestätigt.

**P**arkplätze am Arbeitsplatz sind für viele Dienstwagenfahrer selbstverständlich - ebenso, dass Unternehmen dafür Gebühren verlangen. Im Streitfall bot ein Unternehmen seinen Beschäftigten – unabhängig davon, ob sie einen Dienstwagen oder ein privates Auto nutzten – Parkplätze in der Nähe des Betriebs für 30 Euro im Monat an. Arbeitnehmer mit Firmenwagen zahlten diesen Betrag und der Arbeitgeber zog ihn bei der Ermittlung des geldwerten Vorteils nach der 1-Prozent-Regel vom steuerpflichtigen Betrag ab. Dieses Vorgehen wurde im Rahmen einer Lohnsteuerprüfung beanstandet. Die Finanzverwaltung sah darin eine unzulässige Minderung des geldwerten Vorteils. Das hat der Bundesfinanzhof (BFH) mit Urteil vom 9. September 2025 (Az.: VI R 7/23) bestätigt.

### Parkplatz gehört nicht zum Dienstwagen

Nach Auffassung der Richter handelt es sich bei einem Stellplatz steuerlich um einen eigenständigen Vorteil. Er gehört nicht zur bestimmungsgemäßen Nutzung eines Dienstwagens und ist damit kein Bestandteil der 1-Prozent-Regelung. Mit diesem Urteil hob der BFH das erstinstanzliche Urteil des Finanzgerichts Köln (Az.: 1 K 1234/22) auf und wies die Klage ab.

Parkentgelte können daher nicht mit Fahrzeugkosten wie Kraftstoff, Wartung oder Versicherung gleichgesetzt werden. Wer freiwillig einen Stellplatz nutzt, trifft eine individuelle Entscheidung – und kann die entsprechenden Kosten steuerlich nicht mit dem geldwerten Vorteil verrechnen.

Wer Stellplatzkosten als vorteilsmindernd behandelt, dem drohen gegebenenfalls im Rahmen von Lohnsteuerprüfungen Korrekturen und Nachzahlungen.

### Sonderregelung

Eine Ausnahme sieht der BFH nur dort, wo ein überwiegendes eigenbetriebliches Interesse des Arbeitgebers vorliegt. Das kann etwa der Fall sein, wenn ein Stellplatz erforderlich ist, um Werkzeug oder besonders wertvolle Ladung zu sichern.

Darüber hinaus gilt bei doppelter Haushaltsführung eine abweichende Regelung. Werden Stellplätze am Zweitwohnsitz separat angemietet, können die Kosten weiterhin als zusätzliche Werbungskosten geltend gemacht werden. Grundlage ist ein weiteres Urteil des Bundesfinanzhofs vom 20. November 2025 (Az.: VI R 4/23).

## Keine Verwaltungsgebühr

Wer wegen Falschparkens abgeschleppt wird, muss grundsätzlich die Kosten tragen. Für den anschließenden Kostenbescheid dürfen Städte jedoch keine zusätzlichen Verwaltungsgebühren verlangen. Das hat das Verwaltungsgericht Gelsenkirchen entschieden und damit eine Praxis der Stadt Dortmund teilweise für rechtswidrig erklärt. Die Kommune hatte neben den Abschleppkosten eine erhöhte Verwaltungsgebühr angesetzt. Nach dem Gebührengesetz NRW dürfe für die Kostenentscheidung selbst keine zusätzliche Gebühr erhoben werden. Die Abschleppmaßnahme blieb jedoch rechtmäßig (VG Gelsenkirchen, Az.: 17 K 2960/23).



Foto: Xurzon\_Gettyimages@viaCanva

## Leasingkosten nicht abwälzbar

Arbeitgeber dürfen Leasingkosten für einen Dienstwagen nicht automatisch auf Beschäftigte abwälzen, wenn diese länger krank sind. Darauf weist ein Urteil des Landesarbeitsgerichts Hessen hin. In dem Fall sollte ein Mitarbeiter nach Ablauf der sechswöchigen Entgeltfortzahlung die Leasingraten selbst tragen, obwohl ihm der Dienstwagen weiterhin zur privaten Nutzung überlassen war. Der Arbeitgeber verlangte die Kosten rückwirkend. Das Gericht wies die Forderung zurück: Die private Nutzung eines Dienstwagens ist Teil der Vergütung. Eine entsprechende Kostenklausel benachteiligt Arbeitnehmer unangemessen und ist unwirksam (LAG Hessen, Az.: 10 Sa 123/24).

## Scheibenputzen zählt

Beim Reinigen von Autoscheiben kann ein Unfall als Wegeunfall gelten. Darauf weist die ARAG unter Verweis auf ein Urteil des Sozialgerichts Hamburg hin. Das Säubern der Scheiben sei eine Vorbereitungshandlung vor Fahrtantritt und unterbreche den Versicherungsschutz nicht. Gute Sicht gehöre zur sicheren Teilnahme am Straßenverkehr. Würde das Reinigen ausgenommen, könnten Versicherte aus Sorge um den Versicherungsschutz darauf verzichten (Az.: S 40 U 140/23).



Foto: maxbelchenko\_maxbelchenko@viaCanva

## Vor Gericht als Beweis zulässig

Aufnahmen aus den Rundumkameras moderner Autos können vor Gericht als Beweismittel dienen. Das zeigt ein Urteil des Landgerichts Frankenthal. In dem Fall hatte das Kamerasystem eines geparkten Tesla aufgezeichnet, wie ein vorbeifahrender Opel gegen eine bereits geöffnete Fahrertür stieß. Der Opelfahrer behauptete, die Tür sei plötzlich geöffnet worden. Die Videoaufnahme zeigte jedoch einen anderen Hergang. Nach Sichtung des Materials sprach das Gericht dem Tesla-Fahrer überwiegend Recht zu: Die Versicherung des Opel-Fahrers muss 70 Prozent des Schadens übernehmen. Datenschutzbedenken stehen der Verwertung solcher Aufnahmen laut Gericht nicht grundsätzlich entgegen, wenn neutrale Verkehrsvorgänge dokumentiert werden und das Beweisinteresse überwiegt (Az.: 5 O 4/25).

# »Planbare Kosten, weniger Risiko«

Warum Leasing bei E-Autos für Flotten immer wichtiger wird und welche politischen Rahmenbedingungen nötig sind, erklärt BDL-Chefin **Dr. Claudia Conen** im Interview.

**E**lektroautos gewinnen im Flottenmarkt an Bedeutung – und mit ihnen das Leasing. Dr. Claudia Conen, Hauptgeschäftsführerin des BDL, erläutert im Interview, warum Unternehmen beim Umstieg auf Elektromobilität auf planbare Kosten, flexible Modelle und Risikosteuerung setzen. Außerdem geht es um die Rolle gewerblicher Flotten, Auto-Abos und politische Rahmenbedingungen für klimafreundliche Firmenwagen.

## Warum leasen Flottenkunden Elektroautos: wegen kalkulierbarer Kosten oder wegen Restwert- und Technologierisiken?

Beides spielt eine Rolle, aber aus unserer Sicht ist der Umgang mit Risiken derzeit der wichtigere Faktor. Beim Umstieg auf Elektromobilität stehen Unternehmen vor Unsicherheiten bei Restwerten und der technischen Entwicklung. Leasing hilft, diese Risiken zu begrenzen. Für betriebliche Elektrofahrzeuge wurde 2025 eine degressive Abschreibung von 75 Prozent im Jahr der Anschaffung eingeführt. Dass sich viele Unternehmen dennoch für Leasing entscheiden, zeigt, wie wichtig die Vorteile sind: planbare Kosten, Risikoreduzierung und Flexibilität. Hinzu kommen Services, die viele Leasing-Gesellschaften ergänzend anbieten, etwa Wartung, Reifenmanagement oder Schadensabwicklung.

## Wächst mit dem Markt für elektrische Dienstwagen auch das Angebot der Leasing-Anbieter für Lade- und Energielösungen?

Ja, das beobachten wir. Es geht längst nicht mehr nur um das Fahrzeug selbst, sondern zunehmend um das Gesamtsystem aus Fahrzeug, Ladepunkt, Netzanschluss, teilweise auch in Ergänzung mit einer PV-Anlage. Genau deshalb ist es aus unserer Sicht wichtig, dass öffentliche Fördermaßnahmen nicht nur Fahrzeuge, sondern auch Ladeinfrastruktur und alle Finanzierungsformen einbeziehen.

## Sind Auto-Abos eine ernsthafte Konkurrenz für klassische Leasing-Gesellschaften?

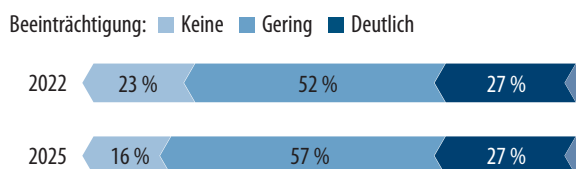
Wir sehen Auto-Abos derzeit weniger als Konkurrenz, sondern eher als Ergänzung für bestimmte Nutzungssituationen. Zudem sind Auto-Abos in der öffentlichen Wahrnehmung und in der Medienberichterstattung deutlich präsenter, als es ihr tatsächlicher Marktanteil bislang widerspiegelt. Dennoch geht diese Entwicklung an der Leasing-Branche keineswegs vorbei. Einige Leasing-Gesellschaften bieten bereits selbst Abo-Modelle an. Insgesamt beobachten wir im Markt einen wachsenden Wunsch nach Flexibilität. Dieser äußert sich jedoch weniger in komplett neuen Modellen als häufig in kürzeren Laufzeiten oder ergänzenden Mobilitätslösungen. Unternehmen kombinieren etwa Leasing für ihre Kernflotte mit Mietmodellen, beispielsweise wenn kurzfristig Fahrzeuge für neue Mitarbeiter benötigt werden.

## Bremsen aktuelle Regulierungsmaßnahmen Investitionen eher, als sie zu fördern?

Leasing ist ein wichtiger Investitionsmotor und stärkt die Wettbewerbsfähigkeit des Mittelstands – gerade in Phasen wirtschaftlicher Unsicherheit und strukturellen Wandels. Die Regulierung des Finanzsystems ist grundsätzlich richtig und wichtig. Entscheidend ist jedoch, dass Regulierung verhältnismäßig bleibt und die

## Infrastruktur bleibt ein Investitionshemmnis

Nur noch 16 Prozent der Unternehmen sehen sich 2025 nicht durch Mängel beeinträchtigt, 27 Prozent sprechen bereits von deutlichen Problemen.



Quelle: BDL/IW-Zukunftspanel 2022 und 2025

Besonderheiten unterschiedlicher Geschäftsmodelle berücksichtigt. Leasing-Gesellschaften arbeiten mit realwirtschaftlichen Investitionsgütern und unterscheiden sich strukturell deutlich von Banken.

Die mittelständisch geprägte Leasing-Wirtschaft darf daher nicht in ihrer Rolle als Investitionspartner des Mittelstands behindert werden. Gerade angesichts des Investitionsstaus in Deutschland kommt es darauf an, dass Investitionen schnell und effizient umgesetzt werden können.

**Welche politischen Rahmenbedingungen fördern Investitionen in klimafreundliche Firmenwagen – reichen steuerliche Vorteile aus?**

Unternehmen brauchen vor allem verlässliche Rahmenbedingungen: einen planbaren Ausbau der Lade- und Netzinfrastruktur, kalkulierbare Energiekosten, praktikable Fördermaßnahmen und technologieoffene Übergangspfade. Wichtig ist, dass Förderprogramme nicht nur auf Eigentum, sondern auf tatsächliche Nutzung ausgerichtet sind. Leasing wurde in Programmen oft nicht mitgedacht, obwohl Unternehmen darauf in der Praxis stark zurückgreifen. Wir sehen angesichts neuer Förderprogramme im Bund und in den Ländern eine Bewegung in die richtige Richtung.

**Welche Chancen und Risiken sehen Ihre Mitgliedsunternehmen bei der Sonderabschreibung für Elektrofahrzeuge?**

Aufgrund der Sonderabschreibung können wir kein Risiko bei unseren Mitgliedern erkennen. Viele Leasing-Gesellschaften werden die Sonder-AfA gar nicht in Anspruch nehmen, da das Umstellen der Prozesse für zwei Jahre sehr aufwendig ist. Für die Branche wäre es wichtiger, die herkömmliche degressive AfA von 30 Prozent dauerhaft beizubehalten, statt auf einmalige Sonderabschreibungen zu setzen. Sie bildet den tatsächlichen Wertverlauf von Fahrzeugen besser ab und sorgt für verlässlichere Investitionsbedingungen. ■

Interview: Nicole Holzer

Foto: BDL



# Welle neuer Stromer

Das Jahr 2026 soll die E-Mobilität weiter beflügeln, nicht zuletzt mit einer wachsenden Modellpalette – abwechslungsreicher, facettenreicher und vor allem bezahlbarer. Wir stellen **16 wichtige Modelle** vor, die 2026 Premiere feiern oder bestellbar sind.

## Hyundai Ioniq 3

Hyundai-Fans dürfen sich auf den Ioniq 3 freuen, der wie der Kia EV2 auf der 400-Volt-Variante der E-GMP-Plattform aufbaut. Einen ersten Ausblick darauf bot der Concept Three (im Bild) auf der IAA 2025. Zu rechnen ist mit einem 150-kW-Frontantrieb und zwei unterschiedlichen Batteriegrößen für WLTP-Reichweiten bis zu 587 Kilometern. **Der Ioniq 3 soll noch 2026 in Europa starten.**



## BMW iX3

BMW hat mit dem iX3 seine Neue Klasse eingeführt. Im zum Marktstart verfügbaren iX3 50 xDrive leisten zwei E-Motoren zusammen 345 kW (469 PS). Der Akku des vorläufigen Top-Modells bietet 108 kWh nutzbare Kapazität. Damit sollen nach WLTP bis zu 805 Kilometer Reichweite möglich sein. Die Nachfrage für den 800-Volt-SUV ist so stark, dass BMW den Grundpreis um 1.680 Euro auf 59.580 Euro (netto) angehoben zum **Bestellstart** hat. Was das noch folgende Einstiegsmodell mit Heckantrieb und kleinerem Akku kosten wird, steht noch nicht fest.



## Audi A2 e-tron

Audi plant für **Ende 2026 den Produktionsstart** des A2 e-tron. Er basiert auf der weiterentwickelten MEB+-Plattform des VW-Konzerns, da sich die ursprünglich vorgesehene SSP-Plattform verzögert. Dies bedeutet den Einsatz von 400-Volt-Technik anstelle einer 800-Volt-Architektur. Mit Akkugrößen zwischen 58 und 79 kWh sollen Reichweiten bis zu 640 Kilometern (WLTP) möglich sein. Trotz der Positionierung als Einstiegsstromeer dürfte der A2 nicht so günstig ausfallen wie die entsprechenden Modelle der Konzernschwestermarken.



## Nissan Micra

Die sechste Generation des Nissan Micra ist bereits seit September 2025 zu Preisen ab 23.520 Euro (netto) **bestellbar**. Das Angebot umfasst je zwei Leistungssettings und Batteriegrößen. Während das Basismodell mit einem 40-kWh-Akku und 90 kW (122 PS) für eine Reichweite von rund 317 Kilometern (WLTP) startet, kommt die stärkere Version mit 110 kW (150 PS) und 52-kWh-Akku bis zu 400 Kilometer weit.



## Cupra Raval

Schon in Kürze steht die Weltpremiere des Cupra Raval an, konfigurierbar ist er laut Hersteller gegen **Ende des ersten Quartals** zu Preisen ab 21.800 Euro (netto). Zum Launch bietet Cupra die beiden Ausstattungslinien Dynamic und Dynamic Plus mit je 155 kW (210 PS) sowie eine 166 kW (226 PS) starke VZ- Extreme-Version. Der Strom fließt wahrscheinlich aus einem 56-kWh-Akku, der Reichweiten bis zu 450 Kilometer (WLTP) bieten soll. Ein Modell mit kleinerem Akku ist angedacht.



## Mercedes GLC EQ

Auch bei Mercedes geht ein E-SUV mit 800-Volt-Technik an den Start: der GLC EQ auf der neuen, rein für Elektromodelle konzipierten MB.EA-Plattform. Bisher ist der Stromer **bestellbar** als GLC 400 4Matic mit 360 kW (489 PS) und einem 94 kWh großen Akku für WLTP-Reichweiten von bis 713 Kilometern. Grundpreis: 56.905 Euro (netto). Schwächere Varianten sollen folgen.



## Nissan Leaf

Der Nissan Leaf ist in der 3. Generation und zwei Versionen **bestellbar**: Die Schwächere (130 kW /177 PS) setzt auf einen 52-kWh-Akku, der Reichweiten bis zu 436 Kilometer nach WLTP beschern soll. Die Variante mit 75-kWh-Batterie schafft auf dem Papier bis zu 624 Kilometer und leistet 160 kW (217 PS). Preise starten bei 30.210 beziehungsweise 34.622 Euro (netto).



## Kia EV5

Die **Auslieferungen** des neuen Kia EV5 haben **begonnen**. Basispreis: 45.990 Euro. Der Mittelklasse-SUV mit 400-Volt-System bringt es auf 160 kW (218 PS) und hat eine 81,4-kWh-Batterie, die für bis zu 520 Kilometer nach WLTP reichen soll.

## Kia EV2

Kia will mit dem EV2 den erschwinglichen Elektro-Einstieg ermöglichen. Die 400-Volt-Variante der E-GMP-Plattform des Konzerns trägt hier entweder einen 42,2-kWh-Akku für 317 Kilometer WLTP-Reichweite oder einen 61-kWh-Energiespeicher, mit dem der EV2 bis zu 448 Kilometer schaffen soll. **Auslieferung startet Ende März/Anfang April**. Erwarteter Startpreis: zwischen 21.000 und 25.000 Euro (netto).



## Renault Twingo

Renaults Kleinwagen-Ikone der 90er-Jahre ist zurück: Erste **Auslieferungen sind geplant**, der Basispreis liegt bei 16.798 Euro (netto). Effektiv stecken im 60 kW (82 PS) starken Twingo 27,5 kWh Akkukapazität – das reicht für bis zu 262 Kilometer nach WLTP. Geladen wird einphasig mit 11 kW (AC) oder – im Advanced Charge-Paket – mit bis zu 50 kW (DC).



## Skoda Epiq

Skoda arbeitet auf die offizielle Weltpremiere des Epiq hin, die **Mitte des Jahres** stattfinden soll. Der Crossover steht auf der MEB+-Plattform des VW-Konzerns, zu erwarten sind zwei unterschiedliche Leistungsstufen (etwa 160 und 190 PS) sowie zwei Batteriegrößen: ein kostengünstiger 38-kWh-Akku für die Basisversion und eine 56-kWh-Variante für bis zu 425 Kilometer WLTP-Reichweite. Anvisierter Preis: ab 21.000 Euro (netto).



## Volvo EX60

Volvo bringt den EX60 – basierend auf der SPA3-Architektur, mit 800-Volt-Akku. Mit der größten Batterie-Option (112 kWh) soll er bis zu 810 Kilometer (WLTP) weit kommen. Maximale Ladeleistung 370 kW (!). Volvo kombiniert diese Akku-Variante mit der 500 kW (680 PS) starken Doppelmotor-Variante P12 AWD, die vier Räder antreibt – ebenso wie die 375 kW (510 PS) starke mittlere Version P10 AWD. Die Einstiegsvariante P6 fährt mit 275 kW (374 PS) und Heckantrieb. Zudem bietet Volvo eine Cross Country Version. Die **Auslieferungen** von EX60 P6 (ab 52.932 Euro netto) und P10 (ab 54.622 Euro netto) beginnen **im Sommer**. Die ersten EX60 P12 kommen im weiteren Jahresverlauf und starten bei 60.496 Euro (netto).



## VW ID. Cross

VW schickt **im Sommer** mit dem ID. Cross einen Kleinwagen-SUV auf MEB+-Plattform ins Einstiegssegment. Zum Start gibt's drei Leistungsoptionen – 85 kW (116 PS), 99 kW (135 PS) und 155 kW (211 PS) stark. Später folgt der ID.Cross GTI mit 166 kW (226 PS). Die Basismodelle erhalten eine 37-kWh-LFP-Batterie, die stärkeren Versionen verfügen über einen 52-kWh-NMC-Akku, der Reichweiten bis zu 450 Kilometer nach WLTP und 130 kW DC-Ladeleistung ermöglicht. Der Einstiegspreis dürfte bei 22.690 Euro (netto) liegen.



## Smart #2

Gegen **Ende des Jahres** soll der Smart #2 debütieren, auszugehen ist von einem Basispreis von rund 21.000 Euro (netto). Als Fundament dient die neu entwickelte ECA-Architektur. Im Fahrzeugboden integriert: ein voraussichtlich 30 kWh großes Batteriepaket, das eine Reichweite von mindestens 250 Kilometern (WLTP) bieten soll.



## Toyota C-HR+

Ebenfalls für den neuen Toyota C-HR+ sind die **Bestellbücher geöffnet**. Er steht auf Toyotas modularer Elektrobasis, der e-TNGA-Plattform, und kommt mit drei Antriebskonfigurationen: Das Einstiegsmodell trägt eine 57,7-kWh-Batterie mit einem 123 kW (167 PS) starken Frontmotor für eine WLTP-Reichweite von bis zu 456 Kilometern. Zur Wahl steht zudem ein 77-kWh-Akku, mit dem der Stromer entweder als Fronttriebler mit 165 kW (224 PS) und 609 Kilometern Reichweite oder als leistungsstarkes Allradmodell mit 252 kW (343 PS) antritt. Preislich startet der E-Crossover je nach Ausführung bei 32.765, 38.647 oder 45.370 Euro (netto).

## VW ID. Polo

**Im September** folgt der lang erwartete ID. Polo, bei dem VW einen Basispreis unter 21.000 Euro (netto) anpeilt. Die MEB+-Architektur mit ihrer Antriebstechnik teilt er sich mit dem ID. Cross. Deshalb stehen auch hier die 37-kWh- und die 52-kWh-Batterie zur Verfügung. Die Leistungsstufen: 85 kW (116 PS), 99 kW (135 PS) und 155 kW (211 PS).



Text: Sandro Vitale

# Lucid Motors: Elektromobilität neu gedacht

Elektromobilität ist längst mehr als nur ein Trend – sie definiert die Zukunft individueller Mobilität neu. Genau hier setzt das Technologieunternehmen Lucid an.

Lucid verfolgt eine Vision – die Entwicklung der fortschrittlichsten Elektrofahrzeuge der Welt. Mit einem Fokus auf Innovation, Effizienz und Design hebt Lucid die Grenzen des Machbaren auf ein neues Niveau.

## Lucid Air: Effizienz trifft auf Eleganz

Der Lucid Air<sup>1</sup> gehört zu den Reichweiten-Champions unter den E-Fahrzeugen: Bis zu 960 Kilometer (Grand Touring)<sup>2</sup> sind möglich. Damit wird Elektromobilität auch auf der Langstrecke uneingeschränkt nutzbar.

Nicht nur die Effizienz überzeugt. Die aerodynamisch optimierte Silhouette, ein hochwertig gestalteter Innenraum und intuitive Bedienkonzepte schaffen ein Fahrerlebnis, das Komfort und Technologie nahtlos verbindet.

## Lucid Gravity: Performance im SUV-Format

Mit dem Lucid Gravity<sup>3</sup> erweitert Lucid sein Portfolio um ein Fahrzeug, das Raum und Dynamik miteinander vereint. Bis zu 7 Sitzplätze, großzügige Platzverhältnisse und flexible Nutzungsmög-

lichkeiten treffen hier auf eine beeindruckende Leistungsfähigkeit. Mit bis zu 839 PS<sup>4</sup> beschleunigt der Gravity in nur 3,6 Sekunden auf 100 km/h<sup>4</sup> und erreicht eine Reichweite von bis zu 748 Kilometern<sup>3</sup>. Auch beim Laden setzt das Modell Maßstäbe: In rund 20 Minuten lassen sich bis zu 400 Kilometer<sup>5</sup> Reichweite nachladen – ein entscheidender Faktor für die Alltagstauglichkeit.

## Raumkonzept und Technologie im Fokus

Im Innenraum setzt der Lucid Gravity auf eine Kombination aus Funktionalität und modernem Design. Bis zu 3.398 Liter Stauraum, ein zusätzlicher Frunk mit Kühlfunktion und variable Sitzkonfigurationen bieten ein hohes Maß an Flexibilität.

Zentrales Element ist ein gebogenes 34-Zoll-6K-OLED-Display, das alle relevanten Informationen übersichtlich bündelt. Ergänzt wird das System durch moderne Assistenzfunktionen bis hin zum freihändigen Fahren. Das großflächige Glasdach verstärkt zudem das offene Raumgefühl und unterstreicht den innovativen Charakter des Fahrzeugs.

## Live erleben bei den firmenauto test drives des ETM Verlags

Wie sich die Kombination aus Leistung, Komfort und Technologie im Alltag anfühlt, zeigt sich auf der Straße. Diese Möglichkeit bietet sich bei den diesjährigen firmenauto test drives: Dort können

Interessierte den Lucid Air und den Lucid Gravity selbst fahren und die Marke aus nächster Nähe erleben. Lucid zeigt mit seinen Modellen, wie Elektromobilität im Premiumsegment aussehen kann: leistungsfähig, effizient und konsequent auf Nutzererlebnis ausgelegt. Fahrzeuge, die nicht nur neue Maßstäbe setzen, sondern den Anspruch an moderne Mobilität insgesamt neu definieren. ■

## Über Lucid

Lucid ist ein Technologieunternehmen aus dem Silicon Valley mit Fokus auf die Entwicklung innovativer Elektrofahrzeuge. Die Modelle Lucid Air und Lucid Gravity stehen für hohe Reichweiten, fortschrittliche Antriebstechnologie und ein konsequent auf Effizienz ausgerichtetes Fahrzeugkonzept.

### Kontaktinformationen

Verlassen Sie sich auf die Kompetenz unseres Teams und das starke internationale Netzwerk von Lucid. Unsere lokalen Corporate Sales Manager stehen Ihnen persönlich zur Seite – von der ersten Beratung bis zur erfolgreichen Integration unserer Fahrzeuge in Ihre Flotte.

Süddeutschland

Stephan Schönmeier (stephanschoenmeier@lucidmotors.com)

Norddeutschland

Jörn Lengert (joernlengert@lucidmotors.com)



<sup>1</sup> Lucid Air 325 - 920 kW (442 - 1.251 PS), 694 - 960 km kombinierte Reichweite (WLTP), 0 g CO<sub>2</sub>/km, 19,1 - 11,8 kWh/100 km, CO<sub>2</sub>-Klasse: A.  
<sup>2</sup> 960 km kombinierte Reichweite ist nur gültig für Lucid Air Grand Touring mit 19" Rädern.  
<sup>3</sup> Lucid Gravity 418 - 617 kW (568 - 839 PS), 511 - 748 km kombinierte Reichweite (WLTP), 0 g CO<sub>2</sub>/km, 19,4 - 18,2 kWh/100 km, CO<sub>2</sub>-Klasse: A.  
 Die Werte wurden nach dem vorgeschriebenen Verfahren WLTP (Worldwide Harmonized Light Vehicle Test Procedure) ermittelt. Der Energieverbrauch und die Reichweite des Fahrzeugs im tatsächlichen Betrieb sind von verschiedenen Faktoren abhängig, u.a. dem Einbau von Ausstattung aus dem Teilehandel und Zubehör sowie Wetter- und Verkehrsbedingungen und dem persönlichen Fahrverhalten.  
<sup>4</sup> Gültig für Lucid Gravity Grand Touring.  
<sup>5</sup> Gültig für Lucid Gravity Grand Touring. Bei Anschluss an Gleichstrom-Schnellladegeräte. Die tatsächliche Leistung richtet sich nach der Fahrzeugausstattung und den Ladebedingungen.



# Wie big ist der?

Die Modellbezeichnung bringt eine Unbescheidenheit mit sich, die der Marke bislang fremd war. Ob sich der geräumige und preiswerte **Dacia Bigster** im Reigen der Subkompakt-SUV durchsetzen kann und wie er gegen **Hyundai Kona**, **Opel Frontera** und **Skoda Karoq** abschneidet, lesen Sie hier.



## Im Test

Dacia Bigster Hybrid 155	ab 25.874 Euro
Hyundai Kona 1.6 GDI Hybrid	ab 32.143 Euro
Opel Frontera Hybrid	ab 21.840 Euro
Skoda Karoq 1.5 TSI	ab 32.084 Euro

Fotos: Hans-Dieter Seufert

**M**itunter sagen ein paar Zahlen mehr als viele Worte. Im Falle dieser Vergleichstest-Kandidaten: Während für den Dacia Bigster so gut wie keine Rabatte angeboten werden, sind die anderen drei Kandidaten nach kurzer Netz-Recherche mit Nachlässen zwischen rund 15 und 22 Prozent zu haben.

Noch mehr Zahlen? 2025 entschieden sich europaweit 67.573 Käufer für den preiswerten C-Segmentler von Dacia, womit der Bigster zum meistverkauften SUV seiner Klasse avancierte. Da müssen Hyundai Kona, Opel Frontera und Skoda Karoq nur neidvoll dahinter einparken.

Wir haben die Benziner mit 129 bis 158 PS zum Vergleichstest gebeten. Die Vollhybrid-Fraktion wird vertreten durch den Bigster Hybrid mit 158 PS Sys-

## Dacia Bigster Hybrid 155



- 1 Nur wenig erinnert im Bigster daran, dass Renault-Technik dahintersteckt. Der Smartphone-Halter am Armaturenbrett steht für 23 Euro in der Liste.
- 2 Ebene Fläche, geteilt klappbare Lehne, da gibt's nichts zu moern.
- 3 So eine Raumfülle im Fond hat kaum ein anderer SUV in diesem Segment zu bieten.
- 4 Zweimal klicken ganz links deaktiviert unerwünschte Assistenten.

temleistung und den Hyundai Kona 1.6 GDI Hybrid; hier handelt es sich noch um ein älteres Modell mit 129 PS, aktuell sind es 138 PS zu einem etwas niedrigeren Preis. Der Frontera Hybrid (145 PS) ist mildhybridisiert, der Skoda Karoq 1.5 TSI (150 PS) hat einen Old-School-Turbobenziner. Na, dann mal los, Bigster!

### Der Raumwagen

Seinen Namen jedenfalls hat der Bigster zu Recht verliehen bekommen. Beim Thema Raumangebot und -ausnutzung macht dem Dacia in seiner Preisklasse kaum einer etwas vor. Auch das lässt sich gut mit Zahlen belegen: Bei 1.851 Litern maximalem Laderaumvolumen können ihn die meisten Kompakt- oder selbst Mittelklasse-SUV nicht überbieten. >

## Hyundai Kona 1.6 GDI Hybrid



- 1 Kenner der Marke werden nicht überrascht. Die Bedienung zeigt sich einfach, Verarbeitung und Raumgefühl im Kona überzeugen ebenfalls.
- 2 Für mehr als zwei Erwachsene reicht der Platz im knappen Kona-Rückraum nicht aus.
- 3 Eine deutliche Stufe beeinträchtigt die Ladequalitäten des Hyundai.
- 4 Ladeschale und USB-Anschlüsse wirken etwas handgeschnitzt.

Fast noch eindrucksvoller ist das, wenn du dich reinsetzt in den Dacia – und zwar völlig egal, ob es die erste oder zweite Reihe ist. Es geht sehr luftig und großzügig zu, keine Spur von ärmlichem Sparmodell. Eine solche Raumopulenz ist den drei anderen SUV in diesem Vergleich nicht zu eigen, allenfalls der Skoda wirkt noch ähnlich großzügig. Erstaunlich übrigens, was ein paar Millimeter mehr Knieraum subjektiv bewirken: Obwohl der Bigster innen recht schmal ist (vorn 1.440 mm), wirkt er geräumiger als die Konkurrenten.

Vorn wie hinten sitzt es sich zudem sehr manierlich im Dacia. Die straffen Sitze zählen zwar nicht zur allerersten Güteklasse der Fahrzeugsessel, aber irgendwo muss schließlich gespart werden. Zudem hat die überschaubare Qualität des Mobiliars bei der rumänischen Marke fast schon so etwas wie Tradition.

Andere Komponenten des Bigster scheinen da wichtiger. Beim Antrieb etwa wird weniger gespart. Der Hybrid 155 unterscheidet sich nicht wesentlich von den Hybridantrieben der teureren Renault-Konzerngeschwister. Er besteht im Grunde aus einem 1,8 Liter großen Vierzylinder mit 109 PS sowie einem 36 kW starken Elektromotor und einem kleineren Startergenerator. Wenig überraschend funktioniert das Ganze nicht schlechter, aber auch nicht besser als in diversen Renault-Modellen. Von den möglichen 15 Übersetzungsstufen des Multimode-Getriebes scheint der Bigster nur ein paar heranzuziehen. Immerhin verfügt er über einen griffigen Fahrstufenschalter auf dem Mittelunnel, der praktischer ist als der versteckte Lenksäulen-Wählhebel bei Renault.

Überragende Laufruhe zählt nicht zu den auffälligen Vorzügen des nach dem Atkinson-Prinzip arbeitenden Vierzylinders. Was für die meisten Interessenten entscheidender sein dürfte: Der Dacia erweist sich im Test als sehr sparsam, mit einem Verbrauch

So groß wie der Dacia ist dem Ladevolumen nach keiner, bis zu 1.851 Liter passen rein.



von 5,6 Litern düpiert er die Konkurrenz. Ähnlich knauserig zeigt sich nur der Hyundai Kona (5,8 l/100 km), während der Opel Frontera mit 6,2 Litern und der Skoda Karoq mit 6,9 Litern schon deutlich konsumfreudiger unterwegs sind, Letzterer allerdings auch ohne jede hybridische Unterstützung.

Apropos Konsum: 25.873 Euro (alle Preise netto) kostet der Bigster als Journey mit dem Hybrid-155-Antrieb. Damit ist dieser Dacia kein Superspar-Angebot mehr. So kommt der Frontera in diesem Test netto rund 4.200 Euro günstiger, während für den Karoq netto gut 5.900 Euro mehr aufgerufen werden. Dennoch ist der Dacia ein im Wortsinn preiswertes Auto. Denn neben den bereits angeführten Eigenschaften bietet er exzellente Bremsen, ein komfortables Fahrwerk, eine einfache Handhabung und sichere Fahreigenschaften.

### Der Ultra-Kompakte

Da kann der kostspieligere Hyundai Kona 1.6 GDI Hybrid nicht ganz mithalten. Er sammelt ein paar Punkte weniger als der Dacia und landet auf Platz drei. Weil der Koreaner jedoch ebenfalls über handfeste Qualitäten verfügt, liegt er in der Eigenschaftswertung sogar knapp vor dem Bigster. Eine dieser Stärken ist die bereits erwähnte Sparsamkeit seines Hybridsystems (Stand 2025) mit dem 93 PS starken 1,6-Liter-Vierzylinder, einem E-Motor mit 32 kW und einem Sechsgang-Doppelkupplungsgetriebe. Im Test erweist sich dieser Antrieb als laufruhig und geschmeidig.

Überbordendes Temperament ist ihm dagegen nicht zu eigen. 129 PS Systemleistung werden dem Kona bescheinigt, die geringste Leistung in diesem Test. Der Hyundai fühlt sich nicht nur betulicher und verzagter an als die Konkurrenz, er ist es auch während der Messfahrten. In Beschleunigung und Endgeschwindigkeit tut sich vor allem zum quirligen Skoda Karoq ein Klassenunterschied auf: Zwei Sekunden von null auf hundert (10,7 und 8,7 Sekunden) sowie ein Vmax-Unterschied von 45 km/h (165 und 210 km/h) sind mehr als deutlich. Im wahren Leben fühlt sich der Hybrid-Hyundai noch zäher an, weil die volle Systemleistung nur abrufbar ist, wenn der 1,6-kWh-Akku genügend Strom zuschießen kann. Wie eingangs erwähnt: Aktuell leistet der Hyundai immerhin 138 PS.

Zu den weniger schönen Seiten des Kona gehören darüber hinaus der etwas hölzerne Fahrkomfort und die harte, enge Sitzbank im Fond. Zudem könnte man sich eigentlich an einer klassenunüblich umfassenden Sicherheitsausstattung erfreuen, wenn diese nicht so häufig und penetrant mit unangebrachtem Alarmismus nervte. Schon bei minimalstem Überschreiten des vermeintlichen Tempolimits meldet sich der sogenannte intelligente Speed-Assist. Und bereits kurzes Wegblicken, etwa in den Außenspiegel oder aufs Navi-Display, veranlasst den Aufmerksamkeits-

## Opel Frontera Hybrid



- 1 Im Frontera ist der Getriebewahlschalter zu einem kleinen Schieberegler verkümmert. Praktisch dagegen die Tasten für die Klimafunktionen.
- 2 Gut: zweigeteilt klappbare Lehne und ebener Opel-Ladeboden.
- 3 Im Vergleich zu den Konkurrenten verfügt der Frontera über ein hart gepolstertes Sünderbänkchen.
- 4 Clever: Ein flexibles Band gibt größeren Geräten sicheren Halt.

assistenten zum Protest. Immerhin sind aktive Spurführung und Lenkassistent mit zweimaligem Tastendruck am Lenkrad rasch deaktiviert.

Nun haben wir weitere gute Eigenschaften des Hyundai noch gar nicht erwähnt. Nicht zuletzt wären das aufgeräumte Interieur und die ebenso einfache wie übersichtliche Bedienung zu erwähnen. Die Touchscreen-Menüs zeigen sich durchdacht und nachvollziehbar, die Klimafunktionen erschließen sich auf den ersten Blick. Zudem zeigt sich der Kona qualitativ gut aufgestellt, Werkstoffe und Verarbeitung offenbaren eine größere Sorgfalt als in dieser Fahrzeug- und Preisklasse üblich. In diesem Test kann nur der Skoda Karoq mit ähnlichem Niveau aufwarten.

>

## Skoda Karoq 1.5 TSI



- 1 Zweispeichenlenkrad, praktische Ablagen in der Konsole, griffsympthischer Getriebe-Wählhebel.
- 2 Auch wenn das großzügig wirkt: Für mehr als zwei Erwachsene wird es eng im Fond.
- 3 Der Laderaum des Skoda ist ausreichend groß und gut nutzbar.
- 4 Mustergültig: Klima-Bedienfeld mit schönen Drehreglern und Tasten.



Bigster und Frontera verfügen über deutlich mehr Nutzfahrzeug-Charme als Kona und Karoq.

### Der Preisbewusste

Vom Opel Frontera, der das Quartett der budgetfreundlichen Subkompakt-SUV preislich nach unten abrundet, wird das eher nicht erwartet. Als Einziger bleibt der kleine Opel mit dem 145 PS starken Hybridantrieb unter der 25.000-Euro-Marke.

Bei den Testwagenpreisen mit allen Sonderausstattungen liegen sogar fast 16.800 Euro zwischen Opel und Skoda. Dafür kann man schon die ein oder andere billig anmutende Plastikfläche oder ein unvollkommen entgratetes Bauteil in Kauf nehmen. Zumal der SUV aus dem Stellantis-Universum auch außer dem attraktiven Preis einiges vorzuweisen hat. Dazu gehört nicht zuletzt der stimmige Auftritt des Testwagens.

In Kakigrün, mit dem weißen Dach und den dekorativen Stahlrädern im Weiß des Designpakets (450 Euro) verströmt der Frontera trotz seiner kompakten Maße deutlichen Naturburschen-Charme. Obwohl er sich durch seine fahrwerkstechnischen Anlagen nicht so wirklich für schweres Geläuf eignet. Auch wenn das Fahrwerk des Opel bei Fahrspaß und -eigenschaften allenfalls Durchschnittliches zu bieten hat, so federt es immerhin recht gut.

Ebenso akzeptabel sind die Sitze in der ersten und zweiten Reihe. Zwar sind sie etwas klein und straff gepolstert, doch bieten sie ordentlichen Halt, sodass sich der Aufenthalt im Frontera selbst auf langen Strecken angenehm gestaltet. Der Antrieb gibt keinen Anlass zu Jubelarien, doch erledigt er seine Aufgaben überaus zufriedenstellend.

Das Triebwerk hängt gut am Gas und produziert brauchbare Fahrleistungen. Das vergleichsweise niedrige Leergewicht hilft dem Mildhybrid dabei, einen munteren Eindruck zu erwecken. Der Frontera-Antrieb verfügt über einen 16 kW starken Elektromotor im Sechsgang-Doppelkupplungsgetriebe, der dem Dreizylinder boostend in die Welle greift.

Die nötige Energie zapft der Elektromotor aus einem 0,9 kWh kleinen 48-V-Akku. Spar-Rekorde lassen sich so nicht erzielen, die vollhybridisierten Bigster und Kona kommen mit deutlich weniger fossilen Kohlenwasserstoffen über die Runden. Ein Testverbrauch von 6,2 Litern je 100 km scheint für einen Hybrid in diesem Segment gerade noch akzeptabel.

So sammelt der Opel Frontera im Vergleichstest die wenigsten Punkte, allerdings nicht so viele weniger, wie man angesichts der Preisunterschiede vermuten könnte. Dafür überzeugt er mit gutem Raumangebot und übersichtlicher Handhabung. Was ja auch nicht wenig ist. Doch hier reicht es nur für Rang vier.

# Technische Daten (Werksangaben)

Fahrzeugtyp		Dacia Bigster Hybrid 155 Journey	Hyundai Kona 1.6 GDI Hybrid N Line	Opel Frontera Hybrid Edition	Skoda Karoq 1.5 TSI Selection
<b>Antrieb</b>					
Motorbauart /Zylinderzahl		Reihe/4	Reihe/4	Reihe/3	Reihe/4
Nockenwellenantrieb/Aufladung		Steuerkette/–	Steuerkette/–	Steuerkette/Turbo	Zahnriemen/Turbo
Lage im Fahrzeug		vorn quer	vorn quer	vorn quer	vorn quer
Hubraum	cm <sup>3</sup>	1.799	1.580	1.199	1.498
Bohrung x Hub	mm	78,0 x 93,8	72,0 x 97,0	75,0 x 90,5	74,5 x 85,9
Leistung	kW (PS) bei 1/min	80 (109) bei 5.300	69 (93) bei 5.700	100 (136) bei 5.500	110 (150) bei 5.000
maximales Drehmoment	Nm bei 1/min	172 bei 3.000	134 bei 4.000	230 bei 1.750	250 bei 1.500
spezifische Leistung	kW/l (PS/l)	44,5 (60,6)	43,7 (58,9)	83,4 (113,4)	73,4 (100,1)
maximaler Ladedruck	bar	–	–	0,8	1,3
Ölinhalt Motor	l	4,5	3,8	3,5	4,3
Leistung/Drehmoment E-Motor	kW/Nm	36/205	32/170	16/55	–
Systemleistung/-drehmoment	kW (PS)/Nm	116 (158)/205	95 (129)/265	107 (145)/k.A.	–
Kraftübertragung		Vorderradantrieb	Vorderradantrieb	Vorderradantrieb	Vorderradantrieb
Getriebe		Multi-Mode-Getriebe	Sechsgang-DKG	Sechsgang-DKG	Siebengang-DKG
<b>Fahrwerk</b>					
Radaufhängung	vorn	Querlenker MacPherson	Querlenker MacPherson	Querlenker MacPherson	Querlenker MacPherson
	hinten	Verbundlenker Schraubenfedern	Mehrlenker Schraubenfedern	Verbundlenker Schraubenfedern	Verbundlenker Schraubenfedern
Bremsen	vorn	innenbelüftete Scheiben	innenbelüftete Scheiben	innenbelüftete Scheiben	innenbelüftete Scheiben
	hinten	Scheiben	Scheiben	Scheiben	Scheiben
Testwagenbereifung	vorn	205/55 R 19V	215/55 R 18 V	215/65 R 18 H	215/50 R 18 W
	hinten	205/55 R 19V	215/55 R 18 V	215/65 R 18 H	215/50 R 18 W
Reifentyp		Continental PremiumContact 6	Kumho Ecsta PS71	Goodyear EfficientGrip 2 SUV	Bridgestone Turanza Eco
<b>Karosserie</b>					
Länge x Breite (mit Spiegeln) x Höhe	mm	4.570 x 1.813 (2.069) x 1.662	4.385 x 1.825 (k.A.) x 1.585	4.385 x 1.765 (1.976) x 1.635	4.390 x 1.841 (2.025) x 1.629
Radstand	mm	2.702	2.660	2.670	2.625
Sitzplätze		5	5	5	5
Dachlast/Stützlast	kg	80/75	100/80	75/65	75/90
Anhängelast/gebremst	kg	745/1.000	600/1.110	610/1.250	700/1.500
Gepäckraum	l	546–1.851	466–1.300	460–1.600	521–1.630
zul. Gesamtgewicht	kg	1.940	1.950	1.830	1.930
Tankinhalt	l	50	38	44	50
<b>Verbrauch/CO<sub>2</sub></b>					
WLTP-Verbrauch gesamt	l/100 km	4,6	4,7	5,1	6,0
CO <sub>2</sub> -Ausstoß nach WLTP	g/km	106	107	119	139
<b>Fahrleistungen</b>					
0–100 km/h	s	9,7	11,0	9,1	9,1
Höchstgeschwindigkeit	km/h	180	165	189	210

## Der Seriensieger

Satte 62 Punkte mehr holt sich der Seriensieger Karoq. Diesen Titel hat sich der Skoda verdient, denn von den sechs Vergleichstests, die er seit seinem Debüt 2017 in auto motor und sport absolviert hat, gewann er bis auf einen alle. Nur dem Hyundai Tucson gelang es 2021, den Karoq auf Platz zwei zu verweisen. Ansonsten reißen sich Tiguan, Qashqai, CX-30, XCeed oder Compass und Grandland in die Phalanx der Unterlegenen ein.

Und nun kommen Bigster, Kona und Frontera dazu. Das Erfolgsgeheimnis des Karoq? Am ehesten seine Ausgewogenheit. Der kompakte SUV aus Mladá Boleslav erlaubt sich in kaum einer Disziplin eine Schwäche und ist dank seiner geschickten Marktplatzierung gegen Wettbewerber aus dem B- und C-Segment gleichermaßen gut aufgestellt.

Kein Wunder, werden Sie sagen, dass er gegen einen so viel preisgünstigeren Gegner wie den Opel Frontera gut aussieht. Klar, den Mehrpreis muss man sich leisten können. Der Skoda belohnt den höheren Einsatz allerdings mit einem äußerst gepflegten Fahrerlebnis, das auch in teureren Fahrzeugklassen auf der Höhe wäre. Unter anderem ist das auf den guten Federungskomfort zurückzuführen. Wenn gleich sich der Vorsprung des Karoq gegenüber dem viel einfacher aufgestellten Dacia im Test als nicht ganz so groß herausstellte wie zuvor erwartet.

Das Fahrwerk mit optionalen Adaptivdämpfern (ca. 1.000 Euro) und die Progressivlenkung helfen dem Karoq hier, klar. Doch das ist nur ein Teil einer größeren Wahrheit. Das sauber abgestimmte Fahrwerk, der kultivierte Antrieb, das hochwertige Qualitätsgefühl, die guten Sitze und die vielen praxisgerechten Details ergeben im Umgang mit dem Skoda ein Wohlgefühl, das sich in diesem Segment selten einstellt.

Zu den weiteren Vorzügen des Karoq zählt die leichte Bedienbarkeit. Was wiederum zeigt, dass früher nicht alles schlechter war. Ein Infotainment mit zwei großen Drehreglern und echte Tasten zur Klimabedienung erweisen sich hier bei- >

## Unterhaltskosten<sup>1)</sup> und Preise

Fahrzeugtyp		Dacia Bigster Journey	Hyundai Kona N Line	Opel Frontera Edition	Skoda Karoq Selection
<b>Kosten in Euro</b>					
Steuer		58,–	56,–	72,–	124,–
Haftpflicht		503,–	485,–	460,–	321,–
Teilkasko		163,–	330,–	216,–	257,–
Vollkasko		675,–	669,–	577,–	609,–
Festkosten/Jahr		1.236,–	1.210,–	1.109,–	1.054,–
Betriebskosten/100 km		14,48	14,47	15,27	16,68
Wertverlust/Jahr		4.200,–	6.000,–	4.100,–	5.600,–
<b>Gesamtkosten/km<sup>2)</sup></b>					
bei 15 000 km/Jahr		0,47/0,19	0,60/0,20	0,47/0,20	0,59/0,21
bei 30 000 km/Jahr		0,33/0,17	0,41/0,18	0,34/0,18	0,41/0,19
<b>Monatliche Unterhaltskosten<sup>2)</sup></b>					
bei 15.000 km/Jahr		592,–/241,–	755,–/253,–	593,–/253,–	734,–/267,–
bei 30.000 km/Jahr		837,–/427,–	1.027,–/440,–	846,–/449,–	1.026,–/480,–
<b>Preise<sup>3)</sup></b>					
Basispreis mit getestetem Antrieb	Euro	24.280,–	27.690,–	21.840,–	32.080,–
Grundpreis Testwagen	Euro	25.870,–	32.140,–	21.840,–	32.080,–
Testwagenpreis inklusive Extras	Euro	27.970,–	33.820,–	23.320,–	39.450,–

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

# Punktwertung

Fahrzeugtyp		Skoda Karoq 1.5 TSI	Dacia Bigster Hybrid 155	Hyundai Kona 1.6 GDI Hybrid	Opel Frontera Hybrid 145		
		(Maximalpunktzahl)					
<b>KAROSSERIE</b>							
Raumangebot	(20)	10	10	9	9		
Kofferraum	(10)	7	8	6	6	Auch wenn der Dacia fast 20 Zentimeter länger ist und über den größten Laderaum verfügt, sammelt der Skoda mit seiner ausgefeilteren Funktionalität mehr Punkte. Der ebenfalls hochwertige Hyundai ist zu knapp geschnitten, der Frontera insgesamt zu einfach, um hier besser abzuschneiden.	
Zuladung	(10)	6	6	5	6		
Variabilität	(10)	6	6	6	4		
Funktionalität	(20)	15	14	11	7		
Instrumente/Anzeigen	(20)	12	12	10	11		
Bedienung	(30)	24	19	22	16		
Anhängelast	(5)	2	1	2	2		
Rundumsicht/Kamerasysteme	(10)	6	6	5	6		
Qualitätsanmutung	(15)	10	9	10	8		
<b>SUMME</b>	<b>(150)</b>	<b>98</b>	<b>91</b>	<b>86</b>	<b>75</b>		
<b>SICHERHEIT</b>							
Sicherheitsausstattung/-assistentz	(30)	11	7	12	8	Trotz mäßiger Verzögerung holt der Karoq den Kapitalsieg, auch wegen der besten Scheinwerfer. Die kürzesten Bremswege liefert der Bigster, die umfangreichste Sicherheitsausstattung der Kona. Nur durchschnittlich: die Bremsleistung von Opel und Hyundai.	
Funktionalität Verkehrszeichenerkennung	(15)	5	4	4	5		
Fahrstabilität Fahrdynamikversuche	(20)	14	11	15	10		
Fahrstabilität auf der Straße	(10)	8	7	8	7		
Funktionalität/Bedienung Spurhalteassistent	(10)	6	8	8	7		
Licht	(15)	13	7	7	8		
Bremsweg kalt (100 km/h)	(25)	8	12	7	8		
Bremsweg warm (100 km/h)	(20)	7	7	4	5		
Bremspedalgefühl	(5)	4	3	3	3		
<b>SUMME</b>	<b>(150)</b>	<b>76</b>	<b>66</b>	<b>68</b>	<b>61</b>		
<b>KOMFORT</b>							
Federungskomfort	(30)	17	16	13	15	Mit Adaptivdämpfern und guten Sitzen liegt der Skoda einmal mehr vorn. Beim Dacia sorgen etwa die wenig bequemen Sitze für Abzüge. Qualitativ überzeugend, doch holperig gefedert zeigt sich der Hyundai. Knapp dahinter: der Opel.	
Sitze vorn	(20)	13	10	12	11		
Sitze hinten	(10)	7	6	4	6		
Infotainment-Inhalte	(10)	7	7	7	7		
Autonomes Fahren	(10)	6	5	7	3		
Klimatisierung	(10)	7	4	4	2		
Innengeräusch-Messwerte	(5)	4	4	4	4		
Geräuscheindruck	(5)	3	2	3	2		
<b>SUMME</b>	<b>(100)</b>	<b>64</b>	<b>51</b>	<b>54</b>	<b>50</b>		
<b>ANTRIEB</b>							
Laufkultur	(20)	10	7	9	7	Den sparsamsten Antrieb und die größte Reichweite bietet der Bigster. In fast allen anderen Kriterien aber liegt der Karoq vorn. Weniger gut setzt sich der müde Kona in Szene, während der Frontera mit guten Fahrleistungen gefällt.	
Leistungsentfaltung	(30)	14	10	8	10		
Getriebe/Rekuperation	(20)	14	8	14	12		
Beschl./Höchstgeschwindigkeit	(15)	6	4	3	5		
Zwischenbeschleunigung	(15)	7	6	5	7		
Reichweite	(30)	20	26	17	19		
Dauer Energiezufuhr	(20)	20	20	20	20		
<b>SUMME</b>	<b>(150)</b>	<b>91</b>	<b>81</b>	<b>76</b>	<b>80</b>		
<b>FAHRVERHALTEN</b>							
Fahrspaß	(30)	14	7	10	9		Ein weiteres Kapitel, in dem der SUV aus dem VW-Konzern dominiert. Fahrspaß, Lenkung und Gesamtabstimmung überzeugen. Flink wuselt auch der Hyundai um die Ecken. Weniger Freude kommt dagegen in den etwas indifferent lenkenden Dacia und Opel auf.
Geschwindigkeiten Fahrdynamikversuche	(20)	8	5	9	3		
Regelgüte Stabilitätsprogramme	(20)	12	11	13	10		
Spreizung Fahrmodussysteme	(15)	5	5	2	0		
Lenkung	(30)	18	13	16	14		
Wendekreis	(10)	5	3	3	3		
Traktion	(15)	11	11	11	11		
Geradauslauf/Windempfindlichkeit	(10)	6	6	6	6		
<b>SUMME</b>	<b>(150)</b>	<b>79</b>	<b>61</b>	<b>70</b>	<b>56</b>		
<b>Eigenschaftswertung</b>	<b>(700)</b>	<b>408</b>	<b>350</b>	<b>354</b>	<b>322</b>		
<b>UMWELT</b>							
CO <sub>2</sub> -Emission Testverbrauch	(50)	24	31	30	28	Mit dem ressourcenschonendsten Test- und Eco-Verbrauch trumpft der Bigster auf. Sehr sparsam zeigt sich der Kona, während der mild-hybridisierte Frontera und der Karoq spürbar mehr Benzin verbrauchen. Toll: Alle vier werden in Europa gebaut.	
CO <sub>2</sub> -Emission Eco-Verbrauch	(25)	9	12	11	10		
CO <sub>2</sub> -Emission Fertigungsprozess	(15)	11	12	11	13		
Recyclingquote Materialien	(15)	12	12	11	12		
CO <sub>2</sub> -Emission Transportwege	(5)	5	4	5	5		
Ölwechsellmenge auf 100 000 km	(10)	8	6	7	7		
Leistungsaufwand bei 130 km/h	(20)	13	11	14	13		
Reifenverschleiß	(10)	7	8	7	8		
<b>Umweltwertung</b>	<b>(150)</b>	<b>89</b>	<b>96</b>	<b>96</b>	<b>96</b>		
<b>KOSTEN</b>							
Testwagenpreis	(50)	28	35	31	39	Dacia und Opel sind deutlich preisgünstiger als Hyundai und vor allem Skoda. Ansonsten liegt das Quartett, was die Unterhaltskosten angeht, auf ähnlichem Niveau. Die Garantieleistungen wiederum sprechen für Bigster und Kona.	
Mindestpreis mit getestetem Antrieb	(25)	16	19	18	21		
Wiederverkaufschancen	(10)	7	8	6	6		
Festkosten für 5 Jahre	(15)	13	12	12	13		
Wartung/Reparaturen auf 100 000 km	(15)	9	9	9	9		
Energiekosten auf 100 000 km	(25)	18	22	21	20		
Garantie	(10)	0	5	3	0		
<b>Kostenwertung</b>	<b>(150)</b>	<b>91</b>	<b>110</b>	<b>100</b>	<b>108</b>		
<b>Gesamtwertung</b>	<b>(1.000)</b>	<b>588</b>	<b>556</b>	<b>550</b>	<b>526</b>		

spielsweise als extrem praktisch. Und noch etwas, liebe Automobil-Entwickler: Eine bessere Lenkradbedienung als im Skoda dürfte schwer zu finden sein. Zwei Drehwalzen, je vier Tasten für vier Funktionen, mehr braucht man nicht. Wirklich nicht. Auch dieses Detail trägt dazu bei, dass der Skoda als Sieger genau 32 Punkte vor dem Dacia liegt. Oder anders gesagt: 3,2 Prozent der Höchstpunktzahl von 1.000 Punkten.

Dabei hat der ohne Hybridantrieb antretende Karoq neben dem im Vergleich höheren Preis auch beim Verbrauch das Nachsehen. Alle drei anderen SUV sind deutlich sparsamer. Selbst beim Eco-Verbrauchstest liegt der Karoq bis zu 0,8 Liter über der Konkurrenz. Im automobilen Alltag zeigt sich, dass man mit gut einem Liter mehr Treibstoff rechnen muss als bei Bigster und Kona. ■

Text: Heinrich Lingner

**Fazit:**

Wenig überraschend distanziert der ausgewogene, doch teure Skoda Karoq die Konkurrenz. Der sparsame Dacia Bigster behauptet sich knapp im Verfolgerfeld vor dem wertigen Hyundai Kona. Dagegen kann der preiswerte Opel Frontera nur vereinzelte Glanzlichter setzen.

## Gesamtwertung



- + • Gutes Raumangebot
- Top Fahreigenschaften
- Einfache Bedienung

- • Hoher Verbrauch
- Teure Anschaffung
- Mäßige Bremsen

- + • Sehr geräumig
- Preiswert
- Sparsamer Antrieb

- • Wenig fahrspaßig
- Unharmonisch schaltendes Getriebe

- + • Viel Platz
- Hohe Zuladung
- Sicheres Handling

- • Dürrtige Assistenz
- Karge Ausstattung
- Wenig hochwertig

- + • Niedriger Verbrauch
- Umfangreiche Sicherheitsausstattung

- • Vergleichsweise teuer
- Sehr mäßige Bremsen
- Holperiges Fahrwerk

# 51.200 Gründe

Opel spendiert dem **Astra Electric** ein Lichtsystem mit Oberklasse-Ambition – und bessert auch dort nach, wo der Vorgänger schwächelte.

Opel hat den Astra nicht neu erfunden. Gut so. Das Facelift fällt zurückhaltend aus, bringt aber an mehreren Stellen konkrete Verbesserungen. Am deutlichsten zeigt sich das an der Front. Der Astra trägt als erstes Opel-Serienmodell einen beleuchteten Opel-Kompass, dazu kommt der permanent beleuchtete Blitz an der Front. Chromapplikationen außen entfallen. Stattdessen prägen Leuchtgrafik und klarere Linien den Auftritt.

## Intelli-Lux HD für die Kompaktklasse

Das eigentliche Highlight versteckt sich hinter den Scheinwerfern. Opel bringt mit dem Intelli-Lux HD erstmals seine hochauflösende Matrixlicht-Technologie in die Kompaktklasse – mit exakt 51.200 einzelnen LED-Elementen, 25.600 pro Seite. Was das im Alltag bedeutet: Die Kamera erkennt entgegenkommende und vorausfahrende Fahrzeuge, schneidet sie präzise aus dem Lichtkegel heraus, während die restliche Fahrbahn hell ausgeleuchtet bleibt. Bei 80 km/h lassen sich Hindernisse laut Opel 30 bis 40 Meter früher erkennen als mit Halogenscheinwerfern – ein bis zwei Sekunden Reaktionsvorteil, die im Zweifel entscheiden.

Auf nächtlichen Landstraßen ist das System beeindruckend: Ein zusätzliches Lichtmodul leuchtet Kurven lenkwinkelgesteuert aus, auf nassen Straßen reduziert das System Blendeffekte automatisch, Verkehrsschilder werden gezielt abgedimmt. Und Nebelscheinwerfer? Die braucht der Astra nicht mehr. Das System übernimmt per automatischem Foggy Mode: Erkennt die Kamera Nebel, senkt sich das Abblendlicht nach unten, um Eigenblendung zu reduzieren – zwei zusätzliche Module leuchten dabei die seitlichen Fahrbahnränder aus. Die Lichtverteilung passt sich situativ an, ganz ohne Nebelscheinwerfer. In der Topausstattung »Ultimate« ist das HD-Licht Serie, sonst aufpreispflichtig.

## Innen: endlich kein Klavierlack mehr

Opel hat nachgebessert, wo der Vorgänger Kritik kassierte. Der empfindliche Hochglanzkunststoff in der Mittelkonsole ist weg – ersetzt durch satinierte Ober-



Fotos: Opel, Holzner (1)

- 1 Bei 80 km/h erkennt der Astra Hindernisse 30 bis 40 Meter früher, das bringt bis zu zwei Sekunden Reaktionsvorteil.
- 2 Zwei Displays, physische Tasten für die wichtigsten Funktionen – und endlich kein Klavierlack mehr.
- 3 Neu im Astra: Per V2L versorgt die 58-kWh-Batterie auch externe Geräte mit Strom.
- 4 Der Kofferraum fasst beim Sports Tourer großzügige 466 bis 1.634 Liter.



flächen, die deutlich robuster sind. Das Cockpit bleibt strukturell Astra: zwei 10-Zoll-Bildschirme, physische Tasten für Klimaanlage und Assistenzsysteme, eine überarbeitete Benutzeroberfläche. Keine Revolution, aber eine erwachsene Überarbeitung. Neu sind unter anderem die Fahreraufmerksamkeitswarnung mit Driver-Monitoring-Kamera und das 7-Farben-Ambientlicht.

Die serienmäßigen Intelli-Sitze sind ein echter Pluspunkt: Die mittig in der Sitzfläche verlaufende Vertiefung soll nachweislich den Druck auf das Steißbein verringern. Das könnte vor allem bei Vielfahrern für eine spürbare Entlastung auf langen Etappen sorgen. Ab der GS-Ausstattung gibt es AGR-zertifizierte Sitze mit Massagefunktion obendrauf.

### Antrieb: solide, aber nicht sportlich

Hier muss man ehrlich sein. Der Elektromotor mit 115 kW (156 PS) und 270 Nm ist kein Dynamik-Wunder. 9,3 Sekunden von null

auf 100 km/h – das fühlt sich an wie ein ordentlicher Benziner aus der Mittelklasse. Die Höchstgeschwindigkeit liegt bei 170 km/h. Wer elektrische Spritzigkeit erwartet, sucht beim falschen Modell. Das Fahrwerk ist fein abgestimmt, die Geräuschdämmung für die Klasse überzeugend gut.

Dafür ist er realistisch: Die neue 58-kWh-Batterie (plus 4 kWh gegenüber dem Vorgänger) ermöglicht bis zu 454 Kilometer WLTP-Reichweite. Im Praxistest – etwa 90 Kilometer bei rund 9 Grad Außentemperatur – zeigte der Verbrauch ca. 24 Prozent Akkustand für die Strecke, also rund 15,5 kWh/100 km. Das passt zur WLTP-Angabe von 15,3 bis 15,8 kWh/100 km und ist für einen Kompakten ordentlich. Wer laden muss: An einer 100-kW-Schnelladesäule sind 20 auf 80 Prozent in rund 32 Minuten erledigt. Neu und praktisch: erstmals V2L (Vehicle to Load), etwa zum Laden von E-Bikes unterwegs.

## Opel Astra Kompaktlimousine/Sports Tourer

**Basissdaten:** fünftürige, fünfsitzige Kompaktlimousine/Sports Tourer: Länge: 4,37/4,64 Meter, Breite: 1,86 Meter, Höhe: 1,44 bis 1,50 Meter, Kofferraumvolumen: 310-1.339 Liter/ 466-1.634 Liter, Anhängelast 1.550 kg

**Electric:** E-Motor: 115 kW/156 PS, Drehmoment: 270 Nm, Akku: 58 kWh, 0–100 km/h: 9,3 s, Vmax: 170 km/h, Reichweite: bis 454 km (WLTP), DC-Ladeleistung: bis 100 kW, Ladedauer: 20–80 % in ca. 32 Minuten, AC-Ladeleistung: 11 kW, Verbrauch: 15,3 bis 15,8 kWh/100 km, Preis: ab 31.920 Euro.

**Plug-in-Hybrid:** 1,6-Liter-Vierzylinder-Turbobenziner, 110 kW/150 PS, E-Motor: bis 92 kW/125 PS, Systemleistung: 144 kW/196 PS, 0–100 km/h: 7,6 s (Sports Tourer: 7,7 s), 17,2 kWh-Batterie, Vmax: 225 km/h (elektrisch: 135 km/h), Verbrauch kombiniert: 12,6–13,0 kWh Strom/100 km plus 2,2–2,3 l Benzin/100 km, elektrische Reichweite: 82–84 km (WLTP), Preis: ab 32.320 Euro.

**Hybrid:** Systemleistung: 107 kW / 145 PS, Verbrenner: 100 kW / 136 PS, E-Motor: 15,6 kW / 21 PS, 0–100 km/h: 9,0 s, Vmax: 210 km/h, Verbrauch: 4,9 bis 5,1 l/100 km, Preis: ab 27.720 Euro.

### Fazit: besser, wo es zählt

Der überarbeitete Opel Astra Electric ist kein Showcar. Er ist ein sorgfältig nachgeschärfter Allrounder – mit einem Lichtsystem, das in dieser Klasse tatsächlich konkurrenzlos ist, einem Innenraum, der aus seinen Fehlern gelernt hat, und Sitzen, die Langstrecke ernstnehmen. Was fehlt, ist Biss beim Antrieb und etwas mehr Mut beim Preis: Ab 31.920 Euro ist der Electric bestellbar, der Plug-in-Hybrid mit 196 PS Systemleistung und 84 Kilometern E-Reichweite startet ab 32.320 Euro. ■

Text: Nicole Holzer



# Honda CR-V: Ein SUV, der Alltag und Anspruch verbindet

Der Plug-in-Hybrid e:PHEV punktet mit Effizienz und Komfort

**W**er heute einen SUV fährt, erwartet mehr als nur Platz und eine erhöhte Sitzposition. Effizienz, Sicherheit, Komfort und digitale Vernetzung gehören längst selbstverständlich dazu. Mit der sechsten Generation des CR-V zeigt Honda, wie ein moderner Allround-SUV all diese Anforderungen vereint – und dabei spürbar in Richtung Premium-Segment rückt.

Erstmals ist der CR-V in Europa neben dem bewährten Vollhybrid e:HEV auch als Plug-in-Hybrid e:PHEV erhältlich. Beide Varianten basieren auf einem weiterentwickelten 2,0-Liter-Benzinmotor im Atkinson-Zyklus, kombiniert mit intelligenter elektrischer Unterstützung<sup>1)</sup>.

Der e:PHEV ermöglicht mit seiner 17,7-kWh-Batterie eine rein elektrische Reichweite von bis zu 78 Kilometern<sup>2)</sup> – ideal für viele tägliche Pendelstrecken ohne Kraftstoffverbrauch. Bei voller Batterie liegen Verbrauch und CO<sub>2</sub>-Emissionen bei lediglich 2,6 l/100 km und 59 g/km. Dank 6,8-kW-On-Board-Charger lässt sich die Batterie unter optimalen Bedingungen in rund 2,5 Stunden vollständig laden. Intelligente Vorkonditionierungsfunktionen sorgen zusätzlich für Effizienz und Komfort – auch bei niedrigen Temperaturen.

## **Sicherheit neu gedacht: 360 Grad Aufmerksamkeit**

Der CR-V ist serienmäßig mit Honda SENSING 360 ausgestattet. Kamera- und Radarsysteme überwachen das Fahrzeugumfeld vollständig und reduzieren potenzielle Gefahren rundum.

Zu den Highlights zählen ein vorderer Ausparkassistent, ein weiterentwickelter Spurhalteassistent, ein Spurwechsel-Kollisionswarnsystem mit Lenkunterstützung sowie eine fortschrittliche Verkehrszeichenerkennung und ein intelligenter Stauassistent. Die adaptive Geschwindigkeitsregelung berücksichtigt Verkehrszeichen und passt das Tempo automatisch an.

Die stabile Plattform mit zusätzlichen Strukturverstärkungen sowie insgesamt elf Airbags – darunter ein zentraler Frontairbag – erhöhen die passive Sicherheit zusätzlich. Das Ziel ist klar: maximale Unterstützung im Alltag und ein weiterer Schritt in Richtung unfallfreier Mobilität.

## **Raumgefühl auf D-Segment-Niveau**

Mit längerem Radstand und breiterer Spur bietet der CR-V ein Raumangebot, das sonst in höheren Fahrzeugklassen

zu finden ist. Besonders im Fond profitieren Passagiere von großzügiger Beinfreiheit – bis zu 16 mm mehr als beim Vorgängermodell.

Der Kofferraum fasst je nach Variante bis zu 617 Liter. Die Rücksitze sind verschiebbar und in 16 Stufen verstellbar – ideal für flexible Transportlösungen. Eine elektrisch gesteuerte Heckklappe mit Walk-Away-Funktion erleichtert das Be- und Entladen zusätzlich.

### Premium-Ambiente mit durchdachter Ergonomie

Im Innenraum setzt Honda auf hochwertige Materialien, klare Linien und intuitive Bedienbarkeit. Ein 9-Zoll-Infotainment-Display, eine digitale 10,2-Zoll-Instrumentenanzeige sowie erstmals ein Head-up-Display mit Windschutzscheiben-Projektion sorgen für Übersicht ohne Ablenkung.

Die von Honda entwickelten körperstabilisierenden Sitze unterstützen den Rückenbereich und erhöhen den Langstreckenkomfort. Serienmäßige Ledersitze, Sitzheizung und – je nach Ausstattung – Sitzbelüftung unterstreichen den Premium-Anspruch. Eine dezente Innenraumbeleuchtung schafft ein hochwertiges Ambiente.

Auch in puncto Konnektivität ist der CR-V auf dem neuesten Stand: kabelloses Laden mit 15 Watt, vier beleuchtete USB-Anschlüsse und – im e:PHEV – der Honda Digital Key, mit dem sich das Fahrzeug per Smartphone öffnen, starten und digital teilen lässt.

### Dynamik trifft Effizienz

Das überarbeitete Chassis mit höherer Steifigkeit, neuen Hilfsrahmen aus Aluminium und optimierter Lenkung vermittelt ein präzises, nahezu limousineartiges Fahrgefühl. Je nach Variante kommen reaktive oder adaptive Dämpfersysteme zum Einsatz.

Für zusätzliche Vielseitigkeit stehen verschiedene Fahrmodi zur Verfügung – darunter ein Snow-Modus für rutschige Bedingungen. Der e:PHEV darf gebremst bis zu 1.500 kg ziehen. Damit bleibt der CR-V auch im Freizeit- und Anhängerbetrieb souverän.

### Selbstbewusstes Design mit funktionalem Anspruch

Optisch wirkt die neue Generation prägnanter und kraftvoller. Der CR-V ist breiter und länger als sein Vorgänger, mit markanter Frontpartie, schmalen LED-Scheinwerfern und eigenständigem Kühlergrill-Design.

Aerodynamische Details wie aktive Luftklappen, optimierte A-Säulen und ein flacher Unterboden verbessern Effizienz und Stabilität. Außenfarben wie Diamond Dust Pearl oder Canyon River Blue Metallic setzen zusätzliche Akzente.

Mit der sechsten Generation entwickelt sich der Honda CR-V vom bewährten Familien-SUV zum technologisch hochgerüsteten Premium-Allrounder. Effiziente Hybridantriebe, umfassende 360-Grad-Sicherheit, großzügiges Raumangebot und moderne Konnektivität machen ihn zu einer überzeugenden Lösung für alle, die Alltag, Komfort und Nachhaltigkeit miteinander verbinden möchten.



<sup>1)</sup> Energieverbrauch CR-V e:PHEV: Kraftstoffverbrauch gewichtet, kombiniert: 2,6 l/100 km. Stromverbrauch gewichtet, kombiniert: 11,6 kWh/100 km. CO<sub>2</sub>-Emissionen in g/km gewichtet, kombiniert: 59. CO<sub>2</sub>-Klasse gewichtet, kombiniert: B. Kraftstoffverbrauch bei entladener Batterie kombiniert: 6,2 l/100 km. CO<sub>2</sub>-Klasse bei entladener Batterie: E. Elektrische Reichweite (EAER): 78 km. Kraftstoffverbrauch CR-V e:HEV 2WD in l/100 km: kombiniert 6,0. CO<sub>2</sub>-Emissionen in g/km: kombiniert 135. CO<sub>2</sub>-Klasse: D. Kraftstoffverbrauch CR-V e:HEV AWD in l/100 km: kombiniert 6,7. CO<sub>2</sub>-Emissionen in g/km: kombiniert 151–152. CO<sub>2</sub>-Klasse: E.

<sup>2)</sup> Die tatsächliche Reichweite hängt von mehreren Faktoren ab, u. a. Fahrgeschwindigkeit, Fahrstil, Topografie, Wetterbedingungen, Zuladung und Nutzung elektrischer Verbraucher.

# Die zweite Chance sitzt



Nach den holprigen EQ-Jahren bringt **Mercedes** mit dem neuen **GLC** ein Mittelklasse-SUV, das nicht polarisiert, sondern funktioniert – als Reisewagen, Zugfahrzeug und digitaler Alleskönner.

**A**ls Mercedes vor rund zehn Jahren seine Elektrostrategie EQ ausrief, hatten sich die Verantwortlichen den Einstieg in die E-Mobilität wohl einfacher vorgestellt. Doch der Start verlief holprig. Die EQ-Modelle fanden bei vielen Kunden wenig Anklang – vor allem wegen ihres Designs und der hohen Preise. Der Absatz blieb unter den Erwartungen, besonders im weltgrößten Elektroautomarkt China, wo die jüngere Kundschaft zunehmend heimische Marken wie BYD, Nio, Xpeng oder Xiaomi bevorzugt.

## Neustart mit System

Nun wollen die Stuttgarter neu angreifen. Dafür wurden mit MMA und MB.EA zwei neue 800-Volt-Architekturen entwickelt. Während MMA die Kompaktklasse bedient, ist MB.EA für Mittel- und Oberklasse gedacht. Nun folgt mit dem neuen GLC der erste Strome auf MB.EA-Basis.

Das Mittelklasse-SUV gehört zum Kernsegment der Marke. Hier ist Mercedes stark, hier werden hohe Stückzahlen erzielt. Der heutige GLC zeigt das eindrucksvoll: Seit Jahren ist er Bestseller im Portfolio. Der elektrische GLC soll daran anknüpfen – und ist so stimmig konzi-

piert, dass selbst letzte Zweifel an der Alltagstauglichkeit der E-Mobilität schwinden dürften. Für Diskussionen sorgt allenfalls die Designsprache mit ihrem an die 70er-Jahre erinnernden Kühlergrill samt Lichtinszenierung – ein Retro-Zitat für die Neuzeit.

## Digital ganz vorne

Im Innenraum geht Mercedes konsequent in Richtung Zukunft. Dort spannt sich der aufpreispflichtige MBUX-Hyperscreen als größter Bildschirm, den Mercedes bislang in ein Auto eingebaut hat, über die gesamte Schalttafel. Dahinter arbeitet mit MB.OS das neue, KI-gestützte Betriebssystem der Marke. Grafik, Reaktionsgeschwindigkeit und Menüführung überzeugen. Selbst ein digitales Lagerfeuer oder Aquarium lässt sich auf die gesamte Displaybreite legen – gedacht für ein wenig Entspannung an der Ladesäule.

Beeindruckend ist die natürliche Konversation mit dem Sprachassistenten. Ob Navigation, Restauranttipps, Fragen zu Sehenswürdigkeiten oder einfache Bedienbefehle: Das System reagiert schnell und erstaunlich treffend. Sätze

wie »Hey Mercedes, mir ist kalt« beantwortet der Assistent mit einer automatischen Anpassung der Temperatur – und sogar ein »Danke« bleibt nicht unbeantwortet.

### Raum satt, viel Kraft

Mit 4,89 Metern fällt der elektrische GLC größer aus als sein konventionelles Pendant. Das verbessert vor allem im Fond das Raumgefühl. Auch beim Transport zeigt sich der neue GLC großzügig: Der Kofferraum fasst 570 Liter, bei umgeklappter Rückbank bis zu 1.740 Liter. Hinzu kommt ein 128 Liter großer Frunk unter der Fronthaube. Selbst als Zugfahrzeug taugt der Stromer: Bis zu 2,4 Tonnen Anhängelast sind möglich.

Zum Start bringt Mercedes zunächst die vorläufige Topversion GLC 400 4Matic auf den Markt, die mindestens 67.717 Euro kostet. Sie leistet 360 kW/489 PS und stellt 800 Newtonmeter Drehmoment bereit – genug für souveränen Vortrieb. Bei der ersten Testfahrt überzeugte der Antrieb mit großer Geschmeidigkeit, hohem Abrollkomfort, niedriger Geräuschkulisse, guter Federung und präziser Lenkung.

### Reichweite mit Vorbehalt

Weniger überzeugend fiel der Verbrauch aus. Den WLTP-Wert von 15,8 kWh pro 100 Kilometer erreichten wir auf den bergigen Straßen rund um Faro nicht; am Ende standen 23,1 kWh im Display. Damit relativiert sich die angegebene Reichweite von 673 Kilometern. Im Alltag dürfte der Aktionsradius eher bei 400 bis 550 Kilometern

## Mercedes GLC 400 mit EQ-Technology

**Basisdaten:** fünftüriges, fünfsitziges SUV der gehobenen Mittelklasse, Länge: 4,89 Meter, Breite: 1,91 Meter (mit Außenspiegeln: 2,09 Meter), Höhe: 1,64 Meter, Radstand: 2,97 Meter, Kofferraumvolumen: 570-1.740 Liter, Frunk 128 Liter

Zwei E-Motoren mit zusammen 360 kW/489 PS, Drehmoment: 800 Nm, Allradantrieb, 0-100 km/h: 4,3 s, Vmax: 210 km/h, Verbrauch: 15,8 kWh/100 km, Akkugröße: 94 kWh, Reichweite: 673 km (WLTP), Ladeleistung: 330 kW (DC), 11 kW (AC), Ladedauer: DC: 10-80 % in 22 Minuten, AC: 0-100 % in 10,5 Std. Preis: ab 56.900 Euro (netto)

liegen – noch ordentlich für diese Größe. Zumal der 94-kWh-Akku am Schnelllader in 22 Minuten wieder auf 80 Prozent gebracht werden kann. Zehn Minuten sollen Strom für rund 305 Kilometer nachladen. Zudem ist der GLC auf bidirektionales Laden vorbereitet; V2H und V2G sollen per Update folgen.

### Mehr Varianten folgen

Mercedes will auch bei der Nachhaltigkeit punkten. Der Hersteller spricht von einem über den Lebenszyklus um 40 Prozent geringeren CO<sub>2</sub>-Fußabdruck gegenüber dem heutigen Verbrenner-GLC. Zudem kommen mehr Rezyklate zum Einsatz, erstmals gibt es auch einen zertifiziert veganen Innenraum.

Wem der GLC 400 4Matic zu teuer oder zu kräftig ist, muss sich gedulden. Geplant sind insgesamt fünf Antriebsvarianten, darunter der GLC 250 mit Heckantrieb und der GLC 300 4Matic. Auch hier braucht Mercedes ein Einstiegsmodell, das preislich dort ansetzt, wo Kunden bislang beim Verbrenner zu Hause waren. ■

Text: Michael Specht



1 Im Innenraum spannt sich der MBUX-Hyperscreen als bislang größter Mercedes-Bildschirm über die gesamte Schalttafel.

2 In den Kofferraum passen 570 Liter, bei umgeklappter Rückbank sind es bis zu 1.740 Liter.

3 Im 4,89 Meter langen GLC sitzt man hinten fast wie in der Business Class.

Fotos: Mercedes

# Spät, aber treffsicher

Der **Toyota C-HR+** kommt ohne große Show, aber mit guten Argumenten: viel Reichweite, saubere Abstimmung und überraschend viel Fahrfreude.

**K**aum ein anderer Hersteller hat so viel Erfahrung mit Batterietechnik und Elektroantrieb wie Toyota. Bereits 1997 brachte der weltgrößte Autokonzern mit dem Prius ein Kompaktmodell mit Hybridantrieb auf den Markt. Damals wurde über den Effizienzansatz der Japaner, vor allem in deutschen Chefetagen, noch gelächelt.

Dem reinen Batterieantrieb stand Toyota jedoch lange skeptisch gegenüber und öffnete sich dem BEV erst spät. Sogar die Wasserstoff-Brennstoffzelle war bei den Japanern früher auf der Straße als ein klassischer Batterie-Stromer. Erst 2022 startete Toyota mit dem bZ4X. Es folgten der bZ4X Touring und zuletzt das City-SUV Urban Cruiser.

Dazwischen positioniert Toyota nun den 4,52 Meter langen C-HR+. Der Name ist bekannt: Schon das frech gezeichnete Kompakt-Crossover C-HR war trotz seines polarisierenden Designs ein Erfolg. Seit dem

Debüt setzte Toyota in Europa mehr als eine Million Exemplare ab, davon rund 140.000 im vergangenen Jahr. Künftig soll der C-HR+ daran einen Anteil von mindestens 30 Prozent haben.

## Eigenständig trotz Namensnähe

Der C-HR+ ähnelt zwar optisch dem Hybrid-Modell, ist technisch aber eigenständig. Er ist elf Zentimeter länger, nutzt die Elektroplattform eTNGA und bietet 54 oder 72 kWh Batteriekapazität. Je nach Version sind bis zu mehr als 600 Kilometer Reichweite möglich. Die Leistungsspanne reicht von 123 kW/167 PS bis 252 kW/343 PS, das Topmodell mit Allrad zählt zu den stärksten Toyota-Modellen.

Die meisten Kunden dürften die Version mit großer Batterie und Frontantrieb wählen. Kein anderes Toyota-BEV kommt derzeit weiter, entsprechend eignet sich der C-HR+ auch für längere Strecken. Beim



Fotos: Toyota



Das markante Heck des Toyota C-HR+ kennzeichnet den neuen Elektro-Crossover der Marke.

DC-Laden nennt Toyota bis zu 150 kW, der Akku soll unter optimalen Bedingungen in unter 30 Minuten auf 80 Prozent kommen. Das ist guter Durchschnitt.

Im Innenraum setzt Toyota auf Klarheit statt Extravaganz. Das Cockpit ist übersichtlich gestaltet, mit großem Zentralsdisplay, wenigen Tasten, induktiver Ladeschale und Cupholdern. Ungewöhnlich ist das Instrumentendisplay oberhalb des Lenkrads, an das man sich aber schnell gewöhnt. Für Temperatur und Lautstärke gibt es klassische Drehregler.

### Komfort kann Toyota

Weniger überzeugt hat uns das Navigationssystem, das weiterhin von TomTom beliefert wird und nicht mit Google-Daten

## Toyota C-HR+

**Basisdaten:** fünftüriges, fünfsitziges SUV-Coupé der Kompaktklasse; Länge: 4,53 Meter, Breite: 1,87 Meter, Höhe: 1,60 Meter, Radstand: 2,75 Meter, Kofferraumvolumen: 416 Liter, Ladeleistung: bis 150 kW (DC), Ladedauer DC: 10–80 % in 28 Minuten

**Active:** E-Motor: 123 kW / 167 PS, Drehmoment: 269 Nm, Antrieb: Frontantrieb, 0–100 km/h: 8,4 s, Vmax: 140 km/h, Verbrauch: 13,4 kWh/100 km, Akku: 54 kWh, Reichweite: 458 km (WLTP), AC-Ladeleistung: 11 kW, Ladedauer AC: 10–100 % in 7 Std., Preis: ab 35.286 Euro

**Teamplayer:** E-Motor: 165 kW / 224 PS, Drehmoment: 269 Nm, Antrieb: Frontantrieb, 0–100 km/h: 7,3 s, Vmax: 160 km/h, Verbrauch: 13,4 kWh/100 km, Akku: 72 kWh, Reichweite: 607 km (WLTP), AC-Ladeleistung: 11 kW, Ladedauer AC: 10–100 % in 7 Std., Preis: ab 38.647 Euro

**Lounge:** zwei E-Motoren mit zusammen 252 kW / 343 PS, Drehmoment: 269 Nm vorn, 170 Nm hinten, Antrieb: Allradantrieb, 0–100 km/h: 5,2 s, Vmax: 140 km/h, Verbrauch: 14,4 kWh/100 km, Akku: 72 kWh, Reichweite: 548 km (WLTP), AC-Ladeleistung: 22 kW, Ladedauer AC: 10–100 % in 3,5 Std., Preis: ab 45.370 Euro

arbeitet. Toyota verweist auf bestehende Verträge, arbeitet nach eigenen Angaben aber an neuen Lösungen.

Dafür macht das Fahren mit dem C-HR+ richtig Spaß. Positiv fallen der niedrige Geräuschpegel, der hohe Fahrkomfort, die gute Kurvenlage und die angenehme Handlichkeit auf. Dazu trägt auch der tiefe Schwerpunkt bei. Er liegt 65 Millimeter niedriger als beim Verbrenner-C-HR – bei gleicher Bodenfreiheit. Ebenfalls überzeugend ist der geschmeidige Antrieb. Das gilt sowohl für den Fronttriebler mit 224 PS als auch für die Allradversion mit 343 PS.

### Effizienz mit System

Wer gemäßigt unterwegs ist, dürfte auch beim Verbrauch ordentliche Werte erzielen. Zwischen 15 und 17 kWh pro 100 Kilometer erscheinen im Alltag realistisch. Toyota hat bei der Effizienz sichtbar Detailarbeit geleistet. Eine Wärmepumpe ist serienmäßig an Bord. Im Eco-Modus versorgt das System den Innenraum nur dort mit warmer Luft, wo tatsächlich jemand sitzt. Fährt nur der Fahrer mit, wird nur dessen Bereich beheizt, zusätzlich springen Sitz- und Lenkradheizung an. Das spart Strom.

Angeboten wird der C-HR+ in den drei Varianten Active, Teamplayer und Lounge. Die Lounge ist zugleich die Allradversion und an ihrer Zweifarbenlackierung mit schwarzem Dach zu erkennen. Die meisten Käufer dürfte der Teamplayer ansprechen; er soll in Deutschland etwa die Hälfte des Volumens ausmachen.

Der C-HR+ startet als Active bei 35.286 Euro, mit Bestellrabatt bis Ende Juni bei 32.765 Euro. Der Teamplayer kostet 38.647 Euro, der Lounge 45.370 Euro. Toyota sichert für die Batterie nach zehn Jahren oder 250.000 Kilometern noch mindestens 70 Prozent Kapazität zu, sofern sie jährlich beim Händler kontrolliert wird. ■

Text: Michael Specht



Prägnantes Detail: der Knick in der Schulter.

Im Interieur setzt Toyota eher auf Mainstream als auf Extravaganz, bietet ein aufgeräumtes Cockpit-Layout.





Fotos: Suzuki

# Viel Vernunft, wenig Show

Der **Suzuki e-Vitara** verzichtet auf sportliche Leistung und Schnelllade-Rekorde. Stattdessen setzt das E-SUV auf Komfort, Serienausstattung und ein dichtes Servicenetz.

**D**er Suzuki e-Vitara tritt bewusst unaufgeregt auf – optisch wie konzeptionell. Als technischer Zwilling des Toyota Urban Cruiser wirkt er im direkten Vergleich kantiger und robuster. Während der Toyota stärker auf glatte Flächen und Zurückhaltung setzt, zeigt der Suzuki mehr SUV-Charakter: markante Radläufe, unlackierte Kunststoff-Planken und eine höher wirkende Front. Mit 4,28 Metern Länge ist er handlich, die 18 Zentimeter Bodenfreiheit zeigen, dass er nicht nur für den Bordstein vorm Büro gedacht ist.

## Komfort vor Dynamik

Wir sind mit dem Fronttriebler unterwegs. Vorn sitzt man bequem. Materialwahl und Verarbeitung gehen in Ordnung, echte Aha-Momente bleiben jedoch aus. Etwas irritierend ist die wirklich breite Mittelkonsole, die viel Platz beansprucht, ohne erkennbaren Mehrwert zu bieten.

Schon nach den ersten Kilometern wird klar, dass Suzuki beim ersten Elektroauto bewusst auf eine defensive Auslegung setzt. Im Stadtverkehr spielt der e-Vitara seine Stärken aus. Die Sitzposition ist hoch, die A-Säule schmal, die Motorhaube gut einsehbar. Das macht das Rangieren einfach. Dass beim Fahrwerk Komfort vor Dynamik gilt, zeigten einige holprige Abschnitte auf der Teststrecke. Auf rutschigem Terrain dürfte man allerdings mit der Allradversion besser bedient sein.

## Platz mit Grenzen

Im Fond wirkt der e-Vitara zunächst großzügig. Die verschiebbare Rückbank ist ein praktisches Detail,

weil sie je nach Bedarf mehr Knieraum oder zusätzlichen Stauraum ermöglicht. Der eigentliche Schwachpunkt liegt jedoch im Gepäckabteil: 258 bis 310 Liter Kofferraumvolumen sind für ein kompaktes SUV knapp bemessen. Auch die Anhängelast von 750 Kilogramm reicht zwar für kleinere Trailer, dürfte für viele gewerbliche Einsätze aber zu niedrig ausfallen.

## Batterie & Laden

Sportliche Ambitionen hat der e-Vitara nicht – will er aber auch gar nicht. Suzuki setzt auf LFP-Batterien mit 49 oder 61 kWh Kapazität, die vor allem für ihre Robustheit bekannt sind, allerdings keine hohen Ladeleistungen ermöglichen. Die WLTP-Reichweite von bis zu 426 Kilometern klingt zwar zunächst solide, relativiert sich im Alltag jedoch durch die begrenzte DC-Ladeleistung von rund 60 bis 70 kW. Entsprechend lang fallen Lade-Stopps aus: Rund 45 Minuten für 10 bis 80 Prozent sind heute kein Spitzenwert mehr.

## Assistenzsysteme: viel Serie fürs Geld

Erfreulich ist die Assistenz-Ausstattung ohne Aufpreisliste. Schon in den unteren Linien bringt der e-Vitara einen adaptiven Tempomaten mit Spurführung serienmäßig mit. Bei der Testfahrt hat das System Abstand und Tempo sauber geregelt, die Spur gehalten und vorsichtig eingegriffen. In dieser Preisklasse ist das keineswegs Standard – bei vielen Wettbewerbern steht dafür ein teures Paket auf der Optionsliste.

Weniger überzeugend ist die Bedienlogik. Die Software ist nicht wirklich schnell und einige Funktionen wie zum Beispiel die Sitzheizung sind mit insgesamt



- 1 Der Innenraum bietet eine solide Verarbeitung, digitales Kombiinstrument und zentraler Touchscreen prägen das Cockpit.
- 2 Am Heck des Suzuki e-Vitara sorgen schmale LED-Leuchten und eine klare Linienführung für einen sachlichen Auftritt.
- 3 Lediglich an Front und Heck unterscheidet sich der E-Vitara vom Urban Cruiser. Der E-Vitara wirkt charakterstärker als sein Zwilling.

vier »Arbeitsschritten« tief verschachtelt. Auch die Navigation lässt noch Wünsche offen, etwa bei der Suche zur nächsten Lade-station. Hier hätte man sich eine klarere und intuitivere Lösung gewünscht.

### Fazit für Flotten

Der Suzuki e-Vitara ist kein Elektroauto für alle. Er ist kein Lade-champion, kein Raumwunder und kein Technologieträger. Aber er ist ein ruhiger, komfortabler und fair bepreister Einstieg in die Elektromobilität, der vor allem dort funktioniert, wo Einsätze planbar sind.

Hinzu kommt ein Aspekt, der im Flottenalltag nicht zu unter-schätzen ist: das dichte Werkstätten- und Servicenetz von Suzuki. Gerade für kleinere Fuhrparks kann die Nähe zum Händler ein entscheidender Faktor sein. ■

Text: Nicole Holzer

## Suzuki e-Vitara

Basisdaten: fünftüriger Kompakt-SUV mit Elektroantrieb, Länge: 4,28 Meter, Breite: 1,80 Meter, Höhe: 1,63 Meter, Radstand: 2,70 Meter, Kofferraumvolumen: 244 - 562 Liter

**Club (Frontantrieb):** 106 kW/144 PS, Drehmoment 193 Nm, 0–100 km/h: 9,6 s, Vmax: 150 km/h, LFP-Batterie mit 49 kWh, max. AC-Ladeleistung: 11 kW, Ladezeit: 15–100 %: 6 Std., max. DC-Ladeleistung: 53 kW, Ladezeit: 10–80 %: 45 min., Reichweite: 345 km, Verbrauch: 14,9 kWh/100 km (WLTP). Preis: ab 25.202 Euro

**Comfort (Frontantrieb):** 128 kW/174 PS, Drehmoment 193 Nm, 0–100 km/h: 8,7 s, Vmax: 150 km/h, LFP-Batterie mit 61 kWh, max. AC-Ladeleistung: 11 kW, Ladezeit: 15–100 %: 6 Std., DC-Ladeleistung: 67 kW, Ladezeit: 10–80 % in ca. 45 min., Reichweite: 428 km, Verbrauch: 15,1 kWh/100 km (WLTP). Preis: ab 30.664 Euro

**Comfort AllGrip-e (Allradantrieb):** Systemleistung 135 kW/183 PS, Drehmoment 307 Nm, 0–100 km/h: 7,4 s, Vmax: 150 km/h, LFP-Batterie mit 61 kWh, AC-Ladeleistung: 11 kW, Ladezeit: 15–100 %: 6 Std., DC-Ladeleistung: 67 kW, Ladezeit: 10–80 %: 45 min., Reichweite: 396 km, Verbrauch: 16,6 kWh/100 km (WLTP). Preis: ab 33.185 Euro

# Drei Fragen an ...

Daniel Schnell, Geschäftsführer  
von Suzuki Deutschland

### Suzuki kalkuliert beim e-Vitara mit etwa 30 Prozent Gewerbekunden. Setzen Sie auf Bestands- oder Neukunden?

Das ist eine realistische Zielgröße. Beim e-Vitara sehen wir vor allem die Chance, neue Kunden für Suzuki zu gewinnen. Im Flottenmarkt waren wir bislang kaum in größeren Strukturen aktiv, sondern eher im kleingewerblichen Umfeld – etwa bei Handwerksbetrieben oder Serviceunternehmen im regionalen Umfeld unserer Händler. Genau dort sehen wir Potenzial für zusätzliches Geschäft. Unser Fokus bleibt klar der Privatkunde, aber mit dem e-Vitara stehen wir erstmals auch bei Unternehmen stärker auf der Agenda. Große Car Policies oder Rahmenabkommen sind für uns kein zwingendes Ziel, wenn sich Möglichkeiten ergeben, nehmen wir sie natürlich mit.

### Suzuki setzt stark auf den Handel statt auf Direktvertrieb bei Flotten. Warum?

Weil Total Cost of Ownership mehr umfasst als Leasingrate und Restwert. Für viele Betriebe spielen Servicekosten, Werkstattverfügbarkeit, Ersatzmobilität und Teileversorgung eine ebenso wichtige Rolle. Hier liegen unsere Stärken. In Deutschland haben wir rund 300 eigenständige Händler mit mehr als 350 Vertriebspunkten, also ein sehr dichtes Netz – auch im ländlichen Raum. Diese Struktur sorgt für kurze Wege und stabile Servicekosten, was gerade für kleinere und mittelständische Unternehmen entscheidend ist.

### Wie positioniert sich der e-Vitara im Flotteneinsatz gegenüber anderen Elektro-SUVs?

An ihm kann man sehen, ob der wichtigste TCO-Treiber ist der Anschaffungspreis, und hier gehört der e-Vitara zu den attraktivsten Angeboten im Segment. Dazu kommen stabile Restwerte sowie günstige Service- und Betriebskosten. Reichweite und Ladeleistung sind bewusst nicht auf maximale Fernstrecken ausgelegt. Unsere Zielgruppen sind eher regionale Betriebe mit moderaten Tagesdistanzen – etwa Handwerksfirmen, Energieversorger oder Serviceunternehmen. Wenn im Schnitt unter 100 Kilometer pro Tag gefahren werden, passen Reichweite und Ladeleistung gut zum Einsatzprofil. Für viele dieser Unternehmen zählt am Ende vor allem ein wirtschaftliches Gesamtpaket.

# Klein, aber erwachsen

Der neue **Micra** teilt die Basis mit dem Renault 5, setzt aber auf ein eigenständiges Design und eine Technik, die in der Klasse mehr als überzeugt.



Fotos: Nissan

Der neue Micra steht vor keiner leichten Aufgabe. Im seit Neuestem boomenden Segment der elektrischen Kleinwagen reicht es nicht, einfach nur gut gemacht zu sein. Man braucht ein klares Profil. Nissan glaubt, dieses Profil vor allem über das Design gefunden zu haben. Das ist mutig, aber nicht völlig aus der Luft gegriffen. Denn technisch ist die Nähe zum Renault 5 offensichtlich. Umso wichtiger ist die Frage, ob der Micra über die bekannte Basis hinaus einen eigenen Charakter entwickelt.

## Kein Weltauto mehr, sondern Europa-Modell

Genau das gelingt ihm zumindest optisch ziemlich gut. Der neue Micra ist erstmals ein rein elektrisches Europa-Modell und kein globaler Kompromiss mehr. Gebaut wird er in Nordfrankreich gemeinsam mit dem Renault 5. Das Ergebnis ist ein Kleinwagen, der eigenständiger wirkt als viele seiner Vorgänger. Statt beliebig zu sein, setzt er auf runde Formen und eine freundliche Lichtsignatur. Anders als der stärker retro-orientierte Renault 5 zitiert der Micra frühere Baureihen nur vorsichtig. Die markanten Leuchten vorn und hinten sorgen für Wiedererkennungswert, die serienmäßigen 18-Zoll-Räder tragen zum stimmigen Auftritt bei.

## Zwei Batterien, zwei Leistungsstufen

Nur: Ein nettes Gesicht verkauft noch kein Auto. Tatsächlich ist der Micra technisch gut aufgestellt – aber nicht in jeder Version gleich überzeugend. Es gibt zwei Batteriegrößen: 40 kWh mit 90 kW/122 PS sowie 52 kWh mit 110 kW/150 PS. Die kleine Batterie kommt auf 317 Kilometer WLTP-Reichweite, die große auf 416 Kilometer. Beide laden mit bis zu 100 kW DC und 11 kW AC, beide sind für bidirektionales Laden vorbereitet.

In der Basisversion fehlt allerdings ein Punkt, der bei einem E-Auto wichtig ist: die integrierte Routenplanung mit Batterie-Vorkonditionierung. Diese ist erst ab dem »Advance« zu haben.

Das Google-Infotainment wirkt schnell und übersichtlich, die Kombination aus Touch und Tasten funktioniert gut. Kleinere Schwächen bleiben: Der Button für die Lenkradheizung sitzt ungünstig, die Verkehrszeichenerkennung patzte gelegentlich.

## 150 PS reichen locker aus

Auf der Straße zeigt der Micra, dass er mehr kann als nett aussehen. Die 110 kW reichen in dieser Klasse völlig aus – 245 Nm Drehmoment, 8,0 Sekunden auf 100 km/h und 150 km/h Spitze sind keine Spektakelwerte, aber absolut passend. Der Micra fährt sich angenehm leicht, lenkt präzise ein und wirkt insgesamt gut abgestimmt. Überraschend gut gelungen sind Fahrkomfort und Geräuschniveau. Selbst auf der Autobahn wirkt der Wagen erwachsener, als man es bei 3,97 Metern Länge erwarten würde.

## Reichweite und Raum: solide Alltagswerte

Mit voller Batterie zeigte der Testwagen zunächst 334 Kilometer Reichweite an. Nach 235 Kilometern inklusive längerer Autobahnpassagen standen noch 65 Kilometer im Display – eine Gesamtreichweite von rund 300 Kilometern bei etwa 10 Grad. Das Raumangebot passt zum Segment. Vorn sitzt man gut, der Kofferraum mit 326 bis 1.106 Litern liegt im Klassensoll – und mit 500 Kilogramm Anhängelast kann der Micra auch mal etwas ziehen.

## Fazit: Am Ende entscheidet das Design

Der Micra startet ab 27.990 Euro – für ein vollwertiges Europa-Elektroauto ein vertretbarer Einstieg. Die Advance-Linie mit großem Akku und 150 PS kostet 32.990 Euro, der Testwagen in Evolve-Ausstattung 34.900 Euro. Das Garantiepaket kann sich sehen lassen: drei Jahre Neuwagengarantie, fünf Jahre auf den Antriebsstrang, acht Jahre auf die Batterie.

Was auf den ersten Blick wie ein Ableger wirkt, entpuppt sich als eigenständiges Auto mit echtem Charakter. Er fährt gut, wirkt erstaunlich erwachsen und macht das elektrische Fahren ab der mittleren Ausstattung angenehm unkompliziert. Unterm Strich ein sympathischer, solide gemachter E-Kleinwagen mit eigenem Gesicht – und Nissan dürfte recht behalten: Am Ende wird das Design entscheiden, aber diesmal trifft es auf ein insgesamt überzeugendes Auto. ■

Text: Nicole Holzer

## Nissan Micra

**Basissdaten:** vollelektrischer fünftüriger Kleinwagen mit Frontantrieb. Länge: 3,97 Meter, Breite: 1,77 Meter, Höhe: 1,49 Meter, Radstand: 2,54 Meter, Kofferraum: 326 bis 1.106 Liter, Anhängelast: 500 kg, AC-Laden bis 11 kW, DC-Laden bis 100 kW, Ladezeit DC 15–80 %: 30 Minuten, Vmax: 150 km/h.

**Nissan Micra Engage 40 kWh:** Elektromotor mit 90 kW/122 PS, Li-Ionen-Batterie 40 kWh, Reichweite (WLTP): 317 km, Verbrauch (WLTP): 14,2 kWh/100 km, 0–100 km/h in 9,0 s; Preis ab: 23.521 Euro

**Nissan Micra Advance 52 kWh:** Elektromotor mit 110 kW/150 PS, Li-Ionen-Batterie 52 kWh, Reichweite (WLTP): 416 km, Verbrauch (WLTP): 14,7 kWh/100 km, 0–100 km/h in 8,0 s. Preis ab: 27.723 Euro

**Nissan Micra Evolve 52 kWh (Testwagen):** Elektromotor mit 110 kW/150 PS, Li-Ionen-Batterie 52 kWh, Reichweite: 416 km, Verbrauch (WLTP): 14,7 kWh/100 km. Testverbrauch: 16,4 kWh/100 km, 0–100 km/h in 8,0 s. Preis Testwagen: 29.328 Euro



## Drei Fragen an ...

Pascal Michaeli, Geschäftsführer  
Nissan Deutschland

Mit dem neuen Micra kehrt Nissan ins elektrische B-Segment zurück. Für Flotten ist das relevant, weil viele Unternehmen kompakte, vollelektrische Fahrzeuge mit kalkulierbaren Kosten suchen. Pascal Michaeli erklärt, welche Argumente für Fuhrparks besonders zählen.

### Welche Relevanz hat der Micra für gewerbliche Nutzer?

Der Micra schließt für Nissan eine Lücke im B2B-Geschäft. Vor allem für kleine und mittlere Unternehmen kann ein elektrischer Kleinwagen mit kompakten Abmessungen, solider Reichweite und einfacher Handhabung eine interessante Ergänzung im Fuhrpark sein. Das gilt besonders für urbane Einsätze, Servicefahrten und kommunale Anwendungen.

### Welche Rolle spielt der Micra in der Elektrostrategie von Nissan?

Für Nissan ist der Micra mehr als nur eine Modellneuheit. Er soll die Marke im elektrischen Kleinwagensegment wieder sichtbarer machen und neue Kundengruppen erschließen. Das ist auch für Flotten relevant, weil nicht jede gewerbliche Anwendung ein Fahrzeug aus der Kompaktklasse erfordert.

### Was sind die wichtigsten Argumente für Flotten?

Aus Flottensicht zählen vor allem Ladeleistung, Reichweite und planbare Kosten. Mit bis zu 100 kW DC kann der Micra unterwegs vergleichsweise schnell nachladen. Hinzu kommen Garantie- und Wartungsbausteine sowie Leasing- und Finanzierungsangebote. Ebenfalls interessant: die Anhängelast von 500 Kilogramm, die in diesem Segment nicht selbstverständlich ist.



# Hybrid schlägt zurück

Mit einem neuen Langstrecken-Hybrid will **Volvo** die Reichweitenfrage neu beantworten – und schlägt mit dem **XC70** eine pragmatische Brücke zwischen E-Auto und Verbrenner.

Schon eine Stunde unterwegs und der Bordcomputer zeigt noch immer über 1.000 Kilometer Reichweite. Solche Zahlen waren zuletzt vor allem Dieselfahrern vertraut. Doch jetzt kehren sie zurück – nicht durch XXL-Akkus, neue Zellchemie oder die Renaissance des Selbstzünders, sondern durch einen neuen Hybridansatz. Und einmal mehr kommen die Impulse aus China.

## China denkt den Hybrid weiter

Um auch skeptische Kunden mitzunehmen und die letzten Lücken im europäischen Ladenetz zu überbrücken, haben chinesische Hersteller das Plug-in-Hybrid-Prinzip weitergedacht. Der Akku wird größer, der E-Motor übernimmt den Alltag, der Benziner sichert die Reichweite. Während europäische Hersteller bei ihren PHEV meist bei rund 100 Kilometern elektrischer Reichweite enden, sind in China längst deutlich höhere Werte üblich – ausgelegt auf elektrische Alltagsfahrten und seltene Verbrenner-Einsätze.

Davon profitiert Volvo in besonderer Weise. Die Schweden stehen wie kaum ein anderer Hersteller an der Schnittstelle zwischen Europa und China – und haben als Teil des Geely-Konzerns direkten Zugriff auf die dortige Technikentwicklung. Während in Europa bereits der vollelektrische EX60 vorbereitet wird, hat Volvo in China im vergangenen Sommer seinen ersten Langstrecken-Hybrid vorgestellt. Eine europäische Einführung ist angekündigt, wenn auch ohne konkreten Zeitplan.

## Volvos Brücke zur Elektromobilität

Den Anfang macht der neue XC70. Der Name ist vertraut, das Fahrzeug jedoch neu gedacht: kein Kombi mit Offroad-Ambitionen, sondern ein klar gezeichnetes SUV. Mit 4,82 Metern Länge und 2,90 Metern Radstand positioniert es sich zwischen den Modellen EX60 und EX90.

Innen folgt der XC70 dem bekannten Volvo-Stil: nordisch nüchtern, stark digitalisiert, mit quer mon-

- 1** Innen folgt der XC70 dem üblichen Volvo-Stil mit einem nordisch nüchternen Ambiente und einem stark digitalisierten Cockpit.
- 2** Großer Akku, 60-Liter-Tank: Der Volvo XC70 kommt auf bis zu 1.200 Kilometer Gesamtreichweite.
- 3** Auch bei den Platzverhältnissen spielt der Volvo XC70 seine Stärken aus: viel Bewegungsfreiheit in beiden Sitzreihen.
- 4** Mit 420 bis 1.456 Litern Kofferraumvolumen bietet der Volvo XC70 solide Platzverhältnisse für Gepäck und Alltag.



tiertem Zentraldisplay, viel Platz und hoher Alltagstauglichkeit – klar ausgerichtet auf Langstreckenkomfort.

Technisch setzt Volvo auf die neue SMA-Plattform und den bislang größten Hybridantrieb der Marke. Schon das Basismodell nutzt eine 21,2-kWh-Batterie und kommt damit auf bis zu 100 Kilometer elektrische Reichweite im EU-Zyklus. In der Topversion wächst die Kapazität auf 39,6 kWh, die elektrische Reichweite steigt auf bis zu 180 Kilometer – Werte, die viele Pendelprofile rein elektrisch abdecken.

### Alltag elektrisch, Reserve an Bord

An der Vorderachse arbeitet ein 145 PS starker E-Motor, optional ergänzt durch einen zweiten Elektromotor mit 212 PS an der Hinterachse. Zusammen mit einem 1,5-Liter-Turbo mit 156 PS ergibt sich eine Systemleistung von bis zu 462 PS. Der Spurt von 0 auf 100 km/h gelingt dann in 5,3 Sekunden, die Höchstgeschwindigkeit ist – typisch Volvo – bei 180 km/h begrenzt. Im Fokus steht weniger Sportlichkeit als souveräne Leistungsreserve.

Entscheidend ist jedoch nicht die Leistung, sondern der lange Atem. Neben dem großen Akku verfügt der XC70 über einen 60-Liter-Tank. In Summe sind so Reichweiten von bis zu 1.200 Kilometern möglich. Wer nicht laden möchte oder kann, fährt einfach weiter – drei Minuten an der Zapfsäule genügen. Gerade in Regionen mit noch lückenhafter Ladeinfrastruktur bleibt das ein starkes Argument.

Mit dem früheren XC70 teilt das neue Modell vor allem eines: das Cross-Country-Prinzip. Damals ging es um Geländetauglichkeit, heute um Reichweite. Nicht überall in Europa wird das sofort relevant sein. In vielen Regionen jedoch könnte genau dieser Ansatz den Übergang zur Elektromobilität erleichtern – pragmatisch, planbar und ohne Reichweitenangst. ■

Text: Benjamin Bessinger

## Volvo XC70<sup>1)</sup>

**Basisdaten:** viertüriges, fünfsitziges SUV, Länge: 4,82 Meter, Breite: 1,89 Meter, Höhe: 1,65 Meter, Radstand: 2,90 Meter, Kofferraum: 420–1.456 Liter; Antrieb: Plug-in-Hybrid, 1,5-Liter-Vierzylinder-Turbo 115 kW/156 PS, Drehmoment: 255 Nm, Dreigang-Automatik, Vmax: 180 km/h

### XC70 Plug-in-Hybrid FWD

E-Motor vorn: 107 kW/145 PS, Systemleistung: 234 kW/318 PS, Antrieb: Front, 0–100 km/h: 8,0 s, Batterie: 21,2 kWh, elektrische Reichweite (WLTP): bis 100 km, Gesamtreichweite: bis 1.203 km, Preis: ab 42.860 Euro

### XC70 Plug-in-Hybrid AWD

E-Motor vorn: 107 kW/145 PS, E-Motor hinten: 156 kW/212 PS, Systemleistung: 340 kW/462 PS, Antrieb: elektrischer Allrad, 0–100 km/h: 5,3 s, Batterie: 39,6 kWh, elektrische Reichweite (WLTP): bis 180 km, Gesamtreichweite: bis 1.201 km, Preis: ab 51.260 Euro

<sup>1)</sup>Vorläufig; Verbrauch/Emissionen noch nicht homologiert

# Neustart für den Trafic

Ab 2026 kommt der **Renault Trafic** zunächst rein elektrisch. 800-Volt-Technik, schnelle Ladezeiten und eine softwaredefinierte Fahrzeugarchitektur markieren den Technologiesprung.

**K**ein Wunder, dass der französische Staatskonzern ausgerechnet mit einem nicht unbedingt herausragend glamourösen leichten Nutzfahrzeug einen Riesenschritt in die Zukunft macht. Schließlich war 2024 gut jeder Vierte weltweit verkaufte Renault ein Transporter oder Lieferwagen. Bis 2030 rechnen die Franzosen zudem mit einer jährlich um 30 bis 40 Prozent wachsenden Nachfrage nach Elektro-Transportern. Da überrascht es auch nicht, dass der Trafic ab Ende 2026 zunächst nur als Stromer geliefert wird. Der Diesel wird später folgen.

Nicht das moderne Design des Trafic steht im Mittelpunkt, sondern die eingesetzte Technik. Denn die neue Transporter-Generation, die durch den Großraumkasten Goelette und das Kurierfahrzeug Estafette ergänzt wird, ist das erste Nutzfahrzeug von Renault mit 800-Volt-Technik – und markiert damit einen klaren technologischen Schritt.

## Erster Renault mit 800-Volt-System

Und es ist kein konventionell mit einem Netz aus zahlreichen Steuergeräten ausgestattetes, sondern ein softwaredefiniertes Fahrzeug. Sprich: Eine Art Superrechner steuert zentral alle Funktionen des Trafic. Das spart nicht nur Kosten. Das ermöglicht auch dauerhaft Updates »over the air«, das Fahrzeug bleibt immer auf dem neuesten Stand.

## Software statt Steuergeräte

Gerade für ein Nutzfahrzeug sind die Vorteile der Software Defined Vehicle-Technologie (SDV) immens. So müssen spezifische Funktionen der unterschiedlichsten Trafic-Eigner nicht aufwendig und teuer mit Extrageräten nachgerüstet werden. Sie lassen sich ganz einfach per Software integrieren. So bekommt beispielsweise der Lieferfahrer seine Infos zur nächsten Station und zum Weg dahin mit einem Touch auf den Bildschirm des Infotainment-Systems. Kranken- und Streifenwagen können ebenso mit den für sie relevanten Funktionen ausgestattet werden, Reparaturen und Wartung lassen sich von der Zentrale des Flottenbetreibers steuern.

## SDV-Vorteile für Flotten

Keine Frage: Das Design mit aerodynamisch optimierter Front samt flachen LED-Scheinwerfern und dreiteiliger Frontscheibe ist wirklich neu, erfrischend und markant. Das Interieur ist erkennbar funktional, wirkt aber definitiv nicht billig. Auffallend sind der



Fotos: Renault

quadratische, leicht zum Menschen am Steuer geneigte 12-Zoll-Bildschirm und die zahlreichen durchdachten Ablagemöglichkeiten. Dazu bietet der Trafic solide Transporttechnik.

### Zwei Längen, viel Laderaum

Es wird ihn ab Ende 2026 als H1 mit 4,87 und als H2 mit 5,27 Meter Länge, jeweils 1,92 Meter Breite und einer tiefgaragenfreundlichen Höhe von 1,90 Metern geben. 5,1 beziehungsweise 5,8 Kubikmeter Ladung kann der Neue wegstecken, auch an eine bestuhlte Kleinbus-Version ist gedacht. Renault peilt eine Anhängelast von zwei Tonnen und eine Nutzlast von 1,25 Tonnen an.

An der Hinterachse sitzt ein 150 kW/204 PS starker E-Motor, der ein Drehmoment von maximal 354 Nm realisiert. Seinen Strom bekommt er vom Marktstart weg aus einem Nickel-Mangan-Kobalt-Akku mit einer Kapazität von 81 kWh. Die Reichweite gibt Renault mit 450 Kilometern an, in der Stadt sollen sogar 600 Kilometer drin sein. Dank der 800-Volt-Technik und 240 kW Ladeleistung soll sich der Trafic-Stromspender in 20 Minuten von 15 auf 80 Prozent füllen lassen. Vehicle-to-load-Technik zum Betrieb von Werkzeugen oder Laptops ist ebenso installiert.

### LFP-Akku für Gewerbetunden

Später schicken die Franzosen noch einen kleineren (und preiswerteren) Akku mit 60 kWh auf Lithium-Eisenphosphat-Basis nach, der für 350 Kilometer Reichweite sorgen soll. Er ist speziell für Gewerbetreibende gedacht, die hauptsächlich innerstädtisch auf Tour gehen. Ein spannender Aspekt angesichts der globalen chinesischen Akku-Dominanz: Alle Batteriezellen werden in Europa hergestellt und im Werk Sandouville in Frankreich montiert.

Zu den Preisen mag man sich bei Renault rund ein Jahr vor dem Marktstart noch nicht äußern. Der Blick auf die Mitbewerber gibt aber schon mal den Rahmen vor. Um die 50.000 Euro dürften realistisch sein. ■

Text: Rudolf Huber



Der Fahrerarbeitsplatz ist funktional aufgebaut und konsequent auf digitale Bedienung ausgelegt.

Der neue Renault Trafic startet ab 2026 zunächst rein elektrisch. Ein Diesel kommt später.

Große Hecköffnung und niedrige Ladekante erleichtern den täglichen Einsatz im Lieferverkehr.



Der Trafic gehört zu einer neuen Transporter-Familie mit softwaredefinierter Fahrzeugarchitektur.



# Markt unter Druck

Die Absatzzahlen des **Nutzfahrzeugmarktes** sprechen eine deutliche Sprache. Ein wirtschaftlich angespanntes Umfeld zwingt die Hersteller, mit ihren rückläufigen Zahlen zufrieden sein zu müssen. Doch wie steht der Markt derzeit in Europa da?



Foto: Opel

**E**in Aufatmen ist in der Sparte der Vans und leichten Nutzfahrzeuge im Geschäftsjahr 2025 nicht wirklich zu spüren. Vor allem auf den großen europäischen Märkten wie Frankreich (- 5,6 Prozent), Deutschland (-5,4 Prozent) und Italien (-5 Prozent) müssen die Van-Hersteller teilweise große Verluste im Vergleich zum Vorjahr hinnehmen. Das ist das Ergebnis der Nutzfahrzeugzulassungszahlen des ACEA für das Geschäftsjahr 2025. Ein Zeichen für wirtschaftlich anspruchsvolle Zeiten – in denen sich Transporterverkäufer noch einmal deutlich schwerer tun, ihre Produkte in Umlauf zu bringen.

Immerhin: Laut den ACEA-Zahlen nehmen elektrische Modelle nun ein Volumen von 11,2 Prozent aller verkauften Transporter ein – im Jahr 2024 waren es lediglich 6,1 Prozent. Das spiegeln zum Beispiel auch die Zahlen von VW mit 28.800 BEV-Vans im Jahr 2024 und 58.600 im Jahr 2025 wider – was mehr als eine Verdopplung darstellt. Ähnlich sieht es etwa bei Ford mit einer BEV-Quote von 17,4 Prozent aus – mit dabei allerdings sind auch die Plug-in-Hybrid-Varianten (PHEV). Mercedes-Benz wiederum gibt an, dass die Verkäufe von elektrischen Vans im Jahr 2025 um 46 Prozent auf 28.500 Einheiten gewachsen sind.

Doch bei allem Optimismus zum durchaus beachtlichen Wachstum auf dem Elektromarkt, müssen die Zahlen auch ins Verhältnis gesetzt werden: Die Dieselfahrzeuge stellen mit 80,7 Prozent noch immer die große Mehrheit dar. Damit sind sie nach wie vor das Rückgrat der Branche.



Foto: Ford

Ford Pro feiert in einem rückläufigen Gesamtmarkt Erfolge. Insgesamt 93.673 Neuzulassungen wurden registriert – was einem Plus von 19,4 Prozent im Vergleich zum Vorjahr ist.



Foto: VW

VW Nutzfahrzeuge möchte mit insgesamt 13 neuen Karosserievarianten den Transporter in die richtige Spur lenken und die Verkaufszahlen weiter ankurbeln.

### Rückgang bei Diesel-Modellen

Das Problem: Bei den Diesel-Vans war laut den Zulassungszahlen von ACEA ein Rückgang von 12,8 Prozent im Vergleich zum Vorjahr zu beobachten – was mehr als eine Million Fahrzeuge ausmacht. Diesen Rückgang kann der Zuwachs bei den BEV-Vans nicht vollständig ausgleichen. Die Folge: ein Rückgang von 8,8 Prozent bei den Neuzulassungen von Transportern über alle EU-Märkte hinweg.

Zudem kämpft der »Hochlauf der Elektromobilität« noch immer mit einigen alten, bekannten Herausforderungen: hohe Energiekosten, ungünstige Gesamtbetriebskosten und uneinheitliche politische Rahmenbedingungen – eigentlich sollten mittlerweile >

mehr Fahrzeuge im Umlauf sein. Und logisch: Auch die über alle Branchen hinweg zu beobachtende Kaufzurückhaltung spielt hier eine Rolle. Im Zweifelsfall halten daher viele Betriebe eher an einem älteren Fahrzeug fest.

### Weniger Druck auf klassische Antriebe

Es braucht also Veränderungen. Die gab es bereits Ende des Jahres 2025. »Vom Aus des Verbrenner-Aus« ist die Rede. Was das konkret bedeutet? Die EU will laut den Plänen bis 2035 insgesamt 90 Prozent der CO<sub>2</sub>-Emissionen im Vergleich zu 2021 reduzieren, statt wie geplant 100 Prozent. Das soll vor allem zu mehr Technologieoffenheit verhelfen. Für die Hersteller heißt das, dass sie länger an ihren Verbrennermodellen und vor allem auch an den Plug-in-Hybriden festhalten können, um die Flottengrenzwerte einzuhalten. Das CO<sub>2</sub>, das diese Fahrzeuge ausstoßen, sollen die Hersteller an anderen Stellen einsparen.

Darüber hinaus machen sich jetzt die Hersteller auf, ihr Portfolio weiter auszubauen. Stellantis zum Beispiel kündigte an, die mittelgroßen Transporter mit neuer 2,2-Liter-Dieselmotorisierung anzubieten. Dementsprechend fahren bald Citroën Jumpy, Fiat Scudo, Opel Vivaro und Peugeot Expert mit dem neuen Turbodiesel vom Hof. Die Vans gibt es in zwei Leistungsstufen: 150 PS (110 kW) und 180 PS (132 kW).

### Hersteller starten Modelloffensiven

VW Nutzfahrzeuge setzt ebenfalls auf eine möglichst breite Modelloffensive. Der Balance-Akt: einerseits den Übergang zur Elektromobilität weiter forcieren und die guten Ergebnisse festigen bzw. verbessern, andererseits das bewährte Verbrenner- und Hybridportfolio behalten und durch neue spezielle Ausstattungen erweitern. Der Transporter soll 2026 mit 13 Karosserievarianten inklusive Doppelkabine-Pritschenfahrzeug, elf Antriebsversionen, neu auch mit PHEV- und BEV-Allrad, bis zu neun Kubikmeter Ladevolumen, bis zu 1,33 Tonnen Zuladung und bis zu 2,8 Tonnen Anhängelast bieten – und damit für jede Anwendung die richtige Konfiguration. Nahezu alle Hersteller planen allerdings, das BEV-Angebot weiter auszubauen. Prognosen für den Transportermarkt 2026 gehen zudem nicht von Verschlechterungen aus.

Ein wirkliches Aufleben des Markts ist aber nicht zu erwarten. Ein Blick auf die Zahlen des Kraftfahrt-Bundesamts (KBA) in Sachen Vans: Im Januar 2026 machten Großraum-Vans 1,9 Prozent (3.770 Fahrzeuge) der Neuzulassungen von Pkw aus, Mini-Vans



Foto: Aumovio

### Tachografenpflicht für Transporter

Ab dem 1. Juli müssen auch leichte Nutzfahrzeuge mit mehr als 2,5 Tonnen zulässiger Gesamtmasse einschließlich Anhänger oder Sattelanhänger mit einem Tachografen ausgerüstet sein, wenn sie gewerblich im grenzüberschreitenden Güterverkehr oder in der Kabotage unterwegs sind. Bislang galt diese Pflicht nur für Lkw ab 3,5 Tonnen. Wichtig ist: Ausschlaggebend ist nicht nur die Fahrzeugklasse, sondern vor allem der gewerbliche Einsatzzweck und die Art des Transports. Der Einbau darf ausschließlich in zertifizierten Fachwerkstätten erfolgen. Bei Verstößen drohen in Deutschland Bußgelder von bis zu 1.500 Euro, in Italien sogar bis zu 3.328 Euro.

0,7 Prozent (1.406 Fahrzeuge). Damit sieht es schlechter aus als im Vorjahr. 2025 wurden noch 5.073 Großraum-Vans und damit 25,7 Prozent mehr verkauft als 2026. Bei den Mini-Vans sieht es ähnlich aus.

Allerdings schneiden der Januar und der Februar erfahrungsgemäß generell etwas schlechter ab. Im März dürften die Zahlen dann wieder ansteigen. Sicherlich keine gute Entwicklung, aber noch kein Grund zur Panik. Zumal der Dezember 2025 sich noch auf einem stabilen Niveau bewegte. Im ersten Quartal zeigt sich dann, in welche Richtung der Markt steuert. Dennoch verdeutlicht der Januar bereits, dass der Transportermarkt auch in diesem Jahr weiter ordentlich unter Druck steht. ■

Text: Alexander Roller



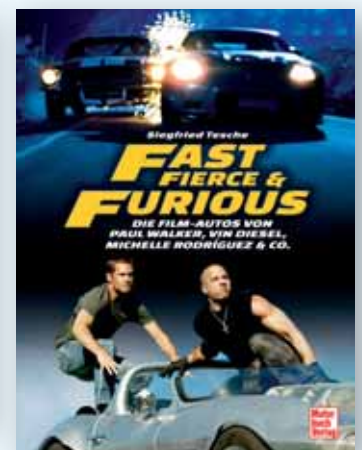
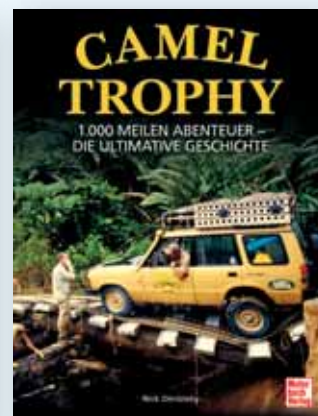
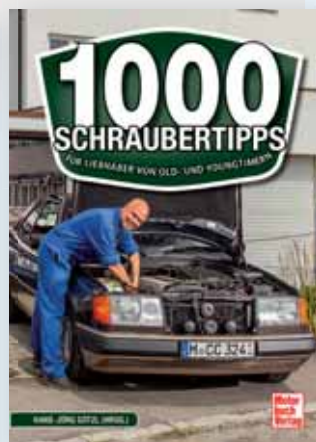
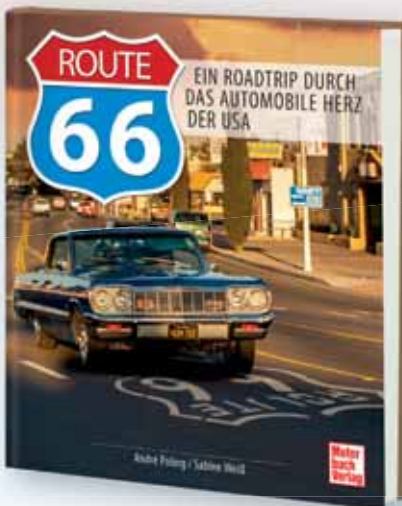
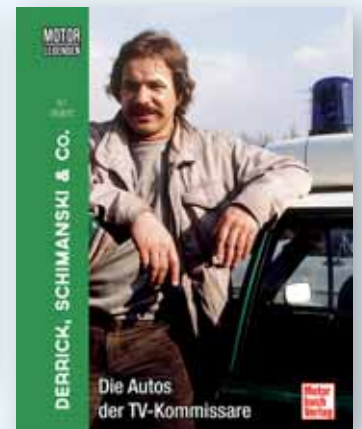
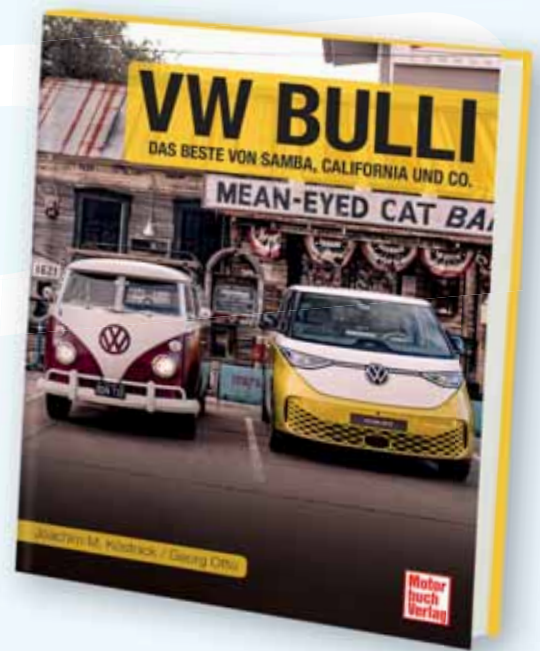
Foto: Damien Vignaux @ Continental Productions

Der Peugeot E-Expert ist Teil der Elektrifizierungsstrategie im Transportersegment, in dem BEV-Modelle zuletzt deutlich an Bedeutung gewonnen haben.

# NEUE BÜCHER FÜR AUTO-KENNER!

Riesenangebot  
an Auto-Büchern  
im Shop von  
**eurotransport.de!**

Ideal als Geschenk – auch für sich selbst!



**eurotransport.de/shop**



# Kompakt, elektrisch, urban

Ford positioniert den **Transit City** als neue Ergänzung der Transit-Familie – mit Fokus auf Stadtverkehr, Last Mile und branchenspezifische Umbauten.

Ford Pro erweitert sein Nutzfahrzeugprogramm um ein neues Modell im 1-Tonnen-Segment. Der neue Transit City ist als kompakter Elektrotransporter vor allem für innerstädtische Zustell-, Service- und Handwerkereinsätze gedacht. Auf den Markt kommt das Modell gegen Ende des Jahres. Angeboten wird es als Kastenwagen in zwei Längen und Höhen sowie als Fahrgestell mit Einzelkabine. Die größere L2H2-Version bietet rund acht Kubikmeter Ladevolumen, mehr als drei Meter Ladelänge und bis zu 1.275 Kilogramm Nutzlast. Die kompaktere L1H1-Variante kommt auf rund sechs Kubikmeter Stauraum und soll sich besonders für enge Innenstadtbereiche eignen. Beide Versionen fassen drei Euro-Paletten.

## Elektrischer Antrieb für den urbanen Einsatz

Angetrieben wird der Transit City von einem 110 kW (150 PS) starken Elektromotor. Die Lithium-Eisenphosphat-Batterie mit 56 kWh nutzbarer Kapazität ermöglicht laut Ford eine WLTP-Reichweite von bis zu 254 Kilometern. Geladen wird

mit bis zu 67 kW Gleichstrom; damit soll sich der Akku in 33 Minuten von 10 auf 80 Prozent laden lassen. An der 11-kW-Wallbox dauert der Ladevorgang von 10 auf 100 Prozent rund fünfeinhalb Stunden. Zur Serienausstattung zählen unter anderem One-Pedal-Drive, Sitzheizung, schlüsselloses Startsystem, Rückfahrkamera, Park-Pilot-Sensoren, Spurhalte-Assistent und ein 12-Zoll-Touchscreen.

Für Ford hat das 1-Tonnen-Segment in der DACH-Region eine besondere Bedeutung. Der Transit City soll das bestehende Angebot gezielt ergänzen – vor allem für kleine und mittlere Unternehmen, Handwerksbetriebe sowie urbane Liefer- und Serviceverkehre. Im Mittelpunkt steht ein elektrisch angetriebenes Nutzfahrzeug mit geringer Komplexität und möglichst niedrigen Betriebskosten. »Für uns in der DACH-Region ist das 1-Tonnen-Segment ein sehr wichtiges Verkaufssegment. Der Transit City ist deshalb eine sinnvolle Erweiterung unseres erfolgreichen Transit-Portfolios«, sagt Claudia Vogt, Direktorin Nutzfahrzeuggeschäft Ford DACH.

## Ford Transit City

**Basisdaten:** elektrischer Transporter im 1-Tonnen-Segment, Frontantrieb: 110 kW/150 PS, Batterie: 56 kWh (LFP), Laden: 11 kW AC, 87 kW DC Spitze / 67 kW im Schnitt, 10–80 % in 4,5 Stunden (AC) bzw. 33 Minuten (DC), Serviceintervall: 2 Jahre / 40.000 km, Garantie auf Hochvolt-Komponenten: 8 Jahre / 160.000 km

### L1H1 Kastenwagen

Reichweite: bis 254 km (WLTP kombiniert), Laderaum: ca. 6 m<sup>3</sup>, Nutzlast: bis 1.085 kg, Ladelänge: ab 2.77 Meter, Ladefähigkeit: 3 Euro-Paletten

### L2H2 Kastenwagen

Laderaum: bis 8,5 m<sup>3</sup>, Nutzlast: bis 1.275 kg, Ladelänge: bis 3.07 Meter, Ladefähigkeit: 3 Euro-Paletten

### Fahrgestell mit Einzelkabine

Ausgelegt als Basis für branchenspezifische Umbauten



## Abgrenzung zum Transit Custom

Der Transit City ist auf den Stadtverkehr und die letzte Meile zugeschnitten. Ford stellt bei dem Modell kompakte Abmessungen, geringe Komplexität und niedrige Betriebskosten in den Vordergrund. Damit grenzt es sich vom größeren Transit Custom ab, der stärker auf Variantenvielfalt, Komfortoptionen und zusätzliche Anforderungen wie Anhängelast ausgelegt ist. »Dieses Produkt ist sehr stark auf den urbanen Einsatz fokussiert – auf Last Mile, geringe Komplexität und möglichst niedrige Kosten«, so Vogt.

## Fahrgestell für kommunale Einsätze

Zusätzliche Bedeutung misst Ford dem Fahrgestell bei. Gerade für städtische Kommunalbetriebe, den Garten- und Landschaftsbau, das Baugewerbe und Last-Mile-Dienste soll die Variante zusätzliche Einsatzmöglichkeiten im täglichen, teils hochspezialisierten Arbeitseinsatz eröffnen. Sie zielt damit auf Kunden, die eine kompakte elektrische Basis für branchenspezifische Aufbauten suchen. Unterstützt wird das durch das Ford-Pro-Converters-Netzwerk mit 39 Aufbauherstellern in Deutschland.

## Marktstart mit allen drei Varianten

Der Marktstart ist in mehreren Schritten geplant. Im zweiten Quartal sollen Preislisten veröffentlicht und die Bestellbücher geöffnet werden. Das Debüt ist für die IAA Transportation geplant. Die ersten Auslieferungen sollen Ende des Jahres starten – alle drei Varianten gleichzeitig.

## Niedrigere Wartungskosten als Argument

Auch bei den Betriebskosten will Ford punkten. Ford rechnet damit, dass der Wartungsaufwand gegenüber einem Dieseltransporter um 40 Prozent sinkt. Die Serviceintervalle liegen bei zwei Jahren oder 40.000 Kilometern. Für die Hochvolt-Komponenten gilt eine Absicherung über acht Jahre oder 160.000 Kilometer. Zudem hat Ford nach eigenen Angaben ein Testprogramm absolviert, das eine Nutzungsdauer von zehn Jahren und mehr als 240.000 Kilometern unter harten Einsatzbedingungen simuliert. ■

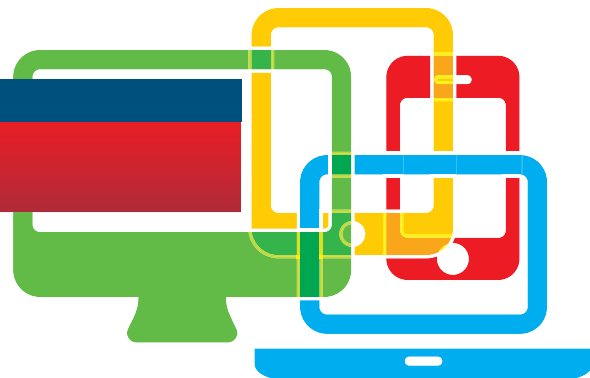
Text: Julian Hoffmann



- 1 Der Transit City bietet ein digitales Cockpit mit 12-Zoll-Touchscreen, Sitzheizung, Rückfahrkamera und One-Pedal-Drive.
- 2 Der L2H2 bietet bis zu 8 m<sup>3</sup> Ladevolumen, und Platz für drei Euro-Paletten und 1.275 Kilo Nutzlast.
- 3 Das Fahrgestell mit Einzelkabine ist ausgelegt als Basis für branchenspezifische Aufbauten.
- 4 Die 56-kWh-LFP-Batterie lädt mit 11 kW AC oder bis zu 87 kW DC in 4,5 Stunden bzw. 33 Minuten von 10 auf 80 Prozent.



Fotos: Ford



## 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](http://firmenauto.de/newsletter)

## firmenauto.de



Ihre Quelle für aktuelle Informationen rund um Geschäftswagen, Flottenmanagement und Finanzen. Alle Artikel kostenfrei unter: [firmenauto.de](http://firmenauto.de)

## E-Paper



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

[firmenauto.de/epaper](http://firmenauto.de/epaper)

## Who is Who Pkw-Flottenmarkt

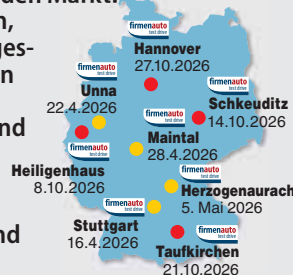
Das Nachschlagewerk für die Fuhrparkbranche. Alle Adressen und Kontakte der wichtigsten Fahrzeug- und Zubehöranbieter sowie Dienstleister – von Auto bis Zulassungsservice.



Die aktuelle Ausgabe erhalten Sie kostenfrei als PDF-Download unter: [firmenauto.de/wiwpdf](http://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
- 22. April Unna
- 28. April Maintal
- 05. Mai Herzogenaurach
- 08. Oktober Heiligenhaus
- 14. Oktober Schkeuditz
- 21. Oktober Taufkirchen
- 27. Oktober Hannover

Mehr Infos unter: [firmenauto.de/testdrive](http://firmenauto.de/testdrive)

## Impressum

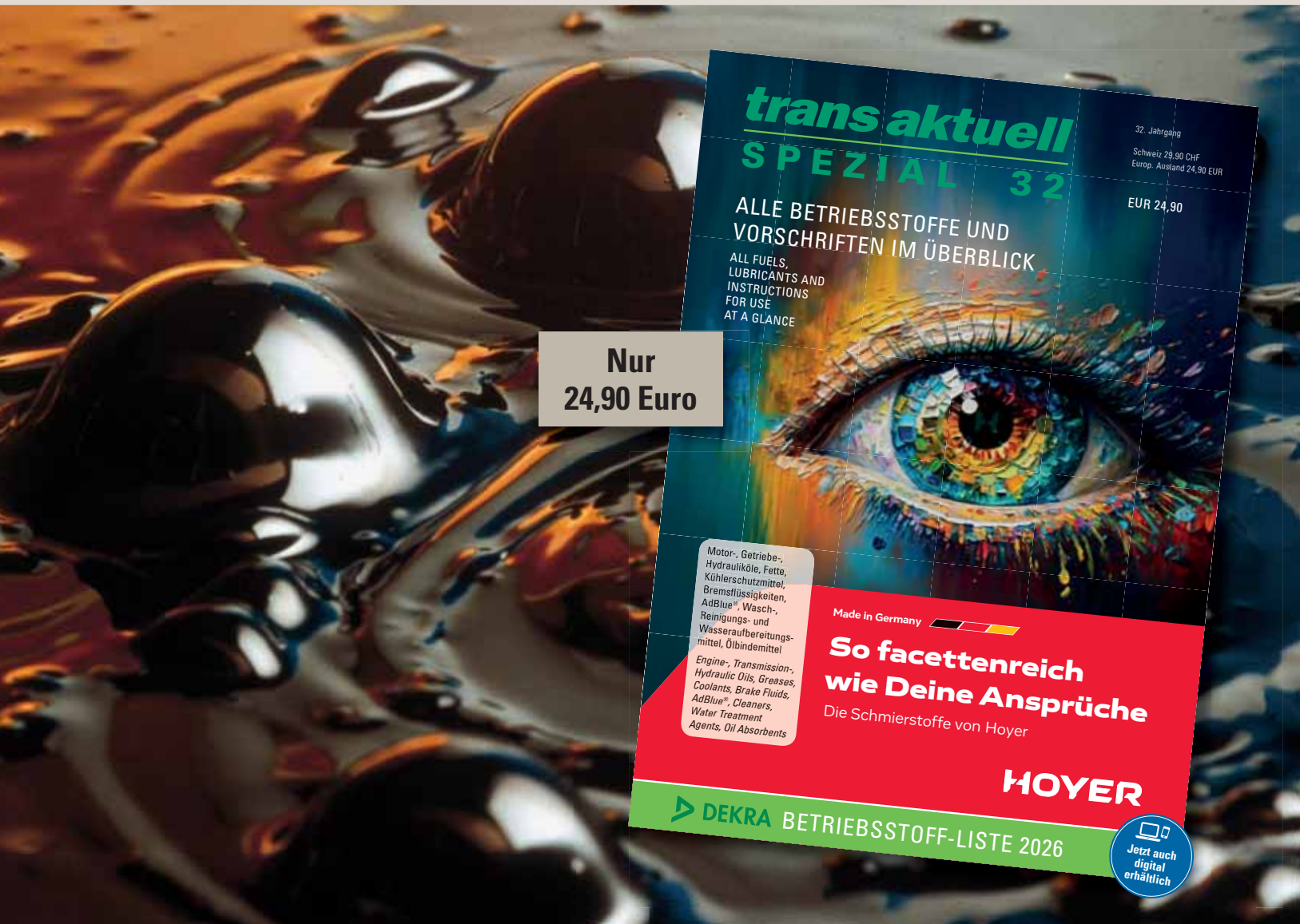
**firmenauto – Mobilität & Management**  
ISSN 1618-4998  
**Redaktion firmenauto/www.firmenauto.de**  
Nicole Holzer (Geschäftsführende Redakteurin),  
Carsten Nallinger (Chefredakteur),  
Uta Sichel (Assistenz)  
**Mitarbeiter dieser Ausgabe:**  
Benjamin Bessinger, Julian Hofmann,  
Rudolf Huber, Andreas Islinger,  
Heinrich Lingner, Henning Ludes,  
Alexander Roller, Axel Schäfer,  
Michael Specht, Sandro Vitale  
**Grafik/Produktion:**  
Frank Haug (Ltg.);  
Florence Frieser, Monika Haug,  
Oswin Zebrowski, Marcus Zimmer  
**Internet:** Carsten Nallinger (Chefredakteur);  
Jan Grobosch (Grafik/Produktion)

**Sekretariat, Leserservice:**  
Uta Sichel Tel.: 07 11/7 84 98-11  
**Verlag:** Euro Transport Media Verlags-  
und Verlagsgesellschaft mbH  
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](http://www.firmenauto.de)  
E-Mail: [firmenauto@etm.de](mailto: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](mailto: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 Lieferpflicht,  
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](mailto:vertrieb@etm.de)  
Web: [www.firmenauto.de/shop](http://www.firmenauto.de/shop)

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



Nur  
24,90 Euro

Das einzigartige Nachschlagewerk mit über 2.500 Produkteinträgen: die DEKRA Betriebsstoff-Liste 2026

Als *trans aktuell* spezial erscheint die DEKRA Betriebsstoff-Liste im 32. Jahr mit einer Auflage von 26.000 Exemplaren. Davon 4.000 gedruckte und 22.000 digitale Exemplare. Die Pflichtlektüre der Profis in Autohaus und Fuhrpark wird von Herstellern und Händlern auch wegen der umfangreichen zweisprachigen Tabellen und kompetenten Fachartikel geschätzt. Neben der umfassenden Übersicht über Fette, Öle, Schmierstoffe, Kühlerschutzmittel usw. sind auch die Anforderungen, Adressen und Vertriebsstrukturen der Fahrzeughersteller sowie die neuesten ACEA-Vorschriften Bestandteil der *trans aktuell* spezial.

**Jetzt bestellen: [www.eurotransport.de/betriebsstoffliste](http://www.eurotransport.de/betriebsstoffliste)**

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

V O L V O



## Der vollelektrische Volvo ES90.

Elektrifiziert Ihren Arbeitsalltag ohne Kompromisse: bis zu 700 km Reichweite<sup>1</sup>, innovative 800-V-Technologie und attraktive 0,25 %-Dienstwagenbesteuerung<sup>2</sup>. Unsere Premium-Limousine bringt Sie souverän durch Ihre Geschäftswoche.

[volvocars.de/ES90](https://volvocars.de/ES90)

# Für ein Leben im Gleichgewicht.

<sup>1</sup> WLTP-Reichweite (kombinierte Werte)

<sup>2</sup> Fahrer von Dienstwagen, die auch privat genutzt werden, müssen monatlich 1 % des Fahrzeug-Bruttolistenpreises als geldwerten Vorteil versteuern. Profitieren Sie von der 0,25 %-Dienstwagenbesteuerung für die vollelektrischen Volvo Modelle mit einem Bruttolistenpreis von unter 100.000 €. Diese Senkung auf 0,25 % bietet Ihnen auch dann einen Vorteil, wenn Sie Ihr Geschäftsfahrzeug individuell nach Fahrtenbuch versteuern.