

Mit Ford Pro™ auf Erfolgskurs

Fünf starke Säulen für Ihr Business: darauf ausgerichtet, Produktivität zu steigern, Ausfallzeiten zu reduzieren und Prozesse effizienter zu gestalten. Jetzt Broschüre anfordern.



www.ford-grosskunden-kampagne.de

Interview Chargecloud
COO Oliver Adrian: Warum das Netz bremst

Software Defined Vehicle
Wächst das Risiko mit neuen Updates?

Top 10 Kompaktklasse
Wer Golf und Octavia jetzt gefährlich wird



Premium-Business-Kombis
Vergleichstest Audi A5, BMW 5er, Mercedes E-Klasse



Fuhrparkcontrolling
Wo im System Millionen verbrannt werden



Geldwerter Vorteil
Wann der Werkstattwagen zur Steuerfalle wird

**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

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





Nicole Holzer
Geschäftsführende
Redakteurin

Nicht nur die Dienstwagen werden digitaler und komplexer. Für Fuhrparkverantwortliche reicht es deshalb längst nicht mehr, nur Leasingrate, Verbrauch und Restwert im Blick zu behalten. Die teuren Überraschungen lauern oft an anderer Stelle: nach einem Unfall bei Batterieprüfung und Standzeiten, bei Updates mit Folgen für Verfügbarkeit und Sicherheit, beim Werkstattwagen in der steuerlichen Dokumentation oder bei digitalen Funktionen, die per Klick gebucht werden.

Auch der digitale Führerschein bringt keine Erleichterung. Wegen der Halterhaftung müssen die Fahrerlaubnisse weiterhin kontrolliert werden. Und wie schwierig

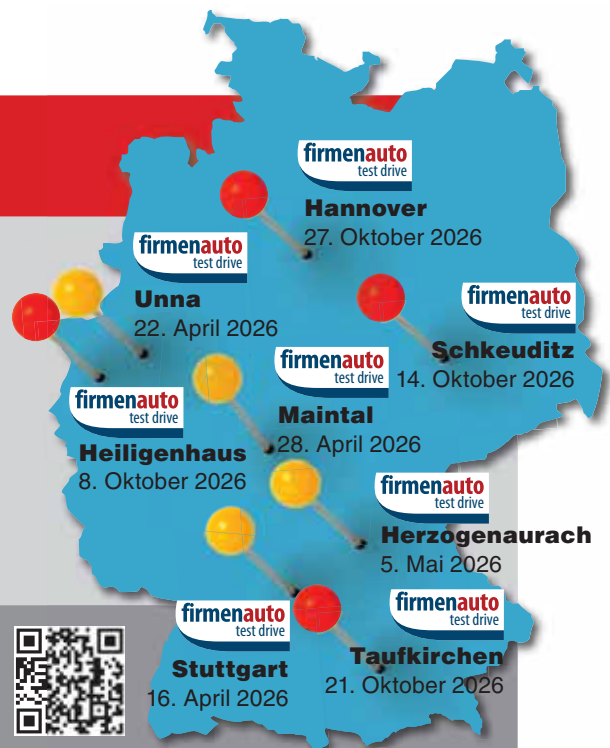
die Elektrifizierung in der Praxis sein kann, erklärt Chargecloud-Chef Oliver Adrian. Nicht selten bremst der Netzanschluss stärker als das Fahrzeugangebot. Volvo-Vertriebschef René Müller spricht über den EX60, neue Wettbewerber und darüber, warum das Markenimage immer noch wichtig ist.

Natürlich geht es auch um Autos: Audi A6 Avant, BMW 540d Touring und Mercedes E 450 d treten gegeneinander an. Dazu fahren wir MG4 EV, Geely Starry EM-i, Citroën ë-C3, Kia EV4, BYD Dolphin G DM-i und Nissan Ariya. Wir wünschen viel Spaß und interessante Erkenntnisse mit unserer aktuellen Ausgabe von firmenauto.

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



Powered by:



28 Euro 7 kommt. Das ändert sich durch die neue EU-Vorgabe



24 Volvo-Vertriebschef René Müller über den EX60, Großkunden und den Wettbewerb



32 Ändert die Digitalisierung etwas an der Halterhaftung?



MANAGEMENT

- | | | | |
|----|---|----|--|
| 03 | Editorial | 24 | Interview Volvo
René Müller über den EX60, Flottenpläne und Volvos Stärke gegen neue Rivalen |
| 06 | Branchen-News | 26 | Functions on Demand
Digitale Extras werfen neue Fragen zu Kosten, Steuer und Freigabe auf |
| 10 | Kolumne
BBM-Geschäftsführer Axel Schäfer zeigt klare Kante zu aktuellen Themen | 28 | Neue EU-Vorschrift
Euro 7 regelt erstmals Reifenabrieb, Bremsstaub und Batteriehaltbarkeit |
| 12 | Schadenkosten E-Autos
Neue Schadendaten zeigen, wann E-Autos wirklich höhere Reparaturkosten haben | 30 | Geldwerter Vorteil
Wann der Werkstattwagen zum geldwerten Vorteil wird – und welche Belege zählen |
| 16 | Interview Chargedcloud
Netzanschluss, Lastspitzen, Abrechnung: Oliver Adrian nennt die größten Hürde | 32 | Pflichten im Fuhrpark
Neue Regeln, alte Verantwortung: Was Fuhrparks bei Fahrern nachweisen müssen |
| 18 | Software Defined Vehicle
Updates bringen neue Funktionen – aber auch Risiken für Kosten und Verfügbarkeit | 34 | Recht im Fuhrpark
Urteile zu Dienstwagenentzug, Privatnutzung, Maut und Leasingsonderzahlung |
| 22 | Kostenkontrolle
Excel und Bauchgefühl reichen nicht: Wo Flotten häufig unbemerkt Geld verbrennen | | |



36

Oberklasse-Kombis im Test:
A6 Avant, 540d Touring und
E 450 dT-Modell. Welcher
Diesel-Kombi ist der beste?



46

Geelys neuer Plug-in-Hybrid
Starry EM-i im ersten
Fahrbericht

AUTO

- 36 **Vergleichstest Oberklasse-Kombis**
Audi A6, BMW 540d, Mercedes E 450 d: Wer
gewinnt bei Komfort, Dynamik und Kosten?
- 44 **MG4 EV Urban**
Der neue Elektro-Kompakte überrascht bei
Platz und Akkutechnik
- 46 **Geely Starry EM-i**
Viel Reichweite, schnelles DC-Laden: Wie gut ist
Geelys neuer Plug-in-Hybrid?
- 50 **Top 10 Kompaktklasse**
Octavia und Golf führen weiter. Doch hinter
der Spitze verschiebt sich die Rangordnung
- 52 **Citroën ë-C3 Urban Range**
Der Stadtstrome wird günstiger, doch das
geht auf Kosten der Reichweite
- 54 **Kia EV4**
Viel Platz, viele Kilometer: Wie nah kommt
der EV4 dem idealen Allrounder?

- 56 **BYD Dolphin G DM-i**
Kleinwagen, Plug-in-Hybrid und 1.000 km
Reichweite: Damit setzt BYD Benchmarks
- 58 **Nissan Ariya**
Die Modellpflege bringt mehr Digitales, aber
kaum Fortschritt bei Reichweite und Ladetempo

TRANSPORTER

- 60 **Ford Pro Uptime Services**
Wartung nach Datenlage: Die Werkstatt
reagiert, bevor der Transporter liegen bleibt
- 64 **Mercedes-Benz VLE**
Der VLE will kein Transporter sein. So viel Pkw
steckt in der Großraumlimousine
- 66 **Impressum**

Titel: verkaufte Anzeige





Langstrecken-Test: Sieben Autos, ein Ziel

Sieben Autos, 800 Kilometer und sehr unterschiedliche Pausen: **Green NCAP** zeigt, warum auf der Langstrecke Effizienz, Reichweite und Ladetempo entscheiden.

Green NCAP hat sieben Autos auf einer simulierten 800-Kilometer-Fahrt mit Autobahn, Landstraße und Stadtverkehr unter realitätsnahen Bedingungen miteinander verglichen. An Bord waren vier Personen, Gepäck und Klimaanlage. Am schnellsten kommt der Mercedes CLA EQ 250+ ans Ziel. Mit 16,5 kWh/100 km, 605 Kilometer Reichweite und hoher Ladeleistung benötigt er auf der gesamten Strecke nur rund 14 Minuten zum Nachladen.

Der Vergleich zeigt auch, warum eine große Batterie allein nicht genügt. Gewicht, Luftwiderstand und Ladeleistung entscheiden mit. Der Renault 5 E-Tech kommt trotz 19,9 kWh/100 km wegen seiner kleineren Batterie und 72 kW Ladeleistung auf rund 80 Minuten Ladezeit. Beim Mini Cooper E summieren sich die Stopps auf 104 Minuten. Der Volvo EX30 Extended Range liegt mit 344 Kilometer Reichweite und 59 Minuten Ladezeit dazwischen.

Der Dacia Bigster schafft die 800 Kilometer dank 50-Liter-Tank ohne Stopp. Der Toyota C-HR benötigt bei 754 Kilometer Reichweite einen Tankhalt, ebenso der Seat Ibiza mit 645 Kilometern. Green NCAP bewertet CLA, Renault und Mini mit fünf Sternen, den Volvo mit 4,5 sowie Verbrenner und Hybride mit 3,5 Sternen. Das Fazit: Auf Langstrecke zählen nicht Akku- oder Tankgröße allein, sondern Effizienz, Reichweite und Ladegeschwindigkeit.

Neue EU-Fahrzeugklasse

Bringt M1E das 15.000-Euro-Auto?

Die EU plant mit M1E eine neue Fahrzeugklasse für elektrische Kleinwagen bis 4,20 Meter Länge. Hersteller sollen von zehn Jahren Planungssicherheit und weiteren CO₂-Gutschriften profitieren, wenn die Fahrzeuge in der EU gebaut werden. Ziel sind Modelle um 15.000 Euro und Anreize für das stark geschrumpfte Kleinwagensegment. Als Kandidaten gelten etwa Renault 5, Citroën ë-C3 oder VW ID.Polo. Kritiker warnen jedoch vor Protektionismus, einem 10-jährigen Sicherheits-Freeze und Preisen, die bislang nur ein Versprechen sind.



e.loop: Neuer Weg zum Firmen-E-Auto

VGRD Fleet bringt mit e.loop ein Mobilitätsangebot für Firmenkunden nach Deutschland. Beschäftigte können Elektro- und Hybridfahrzeuge über eine Entgeltumwandlung nutzen – ähnlich wie beim Jobrad. Laut VGRD Fleet sind gegenüber privatem Leasing Preisvorteile von bis zu 50 Prozent möglich. Der Prozess läuft digital über die e.loop-App. Ergänzt werden können Wartung und Verschleiß, Reifenservice sowie Versicherungen. VGRD Fleet positioniert e.loop als zusätzlichen Mobilitätsbaustein, mit dem Unternehmen auch Beschäftigten ohne Dienstwagenanspruch Zugang zu elektrifizierten Fahrzeugen bieten können. Zugleich soll das Modell Pendlerangebote erweitern und CO₂-Ziele unterstützen. Die Integration soll ohne zusätzlichen Verwaltungsaufwand möglich sein.



Fahrzeugdaten per FIN abrufen

Das KBA startet einen Online-Service für elektronische Übereinstimmungsbescheinigungen. Über die FIN lassen sich technische Daten abrufen und als XML-Datei herunterladen. Das erleichtert die Übernahme in Zulassungs-, Verwaltungs- und Flottensysteme. Der Dienst umfasst zunächst vor allem Pkw und leichte Nutzfahrzeuge, die seit Oktober 2019 in Deutschland zugelassen wurden.

159 unterschiedliche Elektroautomodelle waren 2025 auf dem deutschen Neuwagenmarkt verfügbar, wie das International Council on Clean Transportation (ICCT) ermittelt hat.

Wenn der Scanner jeden Kratzer sieht

Ein automatisierter Fahrzeugscanner von Auto-secure soll Schäden bei Übergabe und Rückgabe zuverlässig dokumentieren. Zwei Säulen mit 4K-Kameras erfassen Fahrzeuge bei Ein- und Ausfahrt, ordnen Aufnahmen per Kennzeichen zu und vergleichen sie mit früheren Scans. Kratzer, Dellen oder Felgenschäden sollen so schneller belegt und Reklamationen geklärt werden. Die Kosten liegen bei 290 Euro/Monat.



Digitale Wartung

VW plant Service vor dem Ausfall

Volkswagen Nutzfahrzeuge kooperiert mit dem dänischen Technologieunternehmen Connected Cars. Dessen Telematiklösung wird mit Volkswagen Connect Pro verknüpft und übermittelt Echtzeitdaten zu Fehlercodes, Warnmeldungen sowie Betriebs- und Diagnosedaten. Werkstätten sollen Wartungen früher planen, Ersatzteile bestellen und Reparaturen vorbereiten können. Für Flottenbetreiber sollen ungeplante Ausfälle und Standzeiten sinken. Der Rollout startet in ausgewählten Märkten Europas.



Betriebliche Mobilität

Viele Angebote, kein Konzept

Eine Studie von PwC Deutschland und der Universität St. Gallen zeigt: Dienstwagen, Jobrad, Deutschlandticket oder Mobilitätsbudget ergeben noch kein tragfähiges Mobilitätskonzept. Entscheidend ist, ob die Angebote zu Standort, Branche und den Wegen der Beschäftigten passen. Das Rahmenwerk verbindet Infrastruktur, Verkehrsmittel und Software. Urbane Büros benötigen andere Lösungen als ländliche Produktionsstandorte. Unternehmen sollten deshalb Pendel- und Dienstwege analysieren und Maßnahmen gezielt kombinieren, statt einzelne Produkte isoliert anzubieten. Auch Kosten, Klimaziele, Akzeptanz und Organisation zählen mit rein.

Ford Pro Telematics

KI-Flottenanalyse statt Excel-Stress

Ford bringt seinen KI-Assistenten Ford Pro AI nach Europa. Das System ist in Ford Pro Telematics integriert, kostet keinen Aufpreis und beantwortet Fragen zu Fahrzeugen und Flotten in normaler Sprache. Es erstellt Auswertungen, Tabellen, CSV-Dateien und E-Mail-Entwürfe. Abfragen lassen sich etwa zu Fahrverhalten, Auslastung, Leerlauf, Verbrauch oder Wartungsbedarf stellen. Das Telematik-Abo kostet laut Ford rund neun bis zwölf Euro je Fahrzeug und Monat. Die KI-Lösung funktioniert markenübergreifend, sofern Daten vorliegen. Zum Start arbeitet die KI nur auf Anfrage: Warnungen, Sprachsteuerung und vorausschauende Wartung fehlen noch. Ford rät, Ergebnisse zu prüfen und keine sensiblen Daten in den Chat einzugeben. Weitere Funktionen sollen noch folgen.



IHRE NEUEN GESCHÄFTSMODELLE

OPEL WARTUNGPRO: PLANBAR. ZUVERLÄSSIG. KALKULIERBAR //

WARTUNGPRO
MONATLICH AB

19,95€*



GRANDLAND ELECTRIC AB **302€** / MONAT¹

Ohne Sonderzahlung
Gewerbekunden-Angebot exkl. MwSt.



Kombinierte Werte für den Grandland Electric gem. WLTP:
Energieverbrauch: 17,8 kWh/100 km, CO₂-Emission: 0 g/km, CO₂-Klasse: A.
Kombinierte Werte für den Astra Sports Tourer Electric gem. WLTP:
Energieverbrauch: 15,6-15,8 kWh/100 km, CO₂-Emission: 0 g/km, CO₂-Klasse: A.
Leasingsonderzahlung 0,00 €; Laufzeit (Monate): 48; Laufleistung 10.000 km/Jahr

¹ Unverbindliches Kilometerleasing-Beispiel der Leasys S.p.A. Zweigstelle Deutschland, Friedrich-Lutzmann-Ring 1, 65428 Rüsselsheim am Main für den Opel Grandland Electric Edition, Elektromotor 157 kW (213 PS) mit 73 kWh Batterie, zzgl. gesetzl. MwSt., Überführungs- & Zulassungskosten. Mtl. Leasingrate ohne Wartungspaket: 302 €, mit Wartungspaket „Opel WartungPro“*: 321,95€. Gültig bis 30.09.2026, ausschließlich für Gewerbekunden. Der Abschluss des Wartungspaket ist keine Voraussetzung für das Zustandekommen eines Leasingvertrags.

* Opel Wartung Pro beinhaltet Leistungen über den Service-Baustein "Wartung und Verschleiß" der Leasys S.p.A. Zweigstelle Deutschland, gemäß dessen Bedingungen. Das Angebot setzt den Abschluss eines Leasingvertrags mit Leasys für ein nicht zugelassenes Opel-Neufahrzeug voraus (ausgenommen: Opel Rocks). Gültig bei teilnehmenden Opel-Händlern für Vertragsabschlüsse bis zum 30.09.2026.

Alle Preise zzgl. der gesetzl. MwSt. Nicht kombinierbar mit anderen Aktionen, Sonderkonditionen oder Rahmenabkommen.

Beispielfotos der Baureihen. Ausstattungsmerkmale nicht Bestandteil des Angebots.

LEASYS



Foto: KI-generiert Chat GPT/Open AI

Malus mit Ansage

Zwölf Prozent Malus auf neue Verbrenner und Hybride: Die **Niederlande erhöhen ab 2027 den Druck** auf Arbeitgeber – und zeigen Deutschland eine mögliche Richtung.

Ab 2027 wird es dort für Arbeitgeber teurer, Beschäftigten einen neuen Dienstwagen mit Benzin-, Diesel- oder Hybridantrieb zu überlassen. Zwölf Prozent des Listenpreises pro Jahr werden als zusätzliche Abgabe fällig. Zahlen muss nicht der Fahrer, sondern das Unternehmen. Weiterreichen? Nicht vorgesehen.

Das ist kein politischer Zeigefinger. Es ist ein Preisschild in Warnfarbe – dort angebracht, wo die Entscheidung fällt: in der Fuhrparkabteilung, beim Einkauf und in der Geschäftsführung.

Denn Antriebswenden werden nicht in Sonntagsreden entschieden. Sie passieren dort, wo TCO's geprüft werden, Reichweite, Restwert, Leasingrate, Ladeaufwand und Gewohnheit gegeneinander antreten. Und Gewohnheit ist zäh. Der Diesel kennt den Weg, der Plug-in-Hybrid verspricht das Beste aus zwei Welten – und wird gern noch einmal durchgewunken. Die Niederlande stellen nun einen Schlagbaum auf: Wer weiterhin fossil abbiegt, zahlt Maut.

Man stelle sich das in Deutschland vor. Der Aufschrei wäre vermutlich schneller da als der erste Ladepunkt: zu pauschal, zu teuer, zu wenig Infrastruktur, zu viel Staat. Und ja, manches davon

stimmt. Doch ein Malus baut erstmal keine Ladesäule, beschleunigt keinen Netzanschluss und macht aus einem ungeeigneten Einsatzprofil noch keinen elektrischen Musterfuhrpark.

Klarheit schlägt Technologieoffenheit

Wer fossile Fahrzeuge verteuert, ohne die Alternative wirklich einsetzbar und nutzbar zu machen, verteilt Strafzettel auf einer Straße, die noch gar nicht fertig ist. Trotzdem hat der niederländische Ansatz einen Vorteil: Er ist klar. Wer einen Verbrenner oder Hybrid bereitstellt, muss den Aufschlag einkalkulieren – und wer E-Autos beschafft, vermeidet ihn. Das versteht jede Einkaufsabteilung schneller als eine Förderrichtlinie, deren Fußnoten länger sind als der Leasingvertrag.

Natürlich muss man die Frage stellen, ob sich alles auf die Elektromobilität versteifen muss. Ob es gar keine Alternativen geben kann. Aber die Richtung sollte nicht offenbleiben. Wir diskutieren über Zuckerbrot, Peitsche und Brückentechnologien – und wundern uns, dass Fuhrparkverantwortliche weiter das bestellen, was kalkulierbar ist.

Ob der Malus die niederländischen Flotten schneller elektrifiziert, wird sich zeigen. Ein Kostenimpuls allein löst nicht alle Probleme. Aber immerhin fährt dort jemand los. Deutschland steht noch am Straßenrand, prüft die Beschilderung und fragt, ob das Navigationsgerät nicht auch technologieoffen sein müsse. ■



Bundesverband
Betriebliche Mobilität
Expertise für Fuhrpark- & Mobilitätsmanagement

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

Der erste Supersportwagen *mit 7 Sitzen.*

Bis zu 400 km Laden in nur 14 Minuten¹.



LUCID
GRAVITY



COMPROMISE **NOTHING**

Lucid Gravity Grand Touring 617 kW (839 PS), 712 - 748 km kombinierte Reichweite (WLTP), 0 g CO₂/km, 19,1 - 18,2 kWh/100 km, CO₂-Klasse: A. Die Werte wurden nach dem vorgeschriebenen Verfahren WLTP (Worldwide Harmonized Light Vehicles 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. Weitere Informationen zum offiziellen Kraftstoffverbrauch, den offiziellen spezifischen CO₂-Emissionen sowie zum Stromverbrauch neuer Personenkraftwagen sind im kostenlosen Leitfaden zum Kraftstoffverbrauch der Deutsche Automobil Treuhand (DAT), auch abrufbar unter www.dat.de/co2, verfügbar.
¹Bei Anschluss an Gleichstrom-Schnellladegeräte. Die tatsächliche Leistung richtet sich nach der Fahrzeugausstattung und den Ladebedingungen.

lucidmotors.com



Fotos: KI-generiert ChatGPT, GDV, ATZ, Holzer

Wenn der Akku mitentscheidet

Elektroautos gelten nach Unfällen als besonders teuer. Neue Daten relativieren das Vorurteil. Doch **Batterieprüfung, Spezialtransporte und lange Standzeiten** können selbst kleine Schäden kompliziert machen.

Die Reparatur von Elektroautos nach Unfällen gilt als besonders kostspielig. Neue Schadendaten relativieren das Bild. Doch Batterieprüfung, Spezialtransporte und lange Standzeiten können kleine Kollisionen kompliziert machen.

Ein Parkrempler bleibt ein Parkrempler – auch beim Elektroauto. Stoßfänger, Scheinwerfer und Seitenteile unterscheiden sich im Schadenfall zunächst kaum vom Verbrenner. Trotzdem hält sich hartnäckig das Bild vom Stromer, bei dem schon eine kleine Kollision zum Totalschaden führt.

Ganz unbegründet ist die Sorge nicht. Die Antriebsbatterie ist das teuerste Bauteil des Fahrzeugs. Wird sie beschädigt oder lässt sich ihr Zustand nicht eindeutig beurteilen, können Diagnose, Transport und Reparatur erheblichen Aufwand verursachen. Neue Daten zeigen jedoch: Die Unterschiede werden kleiner.

»Die Schadenbilanzen von Elektroautos und vergleichbaren Verbrennern gleichen sich weiter an«, sagt Anja Käfer-Rohrbach, stellvertretende Hauptgeschäftsführerin des GDV. Lagen Vollkaskoschäden von E-Autos 2020 bis 2022 noch 20 bis 25 Prozent über denen vergleichbarer Verbrenner, waren es bis 2023 nur noch 15 bis 20 Prozent. Die Besonderheiten des Elektroantriebs verschwinden damit aber nicht.

Die Schadenkosten nähern sich an

Dass der Kostenabstand kleiner wird, hat mehrere Gründe. »Werkstätten, Abschleppunternehmen, Feuerwehren und Gutachter haben inzwischen deutlich mehr Erfahrung mit beschädigten Elektroautos«,



Die Schadenbilanzen von Elektroautos und vergleichbaren Verbrennern gleichen sich weiter an.

Anja Käfer-Rohrbach,
stellvertretende Hauptgeschäftsführerin des GDV

erklärt Käfer-Rohrbach. Auch Diagnoseverfahren und Reparaturprozesse werden besser.

Zudem verursachen Elektroautos weiterhin seltener Vollkaskoschäden. Zwischen 2020 und 2022 lag ihre Schadenhäufigkeit noch 15 bis 20 Prozent unter der vergleichbarer Verbrenner. Bis 2023 verringerte sich der Abstand auf 10 bis 15 Prozent. Die einzelne Reparatur fällt damit zwar häufig teurer aus, ein Schaden wird aber weiterhin etwas seltener reguliert.

Hinzu kommt, dass Elektroautos inzwischen breiter im Markt vertreten sind. Frühere Auswertungen waren stärker von jungen und teuren Modellen geprägt. Heute reicht das Angebot vom Kleinwagen bis zum großen SUV.

Die Annäherung der Schadenkosten bedeutet allerdings nicht, dass Reparaturen günstiger werden. Ersatzteile, Werkstattstunden und komplexe Fahrzeugtechnik verteuern Schäden bei allen Antriebsarten. Entscheidend ist daher die Schadenbilanz des konkreten Modells – und welche Bauteile bei einem Unfall tatsächlich betroffen sind.

Nicht jeder Unfall beschädigt die Batterie

Gerade die Batterie, häufig als größter Kostentreiber angesehen, spielt dabei seltener eine Rolle als vielfach vermutet. Bei den meisten Unfällen bleibt der Hochvoltspeicher intakt. Er sitzt geschützt im Unterboden. Carsten Reinkemeyer, Leiter Fahrzeugtechnik & Sicherheitsforschung im Allianz Zentrum für Technik, weist zudem auf einen verbreiteten Vergleichsfehler hin: »Primär ist das Fahrzeugalter für die höheren Reparaturkosten verantwortlich.« Die BEV-Flotte sei im Durchschnitt deutlich jünger und lande häufiger in der teureren Markenwerkstatt. Vergleiche man gleich alte Fahrzeuge, seien auch die Ersatzteile selbst nicht grundsätzlich teurer.

Teuer wird es, wenn der Aufprall den Unterboden oder den Batteriebereich betrifft. Dann reicht eine Sichtprüfung oft nicht aus. »Ein Unterbodenschaden kann beim BEV im Vergleich sehr teuer werden, weil es ein vergleichbares Bauteil im konventionellen Fahrzeug nicht gibt«, betont Experte Reinkemeyer.

Entscheidend sind die Schutzplatte und die Reparaturlösung des Herstellers. Nach Angaben des AZT können bei einem solchen Schaden weniger als 1.000 Euro anfallen – oder bis zu 29.000 Euro.

Austausch ist nicht immer die beste Lösung

Noch immer fehlt es teilweise an klaren Reparaturvorgaben und Ersatzteilen auf Modulebene. Kann eine Werkstatt nur die komplette Batterie ersetzen, steigen die Kosten schnell.

Reinkemeyer beobachtet, dass Batterien selbst bei wichtigen Herstellern noch so konstruiert werden, dass sie sich nicht reparieren lassen. »Wenn das der Fall ist, muss zumindest eine zeitwertgerechte Austauschbatterie angeboten werden«, fordert er. Sonst könne bereits ein grundsätzlich reparaturfähiger Batterieschaden das Fahrzeug zum wirtschaftlichen Totalschaden machen.

Ein modular aufgebauter Akku kann deshalb langfristig wirtschaftlicher sein als ein geschlossenes System, bei dem selbst kleinere Beschädigungen den Kompletttausch nach sich ziehen. Für Fuhrparks wird die Reparaturfreundlichkeit damit zunehmend zum Beschaffungskriterium. >



Die Dauer des gesicherten Abstellens wird oft und teils maßlos überzogen – dadurch entstehen unnötig hohe Kosten.

Carsten Reinkemeyer,
Leiter Fahrzeugtechnik & Sicherheitsforschung im
Allianz Zentrum für Technik



Standzeit wird zum Kostenfaktor

Neben der Reparaturrechnung spielt die Ausfallzeit eine wichtige Rolle. Muss ein beschädigtes Elektroauto zunächst in einem gesicherten Bereich abgestellt oder in eine spezialisierte Werkstatt transportiert werden, verlängert sich die Standzeit.

Die technische Prüfung selbst ist laut Reinkemeyer meist gut zu bewältigen. Hersteller-Diagnosegeräte könnten in der Regel zuverlässig Auskunft darüber geben, ob eine Batterie defekt ist. Schwieriger sei die Einschätzung direkt am Unfallort oder außerhalb einer Fachwerkstatt.

Gerade freie Werkstätten können bei neuen Marken und Modellen an Grenzen stoßen. Ihre Mehrmarkentester bieten teilweise noch nicht den nötigen Diagnoseumfang. Dann muss das Fahrzeug möglicherweise in eine Markenwerkstatt oder zu einem spezialisierten Betrieb gebracht werden – mit zusätzlichen Transportkosten und längeren Standzeiten.

»Die Dauer des gesicherten Abstellens wird oft und teils maßlos überzogen«, sagt Reinkemeyer. Fehlen des Wissen und eine übertriebene Gefährdungsvermutung führten dann zu unnötigen Maßnahmen und hohen Kosten.



Was Fuhrparks prüfen sollten

- Gibt es ein freigegebenes Reparaturkonzept für die Batterie?
- Können Module oder einzelne Komponenten ersetzt werden?
- Wie gut ist das Batteriegehäuse gegen Unterbodenschäden geschützt?
- Wie dicht ist das Netz qualifizierter Hochvolt-Werkstätten?
- Welche Standzeiten entstehen bei Diagnose und Reparatur?
- Sind Spezialtransport und besondere Bergungskosten versichert?
- Wie hoch sind Typklasse und durchschnittliche Schadenkosten?

VW und BMW haben die anfängliche Quarantänezeit bei überwachter Batterietemperatur inzwischen auf 24 Stunden reduziert. Solche klaren Vorgaben können Standzeiten und Abschleppkosten begrenzen.

Für Versicherer sind unnötig lange Abstellzeiten ein zusätzlicher Kostenblock. Für den Fuhrpark kommen Ersatzmobilität, Terminverschiebungen und organisatorischer Aufwand hinzu. Besondere Kosten entstehen außerdem, wenn eine Batterie nach einem schweren Unfall als kritisch eingestuft wird. Dann können Spezialtransport, Lagerung oder Entsorgung erforderlich sein. Solche Extremfälle prägen die Wahrnehmung, sind aber nicht der Regelfall.

Kleine Bauteile, hohe Rechnung

Nicht nur die Batterie treibt die Reparaturkosten. Kameras, Radar, LED- oder Matrixscheinwerfer und komplexe Karosseriestrukturen verteuern Schäden unabhängig vom Antrieb. Auch Hochvolt-Komponenten können die Rechnung erhöhen. Ein beschädigtes Kabel lässt sich nicht immer lokal reparieren. Muss ein kompletter Kabelsatz ersetzt werden, wird aus einer kleinen Beschädigung schnell ein teurer Schaden.

Die Freischaltung des Hochvoltsystems fällt dagegen weniger ins Gewicht. Nach Einschätzung des AZT ist sie nur bei einem kleinen Teil der Reparaturen erforderlich und hat deshalb auf die Gesamtkosten vergleichsweise wenig Einfluss.

Elektroautos sind im Schadenfall nicht automatisch Problemfälle. Steigende Erfahrung in Werkstätten und bessere Reparaturkonzepte reduzieren bereits heute die Unterschiede. ■

Text: Nicole Holzer

Hochvoltbatterien und Fahrzeugelektronik können am besten in spezialisierten Werkstätten überprüft werden. Wenn entsprechende Diagnosemöglichkeiten fehlen, steigen in der Regel die Standzeiten.



Der neue CR-V

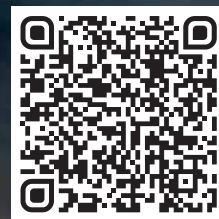
Plug-in-Hybrid

Wo das
Leben passiert



8 JAHRE*
GARANTIE

*Es gelten die allgemeinen Garantiebedingungen



Schon ab **299 € mtl.¹⁾** leasen.

www.honda.de/gewerbekunden

¹⁾ Ein unverbindliches Leasingangebot der Honda Bank GmbH für Gewerbekunden, Hanauer Landstraße 222-226, 60314 Frankfurt am Main, auf Basis der unverbindlichen Preisempfehlung von Honda Deutschland. (Abbildung zeigt Sonderausstattung).

Fahrzeugpreis (Netto): 45.714,29 € • Preisvorteil (Netto): 6.375,10 € • Leasingbetrag: 39.339,19 € • Leasingsonderzahlung: 0,00 € • Laufzeit (Monate): 36 • Laufleistung pro Jahr in km: 10.000 • monatliche Leasingrate (Netto): 299,00 €

Energieverbrauch CR-V e:PHEV Elegance: Kraftstoffverbrauch gewichtet, kombiniert: 2,6 l/100 km. Stromverbrauch gewichtet, kombiniert: 11,7 kWh/100 km. CO₂-Emissionen in g/km gewichtet, kombiniert: 59. CO₂-Klasse gewichtet, kombiniert: B. Kraftstoffverbrauch bei entladener Batterie kombiniert: 6,2 l/100 km. CO₂-Klasse bei entladener Batterie: E. Elektrische Reichweite (EAER): 78 km.

²⁾ Preisvorteil im Vergleich zur unverbindlichen Preisempfehlung von Honda Deutschland für ein vergleichbar ausgestattetes Fahrzeug
Angebot gültig bei entsprechender Bonität bei allen teilnehmenden Honda Vertragshändlern.

Energieverbrauch CR-V e:PHEV: Kraftstoffverbrauch gewichtet, kombiniert: 2,6 l/100 km. Stromverbrauch gewichtet, kombiniert: 11,7 kWh/100 km. CO₂-Emissionen in g/km gewichtet, kombiniert: 59-60. CO₂-Klasse gewichtet, kombiniert: B. Kraftstoffverbrauch bei entladener Batterie kombiniert: 6,2-6,3 l/100 km. CO₂-Klasse bei entladener Batterie: E. Elektrische Reichweite (EAER): 77-78 km.

»Der Engpass liegt im Netz«

Warum Ladeinfrastruktur komplexer als gedacht ist: Oliver Adrian von Chargecloud, über Planung, Netzanschluss und Lastmanagement im Fuhrpark.

Viele Unternehmen haben die Elektrifizierung ihrer Flotten beschlossen – doch mit der Bestellung von E-Autos ist es nicht getan. Netzanschluss, Ladeinfrastruktur, Lastmanagement und die Abrechnung des Ladens am Firmenstandort, zu Hause und unterwegs machen den Betrieb komplex. Chargecloud entwickelt dafür White-Label-Software und Services. Oliver Adrian, Geschäftsführer für operatives Geschäft (COO) sowie Vertrieb und Wachstum (CRO), erklärt, wo Fuhrparks häufig falsch planen – und wie sich die Komplexität beherrschen lässt.

Herr Adrian, viele Unternehmen haben die Elektrifizierung ihrer Flotte beschlossen und stoßen danach auf operative Fragen. Wo hakt es derzeit am häufigsten?

Die Fahrzeugbeschaffung ist meist nicht mehr das große Problem. Schwieriger ist die Frage: Was möchte das Unternehmen erreichen? Soll die Flotte vollständig, schrittweise oder zunächst teilweise elektrifiziert werden? Dafür braucht es ein klares Zielbild und eine belastbare Business-Case-Betrachtung.

Die größten Herausforderungen entstehen bei Ladeinfrastruktur und Energieversorgung. Reicht der Netzanschluss? Wird ein zusätzlicher Transformator benötigt? Welche Ladeleistung ist nötig? Braucht es Schnelllader oder reichen AC-Ladepunkte? Nicht alles, was technisch möglich ist, muss umgesetzt werden. Viele Unternehmen glauben, jedes Fahrzeug brauche einen eigenen Ladepunkt. Entscheidend ist aber, wie viele Fahrzeuge tatsächlich gleichzeitig laden.

Beim Dienstwagenladen kommen Firmenstandort, Home Charging, öffentliches Laden und teilweise Gäste-Laden zusammen. Wie lässt sich diese Komplexität beherrschen?

Ein Mitarbeiter lädt zu Hause, am Firmenstandort oder unterwegs. Gleichzeitig gelten unterschiedliche Preise und Abrechnungsregeln. Solche Fälle lassen sich zentral abbilden. Beim Home Charging kann die Wallbox eingebunden und der dienstliche Ladevorgang automatisch erfasst werden. Am Standort legt der Arbeitgeber fest, ob kostenlos oder zu einem bestimmten Tarif geladen wird. Auch öffentliche Ladevorgänge können integriert werden.

Automatische Abrechnungs- und Erstattungsbelege trennen dienstliche und private Ladevorgänge. Die Erstattung kann bis in die Lohnabrechnung integriert werden. Ist das System sauber aufgesetzt, laufen viele Prozesse automatisch.

Was wird beim Aufbau der Ladeinfrastruktur besonders häufig unterschätzt?

Vor allem der Netzanschluss, die Planung und die Dauer der Umsetzung. Viele Unternehmen beschäftigen sich intensiv mit Fahrzeugen und Wallboxen, unterschätzen aber, wie lange Genehmigungen oder zusätzliche Netzleistung dauern können. Hohe Ladeleistung ist zudem nicht automatisch wirtschaftlich. Häufig ist es sinnvoller, die verfügbare Leistung intelligent auf mehrere Fahrzeuge zu verteilen. Vor der Installation sollte deshalb geklärt werden: Wann kommen die Fahrzeuge zurück? Wie lange stehen sie? Wie viel Energie benötigen sie bis zur nächsten Fahrt? Daraus ergeben sich Zahl und Leistung der Ladepunkte.

Welche Rolle spielt ein intelligentes Lastmanagement für die Betriebskosten?

Eine sehr große. Bei größeren Unternehmen können Leistungsspitzen erhebliche Kosten verursachen.



Ford arbeitet bei der Steuerung und Abrechnung von Ladeprozessen mit Chargecloud zusammen.

Wenn morgens viele Fahrzeuge gleichzeitig mit hoher Leistung laden, steigt die Last stark an. Solche Spitzen sollten deshalb bereits bei der Planung berücksichtigt werden.

Ein intelligentes Lastmanagement verteilt die Leistung über die Zeit und nach Prioritäten. Ein Fahrzeug, das bald wieder eingesetzt wird, kann mehr Leistung erhalten als eines, das noch den ganzen Tag steht. Kommen Photovoltaik, Energiemanagementsysteme oder dynamische Strompreise hinzu, geht es nicht mehr nur um Ladeinfrastruktur, sondern um die Einbindung der Fahrzeuge in das gesamte Energiesystem.

Ab welcher Flottengröße wird dieses Thema relevant?

Das hängt nicht allein von der Zahl der Fahrzeuge ab. Entscheidend ist auch die verfügbare Netzleistung. Selbst bei fünf Elektroautos kann Lastmanagement nötig sein, etwa wenn sich ein Unternehmen den Anschluss mit weiteren Mietern teilt. Die zentrale Frage lautet: Wie lässt sich die vorhandene Leistung so verteilen, dass alle Fahrzeuge rechtzeitig geladen sind, ohne unnötige Kosten zu verursachen?

Wo sehen Sie in den nächsten Jahren den größten Veränderungsdruck?

Den größten Engpass sehe ich aus heutiger Sicht bei den Netzanschlüssen. Bei größeren Vorhaben können die Wartezeiten sehr lang sein. Teilweise dauert es Jahre, bis die benötigte Anschlussleistung verfügbar ist. Hier müssen Prozesse, Regulierung und Netzausbau deutlich schneller werden. Bei der Software geht es darum, dass sie zuverlässig läuft und unterschiedliche Anwendungsfälle abbildet. Die größere Herausforderung liegt derzeit oft außerhalb der Software: bei Netzanschlüssen, Energieversorgung und Umsetzung.

Trotzdem sollten Fuhrparks die Komplexität nicht überschätzen. Ist das Ziel klar, sind die Schritte sauber geplant und die richtigen Partner eingebunden, lässt sich die Elektrifizierung gut beherrschen – und häufig auch Geld sparen. ■

Interview: Nicole Holzer

Fotos: Ford, Chargedcloud





Das Update fährt mit

Neue Funktionen ohne Werkstatt, Verbesserungen per Update: Das klingt komfortabel. Für Fuhrparks entstehen damit aber auch neue **Kosten, Abhängigkeiten und Sicherheitsfragen**.

Abends ein Update, morgens ein anderes Auto: neue Menüs, ein Assistenzsystem, das plötzlich anders reagiert, eine Funktion, die fehlt. Beim Smartphone ist das nur ein Achselzucken wert. Im Fuhrpark wird daraus schnell ein Betriebsproblem – ein Dienstwagen muss verfügbar sein, nicht experimentierfreudig.

Genau das ist der Kern des Software Defined Vehicle (SDV): Das Auto ist bei Auslieferung nicht mehr fertig, sondern eine Plattform, die sich per Update verändert. Fehler lassen sich aus der Ferne beheben, neue Dienste aufspielen, Systeme weiterentwickeln – ganz ohne Werkstattbesuch. Mercedes-Software-Chef Magnus Östberg verspricht Fahrzeuge, die sich im Alltag weiterentwickeln und über Over-the-Air-Updates neue Funktionen erhalten, ohne dass ein neues Auto nötig wäre. Klingt komfortabel. Ist es auch – solange die Software richtig mitspielt.

»Ein verpatztes Update oder ein Sicherheitsvorfall, und die Fahrzeuge stehen«, sagt Rainer Häuslinger von DXC Technology. Software-Stabilität ist damit längst keine IT-Frage mehr, sondern eine betriebswirtschaftliche – mit Folgen für Verfügbarkeit, Compliance und Flottenkalkulation. Das Tückische: Es braucht keinen Totalausfall. Ein verändertes Menü, ein Dienst, der nach dem Update streikt – multipliziert mit ein paar hundert Fahrzeugen, wird aus der Kleinigkeit ein Kostenfaktor durch zusätzlichen Support-Aufwand, Rückfragen und im Zweifel noch ein Werkstatttermin.

Software wird Teil der TCO

Leasingrate, Verbrauch, Restwert, Wartung – das kann jeder Fuhrparkleiter im Schlaf. Schwerer zu



Software-Stabilität beeinflusst direkt Verfügbarkeit, Compliance-Risiken und die langfristigen Kosten des Flottenbetriebs.

Rainer Häuslinger
DXC Technology

greifen ist eine neue Größe: Läuft die Software auch noch in vier oder fünf Jahren stabil?

Dazu kommt ein grundlegender Gegensatz, da Software in der Regel in kurzen Zyklen entwickelt und laufend nachgebessert wird. Ein Auto dagegen, sollte über viele Jahre zuverlässig funktionieren und entsprechend sicher sein. Gleichzeitig sind Mobilfunk, WLAN, Bluetooth, App, digitaler Schlüssel oder Cloud-Schnittstelle ein potenzielles Einfallstor. Cybersecurity ist deshalb längst kein Nischenthema für technikaffine Flotten mehr. Im schlimmsten Fall drohen manipulierte Fahrzeugfunktionen, ausgespähte Bewegungsdaten oder Fahrzeuge, die sich schlicht nicht mehr nutzen lassen.

UN-Regelung soll für Sicherheit sorgen

Seit Juli 2024 verpflichten die UN-Regelungen R155 und R156 Hersteller zu einem Cybersecurity-Management-System und zu kontrollierten Update-Prozessen. Das klingt beruhigend – ist es aber nur bedingt. Eine Typgenehmigung sagt wenig darüber, wie schnell ein Hersteller im Ernstfall reagiert oder wie transparent er informiert.

Besonders heikel für Flotten-Fahrzeuge: Kompromittiert ein Angriff eine zentrale Hersteller-Cloud, kann er nicht ein Fahrzeug treffen, sondern gleich

hunderte. Die europäische Agentur ENISA nennt die Folgen unverblümt: stillgelegte Fahrzeuge, offengelegte Daten, finanzielle Schäden – im Extremfall Gefahr für Verkehrsteilnehmer.

Auch die klassische Fahrzeugsicherheit verändert damit ihren Charakter: Cyberbedrohungen entwickeln sich laufend weiter – ein heute geschütztes System kann in wenigen Jahren neue Schwachstellen offenbaren. Entscheidend ist deshalb nicht der Sicherheitsstand bei Übergabe, sondern ob ein Hersteller über die gesamte Nutzungsdauer nachliefert. Und die Verantwortung endet nicht beim Hersteller.

Rechte beim Fahrerwechsel beachten

Die vernetzte Flotte besteht aus einem Ökosystem aus Herstellerplattform, Flottensoftware, Apps und externen Dienstleistern. Eine Schwachstelle muss also nicht im Auto selbst liegen – schlecht geschützte Zugänge oder geteilte Passwörter reichen aus. Und auch das gilt es zu beachten: Wer bekommt Zugriff auf Fahrzeugdaten und Fernfunktionen? Werden Rechte beim Fahrerwechsel konsequent entzogen? Ein ausgeschiedener Mitarbeiter darf nicht dauerhaft Zugriff auf Fahrzeugpositionen oder digitale Schlüssel behalten. Was in der Unternehmens-IT längst Standard ist, muss jetzt auch im Fuhrpark ankommen. >



Digitale Kosten vorab prüfen

- Welche Funktionen sind dauerhaft im Fahrzeugpreis enthalten?
- Welche Dienste laufen nach einem, drei oder mehreren Jahren aus?
- Was kostet die Verlängerung über die gesamte Leasingdauer?
- Dürfen Fahrer Zusatzfunktionen selbst buchen?
- Bleiben Freischaltungen bei Fahrer- oder Fahrzeugwechsel erhalten?
- Sind digitale Zusatzkosten in der TCO-Berechnung berücksichtigt?

Während eines Software-Updates kann das Fahrzeug zeitweise ausfallen. In Flotten kann das schnell zum Problem werden.



Vernetzte Fahrzeuge erhalten Daten und Updates zunehmend aus der Cloud. Für Fuhrparks wachsen damit Abhängigkeiten und Sicherheitsanforderungen.

Cybersecurity im Fuhrpark

- Zugriffsrechte personengebunden statt über Sammelkonten vergeben
- Berechtigungen bei Fahrer- und Mitarbeiterwechseln sofort entziehen
- Sicherheitsupdates nicht dauerhaft aufschieben
- Ansprechpartner und Eskalationswege für Störungen festlegen
- Fahrzeug-, App- und Flottensysteme gemeinsam betrachten
- Regelmäßig prüfen, wer auf Standort- und Fahrzeugdaten zugreifen kann

Das Update ist Teil der Sicherheit

Updates schließen Sicherheitslücken, können aber auch selbst zum Risiko werden, wenn der Prozess schlecht abgesichert ist. Für Fuhrparks entsteht eine neue operative Frage: Wer entscheidet, wann ein Update aufgespielt wird? Ein privates Auto quittiert das mit einer Display-Meldung. Bei einer Flotte im Schichtbetrieb kann derselbe Vorgang Termine kippen – wird ein sicherheitsrelevantes Update verschoben, bleibt eine bekannte Lücke offen.

Häuslingers Rat: Software als »strategisches Betriebs-Asset« behandeln, nicht als einmalige Kaufentscheidung. Kontrollierte Roll-out-Stufen statt Update für die gesamte Flotte auf einen Schlag – Prinzipien, die die Unternehmens-IT seit Jahren kennt. Voraussetzung: Hersteller müssen den Flotten überhaupt die nötigen Steuerungsmöglichkeiten geben.

Wer bestimmt über Funktionen und Kosten?

SDV verändert nicht nur die Technik, sondern das Geschäftsmodell. Funktionen stecken bereits in der Hardware und werden erst später freigeschaltet. Für Fuhrparks bedeutet das: Die Leasingrate bildet nicht mehr automatisch den vollen Funktionsumfang ab.

Audi aktiviert per »Functions on Demand« nachträglich Extras, BMW bewirbt digitale Dienste mit Laufzeiten von einem Monat bis zu einem Jahr. An das BMW-Sitzheizungsabo, das nach heftiger Kritik wieder kassiert wurde, erinnert sich die Branche noch gut – am Grundprinzip hat sich trotzdem nichts geändert.

Für den einzelnen Wagen sind 10 oder 20 Euro im Monat Kleingeld. Multipliziert mit hunderten Fahr-

zeugen wird daraus eine ernstzunehmende Kostenposition. Der Blick in die klassische Ausstattungsliste reicht deshalb nicht mehr. Zu klären ist: Welche Funktionen gehören dauerhaft zum Auto? Wer darf kostenpflichtige Dienste buchen – Fahrer oder nur das Unternehmen? Und was passiert mit einer bezahlten Freischaltung bei Fahrerwechsel oder vorzeitiger Rückgabe?

Fahrzeugdaten als Governance-Frage

Vernetzte Autos erzeugen Daten zu Standort, Nutzung, Ladeverhalten und Fahrzustand – wertvoll für Kosten- und Wartungssteuerung. Zugleich wächst die Zahl der Beteiligten: Hersteller, Cloud-Anbieter, Mobilitätsplattformen und Fuhrparksoftware sitzen an derselben Datenkette. Die Fahrzeugbeschaffung wird damit auch zur IT- und Gover-



” Over-the-Air-Updates verbessern Fahrzeuge kontinuierlich und bringen neue Funktionen ins Auto – ohne einen Fahrzeugwechsel.

Magnus Östberg
Mercedes-Benz

nance-Entscheidung: Der Fuhrpark muss ebenso nachvollziehen, welche Dienste wirklich nötig sind und was bei einem Anbieterwechsel passiert.

Wer Daten zentral zusammenführt, sollte vorher klären, wie lange sie gespeichert werden, welche Mitarbeiter zugreifen dürfen und ob sich alles beim Wechsel des Dienstleisters exportieren lässt. Eine komfortable Plattform kann sich sonst in eine teure Abhängigkeit verwandeln.

Fazit

Fuhrparkmanager müssen keine Cybersecurity-Experten werden. Aber sie müssen andere Fragen stellen als bisher. Die Qualität eines Dienstwagens zeigt sich nicht mehr nur bei der Probefahrt, sondern über die gesamte Haltedauer: in stabilen Systemen, verlässlichen Updates und einem Hersteller, der auch Jahre nach dem Verkaufsstart noch hinsteht. »Das Auto wird mit der Zeit besser« ist kein Naturgesetz, sondern ein Versprechen, das nur hält, wenn Software zuverlässig gepflegt wird.

Fuhrparks kaufen künftig nicht mehr nur ein Fahrzeug, sondern eine digitale Plattform mit dauerhafter Nabelschnur zum Hersteller. Leasingrate, Verbrauch und Reichweite zählen weiter – Software-Pflege, Cybersecurity und digitale Folgekosten gehören aber fest auf die Prüfliste. Dafür sollt man sich zwei getrennte Kästen setzen: einen zur Beschaffung und einen zur Cybersecurity im laufenden Betrieb. Nur dann werden daraus zwei konkrete Prüfpunkte. ■

Text: Nicole Holzer

Anzeige

EIN PARTNER. ALLE LEISTUNGEN.

Car Complete 360 – Transport, Lagerung und Aufbereitung aus einer Hand.



TRANSPORT

- Online-Auftragsportal
- Digitale Auftragsabwicklung
 - Monitoring mit RFID
- Pre-Delivery-Inspection (PDI)



LAGERUNG

- Fahrzeugeinlagerung
- Batterie-/Luftdruck-/Bremsen-Pflege
- Räder-/Reifenwechsel
- Fahrzeug-Fotografie



AUFBEREITUNG

- Wäsche/Innenreinigung
- Lackieren/Folieren
- Dellenbeseitigung
- Reparaturen



Fotos: Thomas Küppers, KI-generiert mit OpenAI

Kosten, die keiner sieht

Viele Fuhrparkmanager verantworten Millionenbudgets, haben aber zu wenig **Transparenz über die Kosten**. Wer versteckte Aufwände sichtbar macht, kann bessere Prozesse, klare Standards und mehr Rückhalt im Unternehmen schaffen.

Der Betrieb eines Fuhrparks verursacht mehr Kosten, als man auf den ersten Blick sieht. Leasing, Kraftstoff, Strom, Wartung und Versicherung lassen sich erfassen. Sie zeigen aber nur einen Teil. Viel Geld geht in Abstimmungen, Sonderwünschen, manuellen Abläufen, unklaren Zuständigkeiten und kaum nutzbaren Daten verloren. »Prozesse werden in Unternehmen selten angefasst, nur weil sie unbequem sind. Es braucht belastbare Zahlen, die zeigen, was der Ablauf kostet und warum sich Veränderung lohnt«, sagt Immanuel Schneeberger, Fachreferent für E-Mobilität bei der Dekra Akademie.

Der blinde Fleck im Kostenblock

Für einen Fuhrpark mit 100 Fahrzeugen rechnet Schneeberger mit rund 1,5 Millionen Euro Kosten pro Jahr. Damit zählt der Fuhrpark in vielen Unternehmen zu den großen Kostenblöcken. Gesteuert wird er trotzdem oft weniger konsequent als andere Bereiche.

»Der Fuhrpark ist oft der einzige Millionenbereich in Firmen, der mit Excel und Bauchgefühl gesteuert wird«, sagt Schneeberger. Viele Verantwortliche seien ohne klassische Ausbildung in die Rolle

gekommen. Heute müssen sie Beschaffung, Halterhaftung, Schadenmanagement, Elektrifizierung, CO₂-Daten und Dienstleistersteuerung beherrschen.

Was nicht auf der Rechnung steht

Die sichtbaren Kosten bilden nur den Einstieg. Leasingrate, Energie, Wartung, Reifen, Versicherung und Steuern lassen sich vergleichsweise einfach auswerten. Schwieriger wird es bei den Aufwänden dahinter. Wie oft werden Sonderwünsche außerhalb der Car Policy freigegeben? Wer prüft Leasing-Endabrechnungen wirklich?

»Alles, was nicht direkt als Rechnung kommt, existiert im Controlling oft nicht«, sagt Schneeberger. Dadurch bleiben Potenziale ungenutzt. Individuelle Dienstwagen-



Gute Daten zeigen, wo Kosten entstehen.
Gute Abläufe sorgen dafür, dass sie nicht
immer wieder entstehen.

Immanuel Schneeberger

Fachreferent für E-Mobilität bei der Dekra Akademie

Konfigurationen können später die Weitergabe erschweren. Plug-in-Hybride wirken steuerlich attraktiv, werden im Betrieb aber teuer, wenn sie kaum geladen werden.

Daten müssen sprechen

Ein Kernproblem sieht Schneeberger in schlecht vernetzten Daten. Fahrzeug-, Fahrer-, Schaden-, Kosten- und Energiedaten liegen häufig in verschiedenen Systemen, Excel-Listen oder Abteilungen. So entsteht noch keine Steuerung. »Die Daten sind da, aber sie sprechen nicht miteinander«, sagt der Fuhrparkberater.

Software hilft erst, wenn die Grundlagen stimmen. Wer schlechte Abläufe digitalisiert, gewinnt noch keine Kontrolle. Unternehmen müssen zuerst klären, wer wofür verantwortlich ist, welche Standards gelten und wie Prozesse laufen sollen. Erst dann kann ein System helfen, Kosten, Fristen und Risiken zu steuern – und auch das braucht Zeit, saubere Datenquellen und meist eine Übergangsphase, in der Aufwand und Nutzen erst noch ins Gleichgewicht kommen müssen.

Elektrifizierung verschiebt die Hebel

Mit E-Autos rückt der Ladeort stärker in den Fokus. Am Standort lassen sich Strompreise über eigene Infrastruktur besser beein-

flussen. Für das Laden zu Hause brauchen Firmen klare Regeln zur Abrechnung und Erstattung. Die bisherigen monatlichen Pauschalen für das Heimladen sind seit 2026 weggefallen. Unternehmen müssen die Aufwände nun belastbar nachweisen und steuerlich zulässig dokumentieren.

Auch unterwegs entscheiden Ladepartner, Tarife und Nutzerverhalten über die Kosten. Ohne klare Regeln entstehen teure Roaming-Ladevorgänge, Blockiergebühren und Abrechnungen, die sich kaum noch auswerten lassen. Um Energiekosten zu steuern, müssen Unternehmen wissen, wo, wann und zu welchem Preis geladen wird.

Fünf Prozent Kosteneinsparung sind viel Geld

Kostenrechnung dient nicht nur der Kontrolle. Sie zeigt, welche Entscheidungen Geld kosten und wo Einsparungen direkt auf das Ergebnis wirken. Spart ein Fuhrpark mit 1,5 Millionen Euro Jahreskosten fünf Prozent ein, bleiben 75.000 Euro mehr Ergebnis.

Für denselben Effekt müsste der Vertrieb deutlich mehr Umsatz erwirtschaften: »Bei acht Prozent Rendite wären rund 937.500 Euro Mehrumsatz nötig, bei fünf Prozent 1,5 Millionen Euro und bei drei Prozent sogar 2,5 Millionen Euro«, rechnet Schneeberger vor.

Dekra-Zertifikat für Fuhrparkmanager

Die Dekra Akademie bietet den Lehrgang »Zertifizierter Fuhrparkmanager Dekra (m/w/d)« als Präsenz- und Live-Online-Format an. Die nächsten Termine verteilen sich auf virtuelle Kurse sowie Standorte in Erfurt, Norderstedt, München, Berlin und Frankfurt.

- 07.09.2026 – 22.01.2027 | Live-Online / Virtuelle Akademie
- 23.09.2026 – 12.03.2027 | Erfurt
- 11.11.2026 – 23.04.2027 | Norderstedt
- 02.12.2026 – 30.04.2027 | München
- 03.03.2027 – 02.07.2027 | Live-Online / Virtuelle Akademie
- 07.04.2027 – 24.09.2027 | Berlin
- 10.05.2027 – 19.11.2027 | Frankfurt

Weitere Informationen: www.dekra-akademie.de

Vom Verwalter zum Manager

Fuhrparkmanagement umfasst heute weit mehr als Bestellung, Rückgabe und Schadenabwicklung. Gefragt sind belastbare Daten, klare Prozesse und verbindliche Standards, damit Kosten gesteuert und Entscheidungen umgesetzt werden können.

Dazu gehört, Ausnahmen konsequent zu prüfen: Wer genehmigt Sonderwünsche, welche Folgekosten entstehen, und welche Regeln gelten für Schäden, Rückgaben, Ladeverhalten und Fahrzeugauswahl? Je eindeutiger diese Punkte geregelt sind, desto weniger bleibt im Graubereich. Wer Kosten, Prozesse und Daten transparent macht, gewinnt Kontrolle – und überzeugendere Argumente im Unternehmen. ■

Text: Nicole Holzer

»Das Image bleibt entscheidend«

Der EX60 soll Großkunden mit Reichweite, Ladeleistung und Batteriegarantie überzeugen. Über die Flottenpläne spricht **René Müller, Vertriebschef Volvo Deutschland**.

Mit dem EX60 bringt Volvo sein erstes vollelektrisches D-SUV ins Großkundengeschäft – Reichweite, Ladegeschwindigkeit und Batteriegarantie sollen Flotten überzeugen. Der Plug-in-Hybrid XC60 bleibt daneben bestehen: In der Übergangsphase setzt Volvo auf Sowohl-als-auch. Im Interview spricht René Müller, Director Commercial Operations bei Volvo Car Germany, über die Rolle des EX60 im Flottengeschäft und die Positionierung gegenüber Premium- und chinesischer Konkurrenz.

Volvo will den EX60 parallel zum XC60 Plug-in-Hybrid anbieten. Konkurrieren damit nicht beide um Flottenkunden?

Diese Sorge habe ich nicht. Viele unserer Kunden fahren heute bereits Plug-in-Hybride und damit zumindest teil-

weise bereits elektrisch. In den kommenden Jahren wird sich der Anteil vollelektrischer Fahrzeuge, gerade bei Großkunden, weiter erhöhen, auch weil diese die Car Policies entsprechend anpassen werden.

In dieser Übergangszeit müssen und wollen wir aber weiterhin beide Antriebsarten anbieten. Der XC60 Plug-in-Hybrid eignet sich für diejenigen, die zunächst teilelektrisch fahren wollen. Gleichzeitig stellen gerade Großkunden ihre Car Policies zunehmend auf Zero-Emission-Fahrzeuge um. Der vollelektrische EX60 erfüllt die Anforderungen, die damit an ein Fahrzeug in diesem Segment gestellt werden. Deshalb ist er für uns im Flottengeschäft ein sehr wichtiges Modell.



Fotos: Volvo

Welche Rolle soll der EX60 bei Großkunden spielen?

Das D-SUV-Segment gehört zu den wichtigsten Segmenten im Großkundenbereich. Mit dem EX60 bringen wir genau das Modell auf den Markt, das dort zunehmend nachgefragt wird. Wir wollen deshalb einen großen Anteil der Käufer aus dem gewerblichen Bereich gewinnen. Gleichzeitig ist das Fahrzeug auch für Privatkunden interessant, etwa durch seine Variabilität und das Innenraumkonzept für Familien. Wir haben den EX60 bewusst so entwickelt, dass er für beide Zielgruppen passt.

Welche Eigenschaften sind für Flotten entscheidend?

Mit Sicherheit die Reichweite und die Ladegeschwindigkeit. Der EX60 lädt in rund 16 Minuten von 10 auf 80 Prozent – oder anders ausgedrückt, in nur zehn Minuten Ladezeit sind bis zu 340 Kilometer nachgeladen. Damit gibt es kaum noch einen Grund zu sagen, ein Elektroauto könne nicht auf längeren Strecken eingesetzt werden. Die Kombination aus hoher Reichweite und sehr kurzen Ladezeiten bieten bislang nur wenige Hersteller. Damit erreicht der EX60 Leistungswerte, die für viele Dienstwagenfahrer und Großkunden entscheidend sind.

Welche Bedeutung hat das bidirektionale Laden?

Das kann sowohl für Privatkunden und Dienstwagenfahrer mit einem eigenen Haus als auch für Firmen mit einem eigenen Ladepark sehr interessant sein. Das Fahrzeug lässt sich künftig in das Energie-Ökosystem einbinden und stellt damit zusätzliche Speicherkapazität zur Verfügung. Das wird zunehmend wichtiger.

Der EX60 startet bei knapp 63.000 Euro brutto. Wie umfangreich ist bereits das Basismodell ausgestattet?

Der EX60 ist bereits in der Plus-Ausstattung nahezu voll ausgestattet. Das ist für den Vergleich mit anderen Premiumfahrzeugen wichtig, weil nicht allein der Einstiegspreis, sondern die tatsächlich enthaltene Ausstattung betrachtet werden muss.

Welche Garantien bietet Volvo für den EX60 und den Akku?

Die Werksgarantie umfasst 36 Monate oder 100.000 Kilometer und acht Jahre beziehungsweise 160.000 Kilometer Hochvoltbatterie-Garantie, die auf bis zu zehn Jahre und bis zu 240.000 Kilometer verlängert werden kann. Der EX60 wird in Europa produziert, die Batterie stammt aus China.

Der EX60 wird in Europa produziert, die Batterie kommt aus China. Sehen Sie Risiken für die Verfügbarkeit?

Das ist korrekt, die Zellen der Batterie kommen aus China, die gesamte Produktion findet aber in Europa



René Müller, Director Commercial Operations bei Volvo Car Germany, spricht mit firmenauto-Redakteurin Nicole Holzer über die Flottenpläne für den EX60.

statt. Aufgrund der hohen Nachfrage kann es bei einzelnen Modellvarianten zwar zu etwas längeren Wartezeiten kommen. Echte Lieferengpässe sehen wir derzeit aber nicht. Auch geopolitische Ereignisse hatten bislang keinen Einfluss auf die Fertigung des EX60.

Welche Hersteller betrachten Sie als direkte Wettbewerber?

Mit Sicherheit Mercedes-Benz, BMW und Audi. Diese Hersteller bieten in dem Segment vergleichbare Fahrzeuge an und haben ihre Modelle bereits auf den Markt gebracht. Daran wollen wir jetzt anknüpfen und unseren Marktanteil entsprechend ausbauen.

Wächst mit chinesischen Premiummarken wie XPeng oder Zeekr eine weitere Konkurrenz heran, die Sie ernst nehmen?

Wir haben uns früh gefragt, was unser Alleinstellungsmerkmal bei Großkunden ist. Das ist mit Sicherheit ein flächendeckendes Händler- und Servicenetz. Unternehmen erwarten, dass Verkauf, Beratung und Service möglichst überall verfügbar sind. Ohne eine solche Infrastruktur ist es schwierig, eine Marke bei einem Großkunden zu etablieren. Insofern sehe ich diese Hersteller aktuell noch nicht als direkte Konkurrenz zu dem, was wir gerade in den Markt bringen. Das bedeutet aber nicht, dass wir ihre technische Entwicklung unterschätzen.

Was setzt Volvo den technisch schnell aufholenden Wettbewerbern entgegen?

Volvo verfügt über eine fast 100-jährige Tradition und eine sehr hohe Markenbekanntheit. Eigenschaften wie Sicherheit und Nachhaltigkeit wurden über viele Jahre aufgebaut. Man erreicht nicht automatisch dasselbe Niveau, nur weil man ein technisch gutes Fahrzeug entwickelt. Gerade etablierte Großkunden achten bei ihrer Car Policy auch auf eine nachhaltige und vertrauensvolle Zusammenarbeit sowie auf die Stabilität eines Herstellers. Dabei spielen das Händler- und Servicenetz, die Bekanntheit der Marke und ihre langfristige Präsenz im Markt eine wichtige Rolle. Auch für User-Chooser bleibt das Image des Fahrzeugs ein entscheidender Faktor. ■

Interview: Nicole Holzer

Klick mit Folgen

Functions on Demand verlagern Ausstattungsentscheidungen teils in die Nutzungsphase. Für Unternehmen entstehen neue Fragen zu Kosten, Steuer, Buchungsrechten und Rückgabe.



Fotos: KI-generiert ChatGPT/Open AI, Bundesverband Betriebliche Mobilität

Das Fahrzeug ist bestellt, die Ausstattung festgelegt, die Leasingrate kalkuliert. Und trotzdem kann sich der Funktionsumfang später verändern. Functions on Demand (FoD) schalten bereits verbaute Funktionen nachträglich digital frei – etwa Sitzheizung, Navigation oder Assistenzsysteme. Gebucht wird meist über Plattformen der Hersteller, als Einmalkauf oder im Abonnement.

Was komfortabel klingt, greift tief in den Fuhrparkalltag ein. Denn mit jedem zusätzlichen Klick können Kosten entstehen, die in der ursprünglichen Kalkulation nicht vorgesehen waren. FoD als technische Spielerei zu behandeln, wäre deshalb ein Fehler. Für Unternehmen ist es ein Steuerungs- und Governance-Thema.

Wer buchen darf, muss vorher feststehen

Darf die Fahrerin spontan ein Komfortpaket aktivieren? Muss der Fuhrpark zustimmen? Wer bezahlt – Unternehmen oder Nutzer? Und wie wird die Freischaltung dokumentiert? Viele Car Policies geben darauf bislang

keine Antwort. Einzelne Monatsbeträge wirken überschaubar. Über viele Fahrzeuge und lange Laufzeiten können daraus jedoch relevante Zusatzkosten werden. Hinzu kommt operativer Aufwand, wenn Buchungen auf unterschiedlichen Herstellerportalen laufen oder Belege fehlen.

Die Car Policy muss festlegen, welche Funktionen erlaubt sind und wer sie buchen darf. Aktivierung, Verlängerung und Deaktivierung brauchen einen dokumentierten Genehmigungsweg. Denn was digital gebucht wird, muss auch digital nachvollziehbar sein.

Zeitpunkt der Freischaltung entscheidet

Nach Einschätzung des BBM-Steuerexperten Gerhard Nolle ist vor allem der Zeitpunkt der Freischaltung entscheidend. Ist eine Funktion bereits bei der Erstzulassung aktiviert, fließt ihr Listenpreis in die Bemessungsgrundlage des geldwerten Vorteils nach der Ein-Prozent-Regelung ein. Erfolgt die Aktivierung erst

„ Was digital gebucht wird, muss im Unternehmen auch digital nachvollziehbar sein.

Axel Schäfer
Geschäftsführer und Vorstandsmitglied des Bundesverbands
Betriebliche Mobilität und Sprecher der FMFE Fleet and
Mobility Management Federation Europe



danach, bleibt sie bei dieser Bemessung grundsätzlich außen vor. Unternehmen sollten deshalb eigenständige Aktivierungen durch Fahrzeugnutzende vertraglich regeln und jede Freischaltung in der Fahrzeugakte dokumentieren: Wer hat was gebucht, zu welchem Zeitpunkt, für welche Dauer und zu welchen Kosten?

Leasingrückgabe: Freigeschaltet, aber wem gehört es?

Was passiert mit einer dauerhaft bezahlten Funktion bei vorzeitiger Rückgabe? Bleibt sie im Fahrzeug, ist sie an ein Nutzerkonto gebunden oder kann sie übertragen werden? Und wie wird eine laufende Buchung beendet?

Vor jeder Buchung sollte daher feststehen, wie lange die Funktion benötigt wird, ob sie kündbar ist und was beim Fahrer- oder Fahrzeugwechsel gilt. Abo-Modelle bieten Flexibilität, erhöhen aber den Kontroll- und Abrechnungsaufwand. Eine dauerhafte Freischaltung kann wirtschaftlich unattraktiv sein, wenn die Funktion bei der Rückgabe nicht vergütet wird.

Leasing- und Full-Service-Verträge laufen meist drei Jahre, digitale Dienste dagegen oft nur zwölf oder 24 Monate. Danach entstehen zusätzliche Kosten. Full-Service-Anbieter könnten solche Abos von Beginn an über die gesamte Vertragsdauer integrieren. Das schafft Kostensicherheit.

Fünf Regeln für digitale Extras

Bedarf: Ist die Funktion betrieblich nötig oder nur komfortabel?

Kosten: Abo, Einmalkauf oder Verzicht – was rechnet sich über die Haltedauer?

Freigabe: Wer darf die Funktion buchen und wer übernimmt die Kosten?

Dokumentation: Fahrzeug, Nutzer, Funktion, Laufzeit und Aktivierungsdatum festhalten.

Vertragsende: Kündigung, Fahrerwechsel und Leasingrückgabe vorab regeln.

Daten brauchen klare Zuständigkeiten

FoD kann mit der Verarbeitung von Standort-, Nutzungs- oder Fahrdaten verbunden sein. Nach Auffassung des BBM-Verbandsjuristen Carmine Lonegro muss das Unternehmen nachvollziehen können, welche Daten zu welchem Zweck verarbeitet und an wen sie übermittelt werden.

Eine häufig übersehene Frage ist, wer den Vertrag über die digitale Zusatzfunktion eigentlich abschließt. Bucht der Mitarbeitende die Funktion selbst über das Fahrzeugdisplay oder die Hersteller-App, kann er zum direkten Vertragspartner des Anbieters werden. Schließt dagegen das Unternehmen den Vertrag, sollten die Geschäftsbedingungen genau geprüft werden.

»Entscheidend ist nicht nur, wer die Funktion nutzt, sondern wer sie bucht. Wird der Mitarbeitende selbst Vertragspartner des Herstellers, muss er grundsätzlich auch die Kosten tragen«, macht BBM-Verbandsjurist Peter Rindsfus deutlich.

Aus dem Extra wird eine Systemfrage

Functions on Demand sind gekommen, um zu bleiben. Sie können Fahrzeuge bedarfsgerechter machen, unnötige Vollausstattungen vermeiden und bei kluger Konfiguration steuerliche Vorteile eröffnen. Gleichzeitig verschieben sie Entscheidungen von der Beschaffung in die laufende Nutzung.

Wer Buchungsrechte, Kostenübernahme, Steuerfolgen, Laufzeiten und Rückgabeprozesse vorab regelt, kann FoD gezielt nutzen. Wer den digitalen Warenkorb dagegen sich selbst überlässt, riskiert Intransparenz, Mehraufwand und Kosten, die erst auffallen, wenn sie längst entstanden sind. Digitale Mobilität braucht klare Regeln. Und die beginnen nicht beim Knopfdruck im Cockpit, sondern in der Strategie des Unternehmens. ■

Text: Axel Schäfer



Fotos: KI-generiert ChatGPT, Mouser Electronics

Euro 7 trifft auch E-Autos

Reifenabrieb, Bremsstaub und Batteriealterung werden mit Euro 7 neu geregelt. Das verändert die **Bewertung von E-Autos** – von der Reifenwahl über Restwerte bis zu den Betriebskosten.

Euro 7 klingt nach Auspuff, Stickoxid und Prüfstand – nach der immer gleichen Diesel-Debatte. Wer das denkt, hat die Norm nicht gelesen: Sie schaut erstmals auf Bremsstaub, Reifenabrieb und die Alterung von Batterien. Damit landet auch das Elektroauto mitten in einer Regulierung, aus der es sich bislang heraushalten konnte.

Stufenweise, aber unaufhaltsam

Der Antrieb ist bei Elektroautos lokal sauber, keine Frage. Doch Umweltwirkung endet nicht am Auspuff, den es bei E-Autos gar nicht gibt: Bremsen erzeugen Feinstaub, Reifen Mikroplastik – und zwar unabhängig vom Antrieb. Mit Euro 7 werden diese Nicht-Abgasemissionen erstmals berücksichtigt und reguliert.

Für Pkw und leichte Nutzfahrzeuge bleiben die klassischen Euro-6-Grenzwerte weitgehend bestehen. Neu sind Vorgaben zu Brems- und Reifenemissionen, zur Batteriehaltbarkeit und strengere Anforderungen an die Langzeit-Dauerhaltbarkeit. Ab 29. November 2026 gilt Euro 7 für

neue Fahrzeugtypen der Klassen M1 und N1, ein Jahr später für alle neu zugelassenen Pkw und leichten Nutzfahrzeuge; Lkw und Busse bekommen mehr Zeit. Damit rückt ausgerechnet das Bauteil in den Fokus, das beim Elektroauto ohnehin unter Dauerbeanspruchung steht: der Reifen.

Reifen im Zielkonflikt

Der emissionsarme Antrieb allein reicht für eine gute Umweltbilanz also nicht mehr aus. Rekuperation reduziert zwar mechanisches Bremsen, ein Freifahrtschein ist das aber nicht: Beladung, Fahrprofil, Software und Fahrstil entscheiden mit, wie oft die Bremse trotzdem ran muss.

Hohes Gewicht, große Räder, viel Drehmoment – Elektroautos sind Schwergewichte mit Sprintqualitäten. Gleichzeitig sollen ihre Reifen wenig Rollwiderstand haben, leise sein, gut bremsen und lange halten. Für Fuhrparks bedeutet das: Die Reifenwahl wird zur

strategischen Entscheidung. »Ein Reifen ist ein hochkomplexes Produkt, bei dem viele Eigenschaften zusammenspielen. Unser Anspruch ist ein ausgewogener Reifen – wir wollen keine Eigenschaft opfern, nur um bei einem einzelnen Wert besonders gut abzuschneiden«, sagt Armin Kistner, Technischer Direktor für die Pkw-Reifenentwicklung bei Michelin. Reifen brauchen aber Reibung, um zu bremsen und Seitenführung aufzubauen. Die Aufgabe besteht deshalb darin, Abrieb so weit wie möglich zu reduzieren, ohne Sicherheit und Fahrverhalten zu verschlechtern. Was beim Reifen an der Oberfläche verschwindet, betrifft im Antriebsstrang ein Bauteil, das man nicht sieht, aber genauso genau vermisst: die Batterie.

Akku bekommt Haltbarkeitsdatum

Neu und für E-Flotten besonders relevant sind verbindliche Mindestwerte für die Restkapazität: Bei Pkw müssen nach fünf Jahren oder 100.000 Kilometern noch 80 Prozent der Ursprungskapazität vorhanden sein, nach acht Jahren oder 160.000 Kilometern 72 Prozent; bei Nutzfahrzeugen 75 beziehungsweise 67 Prozent. Reichweite, Ladeverhalten und Temperaturmanagement werden damit indirekt zur Umwelt- und zur Restwertfrage. Ergänzend kommt ein digitaler Umwelt-Fahrzeugpass, der Emissionswerte, CO₂-Ausstoß, Verbrauch, Reichweite und Batteriezustand bündelt. Damit solche Werte über Jahre belastbar bleiben, verlagert sich auch die Prüfung selbst: weg vom Labor, hin zum echten Fahrbetrieb.

Realbetrieb statt Prüfstand

Getestet wird künftig realitätsnah: Kaltstarts, wechselnde Temperaturen und Höhenlagen sollen stärker berücksichtigt werden. Denn ein Auto, das nur im Labor glänzt, nützt niemandem. Die vollständigen Vorgaben müssen bis zu zehn Jahre oder 200.000 Kilometer eingehalten werden. »Die Einhaltung der Euro-7-Norm wird maßgeblich von fortschrittlicher Elektronik und Technologien zur Echtzeit-Fahrzeugüberwachung bestimmt werden«, sagt Mark Patrick, Director of Technical Content bei Mouser Electronics. Präzisionsensoren, Mikrocontroller und robuste Konnektivität werden so zu Schlüsselbauteilen.



Elektronik und Echtzeitüberwachung werden für Euro 7 entscheidend sein.

Mark Patrick,
Director of Technical Content bei Mouser Electronics

Euro 7 – das ändert sich

Start: Ab 29. November 2026 gilt Euro 7 für neue Pkw- und Transporter-Typen, ab November 2027 für alle Neuzulassungen dieser Klassen.

Bremsen und Reifen: Erstmals werden auch Bremsstaub und Reifenabrieb reguliert. Damit betrifft Euro 7 ausdrücklich auch Elektroautos.

Batterie: Bei E-Pkw müssen nach fünf Jahren oder 100.000 Kilometern noch 80 Prozent der ursprünglichen Kapazität vorhanden sein, nach acht Jahren oder 160.000 Kilometern 72 Prozent.

Dauerhaltbarkeit: Die vollständigen Vorgaben gelten über bis zu zehn Jahre oder 200.000 Kilometer.

Auch beim Reifenabrieb bleibt die Messung nah an der Realität: Künftig werden Reifen in Konvoifahrten über lange Distanzen mit einem Referenzreifen verglichen, bei festgelegtem Fahrprofil, Beschleunigung und Radlasten – vergleichbare Werte statt schöner Laborzahlen.

Was das für Fuhrparks bedeutet

Unmittelbaren Handlungsdruck gibt es noch nicht. Bei Ausschreibungen und Fahrzeugvergleichen lohnt sich künftig aber ein zweiter Blick – auf Batteriehaltbarkeit, Reifenabrieb und Bremszustand, nicht nur auf Reichweite und Verbrauch. Auch Leasingkalkulationen und Restwertprognosen dürften diese Faktoren stärker einpreisen. »Für Fuhrparks wird die Betrachtung der Gesamtkosten noch wichtiger. Der Anschaffungspreis allein sagt wenig aus. Rollwiderstand und Laufleistung entscheiden mit darüber, wie hoch Strom- oder Kraftstoffkosten ausfallen und wie viele Reifensätze während der Nutzungsdauer benötigt werden«, sagt Kistner. Ein günstiger Reifen ist nicht automatisch wirtschaftlich, wenn er schneller verschleißt oder einen zusätzlichen Wechsel nötig macht. »Kein Auspuff, kein Problem« – dieser Satz stimmt künftig so nicht mehr. ■

Text: Nicole Holzer

Steuerfalle Servicefahrzeug?



Fotos: ©pablo_rodriguez1 via Canva.com, Thomas Küppers

Werkstatt- und Monteurfahrzeuge sind nicht automatisch von der Besteuerung eines geldwerten Vorteils befreit. Bei Prüfungen zählen vor allem Ausstattung, Nutzungsverbot und saubere Nachweise.

Darf der Mitarbeiter den Werkstattwagen mit nach Hause nehmen, ohne dass dafür der geldwerte Vorteil anfällt? Genau an dieser Frage entzündet sich in vielen Unternehmen Unsicherheit. Denn ein Monteurfahrzeug ist zwar kein klassischer Dienstwagen. Steuerlich automatisch unproblematisch ist es deshalb nicht. Entscheidend ist, ob das Fahrzeug nach Bauart, Ausstattung und Nutzung überhaupt für private Fahrten geeignet ist.

Bei Unternehmen, die Werkstatt- oder Monteurfahrzeuge einsetzen, besteht häufig Unsicherheit, ob diese Fahrzeuge von der Besteuerung eines geldwerten Vorteils befreit sind. Bei Lohnsteuer-Außenprüfungen schauen Finanzbehörden auch auf solche Fahrzeuge – besonders dann, wenn sie regelmäßig mit nach Hause genommen werden.

Der Bundesfinanzhof hat entschieden, dass die 1-Prozent-Methode nicht bei Fahrzeugen anzuwenden ist, die nach ihrer objektiven Beschaffenheit und Einrichtung typischerweise fast ausschließlich zur Beförderung von Gütern bestimmt und für eine private Nutzung nicht geeignet sind (BFH-Urteil vom 18.12.2008, BStBl. 2009 II S. 381). Für klassische Lkw oder Zugmaschinen ist daher im Regelfall kein geldwerter Vorteil für Privatfahrten anzusetzen.

Keine Pauschalbefreiung

Bei Werkstatt- und Monteurfahrzeugen ist die Lage nicht so eindeutig. Eine automatische Befreiung gibt es nicht. Es kommt auf den Einzelfall an: Wie viele Sitzplätze hat das Fahrzeug? Ist der Laderaum ausgebaut? Gibt es eine Trennwand? Sind hintere Seitenfenster verblendet? Ist das Fahrzeug mit Werkzeug, Materialschränken oder Regalsystemen ausgestattet? Und wie tritt es nach außen auf?

Im vom BFH entschiedenen Fall ging es um einen zweisitzigen Kastenwagen eines Unternehmens für Heizungs- und Sanitärbedarf. Das Fahrzeug hatte einen fensterlosen Aufbau mit Materialschränken und -fächern, war mit Werkzeug ausgestattet und außen beschriftet. Ausschlaggebend waren unter anderem die zwei Sitzplätze, das äußere Erscheinungsbild, verblendete hintere Seitenfenster und die Abtrennung zwischen Lade- und Fahrgastraum.



Nicht die Bezeichnung als Werkstattwagen entscheidet, sondern Bauart, Ausstattung, tatsächliche Nutzung und klare Dokumentation.

Gerhard Nolle
Steuerexperte

Daraus folgt aber nicht, dass jedes ähnlich ausgebaute Monteurfahrzeug automatisch steuerfrei bleibt. Die Finanzverwaltung prüft den Sachverhalt im Einzelfall. Unternehmen sollten sich daher nicht allein auf die Bezeichnung »Werkstattwagen« oder auf ein Urteil verlassen. Wichtig ist, dass sich die fehlende private Eignung nachvollziehbar belegen lässt.

Privatnutzung klar regeln

Besonders wichtig ist ein schriftliches Privatnutzungsverbot. Es sollte klar regeln, dass der Mitarbeiter das Fahrzeug ausschließlich dienstlich nutzen darf. Diese Vorgabe gehört in die Fahrzeugüberlassung, Dienstwagenordnung oder eine separate Vereinbarung und muss im Unternehmen gelebt werden. Ein Verbot nur auf dem Papier hilft wenig, wenn die tatsächlichen Umstände eine private Nutzung nahelegen.

Auch die Fahrzeugausstattung sollte dokumentiert werden. Hilfreich sind Angaben zu Fahrzeugtyp, Sitzplätzen, Laderaumausbau, Trennwand, Fensterflächen, Werkzeug- und Materialeinbauten, äußerer Beschriftung, Nutzerkreis und Einsatzprofil. Fotos und Übergabeprotokolle helfen bei einer späteren Prüfung.

In Zweifelsfällen kann eine Abstimmung mit dem zuständigen Betriebsstätten-Finanzamt sinnvoll sein. Dafür sollte das Unternehmen Ausstattung und Nutzung des Fahrzeugs darlegen. Bei mehreren gleichartigen Fahrzeugen oder regelmäßiger Mitnahme nach Hause kann auch eine verbindliche Auskunft in Betracht kommen.

Vorsicht bei Heimfahrten

Ein eigener Punkt sind Fahrten zwischen Wohnung und erster Tätigkeitsstätte. Selbst wenn keine Privatnutzung angesetzt wird, kann hierfür ein geldwerter Vorteil entstehen. Grundsätzlich sind für solche Fahrten monatlich 0,03 Prozent des Bruttolistenpreises je Entfernungskilometer anzusetzen.

Eine Ausnahme kann gelten, wenn das Fahrzeug im Bereitschaftsdienst mit nach Hause genommen wird oder wenn die dienstliche Nutzung ausschließlich an der Wohnung begonnen oder beendet wird. Darauf verweist Randziffer 6 des BMF-Schreibens vom 3. März 2022. Unternehmen sollten prüfen, warum das Fahrzeug am Wohnort steht.

Belege sauber sammeln

Für die Praxis heißt das: Monteur- und Werkstattfahrzeuge sollten nicht pauschal als steuerlich unproblematisch eingestuft werden. Entscheidend sind Bauart, Ausstattung, tatsächliche Nutzung und Dokumentation. Wer diese Punkte sauber belegt, reduziert das Risiko unangenehmer Diskussionen in der Lohnsteuer-Außenprüfung.

Hilfreich ist eine kurze interne Prüfliste. Erfasst werden sollten mindestens Fahrzeugtyp, Sitzplätze, Laderaumgestaltung, Trennwand, Fenster, Werkzeug- und Materialeinbauten, Beschriftung, Nutzerkreis, Abstellort, Privatnutzungsverbot, Übergabeprotokolle und Fotos. Auch Nachweise über Bereitschaftsdienste, Einsatzorte und dienstliche Fahrtanlässe sollten geordnet abgelegt werden. ■

Text: Gerhard Nolle

Prüfpunkte für Monteurfahrzeuge

Folgende Unterlagen helfen, die fehlende private Nutzbarkeit steuerlich zu belegen:

- Sitzplätze und Laderaumausbau
- Trennwand, Fenster und Einbauten
- Beschriftung, Nutzerkreis und Einsatzprofil
- schriftliches Privatnutzungsverbot
- Fotos, Übergabeprotokolle und Einsatznachweise



Digitaler Führerschein, alte Halterhaftung

Digitaler Führerschein, Punktehandel und längere Verjährung: Für Fuhrparks wird vieles digitaler – die **Halterpflichten** bleiben aber vorerst bestehen.

Der digitale Führerschein kommt, Parkkontrollen werden automatisierter und Punktehandel soll teurer werden. Auf den ersten Blick klingt das nach weniger Papier und mehr Effizienz im Fuhrpark. Für Unternehmen bedeutet das aber nicht weniger Verantwortung. Gerade bei Führerscheinkontrolle, Fahrerzuordnung, Unterweisung und Fahrzeugzustand bleibt eine saubere Dokumentation wichtig – denn hier entscheidet sich, ob Unternehmen ihre Halterpflichten nachweisen können.

Die Haftung beginnt beim ersten Fahrzeug

Rechtliche Grundlage ist § 7 Straßenverkehrsgesetz: Der Halter haftet für Schäden, die beim Betrieb seines Fahrzeugs entstehen – unabhängig davon, wer am Steuer saß. Diese Gefährdungshaftung greift bereits ab dem ersten Firmenwagen. Unangenehm

wird es, wenn im Schadenfall auffällt, dass Halterpflichten nicht eingehalten wurden.

Führerschein kontrollieren – aber wie oft?

Genau das ist bislang gesetzlich nicht klar geregelt. Weil es dazu keine höchstrichterliche Entscheidung gibt, hat sich in der Praxis eine halbjährliche Kontrolle etabliert, am besten digital dokumentiert. Bis digitale Nachweise rechtssicher etabliert sind, bleibt die Kontrolle des Originaldokuments der sicherste Weg. Wer diese Pflicht verletzt, riskiert nach § 21 StVG eine Freiheitsstrafe von bis zu einem Jahr oder eine Geldstrafe – und zwar persönlich, nicht nur das Unternehmen.

Mit der geplanten fünften Änderung des Straßenverkehrsgesetzes werden nun die Voraussetzungen für den neuen digitalen Führerschein

geschaffen. Deutschland will ihn nach derzeitiger Planung bis Ende 2026 ermöglichen, auf EU-Ebene ist die Einbindung in die EUDI-Wallet bis 2030 vorgesehen. Für Fuhrparks kann das perspektivisch die Prozesse erleichtern. An der Kontrollpflicht ändert sich dadurch aber zunächst nichts.

Gesetzesentwurf soll entlasten – Kritik wächst

Bemerkenswert ist zudem, was im neuen Gesetzespaket offenbar fehlt: Der Entwurf zur Änderung von § 21 StVG wurde nicht aufgenommen. Er sollte Halter administrativ entlasten, indem nach einer Erstkontrolle bei Überlassung des Dienstwagens weitere Prüfungen nur noch anlassbezogen nötig wären. Damit bleibt es vorerst bei der bisherigen Praxis – auch weil der Begriff »konkreter Anlass« als zu unbestimmt gilt.

Strafzettel nicht einfach aussitzen

Auch bei Bußgeldbescheiden ist Vorsicht geboten. Wer den Zeugenbefragungsbogen nur weiterreicht und hofft, dass der Kollege ihn zurückschickt, geht ein Risiko ein. Bleibt die Behörde wiederholt bei der

Fahrerermittlung erfolglos, kann sie der gesamten Flotte eine Fahrtenbuchauflage verordnen. Der sichere Weg: den Bogen selbst ausfüllen und den verantwortlichen Fahrer benennen. Zusätzlich will der Gesetzgeber den Punktehandel schärfer sanktionieren. Wer Verkehrsverstöße, Punkte oder Fahrverbote für andere übernimmt, soll mit einer Geldbuße von bis zu 30.000 Euro rechnen müssen. Außerdem soll die Verfolgungsverjährung bei Verkehrsordnungswidrigkeiten von drei auf sechs Monate steigen.

Was Fuhrparkleiter jetzt tun sollten

Bis sich an den Halterpflichten tatsächlich etwas ändert, bleibt die bewährte Praxis der sicherste Weg: regelmäßige, dokumentierte Führerscheinkontrollen, ein klarer Überlassungsvertrag mit den Fahrern und eine jährliche UVV-Unterweisung. Digitale Tools können helfen – auch mit Blick auf den digitalen Führerschein. Entscheidend ist aber nicht das Format des Nachweises, sondern die lückenlose Dokumentation. Genau das entscheidet am Ende, ob ein Unternehmen im Schadenfall gut dasteht – oder nicht. ■

Text: Nicole Holzer

Anzeige

VMF – EXPERTEN FÜR MOBILITÄT IM WANDEL.

**DAS NETZWERK FÜR
UNABHÄNGIGE MOBILITÄT
& FUHRPARKLÖSUNGEN**

JETZT UNSERE
NEUE STUDIE
ENTDECKEN

WANDEL DURCH TRANSFORMATION & STRATEGIE

Elektro-Fahrzeuge sind längst nicht nur Fortbewegungsmittel. Sie werden zu mobilen Energiespeichern, zu digitalen Plattformen, zu aktiven Bestandteilen eines vernetzten Unternehmens- & Energieökosystems.

Doch genau hier beginnen die Fragen: Wie lassen sich Ladeinfrastruktur, IT-Systeme & Fuhrparkprozesse intelligent verknüpfen? Welche Rolle spielen Daten, Software und bidirektionales Laden? Entscheidend ist das Zusammenspiel – zwischen Fahrzeug, Batterie, Software, Energieinfrastruktur und Organisation. Elektromobilität ist kein Einzelprojekt, sondern Teil eines vernetzten Mobilitäts- & Energieökosystems.

Unsere neue Studie zur Vermarktung gebrauchter BEV-Fahrzeuge unterstreicht die wachsende Bedeutung dieses Segments und zeigt, wie entscheidend professionelle Prozesse entlang des gesamten Lebenszyklus sind. Sie liefert wertvolle Impulse für Unternehmen, die Elektromobilität ganzheitlich denken und wirtschaftlich erfolgreich umsetzen wollen.

Der VMF und seine Mitglieder unterstützen mit Know-how, Erfahrung und praxisnahen Lösungen. Gemeinsam gestalten wir den Wandel – digital, nachhaltig und wirtschaftlich tragfähig.

www.vmf-verband.de

 **VMF**
Experten für Mobilität im Wandel



Foto: © 89 Stocker via Canva.com

Dienstwagen nicht vorschnell entziehen

Muss der **Firmenwagen nach einer Kündigung** sofort zurückgegeben werden? Das BAG setzt pauschalen Freistellungsklauseln Grenzen. Das hat Folgen für »automatischen« Fahrzeugentzug.

Das kann für den Arbeitgeber teuer werden: Wird ein Beschäftigter nach einer Kündigung freigestellt und muss das Fahrzeug deshalb vorzeitig zurückgeben, ist dies nicht automatisch zulässig. Das Bundesarbeitsgericht (BAG) hat klargestellt: Eine formularmäßige Klausel, die nach jeder Kündigung pauschal eine Freistellung erlaubt, benachteiligt Arbeitnehmer unangemessen und ist unwirksam.

Im konkreten Fall war ein Gebietsleiter im Vertriebsaußendienst beschäftigt. Ihm stand ein Dienstwagen zur Verfügung, auch für die Privatnutzung. Nach dem Arbeitsvertrag konnte die Fahrzeugüberlassung bei Freistellung des Mitarbeiters widerrufen werden. Eine weitere Klausel erlaubte dem Arbeitgeber, ihn bei oder nach der Kündigung – unabhängig davon, von welcher Seite sie ausgesprochen wurde – unter Fortzahlung der Vergütung freizustellen.

Der Arbeitnehmer kündigte selbst fristgerecht zum 30. November 2024. Das Unternehmen stellte ihn daraufhin bis zum Ende der Kündigungsfrist frei und forderte den Dienstwagen zurück. Der Mitarbeiter gab das Fahrzeug ab, verlangte anschließend aber eine Nutzungsausfallentschädigung von monatlich 510 Euro brutto.

Das BAG erklärte die allgemeine Freistellungsklausel für unwirksam. Sie berücksichtige nicht ausreichend das Interesse der Beschäftigten, bis zum Ende des Arbeitsverhältnisses weiterzuarbeiten. Eine Regelung, die dem Arbeitgeber allein wegen einer Kündigung und ohne weitere Voraussetzungen die Freistellung ermöglicht, halte der Inhaltskontrolle nicht stand.

Ob dem Arbeitnehmer die verlangte Entschädigung zusteht, ist damit noch nicht entschieden. Eine Freistellung kann auch ohne wirksame Vertragsklausel zulässig sein, wenn im konkreten Fall überwiegende Interessen des Arbeitgebers gegen eine Weiterbeschäftigung sprechen. Ob solche Gründe vorlagen, hatte das Landesarbeitsgericht nach Auffassung des BAG nicht ausreichend geprüft. Der Fall wurde deshalb zur erneuten Verhandlung zurückverwiesen.

Fazit: Freistellung und Dienstwagenrückgabe sollten nicht pauschal an jede Kündigung gekoppelt werden. Ist die Privatnutzung Teil der Vergütung, kann ein unberechtigter Entzug Ersatzansprüche auslösen. Entscheidend bleibt der Einzelfall. (Bundesarbeitsgericht, Az. 5 AZR 108/25).

Maut und Vignette zählen extra

Maut-, Vignetten- und Fahrkosten für private Fahrten sind nicht mit der Ein-Prozent-Regel abgegolten. Der Bundesfinanzhof sieht darin keine pauschal erfassten Fahrzeugkosten. Übernimmt der Arbeitgeber diese Ausgaben, entsteht deshalb ein zusätzlicher geldwerter Vorteil. Zahlt der Dienstwagenfahrer selbst, kann er die Kosten nicht vom versteuerten Nutzungsvorteil abziehen. Der Grund: Die Ausgaben entstehen erst durch die konkrete private Reise und gehören nicht unmittelbar zum Halten oder Betrieb des Fahrzeugs. (BFH, Az. III R 33/24).



Foto: ©curtoicuto via Canva.com

Formfehler

Fahrtenbuch als Beweismittel

Ob ein betriebliches Fahrzeug privat genutzt wurde, lässt sich nicht allein am Fahrtenbuch festmachen. Auch wenn die Aufzeichnungen des Fahrtenbuches formale Mängel haben und steuerlich nicht als ordnungsgemäß gelten, können sie weiterhin als Beweis dienen. Nach dem Bundesfinanzhof reicht es, nachvollziehbare Umstände vorzubringen, die eine rein betriebliche Nutzung ernsthaft möglich erscheinen lassen. Ein lückenloser Gegenbeweis ist dafür nicht nötig. Die Gerichte müssen deshalb alle Hinweise und Umstände des jeweiligen Falls in ihre Gesamtbewertung einbeziehen (BFH, Az. VIII R 12/21).

Privatnutzung

Auch Pick-ups gelten

Ein betrieblich genutzter Pick-up kann der Ein-Prozent-Regelung unterliegen. Nach Ansicht des Bundesfinanzhofs kann auch bei Pick-ups eine private Nutzung vermutet werden – wenn sie dafür geeignet sind. Die bloße Behauptung, der Pick-up werde ausschließlich betrieblich genutzt, genügt nicht. Auch Größe, Werbebeschriftung oder Verschmutzungen widerlegen den Anscheinsbeweis nicht automatisch. Entscheidend sind die konkreten Nutzungsumstände (BFH Az. III R 34/22).



Foto: Markus Bauer

Leasingsonderzahlung

Kosten auf Laufzeit verteilen

Eine Leasingsonderzahlung darf bei der Berechnung der tatsächlichen Fahrzeugkosten für berufliche Fahrten nicht vollständig im Jahr der Zahlung berücksichtigt werden. Das hat der Bundesfinanzhof entschieden. Stattdessen ist der Betrag auf die Laufzeit des Leasingvertrags zu verteilen. Gleiches gilt für weitere Kosten, die wirtschaftlich mehreren Jahren zuzuordnen sind. Erst aus den anteilig auf den Zeitraum entfallenden Gesamtkosten lassen sich die tatsächlichen Kilometerkosten ermitteln. Das Urteil betrifft vor allem Beschäftigte, die berufliche Fahrten mit einem geleasten Privatwagen nach den tatsächlichen Kosten statt über die Kilometerpauschale abrechnen. Eine hohe Sonderzahlung erhöht die abziehbaren Kosten damit nicht mehr ausschließlich im ersten Jahr (BFH, Az. VI R 9/22).



Kennzeichen D

Hier haben wir echte automobiler Leckerbissen – drei **Oberklasse-Kombis** mit Sechszylinder-Dieselmotoren. Audi A6 Avant, BMW Fünfer Touring und Mercedes E-Klasse T-Modell zelebrieren die Großartigkeit des Reisens.



Im Test

Audi A6 Avant TDI quattro
BMW 540d xDrive Touring
Mercedes E 450 d T 4Matic

Fotos: Hans-Dieter Seufert

Muss man den Dieselantrieb nicht bewundern – bei so viel Überlebenswillen? Theoretisch politisch längst erledigt, praktisch jedoch so brillant wie selten zuvor, gerade als mildhybridisierter Sechszylinder. Und muss man nicht auch den Kombi bewundern, bei ähnlich sturem Beharrungsvermögen? Theoretisch vom SUV längst an den Rand gedrängt, praktisch aber in einer fahrkulturig so überzeugenden Form wie lange nicht mehr. Gerade in der Oberklasse.

Während der Markt immer geschlossener in Richtung SUV marschiert, stellen sich A6 Avant, Fünfer Touring und E-Klasse T-Modell mit durchgestrecktem Rückgrat dem Strom entgegen. Sie sind das letzte große Refugium einer Idee von Oberklasse, die sich nicht über Höhe definiert, sondern über Haltung. Und sie leben eine selten gewordene Idee: Eleganz durch Zurückhaltung.

Gegen die Vorlieben

Vielleicht sind sie gerade deshalb für Individualisten interessant – und werden auf eine leise Weise exklusiv. Denn wer sich heute für einen großen Kombi entscheidet, entscheidet sich bewusst gegen die Vorlieben der Allgemeinheit. So

entsteht Exklusivität über Abgrenzung zum dominierenden Zeitgeist.

Andererseits entsteht Exklusivität in einer zweiten, einer finanziellen Bedeutung. Die Testwagen, alle mit Dreiliter-Sechszylinder und Allradantrieb bestückt, tummeln sich in der Region um 84.000 Euro (netto); der Preis taugt hier nur noch bedingt als Entscheidungskriterium. Interessanter dürfte vielmehr die Frage sein, wer den Luxus des mühelosen Reisens mit großem Gepäck derzeit am überzeugendsten darbietet.

Genau darin liegt schließlich die Stärke des Diesel-Sechszylinders. Er verfolgt keine aggressive Idee von Leistung. Er arbeitet nicht hektisch, drängt sich nicht permanent in den Vordergrund. Seine Qualität zeigt sich vielmehr in jener Mühelosigkeit, mit der er Distanzen verschwinden und Tempo vollkommen entspannt wirken lässt. Kaum eine andere Antriebstechnologie passt deshalb so schlüssig zum Oberklasse-Kombi.

Technologie? Damit wären wir bei Audi, denn dort gehört ein Anspruch auf diesem Gebiet schließlich zum Selbstverständnis. Entsprechend aufwendig versuchte >

Audi A6 Avant TDI



1



2



3

1 Der A6 bietet große Pixelflächen, nutzt deren digitalen Gestaltungsmöglichkeiten aber nur sehr eingeschränkt.

2 Viel Platz für die Rücksitz-Passagiere - und eine große Mittelkonsole für Getränke.

3 Es geht zwar kaum Sperriges hinein, es lässt sich aber über das Schienensystem fixieren.

4 Gute Beherrschbarkeit trotz starkem Rollen, dazu guter Speed im Slalom.



4

man jüngst, dem V6-TDI jene Spontaneität zurückzugeben, die ihm moderne Emissions-Architekturen zuletzt genommen hatten. Tatsächlich wirkte der Dreiliter in früheren Tests, als müsse zwischen Gaspedal und Beschleunigung zunächst eine Behördenabstimmung abgeschlossen werden. Die Unmittelbarkeit sollen nun ein elektrisch angetriebener Verdichter sowie ein Triebstranggenerator zurückbringen. Letzterer sitzt am Ausgang des Siebengang-Doppelkupplers und ermöglicht sogar elektrisches Rangieren sowie lautloses Dahingleiten. Das geht über die Fähigkeiten der gewöhnlichen Mildhybride im BMW und im Mercedes weit hinaus. Der technische Aufwand hierfür allerdings ebenfalls über jenen der beiden anderen.

In früheren Audi-Modellen wirkte dieses System noch wenig ausgereift, reagierte gelegentlich mit Verschluckern. Im A6 spürt man sie nun nur noch zuweilen als Schaltstüßer, wenn das Doppelkupplungsgetriebe durch die sieben Gänge eilt; die Hybrid-Komponenten greifen freilich harmonisch ineinander – wenngleich ihre Komplexität zuweilen mechanische Fehlfrequenzen ins Ohr leitet.

Geblichen ist ein leises, gleichwohl enervierendes Sirren; der V6 übertönt es meist, und es verliert sich im Hintergrund. Doch der E-Tinnitus meldet sich zurück, wenn der Triebstranggenerator alleine antreibt, oder, mehr noch, beim Rekuperieren, sobald man einen Zielpunkt anbremst. Dann piekt es deutlich im Trommelfell.

Der An-aus-Wechsel

Immerhin scheint der Triebstranggenerator-Komplex einen kleinen Effekt auf die Effizienz zu haben: Obwohl er über 100 Kilogramm mehr Masse mit sich



Was da hinten so alles reingeht? In den Avant passen 466 bis 1.497, in den Touring 570 bis 1.700 und ins T-Modell 615 bis 1.830 Liter.

herumträgt als die Konkurrenten, bleibt der A6 220 kW Quattro mit 5,4 Litern Diesel auf der Eco-Runde von auto motor und sport um ein Zehntel sparsamer als der BMW 540d xDrive und um drei als der Mercedes E 450 d 4Matic.

Allerdings reagieren die Antriebe der beiden stärkeren Modelle spürbar unmittelbarer: Dem BMW gelingt der An-aus-Wechsel an der Ampel nochmals fixer, dem Mercedes dagegen der Wechsel zwischen den Lastzuständen, etwa beim Herausbeschleunigen aus Kurven oder bei spontanen Überholvorgängen. Sein Reihensechszylinder muss nie nachdenken, bevor er handelt.

Vielleicht liegt genau darin seine eigentliche Klasse. Denn während Audi die Reaktionsschärfe technisch zurückerobern muss, wirkt sie bei den Konkurrenten organisch gewachsen. Gerade das T-Modell schiebt aus dem Drehzahlkeller Elektro-unterstützt mit einer Souveränität an, die perfekt mit seinem Charakter harmoniert. Und stimmt einen herzerwärmenden Reihensechser-Sound an. Dazu spielt die weit gespreizte Neungangautomatik mit aristokratischer Würde stets die passende Übersetzung zu.

Überhaupt besitzt die E-Klasse eine seltene Form von Überlegenheit. Ihr Reihensechszylinder vereint jene Gelassenheit, die man auf langen Strecken schätzt, mit einer Durchzugskraft, die selbst spontane Zwischenspurts mühelos erscheinen lässt. Bei vollem Durchzug vollziehen die 750 Nm so wirkmächtig, dass der Magen Fahrstuhl fährt.

Beim Fünfer sind es 650 Nm, und auch damit ist der 40d-Dreiliter ein Ausnahme-Aggregat – eines, das wir nicht erst seit gestern loben, sondern beinahe ritualisiert. In Verbindung mit der Achtgangautomatik liefert es seit Jahren eine viel gepriesene Mischung aus Druck, Laufkultur und mechanischer Selbstverständlichkeit. Aber in der aktuellen Ausbaustufe als Mildhybrid irritiert die adaptive Rekuperation, deren Bremsmoment nicht immer vorhersehbar wirkt und die lediglich im Sportmodus deaktiviert ist.

Vorhersehbar ist dagegen die Unterstützung des Mildhybridsystems beim Tritt aufs Gas. Der Dreiliter liefert zwar nicht die imposante Wucht des E 450 d, vielmehr ein gleichmäßiges Anschwellen. Seine Stärke liegt darin, satte Leistung nie als solche herauszustellen. Der Vortrieb baut sich nicht spektakulär auf – er scheint einfach vorhanden zu sein. Der 540d lässt seine Fähigkeiten fast unterschwellig wirken. Auch darin kann man einen Reiz entdecken.

Von Wellen und Hüben

Beim Fahrwerk gelingt diese Zurückhaltung allerdings nicht in gleichem Maß. Dort entfernt sich der Touring spürbar von jener Identität, die den Fünfer jahrzehntelang definierte. Kaum jemand vermittelte einst so

BMW 540d xDrive



1 Im Cockpit setzt BMW auf eine breite Display-Landschaft. Der Dreh-Drück-Steller erleichtert die Bedienung.

2 Der Kofferraum fasst 570 bis 1.700 Liter. Praktisch: Das Heckrollo lässt sich unter dem Ladeboden verstauen.

3 Die Rückbank im Fünfer bietet am meisten Oberschenkelauflege.

4 Kritik beim Slalom-Test: der 5er hat eine geringe Lenkpräzision.

geschickt zwischen Komfort und Dynamik wie der Fünfer – er fuhr leichtfüßig, ohne nervös zu wirken. Dann schlichen sich jedoch Ungereimtheiten ein, zuletzt in die Lenkung. Auch im aktuellen Testwagen hilft ihre Unterstützung mal mehr, mal weniger, stets mit spürbarer Momentenänderung.

Dazu kommt ein Fahrwerk, das sich weniger an die Straße bindet als früher. Gerade auf schlechten Belägen wirkt der BMW distanziert. Unebenheiten lassen die Karosserie zittern, Bodenwellen verursachen spürbare Hübe. Hinzu kommt: Der 540d möchte lieber Strecke machen, als Kurven zu attackieren – und zeigt entsprechend auch keine übersteigerten Ambitionen bei den Fahrdynamiktests. Erst die Autobahn-Etappe entfaltet einen speziellen Reiz, weil die Abstimmung für genau jenes Einsatzgebiet das zweckmäßige Set-up liefert. In dieses Umfeld passt das Entkoppeltsein: Reisekomfort gepaart mit Reichweiten nahe an der Vierstelligkeit entmaterialisiert Distanzen beinahe, Stunden vergehen im Touring fast ereignislos. >

Lebhaftes Linienwahl

Der Avant will Fahren eher zum Ereignis werden lassen; alleine schon deshalb, weil er jede Fahrt im Modus Balance beginnen möchte. Hier macht der V6 mit künstlichem Grollen auf sich aufmerksam, und die optionale Luftfederung strebt nach Straffheit. Die feste Dämpfung gestattet eine lebhaftes Linienwahl, hält Kontakt zur Straße – allein: Dies gestattet der Modus Comfort genauso. Bonus: Er entfernt das Grollen und fügt dem Fahrwerk ein herzlicheres Ansprechverhalten hinzu.

Den eleganten Tempo-Komfort der E-Klasse erreicht der A6 allerdings so wenig wie deren saugende Spurhaltung. Auch nicht deren vollkommen homogene Lenkunterstützung bis hinein in die Mittellage. Genau dort registrieren sensible Fahrer im Audi eine feine Sprunghaftigkeit, müssen kleine Kurskorrekturen vornehmen. Im T-Modell dagegen: Kurve anvisieren, einlenken, ausleiten – so beiläufig, wie es sich liest, aber bei der Konkurrenz nicht ist.

Bemerkenswert dabei: Diese Präzision bildet die Basis einer mühelosen Fahrfreude ohne jede Härte oder Nervosität. Der

Mercedes wirkt nie angestrengt, nie künstlich gespannt. Seine Spurtreue scheint nicht erarbeitet, sondern selbstverständlich vorhanden. Interessanterweise verbessert sich das Können der aufpreispflichtigen Luftfederung sogar mit schlechter werdendem Asphalt. Wo sich das Audi-Fahrwerk geflissentlich mit allen Details beschäftigt und sich jenes des Fünfer von ihnen aus der Ruhe bringen lässt, scheint die E-Klasse Unebenheiten im großen Ganzen zu absorbieren. Das ermöglicht jene schnelle Fortbewegung, die kaum Anstrengung erzeugt.

Man kommt früher an, als man es sich vorgenommen hat. Gemessen am inneren Zeitgefühl. Wobei selbst ein geeichter Zeitmesser das Gefühl bestätigt. Denn auf der Teststrecke kurvt der E 450 d sogar einen Hauch schneller als der TDI 220 kW, zeigt die höchste Form automobilischer Kultiviertheit, verbindet Komfort und Kurventempo so natürlich miteinander, dass beides kaum noch als besondere Leistung wahrgenommen wird. Diese Gelassenheit findet ihre Fortsetzung im Alltag, bei den kleinen Dingen, die man erst bemerkt, wenn man sie braucht. Die E-Klasse bietet den größten Stauraum des Testfelds, vor allem aber jene Detailversessenheit, die heute beinahe aus der Zeit gefallen wirkt. Etwa die selbst im Fond verfügbare Gurthöhenverstellung (der BMW hat sie nicht einmal mehr vorne). Oder Türen, die selbst am steilen Hang hartnäckig offen bleiben, statt die Schienbeine zu attackieren.

Ja, bei Mercedes widmen sich Ingenieure offenbar mit Freude kleinen Alltagshelfern. Der faltbare Einkaufskorb unter dem Ladeboden etwa wirkt wie ein Gruß aus einer Epoche, in der praktische Lösungen noch als Ausweis technischer Kultur galten.

Nicht jede Idee erreicht dieses Niveau. Die elektrisch ausfahrenden Türgriffe gehören nicht dazu. Hier folgen übrigens alle drei Hersteller einer zweifelhaften Strömung, der BMW mit Klappen, der Audi mit Sensor, und ersetzen bewährte Bügelgriffe. Im Alltag entstehen daraus kaum Vorteile, im Notfall dagegen potenzielle Nachteile. Weniger gefährlich, dennoch nervig: BMW beschränkt den schlüssellosen Zugang auf die Vordertüren. Früher ging es auch hinten. Und früher ließ sich das Heckfenster separat öffnen, eine ebenso einfache wie geniale Lösung. Weg-rationalisiert.

Hinzugewonnen hat der Touring eine gewisse Unübersichtlichkeit. Dicke A-Säulen und das hoch aufbauende Armaturenbrett schaffen eine Sitzposition, die den Fahrer stärker ins Auto integriert, ihm aber zugleich Übersicht nimmt. Man blickt weniger auf die Straße als über das Fahrzeug hinweg.

Ganz frei von klugen Einfällen ist der Fünfer Kombi aber nicht. Sein Heckrollo lässt sich unter dem Lade-

Mercedes E 450 d T



1



2



3



4

- 1 So muss ein gutes Infotainment-Display aussehen: nicht nur breit, sondern auch hoch – für eine umfassende Kartendarstellung.
- 2 Im Fond bietet die E-Klasse viel Platz und höhenverstellbare Gurte.
- 3 Mit umgeklappter Rückbank wächst der Laderaum des T-Modells auf 1.830 Liter.
- 4 Einsame Spitze: die Verbindung aus Tempo und Fahrsicherheit, selbst im Extrem.

Technische Daten (Werksangaben)

Fahrzeugtyp		Audi A6 Avant TDI Quattro	BMW 540d xDrive Touring	Mercedes E 450 d T4Matic
Antrieb				
Motorbauart / Zylinderzahl		V/6	Reihe/6	Reihe/6
Nockenwellenantrieb/Aufladung		Steuerkette/Turbo	Steuerkette/Turbo	Steuerkette/Turbo
Lage im Fahrzeug		vorn längs	vorn längs	vorn längs
Hubraum	cm³	2.967	2.993	2.989
Bohrung x Hub	mm	83,0 x 91,4	84,0 x 90,0	82,0 x 94,3
Leistung	kW (PS) bei 1/min	220 (299) bei 3.620	210 (286) bei 4.000	270 (367) bei 4.000
maximales Drehmoment	Nm bei 1/min	580 bei 1.500	650 bei 1.500	750 bei 1.750
spezifische Leistung	kW/l (PS/l)	74,1 (100,8)	70,2 (95,6)	90,3 (122,8)
maximaler Ladedruck	bar	k.A.	2,0	2,3
Ölinhalt Motor	l	6,9	7,0	8,5
Leistung/Drehmoment E-Motor	kW/Nm	18/230	13/200	17/205
Systemleistung	kW (PS)	–	223 (303)	–
Systemdrehmoment	Nm	–	670	–
Kraftübertragung		Allradantrieb	Allradantrieb	Allradantrieb
Getriebe		Siebgang-DKG	Achtgangautomatik	Neungangautomatik
Fahrwerk				
Radaufhängung	vorn	Mehrlenker Luftfedern	Doppelquerlenker Schraubenfedern	Mehrlenker Luftfedern
	hinten	Mehrlenker Luftfedern	Mehrlenker Schraubenfedern	Mehrlenker Luftfedern
Bremsen	vorn	innenbelüftete Scheiben	innenbelüftete Scheiben	innenbelüftete Scheiben
	hinten	innenbelüftete Scheiben	innenbelüftete Scheiben	innenbelüftete Scheiben
Testwagenbereifung	vorn	255/40 R 20 Y	245/40 R 20 Y	245/40 R 20 Y
	hinten	255/40 R 20 Y	275/35 R 20 Y	275/35 R 20 Y
Reifentyp		Continental SportContact 7	Pirelli P Zero	Pirelli P Zero
Karosserie				
Länge x Breite (mit Spiegeln) x Höhe	mm	4.999 x 1.875 (2.099) x 1.472	5.060 x 1.900 (2.065) x 1.515	4.949 x 1.880 (2.065) x 1.469
Radstand	mm	2.923	2.995	2.961
Sitzplätze		5	5	5
Dachlast/Stützlast	kg	100/95	100/100	100/84
Anhängelast/gebremst	kg	750/2.100	750/2.000	750/2.100
Gepäckraum	l	466 – 1.497	570 – 1.700	615 – 1.830
zul. Gesamtgewicht	kg	2.710	2.670	2.745
Tankinhalt	l	60	60	66
Verbrauch/CO₂				
WLTP-Verbrauch gesamt	l/100 km	5,9 Diesel	6,4 Diesel	6,6 Diesel
CO ₂ -Ausstoß nach WLTP	g/km	157	169	176
Fahrleistungen				
0–100 km/h	s	5,3	5,4	5,0
Höchstgeschwindigkeit	km/h	250	250	250

boden verstauen, verschwindet dort sauber aus dem Weg. Eine unspektakuläre Lösung vielleicht. Aber gerade solche unspektakulären Lösungen altern erfahrungsgemäß am besten.

Am unteren Ende des Gepäckraum-Spektrums steht übrigens der Avant. Traditionell sieht sich das Modell als Stylist. Im Innenraum übersetzt Audi diesen Anspruch in eine digitale Businessclass. Das Kombi-Instrument, der große zentrale Touchscreen und der optionale Bildschirm vor dem Beifahrer formen eine opulente Display-Landschaft. Vor diesem Hintergrund wirkt die Darstellung des fließenden Verkehrs im Navigationssystem eher kärglich: Während E-Klasse und Fünfer Verkehrsdaten selbst auf kleineren Straßen visualisieren, beschränkt sich der A6 hier auf große Verkehrsadern.

Klarer und aufgeräumter

Dabei stellt sich grundsätzlich die Frage, wie sich digitale Komplexität im Alltag vereinfachen lässt, worauf BMW zumindest bei der Bedienung mit dem Dreh-Drück-Steller längst eine gute Antwort gefunden hat. Er erlaubt Orientierung ohne permanente Blickabwendung. Allerdings zeigen sich auch bei den Produkten aus München schwere Symptome jener Krankheit, die alle Infotainment-Programmierer befallen hat: des Glaubens, noch mehr Funktionen und Spielereien anbieten zu müssen.

Auch die E-Klasse vertraut vollständig der Digitalisierung, begegnet den Möglichkeiten aber mit markentypischer Grundgelassenheit. Die Darstellungen wirken klarer, aufgeräumter und vor allem hervorragend ablesbar. Besonders die nachgebildeten Rundinstrumente besitzen jene Selbstverständlichkeit, die moderne Lösungen nur selten erreichen.

Im BMW mit seinen eigenwilligen Anzeigen fehlt diese Selbstverständlichkeit. Sein Reihensechszylinder jedoch, der gehört weiterhin zu den besten Dieselantrieben überhaupt, und als Testwagen bleibt er sogar mit dem M Sportpaket der Günstigste im Feld. Ausgerechnet jene Selbstverständlichkeit hingegen, mit der frühere Fünfer-Generationen Komfort, Präzision und Fahrfreude miteinander verbanden, findet sich heute nur noch in Ansätzen. ➤

Unterhaltskosten¹⁾ und Preise

Fahrzeugtyp		Audi A6 Avant TDI Quattro	BMW 540d xDrive Touring	Mercedes E 450 d T4Matic
Kosten in Euro				
Steuer		424,–	459,–	480,–
Haftpflcht		493,–	483,–	539,–
Teilkasko		533,–	649,–	330,–
Vollkasko		1.560,–	2.057,–	1.514,–
Festkosten/Jahr		2.477,–	2.999,–	2.533,–
Betriebskosten/100 km		22,30	23,30	24,60
Wertverlust/Jahr		11.000,–	12.600,–	13.300,–
Gesamtkosten/km²⁾				
bei 15 000 km/Jahr		1,05/0,32	1,18/0,34	1,22/0,34
bei 30 000 km/Jahr		0,70/0,28	0,78/0,29	0,81/0,29
Monatliche Unterhaltskosten²⁾				
bei 15 000 km/Jahr		1.313,–/400,–	1.471,–/424,–	1.524,–/420,–
bei 30 000 km/Jahr		1.757,–/688,–	1.950,–/726,–	2.028,–/736,–
Preise³⁾				
Basispreis mit getestetem Antrieb	Euro	60.084,–	62.101,–	72.620,–
Grundpreis Testwagen	Euro	60.084,–	65.966,–	72.620,–
Testwagenpreis inklusive Extras	Euro	86.433,–	82.588,–	92.256,–

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

Punktewertung

Fahrzeugtyp		Mercedes E 450 dT	Audi A6 Avant TDI 220 kW	BMW 540d Touring		
(Maximalpunktzahl)						
KAROSSERIE						
Raumangebot	(20)	11	12	12	Der Audi hat den kleinsten, der Mercedes den größten Kofferraum, zudem variable, gut ablesbare Digitalanzeigen. Beste Bedienung im BMW dank iDrive Controller.	
Kofferraum	(10)	9	7	8		
Zuladung	(10)	9	6	8		
Variabilität	(10)	5	4	4		
Funktionalität	(20)	13	11	13		
Instrumente/Anzeigen	(20)	18	15	12		
Bedienung	(30)	22	22	24		
Anhängelast	(5)	3	3	3		
Rundumsicht/Kamerasysteme	(10)	7	7	5	Der A6 punktet mit den kürzesten Bremswegen, die E-Klasse mit der umfangreichsten Sicherheitsausstattung und einer unerschütterlichen Fahrstabilität.	
Qualitätsanmutung	(15)	13	10	11		
SUMME	(150)	110	97	100		
SICHERHEIT						
Sicherheitsausstattung/-assistentz	(30)	23	20	22	Der A6 punktet mit den kürzesten Bremswegen, die E-Klasse mit der umfangreichsten Sicherheitsausstattung und einer unerschütterlichen Fahrstabilität.	
Funktionalität Verkehrszeichenerkennung	(15)	5	4	5		
Fahrstabilität Fahrdynamikversuche	(20)	18	14	14		
Fahrstabilität auf der Straße	(10)	9	8	7		
Funktionalität/Bedienung Spurhalteassistent	(10)	6	8	6		
Licht	(15)	15	14	14		
Bremsweg kalt (100 km/h)	(25)	16	18	16		
Bremsweg warm (100 km/h)	(20)	13	14	12		
Bremspedalgefühl	(5)	3	4	4	Irritierendes Sirren beim Rekuperieren im Avant, aber feines Federn. Noch geschmeidiger kann es das T-Modell. Der Touring fällt hier ab.	
SUMME	(150)	108	104	100		
KOMFORT						
Federungskomfort	(30)	25	23	20	E: wuchtiger Vortrieb, breite Spreizung. Rauer als die Reihensechser läuft der V6 im A6, zudem: Geräusche beim Schalten.	
Sitze vorn	(20)	15	17	16		
Sitze hinten	(10)	7	7	7		
Infotainment-Inhalte	(10)	10	9	10		
Autonomes Fahren	(10)	8	7	7		
Klimatisierung	(10)	5	9	9		
Innengeräusch-Messwerte	(5)	4	5	5		
Geräuscheindruck	(5)	4	2	4		
SUMME	(100)	78	79	78	Direkt angebundenes Fahrwerk, präzise Lenkung, hohe Kurvenlust im T-Modell. Der Avant wirkt etwas, der Touring deutlich weniger nah dran am Asphalt.	
ANTRIEB						
Laufkultur	(20)	15	13	15		
Leistungsentfaltung	(30)	25	20	22		
Getriebe/Rekuperation	(20)	19	15	16		
Beschl./Höchstgeschwindigkeit	(15)	11	11	11		
Zwischenbeschleunigung	(15)	12	11	11		
Reichweite	(30)	28	27	26		
Dauer Energiezufuhr	(20)	20	20	20	Alle reinigen nach Euro 6e. Niedrigster Verbrauch und Reifenverschleiß im A6. Negativ: häufig notwendige Ölwechsel beim E 450 d.	
SUMME	(150)	130	117	121		
FAHRVERHALTEN						
Fahrspaß	(30)	23	21	18	Am teuersten: der Testsieger Mercedes. Bei der Wartung am günstigsten: der Audi. Etwas höherer Wertverlust beim BMW.	
Geschwindigkeiten Fahrdynamikversuche	(20)	12	12	10		
Regelgüte Stabilitätsprogramme	(20)	17	17	17		
Spreizung Fahrmodussysteme	(15)	7	8	5		
Lenkung	(30)	25	21	18		
Wendekreis	(10)	2	3	1		
Traktion	(15)	15	13	13		
Geradeauslauf/Windempfindlichkeit	(10)	9	8	7		
SUMME	(150)	110	103	89	Umweltbewertung	
Eigenschaftswertung	(700)	536	500	488		
UMWELT						
CO ₂ -Emission Testverbrauch	(50)	20	22	21		
CO ₂ -Emission Eco-Verbrauch	(25)	6	7	7		
CO ₂ -Emission Fertigungsprozess	(15)	6	7	7		
Recyclingquote Materialien	(15)	7	6	7		
CO ₂ -Emission Transportwege	(5)	5	5	5		
Ölwechselmenge auf 100 000 km	(10)	1	6	6		
Leistungsaufwand bei 130 km/h	(20)	11	12	10		
Reifenverschleiß	(10)	1	3	1	Kostenbewertung	
Umweltwertung	(150)	57	68	64		
KOSTEN						
Testwagenpreis	(50)	9	10	10		
Mindestpreis mit getestetem Antrieb	(25)	4	6	6		
Wiederverkaufschancen	(10)	6	6	5		
Festkosten für 5 Jahre	(15)	15	15	15		
Wartung/Reparaturen auf 100 000 km	(15)	4	4	2		
Energiekosten auf 100 000 km	(25)	14	16	15		
Garantie	(10)	0	0	1		
Kostenwertung	(150)	52	57	54	Gesamtwertung	
Gesamtwertung	(1.000)	645	625	606		

Der Touring fährt distanzierter als seine Vorgänger – zur Straße ebenso wie zu seiner eigenen Tradition – auf den dritten Platz. Ihn überholt der Audi. Er verbindet einen hohen Langstreckenkomfort mit jener fahraktiven Note, die im BMW zunehmend verblasst.

Seine gelungene Luftfederung und die spürbar engere Bindung an die Straße verleihen dem Avant einen eigenständigen Charakter. Er findet einen ausgewogenen Kompromiss zwischen Reisewagen und Fahrerauto, bleibt dabei aber stärker dem Spannungsfeld zwischen beiden Welten verhaftet. Zumal Irritationen in der Abstimmung des Antriebsstrangs den Eindruck vollendeter Souveränität verhindern.

Schneller, auch über Land

Genau dort setzt sich die E-Klasse ab. Denn nur sie beherrscht die Kunst, Aufwand unsichtbar zu halten. Sie fährt schneller, komfortabler und entspannter, als man es wahrnimmt – und eben auch als die Konkurrenz, vor allem auf der Landstraße. Hier spielt das Luft-

fahrwerk sein überragendes Können aus: mit endlosen Reserven und Urvertrauen bei jedem Tempo.

Am Ende gewinnt deshalb nicht das Auto mit dem größten technischen Ehrgeiz. Sondern jenes, das den ursprünglichen Gedanken des Oberklasse-Kombi derzeit am vollständigsten versteht. Und es erinnert damit daran, dass manche Konzepte nicht deshalb überleben, weil sie sich dem Zeitgeist anpassen – sondern weil sie ihm noch immer etwas entgegensetzen können. ■

Text: Marcus Peters

Fazit:

Weder im Komfort noch bei der Kurvenfreude können die Konkurrenten mit der E-Klasse mithalten. Der Audi A6 Avant überzeugt dennoch als agiler Reisewagen. Der BMW 540d bleibt ein angenehmer Langstreckenläufer, erreicht aber nicht die Fahrwerksharmonie seiner Vorgänger.

Gesamtwertung



- +** • Kann elektrisch fahren
- Sehr kurze Bremswege
- Niedrigster Grundpreis
- • Kleinster Kofferraum
- Fiependes Elektro-Geräusch
- Sprunghafte Lenkunterstützung

- +** • Hochklassiger Reisekomfort
- Antriebswucht
- Freudvolles Fahrverhalten
- • Fitzelige Lenkradbedienung
- Häufige Ölwechsel nötig
- Sehr teure Anschaffung

- +** • iDrive-Bedienung
- Reihensechszylinder
- Drei Jahre Garantie
- • Eigenwillige Tachografik
- Unharmonische Lenkung
- Entkoppeltes Fahrgefühl

MGs cleverster Stromer

Der **MG4 EV Urban** ist kein Showcar, sondern ein leiser, präziser und geräumiger Kompakter. Die größte Überraschung liefert er erst nach dem Einsteigen.

Mit dem neuen MG4 EV Urban wagt MG einen bemerkenswerten Schritt: äußerlich eher zurückhaltend, technisch jedoch mit einigem Potenzial. Denn hinter dem unscheinbaren Namen verbirgt sich möglicherweise das erste Großserien-Elektroauto mit Semi-Solid-State-Batterie. Noch fährt der Urban mit konventionellen Akkus vor – doch die Plattform ist bereits auf die nächste Batteriegeneration vorbereitet. Wir sind den jüngsten Spross der Chinesen bereits gefahren.

Viel Raum, kleiner Preis

Der Urban basiert auf einer neuen Architektur. Anders als der bekannte heckgetriebene MG4 setzt die Urban-Variante auf Frontantrieb. Das klingt zunächst unspektakulär, bringt jedoch Vorteile bei Packaging und Kostenstruktur. Der Effekt zeigt sich sofort im Innen- und Kofferraumkonzept. Unter dem Ladeboden entsteht ein riesiges 98-Liter-Unterrach, das den Urban zum Raumwunder macht.

Auch preislich setzt MG ein Zeichen: Zum Marktstart beginnt der Urban dank 6.000 Euro Herstellerbonus bereits bei knapp 15.966 Euro netto.

Optisch unterscheidet er sich deutlich vom bisherigen MG4. Designchef Jozef Kaban ließ Elemente des MG Cyberster einfließen: scharf gezeichnete Leuchten, markante Radhäuser und ein kantiges Heck mit Union-Jack-Zitat in den Rückleuchten.

Mit 4,39 Meter Länge wirkt der Urban erstaunlich kompakt, beinahe wie ein klassischer Vertreter des B-Segments. Tatsächlich nutzt er seine Proportionen jedoch effizienter als viele Konkurrenten. MG bietet ihn zunächst in drei Versionen an. Das Basismodell »Comfort Standard Range« kombiniert eine 43-kWh-Batterie mit einem 110-kW-Elektromotor/150 PS. Die WLTP-Reichweite liegt bei 323 Kilometern, der Sprint auf 100 km/h gelingt in 9,6 Sekunden.

Gut ausgestattet ab Werk

Serienmäßig an Bord sind 16-Zoll-Leichtmetallräder, Rückfahrkamera, Klimaanlage, 7-Zoll-Digitalcockpit, 12,8-Zoll-Infotainment sowie kabelloses Apple CarPlay und Android Auto. Darüber angesiedelt ist der »Comfort Long Range« mit 54-kWh-Batterie und



Fotos: MG

118 kW/160 PS. Die Reichweite steigt auf 412 Kilometer nach WLTP. Die gefahrene Topversion »Premium Long Range« enthält zusätzlich Sitz- und Lenkradheizung, induktive Ladeschale, 360-Grad-Kamera sowie getönte Scheiben hinten.

Die größte Überraschung liefert der Innenraum. Sofort fällt auf, wie großzügig der Urban geschnitten ist. Selbst wenn vorne großgewachsene Personen Platz nehmen, bleibt im Fond verblüffend viel Beinfreiheit. Das hohe Dach von 1,50 Metern sorgt zusätzlich für ein luftiges Raumgefühl. Trotz kompakter Außenmaße erreicht der MG innen annähernd Mittelklasse-Niveau. Zudem fällt die solide Verarbeitung auf.

Noch beeindruckender wird es beim Kofferraum: Zusammen mit dem Unterbodenfach stehen bis zu 577 Liter Ladevolumen zur Verfügung. Bei umgeklappter Rückbank wächst das Volumen auf 1.364 Liter. Damit wird der kleine MG schon fast zum Allrounder.

Straffe Abstimmung

Hervorzuheben ist auch das angenehme Fahrverhalten. Die Lenkung reagiert unmittelbar und präzise. Der MG4 EV Urban ist ein agiles Auto mit straffer Abstimmung – und ohne jenen so chinatypischen, kamelgleichen Passgang, der einem beim Fahren in der Volksrepublik schon mal auf den Magen schlägt. Unterwegs durchs Münchner Umland zeigt der Urban gern auch seine schwungvolle Seite.

Überraschend gut fallen die Verbrauchswerte aus. MG gibt für den Premium mit 54-kWh-Batterie einen WLTP-Verbrauch von 15,5 kWh auf 100 Kilometer an. Wir

kamen bei 155 Kilometern durch München, das östliche Umland und über mehrere Autobahnen auf 14,2 kWh.

Vielversprechende Perspektive

Richtig spannend wird der MG4 EV Urban jedoch erst perspektivisch. MG bereitet das Fahrzeug bereits auf Semi-Solid-State-Batterien vor. Die Technik verspricht höhere Energiedichte bei geringerem Gewicht. Ein 100-kWh-Akku soll künftig nur noch rund 298 Kilogramm wiegen – ein enormer Fortschritt gegenüber heutigen Batteriesystemen. Nach Angaben von MG soll die Semi-Solid-State-Variante noch in diesem Jahr nach Deutschland kommen. Preise und Ausstattungsdetails stehen noch nicht fest.

Fazit: Hinter dem Understatement-Auftritt des MG4 EV Urban steckt ein clever konstruiertes Raumwunder mit überraschend viel Talent und einer spannenden Batterietechnik in der Hinterhand. Vor allem das enorme Platzangebot hebt ihn von vielen Konkurrenten ab. Bringt MG die Semi-Solid-State-Technik tatsächlich in Serie, könnte aus dem Kompakten eines der wichtigsten E-Autos seiner Klasse werden. ■

Text: Daniel Killy



MG4 EV Urban

Basisdaten: fünftüriger Kompakter mit Elektroantrieb, Länge: 4,39 Meter, Breite: 1,84 Meter (mit Außenspiegeln: 2,14 Meter), Höhe: 1,55 Meter, Radstand: 2,75 Meter, Kofferraumvolumen: 568–1.362 Liter, Preis: ab 21.000 Euro netto; Preis des Testwagens: ab 26.462 Euro netto.

E-Motor mit 118 kW/160 PS, Drehmoment: 250 Nm, 0–100 km/h: 9,5 s, Vmax: 160 km/h, Verbrauch: 15,5 kWh/100 km, CO₂/100 km: 0 g, Akkugröße: 52,8 kWh, Reichweite: 405 km (WLTP), max. AC-Ladeleistung: 11 kW, Ladezeit AC 0–100 %: 6:30 Std., max. DC-Ladeleistung: 87 kW, Ladezeit DC 10–80 %: 30 min.

- 1 Gut aufgeräumter, funktionaler Arbeitsplatz mit ausreichend haptischen Schaltern.
- 2 Scharf und schnell reagierend: der Touchscreen des MG4 EV Urban.
- 3 Kofferraum unterm Kofferraum: Der MG4 EV Urban bietet ungeahnt viel Stauraum.
- 4 Kleine Anspielungen auf den Union Jack am Heck – die Rückansicht des MG4 EV Urban.

Komfort statt Kurvenhatz

Mit dem Starray EM-i bringt **Geely** einen Plug-in-Hybrid nach Deutschland, der sich bewusst von vielen Wettbewerbern absetzt.



Statt sportlicher Inszenierung stehen Komfort, Reichweite und Wirtschaftlichkeit im Mittelpunkt. Damit richtet sich das Mittelklasse-SUV vor allem an Dienstwagenfahrer und Flotten, die einen elektrifizierten Allrounder für Alltag und Langstrecke suchen. Schon beim Einsteigen überrascht der 4,74 Meter lange SUV. Obwohl der Einstiegspreis bei 32.990 Euro beginnt, vermittelt der Innenraum einen deutlich hochwertigeren Eindruck, als man in dieser Preisklasse erwarten würde. Materialien, Verarbeitung und Platzangebot bewegen sich auf einem Niveau, das eher an etablierte Volumenhersteller erinnert. In der getesteten Topversion Max+ gehören unter anderem Sitzbelüftung

und -massage, Head-up-Display, Panorama-Glasdach sowie ein 15,4-Zoll-Touchscreen zur Ausstattung.

Auch beim Raumangebot punktet der Starray EM-i. Der Kofferraum fasst 528 Liter und wächst bei umgeklappter Rückbank auf bis zu 2.065 Liter. Zusätzliche Ablagen unter dem Ladeboden und unter der Rückbank erhöhen den Nutzwert – ein Plus für Außendienst und Familien gleichermaßen.

Im Alltag zeigt sich schnell, worauf Geely den Charakter des Fahrzeugs ausgelegt hat. Das Fahrwerk ist weich abgestimmt, Unebenheiten werden souverän weggefiltert und der Plug-in-Hybrid bewegt sich ausgesprochen leise. Der 1,5-Liter-Benziner hält sich

meist im Hintergrund und springt selbst unter Last vergleichsweise unauffällig an. Dadurch entsteht häufig eher das Fahrgefühl eines Elektroautos als das eines klassischen Hybrids.

Sportliche Ambitionen verfolgt der Starray dagegen nicht. Schnelle Richtungswechsel oder dynamische Kurvenfahrten liegen ihm weniger. Die Lenkung arbeitet komfortorientiert, das Fahrwerk bevorzugt Gelassenheit statt Agilität. Wer häufig lange Autobahn- oder Pendelstrecken zurücklegt, dürfte genau diese entspannte Abstimmung allerdings zu schätzen wissen.

Angetrieben wird der Starray EM-i von einem 1,5-Liter-Vierzylinder und einem 160 kW starken Elektromotor. Gemeinsam leisten beide 193 kW (262 PS), die Kraft gelangt über eine 1DHT-Automatik an die Vorderräder. Je nach Ausstattung stehen zwei Batteriegrößen zur Wahl. Die größeren Versionen Pro+ und Max+ ermöglichen bis zu 136 Kilometer elektrische WLTP-Reichweite, im Stadtverkehr nennt Geely sogar bis zu 185 Kilometer. Damit lassen sich viele dienstliche Alltagsfahrten rein elektrisch absolvieren, ohne auf die Langstreckentauglichkeit eines Verbrenners verzichten zu müssen.

Besonders interessant für Flotten ist die Ladeleistung. Während viele Plug-in-Hybride ausschließlich langsam oder gar nicht per Gleichstrom laden können, unterstützt der Starray EM-i in den höherwertigen Versionen DC-Laden mit bis zu 78 kW. Laut Hersteller vergehen für den Ladehub von 30 auf 80 Prozent lediglich 16 Minuten. Das erleichtert das Nachladen unterwegs erheblich und erhöht den elektrischen Fahranteil im Alltag.

Auch wirtschaftlich setzt Geely einige Akzente. Neben dem günstigen Einstiegspreis gehören bereits umfangreiche Assistenz- und Komfortsysteme zur Serienausstattung. Hinzu kommt eine Garantie von acht Jahren oder 200.000 Kilometern auf Fahrzeug, Hochvoltbatterie und Antrieb.

Der Starray EM-i versteht sich damit weniger als emotionales SUV, denn als pragmatisches Arbeitsgerät. Seine Stärken liegen im komfortablen Fahrverhalten, dem großzügigen Platzangebot, der hohen elektrischen Reichweite und der ungewöhnlich schnellen DC-Ladefähigkeit. Wer einen sportlichen Plug-in- ➤



Fotos: Geely

- 1** Mit Flyme Auto bietet der Starray EM-i ein vollständig integriertes Infotainment-Ökosystem, das speziell auf den europäischen Markt angepasst wurde.
- 2** Für Fahrer und Beifahrer ist mit Sitzheizung beziehungsweise Sitzlüftung sowie der Massagefunktion für Komfort gesorgt.
- 3** Das Kofferraumvolumen liegt bei 528 Liter und wächst bei umgeklappter Rückbank auf bis zu 2.065 Liter.

Geely Starray EM-i

Basisdaten: fünftüriges, fünfsitziges Plug-in-Hybrid-SUV der Mittelklasse; Länge: 4,74 Meter, Breite: 1,91 Meter, Höhe: 1,69 Meter, Radstand: 2,76 Meter, Kofferraumvolumen: 528 bis 2.065 Liter, Tankinhalt: 51 Liter, Plug-in-Hybridantrieb mit 1,5-Liter-Vierzylinder-Benziner und Elektromotor, Systemleistung: 193 kW/262 PS, Benzin: 73 kW/99 PS, Elektromotor: 160 kW/218 PS, Frontantrieb, 1DHT-Automatik

Antriebe:

Geely Starray EM-i Pro:

LFP-Batterie: 18,4 kWh, elektrische WLTP-Reichweite: 83 Kilometer, elektrische Stadtreichweite: 112 Kilometer, Gesamtreichweite: 1.002 Kilometer, WLTP-Verbrauch gewichtet: 2,4 l/100 km und 14,7 kWh/100 km, Verbrauch bei entladener Batterie: 6,2 l/100 km, CO₂-Ausstoß gewichtet: 54 g/km, 0–100 km/h: 8,0 Sekunden, Vmax: 170 km/h, AC-Ladeleistung: 6,6 kW, DC-Ladeleistung: 38 kW, DC-Ladezeit 30–80 Prozent: 20 Minuten
Preis: ab 32.990 Euro

Geely Starray EM-i Pro+:

LFP-Batterie: 29,8 kWh, elektrische WLTP-Reichweite: 136 Kilometer, elektrische Stadtreichweite: 185 Kilometer, Gesamtreichweite: 1.055 Kilometer, WLTP-Verbrauch gewichtet: 1,5 l/100 km und 18,3 kWh/100 km, Verbrauch bei entladener Batterie: 6,2 l/100 km, CO₂-Ausstoß gewichtet: 33 g/km, 0–100 km/h: 8,2 Sekunden, Vmax: 170 km/h, AC-Ladeleistung: 6,6 kW, DC-Ladeleistung: 78 kW, DC-Ladezeit 30–80 Prozent: 16 Minuten
Preis: ab 35.990 Euro

Geely Starray EM-i Max+ (Testwagen):

LFP-Batterie: 29,8 kWh, elektrische WLTP-Reichweite: 136 Kilometer, elektrische Stadtreichweite: 185 Kilometer, Gesamtreichweite: 1.055 Kilometer, WLTP-Verbrauch gewichtet: 1,5 l/100 km und 18,3 kWh/100 km, Verbrauch bei entladener Batterie: 6,2 l/100 km, CO₂-Ausstoß gewichtet: 33 g/km, 0–100 km/h: 8,2 Sekunden, Vmax: 170 km/h, AC-Ladeleistung: 6,6 kW, DC-Ladeleistung: 78 kW, DC-Ladezeit 30–80 Prozent: 16 Minuten; Zusätzliche Ausstattung gegenüber Pro+: Flyme Sound Premium Audiosystem mit 16 Lautsprechern, Einparkensensoren vorn, zusätzliche Komfort- und Technologieausstattung sowie Innenraumoption Bernsteinbraun gegen Aufpreis
Preis: ab 37.990 Euro



Der 1,5-Liter-Vierzylinder sowie der 160 kW starken Elektromotor bringen es gemeinsam auf 193 kW (262 PS).

Hybrid sucht, wird bei anderen Herstellern eher fündig. Wer dagegen ein komfortables und gut ausgestattetes Dienstwagenmodell mit attraktivem Preis-Leistungs-Verhältnis und hoher Alltagstauglichkeit sucht, sollte den Starray EM-i auf die Auswahlliste setzen.

Fazit:

Geely verzichtet bewusst auf sportliche Effekthascherei und konzentriert sich auf die Anforderungen moderner Flotten. Viel Ausstattung, hohe elektrische Reichweite, DC-Schnellladen und eine lange Garantie machen den Starray EM-i zu einem der interessantesten neuen Plug-in-Hybride im Einstiegs- und Mittelpreissegment. Gerade für Unternehmen, die den Umstieg auf vollelektrische Fahrzeuge noch nicht vollständig vollziehen können oder wollen, ist das Modell eine ernstzunehmende Alternative ■

Text: Carsten Nallinger



Ein 100-Liter-Unterbodenfach bietet Platz für das Erste-Hilfe-Set, das Ladekabel sowie weiteres Equipment.

Drei Fragen an ...

Philipp Hempel,
Executive Director Geely Auto Deutschland

Warum sollten Flottenmanager einer neuen Marke wie Geely vertrauen?

Wir kommen nicht als Start-up nach Europa, sondern bauen auf der Erfahrung der Geely-Gruppe mit Marken wie Volvo, Polestar oder Lotus auf. Für Flotten zählen am Ende Zuverlässigkeit, Sicherheit, Service und kalkulierbare Kosten. Genau darauf richten wir unser Angebot aus – nicht auf kurzfristige Rabattaktionen.

Was bietet Geely speziell für gewerbliche Kunden?

Unser Fokus liegt auf einem attraktiven Gesamtpaket. Dazu gehören wettbewerbsfähige Preise, moderne Elektro- und Plug-in-Hybridmodelle, eine achtjährige Garantie sowie ein flächendeckendes Händler- und Servicenetz. Entscheidend ist, dass Fahrzeuge im Alltag zuverlässig funktionieren und wirtschaftlich betrieben werden können.



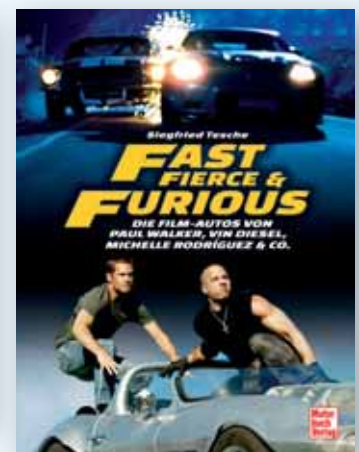
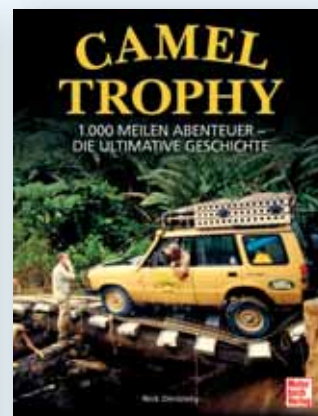
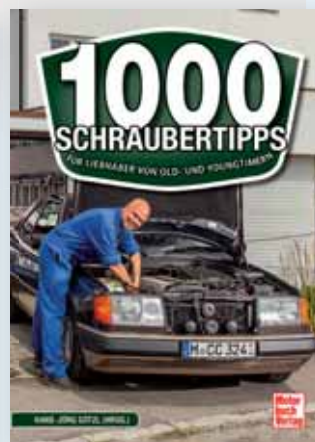
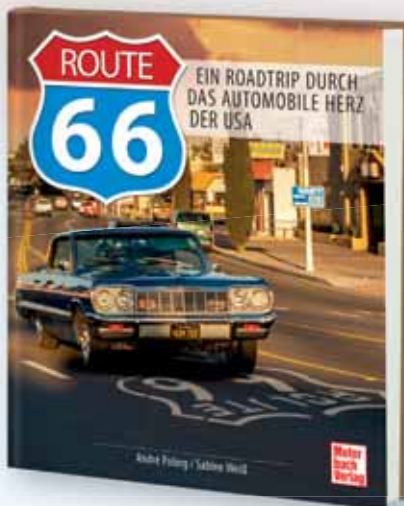
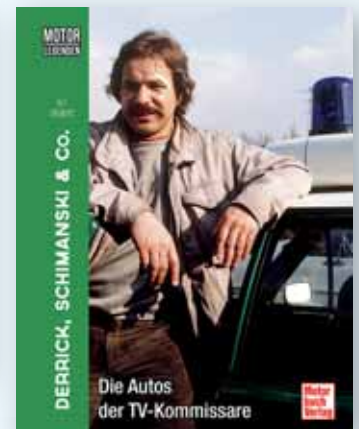
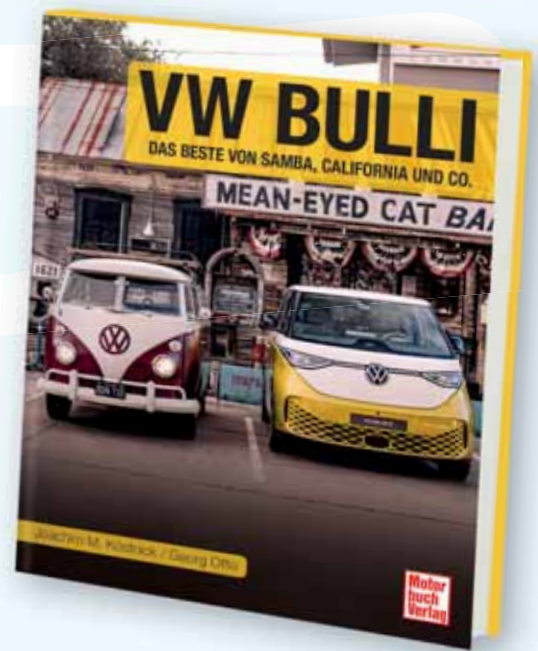
Wo sehen Sie Geely in Deutschland in den kommenden Jahren?

Wir wollen uns langfristig als feste Größe etablieren. Deshalb investieren wir konsequent in Vertrieb, Service und Modellvielfalt, statt auf schnelles Volumen zu setzen. Wenn Qualität, Kundenzufriedenheit und Restwerte stimmen, werden sich auch Flottenkunden dauerhaft für unsere Fahrzeuge entscheiden.

NEUE BÜCHER FÜR AUTO-KENNER!

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

Ideal als Geschenk – auch für sich selbst!



eurotransport.de/shop



Diesel vor Strom

Skoda Octavia und VW Golf bleiben die Platzhirsche der **Kompaktklasse** – doch der Umbruch ist nicht zu übersehen: Der VW ID.3 legt kräftig zu, mit Cupra Born und Toyota Corolla mischen zwei neue Gesichter mit. Das aktuelle Dataforce-Ranking.

Die Kompaktklasse bleibt das Herzstück des Flottenmarkts – und zeigt gleichzeitig, wie sehr sich die Antriebswelt gerade verändert. An der Spitze dominiert weiterhin der Diesel-Kombi: Skoda Octavia baut seinen Vorsprung auf 21,8 Prozent Segmentanteil aus, dicht gefolgt vom VW Golf mit 18,7 Prozent. Beide setzen auf klassische Tugenden – viel Platz, robuster Diesel, bewährte Kombi-Karosserie. Für viele Fuhrparkleiter bleiben sie damit die sichere Wahl, wenn Zuverlässigkeit und Reichweite im Alltag zählen.

Spannender wird es dahinter: Der VW ID.3 steigert seinen Anteil von 10,6 auf 14,1 Prozent und behauptet sich als stärkstes Elektroauto im Feld. Mit dem Cupra Born zieht

erstmal ein zweiter reiner Stromer in die Top 10 ein – ein deutliches Signal, dass sich Elektromobilität auch im preisbewussten Flottensegment festsetzt. Opel Astra und Cupra Leon geben dagegen leicht nach, halten sich aber in den vorderen Rängen.

Neu dabei: der Toyota Corolla, der mit seinem Hybridantrieb zeigt, dass auch klassische Vollhybride in Firmenflotten gefragt sind. Die Kompaktklasse wird damit so vielfältig wie nie – Diesel, Benzin, Plug-in-Hybrid, Vollhybrid und Elektroauto stehen gleichberechtigt nebeneinander und geben Flottenmanagern mehr Auswahl als je zuvor. ■

Text: Nicole Holzer



Skoda Octavia

Der Octavia bleibt die Nummer eins der Kompaktklasse und baut seinen Vorsprung sogar aus: 21,8 Prozent Segmentanteil im relevanten Flottenmarkt, ein deutliches Plus gegenüber dem Vorjahreswert von 18,5 Prozent. Zugpferd ist der Octavia Combi 2.0 TDI mit 110 kW. Viel Platz, Dieselantrieb, Kombi-Karosserie – der Tscheche bleibt die klassische Flottenbank schlechthin und überzeugt Fuhrparkleiter und Dienstwagenfahrer Jahr für Jahr aufs Neue mit hohem Nutzwert und günstigen Unterhaltskosten.



VW Golf

Rang zwei, unverändert: Der Golf kommt auf 18,7 Prozent Segmentanteil und legt damit sogar leicht zu gegenüber den 17,6 Prozent im Vorjahr. Am häufigsten zugelassen wird der Golf VIII Variant 2.0 TDI mit 110 kW. Der Diesel-Kombi bleibt im Firmenkundengeschäft gesetzt – auch wenn die Konkurrenz durch E-Modelle wächst, verteidigt der Wolfsburger seine Stammkundschaft souverän und bleibt erste Wahl für viele Flotten.

VW ID.3

Der stärkste Stromer der Kompaktklasse: Der ID.3 steigert seinen Anteil deutlich von 10,6 auf 14,1 Prozent und setzt damit seinen Aufwärtstrend aus dem Vorjahr fort. Meistgewählte Version ist der ID.3 Pro 150 mit 150 kW. Er rückt den Diesel-Klassikern spürbar auf die Pelle – verdrängt sie von der Spitze aber noch nicht und zeigt damit, wie schnell sich Elektromobilität in Firmenflotten etabliert.



Opel Astra

Der Astra hält sich in den Top 5, verliert aber an Boden: von 10,5 auf 8,1 Prozent Segmentanteil. Gefragt ist vor allem der Sports Tourer mit 1,2-Liter-Motor und 100 kW. Mit dem Wachstum von Octavia, Golf und ID.3 kann er derzeit nicht mithalten.

Cupra Leon

Der Leon gibt leicht nach: 7,0 statt zuvor 8,4 Prozent Segmentanteil. Wichtigste Version ist der Sportstourer 1.5 TSI e-Hybrid mit 110 kW. Der Plug-in-Hybrid bleibt in der Kompaktklasse sichtbar – ein Selbstläufer ist das Wachstum bei den Steckern damit aber nicht.



Audi A3

Mit 5,7 Prozent Segmentanteil landet der A3 auf Rang sechs. Auffällig: Meistgefragt ist der A3 Sportback 40 TFSI e – also ebenfalls ein Plug-in-Hybrid. Damit verbindet der A3 kompakte Abmessungen mit Premiumanspruch und einem elektrifizierten Antrieb.



BMW 1er

Der 1er kommt auf 3,3 Prozent Segmentanteil und positioniert sich damit klar kompakter als die Kombis an der Spitze. Meist-

gewählt: der BMW 120 mit 115 kW. Punkten kann er mit überschaubaren Abmessungen, hochwertigem Auftritt und einem für Dienstwagennutzer etablierten Markenimage.



Cupra Born

Neuzugang in den Top 10: Der Born bringt neben dem ID.3 ein zweites reines Elektroauto ins Ranking. Mit 3,0 Prozent

Segmentanteil ist der Abstand zur Spitze noch groß, meistgefragt ist die Version mit 170 kW. Für Cupra ein wichtiger Schritt im Firmenkundengeschäft.



Seat Leon

Knapp vor dem Toyota Corolla: Der Seat Leon erreicht 2,9 Prozent Segmentanteil, meistgewählt als Sportstourer 2.0 TDI mit 110 kW. Er steht exemplarisch für die anhaltende Bedeutung klassischer Diesel-Kombis bei preisbewussten Flotten.



Toyota Corolla

Neu in den Top 10: Der Corolla schafft mit 2,8 Prozent Segmentanteil den Sprung ins Ranking. Meistgefragt ist der Touring Sports Hybrid 1.8 mit 72 kW. Damit ist neben Diesel, PHEV und BEV nun auch der klassische Vollhybrid in der Kompaktklasse vertreten.

Der kleine Preis-Trick

Der **Citroën ë-C3 Urban Range** spart am Akku und am Preis. Für lange Strecken ist das nichts, für feste Stadtrouten kann der kleine Stromer gut passen. Mit Haken.

Dass kleine Elektroautos eher als City-Flitzer denn als Langstreckenläufer ausgelegt sind, dürfte einem Naturgesetz gleichkommen. Die Rechnung ist simpel: kurzer Radstand, kleine Batterie, geringe Reichweite. Manche kleinen Stromer schaffen dennoch deutlich mehr als 300 Kilometer.

Kleiner Akku, kleiner Preis

Citroën hat mit seinem ë-C3 ebenfalls ein elektrisches City-Car im Angebot, das auf rund 300 Kilometer kommt. Preislich geht es allerdings erst bei 21.008 Euro netto los. Zu viel für viele, die einen günstigen Einstieg in die Elektromobilität suchen. Dazu zählen ambulante Pflegedienste, die zuvor auf kleine Dreizylinder-Benziner wie Hyundai i10, Kia Picanto oder VW Up setzen konnten. Nahezu sämtliche Modelle sind vom Markt verschwunden, weil sich deren Herstellung wegen strengerer EU-Abgas- und Sicherheitsgesetze nicht mehr lohnt.

Daher ziehen die Hersteller nun sämtliche Register, um E-Modelle zu entwickeln, die für weniger als 16.807 Euro netto angeboten werden können. Kleinst-

wagen wie Dacia Spring, Hyundai Inster oder Leapmotor T03 sind bereits im Markt. Eine andere Möglichkeit: Die Autobauer specken bestehende, etwas größere Stromer so weit ab, dass auch diese jene Preisgrenze erreichen.

Stadtauto für feste Routen

Citroën hat sich dafür den ë-C3 vorgenommen. Ihn gibt es als Standard Range mit 44-kWh-Akku. Weil die Batterie stets das teuerste Bauteil in einem Elektroauto ist, tauschten die Entwickler den großen Energiespeicher gegen einen mit 29,3 kWh Kapazität. Citroën nennt diese Variante Urban Range. Mit dem Downsizing sinkt die Reichweite von 325 auf 213 Kilometer. Das klingt nach Verzicht, passt aber gut zu Poolfahrzeugen oder Serviceflotten im Stadteinsatz, die planbare Routen fahren und abends wieder auf dem Hof stehen.

Was das Fahren angeht, bleibt alles beim Alten. Urban Range und Standard Range haben den gleichen elektrischen Antrieb mit 83 kW/113 PS. Die Leistung reicht für nahezu jede Fahrsituation aus, zumal



- 1 Die Leistung reicht für nahezu jede Alltagssituation aus. Die Reichweite der Urban Range-Version gibt Citroën mit bis zu 213 Kilometern an.
- 2 Sowohl der Urban Range als auch der Standard Range mit der großen Batterie haben den gleichen elektrischen Antrieb mit 83 kW/113 PS.
- 3 Auch im Fond fühlen sich Erwachsene nicht eingeeengt.
- 4 Ganz hinten bleibt noch Platz für 310 Liter an Gepäck. Für größere Fracht können die Rücksitzlehnen umgeklappt werden.



Fotos: Citroën

Elektromotoren ihr Drehmoment aus dem Stand heraus liefern. Das Gefühl, untermotorisiert zu sein, kommt nicht auf. Der ë-C3 lässt sich locker durch den Verkehr zirkeln, rollt leise ab, lenkt direkt und verbindlich. Die Sitzposition könnte bequemer sein, dafür ist das Raumgefühl gut. Ganz hinten bleibt Platz für 310 Liter Gepäck.

Laden braucht Planung

Ein paar Nachteile zum ë-C3 Standard Range erkaufte man sich dennoch, vor allem bei der Ladetechnik. Der Urban Range verfügt serienmäßig über einen einphasigen On-Board-Lader mit 7,4 kW. Dieser kann in Deutschland – anders als in Frankreich – nicht voll genutzt werden. Hierzulande liegt die maximale Ladeleistung einphasig bei nur 3,7 kW. Wer 11,0 kW dreiphasig über die AC-Wallbox oder öffentliche

AC-Ladesäule ins Auto schicken möchte, muss 336 Euro zusätzlich investieren. Damit steigt der Einstiegspreis von 16.924 auf 17.261 Euro netto.

AC oder DC – aber nicht beides

Weiteres Manko: Die Wahl des 11-kW-Laders schließt das Kreuzchen beim 420 Euro teuren DC-Schnelllader mit 30 kW Gleichstrom aus. Entweder das eine oder das andere. Beides geht nicht. Wer öfter längere Strecken fährt, dem sei der DC-Lader empfohlen. Wer das Auto dagegen als Poolfahrzeug oder in einer Serviceflotte im Stadteinsatz nutzt, dürfte mit dem 11-kW-AC-Lader besser bedient sein. Dann lässt sich der kleine Citroën über Nacht oder zwischen zwei Einsätzen planbar nachladen.

Fehlt eine Wallbox, wird es zäh. Mit dem serienmäßigen einphasigen Lader dauert es gut zwölf Stunden, um die Bat-

terie von 20 auf 100 Prozent zu bringen. Weiß man um dieses Zeitfenster, sollte man mit dem ë-C3 Urban Range gut zurechtkommen – nicht als Langstreckenheld, wohl aber als günstiger, leiser Elektro-Kleinwagen für die Stadt. ■

Text: Michael Specht

Citroën ë-C3 Urban Range

Basisdaten: Fünftüriges, fünfsitziges City-SUV; Länge: 4,02 Meter, Breite: 1,76 Meter (mit Außenspiegeln: 1,81 Meter), Höhe: 1,58 Meter, Radstand: 2,54 Meter, Kofferraumvolumen: 310 Liter

Urban Range: E-Motor mit 83 kW/113 PS, Drehmoment: 125 Nm, 0-100 km/h: 12,0 s, Vmax: 125 km/h, Verbrauch: 17,2 kWh/100 km, Akkugröße: 29,3 kWh, Reichweite: 213 km (WLTP), Ladeleistung: 30 kW (DC), 11 kW (AC), Ladedauer: DC: 20-80 % in 36 Minuten, AC: 20-100 % in ca. 2:40 Std., Preis: ab 17.261 Euro netto



Der bessere Kompromiss

Viel Platz und Komfort, große Reichweite und niedrige Betriebskosten:
Der **Kia EV4** vereint Qualitäten, die selten so überzeugend in einem Auto zusammenkommen.
Wenn man entsprechend zahlt.

Was muss ein Auto können? Die meisten Nutzer suchen einen bequemen, geräumigen, praktischen, leisen, variablen, bezahlbaren, antrittsstarke und sparsamen Pkw. Der Kia EV4 mit Steilheck und großem Akku vereint all diese Eigenschaften. Wer einen ausgewogenen Pkw der Vernunft sucht, wird hier sicher fündig, wie ein mehrmonatiger Praxistest gezeigt hat.

Flach und geräumig

Der rein elektrische EV4 tritt in der Golfklasse an. Die Steilheckversion misst 4,43 Meter in der Länge, 1,86 Meter in der Breite und nur 1,49 Meter in der Höhe. Das große Batteriepaket kommt ohne den inzwischen üblichen Höhenzuwachs der Karosserie aus. Flacher Vorderwagen, bündige Türgriffe und weitere aerodynamische Kniffe sorgen für einen cw-Wert von 0,23. Ein VW ID.3 kommt auf 0,27. Vor allem bei höherem Tempo bringt das fünf bis zehn Prozent Reichweite.

Großzügig fällt auch der Innenraum aus. Selbst langbeinige Erwachsene reisen hinten bequem; drei Personen profitieren vom fehlenden Mitteltunnel. Der Kofferraum fasst 435 bis 1.415 Liter und ist fast so variabel wie der eines Kombis.

Beim Cockpit vertraut Kia auf das bekannte breite Bildschirmband für Instrumente und Infotainment. Die Bedienung über Touchscreen und berührungsempfindliche Tasten funktioniert meist reibungslos, auch mit Android Auto. Uns gefiel es besser, das Smartphone zu spiegeln und Musikdienste sowie Google Maps direkt zu verwenden.

Reichweite als Stärke

Sein größtes Pfund sind die ausgewogenen Fahreigenschaften verbunden mit der hohen Reichweite. Von 81,4 kWh Akkueinhalt bleiben 78 kWh nutzbar. Die WLTP-Reichweite liegt jenseits der 600 Kilometer. Bonn–Bremen gelingt problemlos ohne Ladestopp. Auf der Autobahn mit Tempo 130, frühlingshaften Temperaturen und Klimaanlage lag der Verbrauch bei rund 19 kWh pro 100 Kilometer. München–Hamburg klappt mit nur einer Ladepause.

Die kann allerdings länger ausfallen. Kia setzt auf günstigere 400-Volt-Technik. Am Schnelllader lassen sich knapp 130 kW abrufen, die Ladekurve bleibt längere Zeit dreistellig. Ab 80 Prozent Akkustand wird es zäh. An einem 300-kW-Lader brauch-

ten wir 51 Minuten für 64 kWh. Angesichts der hohen Effizienz erscheint der Kompromiss dennoch akzeptabel.

Wer unterwegs für 46 Cent pro Kilowattstunde lädt, kommt mit rund neun Euro 100 Kilometer weit. Mit Hausstrom sind es weniger als sechs Euro, in der Stadt sogar vier bis fünf Euro. Bei den Betriebskosten hat ein vergleichbarer Verbrenner folglich klar das Nachsehen.

Komfort statt Show

Auch fahrdynamisch ist der EV4 ausgewogen. Der Durchzug des 150 kW/204 PS starken Frontmotors ist ordentlich, der Sprint auf 100 km/h gelingt in weniger als acht Sekunden. Bei 170 km/h ist Schluss. Das konventionelle Fahrwerk hinterlässt einen stimmigen Eindruck: kein Poltern, keine übertriebene Härte, keine unangenehm synthetische Lenkung. Auf Landstraßen zeigt er sogar sportliche Anlagen. Gleichzeitig machen sich mindestens 1,9 Tonnen und die früh eingreifende Elektronik bemerkbar.

Teurer mit Extras

Bodenständig bleibt er beim Preis, allerdings nicht ganz bei unserem Testwagen. Bei 31.597 Euro netto geht es mit der kleineren 58-kWh-Batterie los. 36.336 Euro netto kostet die Variante mit großem Akku. Für die getestete GT-Line werden 41.546 Euro netto aufgerufen. Dann sind Premium-Soundsystem, 19-Zoll-Räder, Smartphone-Schlüssel und Wärmepumpe an Bord. Glasdach, Park-Paket, Remote-Parkfunktion sowie das Connect-Paket für V2L und V2X treiben den Preis auf rund 45.378 Euro netto. Dafür bekommt man ein Auto, das dem Ideal eines perfekten Allrounders ziemlich nahekommt. ■

Text: Mario Hommen

Kia EV4

Basisdaten: fünftürige, fünfsitzige Kompaktklimousine mit Elektroantrieb; Länge: 4,43 Meter, Breite: 1,86 Meter, Höhe: 1,49 Meter, Radstand: 2,82 Meter, Kofferraumvolumen: 435–1.415 Liter

Standard Range (Frontantrieb): 150 kW/204 PS, Drehmoment: 283 Nm, 0–100 km/h: 7,8 s, Vmax: 170 km/h, Batterie: 58,3 kWh, max. AC-Ladeleistung: 11 kW, max. DC-Ladeleistung: 102 kW, Ladezeit DC 10–80 %: ca. 29 min., Reichweite: bis zu 440 km, Verbrauch: ab 14,6 kWh/100 km (WLTP). Preis: ab 31.597 Euro netto

Long Range (Frontantrieb): 150 kW/204 PS, Drehmoment: 283 Nm, 0–100 km/h: 7,8 s, Vmax: 170 km/h, Batterie: 81,4 kWh, max. AC-Ladeleistung: 11 kW, Ladezeit AC 10–100 %: 7:15 Std., max. DC-Ladeleistung: 128 kW, Ladezeit DC 10–80 %: 31 min., Reichweite: bis zu 625 km beziehungsweise 584 km als GT-Line, Verbrauch: 14,6–15,8 kWh/100 km (WLTP), Testverbrauch: 17,5 kWh/100 km. Preis: ab 36.336 Euro netto, getestete GT-Line: ab 41.546 Euro netto



- 1 Der Arbeitsplatz im EV4 bietet viel Platz, praktische Ablagen und eine zeitgemäße digitale Bühne.
- 2 Auf der Rückbank kann man sogar zu dritt mit zudem viel Beinfreiheit und Platz im Fußraum sitzen.
- 3 Bei Bedarf lässt sich der Kofferraum von 435 auf über 1.400 Liter und damit auf fast auf Kombi-niveau erweitern.
- 4 Mit dem EV4 hat Kia ein Kompaktmodell mit bemerkenswert optimierter Aerodynamik im Angebot.

1.000-km-Kleinwagen

Ein Kleinwagen als Plug-in-Hybrid? Damit steht der **BYD Dolphin G DM-i** nahezu allein da. Laut Hersteller sind mehr als 1.000 Kilometer Reichweite drin. Wir klären, wie stimmig das Konzept ist.

Der BYD Dolphin G DM-i besetzt eine Nische, die bislang kaum ein Hersteller bedient hat: einen Kleinwagen als Plug-in-Hybrid mit nennenswerter elektrischer Reichweite. Für Kunden, die elektrisch fahren wollen, aber noch nicht ganz auf den Verbrenner verzichten möchten, ist das ein pragmatischer Ansatz – und für Fuhrparks potenziell ein interessanter Baustein.

Größer als er aussieht

4,16 Meter Länge, 1,83 Meter Breite, 2,61 Meter Radstand – auf dem Papier ein Kleinwagen, im Kopf fast schon ein Kompakter. Länger als ein Polo, beim Radstand beinahe auf Golf-Niveau. Im Fond reicht der Platz für Erwachsene, auch wenn Beinauflage und Kniewinkel Kleinwagenmaß bleiben. Dazu 425 Liter Kofferraum, erweiterbar auf 1.225 Liter plus 45-Liter-Fach unterm Ladeboden. Wegen seiner Tiefe hat der Gepäckraum allerdings eine hohe Ladekante, beim Umklappen entsteht keine ebene Fläche. Überraschend dünn fällt zudem die Kofferraumabdeckung aus – sie taugt vor allem als Sichtschutz.

Unter der Haube arbeitet BYDs neue DM-5.0-Technik: 1,5-Liter-Benziner (70 kW/95 PS) plus E-Motor mit bis zu 120 kW/163 PS. Macht in der Spitze 156 kW/212 PS, 8,3 Sekunden auf Tempo 100, 180 km/h Höchstgeschwindigkeit – Werte, die man einem Kleinwagen erst mal erklären muss.

Die Batteriewahl entscheidet über die Liga: Die Einstiegsversion Active begnügt sich mit 7,42 kWh und 40 elektrischen Kilometern. Boost, Comfort und Sport bieten 18,3 kWh für bis zu 105 Kilometer rein elektrisch – und damit dank 32 g CO₂/km auch das Ticket zur 0,5-Prozent-Regelung. Die Active-Version bleibt mit 60 g CO₂/km außen vor. Die Gesamtreichweite liegt je nach Ausstattung zwischen 1.020 und 1.040 Kilometern – Langstreckentauglichkeit ist also kein Thema.

Bis zu 105 Kilometer elektrisch

Im ersten Fahrttest fährt der Dolphin G überwiegend elektrisch; der Vierzylinder springt erst bei höherem Leistungsbedarf oder niedrigem Ladestand an. In Stadt und



auf Landstraßen bleibt es ruhig, erst bei zügigem Autobahntempo wird der Benziner hörbar. Die Übergänge zwischen den Antrieben sind unauffällig. Unterhalb eines gewissen Ladestands lässt sich der reine EV-Modus allerdings nicht mehr erzwingen. Wer regelmäßig lädt, kann viele Pendelstrecken elektrisch zurücklegen; auf Touren entfällt die Reichweitenplanung. Der gewichtete WLTP-Verbrauch liegt bei 1,4 l/100 km, bei entladener Batterie nennt BYD 4,5 Liter.

Geladen wird mit 3,3 kW AC (kleine Batterie) oder 6,6 kW AC plus optional 39 kW DC (große Batterie) von 10 auf 80 Prozent in 26 Minuten. Dank V2L lässt sich Equipment mit Strom versorgen. Bei der Präsentation hing eine DJ-Anlage dran – keine Ausreden bei der nächsten Firmenfeier.

Viel Display, kaum Knöpfe

BYD spart an Tasten, nicht an Bildschirmen: 8,8-Zoll-Digitalinstrument, dazu ein 10,1- oder 12,8-Zoll-Touchscreen. In höheren Ausstattungen kommen Google Maps, Google Assistant, Head-up-Display, Sitz- und Lenkradheizung sowie 18-Zoll-Räder dazu. Die Bedienung ist logisch, die 360-Grad-Kamera liefert eine unerwartet scharfe Grafik. Kleinere Ärgernisse bleiben: Manche Anzeigen sind sehr klein, die USB-C-Anschlüsse schwer erreichbar. Und dann die Fenster: Kaum fährt man los, schließt der Dolphin G sie eigenmächtig – Frischluftfans dürfte das nerven.

Bei den Assistenzsystemen ist der Dolphin gut aufgestellt: Abstandstempomat, Spurhalteassistent, Totwinkelwarner, Querverkehrswarnung, Fahrerüberwachung und Ein-/Ausstiegswarner sind an Bord.

Kleinwagen mit Ambitionen

BYD hat den Dolphin G DM-i für Europa entwickelt und baut das Servicenetz weiter aus. Dazu kommen 6 Jahre/150.000 km Garantie aufs Fahrzeug, 8 Jahre/200.000 km auf die Batterie sowie 8 Jahre/150.000 km auf Motor und Steuereinheit.

Als Poolfahrzeug, für Serviceflotten oder per Gehaltsumwandlung schließt der Dolphin G DM-i eine Lücke: viel E-Auto-Gefühl, großer Kofferraum und genug Reichweite für längere Strecken – zu einem konkurrenzfähigen Preis. ■

Text: Nicole Holzer

BYD Dolphin G DM-i

Basisdaten: fünftüriger Kleinwagen mit fünf Sitzplätzen, Länge: 4,16 Meter, Breite: 1,83 Meter, Breite mit Außenspiegeln: 2,24 Meter, Höhe: 1,58 Meter, Radstand: 2,61 Meter, Wendekreis: 10,3 Meter, Kofferraumvolumen: 425–1.225 Liter, zusätzliches Unterfach: 45 Liter

Active: Plug-in-Hybrid mit 1,5-Liter-Vierzylinder-Benziner, 70 kW/95 PS, 120 Nm, Elektromotor mit 120 kW/163 PS, 210 Nm, Systemleistung: 129 kW/176 PS, Frontantrieb, 1-Gang-Direktantrieb, 0–100 km/h: 8,3 s, Vmax: 180 km/h, Blade-Batterie mit 7,42 kWh, elektrische Reichweite: 40 km, Gesamtreichweite: 1.020 km, AC-Ladeleistung: 3,3 kW, Ladezeit 15–100 %: knapp 3 h, CO₂-Ausstoß: 60 g/km, gewichteter Verbrauch: 2,6 l/100 km. Preis: ab 24.361 Euro

Boost, Comfort und Sport: Plug-in-Hybrid mit 1,5-Liter-Vierzylinder-Benziner, 70 kW/95 PS, 120 Nm, Elektromotor mit 120 kW/163 PS, 210 Nm, Systemleistung: 156 kW/212 PS, Frontantrieb, 1-Gang-Direktantrieb, 0–100 km/h: 8,3 s, Vmax: 180 km/h, Blade-Batterie mit 18,3 kWh, elektrische Reichweite: 105 km, Gesamtreichweite: 1.040 km, AC-Ladeleistung: 6,6 kW, DC-Ladeleistung: 39 kW, Ladezeit DC 10–80 %: 26 min., Ladezeit AC 15–100 %: 2,9 h, CO₂-Ausstoß: 32 g/km, gewichteter Verbrauch: 1,4 l/100 km. Preise: Boost ab 26.882 Euro, Comfort ab 28.143 Euro, Sport ab 28.983 Euro (alle Preise netto)



- 1 Viel Bildschirm, wenig Tasten: Das Cockpit wirkt modern, manche Anzeigen sind jedoch sehr klein geraten.
- 2 425 bis 1.225 Liter: Der Kofferraum bietet viel Platz, hat aber einen hohen Ladekanten-Hub.
- 3 Vorn überrascht der Dolphin G mit luftigem Raumgefühl und praktischen Ablagen rund um die Mittelkonsole.
- 4 Unter dem Ladeboden finden Zubehör und Verbandtasche Platz.



Stil hat seinen Preis

Der **Nissan Ariya** bietet viel Platz, Komfort und neue Google-Funktionen. Im Test schmälern hoher Verbrauch, mäßige Ladeleistung und der ambitionierte Preis den Auftritt.

Nissan schickt den elektrischen Ariya ins Modelljahr 2026. Äußerlich belassen es die Designer bei feinen Retuschen, die Preisliste bringt neue Ausstattungs- und Zubehörpakete. Kunden wählen weiter aus zwei Leistungsstufen. Die frontgetriebene Variante des Evolve Pack mit 178 kW/242 PS startet bei 58.840 Euro. Die Allrad-Topversion e-4ORCE verteilt 225 kW/306 PS auf beide Achsen und kostet mindestens 63.840 Euro. Wir testeten den Frontriebler.

Eine glatte, geschlossene Frontfläche trägt das markentypische V-Motiv. Flache LED-Scheinwerfer und neu gezeichnete Tagfahrlichter bestimmen die Lichtgrafik. Seitlich dominieren 20-Zoll-Räder und die flach abfallende Dachlinie. Verdunkelte Scheiben ab der B-Säule schützen die Fondpassagiere vor Sonne und Blicken. Am Heck verbindet ein Band die LED-Rücklichter.

Google zieht in den Ariya ein

Im Innenraum empfängt der Ariya seine Passagiere mit großem Platzangebot. Fahrer und Beifahrer sitzen auf vielfach elektrisch einstellbaren Sesseln mit Heiz- und Kühlfunktion. Nissan bezieht sie mit einer schwarzen Mischung aus Ledernachbildung und synthetischem Wildleder. Reichlich Dämmmaterial hält Wind- und Abrollgeräusche angenehm niedrig. Clever bleibt die elektrisch längs verschiebbare Mittelkonsole.

Direkt davor sitzt nun eine induktive Ladeschale. Das Smartphone ruht gut erreichbar und rutscht in Kurven nicht umher. Das Infotainment arbeitet ab sofort mit Google Maps. Zwei 12,3-Zoll-Bildschirme liefern scharfe Grafiken, ergänzt durch ein 10,8-Zoll-Head-up-Display. Ein Bose-Soundsystem mit zehn Lautsprechern übernimmt die Begleitung.

Die Hitze kostet Reichweite

Das Fahrwerk mit McPherson-Federbeinen vorn und Verbundlenkerachse hinten ist vergleichsweise straff abgestimmt. Das fällt besonders bei Bodenschwellen auf. Der SUV beschleunigt in 7,6 Sekunden auf 100 km/h und erreicht maximal 160 km/h. Die E-Pedal-Step-Funktion erlaubt fast durchgängiges Beschleunigen und Verzögern mit dem Fahrpedal – leider nicht bis zum Stillstand. Die letzten Meter erledigt weiterhin das Bremspedal. Die Lenkung reagiert sportlich-direkt.

Während der Ausfahrten in Spanien verlangt das Wetter der Klimaanlage alles ab. Das Thermometer klettert von 30 in Richtung 40 Grad Celsius. Die Route rund um Barcelona kombiniert Stadtverkehr mit Landstraßen und Autobahn. Unter diesen Bedingun-



Fotos: Nissan

Nissan Ariya Evolve Pack

Basisdaten: fünftüriges, fünfsitziges Mittelklasse-SUV mit Elektroantrieb, Länge: 4,60 Meter, Breite: 1,85 Meter, mit Außenspiegeln: 2,17 Meter, Höhe: 1,66 Meter, Radstand: 2,78 Meter, Kofferraumvolumen: 468–1.350 Liter

Evolve Pack 4x2: Frontantrieb, 178 kW/242 PS, Drehmoment: 300 Nm, 0–100 km/h: 7,6 s, Vmax: 160 km/h, Lithium-Ionen-Batterie mit 87 kWh netto, max. AC-Ladeleistung: 11 kW, max. DC-Ladeleistung: 130 kW, Reichweite: 516–531 km, Verbrauch: 18,2–18,7 kWh/100 km (WLTP). Preis: ab 49.445 Euro netto

1 Breit, ruhig, digital: Das Ariya-Cockpit setzt auf zwei Displays und eine verschiebbare Mittelkonsole.

2 Eine glatte, geschlossene Frontfläche trägt weiterhin das markentypische V-Motiv.

3 Am Heck verbindet ein durchgehendes Band die LED-Rückleuchten.

gen legt der Elektromotor überraschend großen Energiehunger an den Tag. Der Bordcomputer weist fast 25 kWh/100 km aus. Für ein modernes Fahrzeug mit Frontantrieb in dieser Klasse ist das viel.

Im Ariya steckt eine Batterie mit 87 kWh nutzbarer Kapazität. Die Herstellerangabe liegt bei 18,2 bis 18,7 kWh. In der spanischen Hitze rückt dieser Normwert außer Reichweite. Statt der theoretisch möglichen 531 Kilometer nach WLTP liegen unter diesen Bedingungen echte 350 bis 400 Kilometer im Bereich des Machbaren. Bei milderer Temperaturen dürfte der Aktionsradius höher ausfallen.

Beim Laden bleibt Luft nach oben

Wenig charmant agieren die vorgeschriebenen digitalen Helfer. Der Spurhalteassistent greift früh in die Lenkung ein, der Geschwindigkeitswarner drängt sich akustisch penetrant nach vorn. Wer ungestört reisen möchte, schaltet beide Funktionen lieber ab. Neu ist eine 360-Grad-Rundumsicht samt Skelett-Ansicht, die die Motorhaube auf dem Mitteldisplay durchsichtig macht. Die Rundumsicht stellt den Ariya selbst allerdings pixelig dar, umliegende Fahrzeuge erscheinen verzerrt.

An der Schnellladesäule nimmt der Ariya über CCS maximal 130 kW Gleichstrom auf. Das ist solide, aber selbst für eine 400-Volt-Architektur kein Spitzenwert. Wechselstrom fließt dreiphasig mit 11 kW. Positiv hervor sticht Vehicle-to-Load. Der V2L-Adapter stellt am Ladeanschluss eine Schuko-Steckdose bereit, über die sich externe Geräte mit Strom versorgen lassen.

Geräumig, aber nicht günstig

Der Kofferraum fasst 468 bis 1.350 Liter. Die elektrische Heckklappe erleichtert das Beladen und reagiert auf Fußgesten. Für die getestete Variante werden 409 Kilogramm Zuladung genannt. Das kann bei vier Erwachsenen samt Gepäck knapp werden.

Nissan verlangt für den Ariya viel Geld. Die umfangreiche Serienausstattung mit Panoramadach und kamerabasiertem Innenspiegel gleicht den Grundpreis teilweise aus. Preislich bewegt sich das Fahrzeug in einer anspruchsvollen Liga. Angesichts der eingeschränkten Ladeleistung und des hohen Verbrauchs bleibt der Betrag ambitioniert. Wen dies nicht stört, viel Platz und ungewöhnliches Design sucht, findet im Ariya ein interessantes Angebot. ■

Text: Martin Westerhoff

Werkstatt wird zum Flotten

Ford Pro setzt zum Überholen an. Allerdings nicht unbedingt bei den Fahrzeugen, sondern mit den »Dealer Uptime Services« bei der Verfügbarkeit.

Für Handwerks- und Servicebetriebe zählt vor allem, dass ein Transporter verfügbar bleibt. Ungeplante Werkstattaufenthalte kosten Zeit und Geld und können den laufenden Betrieb empfindlich ausbremsen. Mit den neuen »Dealer Uptime Services« will Ford Pro Ausfälle früher erkennen: Vernetzte Nutzfahrzeuge übermitteln technische Daten an den betreuenden Händler, der Wartungen und Reparaturen rechtzeitig

vorbereiten kann. Laut Ford lassen sich die Standzeiten so um bis zu 50 Prozent verkürzen.

»Dealer Uptime Services« ist für Hans Schep, Europa-Chef der Nutzfahrzeug- und Servicessparte von Ford, deshalb die wichtigste Einführung der vergangenen Jahre – obwohl es sich nicht um ein neues Fahrzeug handelt. Vorgestellt wurde das System beim Ford-Pro-Uptime-Event im Autohaus Ernst + König in Freiburg.



manager

In den kommenden Wochen soll die Lösung bundesweit bei Ford-Partnern eingeführt werden.

Werkstatt überwacht Fahrzeuge

Grundlage des Systems sind die Fahrzeugdaten, die nach Zustimmung des Kunden an den betreuenden Ford-Händler übertragen



Fotos: Ford Pro



Wilhelm Buchmüller, Direktor Ford Pro DACH, verantwortet Ford Pro in der DACH-Region und stellte in Freiburg die neuen »Dealer Uptime Services« vor.

werden. Die Werkstatt erhält unter anderem Informationen über Wartungsintervalle, Ölzustand, Fehlermeldungen oder anstehende Software-Updates. Serviceberater können dadurch frühzeitig reagieren, Ersatzteile bestellen und Werkstatttermine planen, bevor ein Fahrzeug liegen bleibt.

Der Ansatz richtet sich vor allem an kleinere und mittlere Gewerbeflotten, die häufig kein eigenes Flottenmanagement oder keine eigene Telematikabteilung besitzen. Die Überwachung übernimmt in diesem Fall der Händler.

Mehr als ein Jahr lang wurde das System gemeinsam mit 16 Ford-Partnern in Deutschland und Österreich getestet. Während der Pilotphase betreuten die Betriebe über 2.800 Fahrzeuge von mehr als 250 Gewerbekunden.

Zu den Testpartnern gehörte auch das Autohaus Ernst + König. Dort werden die eingehenden Fahrzeugmeldungen inzwischen mehrmals täglich ausgewertet und priorisiert. Werkstatttermine lassen sich dadurch >



Mit 100 mobilen Werkstätten ist Ford Pro unterwegs, um den Flottenkunden vor Ort zu helfen und so Ausfälle zu vermeiden.

Neue Modelle für Gewerbekunden

- Parallel zum Ausbau seiner Dienstleistungen erweitert Ford Pro auch sein Fahrzeugangebot. Inzwischen verfügt jede Transporter-Baureihe über mindestens eine elektrifizierte Variante.
- Neu an den Start geht der E-Transit Courier, dessen Auslieferung im Spätsommer beginnt. Das vollelektrische Stadtlieferfahrzeug richtet sich vor allem an Handwerksbetriebe, Kommunen und KEP-Dienstleister. Nach Angaben von Ford liegen die Wartungskosten rund 40 Prozent unter denen eines vergleichbaren Dieselmotors.
- Für besonders anspruchsvolle Einsätze kündigt Ford den Ranger Super Duty an. Der Pick-up wird von einem 3,0-Liter-V6-Diesel mit 209 PS angetrieben, bietet bis zu zwei Tonnen Nutzlast und darf Anhänger bis 4,5 Tonnen ziehen. Zielgruppen sind Bauunternehmen, Energieversorger und kommunale Betriebe.

besser vorbereiten und Reparaturen häufig durchführen, bevor Folgeschäden entstehen. Ob und zu welchem Preis Händler den Service künftig anbieten, entscheiden sie selbst. Ford sieht das Angebot jedoch vor allem als Instrument zur langfristigen Kundenbindung.

Mobile Werkstatt spart Standzeiten

Dealer Uptime Services ist Teil eines größeren Servicekonzepts. Bereits seit 2022 setzt Ford deutschlandweit mobile Werkstätten ein. Aktuell sind nach Unternehmensangaben 93 Servicefahrzeuge unterwegs, bis Jahresende sollen es 100 sein.

Nach Angaben von Ford können die mobilen Teams rund 80 Prozent aller planbaren Wartungsarbeiten direkt beim Kunden erledigen. Dazu zählen Inspektionen, Software-Updates oder der Austausch typischer Verschleißteile. Der Transporter muss dafür nicht mehr in die Werkstatt gebracht werden.

Falls sich ein Werkstattaufenthalt dennoch nicht vermeiden lässt, greift Ford auf das Programm »Ford Pro Mobility« zurück. Anders als klassische Ersatzwagen stellt der Hersteller bei Bedarf auch speziell ausgebaute Nutzfahrzeuge bereit – etwa Kühltransporter oder Kipper. Über das inzwischen mehr als 100 Standorte umfassende Netzwerk wurden zuletzt fast 11.000 Mietverträge abgeschlossen – rund dreieinhalb Mal so viele wie im Vorjahr.

Praxistest im Fuhrpark

Wie das Konzept funktioniert, zeigte Ford am Beispiel der Metzgerei Reichenbach im Schwarzwald. Das Unternehmen betreibt rund 30 Lieferfahrzeuge, darunter sieben Ford Transit Custom mit Kühlaufbau. Nach Angaben von Unternehmer Ulrich Reichenbach kostet jeder ungeplante



Bares Geld gespart: Ulrich Reichenbach gehört mit seiner Metzgerei zu den Testkunden.

Die drei Bausteine von Ford Pro

- Dealer Uptime Services: Händler überwacht Fahrzeugdaten und plant Wartungen proaktiv.
- Mobile Service: Wartungs- und Reparaturarbeiten direkt beim Kunden vor Ort.
- Ford Pro Mobility: Ersatzfahrzeuge – bei Bedarf auch Spezialfahrzeuge wie Kühltransporter oder Kipper.

Fahrzeugausfall mindestens 1.200 Euro pro Tag. Durch die kontinuierliche Fahrzeugüberwachung müsse sich der Betrieb heute deutlich seltener um Wartungstermine kümmern und könne sich stärker auf sein Kerngeschäft konzentrieren.



Mithilfe des Dealer Uptime Services können Werkstätten Wartungsarbeiten im Sinne des Kunden steuern.

Mehr als ein Fahrzeughersteller

Mit den Dealer Uptime Services verfolgt Ford Pro einen Strategiewechsel. Fahrzeuge allein sollen künftig nicht mehr das entscheidende Verkaufsargument sein. Stattdessen positioniert sich die Nutzfahrzeugsparte zunehmend als Anbieter eines vernetzten Service-Ökosystems aus Fahrzeugen, Software und Dienstleistungen.

Gerade für kleinere Flotten könnte dieser Ansatz interessant sein. Während klassische Telematiklösungen die Auswertung der Fahrzeugdaten meist dem Unternehmen überlassen, übernimmt hier der Händler einen Teil dieser Aufgabe. Ob sich die versprochene Halbierung der Ausfallzeiten in der Praxis tatsächlich erreichen lässt, dürfte allerdings wesentlich von den Prozessen und der Reaktionsgeschwindigkeit des jeweiligen Ford-Partners abhängen. ■

Text: Carsten Nallinger



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:  **DEKRA**  **Deutsche Leasing**

 **EnBW**



MEHR INFOS

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





Luxus statt Lieferwagen

Mercedes macht den **VLE** zur elektrischen Luxus-Großraumlimousine. Viel Platz, viel Technik, über 700 Kilometer Reichweite und Preise auf gehobenem Pkw-Niveau.

Der VLE soll radikal mit dem Transporter-Image brechen, wenn es nach Mercedes geht. Eine gewerbliche Version für Handwerker oder Lieferdienste wird es nicht geben; entwickelt wurde er als elektrische Luxus-Limousine für den Personentransport. Allerdings starten die Preise mit 69.126 Euro netto auf gehobenem Pkw-Niveau.

Der Innenraum zeigt eine Flexibilität, die Kombis und SUV überlegen ist. Kein Wunder: Die Karosserie misst 5,31 Meter in der Länge, zwei Meter in der Breite und 1,94 Meter in der Höhe. Trotzdem lässt sich der VLE leicht manövrieren. Die Ingenieure platzierten die Vorderachse weit genug vor dem Fahrersitz, wodurch das Lenkgefühl einem Pkw ähnelt.

Fronttriebler zum Start

Zum Marktstart liefert Mercedes den VLE 300 mit Frontantrieb aus. Der Elektromotor leistet 203 kW/276 PS. Später folgt der VLE 400 4Matic mit zwei Elektromotoren, 310 kW/421 PS Systemleistung und Allradantrieb. Unsere Testfahrten rund um Bilbao zeigen die Grenzen des Frontantriebs: Wer aus engen

Kehren kräftig beschleunigt, fordert mit 378 Newtonmetern die Vorderreifen bis an ihre Traktionsgrenze.

Souveräner wirkt der VLE 400, dessen zweiter Motor an der Hinterachse bei Bedarf den Allradantrieb zuschaltet. Eine Kupplung trennt ihn je nach Fahrsituation ab, um Energie zu sparen. Ist Allrad gefordert, stabilisiert er den Wagen spürbar. Das Systemdrehmoment beträgt dann 570 Newtonmeter.

Beide Antriebe nutzen eine Lithium-Ionen-Batterie mit 115 kWh nutzbarem Energieinhalt. Dank der 800-Volt-Architektur erreicht der VLE eine DC-Ladeleistung von mehr als 300 kW. Im Idealfall zieht der VLE in 15 Minuten Strom für weitere 355 WLTP-Kilometer nach. Die maximale Reichweite liegt bei über 700 Kilometern. Der VLE ist technisch für bidirektionales Laden vorbereitet.

Die Airmatic-Luftfederung passt Federung und Dämpfung an jedem Rad an, gleicht Unebenheiten aus und hält das Niveau unabhängig von der Zuladung konstant. Ab 110 km/h senkt sich die Karosserie um 15 Millimeter ab; auch im Sportmodus liegt der VLE entsprechend tiefer. Im Stand kann sie zum leichteren Ein- und Ausstieg abgesenkt werden.

Groß, aber handlich

Die erhältliche Hinterachslenkung schlägt die Räder hinten um bis zu sieben Grad ein. Unter 60 km/h lenken sie entgegengesetzt zu den Vorderrädern und reduzieren den Wendekreis auf 10,9 Meter. Über 60 km/h lenken sie gleichsinnig.

Die digitale Steuerung übernimmt das Betriebssystem MB.OS. Es verbindet Navigation, Assistenzsysteme und EnergiEVERWALTUNG. Ein sinnvolles Extra ist der optionale Parkassistent. Bei unserem Versuch nahe Bilbao erkannte die Software eine enge Parklücke und steuerte den großen VLE automatisiert hinein.

Das Cockpit prägt auf Wunsch der MBUX-Superscreen. Eine durchgehende Glasfläche beherbergt drei Displays: 10,25 Zoll für die Instrumente, 14 Zoll für das Zentralscreen und weitere 14 Zoll für den Beifahrer. Für die hinteren Reihen gibt es gegen Aufpreis einen 31,3 Zoll großen Panorama-Bildschirm.

Viel Platz, viel Komfort

Die seitlichen Schiebetüren öffnen und schließen elektrisch ab Werk, ihre Fenster lassen sich vollständig versenken. Die Innenausstattung erlaubt fünf bis acht Sitzplätze. Im Fond stehen drei Einzelsitztypen und zwei Sitzbänke zur Wahl. Die mechanischen Komfortsitze lassen sich verschieben, arretieren oder ausbauen.

Hohen Luxus bieten die elektrischen Premium- und Grand-Komfortsitze mit Heizung, Lordosenstütze und ausfahrbaren

Wadenaufklappen. Das Kofferraumvolumen beträgt bei drei genutzten Sitzreihen 795 Liter. Wer alle manuellen Sitze ausbaut, schafft 4.078 Liter Laderaum. Mehr Platz bringt ab 2027 eine Langversion mit 5,48 Metern Länge.

Der VLE lässt sich mit 3,5 oder 3,7 Tonnen zulässiger Gesamtmasse konfigurieren. Aufpassen müssen Fahrer mit Klasse-B-Führerschein: Für sie ist bei 3,5 Tonnen Schluss. 2027 soll zudem der günstigere VLE 250 folgen. Er nutzt eine LFP-Batterie mit 80 kWh und startet als Fünfsitzer bei 54.457 Euro (alle Preise netto); der Sechssitzer soll ab 54.840 Euro kosten. ■

Text: Martin Westerhoff



1 Für den Fond gibt es gegen Aufpreis einen ausfahrbaren 31,3-Zoll-Panorama-Bildschirm mit 8K-Auflösung. Bei Nichtgebrauch verschwindet er im Dachhimmel.

2 Darüber hinaus kann der VLE ungemein praktisch sein.

3 Luxus bieten die elektrischen Premium- und Grand-Komfortsitze – mit Heizung, einer Lordosenstütze sowie ausfahrbaren Wadenaufklappen.

4 Kurze Überhänge, große Räder und die geschlossene Front lösen den VLE optisch vom klassischen Transporter.

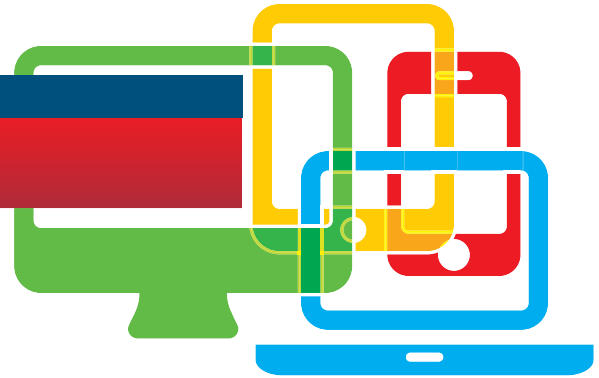


Fotos: Mercedes-Benz

Mercedes-Benz VLE 300 elektrisch

Basisdaten: Fünftürige, bis zu achtsitzige Großraumlimousine; Länge: 5,31 Meter, Breite: 2,00 Meter (mit Außenspiegeln: 2,25 Meter), Höhe: 1,94 Meter, Radstand: 3,34 Meter, Kofferraumvolumen: 795 – 4.078 Liter

VLE 300: E-Motor vorne mit 203 kW/276 PS, Drehmoment: 378 Nm, 0–100 km/h: 9,5 s, Vmax: 180 km/h, Verbrauch: 18,4–20,7 kWh/100 km (WLTP), Akkugröße: 115 kWh (netto), Reichweite: > 700 km (WLTP), Ladeleistung: > 300 kW (DC), 11 kW (AC, Serie) / 22 kW (AC, optional), Ladedauer: DC: 355 km in 15 Minuten, AC (11 kW): k. A., AC (22 kW): k. A. Preis: ab 69.126 Euro netto



Newsletter



Jetzt anmelden und immer up to date sein: Der Newsletter informiert Sie zwei Mal pro Woche über den Flottenmarkt und bringt Ihnen spannende Artikel frei Haus.

firmenauto.de/newsletter

firmenauto.de



Ihre Quelle für aktuelle Informationen rund um Geschäftswagen, Flottenmanagement und Finanzen. Alle Artikel kostenfrei unter: firmenauto.de

E-Paper



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

firmenauto.de/epaper

Who is Who Pkw-Flottenmarkt

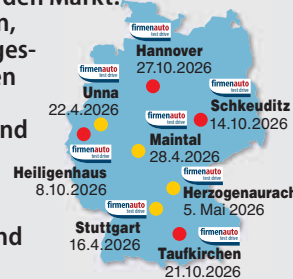
Das Nachschlagewerk für die Fuhrparkbranche. Alle Adressen und Kontakte der wichtigsten Fahrzeug- und Zubehöranbieter sowie Dienstleister – von Auto bis Zulassungsservice.



Die aktuelle Ausgabe erhalten Sie kostenfrei als PDF-Download unter: firmenauto.de/wiwpdf

Veranstaltungen

Beim **firmenauto test drive** testen Flottenprofis die aktuellsten Modelle, vorwiegend mit E-Antrieb, und verschaffen sich einen guten Überblick über den Markt. Die kostenlosen, kompakten Tagesveranstaltungen bieten zudem Fachvorträge und ausreichend Gelegenheit zum Austausch mit Kollegen und Herstellern.



**NEUE
TERMINE**

Für 2026 geplante Events:

- 16. April Stuttgart
- 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

Impressum

firmenauto – Mobilität & Management
ISSN 1618-4998

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

Mitarbeiter dieser Ausgabe:
Mario Hommen, Daniel Killy, Gerhard Nolle,
Marcus Peters,
Axel Schäfer, Michael Specht,
Martin Westerhoff

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

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

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

Verlag: 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
E-Mail: firmenauto@etm.de

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

Anzeigenverwaltung:
Motor Presse Stuttgart GmbH & Co. KG
Anzeigenabteilung firmenauto
Gabi Volkert
Postfach, 70162 Stuttgart
Leuschnerstraße 1, 70174 Stuttgart
Tel.: 07 11/1 82-1403

Vertrieb: Bernd Steinfeldt (Ltg.)
Gerlinde Braun, Tel.: 07 11/7 84 98-14
Sylvia Fischer, Tel.: 07 11/7 84 98-18
E-Mail: vertrieb@etm.de

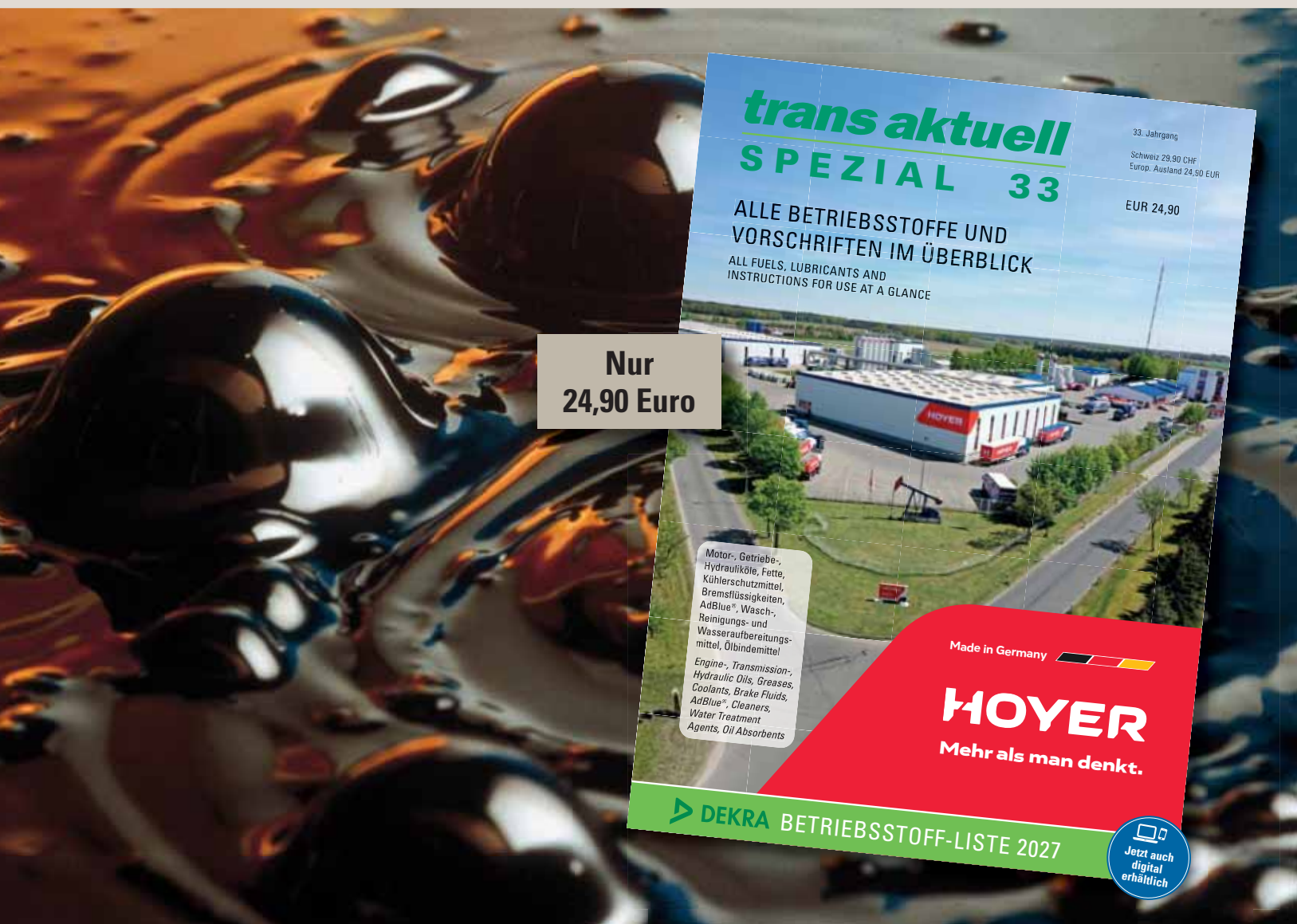
Herstellung: Thomas Eisele
Druck: Dierichs Druck + Media
GmbH & Co. KG
Frankfurter Straße 168, 34121 Kassel
Printed in Germany

Erscheinungsweise:
Die Mitglieder von Dekra erhalten
firmenauto im Rahmen ihrer

Mitgliedschaft als Beilage in trans
aktuell. Höhere Gewalt entbindet
den Verlag von der Lieferungspflicht,
Ersatzansprüche können nicht
geltend gemacht werden. Alle
Rechte vorbehalten, © by ETM Ver-
lags- und Veranstaltungs-GmbH. Für
unverlangt eingesandte Manuskripte,
Fotos oder Zeichnungen übernimmt
der Verlag keine Haftung. Alle Preise
im Heft ohne Mehrwertsteuer außer
bei Büchern, Software und Gebühren.

Abonnenten-/Leserservice:
firmenauto, Vertrieb
Handwerkstr. 15,
70565 Stuttgart
Tel.: 07 11/7 84 98-14/-18
Fax: 07 11/7 84 98-46
E-Mail: vertrieb@etm.de
Web: www.firmenauto.de/shop

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



Das einzigartige Nachschlagewerk mit über 2.500 Produkteinträgen: die DEKRA Betriebsstoff-Liste 2027

Als *trans aktuell* spezial erscheint die DEKRA Betriebsstoff-Liste im 33. 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

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

VOLVO



Der Volvo XC60 Plug-in Hybrid Black Edition.

Der Volvo XC60 Plug-in Hybrid Black Edition hat alles, was ein Dienstwagen mitbringen muss: maximalen Fahrkomfort bei optimierter Effizienz und eine attraktive Dienstwagenbesteuerung von 0,5 %¹. Sein konsequent schwarzes Design macht ihn dabei zum unmissverständlichen Aushängeschild für alle, die im Business vorangehen und bei Qualität keine Kompromisse eingehen.

volvocars.de/XC60

Für Flotten, die keine Kompromisse machen.

Jetzt ab 499 € netto im Monat leasen.²

184 kW (250 PS) + 115 kW (156 PS); Energieverbrauch gewichtet 12,5 kWh Strom/100 km plus 1,6 l Benzin/100 km; CO₂-Emission 59 g/km, CO₂-Klasse B; bei entladener Batterie: Kraftstoffverbrauch 6,5 l/100 km, CO₂-Klasse F; (kombinierte WLTP-Werte).

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

² Ein Gewerbekunden-Kilometer-Leasing-Angebot der Volvo Car Financial Services – ein Service der Santander Consumer Leasing GmbH (Leasinggeber), Santander-Platz 1, 41061 Mönchengladbach – für einen Volvo XC60 T8 AWD Black Edition Plus, 8-Gang-Automatikgetriebe, Antriebsart Benzin, 184 kW (250 PS) + 115 kW (156 PS); Energieverbrauch gewichtet 12,5 kWh Strom/100 km plus 1,6 l Benzin/100 km; CO₂-Emission 59 g/km, CO₂-Klasse B; bei entladener Batterie: Kraftstoffverbrauch 6,5 l/100 km, CO₂-Klasse F; (kombinierte WLTP-Werte). Monatliche Leasingrate ab 499,00 Euro, Vertragslaufzeit 48 Monate, Laufleistung pro Jahr 10.000 km, Leasing-Sonderzahlung 1.000,00 Euro. Angebot zzgl. Überführungskosten, zzgl. Zulassungskosten, und zzgl. gesetzlicher Umsatzsteuer. Bonität vorausgesetzt. Gültig bis 30.09.2026.