FIRMENAUTO

GESCHÄFTSWAGEN | FLOTTEN-MANAGEMENT | FINANZEN

HEFT 12/2015 | 80318 | € 4,00

www.firmenauto.de

Flottensteuerung

Telematik · Software Datenschutz

VERGLEICHSTEST
Wie gut ist der neue Opel Astra? Sechs Kompaktwagen im Test

VW PASSAT VARIANT
Der Klassenprimus im ausführlichen Modellcheck

ABGASTESTS
EU-Staaten einig: Künftig wird auf der Straße gemessen

www.volkswagen.de/grosskunden

Unterwegs mit bis zu 300 Mbit/Sek.

Der neue Touran. Mit optionalem WLAN Hotspot.
Allem gewachsen.

Egal, wie schnell sich die Arbeitswelt dreht, im neuen Touran sind Sie ihr mit bis zu 300 Mbit/Sek. immer einen Schritt voraus. Über den optionalen integrierten WLAN Hotspot lassen sich mühelos bis zu 7 Endgeräte, wie Smartphone, Tablet oder Laptop, mit dem Internet verbinden. So bringt der neue Touran nicht nur Sie und Ihre Mitfahrer zuverlässig ans Ziel, sondern Ihre Projekte gleich mit.

Das Auto.

Abb. zeigt optionale Sonderausstattung.

AUS DEM HEFT

Nissans Hang zum Perfektionismus

Während Nissan das Konzeptauto IDS auf der Tokyo Motor Show mit großen Tamtam vorstellte, ging Nissans Workshop zum autonomen Fahren fast im Begleitprogramm unter. Dabei hatte das Advanced Technology Center in Kanagawa keine Mühe gescheut, die angereisten Journalisten mit Insiderinfos zu versorgen. Mit Melissa Cefkin und Maarten Sierhuis waren sogar zwei Entwickler aus dem Silicon-Vallye angereist. Im Expresstempo präsentierten Forscher und Entwickler ihre Visionen vom Roboterauto. Da blieb **Hanno Boblenz** und seinen Kollegen kaum Zeit, die vielen Informationen zu verarbeiten. Ein freundlicher Mitarbeiter leitete die Gruppe von einem der minutiös getakteten Workshop zum nächsten. Englisch sprach er nicht. Dafür hatte er eindeutig beschriftete Täfelchen für alle Situationen bereit. Auf einem stand »You may use the toilet now«. Da sage einer, Japaner hätten keinen Hang zum Perfektionismus.

Unterwegs mit dem Wasserstoffauto

Diesel und Benzin tanken ist für Autofahrer nicht mehr als lästiges Übel. Tankdeckel weg, Zapfpistole rein, schon fließt der teure Saft. Auch mit Erdgas oder Autogas kommen wir ganz gut zurecht, trotz der etwas anderen Zapfsäulen. Aber Wasserstoff? Dass der Umgang mit dem hochverdichteten Kraftstoff überhaupt nicht kompliziert ist, konnte **Annette Napp** bei ihrer ausgedehnten Probefahrt mit dem neuen Toyota Mirai feststellen (Seite 40).

Schwieriger als das Tanken selbst gestaltet sich die Suche nach einer Tankstelle. Derzeit gibt es nur 20 in Deutschland. Übrigens: Wasserstoff wird in Kilo berechnet. Kostenpunkt: Rund 8,50 Euro.

Unter erschwerten Bedingungen

Sie können es auf diesem Bild nur erahnen, die Pfützen auf dem Parkdeck sind natürlich keine riesigen Öllachen, sondern Reste des Regengusses vor und während der Fotoaufnahmen für den großen Vergleichstest. Manchmal haben wir eben nur ein knappes Zeitfenster. Den sechs Fahrern war's egal, sie blieben einfach sitzen. Unser Fotograf **Arturo Rivas** hatte aber andere Sorgen. Als Einziger im Team harrte er nämlich die ganze Zeit im Nieselregen auf seiner Leiter aus. Sein Trost: Das Ergebnis kann sich sehen lassen (Seite 62).

IMPRESSUM

FIRMENAUTO – Geschäftswagen · Flottenmanagement · Finanzen
ISSN 1618-4998
Redaktioneller Gesamtleiter und Herausgeber: Werner Bicker
FIRMENAUTO/www.firmenauto.de
Hanno Boblenz (Chefredakteur), Nicole Holzer, Martin Schou, Juliane Dünger (Assistentin)
Mitarbeiter dieser Ausgabe:
Werner Bicker, Guido Borck, Franz Brebeck (Ecovis), Berta Heide, Thilo Jörke (Dekra), Hanne Lübbehusen, Alex Mannschatz, Annette Napp, Sebastian Renz, Axel S chäfer (BVF), Frank Wald, Regina Weinrich, Andreas Wolf
Grafik/Produktion:
Katja Reibold (Ltg.); Florence Frieser, Frank Haug, Monika Haug, Götz Mannchen, Oswin Zebrowski

Text:
Birte Labs, Isabel Link, Monika Roller
Internet: Thorsten Gutmann (Leitung); Jan Grobosch (Grafik/Produktion)
Sekretariat, Leserservice:
Uta Sickel Tel.: 07 11/7 84 98-31
Verlag: EuroTransportMedia Verlags- und Veranstaltungs-GmbH
Das Gemeinschaftsunternehmen von Dekra, Motor Presse Stuttgart und VF Verlagsgesellschaft
Geschäftsführer: Oliver Trost
Anschrift von Verlag und Redaktion:
Postfach 81 02 07, 70519 Stuttgart
Handwerkstraße 15, 70565 Stuttgart
Tel.: 07 11/7 84 98-31
Fax: 07 11/7 84 98-88
Internet: www.firmenauto.de
E-Mail: firmenauto@etm-verlag.de

Anzeigen: Thomas Beck
Tel.: 07 11/7 84 98-98
Fax: 07 11/7 84 98-29
Anzeigenverwaltung:
Motor Presse Stuttgart GmbH & Co. KG
Anzeigenabteilung FIRMENAUTO
Gabi Volkert und Nicole Polta
Postfach, 70162 Stuttgart
Leuschnerstraße 1, 70174 Stuttgart
Tel.: 07 11/1 82-14 03
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-verlag.de
Herstellung: Thomas Eisele
Druck: Dierichs Druck + Media GmbH & Co. KG
Frankfurter Straße 168
34121 Kassel
Printed in Germany

Erscheinungsweise: jährlich 11 Hefte, Einzelheft 4,00 Euro, Bezugspreis für Deutschland jährlich 44,00 Euro. Studenten bezahlen gegen Vorlage einer Immatrikulationsbescheinigung 26,40 Euro im Inland. Bezugspreis für die Schweiz jährlich 85,80 sfr, Bezugspreis für Österreich jährlich 49,50 Euro, übrige Auslandspreise auf Anfrage.
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 Verlags- 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-Service + Einzelheftbestellung:
FIRMENAUTO, Abo-Service
70138 Stuttgart
Telefon: +49 (0) 7 11/32 06 99 44
Telefax: +49 (0) 7 11/1 82-25 50
E-Mail: firmenauto@dpv.de
Web: www.firmenauto.de/shop

Anzeigenpreisliste Nr. 21, 2015
Gerichtsstand Stuttgart

Fotos: Achim Hartmann (1), Wolfgang Groeger-Meier (3), Arturo Rivas (1)

FA www.firmenauto.de

Diese Artikel finden Sie nur im Internet

Mini-SUV

Kleine SUV sind häufig aufgebockte Kleinwagen für die Stadt. Wir zeigen die attraktivsten Modelle für den Fuhrpark.

firmenauto.de/msuv

Mercedes GLS

Aus dem Mercedes GL wird der GLS. Die Anleihe an die S-Klasse soll sich nicht nur auf den Buchstaben beschränken.

firmenauto.de/gls

MAN TGE

MAN wagt den Sprung in die Transporter-Klasse. Ende 2016 zeigt MAN den TGE auf der IAA. Er ist baugleich mit dem neuen VW Crafter.

firmenauto.de/tge

Nissan auf Wachstumskurs

Die Japaner verkaufen inzwischen mehr Autos in Deutschland als Toyota.

www.firmenauto.de/nissan

Luxusmarke von Hyundai

Hyundai hat sich fest im Pkw-Massenmarkt etabliert. Nun starten die Koreaner mit einer Premiummarke.

www.firmenauto.de/hyundai

Dienstwagenüberlassung

Was im Überlassungsvertrag stehen muss.

www.firmenauto.de/ueberlassung

Merkantiler Minderwert

Entschädigung für Wertminderung nach Unfall.

www.firmenauto.de/minderwert

firmenauto.de ist für Smartphones und Tablets optimiert

Folgen Sie uns auch auf

/firmenauto

@firmenauto

12 ABGASTESTS

Die EU-Staaten sind sich einig: Abgas muss anders gemessen werden, auf der Straße beispielsweise. Die umstrittene Prüfstandsmessung ist damit passé.

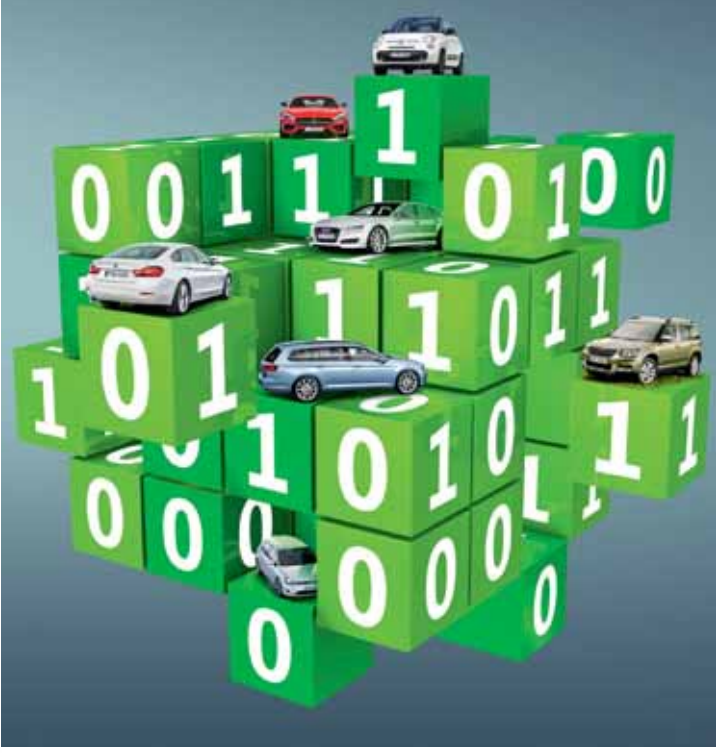
70 VW PASSAT VARIANT

Jede Menge neue Technik und Assistenten, hochwertigere Materialien und höhere Preise: Wie viel Premium steckt im neuen Passat? Alle Infos zum Klassenprimus im ausführlichen Modellcheck.

50 AUDI A4 AVANT

Bei der Neuauflage der Mittelklasse hat Audi vor allem unterm Blech viel gemacht. Erste Ausfahrt im neuen Kombi.

Fotos: K.-H. Augustin (1), Fotolia (1), J. Küsters (1), A. Rivas (1)



SCHWERPUNKT TELEMATIK, SOFTWARE UND DATENSCHUTZ

18 **Flottenmanagement-Software** 22 Programme im Vergleich
28 **Praxis** Telematik erleichtert dem Automatenservice Petzina den Alltag
32 **Datenschutz** Wo endet die Privatsphäre der Dienstwagenfahrer und wann hat das Interesse des Unternehmens Vorrang?
34 **Interview** Dr. Edgar Puls, Vorstandsmitglied der HDI-Gerling

MANAGEMENT

03 **Impressum**
06 **Blickpunkt** Nachrichten
08 **Aus der Branche** Personalien und Aktuelles
10 **Statistisches Jahrbuch** Auto bleibt Fortbewegungsmittel Nummer eins
10 **Autohäuser** Händler vernachlässigen den Service
11 **Interview** Johan Friman, Geschäftsführer von Lease Plan
12 **Abgastests** EU-Staaten einig: Künftig soll auf der Straße gemessen werden
14 **Firmenwagenmonitor 2015** Wie Branche, Position und Geschäftsbereich die Wahl des Dienstwagens beeinflussen
36 **Recht und Steuer** Tipps für vom VW-Skandal betroffene Flottenbetreiber
38 **Schaden** Fünf Tipps bei verunfallten Dienstwagen

AUTO

NEUVORSTELLUNGEN

40 **Toyota Mirai** Wie praxistauglich ist das E-Auto mit Brennstoffzelle
44 **Audi Q7 E-tron Quattro** Hybrid-SUV mit 373 PS und 1,7 Liter Verbrauch
46 **DS4** Kleinwagen unter neuer Flagge. Jetzt auch als Crossover
48 **Kia Optima** Für Europa bauen die Koreaner einen Mittelklasse-Kombi
50 **Audi A4 Avant** Erste Ausfahrt im neuen Kombi
52 **Infiniti Q30** Premium-Kompaktklasse mit Mercedes-Technik
54 **Mini Clubman** Gewachsener Flügeltürer mit Dreizylinder-Motoren
56 **Mitsubishi Outlander** Vom braven SUV zum modernen Plug-in Hybriden

FAHRBERICHTE

58 **Iveco Daily** Wie gut ist der Transporter mit Achtgang-Automatik?
60 **Jeep Cherokee** Ein neuer Diesel macht den SUV fit für die Flotte
61 **Fiat 500X** Crossover-SUV mit flottem Design und 140-PS-Diesel
62 **Vergleichstest Kompaktwagen** Der neue Opel Astra fordert Ford Focus, Kia Cee'd, Mazda 3, Skoda Octavia und VW Golf heraus
70 **VW Passat Variant** Modellcheck: alle Motoren, alle Kosten

SERVICE + TECHNIK

76 **Kostencheck** Die beliebtesten großen SUV und ihre Kosten
80 **Autonomes Fahren** Bis 2020 will Nissan das Roboterauto auf die Straße bringen
82 **Rückblick** James Bond und sein Fuhrpark: die fünf besten Agentenautos

14
FIRMENWAGENMONITOR 2015
Welchen Einfluss haben Branche, Position und Geschäftsbereich auf die Wahl des Dienstwagens?

62
VERGLEICHSTEST
Wie gut ist der neue Opel Astra? Vergleich mit Ford Focus, Kia Cee'd, Mazda 3, Skoda Octavia und VW Golf.

AUTOS IN DIESEM HEFT

Aston Martin DB5 82
Audi Q7 E-tron Quattro 44/76, Q7 76/77, A4 Avant 50
BMW X5 76/76, X6 76/77, Z8 82
Citroën 2CV 82
DS 4 46
Fiat 500X 2.0 Multijet 61
Ford Focus 2.0 TDCi 62
Infiniti Q30 52
Iveco Daily 35 S 21 V Hi-Matic 58
Jaguar F-Pace 20d 76
Jeep Cherokee 2.2 Multijet 60, Jeep Grand Cherokee 3.0 Mj. 77
Kia Optima 48, Cee'd 1.6 CRDi 62, Sorento 2.2 CRDi 76
Lexus RX 450h 76,
Lotus Esprit 82
Mazda 3 Skyactiv-D 150 62, 6 Kombi 2.2 D 75
Mercedes GLE 76/77
Mini Clubman 54
Mitsubishi Outlander 56,
Opel Astra 1.6 CDTi 62
Peugeot 508 SW 2.0 Blue HDI 150 75
Porsche Cayenne SE-Hybrid 76, Cayenne S Diesel 77
Land Rover Range Rover 3.0 TDV6 77, Range Rover Sport 3.0 TDV6 77
Skoda Octavia 2.0 TDI DSG 62
Toyota Mirai 40, 2000 GT 82 Avensis Touring Sports 2.0 D-4D 75
Volvo XC90 76/77
VW Golf 2.0 TDI 62, Passat Variant 70

Jetzt anmelden!
www.anmeldung.
firmenauto.de

FIRMENAUTO DES JAHRES 2016

Vom 11. bis 13. April 2016 findet der große Praxistest Firmenauto des Jahres statt. 130 Testwagen, 300 Kollegen und spannende Vorträge warten auf Sie. Sichern Sie sich jetzt einen Platz!

» Das gibt es sonst nirgends: 60 bis 70 verschiedene Fahrzeugmodelle aller Klassen, rund 130 Testwagen, die nur darauf warten, ausführlich gefahren zu werden sowie 300 Flottenmanager, die sich zwei Tage lang untereinander und mit den Vertretern der Hersteller ausführlich austauschen können. Dazu spannende Vorträge rund ums Flotten- und Mobilitätsmanagement, eine Rechtsberatung für Fuhrparkthemen sowie jede Menge Dienstleister, die spannende Neuheiten für die Flottenbranche präsentieren. Melden Sie sich jetzt bei Firmenauto des Jahres an und seien Sie in einer der beiden Gruppen am 11./12. April oder 12./13. April 2016 dabei.

In Rust erwarten Sie Testwagen aus elf Fahrzeugklassen, von den in Fahrzeugpools oder bei Pflegediensten eingesetzten Minicars wie Smart oder Fiat 500 über klassische Außendienstfahrzeuge der Kompakt-, Mittel- und gehobenen Mittelklasse bis hin zu Luxusautos für die Chefetage. Und natürlich SUV. Die Klasse boomt europaweit und ist vor allem bei User-Choosern begehrt. Freuen Sie sich auf neue Geschäftswagen wie Audi A4, Opel Astra, Mercedes GLC oder VW Touran.

Ihre Meinung zählt am Ende auch bei der Wahl zum Firmenauto des Jahres. Anhand eines Fragebogens bewerten die Teilnehmer unter anderem, wie gut die Testwagen fahren, wie komfortabel sie sind und wie gut sie sich für den Flottenalltag eignen. Umweltbilanz und Preis der Testfahr-

Deutsche Umwelthilfe

Bundesbehörden zunehmend klimafreundlich

Die Bundesbehörden und ihre Leiter sind zunehmend klimafreundlich unterwegs. Zu diesem Ergebnis kommt die Deutsche Umwelthilfe (DUH) in ihrer vierten Dienstwagenabfrage. Insgesamt erhalten 19 von 29 Bundesbehörden die »Grüne Karte« für ein glaubwürdiges Klimabewusstsein. Vier Behörden konnten sich von einer gelben Karte auf eine grüne Karte verbessern. Zehn Behörden erhalten die »Gelbe Karte« für gute Ansätze. Der durchschnittliche CO_2-Ausstoß aller erfassten Behördenflotten ist 2015 auf 125 g CO_2/km gesunken (2014: 131 g CO_2/km). Deutlich schlechter schneiden die öffentlichen Unternehmen ab. Sie besitzen zwar eine klimaverträgliche Flotte, aber nur ein Firmenchef wird seiner Vorbildfunktion gerecht und unterschreitet mit seinem Dienstwagen den in der EU seit 2012 geltenden Grenzwert von 130 g CO_2/km. Vier von 18 befragten Banken in Landes- oder Bundesbesitz sowie öffentlichen Unternehmen erhalten eine »Grüne Karte«. Fünf Unternehmen sehen die »Gelbe Karte«. Neun »Rote Karten« wurden für zu hohe CO_2-Emissionen oder wegen mangelnder Transparenz vergeben.

Dieselmotor

Die Kleinen rücken ab

Der Dieselmotor wird in den kommenden 15 Jahren europaweit an Bedeutung verlieren. Aus den Kleinwagen wird er bis 2030 komplett verschwinden, das prognostiziert die Beratungsagentur Roland Berger. Aber auch in den größeren Fahrzeugklassen sinken die Marktanteile des Selbstzünders. In der Mittelklasse etwa von derzeit 64 Prozent auf dann 55 Prozent, für die Oberklasse rechnet die Prognose mit einem Minus von 18 Prozent auf 70 Prozent. Die Gründe für das Diesel-Sterben liegen nicht im VW-Skandal. Der Betrug mit Abgasemissionen ist eher ein Symptom der schwierigen Lage, in die der Diesel geraten ist.

Neue Schadstoffgrenzwerte erhöhen die Produktionskosten, wodurch die Neuwagenpreise steigen, was allenfalls in den teureren Pkw-Klassen noch vom Kunden akzeptiert werde.

Gebrauchtwagen

Datenbank gegen Tacho-Trickser

Nirgendwo wird beim Gebrauchtwagenkauf so oft betrogen wie beim Kilometerstand – und der Schaden ist gewaltig. Frank Schlein, Geschäftsführer Risk Management bei Arvato Financial Solutions, will diesen Massenbetrug stoppen. Er baut eine Datenbank auf, in die der Branchenspezialist alle bekannten Kilometerstände eines Fahrzeuges anhand der Fahrzeug-Identifizierungsnummer (FIN) bei Versicherungen, Prüfgesellschaften und weiteren Partnern ermittelt werden. Dadurch soll künftig für jedes Kraftfahrzeug vom Verkäufer abfragbar sein, welchen Kilometerstand es zu einem bestimmten, gespeicherten Zeitpunkt hatte. Schlein geht davon aus, dass Käufer künftig beim Händler gezielt nach solchen Kilometerzertifikaten fragen werden. In Belgien etwa gibt es mit dem Car-Pass bereits eine solche Datenbank. Die Tachomanipulation ist von jährlich 60.000 auf 1.239 im vergangenen Jahr zurückgegangen.

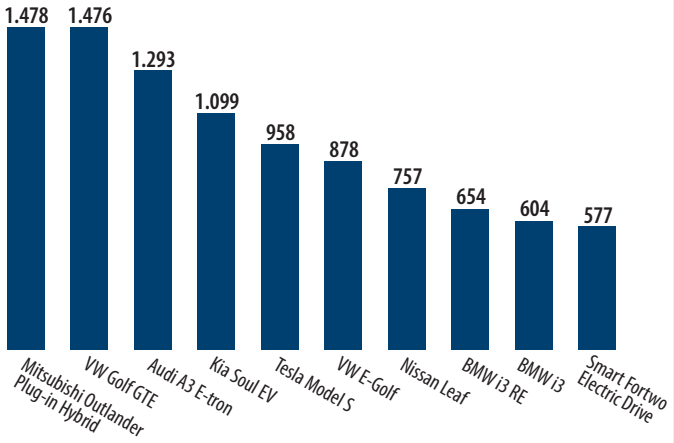
zeuge stehen bereits fest und fließen durch einen fest definierten Notenspiegel in die Wertung mit ein. Am 13. April werden in jeder Klasse die Firmenautos des Jahres in einem feierlichen Rahmen im Europa-Park Rust gekürt.

Wir laden Sie ein, zwei Tage kostenlos unser Gast zu sein. Wohnen Sie in einem der Themenhotels des Europa-Parks. Die Teilnehmer müssen sich lediglich um ihre An- und Abreise kümmern. Natürlich sind auch alle Vorträge und die Rechtsberatung im Programm kostenlos inbegriffen.

AUTOS UNTER STROM: TOP 10 ZULASSUNGEN

Plug-in Hybride beliebter als reine E-Autos

Plug-in Hybride haben Elektroautos bei den Neuzulassungen in Deutschland eingeholt. Die Kunden scheinen die Kombination aus Verbrenner und Elektromotor dem reinen E-Antrieb vorzuziehen. Die Vorteile der Plug-in Hybride liegen auf der Hand: Im typischen Pendlerverkehr stromert der Fahrer, weite Strecken sind ohne lange Wartezeiten an der Ladesäule drin. Mit Mitsubishi Outlander, VW Golf und Audi A3 liegen gleich drei Plug-in Hybride vor dem meistverkauften Elektroauto, dem Kia Soul.



Neuzulassungen von Januar bis August 2015 — Quelle: Promotor

Betriebsstoff-Liste 2016

22. Ausgabe im Handel

Ab sofort gibt es die 22. Ausgabe der Dekra Betriebsstoff-Liste (etm-webshop.de/15,90 Euro). Das Nachschlagewerk ist ein wichtiges Instrument für alle, die mit Betriebsstoffen für Kfz und der Reinigung von Fahrzeugen und Werkstätten zu tun haben. Die Betriebsstoff-Liste beinhaltet unter anderem ein umfangreiches Tabellenwerk zu allen Betriebsstoffen, Erklärungen zu Schmierstoffen und Anwendungshinweisen zu den Produkten.

Kfz-Diebstahl

Teure Autos sind bei Langfingern beliebt

Die Zahl der Autodiebstähle ist im vergangenen Jahr gesunken. Die deutschen Kaskoversicherungen registrierten 17.895 Fälle, 4,8 Prozent weniger als 2013. Allerdings blieb die ausgezahlte Entschädigungssumme laut dem Gesamtverband der Deutschen Versicherungswirtschaft (GDV) mit 262 Millionen Euro nahezu gleich, denn der Durchschnittswert der geklauten Pkw erreichte die Rekordmarke von 14.650 Euro (plus 4,3 Prozent). Besonders aktiv waren die Autodiebe erneut in Berlin. Dort kam es wie bereits im Vorjahr zu 3,5 Diebstählen pro 1.000 kaskoversicherte Pkw. Es folgen Hamburg mit 1,6 und Brandenburg mit 1,4 Fällen. Die Lieblinge der Langfinger sind weiterhin teure SUV-Modelle. Vor allem das Luxus-SUV Range Rover mit Sechszylinderdiesel ist begehrt, auf 1.000 versicherte Autos kamen 57,4 Diebstahl-Meldungen. Auf Rang zwei folgt der BMW X6 mit gleicher Motorisierung (27 Diebstähle pro 1.000 Autos), knapp dahinter liegt der Lexus RX 350 mit Sechszylinderbenziner (17,2). Schaut man auf die begehrtesten Marken, zeigt sich ein ähnliches Bild: Die ersten vier Plätze gehen an die Premiumhersteller Land Rover (4,5), Audi (1,2), BMW (0,9) und Porsche (0,9).

Mobilitätsmanagement

ACE greift Firmen unter die Arme

Mit dem Projekt »Gute Wege zur guten Arbeit« will der ACE Auto Club Europa betriebliches Mobilitätsmanagement bundesweit in Unternehmen tragen. Ziel sei es, den pendelnden Beschäftigten neben dem eigenen Auto auch den ÖPNV, das Fahrrad oder Mitfahrgelegenheiten schmackhaft zu machen und eine bestmögliche Kombination aller Verkehrsmittel aufzuzeigen. Mit Informations- und Veranstaltungsangeboten macht der ACE Geschäftsführungen, Personal- und Betriebsräte oder Gesundheitsbeauftragte auf die Potenziale von Mobilitätsmanagement aufmerksam.

Fotos: Karl-Heinz Augustin (3), Ralph Winn (1)

ARVAL KAUFT GE CAPITAL

Mit der Übernahme der europäischen Flottenmanagement-Aktivitäten von GE Capital wird **Arval zur Nummer 1** im Markt.

» Mehr als 930.000 Fahrzeugen in weltweit 26 Ländern machen Arval nach der Übernahme von GE Capital Fleet Services nach eigenen Angaben zur Nummer eins im Mehrmarken-Full-Service-Leasing-Geschäft, zumindest in Europa. Die Übernahme wurde im Sommer dieses Jahres bereits angekündigt, nun sind die Verträge offensichtlich unter Dach und Fach. GE Capital Fleet Services spült Arval mehr als 160.000 Fahrzeuge aus zwölf europäischen Ländern in die Bilanz. Davon stammen rund drei Viertel aus den großen europäischen Märkten Frankreich, Deutschland und Großbritannien.

Doch die europäische Übernahme ist nur ein Teil einer breiteren Zusammenführung der beiden Unternehmen. Zuvor kaufte Arval in den USA, in Mexiko sowie in Australien und Neuseeland die Flottenmanagement-Bereiche von GE Capital. Damit gehört die Arval Global Alliance zu den weltweit führenden Unternehmen mit einer Flotte von mehr als drei Millionen Fahrzeugen in 47 Ländern. Dazu Arval-Vorstandschef Philippe Bismut: »Wir heißen Kollegen und Kunden der europäischen GE Capital Fleet Services willkommen. Um unsere Servicequalität zu gewährleisten, werden wir unsere Anstrengungen verdoppeln.« Demnach sollen künftig alle Kunden von den Größenvorteilen und der verstärkten internationalen Präsenz profitieren.

Avia/Westfalen

Tankkarten-Kooperation

Westfalen und Avia kooperieren bei ihren Tank- und Flottenkarten. Ab sofort akzeptieren die 200 Westfalen Tankstellen in Nordwestdeutschland die Aviacard zur bargeldlosen Zahlung. Im Gegenzug wird die Westfalen Service Card ab Anfang 2016 von sämtlichen 800 Avia-Tankstellen angenommen. Die Aviacard erhöht damit ihre Akzeptanzstellen auf 2.400 Stationen von Avia, Westfalen und Total; die Westfalen Card auf 5.500 Stationen von Westfalen, Markant, Avia, Agip, Aral, OMV und Total.

VMF

Zertifizierte Rückgabe für Transporter

Der VMF aktualisiert die Kriterien der »Fairen Leasing-Rückgabe« und wendet sie nun auch auf Transporter an. Damit wird der VMF dem Trend zum Leasing auch bei Transportern gerecht. Außerdem wurden in dem Katalog neue Kriterien aufgenommen und die konkreten Beschreibungen gehen laut VMF-Vorstandsvorsitzendem Michael Velte noch mehr ins Detail. Auch sei das Layout modernisiert und durch neue Fotos ergänzt worden. Zudem gibt es eine englische Übersetzung für international agierende Kunden.

Motor-Claim-Control

MRH Group bietet Schadenmanagement an

Mit ihrem Beratungs- und Dienstleistungsangebot Motor-Claim-Control (MCC) steigt MRH Consulting ins Schadenmanagement ein. Es umfasst die Abwicklung von Schäden unterhalb der Kaskoselbstbeteiligung, versicherte Schäden, Dritt- und Pannenschäden und soll Fuhrparks maximale Prozesseffizienz bringen. Etwa durch eine webbasierte Schadenanwendung in Echtzeit, eine elektronische Schadenakte sowie Reports. Zum Paket gehören außerdem eine Schaden-App mit geocodierter Meldung und elektronischer Führerscheinkontrolle.

Volvo/Inrix

Verkehrsdaten in Echtzeit

Volvo führt Inrix in seinen Modellen ein. Der Echtzeit-Verkehrsservice stellt Vorhersagen für Routen und Reisezeiten sowie Warnmeldungen vor Unfällen und sonstigen Hindernissen zur Verfügung. Die Technologie wird ab sofort in Volvo XC90-Modelle integriert, die mit Sensus Connect ausgestattet sind. In Zukunft sollen alle Fahrzeuge des schwedischen Herstellers mit dem Verkehrsservice ausgestattet werden.

KOLUMNE

Ab heute nur E-Autos zu kaufen. Sorry.

Einschaltquoten, Frauenquoten, Arbeitslosenquote – Deutschland, unser Quotenland. Es zählt, was auf dem Papier steht. Wird die Quote erreicht, wird alles gut. Immer besser, weiter, schneller. Oft ist die Quote aber ein letzter Rettungsanker, wenn nicht alles nach Plan läuft. Dann sollen die Daumenschrauben angezogen und die Protagonisten zu ihrem Glück gezwungen werden. Wie neuerdings auch bei Elektroautos. Denn unsere Bundesumweltministerin Barbara Hendricks (SPD) fordert nun, dass es »neben steuerlichen Anreizen eine Kombination aus einer verpflichtenden Quote für E-Fahrzeuge, verbunden mit einem staatlichen Kaufzuschuss« geben müsse. Was in der Politik nicht alles muss…
Verpflichtende Quote für E-Autos? Irgendwie ein Thema für die heute-show. Was bitte hat eine verbindliche Quote in der Marktwirtschaft verloren? Man kann der Industrie nicht vorschreiben, wie viele Autos gebaut werden sollen. Oder doch? Wird dem Handel eine Quote vorgeschrieben, sodass wir nur noch im ersten Halbjahr Benzin- oder Dieselfahrzeuge kaufen können?
Der Preis sei der Grund, warum das nicht alles so glattläuft mit den Verkaufszahlen. Das Ziel ist bisher erst zu 1,9 Prozent erreicht worden – bei Subventionen von rund 2,4 Milliarden Euro. Diese Geldspritze mit Steuergeldern entspricht mehr als 120.000 Euro pro derzeit zugelassenem Fahrzeug. Teure Fahrzeuge, kann man da nur sagen. Da könnte die Bundesregierung doch gleich eine Million Fahrzeuge den Bürgern zur Verfügung stellen. Das wäre günstiger, als so weiterzumachen. Und indirekt ist das dann ja auch eine Abnahmegarantie und Subvention für die Hersteller und wir können Technologieführer werden.

Bundesverband Fuhrparkmanagement

Axel Schäfer
Geschäftsführer
Bundesverband Fuhrparkmanagement

Flotten-Termine 2015

Veranstaltungen

■ **BME-Konferenz Fuhrpark- und Mobilitätsmanagement**
Wann? 23. November
Wo? Niedernhausen
(www.dialogforum-fuhrpark.de)

■ **FIRMENAUTO Test Drive 2015**
Wann? 24./25. November
Wo? Hotel Schloss Romrod **(www.firmenauto.de/testdrive)**

■ **Zertifizierte(r) Fuhrparkmanager(in) Dekra**
Wann? 10. Dezember bis 16. Juli 2016
Wo? Hamburg **(www.dekra-akademie.de)**

■ **CAR-Symposium**
Wann? 11. Februar 2016
Wo? Bochum **(www.car-symposium.de)**

■ **Flotte! Der Branchentreff**
Wann? 10./11. März 2016
Wo? Köln **(www.fuhrparkverband.de/veranstaltungen)**

■ **Firmenauto des Jahres 2016**
Wann? 11. April bis 13. April 2016
Wo? Europapark Rust **(www.firmenauto.de)**

Fotos: Nicole Holzer (1), Fotolia (1)

PERSONALIEN

Thomas Löschmann (44,l.) und Thomas Schwarze (48) verstärken das Team von akf Servicelease. Löschmann soll als neuer Vertriebsleiter die Geschäftsfelder Full-Service und Langzeitmiete vorantreiben. Schwarze übernimmt die Position des Manager Einkauf. Damit will der Flottenspezialist sein Großkundengeschäft weiter ausbauen. Löschmann war zuvor im Vertrieb bei der Deutschen Leasing, Schwarze Einkaufsmanager bei Arval Deutschland.

Thomas Lamperstorfer (50) übernahm zum 1. November 2015 die Leitung Marketing und Vertrieb für die Finanzprodukte der Marken Jaguar und Land Rover. Lamperstorfer berichtet an FCA Bank-Chef Klaus Bentz. Vor seinem Wechsel zur Fiat-Bank war Lamperstorfer 20 Jahre für den Porsche-Konzern unter anderem im Vertrieb tätig.

Lars-Henner Santelmann (52) leitet als Vorstandsvorsitzender die VW Financial Services. Der Wirtschaftswissenschaftler folgt auf Frank Witter (56), der zum Finanzvorstand der Volkswagen AG berufen wurde. Santelmann ist seit 2008 Vorstandsmitglied der VW Financial Services und war zuständig für Vertrieb und Marketing sowie die Regionen Deutschland, Europa, International und Lateinamerika.

Christoph Kauff (37, l.) und Volker Zens (48) sind neue Vertriebsdirektoren bei Euromaster. Kauff ist für alle Servicecenter im Norden und Westen Deutschlands verantwortlich, Zens für alle Filialen im Süden, Osten und in Österreich. Damit hat der Autoservice- und Reifenspezialist eine neue Vertriebsstruktur geschaffen. Zens ist seit rund elf Jahren bei Euromaster, Kauff war zuvor als Vertriebsleiter und Prokurist beim Discounter Lidl tätig.

Thomas Tietje (49) betreut als Prokurist der Werkstattkette ATU in Weiden/Oberpfalz den Bereich Großkunden, Versicherungen und Kooperationen. Er folgt auf Manfred Koller, der das Unternehmen verlassen hat. Koller baute das Flottengeschäft bei ATU auf. Tietje kam 2012 als Leiter Category Management zu ATU und war zwischenzeitlich kurz Geschäftsführer von Estato Umweltservice.

Bernhard Maier übernimmt den Vorstandsvorsitz von Skoda. Der bisherige Vertriebs- und Marketingvorstand der Porsche AG folgt auf Winfried Vahland, der den Volkswagen Konzern nach 25 Jahren auf eigenen Wunsch verlässt. Maier soll als neuer Vorstandsvorsitzender die weitere Entwicklung von Skoda konsequent vorantreiben.

Elektromobilität

VW kooperiert mit Mobility House

Flottenbetreiber, die sich für ein Elektro- oder Plug-in-Hybrid-Modell von VW entscheiden, können zusätzlich die passende Ladelösung erwerben. Dazu kooperiert der Konzern mit dem Ladeinfrastruktur-Anbieter The Mobility House. Das Unternehmen bietet Kunden von Volkswagen nach eigenen Angaben umfassende Paketangebote einschließlich der entsprechenden Beratung. The Mobility House bietet VW-Kunden ein Gesamtpaket aus Wallbox mit Home-Check und Montageservice an. Die Ladestation gibt's ab 545 Euro und das Servicepaket ab 234 Euro.

NATION DER AUTOFAHRER

Fuhrparkmanager müssen nicht um ihren Job bangen. Laut Statistischem Jahrbuch ist und bleibt das Auto das **Fortbewegungsmittel Nummer eins**.

Text: Nicole Holzer

Das Auto ist mit Abstand das wichtigste Verkehrsmittel der Deutschen«, sagt Dieter Sarreither, Chef des Statistischen Bundesamts. Demnach bewegen sich in der Republik derzeit etwa 44 Millionen Pkw, deren durchschnittliche Fahrleistung im vergangenen Jahr bei 14.127 Kilometern lag. Bei der Fahrt zum Arbeitsplatz setzen etwa zwei Drittel der Berufspendler aufs Auto. Lediglich 14 Prozent verlassen sich auf Busse und Bahnen. Jeweils neun Prozent schwingen sich auf das Fahrrad oder gehen zu Fuß ins Büro.

Bis sie an ihrem Arbeitsplatz ankommen, sind 71 Prozent der Erwerbstätigen maximal eine halbe Stunde unterwegs. Jeder 20. Arbeitnehmer pendelt morgens und abends jeweils länger als eine Stunde.

Klimaschutz hat keinen Einfluss auf das Mobilitätsverhalten

Bei der Lektüre des Statistischen Jahrbuchs 2015 fällt auf, dass alle Debatten über Klimaschutz, Luftverschmutzung oder gut gemeinte Anstrengungen, den öffentlichen Nahverkehr über Jobtickets attraktiver zu machen – zumindest im Durchschnitt –, kaum Einfluss auf das individuelle Mobilitätsverhalten haben.

Immerhin besitzen 77 Prozent aller Haushalte mindestens ein Auto, nur Fahrräder gibt es mehr. Im vergangenen Jahr wurde mit 3.036.773 Einheiten die angestrebte Drei-Millionen-Grenze bei den Neuzulassungen knapp überschritten. Das sind 2,9 Prozent mehr als ein Jahr zuvor. Gleichzeitig schrumpfte laut Kraftfahrt-Bundesamt (KBA) der Privatanteil der Neuzulassungen auf nunmehr 36,2 Prozent. Das zeigt die überaus wichtige Rolle der gewerblichen Zulassungen. Da wundert es nicht, dass sich der Anteil deutscher Marken mit 2,4 Prozent auf 64 Prozent leicht erhöht. Der Marktführer VW konnte seine Position behaupten (21,6 Prozent). Es folgen Mercedes (neun Prozent) und Audi (8,5 Prozent).

Die Liebe zum rollenden Blech ist in den einzelnen Bundesländern unter-

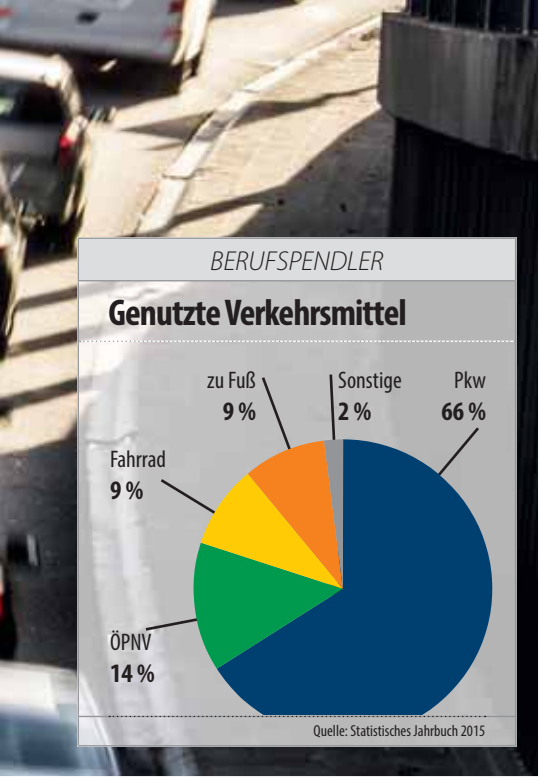
SERVICE IM AUTOHAUS

Obwohl Flottenkunden viel Geld investieren und die Konkurrenz aus dem Internet groß ist, geben sich die **Autohändler immer weniger Mühe.**

Text: Hanne Lübbehausen

In Autohäusern ist der Kunde kein König: Bei einem Test unserer Schwesterzeitschrift »auto motor und sport« erreichte keine einzige Marke auch nur die Note »zufriedenstellend«. Damit haben die Händler der 32 verkaufsstärksten Marken in Deutschland ihr schlechtes Ergebnis aus dem vergangenen Jahr noch einmal unterboten.

2.200 Händler hat das Beratungsunternehmen Concertare im Auftrag des Magazins besucht und nach elf Kriterien geprüft. Das Ergebnis: Im Schnitt erfüllten die Autohäuser die Anforderungen an einen sehr guten Händler nur zu 61 Prozent – noch einmal sieben Prozentpunkte weniger als bei dem gleichen Test vor einem Jahr. 61 Prozent heißt in der Testwertung »weniger zufriedenstellend«.



schiedlich ausgeprägt. Während in Bayern je 1.000 Einwohner 47 neue Autos in den Garagen stehen und in Baden-Württemberg 39, sind es in Berlin nur 21. Das spiegelt sich auch im Fahrzeugbestand insgesamt wider. Im Bundesdurchschnitt kommen 530 Autos auf 1.000 Menschen. Die Autodichte ist im Süden (Baden-Württemberg 576, Bayern 585, Rheinland-Pfalz 615) besonders hoch. In Berlin (336) und den Stadtstaaten Hamburg (426) sowie Bremen (423) ist der Hang zum Auto deutlich niedriger.

Dabei bleibt Autofahren gefährlich: 2014 passierten 2,4 Millionen Verkehrsunfälle, bei denen 390.000 Menschen verletzt wurden und 3.377 starben.

18 der 32 geprüften Marken bleiben unter diesem Schnitt und erreichen das Testurteil »nicht zufriedenstellend«. Am besten schnitten die VW-Händler ab, die den ersten Platz mit 75 Punkten verteidigten – vier Punkte weniger als 2014. Es folgen die Premiumhersteller Audi und BMW, die Marken Land Rover, Porsche und Skoda liegen dahinter gleichauf.

Das Fazit: Viele Autohäuser hätten offenbar kaum noch Interesse, den Kunden ordentlich zu bedienen. Zahlreiche Händler verweisen den Kunden, der im Autohaus steht, auf den Fahrzeugkonfigurator im Internet. Probefahrten bieten viele Händler kaum an, schon gar nicht offensiv.

Fotos: Fotolia (2)

DIE BRANCHE WIRD SICH ÄNDERN

Johan Friman, Geschäftsführer von Lease Plan, über Mobilitätsbudgets, Telematik und Social Media.

Text: Nicole Holzer

» Lease Plan bietet Mobilitätsbudgets an. Nutzen Sie selbst dieses Angebot?
Ja, ich fahre in Deutschland sehr gerne und immer wenn es möglich ist mit der Bahn und leihe mir, wenn nötig, einen Mietwagen. Natürlich habe ich als Geschäftsführer von Lease Plan Deutschland auch einen Dienstwagen. Dieser steht allerdings in Finnland, meiner Heimat, wo ich meine freie Zeit verbringe. Hier in Deutschland brauche ich nur selten ein Fahrzeug.

Wie kommt das Angebot bei Kunden und Mitarbeitern an?
Für viele unserer Kunden ist das Thema noch sehr neu. Einige wenige haben das Mobilitätsbudget bereits implementiert. Insgesamt zeigen sich viele Flottenbetreiber sehr interessiert, doch für konkrete Maßnahmen ist es in den meisten Unternehmen noch zu früh. Sie brauchen einfach noch Zeit, um sich zu entscheiden.

Wagen Sie eine Prognose, wie sich die Anforderungen verändern?
Das ist sehr schwer. Aber ich bin fest davon überzeugt, dass die neue Generation, die in fünf bis zehn Jahren vielleicht einen Dienstwagen fahren wird, das Auto nicht mehr so sehr als Statussymbol sieht. Es wird sich einiges ändern. Mitarbeiter, die für ihre Arbeit eigentlich keinen Dienstwagen brauchen, deren Position aber einen Dienstwagen vorsieht, werden verstärkt nach Alternativen wie E-Bikes oder Carsharing-Flatrates fragen. Wie immer im Leben: Alle neue Ideen müssen auch einen Mehrwert bringen.

Leistet die Elektromobilität einen Beitrag zum Umweltschutz?
Derzeit kaum. Allein Leaseplan hat 95.000 Fahrzeuge im Bestand, darunter 150 E-Autos. Das zeigt sehr deutlich deren Bedeutung. Zu viele Fragen sind noch offen: Reichweite, Restwerte und Ladeinfrastruktur stellen uns und unsere Kunden vor große Herausforderungen, sowohl bei neuen als auch bei gebrauchten Elektrofahrzeugen. In Deutschland gibt es meiner Meinung nach zwar einen Markt für Elektromobilität, dennoch wird die Nachfrage in nächster Zeit nicht explodieren. Zudem fehlt die Unterstützung der Politik.

Große Kosteneinsparungen verspricht sich die Branche beim Thema Big Data. Wie stehen Sie dazu?
Alle Beteiligten wie etwa Leasinggesellschaften, Hersteller und Versicherungen versprechen sich Vorteile, wenn sie Zugriff auf Telematikdaten haben. Dabei muss man sehr genau überlegen, in welchen Bereichen Flottenbetreiber profitieren können. Gute Erfahrungen haben wir in Spanien gemacht. Hier haben Blackboxes für einen Rückgang der Versicherungsschäden um zwölf Prozent und der Kraftstoffkosten um acht Prozent gesorgt.

Noch misst der ADAC Schadstoffemissionen im Labor. 2016 will der Autoclub auf der Straße messen.

DAS ENDE DER PRÜFSTANDSMESSUNG

Nicht nur vor dem Hintergrund der VW-Affäre haben sich die EU-Staaten auf neue **Abgastests** geeinigt. Künftig soll auf der Straße gemessen werden.

Text: Regina Weinrich

Zukunftsweisend sieht anders aus. Zwar haben sich Vertreter der EU-Länder auf neue Abgastests für Diesel-Pkw geeinigt. Die Automobilhersteller können die von der EU-Kommission ursprünglich vorgeschlagenen Stickoxidgrenzwerte aber trotzdem um mehr als das Doppelte überschreiten.

Vor dem Hintergrund des Abgasskandals bei VW hätten die Mitgliedstaaten mehr Ehrgeiz zeigen können. Experten zufolge sind damit Werte möglich, die etwa vier Mal so hoch sind, wie es die heutigen Vorschriften in den USA zulassen.

Künftig sollen die Tests immerhin unter realen Bedingungen stattfinden, also: auf der Straße und nicht im Labor. In Brüssel heißt das RDE – Real Driving Emission –, und die EU-Kommission hat lange daran gearbeitet. Die Prüfung im praktischen Fahrbetrieb soll den NEFZ ablösen, die Messung der Emissionen im Labor unter der Bezeichnung »Neuer europäischer Fahrzyklus«. Denn wie sich nicht erst nach dem VW-Skandal gezeigt hat, liegt der Stickoxidausstoß bei Dieselfahrzeugen unter realen Fahrbedingungen im Schnitt 400 Prozent über denen im Laborprüfzyklus, so die Kommission.

Der neue Grenzwert ist nur eine theoretische Größe

Ab 1. September 2017 darf ein Dieselfahrzeug also unter realen Fahrbedingungen nur noch 80 Milligramm Stickoxide ausstoßen. Das ist aber nur eine theoretische Größe, denn hinzu kommt noch der sogenannte Konformitätsfaktor, mit dessen

»Die neuen Emissionswerte stellen Automobilhersteller und Zulieferer vor große technische und wirtschaftliche Herausforderungen«

Matthias Wissmann
Präsident des Verbandes der Automobilindustrie (VDA)

Hilfe diese Obergrenze direkt wieder durchbrochen werden kann. Der Wert von 80 Milligramm kann ab 2017 mit dem Faktor 2,1, ab 2020 mit dem Faktor 1,5 multipliziert werden. Macht 168 beziehungsweise 120 Milligramm Stickoxid pro Kilometer. Die Kommission hatte zunächst einen Faktor von 1,6 und anschließend 1,2 vorgeschlagen. Das war den Vertretern der Mitgliedstaaten im technischen Ausschuss aber zu wenig.

Insbesondere Deutschland habe bei den Verhandlungen Druck ausgeübt, heißt es in Brüssel. Aber auch andere Autoländer

Die EU-Kommission will künftig auch die nationalen Behörden bei der Zulassung von neuen Modellen überwachen

wie Großbritannien, Italien und Spanien sollen dabei gewesen sein. Bundesverkehrsminister Alexander Dobrindt (CSU) jedenfalls lobte die Vereinbarung, nach der die Stickoxid-Messungen auf der Straße dauerhaft um die Hälfte über den Laborwerten liegen dürfen. Sie sei ein tragfähiges Ergebnis. Der Präsident des Verbandes der Automobilindustrie (VDA), Matthias Wissmann, sagte, die Brüsseler Entscheidung sei äußerst ambitioniert. »Sie stellt Automobilhersteller und Zulieferer vor große technische und wirtschaftliche Herausforderungen.«

STICKOXIDE IM ABGAS

Die Grenzwerte seit 2000

- Januar 2000: 500 mg/km (Euro 3)
- Januar 2005: 250 mg/km (Euro 4)
- September 2009: 180 mg/km (Euro 5)
- September 2014: 80 mg/km (Euro 6)

Weniger Abgase seien keine Frage der technischen Machbarkeit, betonte dagegen der Vorsitzende des Verkehrsausschusses im Europäischen Parlament, Michael Cramer. Bei Lkw werde schon heute die Einhaltung der Grenzwerte im normalen Betrieb getestet. »Obwohl sie 40 Tonnen wiegen, stoßen viele LKW schon heute weniger Stickoxid aus als zahlreiche Diesel-Pkw«, betonte er. Europas Regierungen hätten erneut die finanziellen Interessen der Autoindustrie über den Schutz der Menschen gestellt, kritisierte der Grünen-Politiker. Es gehe nicht an, dass jetzt ausgerechnet jene Pkw-Hersteller belohnt würden, die Investitionen in wirksame Abgas-Senkungen versäumt und die Verbraucher betrogen hätten.

Auch Organisationen wie der ADAC sehen die Werte kritisch. Er sei zwar froh, dass die EU konkrete gesetzliche Vorgaben auf den Weg gebracht habe, sagt ADAC-Vizepräsident Thomas Burkhardt. »Mit Blick auf die langen Übergangszeiträume und hohen Abweichungsfaktoren kann dies aber nur ein Anfang sein.«

Die EU hat viel zu spät reagiert

Der EU-Kommission wurde vorgeworfen, sie habe von der Diskrepanz zwischen tatsächlichen Emissionen und Labortests schon lange gewusst, aber nicht eingegriffen. Die jetzige Situation erinnert an die Einführung des Drei-Wege-Katalysators in den 80er-Jahren. Auch damals stellte sich die Politik schützend vor die Automobilindustrie, was die Einführung des Kat um Jahre verzögerte. Das können sich die europäischen Autobauer im globalen Wettbewerb aber weniger leisten denn je. Auch sie tragen Verantwortung für die Gesundheit und Klima.

Künftig sollen Autos »im Freien und auf tatsächlichen Straßen« gemessen werden, so die EU-Kommission. Beschleunigt und abgebremst wird nach dem Zufallsprinzip, transportable Geräte, die am Fahrzeug befestigt werden, messen die Schadstoffemissionen. Auf diese Weise will man auch der Manipulation durch Abschalteinrichtungen entgegenwirken. Das neue Verfahren soll ab Januar 2016 zu Überwachungszwecken angewandt werden, ab September 2017 dann für die Typengenehmigungen.

Wobei auch hier die EU die Schrauben anziehen und angesichts der VW-Affäre die nationalen Behörden bei der Genehmigung von Fahrzeugen überwachen will. »Die Genehmigungssysteme der Mitgliedstaaten haben versagt. Wir wollen künftig kontrollieren und überprüfen, ob die nationalen Behörden ordnungsgemäß arbeiten«, sagte die EU-Industriekommissarin Elsbieta Bienkowska gegenüber der »Süddeutschen Zeitung«. Im Dezember will sie Details zu den Plänen vorstellen.

Es bleibt also spannend. Flottenbetreiber können die ersten realen Abgaswerte möglicherweise schon im nächsten Jahr abfragen. Dann will der ADAC mit seinem Ecotest Autos auch auf der Straße messen. »Wir weisen damit auf schwache Abgasminderungskonzepte hin und heben positive Beispiele hervor. Das Ziel muss sein, den vereinbarten Abweichungsfaktor von 1,5 vom Laborwert nicht erst 2021, sondern möglichst frühzeitig einzuhalten. Die Technologien hierfür sind bereits heute vorhanden«, sagt Burkhardt. Er ist davon überzeugt, dass durch moderne saubere Diesel-Technologie die Stickoxide der Dieselfahrzeuge im realen Betrieb auch heute schon um 90 bis 95 Prozent gesenkt werden können.

Fotos: Jens Küsters, Stephan Klonk

DEUTSCHE MARKEN AM BELIEBTESTEN

Für den **Firmenwagenmonitor 2015** wurden 380.000 Arbeitsverträge analysiert. Ergebnis: Branche, Position und Geschäftsbereich beeinflussen die Wahl des Dienstwagens.

Text: Nicole Holzer

Firmenwagen gehören immer noch zu den beliebtesten Incentives von Arbeitgebern. Das zeigt die Studie »Firmenwagenmonitor 2015« des Vergleichsportals Gehalt.de. Auf Basis von knapp 380.000 Arbeitsverhältnissen untersuchten die Experten, wer welche Marke, welches Modell mit welcher Ausstattung fährt, wie viel Geld Unternehmen für ihre Fahrzeuge ausgeben und in welcher Branche die meisten Dienstwagen im Einsatz sind.

Demnach fahren Banker die teuersten Dienstwagen: Im Schnitt lassen sich die Finanzhäuser das Auto ihres Angestellten rund 38.500 Euro kosten. Damit liegt der Nettolistenpreis um 6.700 Euro höher als der Branchenschnitt. Dafür wird an anderer Stelle gespart: Mit 7,7 Prozent Verbreitung stellen die Banken unterdurchschnittlich wenige Dienstwagen. Über alle Branchen hinweg fahren 11,9 Prozent aller Fach- und Führungskräfte einen Firmenwagen.

Dagegen fährt in der Baubranche und im Großhandel rund jeder vierte Mitarbeiter einen Dienstwagen. Allerdings gehören die Preise, die für die Autos gezahlt werden, mit 28.000 beziehungsweise knapp 29.000 Euro zu den niedrigsten. Auch in der Pharmaindustrie, Gebrauchsgüterbranche und Medizintechnik bekommt noch jeder Fünfte seinen eigenen Firmenwagen. Dicke Dienstwagen gibt's laut Studie in der Computerbranche (38.150 Euro im Schnitt) und im Autosek- ›

Fotos: Fotolia (1)

NISSAN

Innovation that excites

DER NISSAN PULSAR.

NISSAN PULSAR VISIA
1.5 l dCi, 81 kW (110 PS)
Leasingsonderzahlung: **€ 0,–**
Laufzeit: **36 Monate**
Gesamtlaufleistung: **60.000 km**

Monatliche Leasingrate:
€ 207,–[1] **(netto)**

AUCH FÜR GROSSE KLEINUNTERNEHMER.

Mit Abstand am besten: der NISSAN PULSAR mit der größten Beinfreiheit seiner Klasse.[2]
Mit seinem geräumigen Innenraum, sportlichen Design und einer hochwertigen Verarbeitung bringt der NISSAN PULSAR neue Klasse in die Kompaktklasse. Ob AROUND VIEW MONITOR für 360° Rundumsicht[3] oder NissanConnect Navigationssystem[4], der PULSAR überzeugt auch in puncto Ausstattung mit Großzügigkeit. Sparsam ist einzig der 1,5-l-Dieselmotor, mit dem Sie auch entferntere Ziele ins Auge fassen können. Steigen Sie ein und machen Sie Ihr Unternehmen noch ein wenig effizienter. Mehr Informationen auf **nissan.de**

Gesamtverbrauch l/100 km: innerorts 4,1, außerorts 3,3, kombiniert 3,6; CO_2-Emissionen: kombiniert 94,0 g/km (Messverfahren gem. EU-Norm); Effizienzklasse A+.

Abb. zeigt Sonderausstattung. [1]Berechnungsbeispiel für das gewerbliche Leasing bei einer Laufzeit von 36 Monaten bis 60.000 km zzgl. Überführung und Zulassung. Für alle bis zum 31.12.2015 abgeschlossenen Verträge bei Zulassung bis zum 15.01.2016 für das oben ausgewiesene Modell. [2]Aussage gültig in Bezug auf die zweite Sitzreihe. [3]Erst ab Ausstattungsvariante TEKNA. [4]Optional ab Ausstattungsvariante ACENTA. Ein Angebot für Gewerbekunden von NISSAN FLEET SERVICES, einem Produkt der ALD AutoLeasing D GmbH, Nedderfeld 95, 22529 Hamburg, in Kooperation mit der RCI Banque S.A. Niederlassung Deutschland, Jagenbergstraße 1, 41468 Neuss. Bei allen teilnehmenden NISSAN Händlern. Das Angebot ist gültig für Kleingewerbe mit einem Fuhrpark bis 5 Einheiten sowie Mitglieder eines Verbandes mit Rahmenabkommen mit der NISSAN CENTER EUROPE GMBH über Abrufschein. NISSAN CENTER EUROPE GMBH, Postfach, 50319 Brühl.

tor (37.560 Euro). Dagegen geben soziale Einrichtungen mit knapp 22.000 Euro am wenigsten aus. Der durchschnittliche Preis eines Dienstwagens in Deutschland liegt bei 32.076 Euro. Gleichzeitig ist es im sozialen Bereich äußerst unüblich, ein eigenes Fahrzeug gestellt zu bekommen. Nur vier Prozent der Mitarbeiter kommen hier in den Genuss.

Gute Chancen, einen Firmenwagen zu fahren, haben auf jeden Fall Vertriebsmitarbeiter (23 Prozent), gefolgt von Ingenieuren und Technikern (14 Prozent) sowie Computerspezialisten (zehn Prozent). Im Controlling oder der Rechtsabteilung sind es nur vier beziehungsweise knapp drei Prozent der Fachkräfte.

Männer fahren fast doppelt so oft auf Unternehmenskosten wie Frauen und sitzen dabei in deutlich teureren Autos

Nur zwei Drittel der Geschäftsführer besitzen einen Dienstwagen

Bei den Führungskräften sind es wiederum vor allem die Vertriebsleiter, die Dienstwagen fahren (75 Prozent). Überraschend fällt auf, dass nur rund zwei Drittel der Geschäftsführer einen Dienstwagen zur Verfügung haben. Dafür sind diese umso teurer und kosten um die 47.500 Euro. Insgesamt, so zeigt die Studie, bekommen Fach- und Führungskräfte öfter einen Dienstwagen gestellt, je größer ihr Arbeitgeber ist.

Die Untersuchung zeigt auch einen direkten Zusammenhang zwischen Gehalt und Automarke: Wer 180.500 Euro im Jahr verdient, fährt etwa einen Porsche im Wert von mindestens 70.000 Euro. Umgekehrt gilt: Wer einen Mercedes für rund 39.000 Euro fährt, verdient laut Studie um die 95.000 Euro/Jahr. Bei einem Jahresgehalt von 53.000 Euro muss dem Mitarbeiter beispielsweise ein Modell von Kia für 21.400 Euro reichen.

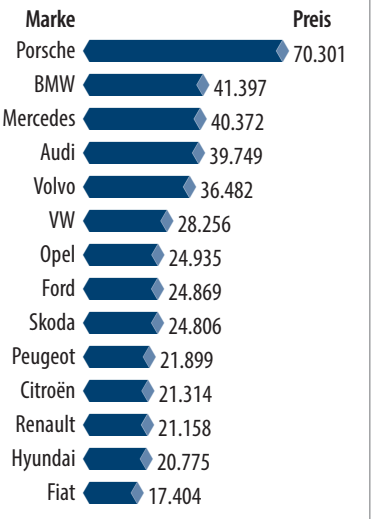
Wie beim Gehalt zeigt sich auch bei der Verteilung der Firmenwagen eine deutliche Diskrepanz zwischen Männern und Frauen: So bekommen bei den Führungskräften nahezu doppelt so viele Männer (49,3 Prozent) einen Firmenwagen wie Frauen (25,3 Prozent). Ihre Dienstwagen sind zudem fast 7.600 Euro teurer als die der Kolleginnen.

Unter den Fachkräften bekommen Männer knapp viermal so oft (13,2 Prozent) einen Firmenwagen wie Frauen (3,4 Prozent). Auch der durchschnittliche Nettolistenpreis liegt mit rund 29.650 Euro gut 5.000 Euro über dem der Dienstwagen von Frauen (24.350 Euro). FA

NETTOPREISE VON FIRMENWAGEN

Porsche kostet am meisten

Im Schnitt liegt der Nettolistenpreis eines Dienstwagens in Deutschland bei 32.076 Euro.

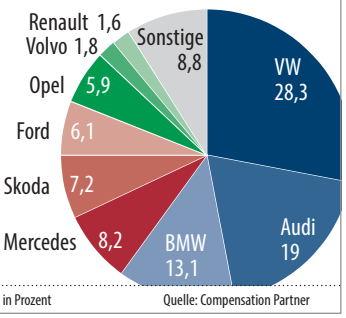


Alle Angaben in Euro — Quelle: Compensation Partner

ANTEIL DER AUTOMARKEN

VW dominiert den Flottenmarkt

VW, Audi, BMW und Mercedes halten einen Marktanteil von mehr als zwei Dritteln.

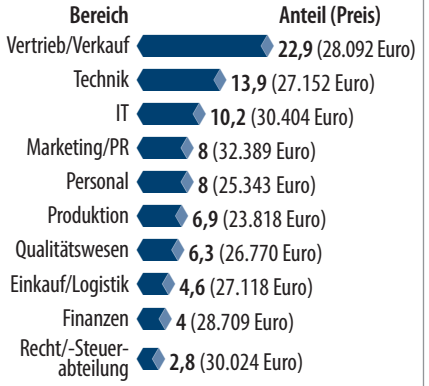


Alle Angaben in Prozent — Quelle: Compensation Partner

ANTEIL BEI FACHKRÄFTEN

Vertrieb und Verkauf liegen vorn

Mehr als ein Fünftel der Vertriebs-Fachkräfte fahren einen Dienstwagen.

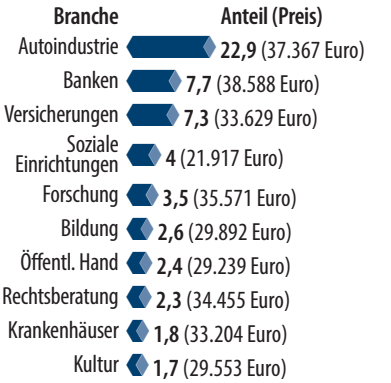


Alle Angaben in Prozent — Quelle: Compensation Partner

ANTEIL NACH BRANCHEN

Teure Dienstwagen für Banker

Autohersteller sind beim Bereitstellen von Dienstwagen am großzügigsten.

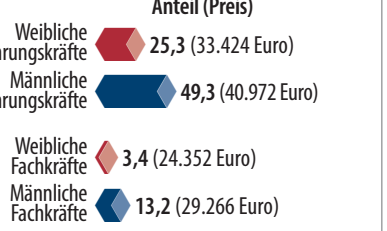


Alle Angaben in Prozent — Quelle: Compensation Partner

FRAUEN UND MÄNNER

Große Unterschiede

Männer fahren fast doppelt so häufig und deutlich teurere Dienstwagen wie Frauen.



Alle Angaben in Prozent — Quelle: Compensation Partner

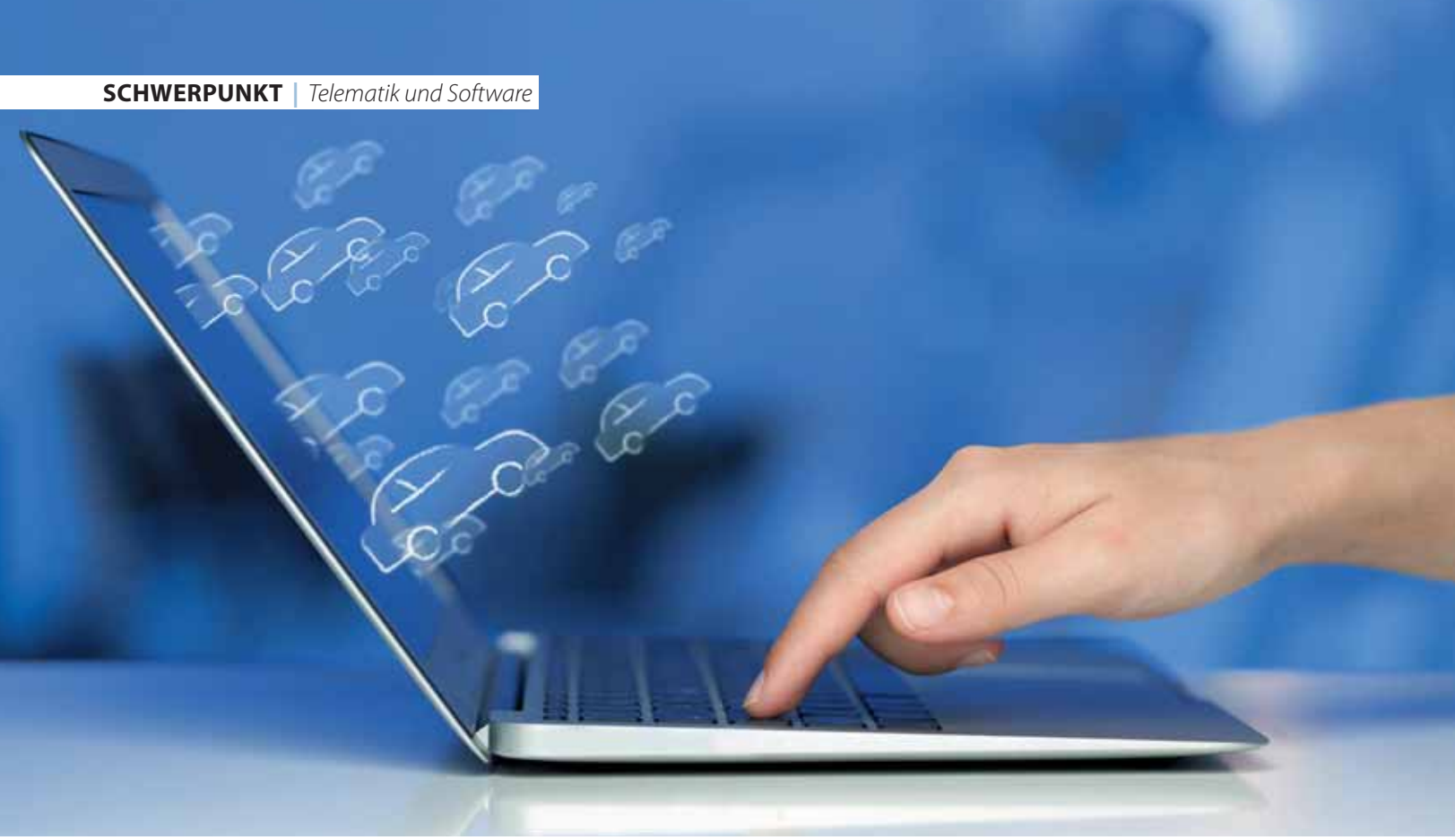
TOP-ENTSCHEIDER VERLASSEN SICH AUCH AUF IHR GEFÜHL.

Der neue MINI Clubman vereint Wirtschaftlichkeit und Fahrspaß hinter sechs Türen: revolutionäres Raumkonzept, hohe Leistung bei sparsamem Verbrauch und MINI Connected für ständige Erreichbarkeit. Weitere Informationen zu MINI im Fuhrpark erhalten Sie von Frank Tielesch unter f.tielesch@MINI.de oder auf www.MINI-grosskunden.de.

DER NEUE MINI CLUBMAN.
MACH, WAS DU FÜHLST.

MINI

Kraftstoffverbrauch (je nach Modell) innerorts: 8,0 bis 4,7 l/100 km, außerorts: 5,4 bis 3,7 l/100 km, kombiniert: 6,3 bis 4,1 l/100 km; CO_2-Emissionen (je nach Modell), kombiniert: 147 bis 109 g/km. Fahrzeugdarstellung zeigt Sonderausstattung.



SOFTWARE FÜRS FLOTTENMANAGEMENT

Große Marktübersicht Fuhrparkmanagement-Software: Diese 22 Programme unterstützen Sie bei der Steuerung Ihrer Dienstwagen unterstützen. FIRMENAUTO zeigt, welche Lösungen die Anbieter im Portfolio haben und worauf Sie achten sollten.

Text: Nicole Holzer

Fahrzeuge bestellen, Stammdaten anlegen, Rechnungen prüfen, Schadensfälle abwickeln und alle anfallenden Termine im Blick behalten – das ist ohne professionelle IT-Unterstützung höchstens noch bei sehr kleinen Fuhrparks möglich. »Um mit dem Wandel der Mobilität Schritt zu halten und kosteneffizient agieren zu können, sind automatisierte Prozesse die Grundvoraussetzung«, sagt Matthias von Tippelskirch von Carano. Doch dann stellen sich schon die nächsten Fragen. Welche Software-Lösung und welcher Anbieter passen zu meinen Anforderungen?

Grundsätzlich sollte am Anfang des Auswahlprozesses (siehe Kasten S. 19) entschieden werden, welche Informationen man braucht, um seinen Fuhrpark effektiv steuern zu können, und welche Ziele man erreichen möchte. »Oft überlegen Fuhrparkleiter im Vorfeld nicht, was nötig sein wird, sondern vielmehr, was die Systeme alles versprechen«, sagt Marc-Oliver Prinzing, Vorstand vom Bundesverband Fuhrparkmanagement.

Gleichzeitig warnt er: »Nicht alles, was technisch möglich ist, ist wirtschaftlich auch sinnvoll.« Schließlich befüllen sich die Systeme nicht von selbst.

Fuhrparkverantwortliche sollten sich zunächst im Klaren sein, welche Prozesse sich durch entsprechende EDV-Systeme überhaupt sinnvoll unterstützen lassen, welche Schnittstellen zur Verfügung stehen sollten und welche Ziele, etwa Kosteneinsparungen oder mehr Effizienz, das Unternehmen verfolgt. »Wer die Kosten im Fuhrpark senken will, muss wissen, wo diese entstehen«, meint Thomas Helbig von Big Bavaria Informatik.

Lokal, webbasiert oder in der Cloud

Je nach Anforderungen genügen in vielen Fuhrparks bereits einfache Standard-

versionen, um erste aussagekräftige Auswertungen zu erstellen. Dazu gehören unter anderem allgemeine Stammdateninfos zu Fahrzeug, Fahrer und Leasingvertrag sowie alle dem Fahrzeug zugeordneten Angaben wie Kraftstoffverbrauch, Wartung, Terminüberwachung und Schadenverwaltung.

Wer einen Fahrzeugpool betreibt, braucht laut Ametras darüber hinaus folgende Funktionen: grafische Disposition, Reservierungen, Kunden- und Fahrerverwaltung, elektronische Führerscheinkontrolle sowie elektronisches Fahrtenbuch und die Integration elektronischer Schlüsselkästen.

Derzeit gibt es drei unterschiedliche Funktionsweisen, auf denen Fuhrparkmanagementsysteme basieren: Standardsoftware, Online-Lösungen und Cloudbasierte Anwendungen. »Während Standardsoftware in der Regel laufend weiterentwickelt wird, den gesetzlichen Anforderungen auf Revisionssicherheit entspricht und eine umfassende Betreuung beinhaltet, ist es häufig aufwendig, individuelle Prozesse zu implementieren«, erklärt Prinzing.

Das gilt zum Teil auch für Online-Systeme. »Auch hier gibt es in vielen Fällen kaum Individualisierungsmöglichkeiten«, meint der Experte. Wer auf mehrere Leasinggesellschaften setzt, dem bringen solche Systeme nur etwas, wenn auch deren Daten verarbeitet werden können. Dafür halten sich die Kosten in Grenzen, da für die Implementierung keine Hardware erforderlich ist. Außerdem kann jeder Mitarbeiter, der Zugriff auf das System hat, jederzeit und überall damit arbeiten. Allerdings begibt man sich in die Abhängigkeit vom Anbieter und muss bei einem Wechsel unter Umständen mit dem Verlust seiner Daten rechnen.

Nicht alles, was bei einer Fuhrparkmanagement-Software technisch möglich ist, ist unterm Strich wirtschaftlich sinnvoll

Wer hat Zugriff auf meine Daten, wo werden sie gespeichert?

Recht neu am Markt sind Cloud-Lösungen. Sie versprechen eine schnelle Implementierung, dezentrales Arbeiten und kommen ohne interne IT-Ressourcen aus. »Dank Cloudtechnologien können viele Dateneingaben heute automatisiert werden. Wir sehen bei unseren Kunden bis zu 75 Prozent Zeitersparnis«, verspricht Robin Guldener, Produktleiter bei Avrios.

Dennoch bleibt hier das Problem des Datenschutzes: Wo werden die Daten gehostet, also gespeichert und verarbeitet und welche Datenschutzgesetze gelten?

Je nach System ist es sinnvoll, den IT-Support des Unternehmens von Anfang an in den Beschaffungsprozess einzubeziehen. Spätestens wenn die Stichwor- ›

SOFTWARE

Diese Features sind wichtig

- Kostenlose Testversion: Unternehmer sollten die Fuhrparksoftware unbedingt auf Funktionen und Bedienfreundlichkeit testen.
- Schnittstellen: Es sollte für Import, Export und ggf. Telematiksysteme und Lohnbuchhaltung programmierbare Schnittstellen geben.
- Auswertungen/Reportings: Wie groß ist der Aufwand? Kann frei konfiguriert werden?
- Tankdatenimporte: Wie groß ist der Aufwand?
- Stammdatenverwaltung: Lassen sich die Feldbezeichnungen ändern und erweitern?
- Fahrzeugkosten: Wie hoch ist der Aufwand, Kostenarten anzulegen oder umzubuchen?
- Bedienbarkeit: Lassen sich mehrere Fuhrparks getrennt verwalten?
- Rechnungsverwaltung
- Reparaturübersicht
- Freie Terminverwaltung mit Alarmfunktion
- Vertragsverwaltung Leasing/Versicherungen
- Schadensakten
- Dispositionstool für Poolfahrzeuge
- Fahrtenbuchfunktion
- Leistungsdaten Fahrzeuge und Fahrverhalten (Ausreißeranalysen)

AUSWAHLKRITERIEN

So finden Sie das richtige System

- Welche Funktionen sind notwendig, welche nice-to-have, welche unerwünscht?
- Wie sehen die Prozesse aus?
- Welche Schnittstellen sind zu bedienen?
- Wer benötigt Zugriff auf das System?
- Sind die benötigten Qualifikationen vorhanden?
- Welche gesetzlichen Vorschriften müssen abgebildet werden?
- Welche technischen Rahmenbedingungen müssen beachtet werden?
- Sollen externe Dienstleister eingebunden werden?
- Wie lange gibt es den Anbieter auf dem Markt?
- Welche Folgekosten entstehen?
- Gibt es Referenzen?

»Spezielle Apps können die Kommunikation zwischen Flottenchef und Dienstwagenfahrer erleichtern«

Tim Ruhoff
Fleetster

Fotos: Fotolia (2)

te technische Plattform, Onlinewartung, Datensicherheit oder Schnittstellen-Kompatibilität fallen, müssen die Experten ihr Okay geben.

Außerdem sollten Fuhrparkleiter den Anbieter nicht außer Acht lassen. Schließlich handelt es sich um eine langfristige Investition. Deshalb ist es wichtig, einen genauen Blick auf die Referenzen des Anbieters zu werfen sowie auf seine Größe, Marktstellung und ob er von externen Dienstleistern unab- ›

»Dank Cloud-Technologien können viele Dateneingaben heute automatisiert werden. Wir sehen bei unseren Kunden bis zu 75 Prozent Zeitersparnis«

Robin Guldener
Avrios International

Marktübersicht Fuhrparkmanagement-Software

Anbieter	Ametras Rentconcept	Avrios International	BIG-Bavaria Informatik		Carano Software Solutions
Programm	Ametras Mobility Service	Avrios Fuhrpark 4.0	FucoPAC II	InstaPAC II	Fleet+
Internet	ametras.com	avrios.com	bigbavaria.de	bigbavaria.de	carano.de
Lokal/webbasiert/Cloudlösung	●/●/●	–/●/●	●/–/–	●/–/–	●/–/●
Funktionen					
Ortung	●	–	●	–	–
Fahrtenbuch	●	●	●	●	●
Verbrauchserfassung	●	●	●	●	●
Arbeitszeiterfassung	●	–	●	●	●
Poolfahrzeugdispo	●	●	●	●	●
Werkstattprogramme	●	–	–	●	●
Online-Konfigurator	–	●	–	–	●
Reporting	●	●	●	●	●
Formularwesen	●	●	●	●	●
Schadenakte	●	●	●	●	●
Adressverwaltung	●	●	●	●	●
Stammdatenverwaltung	●	●	●	●	●
Mandantenfähigkeit	●	–	●	●	●
Terminwarner	●	●	●	●	●
Fahrzeugbestellung online	–	●	–	–	●
Elektronisches Archiv	●	●	●	●	●
Reparaturmanagement	●	–	●	●	●
Tankmanagement	●	●	●	●	●
Fahrerverwaltung	●	●	●	●	●
Technischer Lebenslauf	●	●	●	●	●
An- und Aufbautenverwaltung	●	–	●	●	●
Führerscheinkontrolle	●	●	●	●	●
Strafzettelmanagement	●	●	–	–	●
Schulungen	●	●	●	●	●
Testversionen	●	●	–	–	●
Kosten in Euro					
Software/Lizenzen	abhängig von Stückzahl und Lösung	keine	ab 5.900	ab 7.990	einmalige Kosten für Lizenz, Implementierung und Dienstleistung; jährl. Wartungskosten
Laufende Kosten/Monat	auf Anfrage	bis 3 pro Fahrzeug	ab 70 (wenn Betreuungsvertrag)	ab 96 (wenn Betreuungsvertrag)	abhängig von Fahrzeuganzahl, unabhängig von Nutzeranzahl
Kosten Gerät	auf Anfrage	keine	k. A.	k. A.	keine
Besonderheiten	Komplette Integration von Elektromobilität mit App, Portal, Telematik und Key Box. Buchung, Check-In, Check-Out und vollständig automatisierte Abrechnung.	Cloud-Technologie, autom. Import von Rechnungen; Datenstandort in Deutschland; modernste Verschlüsselungen geschützt; Manager-App wird 2016 eingeführt	Modularer Aufbau, kann je nach Bedarf erweitert werden		elektronisches Fahrtenbuch, mobile Apps zur Schadenaufnahme

● ja, – nein

Quelle: Angaben der Anbieter

‡ Die smart Modelle als Flottenfahrzeuge.

Mit dem smart fortwo oder smart forfour steht Ihrem Erfolg nichts mehr im Weg – im wahrsten Sinne des Wortes. Denn mit ihrer smart typischen Agilität begeistern sie in jeder Verkehrssituation. Und dank der günstigen Flottenkonditionen auch davor und danach. Mit an Bord haben die beiden nicht nur erstaunlich viel Stauraum, sondern auch innovative Sicherheitskonzepte und einen einzigartigen Rundum-Service mit kostenloser Mobilitätsgarantie. Mehr Informationen gibt's auf smart.com/grosskunden

FlottenSterne
Individuelle Mobilitätslösungen
für Geschäftskunden

smart – eine Marke der Daimler AG

Anbieter: Daimler AG, Mercedesstraße 137, 70327 Stuttgart.

hängig ist. Passt das alles, steht die Frage nach den Folgekosten im Raum. Immer wieder passiert es, dass die eigentliche Einführung des Systems unterschätzt wird. Es lohnt sich, die Testversionen der infrage kommenden Systeme auszuprobieren. Passen Funktionen oder Bedienoberfläche nicht, ist zeitaufwendiger Ärger programmiert. Ganz ›

»Effektives Fuhrparkmanagement kann das Erreichen der Klimaziele durch Überwachen und Senken des CO_2-Ausstoßes maßgeblich beeinflussen«

Sara Yalniz
Yalone

Marktübersicht Fuhrparkmanagement-Software

Anbieter	**Community4you**	**CX9 Systems**	**Delta Proveris**	**EDV-Service Kinner**	**EH Systemhaus**	**Fleet Control Monitor**
Programm	Comm.fleet	C-Rent Fleet	Fleetmaster	Aladin Fuhrpark	Fleetfuhrpark im System	Fleet Control Monitor 5.0
Internet	community4you.de	cx9.de	depag.de	edv-service-kinner.de	eh-systemhaus.de	fcm-eu.com
Lokal/Webbasiert/Cloudlösung	●/●/●	●/●/●	●/●/–	●/–/–	●/–/–	–/●/●
Funktionen						
Ortung	●	–	–	–	–	–
Fahrtenbuch	●	●	●	●	–	–
Verbrauchserfassung	●	●	●	●	●	–
Arbeitszeiterfassung	●	●	–	●	●	–
Poolfahrzeugdispo	●	●	●	●	–	●
Werkstattprogramme	●	●	●	–	●	●
Online-Konfigurator	●	–	●	–	–	–
Reporting	●	●	●	●	●	●
Formularwesen	●	●	●	●	●	●
Schadenakte	●	●	●	●	●	●
Adressverwaltung	●	●	●	●	●	●
Stammdatenverwaltung	●	●	●	●	●	●
Mandantenfähigkeit	●	●	●	–	●	●
Terminwarner	●	●	●	●	●	–
Fahrzeugbestellung online	●	●	●	–	–	–
Elektronisches Archiv	●	●	●	●	●	●
Reparaturmanagement	●	●	●	●	●	●
Tankmanagement	●	●	●	●	●	–
Fahrerverwaltung	●	●	●	●	●	●
Technischer Lebenslauf	●	●	●	●	●	–
An- und Aufbautenverwaltung	●	●	●	●	●	●
Führerscheinkontrolle	●	●	●	●	●	–
Strafzettelmanagement	●	●	●	●	–	●
Schulungen	●	●	●	–	●	●
Testversionen	●	●	●	●	●	●
Kosten in Euro						
Software/Lizenzen	auf Anfrage	3.000 (für 1-2 Nutzer)	auf Anfrage	ab 155	ab 950	ab 49/Monat
Laufende Kosten/Monat	auf Anfrage	30 für Softwarepflege und Hotline	auf Anfrage	keine	ab 200/Jahr für Wartungsvertrag	ab 20
Kosten Gerät	auf Anfrage	k. A.	k. A.	k. A.	1.195 für Führerschein-Prüfstation (mit Funktion zum Download von Fahrerkarten/Downloadkey)	kein zusätzliches Endgerät nötig
Besonderheiten	Modulares System, einheitliche Datenmasken, Skalierbarkeit, Rechtsmanagement, flexible Schnittstellen, Apps für Mitarbeiter und Partner, Mandantensteuerung	Software kann gemietet werden. Außer den genannten Funktionalitäten stehen weitere wie z. B. Kostenrechnung zur Verfügung	Für Fahrzeugortung und Arbeitszeiterfassung lassen sich marktübliche Lösungen integrieren.	Bild- und Dokumentenverwaltung, Programmanpassungen und Sonderversionen sind möglich	Softwaretool zur technischen und betriebswirtschaftlichen Betrachtung, inkl. Fahrpersonalverwaltung (Führerscheine und Berufskraftfahrer-Qualifikation)	Standardisierte Lösungen für alle Anforderungen: Sales Expert; Pool star; Space Master; Order Net

● ja, – nein

Quelle: Angaben der Anbieter

INKLUSIVE PRIVAT SEKRETÄR

Mit OPEL OnStar® – Ihrem persönlichen Online- und Service-Assistenten.

Wer ruft für Sie im Notfall Hilfe? Wer programmiert auf Wunsch Ihr Navi*? Wer bringt Sie schnell ins Internet, egal, wo Sie sich befinden? Wer hat die wichtigsten Daten und Füllstände Ihres Autos im Blick? Opel OnStar**, der persönliche Assistent an Bord. Wenn das mal nicht Oberklasse ist! **Mehr auf Opel.de**

Der neue Astra.

Ärgert die Oberklasse.

*Nur in Verb. mit Infotainment-System Navi 900 IntelliLink. **Optional bzw. in höheren Ausstattungsvarianten verfügbar. OnStar Dienste und WLAN Nutzung bei Ausstattung mit OnStar kostenlos für 12 Monate ab Erstzulassung, danach jährliche Gebühr von derzeit € 99 für OnStar Dienste, zusätzliche Gebühr für WLAN Nutzung.
Abb. zeigt Sonderausstattung.

Kraftstoffverbrauch innerorts 7,3–3,9 l/100 km, außerorts 4,5–3,1 l/100 km, kombiniert 5,5–3,4 l/100 km; CO_2-Emission kombiniert 128–90 g/km (gemäß VO (EG) Nr. 715/2007). Effizienzklasse C–A+

schlecht auch, wenn man bei Schulungen und Weiterqualifikationen für die Mitarbeiter spart. »Hier lohnt sich in der Regel jeder Cent«, sagt Prinzing. Tipp: Haken Sie bei Anbietern, die versprechen, dass ihr System ohne Schulungen einsetzbar sei, nochmals nach. Und achten Sie darauf, dass der Anbieter Supportanfragen zeitnah beantwortet. ›

»Fuhrpark-Systeme sollten die Arbeitsabläufe im Unternehmen nicht belasten, sondern erleichtern«

Burghard Toschek
EH Systemhaus

Marktübersicht Fuhrparkmanagement-Software

Anbieter	Fleet Expert	Fleet One	InNuce Solutions	Invers	Kemas	K-Soft
Programm	Fleet³OfficePro	FleetOne	FleetScape	CocoSoft, Fleetcontrol	Carpool NET	Flottenmanager
Internet	fleetexpert.de	fleetone.de	innuce.de	invers.com	kemas.de	k-soft.de
Lokal/Webbasiert/Cloudlösung	●/–/–	●/●/●	●/●/●	●/●/●	●/●/–	●/●/–
Funktionen						
Ortung	–	–	–	●	–	–
Fahrtenbuch	●	●	●	●	●	●
Verbrauchserfassung	●	●	●	●	●	●
Arbeitszeiterfassung	–	●	–	●	–	–
Poolfahrzeugdispo	●	●	●	●	●	●
Werkstattprogramme	●	–	–	–	–	●
Online-Konfigurator	–	●	●	–	–	–
Reporting	●	●	●	●	●	●
Formularwesen	●	●	●	●	●	●
Schadenakte	●	●	●	–	●	●
Adressverwaltung	●	●	●	●	–	●
Stammdatenverwaltung	●	●	●	●	●	●
Mandantenfähigkeit	●	●	●	●	●	●
Terminwarner	●	●	●	●	●	●
Fahrzeugbestellung online	–	●	●	–	–	–
Elektronisches Archiv	●	●	●	●	●	●
Reparaturmanagement	●	●	●	–	–	●
Tankmanagement	●	●	●	●	–	●
Fahrerverwaltung	●	●	●	●	●	●
Technischer Lebenslauf	●	●	●	–	–	●
An- und Aufbautenverwaltung	●	●	●	–	–	●
Führerscheinkontrolle	●	●	●	●	●	●
Strafzettelmanagement	●	●	●	–	●	●
Schulungen	●	●	●	●	●	●
Testversionen	●	●	●	●	●	●
Kosten in Euro						
Software/Lizenzen	ab 570 (abhängig von Fuhrparkgröße)	auf Anfrage (abhängig von Fuhrparkgröße und Funktionsumfang)	ab 1,90/Monat pro Fahrzeug	k. A.	auf Anfrage (abhängig von Funktionsumfang)	ab 399 (einmalig für 20 Fahrzeuge)
Laufende Kosten/Monat	keine	k. A.	inklusive	k. A.	keine	ab 17,27 für Softwarepflege
Kosten Gerät	keine	k. A.	keine	k. A.	auf Anfrage	keine
Besonderheiten	Ohne Schulung einsetzbar, Handy-Vertragsverwaltung, Web-Schnittstelle zu FleetID, Reporting mittels FleetCharts, Workflow-Manager, zahlreiche Schnittstellen	Auf Wunsch Hosting der Anwendung; E-Mail- und SMS-Versand direkt aus Programm; frei konfigurierbare Masken mit Berechtigungsvergabe; Mandantenfähigkeit	Standardsoftware individuell angepasst, kombiniert mit großem Branchen-Know-how; branchenspezifische Fuhrparksoftwareprodukte »Made in Germany«	Das Sytstem ist vollständig auf offenen Schnittstellen aufgebaut. Anbindungen an Drittsysteme sind einfach möglich	Transaktionsautomaten zur Übergabe von Pool-/Fremdfahrzeugen sowie als Drop-Off-Station für Dienstleister; offenes Buchungsportal; abgestufte Dispositionslogik	Flottenradar (Aufgabenüberwachung), Notifier (Termin- und Wartungsmeldungen), Web-Client zur Abfrage der aktiven Fahrzeugbestände

● ja, – nein

Quelle: Angaben der Anbieter

Kraftstoffverbrauch (in l/100 km nach VO (EG) 715/2007 und VO (EG) 692/2008 in der jeweils geltenden Fassung): Ford Allrad-Flotte: 7,4–4,8 (kombiniert). CO_2-Emissionen: 171–124 g/km (kombiniert).

Ford

Eine Idee weiter

Dennoch sollte eines der wichtigsten Entscheidungskriterien eine einfache Bedienung des Programms sein. Gibt es zu viele Funktionen oder ist das Programm umständlich aufgebaut, bleibt die Bedienbarkeit auf der Strecke. Schließlich sollten Flottenmanagementsysteme die Arbeitsabläufe im Fuhrpark entlasten und nicht belasten«, sagt Bernhard Toschek von EH Systemhaus.

»Besitzt die Software einen hohen Grad an Standardisierung, kann sie schnell beim Flottenbetreiber implementiert werden«

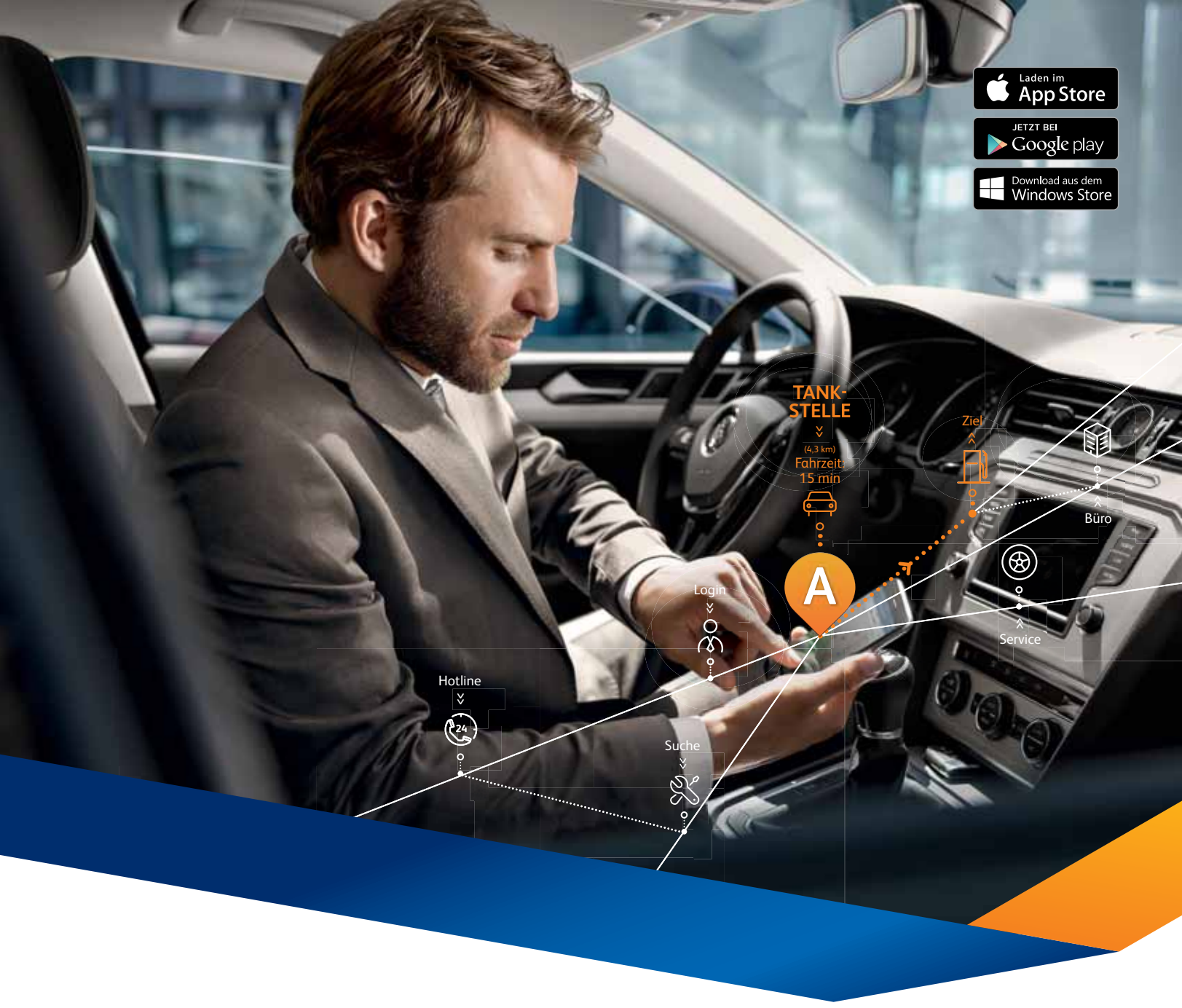
Andreas Roßmann
Fleet Control

Marktübersicht Fuhrparkmanagement-Software

Anbieter	**Next Generation Mobility**	**SiteOS**	**Vispiron**	**Yalone-IT**	**Yellow Fox**
Programm	Fleetster	FleetOS	Carsync-Log	SpeedFleet	YellowTracker 200
Internet	fleetster.de	siteos.de	vispiron.de	yalone-it.de	yellowfox.de
Lokal/Webbasiert/Cloudlösung	–/●/●	●/●/●	–/●/–	●/●/●	–/●/●
Funktionen					
Ortung	–	–	●	–	●
Fahrtenbuch	●	–	●	●	●
Verbrauchserfassung	●	●	●	●	●
Arbeitszeiterfassung	–	–	●	●	●
Poolfahrzeugdispo	●	●	●	●	●
Werkstattprogramme	–	–	–	●	●
Online-Konfigurator	–	●	–	–	–
Reporting	●	●	●	●	●
Formularwesen	●	●	●	●	●
Schadenakte	●	●	–	●	–
Adressverwaltung	●	●	●	●	●
Stammdatenverwaltung	●	●	–	●	●
Mandantenfähigkeit	●	●	●	●	●
Terminwarner	●	●	●	●	●
Fahrzeugbestellung online	–	●	–	–	–
Elektronisches Archiv	●	●	●	●	●
Reparaturmanagement	●	●	–	●	●
Tankmanagement	●	●	●	●	●
Fahrerverwaltung	●	●	●	●	●
Technischer Lebenslauf	●	–	–	●	●
An- und Aufbautenverwaltung	–	●	–	●	●
Führerscheinkontrolle	●	●	●	●	●
Strafzettelmanagement	–	●	–	●	–
Schulungen	●	●	●	●	●
Testversionen	●	●	●	●	●
Kosten in Euro					
Software/Lizenzen	keine	auf Anfrage (abhängig von Fuhrparkgröße und Funktionsumfang)	keine	ab 0,50 bis 3/Monat pro verwaltetem Fahrzeug	keine
Laufende Kosten/Monat	ab 10/Fahrzeug (je nach Funktionsumfang, Bezahlung pro Funktion)	k. A.	9,90	keine	ab 14,95
Kosten Gerät	optional 500 (zzgl. Daten und Einbau)	inklusive	195	keine	299
Besonderheiten	Für jede Fuhrpark-Management-Funktion ist eine App vorhanden; Fuhrpark-Management-Tools können individuell zusammengestellt werden	Modular aufgebaute und erweiterbare Softwarebausteine, individuelle Kombination und Integration der einzelnen Module zu einem Komplettsystem	Modular aufgebaute, telematikbasierte Produktfamilie	Benchmarking; Schnittstellen zu SAP, Navision, Buchhaltung; SpeedFleet-App für Android und IOS; Anpassungen, weitere Schnittstellen und Sonderentwicklungen	keine Angaben

● ja, – nein

Quelle: Angaben der Anbieter



AlphaGuide

Ihr persönlicher Berater für mehr Mobilität.

AlphaGuide
Die Mobilitäts-App von Alphabet.
Jetzt downloaden.

Beschleunigen Sie Ihre persönliche Mobilität mit einer App, die mehr kann. Der AlphaGuide von Alphabet erinnert Sie rechtzeitig an Ihre Termine und zeigt Ihnen den direkten Weg zur nächsten Tankstelle, Ladestation oder Werkstatt. Informationen rund um Ihr Fahrzeug und Ihren Vertrag erhalten Sie mit der App ebenso schnell wie professionelle Hilfe im Schadenfall durch den direkten Zugang zur Alphabet Service-Hotline. Ihr persönlicher Mobilitätsberater steht mit einem Klick für Sie bereit.

Mehr Informationen unter: alphabet.de/alphaguide

Alphabet

MEHR KUNDENBESUCHE, WENIGER KILOMETER

Die Fahrer vom **Automatenservice Petzina** versorgen mit zehn Fahrzeugen täglich bis zu 200 Automaten. Telematik ermöglicht einen reibungslosen Betrieb.

Text: Nicole Holzer, Berta Heide

Mit der Anzahl der Automaten wachsen auch die Anforderungen an die Disposition und an die Mitarbeiter. Immerhin betreuen die Fahrer vom Automatenservice Petzina derzeit mehr als 300 Kunden. Um Optimierungspotenziale zu finden und sich deutlich von Wettbewerbern zu differenzieren, nutzt Geschäftsführer Patrick Petzina das GPS-Ortungssystem von PTC.

Täglich fahren seine Fahrer zwischen 150 und 200 Kunden an. Der Routenplaner von PTC unterstützt den Automatenservice dabei, seine Optimierungsmöglichkeiten zu erkennen. Mit ihm kann das Unternehmen seine Touren übersichtlich darstellen und effektiver gestalten. »Durch die Routenplanung und automatisierte Dokumentation können wir heute nahezu doppelt so viele Automaten versorgen«, sagt Geschäftsführer Patrick Petzina.

Verlässlichkeit ist für Petzina ein wichtiges Qualitätsmerkmal. Darum müssen Störungen an Automaten innerhalb eines Tages behoben werden. Ruft ein Kunde bei ihm an, kann er im PTC-Flottenportal erkennen, welches Fahrzeug in der Nähe ist und es auf dem schnellsten Wege zum Einsatzort schicken. Sofort kann der Kunde über die voraussichtliche Ankunftszeit benachrichtigt werden. »Im PTC-Online-Portal sehe ich gleich, welches Fahrzeug in der Nähe einsatzbereit ist«, erklärt Patrick Petzina.

GPS-Daten werden auf den Server des Unternehmens übertragen

Um die zurückgelegten Strecken und den Kilometerstand automatisch und lückenlos zu erfassen, nutzt Petzina das elektronische Fahrtenbuch von PTC. ›

Der neue Hyundai i40

Wenn aus Mittelklasse Business Class wird.

HYUNDAI Leasing*
Der Hyundai i40
ab 173 EUR

Mit dem neuen Hyundai i40 werten Sie Ihre Flotte eindeutig auf – durch beeindruckendes Design und ein überzeugendes Preis-Leistungs-Verhältnis. Zusätzlich auf Ihrer Habenseite: intelligente Assistenzsysteme, zahlreiche Komfortfunktionen wie belüftete Sitze und eine elektrische Heckklappe sowie einzigartige 5 Jahre Garantie ohne Kilometerbegrenzung. Mit dem neuen Hyundai i40 sind Sie also auf jeder Dienstfahrt in der Business Class unterwegs. Erleben Sie mehr unter hyundai-fleet.de oder informieren Sie sich telefonisch unter +49 69 380 767 379.

HYUNDAI | NEW THINKING. NEW POSSIBILITIES.

5 JAHRE** GARANTIE OHNE KILOMETER-BEGRENZUNG**

Kraftstoffverbrauch kombiniert: 4,6 l/100 km; CO_2-Emission kombiniert: 119 g/km; Effizienzklasse: A
Nach EU-Messverfahren.

* Freibleibendes Leasingangebot von Hyundai Leasing, ein Produkt der ALD AutoLeasing D GmbH (Nedderfeld 95, 22529 Hamburg) für: den Hyundai i40 Kombi 1.7 CRDi Classic (Kraftstoffverbrauch innerorts: 5,4 l/100 km, außerorts: 4,1l/100 km, kombiniert: 4,6l/100 km; CO_2-Emission kombiniert: 119 g/km; Effizienzklasse: A), monatliche Leasingrate: 173,97 EUR inklusive Technik-Service (inklusive Wartungen und Verschleißreparaturen) mit einer Laufzeit von 36 Monaten und bei einer Gesamtlaufleistung von 10.000 km p. a. sowie 0 EUR Sonderzahlung. Alle Angebotspreise verstehen sich zzgl. MwSt. Diese Angebote sind nur für Gewerbekunden gültig. Überführungskosten werden extra berechnet. Änderungen und Irrtümer vorbehalten. ** 5 Jahre Fahrzeug- und Lack-Garantie ohne Kilometerbegrenzung sowie 5 Jahre Mobilitäts-Garantie mit kostenlosem Pannen- und Abschleppdienst (gemäß den jeweiligen Bedingungen); 5 kostenlose Sicherheits-Checks in den ersten 5 Jahren gemäß Hyundai Sicherheits-Check-Heft. Für Taxen und Mietfahrzeuge gelten modellabhängige Sonderregelungen. Abbildung ähnlich, Abbildungen können aufpreispflichtige Sonderausstattung enthalten.

Alles im Blick: Das Telematiksystem zeigt der Disponentin, wo die Fahrer gerade unterwegs sind.

ZUM UNTERNEHMEN

Petzina Automatenservice

Der Familienbetrieb wurde 1986 gegründet. Derzeit beschäftigt der Automatenservice Petzina 18 Mitarbeiter. Der Fuhrpark umfasst zehn Fahrzeuge, die vorwiegend geleast sind und teilweise auch privat genutzt werden dürfen. Das Kerngeschäft ist die Aufstellung und Betreuung von Verpflegungsautomaten, insbesondere Heißgetränke-, Kaltgetränke-, Süßwaren- und Snackautomaten. Petzina erbringt alle Dienstleistungen ohne Subunternehmer. Zu den Haupteinzugsgebieten gehören Ansbach, Nürnberg und Fürth.

Das System überträgt die GPS-Daten des Fahrzeuges auf den firmeneigenen Server in einem gesicherten Rechenzentrum. So kann der Fahrer von unterwegs via GPS-App oder auch nachträglich im PTC-Online-Portal am Computer die Daten zu Reiseziel, Fahrgrund, Ansprechpartner und die Art der Nutzung (privat oder geschäftlich) angeben. Mehr noch: Das Fahrtenbuch bietet die Möglichkeit, »Kundenadressen« anzulegen. Hier könnte der Fahrer zusätzlich zur Adresse weitere Angaben speichern.

Wenn er dann zum Kunden fährt, erkennt das GPS-System das Reiseziel. Dadurch übernimmt das Fahrtenbuch die dazu abgespeicherten Angaben automatisch. Noch einfacher geht es, wenn die Mitarbeiter den optionalen Terminkalender nutzen. »Es wurden deutlich weniger Kilometer gefahren und die Ein-Prozent-Regel ist dank Fahrtenbuch passé. Das hat sich schon gelohnt«, sagt Patrick Petzina. Das bedeutet für die Fahrer un-

UNKONVENTIONELLE FÜHRUNGSKRAFT.

DER FIAT 500X

Klasse und Persönlichkeit beweist der Fiat 500X im City Look. Viele Details in stilvoller Chrom-Optik sorgen für einen schicken Auftritt, der alle Blicke auf sich zieht. Ideal für Mitarbeiter, die anspruchsvolle Technik in Verbindung mit extravagantem Design und einer überaus komfortablen Innenausstattung bevorzugen. Willkommen in der 500X Business Class.

- Mittelarmlehne vorn, verschiebbar, mit Staufach
- Parksensoren hinten
- Exterieurdetails in Chrom
- Ambientebeleuchtung
- Spurhalteassistent mit aktiver Lenkunterstützung

€ 285,–[1]

Business Leasing inkl. Wartung und Reparatur

Ihr Direktkontakt zu uns: flotte@fcagroup.com
fca-flotte.de

Kraftstoffverbrauch (l/100 km) nach RL 80/1268/EWG für den Fiat 500X CITY LOOK Lounge 1.6 MultiJet innerorts 4,7; außerorts 3,8; kombiniert 4,1. CO_2-Emission (g/km): kombiniert 109.

[1] Ein gewerbliches Leasingangebot der FCA Bank Deutschland GmbH, Salzstraße 138, 74076 Heilbronn, für den Fiat 500X CITY LOOK Lounge 1.6 MultiJet 4x2 90.000 km Gesamtfahrleistung, ohne Leasingsonderzahlung, 285,– € monatliche Leasingrate (exkl. MwSt.), inklusive GAP-Versicherung und optionaler Service den Bedingungen der FCA Bank Deutschland GmbH, zzgl. Transport- und Zulassungskosten.

Das Angebot ist gültig für gewerbliche Kunden und nur für Bestellungen von nicht bereits zugelassenen Neufahrzeugen Fiat 500X CITY LOOK Lounge 1.6 Multi Nicht kombinierbar mit anderen Aktionen. Nur bei teilnehmenden Fiat Vertriebspartnern. Abbildung zeigt Sonderausstattung.

term Strich auch weniger Arbeit beim Lohnsteuer-Jahresausgleich.

Die exakte Erfassung der Arbeitszeiten ist seit 2015 Pflicht

Seit 1. Januar 2015 sind viele Betriebe gesetzlich verpflichtet, die Arbeitszeiten ihrer Mitarbeiter exakt zu erfassen. Konkret heißt das: Beginn, Ende und Dauer der täglichen Arbeitszeit sind innerhalb einer Woche aufzuzeichnen. Mit nicht vollständig ausgefülltem Stundenzettel oder nicht »abgestempelten« Karten riskieren Unternehmen Bußgelder von bis zu 30.000 Euro.

Um Arbeitsbeginn und Feierabend mobiler Mitarbeiter präzise zu erfassen, verbindet Petzina ein RFID-Lesegerät mit dem GPS-System. Die exakten Einsatzzeiten aller Mitarbeiter können damit im webbasierten Online-Portal des Telematikanbieters jederzeit, auch von unterwegs, ausgewertet und als Bericht ausgedruckt werden. Außerdem erhält der Geschäftsführer einen genauen Überblick über Fahrt- und Arbeitszeiten.

Er kann unter anderem die Soll- und Ist-Arbeitspläne miteinander vergleichen sowie seinen Auftraggebern die Arbeitszeiten seiner Mitarbeiter und die gefahrenen Kilometer einwandfrei nachweisen. Die lückenlose Dokumentation erspart ihm zugleich unnötige Diskussionen mit seinen Mitarbeitern.

Die entfallen auch, wenn es um diverse Knöllchen geht. »Mit Hilfe eines Diagramms können ebenso die Einsatzzeiten der Fahrzeuge auf einen Blick angezeigt werden.«

»Seit wir das Telematiksystem nutzen, sind unsere Fahrzeuge deutlich effektiver unterwegs. Dank Fahrtenbuch-Funktion ist die Ein-Prozent-Regel endlich passé«

Patrick Petzina
Automatenservice Petzina

Anzeige

4x2 mit 88 kW (120 PS) mit S&S:

2 mit 88 kW (120 PS) mit S&S. 36 Monate Laufzeit, für Wartung und Reparaturen (exkl. MwSt.) gemäß

Jet 4x2 mit 88 kW (120 PS) mit S&S bis 31.12.2015.

ALFA ROMEO CHRYSLER FIAT FIAT PROFESSIONAL Jeep LANCIA ABARTH

FCA | FLEET & BUSINESS

ICH WEISS, WO DU BIST

Der Dienstwagen wird zum rollenden Rechnungszentrum. Doch **wo endet die Privatsphäre** und wann hat das Interesse des Unternehmens Vorrang? FIRMENAUTO gibt einen Überblick.

Text: Nicole Holzer

Es ist ein schmaler Grat, auf dem Fuhrparkmanager sich bewegen: Obwohl Ortungs- und Telematiksysteme die Sicherheit der Fahrer erhöhen und etliche Einsparpotenziale im Fuhrpark aufdecken, steht dem der Datenschutz gegenüber. Schließlich wird das Auto zum Datensammler. Es zeigt an, wie schnell und wohin sein Fahrer fährt, wann er Pause macht, ob und mit wem er telefoniert und wie lange er beim Kunden ist. Mittlerweile stecken in modernen Fahrzeugen laut Fraunhofer Institut 1,5 Kilometer Kabel, mehr als 50 Steuergeräte und eine Rechenleistung von 20 modernen PC. Darüber hinaus sorgen Telematik- und Navigationssysteme, Tankkarten sowie Mobilfunkgeräte für eine weitere Datenflut, bis hin zur totalen Überwachung von Fahrer und Auto.

Das weckt nicht nur bei Herstellern und Versicherungen Begehrlichkeiten. So versprechen sich Fuhrparkmanager effektivere, schlankere Prozesse und mehr Sicherheit für ihre Fahrer. Zuverlässige Daten machen Reportings und Analysen aussagekräftiger. Mehr noch: Die Tracking-Funktion spürt gestohlene Fahrzeuge auf, außerdem schonen vorausschauende Wartungsprognosen und Auslastungsanalysen das Fuhrparkbudget. Die aus den Fahrzeugen in Echtzeit übertragenen Kilometerstände könnten für Vertragsanpassungen verwendet werden. Auch Benchmarks im Hinblick auf Spritverbräuche sind denkbar.

Die Hürden des Gesetzes

Doch nicht alles, was möglich ist, ist auch erlaubt. »Beim Einsatz solcher Systeme im betrieblichen Alltag, insbesondere bei Firmenfahrzeugen, sind datenschutzrechtliche und arbeitsrechtliche Grenzen einzuhalten«, warnt Rechtsanwältin Katja Löhr-Müller. Dabei geht es in erster Linie um personenbezogene Daten. »Zwar ist Datenerfassung zunächst nur gerätebezogen, doch spätestens wenn man einen Zusammenhang zwischen Fahrzeugdaten und Fahrer herstellen kann, werden daraus personenbezogene Daten. Die

fallen dann unter den Beschäftigtendatenschutz«, erklärt Löhr-Müller.

»Ortungssysteme und andere technische Geräte können den Aufenthaltsort eines Mitarbeiters erfahren und zugleich Rückschlüsse auf sein Verhalten zulassen. Solche Systeme unterliegen den Unterrichtungspflichten des Telekommunikationsgesetzes«, erklärt Rechtsanwalt Andreas Waldhorn.

Der Fahrer hat grundsätzlich Anspruch zu erfahren, welche Daten, zu welchem Zweck aufgezeichnet, wie sie verwertet werden und wer Zugriff darauf hat. Wer GPS-Daten heimlich aufzeichnet und daraus ein Bewegungsprofil erstellt, macht sich strafbar. Laut Waldhorn gibt es nur wenige Ausnahmen. Etwa, wenn der Mitarbeiter im Verdacht steht, bei den Spesen zu betrügen.

Selbst wenn der Fahrer weiß, dass seine Daten erhoben werden und er dem zugestimmt hat, setzt der Gesetzgeber weitere Grenzen. »Die Datenerhebung muss sich als verhältnismäßig erweisen. Das heißt, die betrieblichen Belange müssen den Eingriff in das Persönlichkeitsrecht und das der sogenannten informationellen Selbstbestimmung überwiegen«, sagt Waldhorn. Bereits 2004 hat das Bundesarbeitsgericht entschieden, dass Mitarbeiter ein schutzwürdiges Interesse daran haben, vom Arbeitgeber nicht auf Schritt und Tritt überwacht zu werden (BAG a ABR 34/03). Dabei legt der Gesetzgeber Wert darauf, dass freiwillig eingewilligt und keine Gegenleistung vorausgesetzt wird.

Die Herausforderung bei Fahrzeugdaten ist der schmale Grat zwischen sinnvoller Nutzung und Zweckentfremdung

Auch elektronische Fahrtenbücher erstellen ein Bewegungsprofil

»Innovative Lösungen bringen uns weiter, die größte Herausforderung ist dabei der Datenschutz«, sagt Michael Velte, VMF-Vorsitzender und Geschäftsführer der Deutschen Leasing Fleet. Probleme könnte es zum Beispiel bei RFID-Systemen geben. Damit lassen sich lückenlose Bewegungsprofile von Mitarbeitern erstellen. Das gilt genauso für alle Geräte mit GPS-Ortungssystem, etwa elektronischen Fahrtenbüchern. Sie zeigen, wie viele Stunden ein Mitarbeiter wo verbracht hat. Eine solche Komplettüberwachung widerspricht dem oben genannten BAG-Urteil.

Telematiksysteme sind dennoch sinnvoll. Flottenmanager sollten die Datenschutzthemen aber im Unternehmen offen ansprechen. Sensibler Umgang von Fuhrparkverantwortlichen mit gesetzlich erlaubter Datenerhebung und -nutzung ist vor allem dort gefragt, wo sie ausnahmsweise gestattet sind und wo man sie gegenüber anderen Interessen abwägen muss, etwa privaten. Dabei kommt schnell die Frage auf, wo der Regelfall endet und wo die Ausnahme beginnt und wo und wann private Interessen betroffen sind. Will man Ärger vermeiden, sollte man sich vom Datenschutzbeauftragten oder Fachanwalt beraten lassen, bevor Mitarbeiterdaten gesammelt und genutzt werden.

BIG DATA

Blick in die Zukunft

Derzeit verfügen laut Fraunhofer IAIS weniger als zehn Prozent der Fahrzeuge über Telematik-Vorrichtungen. Doch bis 2020 sollen es bereits 90 Prozent sein. Schon heute sammeln die Fahrzeuge weltweit Millionen von Daten über Hunderte, teils internetfähige Sensoren. Die Telekom prognostiziert, dass das erhobene Datenvolumen pro Monat und Fahrzeug von heute vier Megabyte in den nächsten Jahren auf fünf Gigabyte ansteigen wird. Das entspricht einer Steigerung um 1.250 Prozent.

TELEMATIKSYSTEME

Tipps für Fuhrparkmanager

- Informieren Sie sich, welche Daten das Fahrzeug sammelt und wozu diese verwendet werden, bevor Sie auf Okay drücken.
- Schließen Sie, sofern möglich, die Daten aus, die dem Unternehmen keinen direkten Vorteil bringen.
- Informieren Sie sich, wo die Daten gespeichert werden und wer noch Zugriff darauf hat.
- Regeln Sie eindeutig, welche Daten zum Beispiel zur Wegstreckenoptimierung erhoben werden und wie sie bei Auswertungen genutzt werden.

EINSATZ VON TELEMATIK IM FUHRPARK

Datensammeln: die Pflichten des Arbeitgebers

Setzt das Unternehmen Telematikgeräte ein, die den Aufenthaltsort erfassen beziehungsweise Rückschlüsse auf das Verhalten des Mitarbeiters zulassen, muss der verantwortliche Fuhrparkmanager den Arbeitnehmer informieren. Das schreiben Telekommunikationsgesetz (§ 98, Abs. 1) und Bundesdatenschutzgesetz (§ 4, Abs. 3) vor. Der Fahrer hat Anspruch darauf zu erfahren, welche Daten zu welchem Zweck aufgezeichnet werden, wie sie verwertet werden und wer Zugriff darauf hat. Wer GPS-Daten heimlich aufzeichnet und daraus ein Bewegungsprofil erstellt, macht sich strafbar.

Foto: Fotolia

DAS KÖNNTE SICH LOHNEN

Dr. Edgar Puls, Vorstandsmitglied der HDI-Gerling Industrie Versicherung, über den Einsatz von Telematik und die Auswirkungen auf den Versicherungsmarkt.

Text: Nicole Holzer

Die deutschen Kfz-Versicherer nahmen im vergangenen Jahr rund 24 Milliarden Euro Prämien ein. Davon entfielen rund 3,2 Milliarden Euro auf Flottenversicherungen. Doch die Versicherungen stehen unter Druck. Vor allem im Flottengeschäft zahlt die Branche trotz steigender Vertragszahlen drauf. Ein Ausweg könnte der Einsatz von Telematik sein.

Firmenauto: Ein Blick auf die Zahlen der Versicherungen zeigt: Die Fuhrparkbranche ist derzeit ein Minusgeschäft. Warum ist das so?

Edgar Puls: Im Jahr 2014 haben die Flottenversicherer auf dem deutschen Markt je 100 Euro Prämieneinnahmen 107 Euro für Schäden und Kosten ausgegeben. Das Segment bleibt somit defizitär. Als Ursachen sehen wir zwei Aspekte: Zum einen ist der Bereich Kasko ein großer Treiber. Die Fahrzeuge werden hochwertiger, daher steigt trotz sinkender Schadenhäufigkeit die Schadenhöhe an. Bei einem normalen Blechschaden wurden vor zehn Jahren noch Karosseriearbeiten durchgeführt, wo heute Bauteile mit

ZUR PERSON

Dr. Edgar Puls

Dr. Edgar Puls kam im Jahr 2001 als Sachverständiger in der Niederlassung Essen zur HDI-Gerling Industrie Versicherung. Er durchlief anschließend verschiedene Management-Funktionen im In- und Ausland, bevor ihn der Aufsichtsrat zum 1. April 2014 zum Vorstandsmitglied des Unternehmens bestellte. Dort ist der 41-Jährige für das Ressort Kraftfahrtversicherung verantwortlich sowie für die Steuerung der europäischen Einheiten (außer Großbritannien und Österreich). Dazu gehören Niederlassungen in zehn Ländern, unter anderem in den Niederlanden, Frankreich und Italien.

ZUM UNTERNEHMEN

HDI-Gerling Industrie Versicherung

Die HDI-Gerling Industrie Versicherung AG bietet Versicherungslösungen für Industrie- und Konzernkunden. Das Unternehmen über Niederlassungen, Tochter- und Schwestergesellschaften sowie Netzwerkpartner in mehr als 130 Ländern vertreten. HDI-Gerling ist ein Unternehmen der Talanx-Gruppe. 2014 erwirtschafteten mehr als 3.000 Mitarbeiter etwa vier Milliarden Euro Bruttoprämien. Im deutschen Fuhrparkgeschäft hält HDI-Gerling mit Prämieneinnahmen von rund 400 Millionen Euro circa 13 Prozent des Marktanteils. Die kombinierte Schaden-/Kostenquote der Sparte betrug im Jahr 2014 rund 104 Prozent. Nach der Feuer- und Haftpflichtversicherung ist die Flottenversicherung die drittgrößte Sparte des Unternehmens.

hochmoderner Technik ersetzt werden, beispielsweise Parksensoren, Abstandsradar, Kameras. Somit steigen im Schadenfall die Reparaturkosten.

Könnte sich das künftig durch entsprechende Telematiksysteme ändern?
Der richtige Einsatz von Telematik sowie allen anderen Fahrerassistenzsystemen in Fahrzeugen kann im Idealfall dazu führen, dass sich die Schadenquoten infolge sinkender Schadenhäufigkeiten reduzieren. Doch allein der Einbau dieser Technik reicht nicht aus. Telematiksysteme beispielsweise liefern lediglich Daten zum Fahrverhalten. Erst der intelligente und kontinuierliche Umgang mit den Informationen und die daraus gezogenen Konsequenzen führen zum Erfolg. Wenn diese in ein ganzheitliches Risikomanagement einfließen, können die Schadenquoten langfristig gesenkt werden.

Wie schätzen Sie mittelfristig die Entwicklung dieser Systeme ein?
Der langfristige Trend geht sicherlich zum vollautomatisierten Fahren. Bis es so weit ist, wird es allerdings noch einige Jahre dauern. Deswegen sehen wir die mittelfristige Entwicklung erst einmal hin zum teilautomatisierten Fahren.

Können Telematiksysteme die Effektivität einer Flotte steigern? Und wie wirken sie sich auf das Fahrverhalten aus?
Der Einsatz von Telematik in einer Flotte ist dann sinnvoll, wenn wir damit das Verhalten von Fahrern positiv beeinflussen können: weg von risikoreichen Überholmanövern oder abrupten Bremsvorgängen hin zu vorausschauendem Fahrverhalten. Das verringert nicht nur Verschleiß und Spritverbrauch, sondern erhöht auch die Sicherheit. Aus Erfahrung wissen wir, dass die Schadenfrequenzen durch Telematiksysteme um 10 bis 20 Prozent gesenkt werden können.

Sind Telematiktarife in deutschen Unternehmensflotten durchsetzbar? Wie könnte ein solcher Telematiktarif aussehen, wie kalkuliert der Versicherer?
Ein reiner Telematiktarif für Flotten ist aus unserer Sicht derzeit nicht zielführend. Jede Flotte ist ja bereits ein überschaubarer Kreis von Fahrzeugen, für den wir die Prämie individuell kalkulieren. Vielmehr geht es um einen ganzheitlichen Ansatz, in den Telematik integriert ist. Das alleinige Ziel der Gegenfinanzierung von Telematik über reduzierte Versicherungsbeiträge wird unseres Erachtens nicht funktionieren.

Der »gläserne« Autofahrer rückt näher. Ist der Datenschutz in Gefahr?
Vor dem Einsatz von Telematik steht für Unternehmen die Auseinandersetzung mit den geltenden Datenschutzbestimmungen, was zunächst zu einigem Aufwand führen kann. Diese Hausaufgaben muss jedes Unternehmen im Einvernehmen mit allen Beteiligten, in der Regel mit den Betriebsräten und alle betroffenen Mitarbeitern, erledigen. Wir als Versicherer tun alles, um die Sicherheit von den zu uns gelangten Kundendaten zu gewährleisten.

Welche Daten werden erfasst?
Zur Minderung der Schadenfrequenz ist im Wesentlichen das Beschleunigungsverhalten relevant. Die Standortdaten mit Uhrzeiten sind dafür beispielsweise nicht von Bedeutung. In Logistikunternehmen spielen diese aber zur Disposition eine wesentliche Rolle.

Gibt es schon Erfahrungen aus dem europäischen Ausland?
Seit 2003 bietet unsere Londoner Niederlassung ein aus unserer Sicht wirkungsvolles Telematik-basiertes Riskmanagement an. Solche Produkte werden nur Flottenbetreibern angeboten, die dafür bereit sind. Das bedeutet aber nicht, dass das Versicherungsprodukt oder der Tarif von telematischen Daten abhängt. Es ist also kein Telematiktarif. In diese Richtung kann es auch in Deutschland gehen: Telematik zur Optimierung des Riskmanagements. Das setzt aber immer die Bereitschaft des Kunden voraus, sich mit dem Thema Schadenverhütung und Fuhrparksteuerung intensiv zu beschäftigen.

»Die Flottenchefs müssen bereit sein, sich mit dem Thema Telematik und Fuhrparksteuerung intensiv zu beschäftigen«

Vernetzung, autonomes Fahren – wie sieht die Zukunft der Kfz-Versicherung aus? Beginnt ein neuer Abschnitt?
Die Inbetriebnahme eines Autos wird unserer Meinung nach immer mit einem gewissen Risiko einhergehen – egal ob es autonom fährt oder nicht. Ebenso bleibt der Bedarf an Versicherungsschutz bestehen – schließlich schützt die Technik nicht vor Hagel oder Diebstahl. Der Trend zum autonomen Fahren fordert eine Anpassung des Versicherungsbedarfs und unserer Produkte.

VW-ABGASSKANDAL: DAS KÖNNEN SIE TUN

Flottenbetreiber sind besonders hart vom Abgasskandal des VW-Konzerns betroffen. Wir beantworten die wichtigsten Frage.

Was ist passiert?

Der VW-Konzern wollte immer sparsamere Motoren bauen. Das war mit einfacher Filtertechnik nicht machbar. Statt teure Speicherkats einzubauen, manipulierte VW die Abgaswerte mithilfe von Software. Sie erkennt, dass der Wagen auf dem Prüfstand steht und stellt den Motor so ein, dass die Stickoxid-Emissionen im gesetzlichen Rahmen liegen. Auf der Straße sind die Werte um ein vielfaches höher. Das KBA hat den VW-Konzern nun verpflichtet, die Motoren mit Kats, Filtern oder anderen Maßnahmen so nachzurüsten, dass die Emissionen den gesetzlichen Vorgaben entsprechen.

Welche Motoren sind betroffen?

Motoren des Typs EA 189, also 1.2 TDI, 1.6 TDI und 2.0 TDI der Baujahre 2007 bis 2013, welche die Euro 5 erfüllen. Nach VW-Angaben sind aktuelle Euro-6-Diesel nicht betroffen.

Woran erkennt man die Fahrzeuge?

Auf den Webseiten von Audi, Seat, Skoda und VW können Kunden die Fahrzeug-Identifizierungsnummer (FIN) eingeben. Sie erfahren sofort, ob das Auto betroffen ist. Die FIN steht in der Zulassungsbescheinigung Teil 1 unter »E«.

Bleibt die Zulassung bestehen?

Nach Angaben des Bundesverkehrsministeriums ist nicht geplant, den Modellen die Typenzulassung zu entziehen.

Sind die Autos noch sicher?

Ja, laut VW gibt es keinerlei technische Bedenken, die Fahrzeuge weiterhin zu benutzen. Die Motoren stoßen natürlich mehr Stickoxide aus als erlaubt.

Wann kann man Autos umrüsten lassen?

Alle Kunden, also auch Flottenbetreiber, werden vom KBA oder von den Herstellern ab 2016 informiert.

Wer trägt die Kosten des Rückrufs

VW hat angekündigt, alle Kosten zu übernehmen.

Wer übernimmt die Ausfallkosten?

Ein Rechtsanspruch auf Leihwagen hat man nicht. Auch einen Schadenersatz für entgangene Arbeitszeit einfordern dürfte schwierig werden. Andererseits kann es nicht schaden, das Thema bei den nächsten Kaufverhandlungen mit aufzunehmen.

Kann man die Autos zurückgeben?

Laut der Verbraucherzentrale könnte aufgrund der Manipulation tatsächlich ein Sachmangel vorliegen. Den Kunden stünden dann die üblichen Mängelgewährleistungsansprüche (Nacherfüllung, Rücktritt, Minderung, Schadensersatzansprüche) zu. Die bekannten Fakten reichten aber nicht aus, um abschließend beurteilen zu können, ob und in welcher Höhe Ansprüche bestehen. Ein Kunde müsste im Rahmen der Sachmängelhaftung beweisen, ob die vertraglich zugesicherten Abgaswerte von den tatsächlichen abweichen. Außerdem gilt die Sachmängelhaftung bei Neuwagen nur zwei Jahre, bei gewerblichen Käufern kann sie sogar auf ein Jahr verkürzt werden. Im Infobereich des ADAC kann man ein Musterschreiben herunterladen, mit dem Kunden die Frist verlängern können.

Was passiert, wenn die Reparatur nicht funktioniert?

Laut Verbraucherzentrale haben Kunden folgende Rechte:
Rücktritt Rückgabe an den Verkäufer. Der müsste den Kaufpreis abzüglich Nutzungsersatz erstatten. Der Rücktritt setzt laut der Rechtsexperten jedoch einen erheblichen Mangel voraus. Ob der Mangel hier erheblich ist, lässt sich noch nicht abschätzen. Ein erheblicher Mangel könnte vorliegen, wenn die Betriebserlaubnis des Autos erlöschen würde. Oder wenn das Auto hinterher mehr Sprit verbraucht.
Minderung Der Kunde behält das Auto und fordert vom Verkäufer einen Teil des Kaufpreises zurück.

Wo mache ich Ansprüche geltend?

Sofern Sie die Kosten genau beziffern können, gegenüber dem Verkäufer, nicht dem Hersteller. Flottenkunden müssen also prüfen, wo sie letztlich gekauft haben: bei der Großkundenabteilung des Herstellers oder beim Händler. Ob es sinnvoll ist, Schadenersatz zu fordern, muss jeder Flottenbetreiber selbst entscheiden. Firmen- und Großkunden sind für VW extrem wichtig. Man kann also davon ausgehen, dass sich sie bei künftigen Rahmenverhandlungen gute Karten haben und sich die Großkundenabteilung kulant zeigt.

Übernimmt die Versicherung die Kosten eines Rechtsstreits?

Theoretisch ja, aber Sie sollten vorher immer eine Deckungszusage einfordern. Schwierig ist es laut Verbraucherzentrale, die Höhe des Schadens zu beziffern.

VW hat auch bei den Verbrauchswerten geschummelt. Was passiert da?

Hierbei haben die Ingenieure nicht die Technik manipuliert, sondern dem KBA für die Typenzulassung der Bluemotion-Spritsparmodelle zu niedrige CO_2-Werte gemeldet. Betroffen sind 800.000 Fahrzeuge, darunter auch Benziner. Bei diesen Modellen sollen die Verbrauchswerte korrigiert werden.

Steigt die Kfz-Steuer?

Da die Schummel-Software den Stickoxid-Ausstoß beeinflusst, ändert sich bei den EA-189-Motoren nichts. Anders sieht es bei den 800.000 Autos mit von den zu falschen verbrauchswerten baus. Ein höherer CO_2-Ausstoß verteuert die Kfz-Steuer. Der VW-Konzern hat bereits angekündigt, die Mehrkosten zu übernehmen.

Verlieren die Autos mehr an Wert?

Es ist schwierig vorherzusagen, wie sich der Abgasskandal auf die Restwerte auswirkt. Die meisten Großkunden leasen ihre Autos mit Kilometerverträgen. Für sie hat der Skandal keine Folgen, sie geben die Autos am Ende der Laufzeit einfach zurück. Anderen Kunden rät Schwacke, Ruhe zu bewahren. «Bis heute sehen wir keine negativen Einflüsse auf den Restwertverlauf gebrauchter Diesel-Pkw außerhalb normaler Marktschwankungen«, so Christoph Ruhland, Direktor Marketing & Presse bei Schwacke. Für eine abschließende Beurteilung, ob und wie weit sich die aktuellen Vorgänge auf die Restwertentwicklung von VW-Modellen sowie Diesel-Pkw generell auswirken, sei es noch zu früh. »Wir werden uns nicht an Spekulationen beteiligen, dazu wissen wir noch zu wenig«, sagt Ruhland.

BETRIEBSAUSGABEN

Supersportwagen abzugsfähig

Ein Unternehmen, das Karosserien von Rennwagen fertigt, wollte die Leasingraten für einen Porsche Carrera GT als Betriebsausgaben ansetzen. Anschaffung und Pflege des ersten aus Karbonfaserverbundstoffen gefertigten Serienfahrzeugs seien nötig für die Vertragsbeziehungen zu einem wichtigen Kunden und deshalb betrieblich veranlasst. Das Finanzamt lehnte die hohen Kosten aber als unangemessen ab.
Erst beim Finanzgericht Baden-Württemberg kam das Rennsportunternehmen durch (Az.: 6 K 238/14). Bei diesen Aufwendungen eines in der Automobilbranche und im Automobilrennsport tätigen Unternehmens handele es sich nicht um einen Fall des Betriebsausgabenabzugsverbots nach § 4 Abs. 5 EStG. Das Unternehmen nutze den Wagen nicht, um allgemein zu repräsentieren, sondern um sich konkret mit dem Fahrzeughersteller und dessen Rennsportbereich zu identifizieren.
Außerdem hätten die Finanzbeamten alle Umstände des Einzelfalls berücksichtigen müssen. Dazu gehören nicht nur Größe des Unternehmens, Höhe des längerfristigen Umsatzes und des Gewinns. Sie hätten vor allem die Bedeutung des Repräsentationsaufwands für den Geschäftserfolg und seine Üblichkeit in vergleichbaren Betrieben als Beurteilungskriterien heranziehen müssen.
Das Finanzgericht sah die Aufwendungen im Streitfall insbesondere deshalb nicht als unangemessen an, weil das Unternehmen mit der Fertigung von Kohlefaser-Karosseriestrukturen auch in einem Marktsegment tätig ist, das enge Bezüge zu dem angeschafften Fahrzeug aufweist.

Franz Brebeck
Steuerberater
ECOVIS®

ROTE NUMMER

Behörde kann Kennzeichen entziehen

Ein Kfz-Händler verwendete seine Rote Nummer pflichtwidrig für längere Zeit an einem Privat-Pkw. Darüber hinaus waren die Aufzeichnungen im Fahrtenbuch unvollständig, so dass nicht immer nachvollzogen werden konnte, wer wann mit dem Überführungskennzeichen unterwegs war. Deshalb entzog ihm die Zulassungsbehörde das Dauerkennzeichen. Es könne weder hingenommen werden, dass aufgrund der Entscheidung des Autohändlers Fahrzeuge ohne Betriebserlaubnis am Straßenverkehr teilnähmen, noch, dass sich aufgrund unzureichender Aufzeichnungen Verkehrsverstöße nicht aufklären sowie etwaige Schadenersatzansprüche nicht durchsetzen ließen (VG Koblenz, Az.: 5 L 794/15.KO).

WASCHANLAGE

Glatteiswarnung unnötig

Bei Temperaturen um den Gefrierpunkt gefriert verschüttetes Wasser. Diese selbstverständlich erscheinende Erkenntnis musste das Oberlandesgericht Hamm nun klar stellen (Az.: 9 U 171/14). Eine Pkw-Fahrerin hatte geklagt, weil sie an einem Wintertag auf Blitzeis an einer Selbstbedienungs-Waschbox ausgerutscht war.
Die verletzte Autofahrerin verlangte Schadenersatz vom Betreiber der Waschbox, das OLG Hamm konnte aber keine Verletzung der Verkehrssicherheitspflichten erkennen. Die Sicherungsplichten gingen nicht so weit, dass der Betreiber bei fortlaufender Nutzung des Waschplatzes und winterlichen Temperaturen während oder nach jeder SB-Wäsche Maßnahmen treffen müsse, um Blitzeis durch überfrierendes Waschwasser zu verhindern, heißt es in einer Mitteilung.
Man müsse wissen, dass bei SB-Wäschen Wasser verspritze und, dass es bei niedrigen Temperaturen gefrieren könnte. Die Gefahr liege auf der Hand, urteilte das Gericht, der Betreiber hätte die Kunden auf diese Umstände nicht extra hinweisen müssen.

Anzeige

SCHADENSBEGRENZUNG

Ganz egal ob fremd- oder selbstverschuldet: Ist der **Dienstwagen in einen Unfall verwickelt**, drohen Flottenmanagern Ausfallzeiten und Zusatzkosten. Fünf Tipps, mit denen Sie sich Ärger ersparen.

Text: Martin Schou

2 Schadensfeststellung

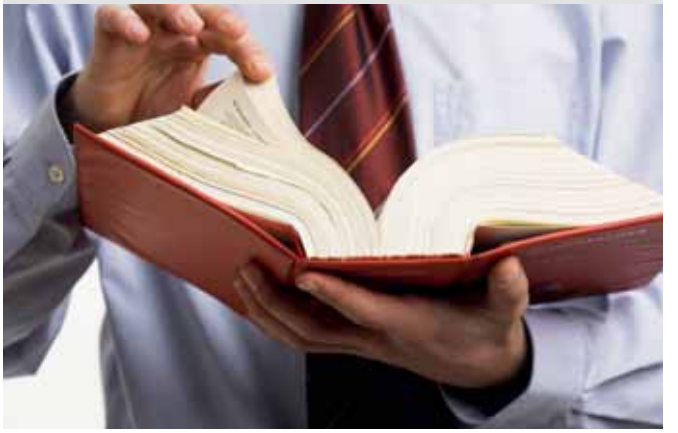
Bei Reparaturkosten über 750 Euro (Bagatellschadengrenze) können Sie die Schadenshöhe vor Erteilung des Reparaturauftrages durch einen freien Sachverständigen feststellen lassen. Als Geschädigter können Sie einen Gutachter frei wählen. Das Gutachten enthält neben der Höhe der Reparaturkosten auch Angaben zu einer eventuell vorliegenden Wertminderung Ihres Fahrzeugs. Dieser Betrag steht Ihnen ebenfalls zu. Sollte der Schaden unterhalb der Bagatellschadensgrenze liegen, genügt ein Kostenvoranschlag. Handelt es sich um ein Leasingfahrzeug, müssen Sie sich je nach Schadenshöhe und Vertragsinhalt Ihren Leasinggeber über den Schaden in Kenntnis setzen.

3 Reparaturkosten

Sie haben das Recht, Ihr Fahrzeug in einer Werkstatt Ihrer Wahl reparieren zu lassen. Bei einem Totalschaden erhalten Sie nur den Wiederbeschaffungswert abzüglich des Restwertes. Übersteigen die Reparaturkosten den Wiederbeschaffungswert um maximal 30 Prozent, dürfen Sie das Fahrzeug dennoch reparieren lassen. Das Fahrzeug muss dann aber noch ein halbes Jahr im Fuhrpark bleiben. Damit Sie für Reparatur- und Gutachterkosten nicht in Vorleistung treten müssen, empfiehlt es sich, mit Werkstatt und Gutachter sowie der Versicherung des Unfallverursachers eine Sicherungsabtretung zu vereinbaren. Lassen Sie sich vor Auftragserteilung eine Kostenübernahmeerklärung der gegnerischen Kfz-Haftpflichtversicherung ausstellen.

1 Ansprüche geltend machen

Bei einem fremdverschuldeten Unfall werden die eigenen Schadensersatz- und Schmerzensgeldansprüche bei der gegnerischen Kfz-Haftpflichtversicherung geltend gemacht. Bei einem selbstverschuldeten Unfall kann die eigene Vollkaskoversicherung in Anspruch genommen werden. Um Ärger zu vermeiden und vollen Schadensersatz zu erhalten, rät der ADAC, sich an einen Rechtsanwalt zu wenden. Bei fremdverschuldeten Unfällen muss die unfallgegnerische Kfz-Haftpflichtversicherung die Abschleppkosten, die Gutachterkosten und die Anwaltskosten übernehmen. Bei Streitfällen kann eine Verkehrsrechtsschutzversicherung die Kosten abdecken.



4 Abrechnung auf Gutachtenbasis

Lassen Sie Ihr beschädigtes Fahrzeug nicht reparieren, können Sie Ihren Schaden gemäß Sachverständigengutachten fiktiv abrechnen. Die Höhe des Schadensersatzanspruches ist auf den Wiederbeschaffungswert begrenzt. Davon wird der Restwert abgezogen, es sei denn, das unfallbeschädigte Fahrzeug wurde tatsächlich verkehrssicher repariert und wird mindestens sechs Monate weiter genutzt.

Fotos: Jacek Bilski (1), Clemens Mayer/Julia Knorr (1), M. Baumann/adpic (1), Fotolia (2)

5 Nutzungsausfall/Mietwagen

Für die Dauer des Fahrzeugausfalls steht Ihnen ein Ersatzfahrzeug zu. Sie müssen sich dabei allerdings nachweislich um einen günstigen Mietwagentarif bemühen. Der ADAC rät dazu, sich mindestens drei Angebote einzuholen. Schließen Sie am besten gleich mit der gegnerischen Kfz-Haftpflichtversicherung eine Kostenübernahmeerklärung ab, um unerwarteten Kürzungen aus dem Weg zu gehen. Mit einer Sicherungsabtretung rechnet die Mietwagenfirma direkt mit der gegnerischen Kfz-Versicherung ab. Wenn Sie Ihr Fahrzeug unfallbedingt nicht nutzen können, aber keinen Mietwagen anmieten, steht Ihnen eine Nutzungsausfallentschädigung zu. Die Höhe richtet sich nach dem Fahrzeugtyp. Voraussetzung ist, dass das Unfallfahrzeug repariert oder ein Ersatzwagen gekauft wird.

5 Punkte für den Fahrer

Unfallstelle sichern
Warnblinkanlage einschalten, Warnweste anlegen und Warndreieck 50 bis 150 Schritte vom Unfallauto aufstellen.

Erste Hilfe
Rettungsdienst anrufen. Erste Hilfe leisten: dem Verletzten Zuspruch geben, in eine Wärmedecke hüllen, Blutungen stoppen, bei Bewusstseinsverlust in stabile Seitenlage bringen. Unterlassene Hilfeleistung ist strafbar.

Beweissicherung
Zeugenanschriften notieren und die Unfallstelle fotografieren (Übersichtsaufnahme, verschiedene Blickwinkel, eventuell Bremsspuren, Verkehrsschilder, Fahrzeugbeschädigungen und vermessbare Punkte wie beispielsweise Lichtmasten). Bei Verletzten, hohem Sachschaden oder fehlender Einigung stets die Polizei hinzurufen. Bei Bagatellschäden die Unfallstelle so schnell wie möglich räumen.

Unfallbericht
Gemeinsam mit dem Unfallgegner Unfallbericht ausfüllen und unterzeichnen. Kein Schuldanerkenntnis abgeben.

Schmerzensgeld
Bei Schmerzen und Unwohlsein umgehend einen Arzt aufsuchen. Die Höhe des Schmerzensgelds bemisst sich unter anderem nach der Schwere der Verletzungen sowie der Dauer der gesundheitlichen Beeinträchtigungen und Rehabilitation.

Hilfreiches Tool: Die App »Dekra Mobil« ist ein Unfall-Helfer mit Schritt-für-Schritt-Anleitungen: **www.firmenauto.de/dekramobil**

Das erste große Flottenevent des Jahres 2016!

Der Branchentreff am 10. + 11. März 2016 in den MMC Studios in Köln

Alles inklusive:

- Messe mit über 100 Ausstellern aus der Fuhrpark-Branche
- Workshops & Vorträge
- Weiterbildungs-Bescheinigungen und Zertifikate (nach Teilnahme beziehungsweise Prüfung)
- Eins-zu-Eins Expertengespräche mit beispielsweise Anwälten
- Shuttle-Service von und zu Flughafen, Bahnhof und Hotel
- Fullservice-Catering (Business-Frühstück, Mittags-Buffet, Nachmittags-Snack, Getränke, Naschereien)

Jetzt informieren und mit dabei sein!
derbranchentreff.de

In Kooperation mit: Bundesverband Fuhrparkmanagement; Flottentermine.de; Bundesverband Deutscher Leasing-Unternehmen; bcs

Medienpartner: Deutsches Handwerksblatt; FIRMENAUTO

Eine Veranstaltung von Flotten management

WIE FÄHRT DAS H_2-AUTO?

Der **Toyota Mirai** mit Brennstoffzellenantrieb richtet sich vorwiegend an Flottenbetreiber. Wie praxistauglich ist die neue Technik und wie klappt das mit dem Tanken?

Text: Annette Napp

Böse Zungen würden wohl dem Toyota Mirai die Schuld geben, wenn das Auto hinter ihm bald neue Wischerblätter braucht. Denn wenn das japanische Hightech-Auto beim Beschleunigen kräftig Wasser aus dem Auspuff spritzt, wird der Hintermann schon mal ordentlich nass. Auch im Stand tröpfelt es sich eine ansehnliche Pfütze zusammen. Aber keine Sorge, der Wagen ist weder kaputt noch undicht, sondern per Brennstoffzellenantrieb unterwegs.

Bei der chemischen Reaktion von Wasserstoff und Sauerstoff, die den nötigen Strom für den E-Motor erzeugt, entsteht eben auch Wasser. Übrigens in etwa so viel wie bei jedem klassischen Verbrenner. Nur verdampft es dort aufgrund der höheren Abgastemperatur einfach.

Aber, stopp, nicht zu viel technische Theorie. Schließlich interessiert die Praxis viel mehr oder besser gesagt: der Mirai in der Praxis. Deswegen soll ein ausgedehnter Ausflug über die Autobahn und in die Stadt zeigen, ob das Wasserstoffauto bereit für den Alltag ist. Das Grundprinzip des Brennstoffzellenautos ist schließlich nichts Neues, auch andere Hersteller haben vergleichbare Modelle im Programm. Nun traut sich Toyota, nach Hyundai mit dem ix35 Fuel Cell ein in Serie produziertes Auto zum freien Verkauf anzubieten. Also: Wie viel Mut und Abenteuergeist braucht es für eine Fahrt mit dem neuen H_2-Auto?

Immerhin fahren im Unterboden zwei Gastanks mit, in denen der Wasserstoff auf bis zu 700 bar komprimiert lagert. Allein das Wörtchen Gas weckt bei vielen Menschen Vorstellungen von Explosionen.

Über 500 Kilometer Reichweite

Aber auch hier: Entwarnung. Zum einen ist das Element ungiftig, zum anderen sehr viel leichter als Luft und verflüchtigt sich deshalb so schnell wie möglich nach oben. Ein explosives Mischungsverhältnis käme bei einem Unfall also kaum zustande. Auch die Gefahr eines großen Fahrzeugbrands ist beim klassischen Verbrenner deutlich höher.

Also Startknopf drücken, Wählhebel auf D, und auf geht's von Köln nach Rotterdam. Schließlich soll der entscheidende

Tanken funktioniert einfach und schnell. Schwieriger ist es, eine Tankstelle zu finden.

Der Kofferraum fasst wegen der Tanks nur 361 Liter. Für zwei kleine Koffer und eine Tasche genügt's.

Weitgehend gewohnte Atmosphäre: Der Innenraum des Mirai ähnelt dem des Prius.

Vorteil gegenüber rein batterieelektrischen Autos die größere Reichweite von rund 550 Kilometern sein. Da lassen sich die etwa 260 Kilometer entspannt genießen. Dazu liefert die auffällig designte Limousine in der Größe eines Audi A6 oder BMW 5er serienmäßig Annehmlichkeiten wie einen adaptiven Tempomaten, Sitz- und Lenkradheizung sowie ein Multimediasystem. Sie unterhalten sich lieber mit Ihrem Beifahrer, statt im Display das Energieflussschema zu bestaunen? Kein Problem: Zwar gelangen Wind- und Abrollgeräusche je nach Straßenbelag durchaus hörbar ins Innere, das Geräuschniveau bleibt aber angenehm niedrig. Nur wenig, wie etwa das typische Surren der E-Maschine beim Beschleunigen, weist auf die komplexe Technik hin.

Der Wasserstoff für 100 Kilometer kostet rund 8,50 Euro

Und dann rollt der Mirai, dessen Name übersetzt Zukunft bedeutet, an der H_2-Zapfsäule kurz vor der zweitgrößten Stadt der Niederlande vor. Der Durchschnittsverbrauch liegt laut Bordcomputer bei einem sparsamen Kilogramm je 100 Kilometer. Kostenpunkt: knapp 8,50 Euro pro Kilo netto. In knapp drei Minuten presst die Anlage gut drei Kilo Gas in die Tanks, die zum Start nicht ganz voll waren. Kein Zischen, Pfeifen oder Knallen, als sei die Nummer das Normalste der Welt. »Ihr tankt ja kein Flüssiggas«, erklärt ein freundlicher Niederländer, der die passende Tankkarte zur Verfügung stellt.

50 Tankstellen sind in Deutschland bis Mitte 2016 geplant

Obwohl bisher alles völlig unspektakulär lief und der Mirai nicht halb so auffällig im Umgang ist wie sein eigenwilliges Design, wird hier deutlich, dass der Brennstoffzellenantrieb noch weit vom normalen Alltag entfernt ist. Trotz großer Reichweite fehlt eine angemessene Tankstellen-Infrastruktur. In Deutschland finden sich je nach Wartungszustand 20 öffentliche Zapfsäulen, bis Mitte 2016 sollen es 50 werden.

Zum Vergleich: Für Flüssiggas gibt es über 6.800 Tankpunkte, für Benzin und Diesel mehr als 14.000. Gebaut werden die H_2-Säulen im Rahmen des Projekts Clean Energy Partnership (CEP), das nicht nur die Tankstellentechnik, sondern auch die klimaneutrale Herstellung von Wasserstoff betreut. Auch Daimler möchte in den nächsten Jahren rund 200 Tankpunkte beisteuern. Nicht ganz uneigennützig: Der Hersteller plant wie Honda und BMW ein Brennstoffzellenfahrzeug auf Basis der B-Klasse.

Der Toyota-Vorreiter mischt sich schon heute unter das Düsseldorfer Stadtvolk. Bei kurzen Ampelphasen und dichtem Verkehr wuselt der Mirai, diesmal im Power- statt im Eco-Fahrmodus, flink durch die Menge. Erst beim Parken fällt die unübersichtliche Karosserie negativ auf, serienmäßige Parkpiepser und Rückfahrkamera helfen. Keine Unterstützung gibt es dagegen bei sperrigem Gepäck. 361 Liter Ladevolumen müssen ausreichen, Wasserstofftank und Hochvoltbatterie verhindern einen größeren Kofferraum und eine umklappbare Rücklehne.

Trotzdem interessiert? Keine Hektik. 2015 kommen nur 25 Exemplare nach Deutschland, die bereits vergeben sind. Erst 2016, wenn das Produktionsvolumen von 700 auf 2.100 Einheiten aufgestockt wird, kann Toyota weitere liefern. Dafür müssen Kunden vorab in einem Formular erklären, dass sie über die Technik und die Lage der Tankstellen Bescheid wissen. Passt alles, bekommen sie für 1.024 Euro pro Monat einen vierjährigen Full-Service-Leasingvertrag, lediglich der Kraftstoff kostet extra.

Umsonst gibt es allerdings das gute Gewissen, eine zukunftsfähige Technik zu unterstützen. Und an der grünen Umweltbilanz ändern auch die zusätzlichen Wischerbemühungen des Fotoautos nichts.

Mehr Bilder vom Toyota Mirai
www.firmenauto.de/mirai

Auf jedem Gelände in seinem Element.

Der neue GLC. Jetzt mit attraktivem Flotten-Paket für Ihren Fuhrpark. Der Nachfolger des GLK besticht auf den ersten Blick mit einem komplett überarbeiteten Design – und das nicht nur im Exterieur. Im Interieur erwarten Sie ein besonders großzügiges Raumgefühl und ein Ladevolumen von bis zu 1.600 Litern. Zahlreiche neue und verbesserte Fahrerassistenzsysteme garantieren außerdem ein Höchstmaß an Sicherheit. Mit dem FlottenSterne Programm profitieren Sie zusätzlich von attraktiven Angeboten und von einer vielfältigen Servicepalette. www.mercedes-benz.de/geschaeftskunden

Mercedes-Benz

Das Beste oder nichts.

Anbieter: Daimler AG, Mercedesstraße 137, 70327 Stuttgart

GLC

TEILWEISE GEBUNDEN

Der neue **Audi Q7 E-tron** hat stramme 373 PS und einen festen Sparwillen: Nur 1,7 Liter soll der Plug-in Hybride schlucken. Der Fahrbericht zeigt, ob er sein Versprechen hält.

Text: Guido Borck

Mit dem Q7 E-tron bringt Audi ein Hybrid-SUV mit der Möglichkeit, externen Strom aufzutanken. Aber anders als beim BMW X5 oder dem Mercedes GLE pflanzten die Ingolstädter ihrem Allradler keinen Benziner, sondern einen V6-Turbodiesel ein.

Die Leistung des Dreiliter-TDI wurde von 272 auf 258 PS heruntergeschraubt, dafür beflügelt ein Elektromotor mit 94 kW (128 PS) den Q7 E-tron. Sind beide zusammen im Einsatz, steigt die Systemleistung auf beeindruckende 373 PS an.

Seine Lithium-Ionen-Akkus zur Stromversorgung sitzen platzsparend unter dem Gepäckboden, dadurch bleibt der Frachtraum von 650 bis 1.835 Litern uneingeschränkt nutzbar. Mit einer Batteriekapazität von 17,3 kWh kann der Audi bis zu 56 Kilometer elektrisch Stromern – ein neuer Bestwert im Segment.

Der Diesel soll daher nur 1,7 Liter im Schnitt schlucken. Trotz gemäßigter Fahrweise waren es zwischen fünf und sieben Litern. Damit liegt der Öko zwar über der Norm, Dienstwagenfahrer von herkömmlichen Fullsize-SUV können von diesen Werten allenfalls nur träumen.

An einer 7,2-kW-Ladestation ist das Speicherdepot in 2,5 Stunden wieder voll, an einer 230-V-Steckdose sind es acht Stunden. Grundsätzlich rollt der Audi elektrisch los. Anfangs schaltet sich der TDI nur hinzu, wenn der Fahrer den rechten Fuß stärker durchdrückt. Ist er ganz unten, geht's mit 700 Nm Gesamtleistung druckvoll voran. Bei Bedarf sprintet der Dicke in sechs Sekunden auf 100 km/h.

Alles in allem bereitet der Q7 E-tron viel Fahrspaß, bei allzu forscher Kurvenhatz machen sich allerdings seine 2.520 Kilogramm schiebend bemerkbar. Gegenüber dem klassischen Q7 mit V6-TDI sind es 450 Kilo mehr, davon gehen 375 kg auf die Hybrid-Komponenten. Auch die Serienausstattung kostet Gewicht, denn mit LED-Scheinwerfern, virtuellem Cockpit, MMI-Navigation oder etwa Dreizonen-Klimaautomatik fällt sie anständig aus. Spätestens beim Preis wird jedoch klar, dass der 67.647 Euro teure Audi zur alleinigen Chefsache wird.

Das MMI-Navi und die Dreizonen-Klima sind beim Q7 E-tron Serie.

Audi Q7 E-tron 3.0 TDI Quattro		
Hubraum/Zylinder	cm^3	2.967/6
Leistung	kW (PS)	190 (258)
Drehmoment	Nm/min	600/1.250
Batteriekapazität	kWh	17,3
Ladezeit	h	2,5 (bei 7,2 kW)
Reichweite elektrisch	km	56
0–100 km/h/Vmax	s / km/h	6,0/225
NEFZ-Verbrauch/CO_2	l/g	1,7 D/46
Kofferraum/Zuladung	l/kg	650/665
Preis	Euro	67.647
Betriebskosten[1]	**ct/km**	**124,0/79,8**
Effizienzklasse		A+

Herstellerangaben.
[1] 20.000/40.000 km p.a., 60/36 Monate

DEKRA

Das virtuelle Cockpit ist gratis. Statt Drehzahlmesser gibt es ein Powermeter.

Optional ist eine vielfach einstellbare Luftfederung für das Öko-Dickschiff lieferbar.

Den ganzen Fahrbericht zum Audi Q7 E-tron und mehr Bilder unter:
www.firmenauto.de/q7etron

Ein Angebot nur für gewerbliche Kunden:
peugeot-professional.de

FÜR MACHER.
NICHT NACHMACHER.

IMPRESS YOURSELF. DER PEUGEOT 308 SW.

PEUGEOT
PROFESSIONAL

- Mit effizienten BlueHDi-Motoren
- Besonders geringer Verbrauch und CO_2-Ausstoß
- Auch erhältlich als Business-Line[2]

AB 139 € MTL.[1]

Kraftstoffverbrauch in l/100 km: innerorts 4,3; außerorts 3,1; kombiniert 3,5; CO_2-Emission (kombiniert) in g/km: 92. Nach vorgeschriebenem Messverfahren in der gegenwärtig geltenden Fassung.

PEUGEOT EMPFIEHLT TOTAL

Abb. enthält Sonderausstattung.

[1]Ein unverbindliches Leasingangebot der PEUGEOT BANK, Geschäftsbereich der Banque PSA Finance S.A. Niederlassung Deutschland, Siemensstraße 10, 63263 Neu-Isenburg, für Gewerbetreibende: für den PEUGEOT 308 SW Access BlueHDi 100 STOP & START, zzgl. MwSt., Überführungs- und Zulassungskosten, ohne Anzahlung, Laufzeit 48 Monate, Laufleistung/Jahr 10.000 km. Das Angebot gilt bei Vertragsabschluss bis 31.12.2015 bei allen teilnehmenden Händlern. [2]Ersparnis von 555,– € gegenüber der UVP des Herstellers bei einem vergleichbar ausgestatteten Serienmodell.

EDLER ASPHALT-COWBOY

Citroëns Nobelmarke DS Automobiles hat den **DS 4** überarbeitet und ihm einen Ableger zur Seite gestellt: Der DS 4 Crossback kommt im Offroad-Look.

Text: Guido Borck

Nein, der DS 4 nutzt zwar die technische Plattform des Citroën C4, aber gewöhnliche Massenware von der Stange will er nicht sein. Eher ein hochwertiges Fahrzeug mit Premiumanspruch. Hierzu haben die Franzosen eigens DS Automobiles gegründet. Mit der jungen Citroën-Tochter soll an die Tradition vergangener Tage angeknüpft werden. So wie bei der legendären DS von 1955. Die Göttin (Déesse) setzte damals mit avantgardistischem Design und hydropneumatischer Federung neue Maßstäbe. Inzwischen zählt sie zu einem Meilenstein der Automobilgeschichte.

Der DS 4 und der DS 4 Crossback sollen die Fährte der ehrwürdigen Göttin aufnehmen. Auf ein »wie auf Watte schwebendes« Hydropneumatikfahrwerk verzichten beide Neuzugänge. Stattdessen gibt es eine sportlich-straffe Stahlfederung, die manchmal auf der Hinterhand etwas bockig anspricht. Ein feinfühligeres Händchen hatten die Franzosen dagegen beim Design. Sowohl der DS 4 als auch der DS 4 Crossback wirken stimmig und wohlproportioniert. Im chromumrandeten Kühlergrill prangt kein Doppelwinkel mehr, sondern selbstbewusst das DS-Markenlogo. Der Name Citroën ist bei beiden Autos verschwunden, um deren Exklusivität zu unterstreichen.

DS 4 Crossback setzt eigene Akzente

Obwohl sich beide DS-Modelle unter dem Blech wie auch beim Raumangebot wie ein Ei dem anderen gleichen, gehen sie optisch eigene Wege. Beim DS 4 Crossback ragt die Karosserie um drei Zentimeter höher in den Himmel. Er fährt mit einer kraftvollen Optik vor. Die seitlichen Flanken sind mit breiten Schwellern garniert, schwarze Applikationen an der Frontschürze sowie den Radläufen setzen weitere Akzente. Ebenso wurde ihm eine exklusive Dachreling spendiert. Der Aufpreis für den DS 4 Crossback beträgt 1.261 Euro. Der Trekking-Look erweckt den Eindruck, als wolle er gleich den nächsten Berg erklimmen. Allrad steht jedoch nicht zur Debatte.

Der Crossback ist die Crossover-Variante des DS 4. Er liegt drei Zentimeter höher.

Im Innenraum des luxuriösen Franzosen geht es mit Vollleder-Ausstattung richtig edel zu.

DS 4	Hubraum (cm^3)	Zylinder	Leistung kW (PS)	Drehmoment (Nm/min)	0–100 (s)	Vmax (km/h)	Verbrauch (l/100 km)	CO_2 (g/km)	Kofferraum (l)	Zuladung (kg)	Preis (Euro)	Betriebskosten[1] (ct/km)	Effizienzklasse
Blue HDi 120	1.560	4	88 (120)	300/1.750	12,0	193	3,7 D	97	385	495	21.840	58,7/37,5	A+
Blue HDi 150	1.997	4	110 (150)	370/2.000	9,6	207	3,9 D	100	385	450	22.975	63,6/40,4	A+
Blue HDi 180	1.997	4	133 (180)	400/2.000	9,3	205	4,3 D	113	385	480	25.076	66,2/42,1	A
PureTech 130	1.199	3	96 (130)	230/1.750	10,8	198	5,0 S	116	385	460	20.160	62,0/41,6	A
THP 165	1.598	4	121 (165)	240/1.400	9,5	215	5,5 S	128	385	465	22.429	69,6/46,6	B
THP 210	1.598	4	155 (211)	285/1.750	8,4	235	5,9 S	138	385	457	23.605	72,1/48,7	C

Herstellerangaben.

[1] Bei 20.000/40.000 km pro Jahr, 60/36 Monate Laufzeit. Berechnet von DEKRA

Auf den vorderen Plätzen bietet der DS 4 Crossback ein gutes Platzangebot und das Interieur wirkt gediegen. Die elektrisch verstellbaren Ledersitze sind bequem und die Massagefunktion knetet emsig den Rücken durch. Dass die Franzosen viel Liebe ins Auto investiert haben, beweist das mit Nappaleder bespannte Cockpit. Das Finish wirkt edel, geht aber auch ins Geld. Allein das Vollleder belastet das Budget mit 4.320 Euro. Überhaupt kostet der meiste Luxus extra und muss sich stellenweise genauso teuer erkauft werden wie bei den deutschen Premium-Autoherstellern.

Die weit ins Dach reichende Panorama-Windschutzscheibe ist dagegen Serie. Sie durchflutet den Innenraum mit viel Licht. Der sieben Zoll große Touchscreen-Monitor lässt sich einfach bedienen und mit den gängigen Smartphones vernetzen.

Der Fond im Edel-DS ist richtig eng

Dass der DS 4 Crossback eher ein viertüriges Coupé als ein vollwertiger Kompakter ist, wird spätestens beim Einfädeln auf die hintere Rückbank klar. Die hinteren Pforten sind schmal und erfordern beim Entern des Fondabteils ein gewisses Maß an Gelenkigkeit. Einmal Platz genommen, bekommen große Gäste Beklemmungen. Auf der Rückbank fehlt es an Kniefreiheit und die Luft bis zum Dach ist gering. Wenig schön ist ebenfalls die Tatsache, dass sich die hinteren Fenster nicht öffnen lassen.

Unterschiede gibt es auch beim Antrieb. Während für den DS 4 insgesamt sechs Motoren lieferbar sind, ist das Angebot beim DS 4 Crossback auf die Hälfte reduziert. So sind neben dem 21.420 Euro teuren Dreizylinder-Benziner Pure Tech 130 noch zwei Diesel im Angebot. Der Blue HDi 120 beginnt bei 23.101 Euro, der Blue HDi 180 kostet mindestens 26.378 Euro.

Letzterer nimmt laufruhig seine Arbeit auf und das serienmäßige Automatikgetriebe arbeitet sich sanft durch das Sechs-Gänge-Menü. Der Turbodiesel steht mit 180 PS gut im Futter, dennoch mag der DS 4 Crossback lieber das Cruisen. Das belegt auch seine etwas indirekte Lenkung. Der schicke Franzose leistet sich zwar kleinere Schwächen, dennoch ist der edle Kompakte eine erfrischende Alternative. Wenn auch keine günstige.

Touchscreen mit Smartphone-Anbindung.

Der schicke DS 4 Crossback ist wohlproportioniert.

Alle Bilder und Infos zum neuen DS 4 und DS 4 Crossback unter: www.firmenauto.de/DS 4

AUF EIN NEUES

Der **Kia Optima** war wenig erfolgreich als Firmenwagen. Jetzt startet sein Nachfolger, von dem es endlich auch einen Kombi-Ableger geben wird.

Text: Guido Borck

» **Kia hat es nicht leicht in der Mittelklasse. Hier machen fast ausschließlich die deutschen Hersteller Stückzahlen, für einen Importeur bleibt da nicht viel vom großen Kuchen übrig. Das mussten auch die Koreaner so** hinnehmen, denn der Optima brachte jährlich nur dreistellige Absatzzahlen ein. Vielleicht aber kann die zweite Auflage von Kias europäischem Flaggschiff daran etwas ändern. Die 4,86 Meter lange Stufenhecklimousine ist nur unmerklich gewachsen, dafür aber innen geräumiger.

Das Design hat Kia noch dynamischer gestaltet, die seitliche Fensterlinie erstreckt sich jetzt bis in die D-Säule. Ansonsten wurde die optische Nähe zum Vorgänger beibehalten. Überhaupt zeigen sich die meisten Modifikationen im Innenraum. Das neue, geradlinig verlaufende Cockpit präsentiert sich klar strukturiert und der Sieben-Zoll-Touchscreen liegt schön hoch im Blickfeld des Fahrers. Die soften Oberflächen fühlen sich gut an.

Richtig praktisch ist die induktive Ladestation in der Mittelkonsole. Dadurch hat der fummelige Kabelsalat ein Ende. Apple-Fans benötigen allerdings eine spezielle Hülle mit integrierter Induktionsspule, da der Qi-Standard beim iPhone derzeit noch nicht unterstützt wird.

Große Fahrer und Beifahrer haben im neuen Optima mehr Platz als im alten. Sie sitzen auf straffen Vordersitzen, die beheiz- und belüftbar sind. Hinten bietet der Kia selbst langbeinigen Gästen viel Kniefreiheit. Jedoch wurde die Rückbank sehr tief montiert, deshalb fehlt es an genügend Oberschenkelauflage.

Der 1,7-Liter-Diesel wurde überarbeitet und kann mit einer Siebenstufen-Doppelkupplung geordert werden. Die 1.681 Euro extra lohnen sich, da die Gangwechsel komfortabel sind und gut zum Cruiser-Charakter des 141 PS starken 1.7 CRDi passen. Insgesamt ist der Kia ein leiser Dienstwagen und rollt mit adaptivem Fahrwerk sanft über Unebenheiten hinweg.

Erstmals wird es vom Optima auch einen Kombi geben. Der kommt allerdings erst im nächsten Herbst. Dann wird es für beide Karosserievarianten ebenfalls einen Plug-in Hybriden geben.

Praktisch ist das Ablagefach in der Mittelkonsole. Es dient Smartphones als induktive Ladestation.

Das Cockpit ist mit sieben Zoll großem Touchscreen klar strukturiert, der Material-Mix gefällt.

Mit seinem adaptiven Fahrwerk rollt der Optima spürbar besser ab und federt komfortabel.

Kia Optima

	Hubraum (cm^3)	Zylinder	Leistung kW (PS)	Drehmom. (Nm/min)	0–100 (s)	Vmax (km/h)	Verbrauch (l/100 km)	CO_2 (g/km)	Kofferraum (l)	Zuladung (kg)	Preis (Euro)	Betriebskosten[1] (ct/km)	Effizienzklasse
1,7 CRDi	1.685	4	104 (141)	340/1.750	10,0	195	4,2 D	110	510	480	25.202	70,8/44,5	A+
2.0 CVVL	1.999	4	120 (163)	196/4.800	9,4	210	7,4 S	173	510	470	21.000	72,5/47,9	D

Herstellerangaben.

[1] Bei 20.000/40.000 km pro Jahr, 60/36 Monate Laufzeit. Berechnet von DEKRA

RENAULT
Passion for life

Der neue

Renault ESPACE

Macht Ihre Zeit besonders.

ab **299,– €** monatlich[1]

Reservieren Sie jetzt Ihre Probefahrt auf **www.renault.de/espace**

[1] Renault Espace Life ENERGY dCi 130: 299,– € netto monatlich, Leasingsonderzahlung 180,– € netto, Laufzeit 48 Monate, Gesamtlaufleistung 40.000 km. Leasingangebot zzgl. 19 % USt. und Überführung für Gewerbekunden der Renault Leasing, Geschäftsbereich der RCI Banque S.A. Niederlassung Deutschland, Jagenbergstraße 1, 41468 Neuss. Gültig bis 31.12.2015, bei allen teilnehmenden Renault Partnern. Optional: 4 Jahre Garantie, Wartung und Verschleißreparaturen: zzgl. 12,– € netto monatlich.[2]

Renault Espace ENERGY dCi 130: Gesamtverbrauch innerorts/außerorts/kombiniert (l/100 km): 5,1/4,0/4,4; CO_2-Emissionen kombiniert (g/km): 116. Renault Espace: Gesamtverbrauch kombiniert (l/100 km): 6,2–4,4; CO_2-Emissionen kombiniert (g/km): 140–116 (Werte nach Messverfahren VO [EG] 715/2007).

[2] Zzgl. 19 % USt., Angebot enthält einen Full Service-Vertrag, bestehend aus Anschlussgarantie nach der Neuwagengarantie inkl. Mobilitätsgarantie, aller Kosten der vorgeschriebenen Wartungs- und Verschleißarbeiten sowie Hauptuntersuchung (HU) für die Vertragsdauer von 48 Monaten bzw. 40.000 km ab Erstzulassung gemäß Vertragsbedingungen, nur in Verbindung mit einem Leasingvertrag der Renault Leasing. Abbildung zeigt Renault Espace Intens mit Sonderausstattung. Renault Deutschland AG, Postfach, 50319 Brühl.

Renault empfiehlt elf

renault.de

SCHNELL**STARTER**

Beim neuen **Audi A4** müssen Käufer nicht lange auf den Kombi warten. Avant und Limousine starten gleichzeitig. Wir werfen schon mal einen Blick in den Kofferraum.

Text: Hanno Boblenz

Praxistauglichkeit und riesiges Platzangebot steht bei Premium-Kombis eher nicht im Vordergrund. Doch obwohl der A4 Avant nur drei Zentimeter auf 4,73 Meter Länge gewachsen ist, passt mehr Gepäck ins Heck. Sein Kofferraum packt hinter den Rücklehnen 505 Liter, bei umgeklappter Rücklehne 1.510 Liter, 80 Liter mehr als bisher. Da orientiert sich der A4 weiter an BMW 3er und Mercedes C-Klasse.

Alltagstauglich aber ist der Audi sehr wohl: Seine Heckklappe schwingt serienmäßig elektrisch angetrieben so weit hoch, dass selbst 1,90 Meter große Menschen beim Beladen darunter Platz finden, ohne den Kopf zu stoßen. Mühsames Fummeln mit dem Gepäckraumrollo ist ebenfalls passé. Die mit einem Elektromotor gekoppelte Gepäckabdeckung surrt beim Öffnen der Klappe automatisch nach oben. Mit seinen glatten Wänden und der breiten Luke lässt sich der Kofferraum gut nutzen, eine verchromte Leiste schützt die Ladekante. Dazu gibt es praktische Details wie Taschenhaken oder einen Wendeboden. Dessen Unterseite ist mit robustem Kunststoff bezogen. Wer einen Kühlschrank oder dreckige Arbeitsstiefel einladen will, schont den feinen Teppich und dreht den Boden einfach um. Ein Schienensystem (172 Euro) sichert Taschen oder Koffer und wenn es nicht gebraucht wird, verstaut es der Fahrer im Boden des Kofferraums.

120 Kilo leichter als der Vorgänger

Dass man es mit einem völlig neuen Auto zu tun hat, ist äußerlich kaum, innen aber sehr wohl erkennbar. So hat Audi neue und bequemere Sitze entwickelt, deren Kopfstützen sich nun nicht nur in der Höhe, sondern wieder wie früher in der Neigung einstellen lassen. Das Cockpit mit optionalen virtuellen Instrumenten (420 Euro) oder Head-up-Display (823 Euro) wirkt gewohnt hochwertig. Mit jeder Menge optionaler Fahrhilfen, den neuesten Infotainmentsystemen, elektronischer Dämpferregelung oder Matrix-LED-Licht schließt der A4 die Lücke zu den größeren Baureihen. Wobei die Standardversionen nicht ärmlich ausgerüstet sind: Xenon-Scheinwerfer, Klimaautomatik, Bluetooth und etliches mehr gibt es bereits serienmäßig.

Leichtbau senkt das Gewicht je nach Ausführung um bis zu 120 Kilo, die Motoren wurden bis zu 25 Prozent stärker und gleichzeitig im Normzyklus bis zu 21 Prozent sparsamer. Der A4 Avant fährt sich in jeder Motorisierung souverän und agil. Sechs Zylinder? Gibt es weiterhin. Und wer ein Spritsparmodell sucht, wird im 2.0 TDI Ultra mit 3,7 Liter Normverbrauch fündig.

Mehr Bilder und den langen Fahrbericht finden Sie unter: www.firmenauto.de/a4avant

Aufgeräumter Kofferraum mit genügend Platz.

Taschenhaken und Fernentriegelung der Rücklehne.

Der neue A4 fährt sich ausgesprochen agil. Auf Wunsch gibt es adaptive Dämpfer.

Im neuen, aufgeräumten Cockpit ist der Bildschirm weit nach oben gerutscht.

Audi A4 Avant

	Hubraum (cm^3)	Zylinder	Leistung kW (PS)	Drehmoment (Nm/min)	0–100 (s)	Vmax (km/h)	Verbrauch (l/100 km)	CO_2 (g/km)	Kofferraum (l)	Zuladung (kg)	Preis (Euro)	Betriebskosten[2] (ct/km)	Effizienzklasse
2.0 TDI	1.968	4	110 (150)	320/1.750	9,2	215	4,0 D	104	505–1.510	545	31.008	74,3/47,7	A+
2.0 TDI[1]	1.968	4	140 (190)	400/1.750	7,9	231	4,2 D	109	505–1.510	540	35.504	80,5/52,2	A+
3.0 TDI[1]	2.967	6	160 (218)	400/1.250	6,7	245	4,4 D	114	505–1.510	515	37.773	84,9/55,4	A+
3.0 TDI Quattro[1]	2.967	6	200 (272)	600/1.500	5,4	250	5,1 D	134	505–1.510	515	43.655	94,1/61,4	A
2.0 TFSI Ultra[1]	1.984	4	140 (190)	320/1.450	7,5	238	5,0 S	114	505–1.510	525	32.941	78,7/52,7	A
2.0 TFSI Quattro[1]	1.984	4	185 (252)	370/1.600	6,0	250	6,1 S	139	505–1.510	515	38.908	87,9/59,3	B

Herstellerangaben; [1] Automatik

[2] Bei 20.000/40.000 km pro Jahr, 60/36 Monate Laufzeit. Berechnet von DEKRA

Anzeige

Den Winter meistern.

Mit dem A.T.U Flottenmanagement!

A.T.U – Ihr professioneller Partner für das Flottenmanagement

- Meisterqualität
- Instandhaltungs- und Wartungsarbeiten nach Herstellervorschrift – garantiert scheckheftgepflegt!
- Zugriff auf alle relevanten Fahrzeugdaten – überall, jederzeit, umfassend!
- Von Fachzeitschriften mehrfach ausgezeichnet
- Reifenmanagement
- Smart Repair
- Glas-Service (Austausch und Reparatur)
- UVV-Prüfung gemäß DGUV-Vorschrift 70 Prüfung
- Führerscheinkontrolle
- Online Terminvereinbarung
- Pauschalen für Reifen, Inspektion und Wartung – fragen Sie uns!

Mehr Infos auf atu.de/b2b oder unter 0180 – 6 27 27 28 981 *

* vodafone 0,20 Ct. je Anruf aus dem dt. Festnetz, max. 0,60 Ct. je Anruf aus den dt. Mobilfunknetzen

Goldene Flottina 2012 Erster Platz in der Kategorie „Beliebteste freie Werkstatt"

Die besten Marken 2015 Die Leserwahl von FIRMENAUTO

Über 600 mal in Deutschland und Österreich.

A.T.U Die Nr. 1 Meisterwerkstatt

DER JAPANBENZ

Mit dem **Q30** will **Infiniti** bei uns Fuß fassen. In der Kompaktklasse steckt viel Mercedes-Technik. Er ist quasi ein naher Verwandter vom GLA – zum kleineren Preis.

Text: Martin Schou

Bevor wir mit dem neuen Q30 auf die Straße stürmen, sind ein paar Fakten ganz hilfreich. Seit sieben Jahren versucht Nissan, seinen Premium-Ableger Infiniti in Europa zu positionieren. Recht erfolglos. Die Marke ist hierzulande weitestgehend unbekannt. Viele verwechseln Infiniti sogar mit dem Lautsprecherhersteller Infinity. Woran das liegt? Man sieht die Autos so gut wie nicht. Gerade einmal 1.000 Fahrzeuge wurden im vergangenen Jahr bei uns neu zugelassen. Wäre Sebastian Vettel nicht ab und an mit seinem früheren Sponsoring-Dienstwagen QX 70 am Rande der Formel-1-Übertragungen über die Fernsehbildschirme geflimmert, könnten auch Autoaffine die Marke nur schwer zuordnen.

Die mangelnde Präsenz in Deutschland ist hausgemacht. Statt sich ans bestehende Nissan-Händlernetz dranzuhängen, versucht Infiniti, auf eigenen Beinen zu stehen. Das Ergebnis: Lediglich sechs Anlaufstellen für Kunden gibt es deutschlandweit. Mit zwei großen Limousinen und zwei großen SUV trifft man zudem nicht ganz den europäischen Geschmack.

Das soll sich nun ändern. Für 2016 plant Infiniti, sein Händler- und Servicepartnernetz an strategisch wichtigen Standorten auszubauen. Und damit die Kunden auch einen triftigen Grund haben, den Weg zum nächsten Händler auf sich zu nehmen, startet Infiniti mit seinem ersten Kompaktwagen, dem Q30.

Der Q30 ist eng mit dem GLA verwandt

So viel zum Basiswissen. Zeit, in den Praxisteil überzugehen. Tür auf, rein in den Q30. Flopp, die schwere Tür fällt satt ins Schloss. So gehört es sich für ein Premium-Modell. Merkwürdig, irgendwie kommt uns der Q30 wie ein Bekannter vor. Mercedes-Fahrer werden es gleich bemerken. Beim neuen Infiniti Q30 kommt die Kooperation zwischen Daimler und der Renault-Nissan-Allianz zum Tragen. Fast alle Tasten und Kippschalter an Türen, Lenkrad und Mittelkonsole stammen eins zu eins aus dem Mercedes-Regal. Selbst Icons und Farben des Bordcomputers, den Tempomathebel am Lenkrad, den Schaltknüppel, ja sogar den Griff für den Kofferraumboden hat sich Infiniti von der schwäbischen A-Baureihe geschnappt.

Aber ganz ehrlich, ein Nachteil ist das für den Q30 nicht. Das Cockpit ist top verarbeitet und die Materialien fühlen sich hochwertig an. Von einem billigen

Asia-Abklatsch kann also nicht die Rede sein.

Auf eigene Stilelemente wollten die japanischen Ingenieure nicht verzichten: Im Gegensatz zum freistehenden Monitor in den neueren Mercedes-Modellen verpackt Infiniti sein Infotainmentsystem beispielsweise in einen ins Armaturenbrett integrierten Bildschirm. Der – wie auch bei Mercedes üblich – über einen Drehdrücksteller aber zusätzlich direkt über den Touchscreen gesteuert werden kann.

Weich gefedert und gut gedämmt

Der 4,42 Meter lange Q30 hat zwar fast bis auf den Zentimeter genau die gleichen Abmessungen wie der GLA, optisch geht der Japaner aber einen ganz anderen Weg. Der Kühler ist riesig, der Chrom-Knick in der C-Säule einzigartig und das Heck knackig sportlich. Wobei die dynamisch-zackigen Formen so gar nichts mit dem Fahrgefühl gemein haben. Der Q30 ist komfortabel abgestimmt, lässt lange wie kurze Bodenwellen völlig unbeeindruckt hinter sich.

Gut, weich federn können viele in dieser Klasse. Aber kaum ein Kompaktwagen schottet den Fahrer so intensiv von Außengeräuschen ab. Im Q30 herrscht regelrecht Stille. An Schallschutz und Isolationsschichten hat Infiniti nicht gespart. Beim 2,2-Liter-Diesel neutralisieren sogar künstlich erzeugte Schallwellen über die Lautsprecher nervige Motorgeräusche.

Apropos Motoren. Hier orientiert sich Infiniti wieder am GLA: Drei Benziner (122 bis 211 PS) und zwei Diesel (109 und 170 PS) stehen zur Wahl. Je nach Motorisierung ist der Q30 mit Allrad und einer Siebengang-Doppelkupplung bestellbar. Schon der kleinere Selbstzünder mit 1,5 Liter Hubraum genügt, um mit dem kompakten Japaner im Verkehr mitzuschwimmen. Der Selbstzünder reagiert rasch auf Gasbefehle, gibt die Leistung aber nicht zu hastig frei und beschleunigt gleichmäßig. Die Gänge der Sechsgang-Schaltung gleiten geschmeidig durch die Gassen. Spürbar kräftiger geht der 2,2-Liter-Diesel ans Werk, der serienmäßig mit der souveränen Doppelkupplung antritt.

So viel zum Fahrerischen. Ein paar interessante Fakten haben wir uns noch aufgespart. Obwohl im Q30 (ab 20.336 Euro) viel GLA (ab 23.250 Euro) steckt, ist er rund 3.000 Euro günstiger. Infiniti preist den Q30 auf dem Niveau der A-Klasse (A 180 ab 20.955 Euro) ein. Die Taktik ist also klar: Crossover-Vergnügen gibt's bei Infiniti gratis. FA

Die meisten Tasten und Knöpfe übernimmt der Q30 von der Mercedes A-Baureihe.

Bequeme Ledersitze und Alcantara-Dachhimmel: Der Q30 wird seinem Premium-Anspruch gerecht.

Ein Kamerabild aus der Vogelperspektive erleichtert das Ein- und Ausparken.

Bei umgelegten Rücklehnen ist der Boden fast eben. Der Q30 nimmt bis zu 1.267 Liter Gepäck auf.

Die C-Säule hat einen eigenwilligen Knick, das Heckfenster ragt weit in den Heckdeckel hinein.

Infiniti Q30

	Hubraum (cm^3)	Zylinder	Leistung kW (PS)	Drehmoment (Nm/min)	0–100 (s)	Vmax (km/h)	Verbrauch (l/100 km)	CO_2 (g/km)	Kofferraum (l)	Zuladung (kg)	Preis (Euro)	Betriebskosten[1] (ct/km)	Effizienzklasse
1.5d	1.461	4	80 (109)	260/1.750	12,0	190	3,9 D	103	368–1.267	526	22.059	65,2/41,2	A+
2.2d	2.143	4	125 (170)	350/1.400	8,3	220	5,1 D	133	368–1.267	498	25.672	69,0/44,2	B
1.6i	1.595	4	90 (122)	200/1.250	9,4	200	5,7 S	133	368–1.267	513	20.336	67,3/44,7	C
1.6i 7-DCT	1.595	4	115 (156)	250/1.250	8,9	215	5,6 S	129	368–1.267	450	29.924	80,0/53,3	k. A.
2.0i 7-DCT AWD	1.991	4	155 (211)	350/1.200	7,2	235	7,2 S	156	368–1.267	445	33.857	85,8/57,7	k. A.

Herstellerangaben.

[1] Bei 20.000/40.000 km pro Jahr, 60/36 Monate Laufzeit. Berechnet von DEKRA

Mehr Bilder und ein Video zum neuen Infiniti Q30 unter: www.firmenauto.de/q30

MINI MAL MAXIMAL

Mini hat den **Clubman** auf 4,25 Meter gestreckt. Damit fährt er kompakten Premium-Kollegen wie Audi A3, Mercedes A-Klasse und 1er BMW in die Parade.

Text: Frank Wald

Wie cool, sagten die einen, als der Mini Clubman 2007 mit anderthalb Türen auf der Beifahrerseite und zweiflügeliger Hecktür vorgestellt wurde. Wie unpraktisch, fanden Außendienstler, die sich tagein tagaus durch die gegenläufig öffnende halbe Tür rein und raus zwängen mussten. Und wie dumm, meinten die Briten, weil Fondpassagiere im Linksverkehr stets immer nur auf der »gefährlichen« Seite aussteigen konnten.

Auf vielfachen Kundenwunsch hat die BMW-Tochter den neuen Mini Clubman nun »erstmals an den Anforderungen der Kompaktklasse orientiert«, wie es die Briten formulieren. Soll heißen: Der Mini wurde zum Maxi und Schluss mit den Spleens. Länge und Radstand sind nun auf 4,25 Meter respektive 2,67 Meter gestreckt, das Gepäckvolumen ist deutlich vergrößert und die Fond-Passagiere dürfen künftig auf beiden Seiten ganz bequem durch gewöhnlich angeschlagene Türen einsteigen. Geblieben sind allein die schrulligen Split-Doors am Heck, die auf Extrazahlung von 328 Euro durch einen Fußschwenk unter der Heckschürze aufklappen, geschlossen aber weiterhin durch den breiten Mittelsteg die Sicht nach hinten behindern.

Dafür eröffnen sie hinter den Rücksitzen richtig viel Raum. Volle 360 Liter schluckt der Mini-Kombi nun. Exakt so viel wie Konzernkollege BMW 1er und kaum weniger als der Audi A3 (365 Liter). Wenn man die optional (200 Euro) im Verhältnis 40:20:40 teilbaren Rücksitzlehnen komplett umklappt, werden sogar 1.250 Liter daraus. Das schafft nicht mal der Audi A3 Sportback (1.220 Liter), für den der Mini-Kombi zum echten Rivalen werden kann. Und auch auf den Rücksitzen macht der Mini jetzt ordentlich Platz. Stolze 27 Zentimeter länger und neun Zentimeter breiter als der Fünftürer sowie zehn Zentimeter mehr Radstand ergeben ein geräumiges Ambiente und bequeme Beinfreiheit. Allein überm Scheitel ist nicht allzu viel Luft.

Hochwertiger, aber immer noch verspielt

Das Interieur wirkt hochwertiger, wenngleich ebenso verspielt wie bisher, mit tellergroßem Zentraldisplay und den charakteristischen Kippschaltern darunter sowie über dem Kopf für diverse Funktionen wie Klimaanlage oder Panorama-Glasschiebedach (824 Euro). Neu ist ein Head-up-Display, das die aktuelle Geschwindigkeit, Navi-Hinweise und Ver-

kehrszeichen auf eine ausfahrbare Scheibe projiziert. Nicht unbedingt Premiumlike, aber es erfüllt seinen Zweck. Und mit 504 Euro extra auch nicht ganz so billig, wie man meinen könnte.

Dagegen fallen die Mini Driving Modes (151 Euro) kaum mehr ins Gewicht, machen aber unterwegs großen Spaß. Die Fahrprogramme »Green«, »MID« und »Sport« lassen sich durch einfachen Dreh an der Umrahmung der Schaltkulisse aktivieren. Spürbar werden anschließend Gasannahme, Lenkung und, falls eingebaut (420 Euro), auch die adaptiven Dämpfer scharf gestellt. Damit stellt sich das Gokart-Feeling auch in der Langversion ein.

Dreizylinder-Diesel und -Benziner

Immer vorausgesetzt, man hat den richtigen Motor gewählt, von denen je drei als Diesel und Benziner angeboten werden. Topmodell ist der Cooper S mit 192 PS starkem Vierzlinder-Turbo, der den Wagen leichtfüßig durch Stadtgewusel und Kurvenparcours treibt. In knapp sieben Sekunden ist der Wagen auf Tempo 100, noch einen Tick schneller und entspannter geht es mit dem erstmals eingesetzten optionalen Achtgang-Steptronic-Getriebe (1.639 Euro).

Interessanter für Flotte und Fuhrpark, aber leider für uns noch nicht zu erfahren: die neuen Dreizylindermotoren als Benziner mit 102 PS (One) und 136 PS (Cooper) sowie als Diesel (One D) mit 116 PS. Letzterer soll sich mit nur 3,8 Liter (99 g/km CO_2) begnügen. Daneben sind noch zwei weitere Vierzylinder-Diesel mit 150 PS (Cooper D) und 190 PS (Cooper SD) im Angebot. Beide sind ebenso mit der neuen Achtgang-Automatik bestellbar.

Leider ist der Spaß mal wieder nicht besonders günstig. Neben dem Topmodell Cooper S (23.109 Euro) startet der Mini Clubman zunächst als mittlerer Cooper (136 PS) ab 20.084 Euro. Mit dem 150 PS starken Dieselpendant werden mindestens 22.605 Euro fällig. Und die Aufpreisliste ist lang und kostspielig. Neben den erwähnten Einzeloptionen sowie den bekannten Komfort- und Funktionspaketen Salt (882 Euro), Pepper (ab 1.429 Euro) und Chili (ab 3.487 Euro) kosten auch fast alle Assistenzsysteme wie Abstandstempomat, Fernlichtautomatik, Verkehrszeichenerkennung, Auffahrwarner mit Anbremsfunktion (832 Euro), Rückfahrkamera (319 Euro) oder Parkpieper vorn und hinten (672 Euro) extra.

Das Cockpit ist nicht mehr ganz so verspielt, aber mit Knöpfen und Kippschaltern überflutet.

Die Türchen klappen nun auch mit einem Schwenk unter der Heckschürze auf.

Fond-Passagiere genießen deutlich mehr Beinfreiheit als im Vorgänger.

Maxi-Mini-Kombi: mit 360 bis 1.250 Liter schluckt der Mini so viel wie der Konzernkollege BMW 1er.

Der Clubman hat seine »Split Doors« – wie auch die eingeschränkte Sicht nach hinten behalten.

Mini Clubman

	Hubraum (cm³)	Zylinder	Leistung kW (PS)	Drehmoment (Nm/min)	0–100 (s)	Vmax (km/h)	Verbrauch (l/100 km)	CO_2 (g/km)	Kofferraum (l)	Zuladung (kg)	Preis (Euro)	Betriebskosten[1] (ct/km)	Effizienzklasse
One D	1.496	3	85 (116)	270/1.750	10,4	192	3,8 D	99	360–1.250	515	20.924	57,8/36,4	A+
Cooper D	1.995	4	110 (150)	330/1.750	8,6	212	4,1 D	109	360–1.250	515	22.605	60,6/38,2	A
Cooper SD	1.995	4	140 (190)	400/1.750	7,4	225	4,5 D	119	360–1.250	500	25.126	64,1/40,7	A
One	1.499	3	75 (102)	180/1.200	11,1	185	5,1 S	119	360–1.250	495	18.403	57,1/37,9	B
Cooper	1.499	3	100 (136)	220/1.250	9,1	205	5,1 S	118	360–1.250	495	20.084	59,2/39,3	B
Cooper S	1.998	4	141 (192)	280/1.250	7,2	228	6,2 S	144	360–1.250	495	23.109	66,1/44,1	B

Herstellerangaben.

[1] Bei 20.000/40.000 km pro Jahr, 60/36 Monate Laufzeit. Berechnet von DEKRA

Mehr Infos zum neuen Mini Clubman und weitere Bilder unter: www.firmenauto.de/clubman

Der Outlander präsentiert sich innen wertiger.

LED-Leuchten bringen das Heck in Schwung.

Der Japaner ist auf allen Plätzen sehr geräumig.

STROM-DEPOT

Mitsubishi gönnt dem **Outlander** ein Facelift. Was alles neu ist, klärt die Ausfahrt mit dem Plug-in Hybriden.

Text: Guido Borck

Warum nicht gleich so? Diese Frage schießt mir beim gelifteten Japaner sofort durch den Kopf. Zwar hatte mich die alternative Antriebsform des Mitsubishi Plug-in Hybrid Outlander begeistert, aber optisch war mir die dritte Generation viel zu konservativ. Geräumig und komfortabel war er ja, der Outlander, so richtig sexy gewiss nicht.

Nach seiner Renovierung kann sich das Allrad-SUV durchaus sehen lassen. Das langweilige Allerweltsgesicht tauschten die Japaner gegen eine bullige Frontpartie mit Bumerang-Kühlergrill und die altbackenen Chrom-Lampen am Heck gegen moderne, rotgefärbte LED-Leuchten. Markantere Züge tragen nun auch die Stoßfänger, all diese Maßnahmen verleihen dem Outlander wesentlich mehr Ausdruck und Eigenständigkeit.

Aufgewertet wurde ebenso der Innenraum. Die Sitze sind nun straffer und gewähren in der ersten Reihe mehr Halt. Weiterhin gibt es den Outlander als Fünf- oder Siebensitzer. Neu ist dagegen der Materialmix im Innern. Die verwendeten Kunststoffe sehen nicht nur besser aus, sondern fühlen sich nun auch wesentlich besser an.

Geblieben ist das Antriebskonzept des Plug-in Hybriden. Der Zweiliter-Benziner leistet 121 PS und die Elektromotoren an der Vorder- und Hinterachse bringen es auf jeweils 60 kW (82 PS). Die beiden E-Maschinen sprechen jetzt spontaner an und dank aufwendiger Geräuschdämmung ist der Outlander nochmals leiser geworden. Mitsubishi gibt für den Verbrauch phänomenale 1,8 Liter an. Wie aber so oft ist das nur die reine Theorie. Daher sollte man in der Praxis eher mit fünf bis sechs Litern rechnen. Hinzu kommen noch gut 13,4 kWh an Strom, den der Outlander im Schnitt aus seinen Lithium-Ionen Akkus herauszieht.

Rein elektrisch schafft er es übrigens bis zu 52 Kilometer weit und ist bis zu 120 km/h schnell. Das Aufladen an einer regulären 230-Volt-Steckdose benötigt fünf Stunden. Schnellladen geht wesentlich flotter, dann ist das Speicherdepot in 30 Minuten zu 80 Prozent wieder befüllt. Richtig klasse: Obwohl der gelftete Japaner um einiges zugelegt hat, bleibt der Preis mit 33.605 Euro der alte.

Mitsubishi Outlander	Hubraum (cm³)	Zylinder	Leistung kW (PS)	Drehmoment (Nm/min)	0–100 (s)	Vmax (km/h)	Verbrauch (l/100 km)	CO_2 (g/km)	Kofferraum (l)	Zuladung (kg)	Preis (Euro)	Betriebskosten[4] (ct/km)	Effizienzklasse
2.2 DI-D[1] 2WD	2.268	4	110 (150)	380/1.750	10,0	200	5,1 D	134	145–1.625	594	26.462	70,6/45,3	B
2.0 2WD[2]	1.998	4	110 (150)	195/4.100	10,6	190	6,7 S	155	550–1.754	515	20.160	68,2/45,1	D
Plug-in Hybrid[2]	1.998	4	89 (121)[3]	190/4.500	11,0	170	1,8 S	42	463–1.602	420	33.605	80,2/52,2	A+

Herstellerangaben. [1] Siebensitzer. [2] Fünfsitzer. [3] Plus zwei E-Motoren mit je 82 PS [4] Bei 20.000/40.000 km pro Jahr, 60/36 Monate Laufzeit. Berechnet von DEKRA

Mehr Infos und Bilder
www.firmenauto.de/outlander

FÜR IHREN VORSTAND.
UND IHREN CONTROLLER.

VHV FLOTTENVERSICHERUNG

Ganz gleich um welche Dienstwagen es sich handelt: Mit VHV Flotte-GARANT ist jedes Fahrzeug Ihres Unternehmens perfekt versichert – individuell, kosteneffizient und ohne großen administrativen Aufwand. Und mit unserer Leistungs-Update-Garantie fließen sämtliche zukünftigen Leistungsverbesserungen automatisch und kostenlos in Ihren Vertrag ein. Für Sie als Flotten-Manager heißt das: Sie nutzen das ganze Know-how unserer Spezialisten und bekommen auf einfachste Weise die passende Versicherung für Ihre Fahrzeugflotte. Mehr Informationen erhalten Sie unter **0180.22 32 100*** oder unter **vhv-flotte.de**

*** Festnetzpreis 6 Cent pro Anruf, aus Mobilfunknetzen höchstens 42 Cent pro Minute.**

Die Instrumente sind zwar kontrastreich, werden aber zum Teil vom Lenkrad verdeckt.

Bei abgezogenem Zündschlüssel geht die Hi-Matic selbsttätig in den Park-Modus.

Empfehlenswert: Der hydraulisch gefederte Sitz (355 Euro) schont die Knochen des Fahrers.

FLINKE FUHRE

Eine neue Achtgang-Automatik ersetzt im **Iveco Daily 35** das automatisierte Getriebe. Ist es besser?

Text: Andreas Wolf

Trotz großem Gewicht, üppigen Außenabmessungen und hohem Dach überrascht der silbergraue Kastenwagen bereits auf den ersten Kilometern: Der Iveco zeigt Fahrwerte, die mehr einem sportlichen Pkw als einem mittelschweren Transporter gleichen.

Kein Wunder, unter der neu gestalteten Nase des Daily steckt im Testwagen die Top-Variante des Dreiliter-Diesels mit 205 PS. Beatmet durch zwei Turbolader entwickelt das Aggregat ein maximales Drehmoment von satten 470 Nm. Liefern kann Iveco den Vierzylinder aufgrund der aktuellen Abgasvorschriften zunächst nur in Euro-5-Version für die Light-Duty-Modelle. Eine neue Automatik namens Hi-Matic mit acht Schaltstufen bringt die Leistung auf die Straße. Das Getriebe mit hydraulischem Wandler stammt von ZF und kommt auch in diversen Oberklasse-Pkw zum Einsatz.

Besonders auf kurviger Strecke überzeugte der exakte Gangwechsel mit einer optimalen, zeitlichen Abstimmung. Zugkraftunterbrechungen waren so gut wie nicht spürbar. Ein Blick in die technischen Daten untermauert den subjektiven Eindruck: Die Zeit zwischen einem Gangwechsel beträgt rund 200 Millisekunden, kaum mehr als ein Augenschlag – ist also nicht mehr bewusst wahrzunehmen.

In der Stadt lässt sich der Daily äußerst flexibel bewegen, der Fahrer tut indessen gut daran, Durchfahrtshöhen im Auge zu behalten. Die Hi-Matic agiert entspannter als die Agile-Schaltung, ein Kriech-Modus sowie ein Wendekreis von 12,74 Metern erleichtern das Rangieren auf engem Raum. Das Anfahren am Berg vereinfacht eine Hill-Hold-Funktion. Bei dichtem Verkehr in der Stadt oder auf der Autobahn erleichtert die Automatik dem Fahrer das Leben entscheidend: Er konzentriert sich auf die Straße und nicht aufs Rühren im Getriebe.

Über zehn Kubikmeter Laderaum, Zurrpunkte im Boden.

Iveco Daily 35 S 21 V Hi-Matic International		
Hubraum/Zylinder	cm^3	2.998/4
Leistung	kW (PS)	150 kW (205 PS)
Drehmoment	Nm/min	470/1.400
0–100 / Vmax	s / km/h	k. A./160
Testverbrauch	l	9,6-11,9 l D; Ø 10,9 D
FIRMENAUTO-Normrunde[1]	l	9,6 l D
NEFZ-Verbrauch/CO_2	l/g	9,0 D/238
Ladevolumen/Zuladung	l/kg	10.000/1.000
Laderaum	L/B/H mm	5.963/2.010/2.660
Preis	Euro	42.200
Betriebskosten[2]	**ct/km**	**114,3/72,1/56,2**
Effizienzklasse		k. A.

Herstellerangaben. [1] 200 km lang; mit 600 kg Beladung.
[2] 15.000/30.000/50.00 km p.a., 60/36 Monate DEKRA

Fotos: Karl-Henz-Augustin

Zum ausführlichen Test vom Iveco Daily mit Achtgang-Automatik: www.firmenauto.de/daily

Wer seinen Fuhrpark heute effizient und kostentransparent managen möchte, sollte Alternativen zu klassischen geschlossenen Kalkulationen ins Auge fassen. Denn durch eine verbrauchsgerechte Abrechnung auf Ist-Kosten-Basis lassen sich nicht nur gezielt Einsparpotenziale realisieren, sondern auch proaktive Dienstleistungen nutzen. Was wir darunter verstehen? Als einer der weltweiten Marktführer im Flottenmanagement unterstützt Sie ARI Fleet einerseits im laufenden Betrieb, z. B. bei Abrechnung, Remarketing, Tankkarten, Reparatur, Wartung oder Schadensregulierung. Anderseits können wir sämtliche Abläufe basierend auf Big Data-Konzepten konsequent optimieren. Jederzeit transparent dank Online-Zugriff auf sämtliche entscheidungsrelevanten Reports und mit offener Abrechnung auf Ist-Kosten-Basis pro Monat, Fahrzeug und Service-Modul.

Jetzt durchstarten in eine neue Dimension des Fuhrparkmanagements.
+49-711-6676-17100 | sales@arifleet.de

Bei umgelegter Rückbank passen 1.267 Liter Gepäck hinein.

Die Schließtaste für die elektrische Heckklappe ist an der Seite.

FIT FÜR DIE FLOTTE

Den **Jeep Cherokee** gibt es mit neuem 2,2-Liter-Diesel. Der Selbstzünder leistet 185 und 200 PS, verbraucht lediglich 5,7 Liter und hält auch ohne SCR-Kat die Euro-6-Norm ein.

Text: Martin Schou

Dicke SUV werden nur unter einer Prämisse als Business-Wagen durchgewunken: Unter der Haube möge doch bitte ein moderner und sparsamer Diesel stecken. Jeep tat deshalb gut daran, beim Cherokee den alten Euro-5-Diesel mit zwei Liter Hubraum und 170 PS durch ein neues 2,2-Liter-Aggregat (Euro 6 und wahlweise 185 und 200 PS) zu ersetzen.

Den 200-PS-Diesel gibt es ausschließlich in der höheren Ausstattungslinie Limited ab 38.571 Euro. Die wichtigsten Geschäftswagen-Features inklusive: Tempomat, Navi, Einparkhilfe mit Rückfahrkamera, Keyless-Go, Xenon-Scheinwerfer und sogar eine induktive Ladeschale fürs Smartphone. Bevor Technik-Nerds jetzt ausflippen: Unser brandneues iPhone 6S wollte der Jeep ohne Kabel nicht aufladen. Was nicht am Auto liegt. Nur wenige Handys packen die neue Technik derzeit ohne weiteres Zubehör.

Erwähnenswerter sind die dicken, sehr bequemen Ledersessel. Die schonen das Sitzfleisch und unterstreichen die Vorliebe des Cherokee: die ruhige Gangart. Während wir zurückgelehnt und weit oben auf weichem Sitz thronend zum nächsten Termin cruisen, hält der Jeep derweil automatisch die Geschwindigkeit, den Abstand zum Vordermann und unterstützend die Spur – alles sehr zuverlässig. Wenn dann noch klassische Musik durch die Lautsprecher der Alpine-Soundanlage schallt, wähnen wir uns fast schon auf der heimischen Couch. Außendienst kann eben doch stressfrei sein.

Nicht, dass Sie nun denken, der Cherokee sei ein weichgespülter Ami-SUV. Das Fahrwerk ist europäisch straff. Und 440 Nm Drehmoment auf alle vier Räder verteilt wuppen den Zweitonner in 8,5 Sekunden aus dem Stand auf Tempo 100. Die serienmäßige Neungang-Automatik serviert passgenau und ruckelfrei die richtigen Gänge. Was auch den niedrigen Gesamtverbrauch erklärt: 6,9 Liter waren es bei zurückhaltender Fahrt, auf zügigen Autobahnetappen mit Tempo 160 gönnte er sich rund 7,5 Liter. Ab und an übertreibt es der Jeep allerdings mit seinem Sparwillen, legt einen zu hohen Gang ein und brummelt im Stadtverkehr untertourig vor sich hin. Euro 6 hält der Selbstzünder übrigens ganz ohne Adblue-Zusatz ein. Für die Abgasreinigung reicht dem Cherokee ein Stickoxid-Speicherkatalysator. FA

Typisch amerikanisch: viel Leder, aber auch jede Menge Plastik.

Jeep Cherokee 2.2 Multijet Limited		
Hubraum/Zylinder	cm^3	2.184/4
Leistung	kW (PS)	147 (200)
Drehmoment	Nm/min	440/2.500
0-100 km/h / Vmax	s / km/h	8,5/204
Testverbrauch	l	6,9–10,5; Ø 8,4 D
FIRMENAUTO-Normrunde[1]	l	6,9 D
NEFZ-Verbrauch/CO_2	l/g	5,7 D/150
Kofferraum/Zuladung	l/kg	412–1.267/542
Preis	Euro	38.571
Betriebskosten[1]	**ct/km**	**90,2/57,7**
Effizienzklasse		A

Herstellerangaben.
[1] 20.000/40.000 km p.a., 60/36 Monate

DEKRA

Fotos: Karl-Heinz Augustin

Der ganze Fahrbericht und weitere Bilder vom Jeep Cherokee unter: www.firmenauto.de/cherokee

KLEIN, ABER OHO

Der **Fiat 500X** ist alles andere als ein langweiliger Kleinwagen. Als durchgestylter Crossover-SUV bringt er Schwung in die User-Chooser-Flotte.

Text: Werner Bicker

Das soll ein 500er sein? Die Blicke auf den Mini-SUV mit dem großen Fiat-Logo schwanken zwischen Ungläubigkeit und Staunen. Und in der Tat, der 500X polarisiert. Die einen sagen, das ist doch kein Kleinwagen mehr, wie wir ihn von Fiat gewohnt sind, die anderen sehen in ihm einen pfiffigen Crossover, der, wie das Unternehmen sagt, das Beste aus allen Welten vereinen will. Wie humorvoll Fiat bei der Markteinführung mit diesem neuen Konzept umgeht, zeigt die Werbung: Da bekommt im Werbespot ein normaler 500er einfach eine Viagra-Pille verpasst und erstarkt zum Multitalent.

Im Alltag zeigt sich das Auto unproblematisch. Man sitzt etwas erhöht, was der Übersichtlichkeit guttut. Die Platzverhältnisse vorne sind gut, das Armaturenbrett gibt keine Rätsel auf, nur das Lenkrad ist mit seinen vielen Tasten etwas überfrachtet. Weniger komfortabel geht es auf der Rückbank mit knapper Beinfreiheit zu. Erstaunlich viel Raum bietet das Kofferabteil. Hier passt das Gepäck zweier Reisender für mehrere Tage locker rein. Auch die umfangreiche Ausrüstung unseres Fotografen ließ sich dort problemlos unterbringen.

Spritziger Diesel, flotte Automatik

Großen Spaß macht der agile Diesel, der aber beim Beschleunigen vernehmlich brummt. Das Auto fährt sich flott, die perfekt auf den Motor abgestimmte ZF-Neungang-Automatik macht den Außendienst sehr komfortabel. Das straff abgestimmte Fahrwerk vermittelt zum einen Sicherheit, zum anderen wirkt es aber ein wenig ruppig. Ein nettes Gimmick ist der Drehschalter für die Antriebseinstellung, der die Wahl lässt zwischen Sport, Auto und Allwetter. Mit sechs bis sieben Litern wie im Test lässt sich der Kleine auch halbwegs günstig fahren.

Mit seinem schicken Äußeren und der flotten Inneneinrichtung dürfte der Fiat 500X besonders den weiblichen Mitarbeitern gefallen. Und mit dem Allradantrieb sind die dann auch bei jedem Wetter gut unterwegs.

Das Armaturenbrett ist verspielt, lässt sich aber gut bedienen.

Fiat 500X 2.0 Multijet 4x4		
Hubraum/Zylinder	cm^3	1.956/4
Leistung	kW (PS)	103 (140)
Drehmoment	Nm/min	350/1.750
0–100 km/h	s	9,5
Vmax	km/h	190
Testverbrauch	l	5,9-9,3 l D; Ø 7,5 D
FIRMENAUTO-Normrunde[1]	l	5,9 D
NEFZ-Verbrauch/CO_2	l/g	4,9 D/130
Kofferraum/Zuladung	l/kg	350-1.000/545
Preis	Euro	24.790
Betriebskosten[2]	**ct/km**	**68,8/38,0**
Effizienzklasse		B

Herstellerangaben. [1] 200 km lang.
[2] 20.000/40.000 km p.a., 60/36 Monate

DEKRA

Mit Navi gibt es ein 6,5-Zoll-Touchscreen.

Die Rundungen stehen dem Mini-SUV gut.

Mehr Bilder vom Fiat 500X finden Sie unter: www.firmenauto.de/500x

IM TEST	
Ford Focus 2.0 TDCi	22.739 Euro
Kia Cee'd 1.6 CRDi	20.076 Euro
Madza 3 Skyactiv-D 150	23.354 Euro
Opel Astra 1.6 CDTI	20.933 Euro
Skoda Octavia 2.0 TDI DSG	24.529 Euro
VW Golf 2.0 TDI	24.327 Euro

SCHAFFT'S DER ASTRA?

Opel will es wieder mal wissen. Der neue **Opel Astra** tritt im Diesel-Vergleichstest an gegen **Ford Focus**, **Kia Cee'd, Mazda 3, Skoda Octavia** und – klar – den **VW Golf**.

Text: Sebastian Renz

Rennen Ihnen Ihre Fahrer die Bude ein, weil sie nun glauben, der Dieselmotor ihrer Firmenwagen killt die Umwelt? Oder weil sie wissen wollen, ob ihr VW überhaupt noch verkehrstauglich ist? Deshalb wollen wir an dieser Stelle nochmals klarstellen, bevor es so richtig losgeht mit dem ersten Vergleichstest des neuen Astra: Ja, da fährt natürlich ein Diesel-VW mit. Denn der VW Golf war das wichtigste Auto seiner Klasse, als Begriffe wie Rollenprüfstand oder Harnstoffeinspritzung noch keine Tagesthemen waren. Und er ist es noch immer. Alles, was es zur Abgasaffäre und zur Software zu wissen gibt (etwa, dass diese nach Euro 6 typgeprüften Motoren okay sind), haben Ihnen die Key Accounter der Großkundenabteilung von Volkswagen sicher schon ausführlich dargelegt. Hier geht es um Hardware. Und um eine einzige Frage: Schafft es der Astra an die Spitze? Kann er sich gegen Ford Focus, Kia Cee'd, Mazda 3, Skoda Octavia und VW Golf durchsetzen?

Astra und die gute Besserung

Mitunter neigen wir ja zum Philosophieren. Und wenn wir uns je fragten, ob für einen Pessimisten eine Glückssträhne schwerer zu ertragen ist als eine Pechsträhne für einen Optimisten, so wissen wir es nun. Denn Opel hat sich durch all die Rückschläge nicht unterkriegen lassen. Eher im Gegenteil, denn nun steht da der neue Astra, von dem Opel optimistisch behauptet, er ärgere die Oberklasse. Och, denkst du dir da, kleiner haben sie's nicht?

Den Golf zu ärgern, wäre ja auch mal was. In seiner aktuellen Generation hat der Astra enorm aufgeholt. Und das kommt so: Der Astra J baute aus Kostengründen auf GMs globaler Kompaktplattform auf. Die hat den Astra damals gehandicapt, weil sie viel zu sperrig, schwer und

Fotos: Arturo Rivas

überdimensioniert war für ein europäisches Auto. Das kostete den Astra die Raumeffizienz, mühte Motoren, ermattete das Handling, steigerte den Verbrauch und verhinderte den durchschlagenden und dauerhaften Erfolg im Flottengeschäft.

Dass es nicht an Möglichkeiten mangelt, ein paar Zentner Gewicht abzutrainieren, wussten auch die Opel-Ingenieure. Jetzt konnten sie auch zeigen, dass sie wissen, wie es geht. Der Astra steht auf einer neuen Plattform und ist sogar um mehr als die versprochenen 200 Kilogramm leichter. Wog der letzte Astra J 1.6 CDTI je ›

FORD FOCUS

1

2

1 Mit dem letzten Facelift bekam der Focus den großen Touchscreen. So richtig erleichtert er die Bedienung aber nicht.

2 Viel Platz ist nicht im Fond, aber dafür ist die Bank bequem.

3 Sitzbank und -fläche klappen zur Ladeebene. Optional gibt es eine Decke, die den Stoßfänger schützt.

4 So macht die Dienstreise richtig Spaß: Auf kurvigen Landstraßen macht dem Ford keiner etwas vor.

3

4

KIA CEE'D

1

2

1 Ja, es gibt modernere Cockpits als das des Cee'd. Und auch umfangreicher ausgestattete Autos.

2 Dafür ist er ziemlich geräumig. Die weichen Sitze dürften allerdings etwas besser konturiert sein.

3 Das Gepäck fährt in einem ziemlich großen, fast ebenen Abteil mit.

4 Uuups, da kommt eine Kurve. Doch die Dämpfer straffen sich nicht, der Cee'd gibt sich ziemlich wankelmütig.

3

4

MAZDA 3

1 Mazda hat im Cockpit aufgeräumt. Die Bedienung läuft über einen Controller und den oben aufgesetzten Bildschirm.

2 Die Ledersitze sind ein wenig hart, aber gut ausgeformt.

3 Perfekt: Seine dünnen Sitzlehnen legen sich zu einer ebenen Ladefläche. Die Ladeluke hätte etwas größer ausfallen dürfen.

4 2,2 Liter Hubraum und kein Turbo: Mazda arbeitet nach dem alten Prinzip, dass Hubraum nur durch Hubraum zu ersetzen ist. Und fährt damit nicht schlecht.

OPEL ASTRA

1 Touchscreen statt Tastenchaos: Dem Astra ist anzusehen, dass er ein Auto aus dem Jahr 2015 ist. Er lässt sich gut bedienen, auch wegen der separaten Regler für Klima und Assi-Systeme.

2 Wer hätte das gedacht? Der Astra bietet nun mehr Platz als der Skoda Octavia. Außerdem sitzt man bequem in dem Opel.

3 Um bei einem Auffahrunfall besser zu schützen, bekam der Astra eine recht hohe Ladekante.

4 Wo bitte ist die nächste Kurve? Und die übernächste?

nach Ausstattung um die 1.550 Kilogramm, flirrt die Anzeige der Waage für das leere Auto nur bis 1.326 Kilo. Damit ist der neue Astra nicht nur 219 Kilo leichter als sein Vorgänger, sondern unterbietet auch den allerdings besser ausgestatteten Golf um 85 Kilo.

Wie übergewichtig der Astra zuvor war, zeigt sich darin, dass allein Chassis und Karosserie 127 Kilo leichter sind als zuvor. Dabei wirkt der Opel unverändert solide und bietet bei knapperen Abmessungen nun viel mehr Platz innen. Mit dem höhergesetzten Ladeboden (wegen des Notrads, das 58 Euro, Ladehöhe und 60 Liter Volumen kostet) lässt sich der flache Kofferraum trotz der hohen Außenkante leicht bepacken. Die Sitzlehnen klappen so zu einer Ebene.

Bemerkenswertere Verbesserungen gibt es aber für die Passagiere. Durch die niedrigen Türen kommen ungelenke Erwachsene oder sperrige Kindersitze zwar nur etwas mühsam auf die bequeme Rückbank. Aber da ist deutlich mehr Platz als bisher, sogar mehr Knieraum als im Octavia. Fahrer und Beifahrer integriert der Astra angenehm tief und weiter weg von den flachen A-Säulen als bisher. Die Sitze haben zehn Kilo Gewicht verloren, doch nichts von ihrem Komfort.

Etwas weniger beeindruckt klimpern wir uns durch die Bedienung. Der Astra regelt das Musizieren, Navigieren und Informieren nun größtenteils über den Touchscreen. Geht alles leichter, schneller und intuitiver als mit den vielen Tasten früher, aber der Bildschirm lässt sich schon bei leichter Sonnenanstrahlung nur noch schlecht ablesen. Und so aufgeräumt und solide das Ganze auch zumindest in der günstigen Edition-Ausstattung aussieht, schaut es eben kostenoptimiert aus da drinnen.

Anders als Ford, Kia, Mazda, Skoda und VW spart sich Opel eine aufwendige Mehrlenker-Hinterachse. Allerdings nutzt die Verbundlenker-Konstruktion weiterhin das Wattgestänge zur Steigerung von Fahrsicherheit und Handling. Damit kurvt der Astra beherzt über Landstraßen, seine Lenkung spricht geschmeidig an, bietet gute Rückmeldung und Präzision. Dass er hier nicht nur besser als sein Vorgänger ist, sondern auch als viele Rivalen, liegt auch am niedrigeren Gewicht.

Das hilft den Motoren ebenfalls. Opel lässt den nageligen 1,6-Liter-Turbodiesel zwar im Irrglauben leben, er sei ein Flüsterdiesel. Doch nun kann er endlich mal

wuchtig durchziehen, weil weder Übergewicht noch eine zu lange und spritsparende Getriebeübersetzung sein Temperament unterdrücken. Sehr sparsam ist der Astra trotzdem (6,0 l/100 km), fährt sicher und bremst hervorragend.

Es könnte alles passen, wenn da nicht die Sache mit dem Federungskomfort wäre. Denn unser Diesel rumpelt herb über kurze Unebenheiten, kommt auf Querfugen in nervtötendes Stuckern und poltert laut über die Landstraße. Lange Wellen steckt er besser ein, und auch mit Zuladung bewahrt er ein ordentliches Komfortniveau. Adaptivdämpfer bietet Opel übrigens nicht mehr an, dabei war der Astra H einst eines der ersten Modelle, bei dem es die gab. Und so können wir nun nur noch Kleinigkeiten anmerken. Etwa den mit groben Lenkeingriffen nachregelnden Spurhalteassistenten, oder dass

Der neue Astra ist Klassen besser als der Vorgänger und lässt sich nun intuitiv bedienen

es grundsätzlich keinen Adaptivtempomaten gibt. Oder dass Opel das hervorragende adaptive LED-Matrixlicht nur für die billigere Business- oder die teure Innovation-Ausstattung, nicht aber für den Edition anbietet. Aber so eng, wie es in dieser Klasse zugeht, entscheiden eben Kleinigkeiten.

Cee'd und der Lauf der Zeit

Das zeigt sich bei keinem Auto hier deutlicher als beim Kia. Der kam im Mai 2012 und ist dafür noch erstaunlich unverändert, trotz der Modellüberarbeitung im September. Aber so richtig überarbeitet hat sich dabei wohl keiner. Das dürftige Angebot an Assistenzsystemen ergänzen Verkehrszeichen- und Totwinkelerkennung. Der acht PS und 20 Nm stärkere, aber in Temperament, Laufkultur und Verbrauch (6,3 l/100 km) unverändert durchschnittliche 1,6-Liter-Diesel erfüllt jetzt die Euro 6. Zudem, informiert Kia, seien mit dem modifizierten Fahrwerk und der neu abgestimmten Lenkung Fahrkomfort und Handling optimiert worden.

Ja nun, meinen wir da nach den Runden auf Schlechtwegestrecken und Landstraßen, da müsste man mal bei den Technikern nachfragen, was genau ihre Definition von Optimum so ist. In keiner ›

SKODA OCTAVIA

1

2

3

4

1 Wer Geld sparen will, greift statt zum Golf zum Octavia. Da gibt's ein ebenso eingängiges Interieur, das nur einen Tick weniger hochwertig verarbeitet ist.

2 Auch wenn es auf dem Foto so aussieht. Die Sitze geben etwas wenig Seitenhalt, sind aber trotzdem bequem.

3 Noch mal, bis es auch der Letzte mitbekommt: Wer viel transportiert, kommt um den Skoda kaum herum.

4 Das hat allerdings Auswirkung aufs Fahrwerk. Unbeladen fährt der Skoda nicht ganz so geschmeidig wie mit Last.

VW GOLF

1

2

3

4

1 Dies ist ein VW-Cockpit: noch Fragen?

2 Obwohl man etwas höher sitzt, reist man im Golf oberklassig bequem. Vielleicht auch, weil der Wagen so gut federt.

3 380 Liter Kofferraumvolumen sind nicht viel, aber auch nicht wenig. Überdurchschnittlich ist dafür die Verarbeitung. Und der Golf hat einen variablen Boden und als Einziger eine Durchlademöglichkeit .

4 Weder weich noch hart, sondern einfach gut: Der Golf passt irgendwie immer und ist für alle Straßen gerüstet.

Kosten und Technik

Daten und Ausstattung	Ford Focus 2.0 TDCi Titanium	Kia Cee'd 1.6 CRDi Spirit	Mazda 3 SA-D 150 Sports-Line	Opel Astra 1.6 CDTI Edition	Skoda Octavia 2.0 TDI DSG Joy	VW Golf 2.0 TDI Highline
Betriebskosten* **Euro**						
Grundpreis	22.739	20.076	23.354	20.933	24.529	24.327
Teuerung Kaufpreis	3.621/2.108	3.197/1.861	3.720/2.165	3.334/1.941	3.906/2.274	3.906/2.274
Gebundenes Kapital	16.906/17.176	15.036/15.350	17.448/17.792	15.762/16.003	18.586/18.656	18.822/18.988
Feste Kosten pro Jahr **Euro**						
Kapitalverzinsung	1.420/1.443	1.263/1.289	1.466/1.495	1.324/1.344	1.561/1.567	1.581/1.595
Abschreibung	3.191/4.776	2.736/4.042	3.201/4.734	2.800/4.178	3.246/4.967	3.136/4.714
Kfz-Steuer	214	168	233	168	228	212
Haftpflichtversicherung (Typklasse)	1.983 (HP 18)	1.717 (HP 15)	2.103 (HP 19)	1.717 (HP 15)	1.798 (HP 16)	1.626 (HP 14)
Kaskoversicherung (Typklassen)	1.619 (VK 20/TK 23)	1.619 (VK 20/TK 21)	1.619 (VK 20/TK 21)	1.102 (VK 15/TK 14)	1.367 (VK 18/TK 23)	1.198 (VK 16/TK 24)
Unterstellung/Garage	555	555	555	555	555	555
Summe Fixkosten pro Jahr	8.982/10.590	8.058/9.391	9.177/10.738	7.666/9.065	8.755/10.482	8.308/9.899
Summe Fixkosten ct/km	44,9/26,5	40,3/23,5	45,9/26,9	38,3/22,7	43,8/26,2	41,5/24,8
Variable Kosten **ct/km**						
Kraftstoffkosten	4,7	4,5	4,8	4,3	4,4	4,2
Reifenkosten	2,4	2,8	2,9	2,8	2,8	2,8
Reparatur und Wartung	10,6/5,9	10,0/5,7	9,6/5,4	10,3/5,8	10,8/6,1	10,7/6,0
Summe	17,7/13,0	17,3/13,0	17,3/13,1	17,4/12,9	18,0/13,3	17,7/13,0
Gesamtkosten ct/km	**62,6/39,5**	**57,6/36,5**	**63,2/40,0**	**55,7/35,6**	**61,8/39,5**	**59,2/37,8**
Motordaten						
Hubraum/Zylinder cm^3	1.997/4	1.582/4	2.191/4	1.598/4	1.968/4	1.968/4
Leistung kW (PS)/min	110 (150)/3.500	100 (136)/4.000	110 (1150)/4.500	100 (136)/3.500	110 (150)/3.500	110 (150)/3.500
Drehmoment Nm/min	370/2.000	260/1.900	380/1.800	320/2.000	340/1.750	340/1.750
Getriebe/Antrieb	Sechsgang manuell/Front	Sechsgang manuell/Front	Sechsgang manuell/Front	Sechsgang manuell/Front	Sechsgang DSG/Front	Sechsgang manuell/Front
Abmessungen/Gewichte						
Länge/Breite/Höhe mm	4.360/1.823/1.469	4.310/1.780/1.470	4.460/1.795/1.450	4.370/1.809/1.485	4.659/1.814/1.460	4.255/1.799/1.452
Kofferraumvolumen l	363–1.262	380–1.318	364–1.263	310–1.150	590–1.580	380–1.270
Leergewicht/Zuladung kg	1.472/578	1.402/518	1.425/485	1.326/549	1.400/500	1.411/449
Anhängelast gebremst/ungebremst kg	1.500/710	1.500/650	1.500/650	1.500/650	1.600/670	1.600/670
Testwagenbereifung	215/50 R 17 W Conti Sport Contact 5	225/45 R 17 V Hankook Ventus Prime 2	215/45 R 18 W Michelin Pilot Sport 3	225/45 R 17 V Michelin Primacy 3	225/45 R 17 W Dunlop Sport Maxx RT	225/45 R 17 W Dunlop Sport Maxx RT
Fahrleistungen/Verbrauch (Messwerte)						
0–80/–100/–140 km/h s	5,9/8,3/16,0	6,7/9,9/20,7	6,0/8,9/17,4	6,3/9,1/18,1	5,7/8,2/15,8	6,1/8,6/17,0
60–100/80–120 km/h s	4,6/5,6	5,8/7,3	5,1/6,6	5,2/6,9	4,5/5,8	4,7/6,0
Höchstgeschwindigkeit km/h	210	197	210	205	214	216
Bremsweg kalt aus 100/130 km/h m	36,9/58,7	35,9/63,8	37,1/62,0	36,4/59,7	36,5/60,5	36,9/61,3
FIRMENAUTO-Normrunde (200 km) l/100 km	5,0 D	4,8 D	5,1 D	4,6 D	4,7 D	4,5 D
Testverbrauch l/100 km	5,0–8,2; Ø 6,5 D	4,8–8,4; Ø 6,3 D	5,1–8,5; Ø 6,6 D	4,6–7,5; Ø 6,0 D	4,7–7,8; Ø 6,3 D	4,5–7,7; Ø 6,1 D
Tankinhalt/Reichweite l/km	60/923	53/841	51/772	48/800	50/793	50/819
ECE-Verbrauch/CO_2 l/100 km / g	4,0 D/107	3,9 D/103	4,1 D/107	3,9 D/103	4,4 D/114	4,1 D/106
Effizienzklasse	A	A	A	A	B	A
Preise und Ausstattung **Euro**						
Automatikgetriebe	1.471	1.471	1.597	1.088	●	1.639
Parksensoren /Rückfahrkamera	336/227	●/●	●/–	●/366	260/201	●/248
Verkehrszeichenerkennung	714	1.420	–	546	2.100	268
Kollisionswarner/Notbremssystem	zusammen 710	1.504[1)]	–/●	zusammen 546	zusammen 226	zusammen 226
Totwinkelwarner/Spurhalteassistent	403/714	–/1.420	●/1.387	–/546	–/336	zusammen 752
Tempomat/Radartempomat	●/731	●/–	●/1.387	●/–	●/521	181/483
Klimaanlage/-automatik	–/●	–/●	–/●	●/294	●/832	–/●
Sitzheizung/beheizbares Lenkrad	210/160	●/●	●/–	zusammen 462	●/–	●/113
Schlüsselloser Zugang	303	1.504[1)]	●	–	328	324
Lederausstattung	1.303	–	1.261	–	–	1.433
Schiebedach/Panoramadach	660/–	–/756	–/–	769/–	–/798	–/907
Xenonlicht/LED-Licht	873/–	1.504[1)]/–	●/–	–/–	831/–	●/–
Radio/Digitalradio DAB/Soundsystem	●/164/895	●/–/–	●/–/●	●/59/–	●/●/395	●/202/571
Navigation/über Smartphone	252/–	●/–	580/–	664/●	504/126	1.210/172
Aluräder 16-/17-/18-Zoll	●/420/924	●/1.420/–	–/–/●	●/546/–	–/●/–	–/●/542

● = Serie, – = nicht erhältlich; [1)] zusammen mit anderen Ausstattungen

*20.000/40.000 km/p. a., 60/36 Monate, berechnet von DEKRA

der drei gleichermaßen rückmeldungskeuschen Kennlinien bietet die Lenkung genug Präzision. Richtig überschwänglich wird das so nie, wenn sich der Cee'd an einer Landstraße abarbeitet. Dazu wankt er zu stark, drängelt bei Lastwechseln mit dem Heck und bremst zudem schwach. Mit der weichen Abstimmung federt er zwar leer kleine Unebenheiten ordentlich weg, größere überrumpelt er aber herb. Beladen schlägt die Federung auf schlechten Strecken sogar durch.

Manche mögen argumentieren, dass es ihnen nicht so auf Finesse bei Handling und Federungskomfort ankommt. Uns aber schon. Das Wohlbefinden der kilometerfressenden Mitarbeiter liegt uns am Herzen. Wobei natürlich klar ist, dass der Cee'd nach einem beeindruckenden Angebot aussieht. Ausstattungsbereinigt ist er gut 5.500 Euro günstiger als der Golf und liegt noch immer 2.600 Euro unter dem Astra.

Er hat einen großen, ebenen Kofferraum, viel Platz im Fond und bringt Pilot und Co auf den haltarmen Vordersitzen ebenfalls in Raumfülle unter. Er lässt sich leicht bedienen, ist solide verarbeitet, reich ausgestattet, schaut fesch aus. Aber es gibt nichts, was der Cee'd am besten kann, außer seinem Besitzer mit einer sieben Jahre währenden Garantie die Sorgen um die Zuverlässigkeit zu nehmen. Das mag manchen Fuhrparkbetreibern genügen. Für einen Sieg gegen die Kompakt-Elite reicht es nicht.

3 und der Sinn des Leichten

Dagegen ist es leicht, das Beste am Mazda zu benennen: seinen Motor. Der mit 14,0:1 niedrig verdichtete Diesel schafft die Euro 6 allein durch innermotorische Maßnahmen. Er zieht homogen und wuchtig los, dreht munter 1.000 Touren weiter, wenn bei den fünf anderen um 4.500/min die Leistung verebbt. Dann fix den nächsten der sechs passend gestuften Gänge rein, und weiter. Oder im großen Gang die 380-Nm-Drehmomentwoge bei 1.800/min losschwappen lassen, und das ohne große Sorge um den Verbrauch (6,6 l/100 km).

Bei Autobahntempo ist der 2,2 Liter große Direkteinspritzer kaum mehr zu hören. Was sich allerdings weniger durch feine Manieren erklärt als vielmehr durch laute Fahrwerksgeräusche und das Getöse, mit dem der Wind um die Karosserie stürmt. Nein, Komfort zählt nicht zu den Stärken des 3. Das zeigt sich auch bei der harten Federung, die gerade mit Zuladung Unebenheiten ruppig weitergibt. Mit dem strammen Set-up fühlt sich der Mazda zudem agiler an, als er ist. Die Lenkung spricht präzise an, der 3 biegt engagiert durch Kurven. Aber die Dynamik ist vorgetäuscht, steht in Widerspruch zu mauen Messwerten bei Slalom und Spurwechsel. Und die eher schwachen Bremsen passen nicht zu Mazdas Sicherheitsanspruch.

Ähnlich groß ist der Widerspruch zwischen den stattlichen Außenabmessungen und dem enttäuschend knappen Raumangebot. Der 3 ist zwar innen sehr breit, doch auf der dürr gepolsterten Rückbank kommen zwei Kollegen dennoch nur gedrängt unter. Vorn integriert er Pilot und Co tief ins Auto. So richtig viel nutzbaren Platz gibt es nicht, dafür eine eingängige Bedienung per Dreh-Drücker vor dem Schalthebel.

Dazu kommt der 3 in der Topversion Sports-Line mit der besten Ausstattung, aber zugleich mit der dürftigsten Verarbeitungsqualität. Mazda rühmt sich ja des intelligenten Leichtbaus, doch die labberige Kofferraummatte, der schepperige Tankdeckel und das Hartplastik wirken nicht clever gewichts-, sondern offensichtlich preisoptimiert. Der Leichteste ist der 3 nebenbei bemerkt auch nicht: Der Astra wiegt rund zwei Zentner weniger und zieht nicht nur deshalb locker am 3 vorbei.

Der Golf ist nicht umsonst Namensgeber einer ganzen Klasse. Doch die Konkurrenz zieht nach und ist kaum schlechter

Focus und das ewige Talent

Gegen den Focus fällt das dem Opel nicht so leicht. Das Weltauto von Ford kurvt zwar schon seit gut vier Jahren durch die, tja, die Weltgeschichte eben. Aber seit dem Facelift im letzten Herbst ist der Focus wieder mehr auf Dynamik getakelt. Von der spitz ansprechenden, sehr präzisen Lenkung exakt und gefühlsecht geführt, sticht er in Biegungen. Da gript er sich mit den Vorderrädern fest in die Ideallinie, während die hinteren für ein wenig Lastwechseldrängelei immer zu haben sind. Trotz der straffen Abstimmung steckt er kurze Unebenheiten ordentlich weg, federt beladen sogar besser als der Golf mit seinen Adaptivdämpfern.

Wenn wir gerade bei Stärken sind, erwähnen wir gleich die 370 Nm seines Turbodiesels. Der muss zwar erst eine kleine Anfahrschwäche überwinden, legt dann aber resolut und kultiviert los, freundlich in Temperament und ›

Effizienz (6,5 l/100 km), unterstützt von der präzisen, passend gestuften Sechsgangbox.

Beim Facelift gab es für den selbst in der Topversion Titanium etwas karg ausstaffierten Focus noch das große Touchscreen-Infotainment, das die Bedienung allerdings nicht wirklich zu vereinfachen vermochte. Am etwas engen Raumangebot hat sich natürlich nichts geändert, wohl aber an der Verarbeitungsgüte, die nun völlig okay ist.

Kommen wir noch zu bekannten Stärken wie den bequemen Sitzen, dem umfassenden Assistenz-Arsenal oder cleveren Details (Türkantenschutz, Stoßfängerschutzdecke) und schließlich zu der Erkenntnis: Selbst der erheblich verbesserte Astra wird es schwer haben gegen den besten Focus, den es bisher gab.

Octavia und Wahrheit der Größe

Der Focus kann allerdings selbst als Turnier nicht so viel Gepäck wegpacken wie der Skoda Octavia hinter seinem nicht gerade grazilen Schrägheck. Für die Klasse kommt so ein geradezu verschwenderisches Platzangebot für Passagiere und Gepäck zusammen. Im Fond hat der Octavia einen größeren Normsitzraum als ein BMW X5.

Vorn sitzt es sich ebenfalls raumreich, aber etwas hoch und seitenhaltschwach. Häufig schon war über den Octavia zu lesen, seine Bedienung gebe keine Rätsel auf (Anscheinend machen das manche Autos. Sind das dann Bilder- und Kreuzworträtsel oder gleich Sudokus?). Und wahrscheinlich ist damit gemeint, dass sich die Grundfunktionen ebenso wie das Touchscreen-Infotainment eingängig bedienen lassen. Lediglich die vielen Tasten auf dem Lenkrad stören. Eben wie beim etwas festlicher eingerichteten Golf, von dem die Grundstruktur des Cockpits stammt.

Und das komplette Untenrum. Allerdings strafft Skoda das Fahrwerk beim Octavia. So hat er bei voller Zuladung mehr Federungsreserven. Leer jedoch spricht er herber an, gibt kurze Unebenheiten trocken weiter. Dabei ändert die Härte nichts am besonnenen Handling. Kurven, in die sich der Focus stürzt, mit dem Heck drängt, sich dann traktionsstark herauszieht, umrundet der Skoda eben. Mit hoher Präzision und guter Rückmeldung in der Lenkung, tadellos fahrsicher und nicht viel langsamer.

Als Einziger im Test hat der Skoda ein Doppelkupplungsgetriebe. Die Box mit Nasslamellen-Doppelkupplung schaltet nahtlos und treffsicher durch ihre sechs Gänge, schnippt im Eco-Modus den Leerlauf rein, wenn der Octavia rollt, drückt den Testverbrauch (6,3 l/100 km) so etwas. An Durchzugswucht mangelt es dem kultivierten Zweiliter-Diesel ebenfalls nicht. Aber der Octavia reißt dich nie mit. Er ist ein sehr gutes Auto, aber keines, das je die Richtigkeit von Vernunftentscheidungen oder gar von Hierarchien infrage stellen würde.

Golf und Einsamkeit der Spitze

Auch deshalb gewinnt: der Golf. Denn der einzige Punkt, in dem er als Diesel nun objektiv etwas schlechter bewertet werden muss als bisher, sind die Wiederverkaufschancen. Was Leasingkunden derzeit aber nicht wirklich schrecken muss. Dabei zählt der 2.0 TDI nach Euro-6-Norm unverändert zu den kultivierten, durchzugsstarken und sparsamen (6,1 l/100 km) Turbodieseln. Wer vom Octavia in den Golf umsteigt, merkt, dass der Diesel hier etwas kerniger selbstzündet. Aber auch, dass es diese Doppelverkupplerei nicht unbedingt braucht, so leicht und präzise wie sich das manuelle Sechsganggetriebe schalten lässt.

Wer den Golf auf seinen Antrieb reduziert, verkennt seine anderen Stärken. Auf 4,26 Meter Länge schafft er das beste Raumangebot diesseits des Octavia, bietet bequemen Einstieg und wirkt bis ins Detail durchkonstruiert. Ein Beispiel von vielen: Als Einziger bietet er einen Zwischenboden im Kofferraum, der sich auch hochgeklappt arretieren lässt. Dazu passt es – bis auf die vielen Lenkradtasten – bestens mit der Bedienung. Assistenzsysteme, Bremsen, Verarbeitung, Qualität? Alles sehr gut.

Den Testwagen möblieren Ergonomiesitze (Fahrerseite 295 Euro), und wenngleich die Sitzposition im Vergleich zum Astra etwas hoch wirkt, reist es sich doch oberklassig-bequem. Daran haben auch die optionalen Adaptivdämpfer großen Anteil. Auf verrunzelten Landstraßen, über die seine fünf Rivalen rumpelten, steckte der Golf ohne Zuladung selbst herbe Stöße beflissen weg. Beladen liegt der VW nur noch im Mittelfeld, lässt vor allem kurze Unebenheiten durch. Beim Handling reiht er sich trotz feinfühlig-exakter Lenkung zusammen mit dem Astra knapp hinter dem Focus ein, ver-

1 VW Golf

Der Flottenbestseller bietet noch immer das beste Gesamtpaket: geräumig, hochwertig, sparsam, funktional. Auch bei Komfort und Sicherheit liegt er weit vorne.

3 Opel Astra

Der kleine Kofferraum und die stuckrige Federung kosten den Podestplatz. Klasse dagegen Kosten, Verbrauch und die Bremsen. Auch in Sachen Sicherheit fährt der Astra ganz vorne mit.

5 Kia Cee'd

Sein günstiger Preis und die lange Garantie retten dem soliden Kia Cee'd trotz schlechtem Komfort, müdem Motor und mäßiger Sicherheit den vorletzten Platz.

meidet bei allem Dynamiktalent jede Lastwechsel-Übermütigkeiten.

Übermütig ist eher der Preis, ausstattungsbereinigt liegt der Golf 2.857 Euro über dem Astra. Wobei Kosten nicht mehr das stärkste Argument für den Opel sind, dafür hat er zu viele andere Qualitäten. Was seine Erfolgsaussichten angeht, müssen jetzt selbst Pessimisten optimistisch denken.

2 Skoda Octavia

Minimal schlechter verarbeitet als der Golf und auch in Sachen Handling und Komfort kaum schwächer. Doch das unschlagbare Raumangebot und die günstigeren Kosten machen das wett.

4 Ford Focus

Mit brillantem Handling überzeugt der Focus vor allem die sportlichen Fahrer. Doch auch der Komfort stimmt. Seine überschaubaren Kosten gefallen dem Flottenmanager.

6 Mazda 3

Der temperamentvolle Diesel kann den 3 nicht vor dem letzten Platz retten. In Sachen Komfort und Bremsen kann er nicht mithalten. Das gleichen auch die günstigen Kosten nicht aus.

TESTERGEBNIS

FIRMENAUTO TESTSIEGER

Fahrzeug		VW Golf 2.0 TDI	Skoda Octavia 2.0 TDI DSG	Opel Astra 1.6 CDTI	Ford Focus 2.0 TDCi	Kia Cee'd 1.6 CRDi	Mazda 3 Skyactiv-D 150
Karosserie							
Raumangebot	20	9	9	9	8	9	9
Außenabmessungen	10	5	5	5	5	5	5
Kofferraum	15	5	10	4	5	5	5
Zuladung	10	5	6	7	7	6	6
Variabilität/Funktionalität	10	9	10	8	8	8	6
Instrumente/Anzeige	5	5	5	4	4	5	4
Bedienung	10	9	9	8	7	8	7
Rundumsicht	10	8	7	6	6	6	6
Qualitätsanmutung	10	9	8	7	7	8	5
Ergebnis Karosseriewertung	**100**	**64**	**69**	**58**	**57**	**60**	**53**
Sicherheit							
Sicherheitsausst./-assistenz	40	13	12	11	12	7	11
Licht	10	9	8	9	8	6	6
Bremsweg kalt aus 100 km/h	10	3	3	3	3	4	2
Bremsweg kalt aus 130 km/h	10	2	2	3	3	1	1
Bremsweg warm aus 130 km/h		6	6	7	6	2	2
Verzögerung aus 140 km/h	5	4	4	4	4	4	4
Pedalgefühl	5	5	5	5	5	5	4
Fahrsicherheit	15	14	14	13	13	12	12
Ergebnis Sicherheitswertung	**100**	**56**	**54**	**55**	**54**	**41**	**42**
Komfort							
Federungskomfort	25	22	19	18	21	16	17
Sitze vorn	15	14	12	13	13	10	9
Sitze hinten	10	9	9	8	8	7	6
Multimedia	20	15	14	15	14	11	15
Komfort-Assistenzsysteme	10	6	6	2	5	2	3
Klimatisierung	10	7	7	7	7	7	7
Innengeräusche (Messwerte)	5	3	4	3	3	3	3
Geräuscheindruck	5	5	4	3	4	3	2
Ergebnis Komfortwertung	**100**	**81**	**75**	**69**	**75**	**59**	**62**
Antrieb							
Laufkultur	10	8	8	7	8	7	8
Durchzugskraft	10	8	8	8	8	6	8
Leistungsentfaltung	5	3	3	3	3	2	4
Schaltung/Getriebeabstufung	10	7	9	6	7	6	7
Beschleunigung/Vmax	15	6	6	6	6	5	6
Zwischenbeschleunigung	5	3	3	2	3	2	3
Testverbrauch	10	14	13	14	12	13	12
Lademöglichkeiten	10	–	–	–	–	–	–
Elektrische Reichweite	10	–	–	–	–	–	–
Reichweite	5	5	4	4	5	5	4
Ergebnis Antriebswertung	**100**	**54**	**54**	**50**	**52**	**46**	**52**
Fahrverhalten							
Fahrdynamik	20	10	8	10	11	8	8
Handling/Fahrspaß	25	20	18	20	22	16	18
Lenkung	20	18	17	17	17	14	16
Wendekreis	10	2	2	2	3	2	1
Traktion/Wintertauglichkeit	15	11	10	11	11	11	11
Geradeauslauf/Windempfindl.	10	9	9	8	9	8	9
Ergebnis Fahrverhalten	**100**	**70**	**64**	**68**	**73**	**59**	**63**
Umwelt							
Well-to-Wheel-CO_2-Emission	30	19	19	20	18	19	18
CO_2 nach NEFZ	15	12	12	12	12	12	12
Stand- und Fahrgeräusch	5	5	5	3	5	2	4
Ergebnis Umweltwertung	**50**	**36**	**36**	**35**	**35**	**33**	**34**
Eigenschaftswertung	**550**	**361**	**352**	**335**	**346**	**298**	**306**
Kosten							
Betriebskosten[1)]	75	68	63	75	61	71	60
Ausstattung[1)]	10	5	5	4	4	8	10
Aufpreisgestaltung	5	4	3	5	4	2	2
Garantie	10	5	5	5	5	10	7
Summe	**100**	**82**	**76**	**89**	**74**	**91**	**79**
Gesamtwertung	**650**	**443**	**428**	**424**	**420**	**389**	**385**
Platzierung		1	2	3	4	5	6

[1)] Bester erhält volle Punktzahl

DER AUSGEWOGENE FÜR JEDERMANN

Ein **VW Passat** als Geschäftswagen passt immer. Kaum eine Baureihe ist so vielseitig wie der Bestseller von VW. FIRMENAUTO nennt die Stärken und die Schwächen des Modells und erklärt, warum der Passat so erfolgreich ist.

Text: Hanno Boblenz

Es gibt günstige Autos in der Mittelklasse, es gibt schnelle, sportliche, komfortable – und es gibt den Passat. Er bildet die Quersumme aus allen positiven Eigenschaften, die ein Auto ausmachen, seit Jahren zeigt er in den Verkaufszahlen allen Konkurrenten die Rückleuchten. Seit 1972 steht der Begriff »Passat« gleichbedeutend für Firmenwagen und Qualität. Auch die mittlerweile siebte Generation, die Ende 2014 auf den Markt kam, gewinnt einen Vergleichstest nach dem anderen.

Von ursprünglich 4,20 Metern ist der Wagen im Lauf der Jahre auf 4,77 Meter gewachsen und damit der Mittelklasse beinahe schon entwachsen. Noch bis vor Kurzem hießen die Alternativen Ford Mondeo, Opel Insignia, Peugeot 508 oder Skoda Superb. Mittlerweile wildert dieser Volkswagen auch im Premium-Segment und wird sogar für Vergleichstests mit Fahrzeugen aus der oberen Mittelklasse herangezogen.

Am Passat merkt man, wie detailverliebt VW-Ingenieure sind

Der Passat driftet also in höhere Sphären ab, was mit an der Ausstattung liegt, die Volkswagen dem Modell serienmäßig und gegen Aufpreis mit auf den Weg gibt. Der Käufer kann jede Menge Hilfssysteme dazubestellen, die es teilweise erst in den höheren Klassen gibt. Area View beispielsweise: Vier Kameras filmen, was sich rund ums Auto tut, und geben dem Fahrer einen 360-Grad-Rundumblick. In Kombination mit Radarsensoren, die merken, wenn sich von der Seite ein Auto nähert, helfen sie beim Ein- und Ausparken in kniffligen Situationen.

Der Trailer Assist erleichtert das Rückwärtsfahren mit einem Hänger am Haken und zirkelt das Gespann automatisch in enge Hofeinfahrten, indem er die vom Fahrer über die Spiegeleinstellung eingegebenen Lenkbefehle umsetzt. A propos rückwärts fahren: Die Heckkamera verbirgt sich vor Schmutz und Wasser geschützt unter dem VW-Logo, das gleichzeitig als Öffner der Heckklappe dient. Sobald der Fahrer den Rückwärtsgang einlegt, klappt das Emblem hoch und die Rückfahrkamera sendet bei jedem Wetter ein glasklares Bild.

Im Stau lenkt, bremst und beschleunigt der Passat auf Wunsch selbsttätig. Er erkennt Fußgänger, die ihm in den Weg lau-

Es gibt dynamischere Autos als den Passat, aber wenig komfortablere und ausgewogenere.

fen, bremst bei einem drohenden Unfall automatisch ab und stoppt am Straßenrand, sollte der eingenickte Fahrer auf das Rütteln am Lenkrad nicht reagieren. Extras wie Head-up-Display, Radartempomat, Totwinkel- und Spurhalteassistenten, vieles davon gibt es für andere Mittelklasse-Modellen auch, aber nicht unbedingt alles in einem Modell.

Obwohl VW für die meisten dieser Features extra kassiert, ist ein Passat immer ein paar Tausender teurer als seine Konkurrenten. Mindestens 21.910 Euro muss man für ihn hinblättern, während Opel Insignia ab 20.740 Euro, Mazda 6 für 21.250 und ein Toyota Avensis für weniger als 20.000 Euro zu bekommen sind.

Worin aber ist der Passat-Faktor begründet, der Fuhrparkleiter und Fahrer tief in die Tasche greifen lässt? Vielleicht in der selbsterklärenden Bedienlogik. Jeder Schalter, jede Taste sitzt genau dort, wo man sie vermutet. Ob man die Landkarte in die multifunktionalen Instrumente hineinklicken oder nur einen Radiosender über den Touchscreen ändern will, alles klappt, ohne dass man darüber nachdenken müsste. Man kann das langweilig finden, aber es erleichtert das Leben eines Vielfahrers ungemein.

Auch das Raumangebot hat seinen Anteil am Erfolg, speziell das des Kombis. Quer und kompakt eingebauter Motor und die lange Karosserie schaffen Platz im Innenraum. Kaum ein Auto ist so geräumig wie der Passat. Da der Sitz sehr weit nach hinten fährt, findet selbst ein langbeiniger Zwei-Meter-Lulatsch eine bequeme Position hinterm Lenkrad. Und mit 650 bis 1.780 Liter Volumen hat der Passat einen der größten Kofferräume seiner Klasse. Nur der Skoda Superb bietet noch mehr.

Nicht nur von der Qualität, sondern auch von den Preisen bewegt sich der Passat langsam gen Premium-Segment

Das Raumangebot ist eines der schlagenden Argumente für den Passat

Dann wäre da noch das Thema Komfort. Federt der VW mit dem Standard-Fahrwerk schon sehr manierlich, so lässt sich das mit adaptiven Dämpfern samt Fahrprofilauswahl (1.008 Euro) auf Sänftenniveau steigern. Zu den drei programmierten Fahrstufen Normal, Comfort und Sport gibt es noch die Möglichkeit, Gasannahme, Federungskomfort und Lenkung auf die eigenen Wünsche anzupassen. Selbst das Ansprechverhalten des Radartempomaten lässt sich beeinflussen. Wer dazu den elektrisch verstellbaren Komfortsitz bestellt (1.029 Euro), kann lange Touren ziemlich entspannt angehen. Wir empfehlen, gleich noch die geräuschdämmende Verglasung zu ordern (567 Euro).

Eines der Argumente für den Passat ist auch die breite Auswahl an Ausstattungen und Motorisierungen. Es gibt die Limousine oder für 840 Euro mehr den Kombi, vier Diesel, fünf Benziner, einen Plug-in Hybriden, Front- oder Allradantrieb sowie Doppelkupplungsautomatik. Dazu kommen Varianten wie der bedingt geländetaugliche Alltrack im Offroadlook oder der coupéförmige Ableger CC. ›

Dass sich fast alle Versionen frei mit den drei Grundausstattungen Trendline, Comfortline und Highline kombinieren lassen, macht das Ganze nicht einfacher. Hat aber den Vorteil, dass jeder seinen Geschäftswagen so konfigurieren kann, wie er ihn braucht. Denn im Gegensatz zu Importmodellen mit ihren vorkonfektionierten Paketlösungen lassen sich bei VW fast alle Extras einzeln bestellen.

Wie üblich hat VW drei Ausstattungen aufgelegt: Trendline als Basis mit umfangreichem Sicherheitspaket, Radio und Multifunktionslenkrad, Klimaanlage, elektronischer Parkbremse. 1.911 Euro mehr kostet der als Firmenwagen meist bestellte Comfortline mit Alurädern, Komfortsitzen sowie Frontradar samt Notbremsfunktion. Die nur für die stärkeren Modelle angebotene und nochmals 2.800 Euro teurere Ausstattungslinie Highline bringt optische Gimmicks wie 17-Zoll-Räder oder Chromzierrat, aber auch Nützliches wie die Klimaautomatik oder LED-Scheinwerfer.

Diesel-Skandal hin oder her: Der TDI ist ein klasse Motor

Bleibt die Frage: Welchen Motor sollte man wählen? Vielfahrer landen direkt beim TDI und die meisten Flottenkäufer bei dessen 150-PS-Version. Der 2.0 TDI wurde für die aktuelle Baureihe weiter entwickelt und ist somit nicht vom Abgasskandal betroffen. Die Umstellung auf Euro 6 brachte einen etwas raueren Motorlauf und vor allem eine leichte Anfahrschwäche, an die man sich erst gewöhnen muss. Deutlich angenehmer fährt man mit der DSG-Automatik (1.932 Euro). Erst einmal in Fahrt, lässt der Zweiliter-Diesel aber keine Wünsche offen. Er hat genügend Kraft und ist vor allem sparsam. Mit rund sechs Litern auf 100 Kilometer ist man dabei, wobei die stärkeren Versionen mit 190 oder gar 240 PS kaum mehr verbrauchen.

Wer weniger Kilometer abspult, sollte sich den 1.4 TSI ACT näher anschauen. 150 PS und nur 1,4 Liter Hubraum klingen nach nicht viel, doch der kleine Benziner hängt sehr gut am Gas und macht dank Turbolader schon bei niedrigen Drehzahlen Druck. Außerdem schaltet der Motor bei Teillast zwei Zylinder ab, was laut VW rund zehn Prozent Sprit spart. Bei vernünftiger Fahrweise belässt er es bei sechs bis sieben Liter und selbst bei zügigem Autobahntempo werden es selten mehr als neun Liter. ›

◀ **1 Sehr praktisch: Über eine Taste am Blinkerhebel werden Spurhalteassistent und Totwinkelwarner ein- und ausgeschaltet.**

▶ **2 Die Tasten auf dem Lenkrad sind eindeutig beschriftet. Den Radartempomaten samt Umfeldbeobachtungssystem und City-Notbremsfunktion gibt es in zwei Versionen: bis 160 oder 210 km/h.**

◀ **4 Wie ist Ihr Fahrstil? Darüber informiert der Passat auf Wunsch im Bordmenü. Der Touchscreen reagiert sensibel und die Prozessoren rechnen schnell.**

▶ **5 Zusätzlich zur Sitzheizung kann man auch ein beheizbares Lenkrad bestellen. Allerdings est ab dem zweiten Ausstattungsniveau Comfortline.**

Sehr harmonisches Gesamtpaket, durchdachte Bedienung, hervorragende Verarbeitung, gutes Platzangebot, umfangreiche Sicherheitsausstattung, sparsamer und kultivierter Motor, hoher Federungskomfort, bequeme Sitze, sehr langstreckentauglich, übersichtliche Karosserie, viele Ausstattungen, die man einzeln bestellen kann, gute Konnektivitätslösungen, wertstabil

Relativ geringe Zuladung, teuer, höhere Reparatur- und Wartungskosten als die drei Konkurrenten, nur zwei Jahre Garantie

▶ **3** Die virtuellen Instrumente in TFT-Optik sind der Hit: Auf Knopfdruck kann man die Größe von Tacho und Drehzahlmesser verändern und die Straßenkarte oder andere Infos einspielen. Allerdings kann das Cockpitkino auch ganz schön ablenken. Deshalb gefällt uns bei nicht aktiviertem Navi die normale Anzeige ohne Schnickschnack in der Mitte am besten.

7 Die A-Säulen sind nach innen verdreht, sodass sie schlanker wirken und der Fahrer besser in die Kurve sieht.

8 Das Sechsganggetriebe lässt sich zwar wunderbar schalten. Doch gerade beim drehmomentstarken Diesel, den man nicht hochdrehen muss, ist die 1.869 Euro teure DSG-Automatik komfortabler.

9 Empfehlenswert: Komfortsitz mit ausziehbarer Oberschenkelauflage.

▶ 6 Adaptive Dämpfer sind nice to have, aber nicht unbedingt nötig. Auch mit dem Stahlfahrwerk federt der Passat sehr passabel. Gestartet wird grundsätzlich auf Knopfdruck. Da ist es praktisch, wenn man gleich Keyless Go bestellt und den Schlüssel in der Tasche lassen kann.

Ausstattung & Preise

VW Passat Variant 2.0 TDI Trendline (26.533 Euro)

ABS, ESP mit Antriebsschlupfregelung, elektr. Differenzialsperre und Gespannstabilisierung, Multikollisionsbremse, Reifendruckkontrolle, Müdigkeitserkennung, Fahrer- und Beifahrerairbags, Sidebags vorne, Kopfairbags vorne und hinten, zwei Isofix-Kindersitzbefestigungen

Außenspiegel el. einstell- und beheizbar, Bordcomputer, el. Fensterheber vorne/hinten, el. Parkbremse, Radio, Aux, Zentralverriegelung

In Höhe und Reichweite einst. Multifunktionslenkrad, Mittelarmlehne mit Fach, Brillenfach, asym. get. Rückbank mit Durchlademöglichkeit, Gepäckraumabdeckung und Trennnetz, aufstellbarer Kofferraumboden, Dachreling, Stahlräder 215/60 R 16, Reifen-Reparaturset

Ausstattung Comfortline (28.445 Euro)

Wie Trendline, zusätzlich Kollisionswarner mit City-Notbremse, Nebelscheinwerfer, autom. abblendende Spiegel, Parksensoren, erweiterter Bordcomputer, Licht-/Regensensor, LED-Innenraumlicht, Steckdosen, el. einstellbarer Komfort-Fahrersitz, Lederlenkrad, zwei Becherhalter, Mittelarmlehne hinten, 16-Zoll-Aluräder, Chrom-Zierrat

Ausstattung Highline (31.240 Euro)

Wie Comfortline, zusätzlich LED-Scheinwerfer mit dyn. Leuchtweitenregelung, Klimaautomatik, komfortablere und beheizbare Sitze mit Mittelbahn in Alcantara, Taschen an Rückseite der Sitze, beheizte Spritzdüsen, silberne Dachreling, 17-Zoll-Aluräder

Ausstattungspakete

Business-Paket (773 Euro): Bluetooth, Dreizonen-Klimaautomatik, elektr. einstell- und beheizbarer Fahrersitz mit Massagefunktion
Fahrassistenz-Paket (1.756 Euro)[1]: adaptives LED-Licht, Spurhalteass.

Zusatzausstattung in Euro

Karosserie, Antrieb & Fahrwerk:

Automatik (Siebengang-DSG)	1.869
Anhängekupplung abnehmbar/klappbar	477/773
Aluräder 16-/17-/18-Zoll	400/1.016/1.021[1]
Adapt. Fahrwerksregelung mit Fahrprofilwahl	1.008[1]
Fahrprofilauswahl (Motorsteuerung, Lenkung etc.)	178[1]
Schlechtwegefahrwerk	508
Alarmanlage	340
Metalliclackierung/Weiß/Perlmutteffekt	508/210/983[1]
Schiebedach/Panorama-Schiebedach	991/1.117[1]
Beheizbare Windschutzscheibe/abgedunkelte Scheiben	323[1]

Komfort:

Ambientebeleuchtung	193
virtuelles Cockpit mit TFT-Instrumenten	554[1]
farbiges Display des Bordcomputers	130
Ledersitze	1.731[1]
Lehne Beifahrersitz klappbar	264
Sitzheizung/klimatisierte Sitze mit Massagefunkt.	273/428[1]
Ergo-Komfortsitz Fahrer	1.029[1]
Lederlenkrad/beheizbar	147/130[1]
Klimaanlage/Dreizonen-Klimaautomatik	●/483
Schlüsselloser Zugang	405
Elektr. Heckklappenbetätigung/mit Bewegungsensor	432/693[1]

Sicherheit, Licht und Sicht:

Knie-Airbag Fahrer, Sidebags und Gurtstraffer hinten	428
Totwinkelwarner mit Ausparkass./zus. Spurhalteass.	483/957
Proaktiver Insassenschutz	130
Tempomat mit Geschwindigkeitsbegrenzer	210
Radartempomat mit Kollisionswarner bis 160/210 km/h	315[1]/815[1]
Kollisionswarner mit City-Notbremsfunktion	256
Verkehrszeichenerkennung	269[1]
Head-up-Display	470
Parksensoren/zusätzlich Einparkautomatik	487/273[1]
Rückfahrkamera/mit Umgebungsansicht Area View	340[1]/726[1]
Anhängerrangierassistent mit Parkautomatik	529
Schienenset zur Ladungssicherung	319
LED-Innenraumbeleuchtung	374
LED-Scheinwerfer/adaptiv geregelt	916/1.802[1]
Fernlichtautomatik	130
Nebelscheinwerfer	159

Multimedia:

CD-/DAB-Radio/mit TV-Empfang	273/201[1]/1.109[1]
Soundsystem	1.134
Bluetooth/Sprachsteuerung	357/180
Car-Net (Online-Informationen)/Fahrzeug-Hotspot	●/67
App-Connect (Darstellung Android-/Apple-Apps)	172
Navigationssystem/mit DVD und Festplatte	739/1.941[1]

Rot markiert: FIRMENAUTO-Empfehlung. ● = Serie, – = nicht erhältlich.

1 Schon die Basisversion des Passat hat eine asymmetrisch geteilte Rücklehne mit Durchlademöglichkeit.

2 Bequeme Rückbank mit genügend Beinfreiheit. Die Mittelarmlehne gibt es erst für Comfortline.

3 Sauber aufgeräumter und ebener Kofferraum.

Die Varianten des VW Passat

Limousine	Hubraum (cm³)	Zylinder	Leistung kW (PS)	Drehmom. (Nm/min)	0–100 (s)	Vmax (km/h)	Verbrauch (l/100 km)	CO_2 (g/km)	Kofferraum (l)	Zuladung (kg)	Preis (Euro)	Betriebskosten[2] (ct/km)	Effizienzklasse
1.6 TDI	1.598	4	88 (120)	250/1.750	10,8	206	4,0 D	105	586–1.152	546	24.096	65,3/41,9	A
Bluemotion	1.598	4	88 (120)	250/1.750	10,8	210	3,7 D	95	586–1.152	546	24.727	66,0/42,4	A+
2.0 TDI	1.968	4	110 (150)	340/1.750	8,7	220	4,0 D	106	586–1.152	545	25.630	67,3/43,1	A+
2.0 TDI	1.968	4	140 (190)	400/1.750	7,9	237	4,1 D	106	586–1.152	575	29.580	70,7/45,8	A+
2.0 TDI 4motion[1]	1.968	4	176 (240)	500/1.750	6,1	240	5,3 D	138	586–1.152	539	36.953	82,8/53,8	B
1.4 TSI	1.395	4	92 (125)	200/1.400	9,7	208	5,3 S	123	586–1.152	543	21.912	65,6/43,3	B
1.4 TSI ACT	1.395	4	110 (150)	250/1.500	8,4	220	4,9 S	115	586–1.152	553	25.735	68,6/45,9	A
1.8 TSI	1.798	4	132 (180)	250/1.250	7,9	232	5,7 S	129	586–1.152	550	28.761	73,1/49,2	B
2.0 TSI	1.984	4	162 (220)	350/1.500	6,7	246	6,2 S	142	586–1.152	575	31.450	78,9/53,4	C
2.0 TSI 4motion[1]	1.984	4	206 (280)	350/1.700	5,5	250	7,1 S	159	586–1.152	605	37.878	89,7/60,9	C
GTE (Plug-in H.)	1.395	4	160 (218)	250/1.500	7,4	225	1,6 S	37	402–968	478	37.185	78,2/51,5	A+

Kombi	Hubraum (cm³)	Zylinder	Leistung kW (PS)	Drehmom. (Nm/min)	0–100 (s)	Vmax (km/h)	Verbrauch (l/100 km)	CO_2 (g/km)	Kofferraum (l)	Zuladung (kg)	Preis (Euro)	Betriebskosten[2] (ct/km)	Effizienzklasse
1.6 TDI	1.598	4	88 (120)	250/1.750	11,0	204	4,1 D	107	650–1.780	575	25.000	65,6/42,3	A+
1.6 TDI Bluemotion	1.598	4	88 (120)	250/1.750	11,0	208	3,7 D	95	650–1.780	565	25.630	65,8/42,2	A+
2.0 TDI	1.968	4	110 (150)	340/1.750	8,9	220	4,1 D	107	650–1.780	557	26.533	67,3/43,1	A+
2.0 TDI Bluemotion	1.968	4	110 (150)	340/1.750	8,9	220	3,9 D	102	650–1.780	605	27.542	68,5/44,0	A+
2.0 TDI	1.968	4	140 (190)	400/1.900	8,1	235	4,2 D	109	650–1.780	590	30.420	71,9/46,5	A+
2.0 TDI 4motion[1]	1.968	4	176 (240)	500/1.750	6,3	238	5,4 D	140	650–1.780	575	37.794	83,7/54,5	B
1.4 TSI	1.395	4	92 (125)	200/1.400	9,9	206	5,3 S	124	650–1.780	566	22.815	66,1/43,9	B
1.4 TSI ACT	1.395	4	110 (150)	250/1.500	8,6	218	5,1 S	119	650–1.780	571	26.576	69,3/46,4	B
1.8 TSI	1.798	4	132 (180)	250/1.250	8,1	230	5,8 S	130	650–1.780	585	29.601	74,0/49,9	B
2.0 TSI	1.984	4	162 (220)	350/1.500	6,9	244	6,3 S	145	650–1.780	580	32.290	80,0/54,2	C
2.0 TSI 4motion[1]	1.984	4	206 (280)	350/1.700	5,7	250	7,2 S	163	650–1.780	576	38.866	90,0/61,2	C
GTE (Plug-in H.)	1.395	4	160 (218)	250/1.500	7,6	225	1,6 S	37	483–1.613	515	38.025	78,9/51,9	A+

Alltrack	Hubraum (cm³)	Zylinder	Leistung kW (PS)	Drehmom. (Nm/min)	0–100 (s)	Vmax (km/h)	Verbrauch (l/100 km)	CO_2 (g/km)	Kofferraum (l)	Zuladung (kg)	Preis (Euro)	Betriebskosten[2] (ct/km)	Effizienzklasse
2.0 TDI 4motion	1.984	4	110 (150)	340/1.750	9,2	205	4,4 D	129	639–1.769	590	32.395	73,6/48,0	A
2.0 TDI 4motion	1.984	4	140 (190)	400/1.900	8,0	220	5,1 D	135	639–1.769	585	36.303	81,2/52,6	A
2.0 TDI 4motion[1]	1.984	4	176 (240)	500/1.750	6,4	234	5,5 D	144	639–1.769	584	39.622	86,0/55,9	B
2.0 TSI 4motion[1]	1.984	4	162 (220)	360/1.500	6,8	231	6,9 S	157	639–1.769	593	35.777	83,3/56,1	C

CC	Hubraum (cm³)	Zylinder	Leistung kW (PS)	Drehmom. (Nm/min)	0–100 (s)	Vmax (km/h)	Verbrauch (l/100 km)	CO_2 (g/km)	Kofferraum (l)	Zuladung (kg)	Preis (Euro)	Betriebskosten[2] (ct/km)	Effizienzklasse
2.0 TDI	1.968	4	110 (150)	340/1.750	9,1	218	4,3 D	113	532	427	30.063	74,8/47,9	A
2.0 TDI	1.968	4	135 (184)	380/1.750	8,1	234	4,9 D	127	532	420	31.954	78,3/50,3	A
1.4 TSI	1.395	4	110 (150)	250/1.500	8,9	218	5,5 S	127	532	421	27.710	73,1/48,8	B

Herstellerangaben. [1] mit Doppelkupplungsgetriebe DSG

[2] Bei 20.000/40.000 km pro Jahr, 60/36 Monate Laufzeit. Berechnet von DEKRA

Diesel, Benziner, Plug-in Hybride, beim Stammmodell der Passat-Baureihe ist die Auswahl an Motoren am größten. Kombi und Limousine haben bis auf den 150 PS starken Bluemotion-Motor, den es nur im Variant gibt, die gleichen Antriebe.

Das sportlich elegante viertürige Coupé CC basiert noch auf der letzten Generation des Passat. Gebaut wird es seit 2008, mit einem Facelift 2012. Ob es in Zeiten der Krise einen Nachfolger geben wird, ist wohl noch offen. Obwohl der CC nicht die neueste Technik an Bord hat, ist er eine reizvolle Alternative für alle, die keinen Kombi brauchen. Trotz der flach abfallenden Karosserie bietet er viel Laderaum unter seiner großen Heckklappe. Der Passat Alltrack ist mehr als ein Kombi im Offroad-Look. Schlechtwegefahrwerk und Allradantrieb machen ihn auch für Ausflüge ins Gelände fit.

Den Plug-in Hybriden bietet VW als Limousine und als Kombi an. Er kombiniert einen 156-PS-Benziner mit einem 115-PS-E-Motor.

Der Alltrack fährt mit seinem Allradantrieb dort weiter, wo für den normalen Passat die Straße endet.

Sportlich und elegant: Das viertürige Coupé CC ist oberhalb des Passat positioniert, obwohl er auf der gleichen Plattform fährt.

Die Konkurrenten

Mazda 6 Kombi
2.2 D Prime Line **24.361 Euro**

2.191 cm³, 110 kW (150 PS), 380 Nm, 0–100 km/h 9,3 s 4,2 l D/100 km, 110 g CO_2, Effizienzklasse A+ (Euro 6)

Betriebskosten: 67,4/43,0 ct/km

+ Raumangebot, Fahrverhalten, sparsamer Motor, knackige Schaltung, Werkstattkosten, drei Jahre Garantie
− Straffe Federung, weniger komfortabel als Passat, weniger Sicherheitsausstattung

Der überarbeitete Mazda 6 im Fahrbericht samt Bildergalerie
www.firmenauto.de/mazda6

Peugeot 508 SW
2.0 Blue HDI 150 Active **27.563 Euro**

1.997 cm³, 110 kW (150 PS), 370 Nm, 0–100 km/h 9,1 s 3,9 l D/100 km, 102 g CO_2, Effizienzklasse A+ (Euro 6)

Betriebskosten: 72,5/46,3 ct/km

+ Federung, Ausstattung, komfortabel, Platzangebot, Verarbeitung, sparsamer Diesel, Werkstattkosten
− Nicht so spritzig wie der Passat, älteres Modell, deshalb höherer Wertverlust, nur zwei Jahre Garantie

Fahrbericht und Fotos des Peugeot 508 SW
www.firmenauto.de/508

Toyota Avensis Touring Sports
2.0 D-4D Comfort **26.126 Euro**

1.995 cm³, 105 kW (143 PS), 320 Nm, 0–100 km/h 9,8 s 4,6 l D/100 km, 120 g CO_2, Effizienzklasse A (Euro 6)

Betriebskosten: 68,7/43,7 ct/km

+ Günstiger Preis, gute Ausstattung, drei Jahre Garantie, geringer Wertverlust, günstige Werkstattkosten
− Schlechtere Fahrleistungen, höherer Praxisverbrauch, umständliche Bedienung, relativ wenig Platz

Fahrbericht und Bilder des überarbeiteten Toyota Avensis
www.firmenauto.de/avensis

Daten des VW Passat Variant 2.0 TDI

Motor

Bauart	Vierzylinder-Diesel mit Turboaufladung, Direkteinspritzung, Start-Stopp und Rekuperation
Hubraum	1.968 cm³
Leistung	110 kW (150 PS) bei 3.500/min
Drehmoment	340 Nm bei 1.750/min
Getriebe	Sechsgang manuell
Kraftübertragung	Frontantrieb
NEFZ-Verbrauch innerorts/außerorts/gesamt	4,9/3,8/4,2 l D/100 km
CO_2-Ausstoß	107 g/km
Effizienzklasse	A+

Karosserie und Fahrwerk

Länge/Breite/Höhe	4.767/1.832/1.462 mm
Radstand	2.786 mm
Kofferraumvolumen	650–1.780 l
Tankinhalt	66 l
Sitzplätze	5
Leergewicht (inkl. Fahrer)	1.503 kg
Zuladung	557 kg
Anhängelast gebremst/ungebremst	2.000/750 kg
Dachlast	100 kg
Reifengröße	215/60 R 16

Werte

0–80/–100/–140 km/h	6,4/9,1/17,7 s[1]
60–100 km/h	5,0 s
80–120 km/h	6,5 s
Höchstgeschwindigkeit	218 km/h
Bremsweg aus 100/130 km/h mit kalter Bremse	35,3/61,7 m
Verbrauch	
FIRMENAUTO-Normrunde	5,9 l D/100 km
Testverbrauch	5,8–7,4; Ø 6,4 l D/100 km
Reichweite	1.031 km
Wendekreis rechts/links	11,4/11,4 m

[1] Messwerte von »auto motor und sport« mit Ausstattung Comfortline und Reifen 235/45 R 18 W

Betriebskosten

VW Passat Variant 2.0 TDI	**26.533 Euro**
Teuerung während der Nutzungsdauer	4.226/2.460
Gebundenes Kapital	19.853/20.063

Festkosten in Euro/Jahr

Kapitalverzinsung	1.668/1.685
Abschreibung	3.686/5.575
Steuer	214
Haftpflicht (HP 16, R7)[1]	1.798
Vollkasko (VK 21/TK 22, R4)[1]	1.736
Unterstellung/Garage	555
Festkosten pro Jahr	9.656/11.563
Festkosten in ct/km	48,3/28,9

Variable Kosten in ct/km

Kraftstoff	5,9
Reifen	2,1
Wartung und Reparatur	11,0/6,2
Summe variable Kosten	19,0/14,2
Gesamtkosten:	**67,3/43,1 ct/km**

[1] Versicherung (70 Prozent) mit 500 Euro SB einschl. Teilkasko mit 150 Euro SB. 20.000/40.000 km p. a., 60/36 Monate

Berechnet von DEKRA

Mehr Infos und Bilder
www.firmenauto.de/mcpassat

Restwertprognosen

Modell	Preis inkl. Ausstattung	Wertverlust bei **20.000 km**/Jahr und **60 Monaten** Nutzung		Wertverlust bei **40.000 km**/Jahr und **36 Monaten** Nutzung	
VW Passat Variant 2.0 TDI	31.480	67 %	**21.250**	60 %	**19.150**
Mazda 6 Kombi 2.2 D	29.032	69 %	**20.000**	64 %	**18.550**
Peugeot 508 SW Blue HDI 150	33.076	72 %	**23.850**	69 %	**22.650**
Toyota Avensis TS 2.0 D-4D	31.351	66 %	**20.650**	61 %	**19.250**

Händlereinkaufswerte in Euro — SCHWACKE

Wartungs- und Verschleißkosten

	Bei 20.000 km/Jahr und 60 Monaten Nutzung			Bei 40.000 km/Jahr und 36 Monaten Nutzung		
Modell	**Wartung**	**Verschleiß**	**Summe**	**Wartung**	**Verschleiß**	**Summe**
VW Passat Variant 2.0 TDI	1.211	1.761	**2.972**	1.311	2.141	**3.452**
Mazda 6 Kombi 2.2 D	1.003	1.450	**2.453**	1.314	1.725	**3.039**
Peugeot 508 SW Blue HDI 150	1.148	1.462	**2.610**	1.260	1.656	**2.916**
Toyota Avensis TS 2.0 D-4D	1.139	1.301	**2.440**	1.478	1.548	**3.026**

Angaben in Euro — TecRMI

Fotos: Karl-Heinz Augustin (13)

KOSTENCHECK GROSSE SUV

Betriebskosten, Restwerte, Wartungsaufwand: Der Kostencheck nimmt in jedem Heft ein anderes Segment unter die Lupe und nennt die Kosten für die meistverkauften Firmenwagen. Dazu ein Ausblick auf die neuen Autos dieser Fahrzeugklasse.

Text: Martin Schou

SUV, SUV, SUV: Die Autobranche kennt derzeit nur eine Richtung. Und die geht nach oben: Je höher die Sitzposition und je größer der Wagen, desto besser kommt das Auto beim Kunden an. BMW ist mit den hochbeinigen Modellen X1, X3 und X5 sowie den SUV-Coupés X4 und X6 so breit aufgestellt wie kaum ein anderer Hersteller. Doch ein SUV-Flaggschiff wie Audi Q7 oder Mercedes GL fehlt dem Münchner Hersteller noch. Ab 2017 rundet deshalb der **BMW X7** die SUV-Modellpalette nach oben ab. Gebaut wird der X7 im US-Werk in Spartanburg. Er basiert auf einer neuen Plattform, auf der auch die Nachfolge-Modelle von X5 und X6 aufbauen werden. Einen Plug-in-Hybridantrieb bekommt der Mega-SUV ebenso wie die neue Gestensteuerung von BMW und modernste Assistenzsysteme.

Wie wichtig der Elektroantrieb bei den immer strenger werdenden CO_2-Vor-›

Ab 2017 ergänzt der X7 das SUV-Programm von BMW. Das SUV-Flaggschiff wird in den USA gebaut.

Die sparsamsten Diesel und Benziner unter den großen SUV (ab 4,71 m Länge)

Die Tabelle nennt die sparsamsten Fahrzeuge des Segments. Bei Modellen mit gleicher Motorisierung, aber unterschiedlicher Ausstattung wird nur die sparsamste Variante berücksichtigt.

	Diesel	kW (PS)	Nm	l/100 km	CO_2	Preis	Eff.-Kl.
1	**Audi Q7 E-tron 3.0 TDI Quattro**	275 (373)	700	1,7 D	**46**	67.647	k. A.
2	**Jaguar F-Pace 20d**	132 (180)	430	4,9 D	**129**	35.622	A
3	**Volvo XC90 D4 AWD**	140 (190)	400	5,2 D	**136**	41.513	A+
4	BMW X5 sDrive 25d	160 (218)	450	5,3 D	**139**	45.630	A
5	Mercedes GLE 250d	150 (204)	480	5,4 D	**140**	45.350	A+
6	Audi Q7 3.0 TDI Ultra Quattro	160 (218)	500	5,5 D	**144**	48.739	A
7	Audi Q7 3.0 TDI Quattro	200 (272)	600	5,7 D	**149**	51.176	A
7	Volvo XC90 D5 AWD	165 (225)	470	5,7 D	**149**	44.874	A
7	Kia Sorento 2.2 CRDi	147 (200)	441	5,7 D	**149**	29.403	A
10	BMW X5 xDrive 30d	190 (258)	560	5,9 D	**156**	50.504	A

Herstellerangaben

	Benziner	kW (PS)	Nm	l/100 km	CO_2	Preis	Eff.-Kl.
1	**Volvo XC90 2.0 T8 Plug-in Hybrid**	300 (407)	640	2,1 S	**49**	64.000	A+
2	**BMW X5 40e Plug-in Hybrid**	230 (313)	250	3,3 S	**77**	57.479	A+
3	**Mercedes GLE 500 e Plug-in Hybrid**	325 (442)	480	3,3 S	**78**	62.100	A
4	Porsche Cayenne S E-Hybrid	306 (416)	590	3,4 S	**79**	69.681	A+
5	Lexus RX 450h	220 (299)	317	6,3 S	**145**	50.378	A+
6	Volvo XC90 T5 AWD	187 (254)	350	7,6 S	**176**	45.966	A
7	Audi Q7 3.0 TFSI Quattro	245 (333)	440	7,7 S	**179**	52.857	C
8	Volvo XC90 T6 AWD	235 (320)	400	8,0 S	**186**	48.487	C
9	BMW X5 xDrive 35i	225 (306)	400	8,5 S	**197**	50.924	C
10	BMW X6 xDrive 35i	225 (306)	400	8,5 S	**198**	55.798	C

Herstellerangaben

Computerretuschen: Christian Schulte (1)

In 8 Schritten zum zertifizierten Fuhrparkmanager.
Das Weiterbildungsangebot der DEKRA Akademie.

DEKRA
Alles im grünen Bereich.

In Zusammenarbeit mit:

FIRMENAUTO
GESCHÄFTSWAGEN | FLOTTEN-MANAGEMENT | FINANZEN

Bundesverband Fuhrparkmanagement

DIB Deutsches Institut für Betriebswirtschaft

Fuhrparkmanagement – Weiterbildung für Fach- und Führungskräfte

Unsere Fuhrparkmanagement-Seminare vermitteln Ihnen das betriebswirtschaftliche, technische und rechtliche Wissen zur Schaffung effizienter, rechtssicherer und kostengünstiger Fuhrparkprozesse. Die Module können in beliebiger Reihenfolge an unterschiedlichen Orten absolviert werden und sind auch einzeln buchbar.

Infotelefon 0711.7861-3939
Internet www.dekra-akademie.de
E-Mail vertrieb.akademie@dekra.com

Module	Zertifizierter Fuhrparkmanager (DEKRA)	Berlin	Hamburg	München	Frankfurt
Modul 1	Operative Aufgaben und Prozesse	03.–05.12.2015	10.–12.12.2015	28.–30.01.2016	28.–30.04.2016
Modul 2	Führungstechniken im Fuhrparkmanagement	22.–23.01.2016	15.–16.01.2016	04.–05.03.2016	20.–21.05.2016
Modul 3	Kostenrechnung und Controlling	18.–20.02.2016	25.–27.02.2016	07.–09.04.2016	16.–18.06.2016
Modul 4	Finanzierung, Beschaffung und Verwertung	10.–11.03.2016	08.–09.04.2016	12.–13.05.2016	08.–09.07.2016
Modul 5	Rechtliche Rahmenbedingungen	07.–09.04.2016	11.–13.05.2016	23.–25.06.2016	01.–03.09.2016
Modul 6	Versicherungs- und Schadenmanagement	28.–30.04.2016	09.–11.06.2016	21.–23.07.2016	22.–24.09.2016
Modul 7	Dienstwagenmanagement und Nachhaltigkeit im Fuhrpark	19.–21.05.2016	30.06 - 02.07.2016	22.–24.09.2016	03.–05.11.2016
Abschluss	Zertifizierung	24.–25.06.2016	15.–16.07.2016	21.–22.10.2016	02.–03.12.2016
Neu! Seminar	Fuhrparkmanagement - kompakt und aktuell	21.–22.04.2016	15.–16.09.2016	29.–30.09.2016	18.–19.02.2016

1 Der X5 ist bei BMW der SUV-Verkaufsschlager. In Flotten ist er ebenfalls beliebt.

Die meistverkauften Firmenwagen

Die Tabelle nennt die im Flottenmarkt meistverkauften Modelle sowie davon die beliebteste Motorisierung.

1	BMW X5	xDrive 30d
2	VW Touareg	3.0 TDI
3	Porsche Cayenne	S Diesel
4	Audi Q7	3.0 TDI
5	Range Rover Sport	3.0 TDV6
6	Jeep Grand Cherokee	3.0 Multijet
7	Mercedes GLE[1)]	350d 4matic
8	Volvo XC90	2.0 D5 AWD
9	BMW X6	xDrive 30d
10	Range Rover	3.0 TDV6

[1)] Inklusive Vorgängermodell Mercedes M-Klasse

DATAFORCE

2 Der VW Touareg bekam letztes Jahr eine Modellpflege. Frisch geliftet behauptet er Platz zwei.

3 Auch als Geschäftswagen gern gewählt: Der Cayenne ist der Kassenfüller für Porsche.

Betriebskosten

Bei 20.000/40.000 km/Jahr und 60/36 Monaten Nutzung

	Modell	Hubraum/ Zylinder cm³	Leistung kW (PS)	Verbrauch/CO_2 l/100 km / g	Preis Euro	Betriebskosten ct/km
1	VW Touareg 3.0 TDI 4motion	2.967/6	193 (262)	6,6 D/174	47.605	100,1/64,7
2	Volvo XC90 2.0 D5 AWD	1.969/4	165 (225)	5,8 D/152	44.874	100,8/65,2
3	Jeep Grand Cherokee 3.0 Multijet	2.987/6	184 (250)	7,5 D/198	47.311	103,7/66,6
4	BMW X5 xDrive 30d	2.993/6	190 (258)	5,9 D/156	50.504	106,5/68,0
5	Audi Q7 3.0 TDI Quattro	2.967/6	200 (272)	5,7 D/149	51.176	107,1/69,5
6	Mercedes GLE 350d 4matic	2.987/6	190 (258)	6,4 D/169	51.050	109,9/70,5
7	BMW X6 xDrive 30d	2.993/6	190 (258)	6,0 D/157	55.378	118,1/74,6
8	Porsche Cayenne S Diesel	4.134/8	283 (385)	8,0 D/209	69.681	130,7/82,3
9	Range Rover Sport 3.0 TDV6	2.993/6	190 (258)	6,9 D/182	52.017	185,8/108,8
10	Range Rover 3.0 TDV6	2.993/6	190 (258)	6,9 D/182	79.076	215,6/128,1

DEKRA

schriften für große SUV ist, zeigt der neue **Audi Q7 e-tron**. Sein Dreiliter-Diesel in Kombination mit einem Elektromotor katapultiert den SUV mit großem Abstand auf Platz eins der sparsamsten großen SUV (Seite 74). Das für 2018 geplante SUV-Coupé **Audi Q6** präsentierte der Hersteller auf der IAA sogar als reine Elektrostudie mit 500 Kilometer Reichweite. Damit will Audi für das für 2016 angekündigte und 450 Kilometer weit elektrisch fahrende Tesla Model X gewappnet sein.

Schon für Dezember 2015 wird der Nachfolger des GL, der **Mercedes GLS**, erwartet. Wie die anderen Vertreter mit Stern bekommt auch das größte SUV der Schwaben einen neuen Namen. Der letzte Buchstabe stellt die Verbindung zur S-Klasse her.

Anders als der neue Name vermuten lässt, handelt es sich beim GLS nur um

Auf der IAA zeigte Audi die Studie Q6 e-tron quattro. Das 4,88 Meter lange SUV-Coupé soll BMW X6 und Mercedes GLE Coupé Beine machen. Im Concept Car verbaute Audi einen reinen Elektroantrieb mit 500 km Reichweite.

Mit dem Model X will Tesla in die derzeit besonders beliebte SUV-Liga einsteigen. Wie bei der Limousine Model S verfügt auch das flügeltürige Dickschiff ausschließlich über einen Elektroantrieb. Die Reichweite soll bei rund 450 km liegen. Von null auf 100 km/h beschleunigt der Elektro-SUV in 3,4 Sekunden.

Wartungs- und Verschleißkosten

Tec Alliance liefert seinen Kunden Daten über sämtliche fahrzeugbezogenen Aufwendungen während der gesamten Haltedauer des Autos und somit maßgeschneiderte Kostenberechnungen. Mithilfe dieser Daten kann der Kunde auch bei Full-Service-Verträgen prüfen, ob die Leasinggesellschaften realistische Kosten für das Modul Wartungs- und Verschleißkosten angesetzt haben.

Bei 20.000 km/Jahr und 60 Monaten Nutzung

	Modell	Wartung	Verschleiß	Summe
1	**Jeep Grand Cherokee 3.0 Multijet**	1.404	1.856	**3.260**
2	**BMW X6 xDrive 30d**	1.361	2.309	**3.670**
3	**BMW X5 xDrive 30d**	1.467	2.530	**3.997**
4	Range Rover 3.0 TDV6	1.863	2.237	**4.100**
5	VW Touareg 3.0 TDI 4motion	1.645	2.537	**4.182**
6	Range Rover Sport 3.0 TDV6	1.891	2.480	**4.370**
7	Audi Q7 3.0 TDI Quattro	k. A.[1)]	k. A.[1)]	k. A.[1)]
8	Mercedes GLE 350d 4matic	k. A.[1)]	k. A.[1)]	k. A.[1)]
9	Porsche Cayenne S Diesel	k. A.[1)]	k. A.[1)]	k. A.[1)]
10	Volvo XC90 2.0 D5 AWD	k. A.[1)]	k. A.[1)]	k. A.[1)]

Bei 40.000 km/Jahr und 36 Monaten Nutzung

	Modell	Wartung	Verschleiß	Summe
1	**Jeep Grand Cherokee 3.0 Multijet**	1.585	2.140	**3.725**
2	**BMW X6 xDrive 30d**	1.865	3.2444	**5.109**
3	**BMW X5 xDrive 30d**	2.022	3.396	**5.418**
4	Range Rover Sport 3.0 TDV6	1.540	4.080	**5.620**
5	VW Touareg 3.0 TDI 4motion	1.926	4.228	**6.154**
6	Range Rover 3.0 TDV6	1.548	4.694	**6.242**
7	Audi Q7 3.0 TDI Quattro	k. A.[1)]	k. A.[1)]	k. A.[1)]
8	Mercedes GLE 350d 4matic	k. A.[1)]	k. A.[1)]	k. A.[1)]
9	Porsche Cayenne S Diesel	k. A.[1)]	k. A.[1)]	k. A.[1)]
10	Volvo XC90 2.0 D5 AWD	k. A.[1)]	k. A.[1)]	k. A.[1)]

Angaben in Euro. [1)] noch keine Daten verfügbar

TecRMI

Restwertprognosen

Restwertprognosen von Schwacke sind die Basis für die Kalkulation von fast allen Leasingverträgen. Die Daten sind aber auch für Fuhrparkleiter wichtig. Sie helfen ihnen zu sehen, ob ein Restwert im Leasingangebot vernünftig kalkuliert ist. Unternehmen mit Kauffuhrparks können anhand der Übersicht abschätzen, welche Fahrzeuge sich später besser und welche sich schlechter verkaufen. Die Liste vergleicht Fahrzeuge inklusive Sonderausstattung und nennt den zu erwartenden Wertverlust auf Basis der Händlereinkaufswerte.

	Wertverlust Modell	Preis inkl. Ausstattung	Bei 20.000 km/Jahr und 60 Monaten Nutzung		Bei 40.000 km/Jahr und 36 Monaten Nutzung	
1	**Porsche Cayenne S Diesel**	88.561	52 %	**45.850**	47 %	**41.650**
2	**Audi Q7 3.0 TDI Quattro**	66.744	55 %	**36.600**	52 %	**34.400**
3	**Volvo XC90 2.0 D5 AWD**	53.782	57 %	**30.400**	54 %	**28.800**
4	BMW X5 xDrive 30d	66.546	57 %	**37.850**	53 %	**35.550**
5	BMW X6 xDrive 30d	66.639	57 %	**38.000**	54 %	**35.700**
6	Range Rover 3.0 TDV6	87.534	60 %	**52.100**	58 %	**50.650**
7	Range Rover Sport 3.0 TDV6	66.639	60 %	**39.900**	56 %	**37.250**
8	Mercedes GLE 350d 4matic	65.080	61 %	**39.600**	57 %	**37.000**
9	Jeep Grand Cherokee 3.0 **Multijet**	50.412	65 %	**33.000**	63 %	**31.900**
10	VW Touareg 3.0 TDI 4motion	66.382	67 %	**44.100**	62 %	**41.050**

Angaben in Euro

SCHWACKE

ein Facelift des aktuellen GL. Frontschürze, Kühlergrill und die markanten Falzen in der Motorhaube orientieren sich an den neuen Geländewagen der Marke. Innen verbaut Mercedes den aktuellen Armaturenträger mit freistehendem Bildschirm. Ein komplett neuer GLS kommt 2018.

In der Premiumklasse bekommen die deutschen Hersteller starke Konkurrenz. Ab Anfang 2016 bringt **Jaguar** den 4,73 Meter langen **F-Pace** auf den Markt. Das Sport-SUV soll vor allem Porsche Macan, Mercedes GLC Coupé und BMW X4 Konkurrenz machen.

Noch nobler geht SUV-Fahren künftig mit Maserati Levante und Bentley Bentayga. Beide Edel-SUV sind für Anfang kommenden Jahres geplant. 2017 folgt Lamborghini mit einem großen SUV, das nochmals Maßstäbe in Sachen Sportlichkeit setzen soll. FA

Nur der Name des Mercedes GLS ist ganz neu. Ansonsten ist das SUV ein Facelift des GL. Zu erkennen gibt sich der GLS an der neuen Front und dem freistehenden Navi-Display.

Mit viel Vorschusslorbeeren tritt im Anfang 2016 der Jaguar F-Pace gegen Porsche Macan und Co. an. Der SUV hat das typische Jaguar-Design.

Bentley hievt die SUV-Klasse in eine neue Premium-Liga. Der Bentayga verwöhnt seine Kunden mit edlem Interieur und starken Motoren – eben so, wie man es von der Marke gewohnt ist.

DER MENSCH GIBT DIE RICHTUNG VOR

Es ist keine Frage mehr, ob Autos irgendwann autonom fahren, sondern wie. Nissan beschäftigt eine ganze Forschungsabteilung, die dem **Roboterauto die richtigen Verhaltensparameter** beibringen soll. Einen ersten Ausblick gibt das Konzeptauto IDS.

Text: Hanno Boblenz

Autos bleiben selbstständig in der Spur, bremsen automatisch, halten GPS- und tempomatgesteuert die erlaubte Höchstgeschwindigkeit und sind somit längst in Richtung autonomem Fahren unterwegs. Am pilotierten Fahren wird mit Hochdruck gearbeitet, nicht nur in Deutschland. Nissans Präsident Carlos Ghosn beispielsweise hatte bereits 2013 bekannt gegeben, dass die Marke bis 2020 ein serienreifes, autonom fahrendes Auto entwickeln will.

Wie das aussehen könnte, zeigte Ghosn auf der Tokyo Motor Show Ende Oktober 2015. Dort stellte Nissan das Elektroauto IDS vor. Das Konzeptfahrzeug soll seine Passagiere nicht einfach wie ein spaßbefreiter Transportroboter von A nach B bringen, sondern sich dem Fahrstil seines Besitzers anpassen.

Autonomes Fahren ist Bestandteil der langfristigen Ziele, die Ghosn Nissan verordnete: null Verkehrstote und null Emissionen. Letzteres scheint in greifbarer Nähe. Denn dass sich E-Autos in Großserie produzieren und vermarkten lassen, hat der Nissan Leaf bewiesen. Von dem weltweit erfolgreichsten Elektroauto wurden in fünf Jahren 200.000 Stück verkauft. Jetzt geht es darum, Batterien zu optimieren und die nötige Infrastruktur zu errichten.

Das Auto muss einen siebten Sinn für mögliche Gefahren entwickeln

Ungleich schwieriger gestaltet es sich, den Autos die richtigen Parameter fürs autonome Fahren mit auf den Weg zu geben. Sie müssen einen siebten Sinn für mögliche Gefahren entwickeln. »Menschliche Fehler sind Ursache für 90 Prozent aller Unfälle«, sagt Ghosn. »Nissan Intelligent Driving gleicht die aus und macht das Fahren sicherer.«

Was einfach klingt, ist schwierig umzusetzen. Denn der Mensch erfasst viele Verkehrssituationen mit seinem Erfahrungsschatz und reagiert intuitiv. Man stelle sich eine enge Ortsdurchfahrt ohne Gehsteig vor, wie es sie in vielen Dörfern der Pfalz gibt. Hofeinfahrten und Haustüren führen direkt auf die Straße. Jeder vernünftige Fahrer bremst ab, auch ohne Tempolimit. Schließlich könnte jederzeit ein Kind auf die Straße rennen. Der Computer im Auto aber muss erst lernen, die Bilder der Bordkamera richtig zu interpretieren.

Noch schwieriger fällt es der Bordelektronik, Situationen an Kreuzungen einzuschätzen. Stammt das rote Licht von einer Ampel oder ist es das Bremslicht

»Menschliche Fehler sind Ursache für 90 Prozent aller Unfälle«

Carlos Ghosn
CEO Renault Nissan

eines anderen Autos? Wie reagiert der Junge am Straßenrand? Will die Frau mit den Tragetaschen den Bus auf der anderen Straßenseite bekommen und einfach losrennen? In den USA sind Kreuzungen mit vier Stoppstellen weit verbreitet. Wer zuerst ankommt, fährt als Erster. Auch dies muss die komplexe Elektronik des Autos erkennen. Und wo geht's lang, wenn Markierungen auf der Fahrbahn fehlen?

Pilotiertes Fahren ist so komplex, dass sich mittlerweile auch Soziologen und Verhaltensforscher damit befassen. Mitarbeiter des Nissan-Forschungszentrums im Silicon Valley analysieren Verkehrssituationen, um daraus Reaktionsmuster abzuleiten. »Ein autonomes System kann niemals ohne den Menschen funktionieren«, sagt Laborleiter Dr. Maarten Sierhuis. »Es muss die örtlichen Begebenheiten erkennen und verstehen, und zwar weltweit. Denn so unterschiedlich wie die Mentalitäten sind die Fahrweisen und Reaktionen im Straßenverkehr.«

Das lässt sich einfach nachvollziehen: In Stockholm oder Kopenhagen kann ein Fußgänger fast blind darauf vertrauen, dass die Autofahrer stoppen, wenn er sich auch nur der Fahrbahn nähert. In Bangkok oder Bombay würde der gleiche Fußgänger nicht lange überleben. Was aber nicht bedeute, dass ein pilotiertes Auto sicherheitshalber immer in die Eisen steigen sollte, sobald es einen Fußgänger am Straßenrand erkennt, sagt die Design-Anthropologin Dr. Melissa Cefkin. Sie untersuchte Verkehrssituationen in São Paolo. Dort hasten ständig Horden von Passanten bei Rot über die Straße. Undenkbar, dass Autofahrer deshalb anhalten. Fußgänger und Fahrzeug arrangieren sich irgendwie und in der Regel klappt das gut. »Wir müssen die Parameter fürs autonome Fahren den lokalen Eigenheiten anpassen und einen Mittelweg finden. Der Fahrstil darf nicht zu zögerlich, aber auch nicht aggressiv sein.«

Das Auto muss also wissen, wann es mit welchen Situationen zu rechnen hat. Dass nachts in einem Kneipenviertel Betrunkene auf die Straße torkeln können, dass morgens um acht Uhr an einer Schule Kinder unachtsam herumrennen oder dass man in Brasilien wegen der vielen Überfälle an manchen Kreuzungen in Brasilien trotz Rot besser nicht anhält. Klar ist aber auch, dass die Forscher nicht für alle Verkehrssituationen Reaktionsmuster programmieren können. »Das System muss Prinzipien erkennen und intelligent reagieren«, sagt Sierhuis.

Genügt es, wenn uns das Auto der Zukunft wie ein Päckchen auf dem Paketband irgendwohin transportiert?

Sensoren und Kameras erkennen schon heute Gefahren schneller als der Fahrer. Allerdings abhängig von der im Auto verbauten Technik. Wie viele Fußgänger muss eine Kamera erfassen können? Und wie viel Rechnerleistung ist nötig, um die Daten zu verarbeiten? Die heute üblichen Systeme können 20, vielleicht auch ein paar mehr Menschen erkennen. Für größere Menschenansammlungen benötigt man teure Hochleistungskameras und extrem schnelle Prozessoren, die sich laut Sierhuis schnell auf 100.000 Euro addieren.

Autohersteller wollen Geld verdienen, das ist ihr gutes Recht. Doch wie viel darf ein System kosten, das im Notfall Menschenleben rettet? Welche Technik darf der Käufer erwarten? Lässt sich das nach ethischen Kriterien beantworten?

Zusätzlich versuchen die Ingenieure von Nissan, dem Roboter-Auto eine Prise Fahrspaß einzuimpfen, damit es sich dem Fahrstil des Besitzers anpasst. Der Fahrer soll auf Knopfdruck nicht nur wie heute schon Motorsteuerung, Gasannahme und Lenkverhalten beeinflussen, sondern dem Auto auch mitteilen: »Ich habe Zeit, take it easy.«

Außerdem sollte der Wagen so reagieren, wie es sein Besitzer erwartet. Also nicht abrupt in die Eisen gehen, wenn in einer engen Straße ein Auto falsch am Straßenrad parkt. Vielmehr das Hindernis in einer möglichst weichen Bewegung umfahren.

Für die Ingenieure von Nissan bedeutet pilotiertes Fahren auch, ständig mit den Verkehrsteilnehmern zu kommunizieren. So signalisiert der Nissan IDS über ein farbiges Leuchtband anderen Fahrern an einer Kreuzung »Hallo, ich habe dich gesehen«. Und wenn das Zukunftsauto für einen Fußgänger stoppt, erscheint auf der Windschutzscheibe ein freundliches »Nach Ihnen«.

Mehr Bilder vom autonom fahrenden Konzeptauto Nissan IDS
www.firmenauto.de/ids

Fotos: Wolfgang Groeger-Meier (1)

Toyota 2000 GT aus »Man lebt nur zweimal«.

Aston Martin DB 5 in »Goldfinger« und »Feuerball«.

Lotus Esprit aus »Der Spion, der mich liebte«.

BMW Z8 in »Die Welt ist nicht genug«.

FEUER FREI FÜR 007

Ein Aston Martin DB 10 ist der neue Dienstwagen von James Bond. 007 hatte schon immer Geschmack. Im Rückspiegel diesmal: **die Top Five des Agentenfuhrparks.**

Text: Alex Mannschatz

Wechselkennzeichen, Assistenzsysteme, Notprogramme? Nichts Neues. So was gab es schon vor 50 Jahren im wohl bekanntesten aller James-Bond-Autos: dem Aston Martin DB 5. In gleich zwei Streifen durfte er mitfahren, »Goldfinger« und »Feuerball«. Rotierende Nummernschilder, ausfahrbare Reifenschlitzer und der unvergessliche Schleudersitz machten Männeraugen feucht und Aston Martin weltberühmt. Die Idee des Product Placement war geboren.

Klar, dass es da nicht bei der Schlüsselübergabe von ausschließlich britischen Autos an James Bond blieb. »Man lebt nur zweimal« hieß die Losung 1967 für den Agenten, als er in einem Toyota 2000 GT über die Leinwand donnerte. Wobei der Wagen nicht mal ihm selbst, sondern seiner Filmmuse namens Aki gehörte. Beide, Gespielin nebst Cabrio, überzeugten mit atemberaubenden Linien, weshalb der Wagen für die Japaner zum Türöffner gen Westen wurde. Noch ein weiteres Mal teilte Bond nicht nur Bett, sondern auch Auto mit einer Frau. 1981, als er seine Gegner »In tödlicher Mission« über spanische Dörfer jagte – im Citroën 2CV seiner Partnerin Melina. Citroën huldigte dieser Entenjagd (und der eigenen Kasse) mit einer Sonderserie des legendären Autos. Aufgemalte Einschusslöcher, 007-Logo auf der Flanke, 26 PS – skurriler ging es nicht.

Auch der BMW Z8 war ein Bond-Auto

Natürlich durften auch die Deutschen hin und wieder den Geheimdienstfuhrpark ihrer Majestät beliefern. 1999 etwa führte ein bildschöner BMW Z8 den Kinobesucher zur Erkenntnis: »Die Welt ist nicht genug«. Der über den Schlüssel fernsteuerbare Dienstwagen unseres Helden war ausgestattet mit Titanpanzerung, Raketen und, was weitaus wichtiger erschien, nicht weniger als sechs Getränkehaltern. Im Grunde also eine Art fahrbarer Clubsessel.

Damit zurück nach England, woher dann doch wieder der Geheimfavorit auf die Krone aller Bond-Cars stammt: der Lotus Esprit. Für den »Spion, der mich liebte«, hatte »Q« – jener versnobt sympathische Technikfreak, dem die Agentenwelt so nützliche Utensilien wie Kamerafüller, Torpedoschirm oder Dynamitzigarette verdankt – ganze Arbeit geleistet. Minenwerfer, Zementsprüher und Bodenluftraketen waren 1977 selbstredend an Bord.

Das Beste aber: Der Lotus verwandelte sich binnen weniger Sekunden in ein unsinkbares U-Boot. Das britische Imperium, um im Bilde zu bleiben, war damit vor dem Untergang gerettet. »Oh James, ich brauche dich«, fleht Doppelagentin Anaya irgendwann in dem Streifen. »England auch«, antwortet 007 und macht sich davon. Großes Kino.

DAS ERSTE FLOTTEN-FAHREVENT 2016!

Firmenauto des Jahres

11.–13. April 2016 | Europa-Park Rust

Europas größter Autotest
für Fuhrparkprofis.
Mit Branchentreff,
Ausstellung und Vorträgen.

Jetzt anmelden und Teilnahme sichern!

MEHR INFORMATIONEN &
ANMELDUNG UNTER
www.firmenauto.de/fadj

FRÖHLICHE ~~WEIHNACHT~~ ÜBERALL.

gewinner

Jetzt mitmachen!

Werden Sie zum Profi Gewinner und sichern Sie sich Ihre Chance auf exklusive Preise!

Karte gut. Alles gut.

Besser kann man nicht vom Profi Paket der Shell Card profitieren! Schauen Sie gleich nach, welche Preise Sie erwarten und registrieren Sie sich für das Gewinnspiel!

Jetzt teilnehmen unter www.shell.de/profigewinner