FIRMENAUTO

GESCHÄFTSWAGEN | FLOTTEN-MANAGEMENT | FINANZEN

HEFT 8/2016 | 80318 | € 4,00

www.firmenauto.de

- Marktübersicht Dienstleister
- Umfrage unter Flottenchefs
- Neue Technologien verändern die Branche

Fuhrparkmanagement

GRÜNE FLOTTE
EnBW setzt auf Elektromobilität

KAUFBERATUNG
Alle Motoren, alle Kosten: der Skoda Superb im Modellcheck

SHUTTLE-VANS IM TEST
Der neue VW Multivan fordert die Mercedes V-Klasse heraus

FÄHRT IDEALLINIE BEI UNTERHALT UND EFFIZIENZ.

NISSAN

Innovation that excites

NISSAN QASHQAI VISIA
1.5 l dCi, 81 kW (110 PS)

Leasingsonderzahlung: € 0,–
Laufleistung: 60.000 km
Laufzeit: 48 Monate

MTL. LEASINGRATE:
AB € 229,–[1] (NETTO)
inkl. Technikservice[2]

DER NISSAN QASHQAI.

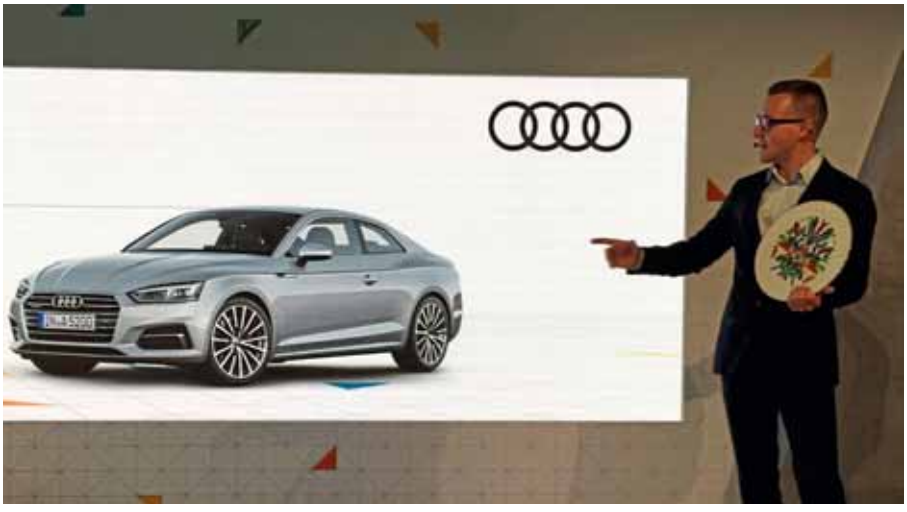
Wir stellen vor: der NISSAN QASHQAI – Ihr vielleicht effizientester Mitarbeiter. Mit seiner günstigen Leasingrate und mit nur 3,8 l auf 100 km einem der geringsten Kraftstoff-Normverbräuche[3] seiner Klasse bremst er hohe Unterhaltskosten ganz einfach aus und überzeugt mit komfortablem Fahrverhalten auf jeder Dienstfahrt. **Mehr auf nissan.de**

Gesamtverbrauch l/100 km: innerorts 4,2, außerorts 3,6, kombiniert 3,8; CO_2-Emissionen: kombiniert 99,0 g/km (Messverfahren gem. EU-Norm); Effizienzklasse A+.

Abb. zeigt Sonderausstattung. [1]Berechnungsbeispiel für das gewerbliche Leasing bei einer Laufzeit von 48 Monaten bis 60.000 Kilometer netto (zzgl. gesetzlicher MwSt.). Nur bei teilnehmenden NISSAN Händlern, zzgl. Überführung und Zulassung. Gültig für alle bis zum 31.07.2016 abgeschlossenen Leasingverträge für den NISSAN QASHQAI VISIA 1.5 l dCi, 81 kW (110 PS). Ein Angebot für Gewerbekunden von NISSAN Fleet Services. Ein Produkt der ALD AutoLeasing D GmbH, Nedderfeld 95, 22529 Hamburg, in Kooperation mit der RCI Banque S.A. Niederlassung Deutschland, Jagenbergstraße 1, 41468 Neuss. [2]Der Technikservice beinhaltet Wartungskosten und Verschleißreparaturen (gemäß AGB) für die Vertragslaufzeit. Ein Angebot für Gewerbekunden von NISSAN Fleet Services. Ein 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, solange der Vorrat reicht. [3]Kombinierter Normverbrauch beim 1.5 l dCi Dieselmotor. Angabe nur gültig bei vergleichbaren Verbrennungsmotoren. Stand 1. April 2015. NISSAN CENTER EUROPE GMBH, Postfach, 50319 Brühl.

AUS DEM HEFT

Über den Tellerrand hinaus



Was hat das neue **Audi A5 Coupé** mit einem Kuchenteller zu tun? Eigentlich nichts. Doch für die Testfahrten lud Audi die Journalisten nach Portugal ein. Die Pressekonferenz fand in Ilhavo statt, direkt neben dem Werk von Vista Alegre. Sagt Ihnen nichts? Die 1824 gegründete Porzellanmanufaktur hat bei den Portugiesen einen ähnlichen Stellenwert wie Rosenthal für uns Deutsche oder Wedgwood für Engländer. Deshalb ließ es sich Pressesprecher **Sascha Höpfner** auch nicht nehmen, einen nebenan gebrannten Teller zur Pressekonferenz mitzubringen. Er versuchte zwar, den inhaltlichen Bogen vom Design des Tellers zu dem des A5 zu spannen, aber über Geschmack lässt sich ja streiten. Wir meinen: Der Audi ist schöner. Auf Seite 34 können Sie sich selbst ein Bild vom neuen Coupé machen.

Äh, wie bitte?

Hanno Boblenz gehört zwar nicht zu den sogenannten Digital Natives, doch sein Smartphone kann er schon bedienen. Ist ja nicht so schwierig. An dem im VW Up eingebauten iPhone scheiterte der Kollege aber fast. Genauer: an der Navigations-App von VW. Denn, um ein Ziel zu löschen, muss man den Bildschirm von unten hoch wischen. Wer's nicht weiß, den treibt dies zum Wahnsinn. Die App schaffte das gleich doppelt: mit unsinnigen Ansagen, wie Sie auf Seite 36 lesen können.

Zeit ist Geld

In schönster Landschaft präsentierte Mercedes das GLC Coupé. Matterhorn, Gran Paradiso, Mont Blanc: Die Viertausender reihten sich aneinander. Der Abstecher auf den Großen Sankt Bernhard wurde für **Hanno Boblenz** allerdings zum teuren Trip. Um zehn Minuten zu sparen, fuhr er zurück durch den Tunnel statt über den Pass. Kostenpunkt: 29,70 Schweizer Franken.

IMPRESSUM

FIRMENAUTO – Geschäftswagen · Flottenmanagement · Finanzen
ISSN 1618-4998
Redaktioneller Gesamtleiter und Herausgeber: Werner Bicker
Redaktion FIRMENAUTO/ www.firmenauto.de
Hanno Boblenz (Chefredakteur), Nicole Holzer, Martin Schou, Juliane Dünger/Sumita Brumbach (Assistentinnen)
Mitarbeiter dieser Ausgabe:
Annett Boblenz, Guido Borck, Dirk Eichler (Ecovis), Michael Harnischfeger, Alex Mannschatz, Franziska Nieß, Christoph Ostheimer, Max Reinartz (Kanzlei Voigt), Axel Schäfer (BFVM), Frank Wald
Grafik/Produktion: Katja Reibold (Ltg.); Florence Frieser, Frank Haug, Monika Haug, Oswin Zebrowski, Marcus Zimmer

Text:
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. 22, 2016
Gerichtsstand Stuttgart

Fotos: Hanno Boblenz (2)

FA www.firmenauto.de

Diese Artikel finden Sie nur im Internet

Renault Mégane Grandtour
Nach der Limousine kommt jetzt der geräumigere Kombi in den Handel. Erste Bilder und Infos.

firmenauto.de/mgt

EDV
Große Marktübersicht: Hier finden Sie die richtige Software für eine reibungslose Steuerung Ihres Fuhrparks.

firmenauto.de/edv

Wertverlust
Zehn Punkte, die den Restwert wirklich beeinflussen. Und was Flottenbetreiber für einen hohen Wiederverkaufswert tun können.

firmenauto.de/wv

Car Policy
Den Fuhrpark auf Grün umzustellen erfordert Hartnäckigkeit.
www.firmenauto.de/cp

Teslas Autopilot
Fahrerassistent ist nicht mehr als ein Copilot.
www.firmenauto.de/autopilot

Renault Alaskan
Erste Bilder vom französischen Pick-up.
www.firmenauto.de/alaskan

Porsche Panamera
Mehr Sport und mehr Komfort: Ist das die passende Oberklasse für Ihre Chefetage?
www.firmenauto.de/panamera

firmenauto.de ist für Smartphones und Tablets optimiert

Folgen Sie uns auch auf

/firmenauto
@firmenauto

24 GRÜNE FLOTTE
Klar, dass EnBW als Stromanbieter auf Elektromobilität im Fuhrpark setzt. Eher außergewöhnlich: Das Unternehmen möchte künftig komplett auf den Diesel verzichten.

40 MERCEDES GLC COUPÉ
Lohnen sich die 4.000 Euro Aufpreis für die sportlichere Version des GLC?

42 SKODA SUPERB
Alle Motorisierungen, alle Daten, alle Kosten: Der Modellcheck zeigt, wie gut sich der Superb als Dienstwagen eignet.

Fotos: K.-H. Augustin (1), A. Hartmann (1), T. Küppers (1), Fotolia (4)

SCHWERPUNKT FUHRPARKMANAGEMENT

12 **Neue Technologien** Wie sich der Beruf des Flottenmanagers ändert
14 **Umfrage** Das CVO-Barometer zeigt, wie Flottenchefs ticken
18 **Marktübersicht** Alle Fuhrparkmanagement-Anbieter auf einen Blick

22

GESCHÄFTSREISE

Die Zahl der Geschäftsreisen nimmt zu. Sicherheit hat mittlerweile oberste Priorität.

48

VERGLEICHSTEST VANS

Welches ist das bessere Allrad-Shuttle: VW Multivan oder Mercedes V-Klasse?

AUTOS IN DIESEM HEFT

Audi A5 34
BMW Active Tourer 55
Citroën Grand C4 Picasso 1.6 Blue HDi 120 54, C4 Picasso 55
DS 3 1.6 Blue HDi 120 54, C3 Picasso 55
Dacia Lodgy dCi 90 55
Fiat Talento 32, Fullback 33, 124 Spider 41, 500L 0.9 Twinair 55
Ford Mondeo 47, B-Max 55, C-Max 55
Hyundai Ioniq 38
Mazda 6 47
Mercedes GLC Coupé 40, V 250 d 4Matic lang 48, B-Klasse 55
Nissan Note 55
Opel Zafira 30, Meriva 1.6 CDTi Ecoflex 55
Peugeot 508 SW 47, 308 1.6 Blue HDi 120 54, 5008 Puretech 130 55
Renault Scénic dCi 130 56
Skoda Superb 42
Ssangyong XLV 35
Subaru Libero 58
VW Up 36, Multivan 2.0 TDI 4Motion 48, Touran 2.0 TDI 56, Golf Sportsvan 1.6 TDI 56

MANAGEMENT

03 **Impressum**
06 **Blickpunkt** Nachrichten
08 **Aus der Branche** Personalien und Aktuelles
10 **Kaufprämie** Trotz finanziellem Anreiz planen kaum Firmen mit E-Autos
10 **Abgasmessung** KBA will Schadstoffausstoß im realen Verkehr prüfen
11 **VW-Sammelklage** My-right.de-Gründer Jan-Eike Andresen im Interview
22 **Geschäftsreise** Wie Firmen für die Sicherheit ihrer Mitarbeiter sorgen
24 **Grüne Flotte** EnBW setzt auf E-Mobilität und kehrt dem Diesel den Rücken
28 **Recht und Steuer** Mangels Erfolgschancen wollen Versicherungen nicht gegen VW klagen

AUTO

NEUVORSTELLUNGEN

30 **Opel Zafira** Mit neuem Familien-Gesicht und besserer Vernetzung
32 **Fiat Talento** Der Scudo-Nachfolger ist ein Ableger des Renault Trafic
33 **Fiat Fullback** Neuer Pick-up-Konkurrent für Amarok und Ranger
34 **Audi A5** Für Business und Emotionen
35 **Ssangyong XLV** Wie gut ist der Korea-SUV für 14.300 Euro?
36 **VW Up** Modellpflege für den Kleinstwagen
38 **Hyundai Ioniq** Limousine als Hybride, Plug-in-Hybride und reines E-Auto
40 **Mercedes GLC Coupé** Sportliche Version des Kompakt-SUV
41 **Fiat 124 Spider** Italienischer Roadster mit japanischen Wurzeln

FAHRBERICHTE

42 **Skoda Superb** Modellcheck: alle Daten, alle Kosten
48 **Vergleichstest Vans** Shuttle-Autos mit Allrad: Der VW Multivan trifft auf die Mercedes V-Klasse

SERVICE + TECHNIK

52 **Verbrauch** Ohne Zwang und völlig transparent: Citroën, Peugeot und DS messen Spritkonsum im realen Verkehr
55 **Kostencheck** Die beliebtesten kleinen und kompakten Vans und ihre Kosten
58 **Rückblick** Subaru Libero

MACHEN SIE ALS TESTFAHRER MIT!

Bei FIRMENAUTO stehen gleich drei große Events vor der Tür:
KEP-Transporter des Jahres, Test Drive und Firmenauto des Jahres.

» Probieren geht über Studieren, das besagt der Volksmund. Um das zu ermöglichen, legt sich FIRMENAUTO mächtig ins Zeug. Bei unseren Events KEP-Transporter des Jahres, Test Drive und Firmenauto des Jahres können sich Fuhrparkprofis bei umfangreichen Testfahrten ihr eigenes, unverfälschtes Bild der entsprechenden Fahrzeuge machen.

KEP-Transporter des Jahres 2016

Sie sind Kurierfahrer oder KEP-Experte? Dann werden Sie einer von 40 Profifahrern und bewerben sich für KEP-Transporter des Jahres am 19. und 20. Oktober in Friedrichshafen. Hier können Sie nach ausführlichen Testfahrten aktueller Transporter anhand eines Fragebogens Ihr Urteil in Sachen Wirtschaftlichkeit, Sicherheit, Antrieb, Komfort und Fahreigenschaften abgeben.

Test Drive

Der dritte FIRMENAUTO Test Drive findet im Rahmen des Signal Reklame Flottentags in Schwäbisch Hall am 12. und 14. Oktober statt. Der Test Drive bietet für Flottenprofis eine einmalige Möglichkeit, unterschiedliche Fahrzeuge Probe zu fahren und sich mit Herstellern und Kollegen auszutauschen.

Firmenauto des Jahres 2017

Europas größter Praxistest findet im kommenden Jahr in der Jachthafenresidenz Hohe Düne/Warnemünde an der Ostseeküste statt. Vom 29. bis 31. Mai 2017

Luftverschmutzung

London plant ab 2017 Abgas-Gebühr

Ab Ende 2017 soll es für Fahrzeuge mit hohem Schadstoffausstoß ernst werden. Londons Oberbürgermeister Sadiq Khan will zusätzlich zur Citymaut von 11,50 Pfund eine »Toxi City Charge« von zehn Pfund pro Tag einführen. Sie soll für alle Fahrzeuge, die vor 2005 zugelassen wurden und ins Londoner Zentrum fahren, erhoben werden. Doch damit nicht genug: Ende 2019 will Khan die Gebühr auf alle Dieselfahrzeuge, die vor 2015 gebaut wurden, ausweiten. Zusätzlich plant der selbst an Asthma erkrankte Londoner Oberbürgermeister, die Umweltzone im Zentrum um das Zehnfache zu vergrößern. Laut »The Times« wären dann rund 210.000 Fahrer betroffen. Treffen würde es vor allem die Autokäufer, die sich gerade im Glauben an einen geringeren Schadstoffausstoß für einen Selbstzünder entschieden haben. Zieht Khan sein Vorhaben durch, gelten in London künftig die weltweit strengsten Emissions-Standards. Um diese zu garantieren und dafür zu sorgen, dass sich kein Umweltsünder vor der »Toxi City Charge« drückt, will die Stadt zusätzlich mehrere tausend Kameras aufstellen.

22

Prozent aller Neuwagenkäufer haben im vergangenen Jahr in Betracht gezogen, sich ein Fahrzeug mit alternativem Antrieb zuzulegen.

Car Policy

Männer dürfen teurere Autos fahren

Fachkräftemangel, immer weniger junge Leute, zunehmende Urbanisierung – es gibt viele Gründe für Unternehmen, Jobs attraktiv zu gestalten und zusätzlich zum Gehalt einen Dienstwagen zu genehmigen. Dataforce ging diesem Thema auf den Grund, befragte 800 Fuhrparkleiter, 500 User-Chooser und 500 Privatwagenfahrer. Die zentrale Erkenntnis: Frauen dürfen nicht so viel für ihren Dienstwagen ausgeben wie ihre männlichen Kollegen. 21 Prozent der Männer haben eine Begrenzung der Leasingrate auf unter 500 Euro, bei Frauen sind dies 27 Prozent. Bis 700 Euro dürfen 18 Prozent der Männer ausgeben, bei Frauen nur zehn. Ein bisschen aufholen können die Frauen im gehobenen Management, dort wo es keine Leasingratenbegrenzung gibt. Der Unterschied beträgt dort vier Prozent.

Fotos: Fotolia (2)

haben 280 Fuhrparkleiter die Chance, als Testfahrer mit ihrem Urteil die nächsten »Firmenautos des Jahres« zu bestimmen.

Haben Sie Interesse an einem unserer Fahrevents? Anmeldung und zusätzliche Infos finden Sie unter etmevents.de.

E-Mobilität

Bund plant 15.000 neue Ladestationen

Nach der Förderung für den Kauf von E-Autos plant nun das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) eine neue Förderrichtlinie zu Ladestationen. Bislang hat das Bundeskabinett ein Marktanreizprogramm verabschiedet. Ziel ist es, zwischen 2017 und 2020 eine flächendeckende Infrastruktur für Ladestationen aufzubauen, die insgesamt 15.000 Ladesäulen umfassen soll. Die Regierung unterstützt das Vorhaben mit 300 Millionen Euro. Von der Fördersumme sollen 200 Millionen Euro dazu dienen, eine öffentlich zugängliche Schnellladeinfrastruktur mit rund 5.000 Ladestationen in Metropolen und entlang der Bundesfernstraßen zu errichten. Mit den restlichen 100 Millionen Euro plant das Bundesverkehrsministerium, weitere 10.000 normale E-Tanksäulen zu errichten. Standorte hierfür können Tankstellen, Autohöfe, Einkaufs- und Sportzentren, Carsharing-Stationen sowie Bahnhöfe, Flughäfen und Messezentren sein. Dabei unterstützt das BMVI sowohl Städte und Gemeinden als auch private Investoren.

Führerschein-Umtausch

Früher als geplant?

Seit 2013 gelten Führerscheine nur noch 15 Jahre. Eigentlich sollten alle bis dahin ausgestellten Fahrerlaubnisse noch bis zum Jahr 2033 gültig bleiben. Entsprechend wäre nach dem Gesetz noch 17 Jahre Zeit, auf den aktuellen Führerschein im Kreditkartenformat zu wechseln. Doch nun müssen Autofahrer in Deutschland ihre Führerscheine voraussichtlich früher umtauschen. Grund ist ein Vorstoß der Bundesländer. Sie planen laut Saarbrücker Zeitung, das Verfallsdatum für gültige Alt-Führerscheine willkürlich zu verkürzen und den Umtausch so vorzuziehen, dass er bereits 2024, also in rund 8 Jahren, abgeschlossen ist. Der Verkehrsausschuss des Bundesrats hat eine entsprechende Empfehlung ausgesprochen. Die geplanten Regelungen zum vorgezogenen Führerscheinumtausch seien notwendig, um die Behörden zu entlasten. Betroffen sind rund 30 Millionen Führerschein-Inhaber.

Notbremsassistent

Sicherheit setzt sich durch

Noch vor knapp einem Jahrzehnt wirkten sie wie Science-Fiction: Notbremsassistenten, die ein Auto bei einem drohenden Unfall wie von Geisterhand abbremsen. Heute ist die Technik in größeren Fahrzeugklassen längst Standard. Und auch in Kleinwagen ist der elektronische Schutzengel keine Seltenheit mehr. Aus gutem Grund: Schließlich belegen zahlreiche Studien deren Wirksamkeit. Laut Gesamtverband der deutschen Versicherungswirtschaft (GDV) senken Notbremsassistenten die Zahl der Unfälle mit Leichtverletzten um 36 Prozent. Das Risiko tödlicher Unfälle sinkt immerhin um 2,2 Prozent. Doch das allein hat nicht für den Siegeszug des Notbremsassistenten bis hinab in die Kleinwagenklasse gesorgt. Vielmehr waren es sinkende Preise und wachsender Druck über die Crashtest-Organisation Euro NCAP. Ab 2022 soll die Technik dort Standard für alle Neuwagen werden.

Abgasreinigung

Keine Gesetzeslücken mehr bei Motorabschaltung

Bundesverkehrsminister Alexander Dobrindt will die EU-Gesetzeslücken bei der Abgasreinigung von Dieselautos schließen. »Wir wollen eine Klarstellung, was unter den Ausnahmen bei Abschalteinrichtungen zu verstehen ist«, sagt Dobrindt. Nach der gültigen EU-Richtlinie sind Einrichtungen zum Abschalten der Abgasreinigung zwar verboten, es gibt jedoch Ausnahmen, etwa wenn Motorschäden zu befürchten sind. Eine Abschaltung führt in der Regel zu höheren Stickoxidwerten. Dobrindt schlägt nun vor, dass solche Abschaltungen nur akzeptiert werden, wenn es beim Einsatz der »besten verfügbaren Technologien« keine andere Möglichkeit gibt. Das soll im Rahmen der Typgenehmigung von Neuwagen überprüft werden.

DAIMLER KAUFT ATHLON

Quantensprung für DFS: Mit dem Kauf von Athlon entsteht ein europäischer **Dienstleister mit mehr als 340.000 Einheiten.**

» Daimler Financial Services (DFS) investiert in das Wachstum des Flottenmanagement-Geschäfts und kauft für 1,1 Milliarden Euro Athlon Car Lease International, ein Tochterunternehmen der zur niederländischen Rabobank gehörenden De Lage Landen Group. Das Portfolio von Athlon wird mit dem des Daimler Fleet Management unter der Marke Athlon zusammengeführt und umfasst rund 340.000 Pkw und Vans. Mit der Übernahme würde einer der größten Player im europäischen Fuhrparkmanagement entstehen.

»Das Flottenmanagement ist ein Wachstumsmarkt, in dem wir unsere Stellung durch die Übernahme von Athlon kräftig ausbauen. Damit erschließen wir uns neue Absatzpotenziale, sowohl für Fahrzeuge als auch für Mobilitätsangebote«, erklärt Daimler-Finanzchef Bodo Uebber. Schließlich erwarten Firmen heute ein markenübergreifendes, flexibles Management von Mobilitätsbedürfnissen rund um ihren Fuhrpark.

Dazu integriere das neue Unternehmen nicht nur die Kernelemente Miete und Leasing, sondern auch Corporate Carsharing und ein umfassendes Reporting. Verschiedene Gremien sowie die Kartellbehörden müssen dem Deal noch zustimmen. Daimler Financial Services rechnet damit, die Transaktion im vierten Quartal dieses Jahres abschließen zu können.

Ford Smart Mobility

Wer gut fährt, spart Geld

Gute Fahrer mit geringeren Kosten belohnen, das ist der Gedanke hinter dem neuen Ford Smart Mobility-Experiment. Die Idee folgt dem Prinzip der Zielerreichung, das man aus Fitness- und Sport-Apps kennt. Die App ermittelt individuelle Kennzahlen, die auf verschiedenen Fahrfaktoren beruhen. Im Rahmen des Ford Smart Mobility-Experiments können die Daten über eine App für das Smartphone aufgerufen werden. Dieses Projekt könnte langfristig dazu beitragen, dass Autofahrer mit guten Ergebnissen zum Beispiel günstigere Konditionen bei Autovermietern, Carsharingdiensten oder Versicherungen erhalten.

Linde Bee Zero

Carsharing mit 50 Wasserstoff-Hyundai

In Pullach bei München startet das weltweit erste Carsharingangebot für Fahrzeuge mit Brennstoffzelle. Das Projekt »Bee Zero« wird von Linde Hydrogen Concepts betrieben. Dazu steuert Importeur Hyundai 50 ix35 Fuel Cell bei. Wie bei herkömmlichen Carsharingdiensten können die Fahrzeuge online oder per App gebucht werden. Der Hyundai ix35 Fuel Cell schafft rund 600 Kilometer mit einer Tankfüllung.

Euromaster

App für Flottenkunden

Der Werkstatt- und Reifenservice-Dienstleister Euromaster hat eine Service-App entwickelt. Damit können Flottenkunden die nächste Servicewerkstatt finden und direkt einen Termin vereinbaren. Das Euromaster-Netzwerk besteht aus rund 700 Servicestationen. Darüber hinaus unterstützt die App den Kunden bei der Auswahl der passenden Werkstatt. Er wird beispielsweise bei einem Glasschaden direkt an die 24-Stunden-Schadenaufnahme weitergeleitet oder bei einem gängigen Reifenservice in die nächste Werkstatt geführt.

Lease Plan

Universaleinbauten für Miettransporter

Der kurzfristige Ausfall eines Transporters ist für Fuhrparkleiter meist nur schwer zu kompensieren. Deshalb bietet Lease Plan einen neuen Service an: Transporter mit Einbauten in der Kurz- und Langzeitzeitmiete. Die Transporter sind mit universellen Einbauten und zusätzlichen Ladungssicherungselementen ausgestattet und können bundesweit zugestellt und abgeholt werden. Die Miettransporter stehen bereits ab einem Miettag zur Verfügung. Alle gefahrenen Kilometer sind inklusive.

KOLUMNE

Plakette: Blaues Chaos programmiert

Aufkleber auf dem Auto sind eigentlich out. Die Politik hat den frei gewordenen Platz aber nun für sich entdeckt und entwickelt munter Vignetten und Plaketten. So hat die Sonderkonferenz der Umweltminister beschlossen, dass die Euro-6-Plakette in Deutschland in eigenen, kleineren Umweltzonen umgesetzt werden soll. Dabei hat Europa an Plaketten schon einiges zu bieten: für Maut, Feinstaub, CO_2, Umwelt und bald auch Stickoxid. Geht es nach Bundesumweltministerin Hendricks, können die Kommunen ab Herbst 2016 festlegen, wo in ihren Umweltzonen eine blaue Zone hinzukommt. Sie können anordnen, dass in Stadtgebiete mit schlechter Luft nur noch stickstoffärmere Autos mit blauer Plakette einfahren dürfen. Dann kann es für Diesel eng werden. Und damit auch für viele Zusteller oder Dienstleister. Ein Teufelskreis könnte beginnen, Arbeitsplätze sowie Attraktivität und zu guter Letzt auch Kunden verloren gehen. Alleine in Berlin gibt es 650.000 Pendler, die zu 80 Prozent Dieselautos fahren. Laut »Bild« droht für 13 Millionen ältere Dieselfahrzeuge ein Innenstadtverbot. Dazu kommt, dass viele Firmenfuhrparks mit verbrauchsärmeren Dieselfahrzeugen ausgestattet sind. Konsequenzen für die Unternehmen wurden offensichtlich nicht berücksichtigt. Das ist absurd, unausgegoren und ärgerlich. So, wie es derzeit geplant ist, dürfen maximal 500.000 Pkw und modernste Lkw mit Dieselmotor und einem Zulassungsdatum ab August 2015 (davor Euro 5) in blaue Zonen fahren. Einige Unternehmen werden einen Großteil ihrer Fuhrparks nicht mehr einsetzen können. Umweltorientierung in allen Ehren, aber es wird nur an Symptomen herumgedoktert, statt die Ursachen anzu-gehen und in die Entwicklung alternativer Antriebe zu investieren – über die Elektromobilität hinaus.

Bundesverband Fuhrparkmanagement

Axel Schäfer
Geschäftsführer
Bundesverband Fuhrparkmanagement

Flotten-Termine 2016

Veranstaltungen

■ **ALD Automotive: 8. Run for Charity**
Wann? 27. August
Wo? Klinik an der Müritz **(www.ald-runforcharity.de)**

■ **Automechanika**
Wann? 13.–17. September
Wo? Frankfurt **(www.automechanika.com)**

■ **E-Flotte Stadion Tour 2016**
Wann? 29. September
Wo? München **(www.tcs-dienstleistung.de)**

■ **Seminar Versicherungs- und Schadenmanagement**
Wann? 14. September
Wo? Berlin **(www.fuhrparkverband.de/veranstaltungen)**

■ **Kombi-Kompakt-Training**
Wann? 20. September
Wo? Steißlingen/Bodensee **(www.fleetacademy.de)**

■ **Global Fleet Summit**
Wann? 20.–22. September
Wo? Istanbul/Türkei **(http://summit.globalfleet.com)**

PERSONALIEN

Christian Burmester übernimmt die Leitung Kundenbetreuung des Fuhrparkmanagementanbieters Car Professional Management (CPM). Burmester verfügt über 15 Jahre Erfahrung im Kundenservice verschiedener Branchen, davon über fünf Jahre im automobilen Umfeld. Unter anderem leitete er bei einem Fahrzeugdienstleister das Service Center Leasing & Fuhrpark.

Rolf Lübke verabschiedet sich in den Ruhestand. Lübke verlässt nach 14 Jahren den Bw Fuhrparkservice. Lübke war einer der Pioniere des Corporate Carsharing sowie der E-Mobilität in Firmenflotten. Bevor Lübke die Geschäftsführung des Bw Fuhrparkservices übernahm, war er unter anderem bei DB Fuhrparkservice sowie bei Dekra tätig.

Frank Niewöhner (43) ist seit 1. Juli 2016 neuer Marketingvorstand von Renault Deutschland und in dieser Position auch für die Konzerntochter Dacia verantwortlich. Der Maschinenbau-Ingenieur folgt auf Frédéric Posez (43). Zuvor war Niewöhner unter anderem Leiter Strategie & Geschäftsplanung sowie der Marketingkommunikation bei den Ford-Werken.

Michael Hungenberg ist seit 1. Juli 2016 neuer Regionaldirektor von Infiniti. Hungenberg leitet die Märkte Deutschland, Österreich und Schweiz (DACH-Region) vom Standort Brühl. In seiner Funktion übernimmt er Vertrieb, Händlernetzentwicklung und Marketing. Zuvor verantwortete er die Händlernetz-Entwicklung der Nissan Center Europe.

Kay Otte wechselt zum 1. August vom Marketing in den Bereich Key-Account-Management der Union Tank Eckstein (UTA). Otte ist künftig für strategisch wichtige Schlüsselkunden und die Beratung, Betreuung und den Ausbau des bestehenden Partnernetzwerks verantwortlich. Die neu geschaffene Position ist ein Teil der Internationalisierungsstrategie des Tank- und Servicekartenanbieters.

Andreas Maske, geschäftsführender Gesellschafter von Maske Fleet, zieht sich aus der operativen Geschäftsführung zurück. Der Unternehmer will sich künftig auf die Entwicklung neuer Logistikkonzepte, Fahrzeug-Digitalisierung und ökologische Herausforderungen fokussieren. Die Geschäftsleitung übernehmen die Geschäftsführer Michael Busch (Managing Director) und Johann Goldenstein (Leitung Operations) sowie, neu im Team, Andreas Hunscheidt (Finanzen, Controlling und Verwaltung).

Telematik

PSA führt Webfleet als Flottentool ein

PSA will Kunden beim Flottenmanagement ihrer Fahrzeuge unterstützen und geht eine strategische Partnerschaft mit TomTom Telematics ein. Ab sofort will PSA für alle vernetzte Fahrzeuge der Marken DS Automobiles, Citroën und Peugeot das Flottenmanagementtool Webfleet anbieten. Der Dienst wird im Laufe des nächsten Quartals in Frankreich, Spanien, Belgien und in den Niederlanden eingeführt. Webfleet soll Fuhrparkmanagern beispielsweise bei der Tourenplanung helfen. Hierdurch verbrauchen die Fahrzeuge weniger Kraftstoff und sie lassen sich zur besseren Einsatzplanung orten. Ebenso können Wartungsintervalle optimiert werden.

Fotos: Karl-Heinz Augustin (1), Thomas Küppers (1)

KAUFPRÄMIE BIETET KAUM ANREIZE

Bei Unternehmen kommt die **Prämie für E-Autos und Plug-in Hybride nicht gut an.** Nur fünf Prozent der Flottenchefs planen, künftig E-Autos anzuschaffen.

Text: Nicole Holzer

» **Ohne Flottenkunden sieht es schlecht aus für das Eine-Million-Elektroauto-Ziel der Bundesregierung. Und ausgerechnet diese stehen der Kaufprämie für Elektroautos, 4.000 Euro für Modelle mit reinem Elektroantrieb und 3.000 Euro für Plug-in Hybride,** skeptisch gegenüber.

Das zeigte eine Blitzumfrage vom Marktforschungsinstitut Dataforce, an der 323 Fuhrparkleiter teilnahmen. Lediglich fünf Prozent der Fuhrparkchefs wollen aufgrund der Elektroauto-Prämie zukünftig Elektroautos in ihre Flotte integrieren. Zwei Prozent haben unabhängig von der Prämie bereits den Kauf von E-Autos geplant, elf Prozent sind unentschlossen oder machten keine Angabe. Für die überwiegende Mehrheit von 81 Prozent kommen Elektroautos als Firmenfahrzeuge allerdings auch weiterhin nicht infrage. Dabei bietet der Flottenmarkt angesichts von 1,3 Millionen Flotten ein großes Potenzial, um die Ziele der Bundesregierung zu erreichen.

Von den 25.502 reinen Elektroautos und 10.819 Fahrzeugen mit Range-Extender und Plug-in Hybriden, die zu Jahresbeginn in Deutschland zugelassen waren, entfielen 38 Prozent auf den relevanten Flottenmarkt und 39 Prozent auf private Halter.

Spezielle Anreize für Firmenkunden könnten den Durchbruch vorantreiben

Oft werden die Stromer nur für kurze Zeit gehalten. Viele Fahrzeuge aus den Jahren 2012 und 2013 sind bereits wieder von deutschen Straßen verschwunden. 2014 und 2015 wurden genauso viele Fahrzeuge neu auf den Markt gebracht, wie gerade zugelassen sind. Würden die Fahr-

BEHÖRDEN WOLLEN SELBST MESSEN

Im Abgasskandal macht das Kraftfahrt-Bundesamt (KBA) Ernst. Es will **eigene Messungen einführen, um den realen Schadstoffausstoß** zu ermitteln.

Text: Christoph Ostheimer

» **Künftig sollen die Schadstoffangaben der Autohersteller genau überprüft werden können. Laut Nachrichtenagentur dpa baut das Kraftfahrt-Bundesamt (KBA) eine eigene Prüftechnik auf. Ziel** sind eigene Abgastests unter realen Fahrbedingungen. Dazu plant die Behörde den Kauf zweier mobiler Messanlagen. Außerdem soll das KBA ein eigenes Prüflabor bekommen.

Bislang nutzen die amtlichen Prüfer für Nachmessungen das Know-how von Sachverständigenorganisationen wie Dekra. Damit erhöht sich der Druck auf die Hersteller.

zeuge in Fuhrparks genutzt, könnte das verhindern, dass sie nach kurzer Zeit ins Ausland verkauft werden. Mit stärker auf Firmenkunden ausgerichteten Anreizen und langfristigen Leasingmodellen auch für die Batterien sollte angesichts der großen Bedeutung des Flottenmarkts der Durchbruch von Elektroautos vorangetrieben werden können.

Das könnte funktionieren. Schließlich gewinnt das Thema, zumindest bei größeren Unternehmensflotten, deutlich an Relevanz. Das zeigte eine vorangegangene Studie von Dataforce.

Im Fokus stehen Fahrzeuge der Schadstoffklasse Euro 6, um zu sehen, ob diese im Verkehr auch das einhalten, was die Tests im Labor versprechen. Darüber hinaus will Verkehrsminister Alexander Dobrindt laut dpa unangemeldete Abgastests »im Stil von Dopingtests« einführen.

Laut Umweltbundesamt verursachen Dieselfahrzeuge in Deutschland jährlich 33 Milliarden Euro Schaden an Umwelt und Gesundheit. Nun fordert die Präsidentin des Umweltbundesamts, Maria Krautzberger, Konsequenzen: »Die niedrige Besteuerung von derzeit 18,4 Cent pro Liter muss ein Ende haben.« Sie führe dazu, dass Menschen in vielen Städten unter Dieselabgasen leiden.

»VW IST OHNE ZWEIFEL ZUM SCHADENERSATZ VERPFLICHTET«

Die Verbraucherschutzplattform my-right.de macht Schadenersatzforderungen von VW-Kunden nach US-Vorbild geltend. **Ein Interview mit my-right.de-Gründer Jan-Eike Andresen.**

Text: Martin Schou

Herr Andresen, wieso werden VW-Kunden aus den USA so großzügig entschädigt, während Kunden in Deutschland fast leer ausgehen?
Weil in den USA die Klage nur eines betrogenen VW-Kunden ausreicht, um später allgemein für alle betroffenen Kunden verbindlich erklärt zu werden. Vereinfacht gesprochen, reicht es also aus, wenn einer klagt, damit 600.000 geschädigte Kunden etwas bekommen. In Deutschland muss aber jeder selbst klagen. Bei uns gilt das Prinzip, wer sich nicht bewegt, geht leer aus.

Womit begründen Sie die Klage gegen Volkswagen?
VW hat selbst zugestanden, die geltenden Abgasgrenzwerte über Jahre verletzt zu haben. Entsprechende Feststellungen des Kraftfahrt-Bundesamts hat VW nicht angegriffen. Die Abgasgrenzwerte sind typische Schutzgesetze für jeden VW-Kunden, auf deren Einhaltung der Kunde selbstverständlich vertrauen darf. VW hat diese Schutzgesetze verletzt und ist daher, der Sache nach eigentlich vollkommen offensichtlich, zum Schadenersatz verpflichtet. Und um Missverständnissen vorzubeugen: Ersatz des Schadens ist natürlich mehr als die Reparatur des Motors durch ein Software-Update. Wer Schadenersatz leistet, zahlt Geld für Schäden wie merkantilen Minderwert aufgrund des geschwundenen Marktvertrauens in VW-Diesel, Mehrverbrauch und Verkürzung der Lebensdauer.

Wie erfolgversprechend ist eine Klage gegen den VW-Konzern?
Sehr, denn dem Grunde nach ist VW ohne Zweifel zum Schadenersatz verpflichtet. Worüber man trefflich streiten mag, ist die Höhe des Schadenersatzes. Hier hat VW mit der freiwilligen Einigung in den USA zunächst einmal selbst den Nagel in die Wand geschlagen bei Beträgen zwischen grob 5.000 und 10.000 Euro pro Fahrzeug. Das nehmen wir auf. Dank bewährter Rechtsinstitute wie der richterlichen Schätzung ist aber auch unser Recht in der Lage, komplexe Sachverhalte einer handhabbaren und zügigen Lösung zuzuführen.

(FAST) ALLES WIRD ANDERS

Neue Technologien verändern das Flottenmanagement in Firmen. **Fahrzeug- und Fahrerdaten werden transparenter,** der Job des Fuhrparkleiters ein anderer.

Text: Nicole Holzer

Der Siegeszug des vernetzten Fahrzeugs könnte die Fuhrparkbranche grundlegend verändern. Getrieben wird diese Entwicklung in erster Linie von möglichen Kostensenkungen im Bereich der Betriebs- und Prozesskosten. »Die Vernetzung von Informationen bietet für Fuhrparkmanagementanbieter große Einsparpotenziale und ermöglicht Fuhrparkleitern eine effizientere Steuerung ihrer Flotte«, sagt Vinzenz Pflanz von Sixt Leasing.

Bis zum Jahr 2020 sollen bereits 90 Prozent der mit einer entsprechenden Plattform ausgerüsteten Fahrzeuge vernetzt sein, so das Ergebnis einer weltweiten Untersuchung vom Forschungsinstitut Machina Research. Derzeit sind es gerade mal zehn Prozent. Interessant ist diese Entwicklung vor allem für Flottenbetreiber. »Fuhrparkmanagementsysteme, die Telematikdaten verarbeiten, ermöglichen nicht nur Reportings auf Knopfdruck, sondern auch prädiktive Analysen zur Optimierung des Fuhrparks«, sagt Dr. Angelika Voss vom Fraunhofer IAIS.

Entsprechend ändern sich auch die Anforderungen der Fuhrparkmanager. »Unsere Kunden benötigen immer detailliertere Informationen über ihre Flotte in Echtzeit, um strategische Maßnahmen bestimmen und einleiten zu können«, sagt Mario Cetera von Ari Fleet. Das dürfte künftig, zumindest technisch betrachtet, kein Problem mehr sein. Echtzeitdaten zu Aufenthaltsort, Spritverbrauch, Fahrverhalten, Verschleißsituation oder Reifendruck stehen jederzeit zur Verfügung – und können über entsprechende Schnittstellen erfasst und ausgewertet werden.

Das Smartphone spielt künftig eine wichtige Rolle

»Das vernetzte Fahrzeug wird in Zukunft ein wichtiger Bestandteil des Flottenmanagements sein«, meint Bastian Bischoff von Excon. Hier wird das Smartphone eine zentrale Rolle einnehmen. Zum einen können Daten und relevante Informationen schnell, einfach und digital ausge-

tauscht werden, zum anderen kann der Fuhrparkleiter kurzfristig, auch außerhalb der Firma nachvollziehen, was innerhalb seines Verantwortungsbereiches passiert.

Die Vernetzung des Fahrzeuges bietet gerade den Vielfahrern neue Perspektiven. Informationen über streckenbezogene Warnhinweise, Geschwindigkeitsüberschreitungen, Stauprognosen oder Unfallmeldungen erhöhen die Sicherheit des Fahrers und verringern Verzögerungen im Betriebsablauf. Doch hier gibt es zwei unterschiedliche Zielgruppen. Auf der einen Seite stehen die Serviceflotten, deren aktive Steuerung unerlässlich ist und daher auch wenig Gegenwehr hinsichtlich »Data Privacy« erfährt. Auf der anderen Seite die Statusflotten, deren Nutzer sich vehement gegen die Erhebung von Nutzerdaten stellen.

Nutzer ist das Fahrzeug Mittelpunkt ihrer Tätigkeit und bedarf einer Einbindung in der Schaffung von effizienten Lösungen«, sagt Cetera.

Aufgaben des Fuhrparkmanagers ändern sich

Damit ändern sich künftig auch die Aufgaben von Fuhrparkmanagern. Seine Rolle wird sich von derzeit stark operativen Aufgaben hin zu eher strategischen entwickeln. Fuhrparkleiter müssen sich künftig nicht mehr darüber ärgern, dass Dienstwagenfahrer nicht in der Lage sind beim Tanken den akkuraten Kilometerstand anzugeben, sie müssen sich nicht mehr um Inspektions- und Wartungstermine kümmern oder um den saisonalen Reifenwechsel.

Das übernehmen intelligente Systeme, zum Beispiel Apps, die dem Fahrer dann

Mit vernetzten Fahrzeugen können Flottenbetreiber ihre Dienstwagen effizienter steuern

Das dürfte allerdings nur eine Frage der Zeit sein, bis die Möglichkeiten der Telematik auch in Deutschland ausgeschöpft werden. Ein Blick in die USA oder nach Großbritannien genügt. Dort konnten Unternehmen schon vor zehn Jahren sehen, wo ihre Mitarbeiter sind und was sie gerade tun. »Davon sind wir noch weit weg, doch es ist nicht die Frage, ob es kommt, sondern wann. Schließlich ist dies nicht nur ein wichtiger Punkt für die Flottensteuerung, sondern auch zum Beispiel für die Fürsorgepflicht des Arbeitgebers«, erklärt Pflanz.

Warum sollten Regeln, die für jeden Mitarbeiter in der Produktion gelten, nicht auch für Service- oder Vertriebsmitarbeiter gelten? Die Folge davon dürfte ein Paradigmenwechsel sein, der den Dienstwagen verstärkt als Arbeitsmittel oder Arbeitsplatz sieht. Gleichzeitig verliert das Auto als Statussymbol seine Bedeutung. »Ein Umdenken wird in Zukunft Pflicht, denn auch für viele dieser genau sagen, wann und wo er welche Aufgaben, die seinen Dienstwagen betreffen, wahrnehmen muss. Auf Basis der Telematikdaten und der Daten, die das Fahrzeug selbst liefert, können Flottenbetreiber Fahrzeug und Fahrer deutlich besser steuern.

Die Datentransparenz, die man bereits generieren kann, etwa über Reportingtools, tragen dazu bei, dass Flottenchefs auf fundierter Basis Entscheidungen treffen können, was zuvor nicht möglich war. Das wiederum führt zu mehr Effizienz und Sicherheit.

Das gilt insbesondere im Riskmanagement. »Telematik ist dann sinnvoll, wenn man das Fahrverhalten positiv beeinflussen kann«, davon ist Dr. Edgar Puls von HDI-Gerling Industrie Versicherung überzeugt. Sicheres Fahren wird dann mit niedrigen Prämien belohnt. Immerhin sinken laut Puls die Schadenfrequenzen beim Einsatz von Telematiksystemen um zehn bis 20 Prozent.

»Auf fundierter Basis Entscheidungen treffen«

Die Vernetzung von Informationen bietet neue Chancen. Was könnte sich für Flottenbetreiber künftig ändern?
Vinzenz Pflanz: Nehmen wir als Beispiel den Baustein Maintenance. In Deutschland fährt der Dienstwagenfahrer in der Regel in eine Herstellerwerkstatt. Im Vorfeld wurde eine bestimmte Summe zur Freigabe vereinbart, die Rechnung wird von Fachleuten kontrolliert. In den USA sind die Unternehmen einen großen Schritt weiter. Dort gibt es bereits App-Lösungen, die einen Werkstattprozess hinterlegt haben. Das Auto meldet der App »Werkstattaufenthalt«, der Fahrer wiederum bekommt von der App eine Meldung, wann er in welche Werkstatt muss und welche Arbeiten dort erledigt werden sollen. Das spart Geld und Zeit.

Der gläserne Fahrer rückt immer näher. Wie sieht es in weiterentwickelten Märkten etwa Großbritannien aus?
Fahrzeugdaten und Fahrerverhalten werden für Flottenbetreiber deutlich transparenter. So gibt es beispielsweise im britischen Markt ein spezielles Telematikmodul, den »Risk Profiler plus«. Dieser teilt Fahrer aufgrund von Kennzahlen – etwa Kraftstoffverbrauch, Verschleiß, Unfallhäufigkeit – in unterschiedliche Risikoklassen ein. Der Fahrer kann je nach Wert zum Beispiel an einem Fahrertraining teilnehmen und seine Werte verbessern oder nach einem Unfall an weiteren Schulungen teilnehmen. Im Ergebnis sinken die Unfallzahlen, der Kraftstoffverbrauch und die Verschleißkosten, gleichzeitig steigt die Sicherheit im Fuhrpark – was letztlich dem Fahrer zugutekommt.

Wie wird sich der Aufgabenbereich eines klassischen Fuhrparkleiters verändern?
Der Fuhrparkleiter wird sich von einer derzeit stark operativen Rolle hin zu einer eher strategischen Aufgabe entwickeln. Die Datentransparenz, die man heute über entsprechende Reportingtools lokal sowie global generieren kann, wird dazu beitragen, dass sie auf fundierter Basis Entscheidungen treffen können.

Vinzenz Pflanz,
Vertriebschef Sixt Leasing

UNTER DER LUPE

Arval befragte 3.000 Flottenentscheider nach ihren Bedürfnissen, 200 davon in Deutschland. Ihre Antworten münden im Fuhrparkbarometer des CVO.

Text: Annett Boblenz

Das von Arval und dessen französischer Muttergesellschaft initiierte Fuhrparkbarometer des Corporate Vehicle Observatory (CVO) zeigt seit mehr als zehn Jahren, wie Europas Flottenmanager ticken. 3.000 Antworten von Flottenentscheidern aus Europa, 200 davon aus Deutschland, zeigen bei der diesjährigen Befragung die künftigen Trends auf. Bei der Vorstellung der Studie nennt Marcus Schulz, Landeschef von Arval in Deutschland, drei markante Entwicklungen. »Erstens, die Flotte wird weiter wachsen. Zweitens lassen Flottenmanager die Fahrzeuge länger im Einsatz und drittens wird der Dieselanteil trotz der Schummeleien weiter zunehmen.«

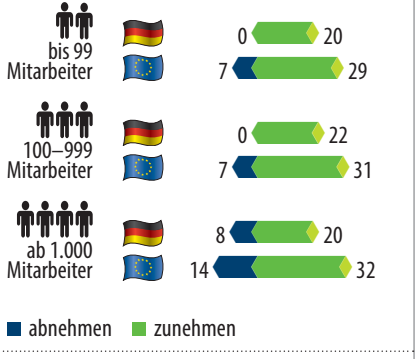
Für das CVO-Fuhrparkbarometer wurden erstmals nicht mehr nur mittlere (mit 100 bis 999 Mitarbeitern) und große Flotten (ab 1.000 Mitarbeitern) befragt, sondern auch kleinere Firmen ab zehn Mitarbeitern und zehn Fahrzeugen. »Die sogenannten Small-Medium-Enterprises zeigen großes Wachstumspotenzial«, begründet Schulz die geänderte Grundlage. Auch Leasinganbieter Arval möchte von diesem boomenden Markt profitieren. »Es gibt zwar noch nichts Spruchreifes, aber wir dehnen unser Portfolio auch auf diese Unternehmen aus«, verrät der Leasingprofi.

Fuhrparks werden in den nächsten drei Jahren wachsen

Die Welt der Flottenmanager in Deutschland ist offensichtlich in bester Ordnung. Befragt nach dem Wachstumspotenzial

ZAHL DER DIENSTWAGEN

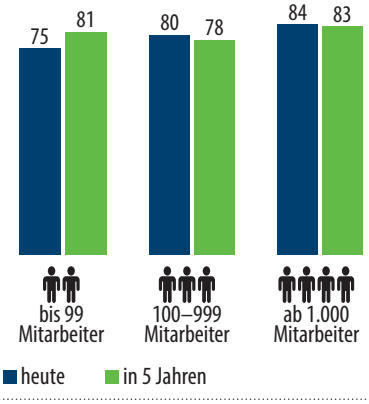
So verändert sich die Flotte in den nächsten drei Jahren



Alle Angaben in Prozent. Quelle: Arval

DIESEL BLEIBT NUMMER EINS

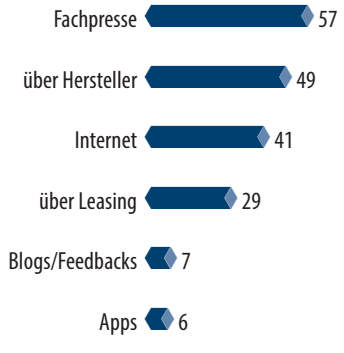
Prozentualer Anteil Dieselautos



Alle Angaben in Prozent. Quelle: Arval

RECHERCHE

So informieren sich Flottenchefs



Alle Angaben in Prozent. Quelle: Arval

84

Prozent der Fuhrparkchefs lehnen Mobilitätsbudgets ab

»Dieselfahrzeuge sind in Deutschland eben immer noch das Maß der Dinge«

Marcus Schulz
Arval

ihres Fuhrparks in den nächsten drei Jahren, sagen 20 Prozent der kleinen Unternehmen, dass dieser weiter zunehmen wird. Bei den mittleren Unternehmen sind es 22 Prozent, bei den großen Unternehmen wiederum 20 Prozent. Hier gaben allerdings auch acht Prozent an, dass ihr Fuhrpark schrumpfen wird.

Bei der durchschnittlichen Nutzungsdauer der Fahrzeuge tut sich ebenso etwas. Sieben Prozent aller deutschen Unternehmen sagen, dass die Nutzungsdauer bei Pkw im Vergleich zum letzten Jahr gestiegen ist, bei Leicht-Lkw dagegen leicht abgenommen hat.

Optimale Leasinglaufzeiten liegen zwischen 42 und 48 Monaten

Dazu CVO-Sprecher Christian Schüßler: »Momentan liegt die Nutzungsdauer im Durchschnitt zwischen 40 und 44 Monaten.« Sie sei aber alleine in den letzten drei Jahren im Schnitt um zehn Prozent gestiegen. Optimal, so der Leasingmanager Schulz, seien jedoch Laufzeiten zwischen 42 und 48 Monaten. Das liegt vor allem am technischen Fortschritt der Fahrzeuge. »Es ist abzusehen, dass der Wartungspeak künftig erst bei 60 Monaten Laufzeit erreicht wird«, sagt Schüßler. Momentan liege dieser noch bei 44 bis 48 Monaten.

Apropos Kosten. Bei der Frage nach der Finanzierungsmethode für Firmenfahrzeuge zeigt sich, dass Leasing mit Kilometervertrag die Hauptfinanzierungsmethode von mittleren (46 Prozent) und sehr großen Unternehmen (58 Prozent) in Deutschland ist. Bei den kleinen Unternehmen entscheiden sich nur 34 Prozent für diese Finanzierungsmethode, bei ihnen dominiert der Kauf mit 38 Prozent. »Hier spielt sicherlich die lokale Verbindung zum Händler eine entscheidende Rolle«, sagt Schüßler. Bei mittleren Unternehmen schrumpft der Kaufanteil auf 31 Prozent, bei den großen Unternehmen dann sogar auf 21 Prozent.

Auch künftig setzen große Firmen auf Leasing. Leasing mit Restwertvertrag ist für 21 Prozent das Nonplusultra, Leasing mit Kilometervertrag für 58 Prozent. Bei den mittleren Betrieben sind es 21 Prozent (mit Restwertvertrag) beziehungsweise 46 Prozent (mit Kilometervertrag). Bei den kleinen Betrieben 20 beziehungsweise 34 Prozent.

Im europäischen Vergleich hinken deutsche Flottenbetreiber in Sachen mobiler Apps deutlich hinterher

Befragt nach der Nutzung von Telematik zeigte sich, dass vor allem die mittleren und großen Fuhrparks (jeweils 28 Prozent) diese Technologie stärker nutzen als kleine Unternehmen (18 Prozent). Trotzdem ist die Telematik in Deutschland weit weniger verbreitet als in Europa (33 Prozent) insgesamt. »In Deutschland hat das Thema Datenschutz nach wie vor einen hohen Stellenwert«, glaubt Schüßler.

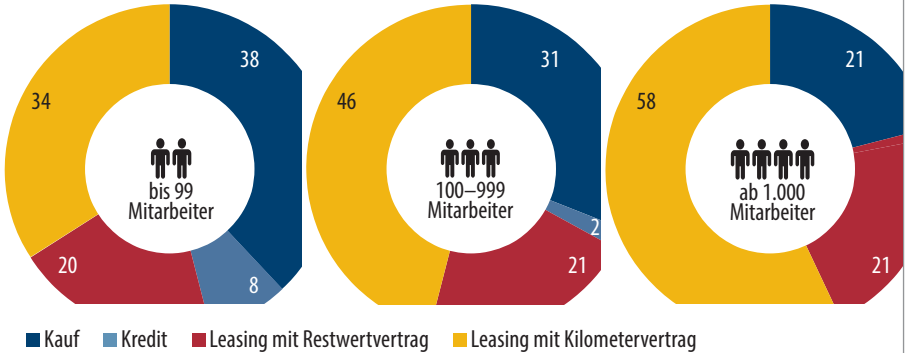
Telematik kann helfen, Kostentreiber in den Griff zu bekommen

Dabei sei Fakt, dass Telematik helfen kann, die Kostentreiber in den Griff zu bekommen. Viele Unternehmen setzten vor allem der Fahrzeugortung (33 Prozent) wegen auf Telematik. 28 Prozent erhoffen sich Einsparungen beim Kraftstoffverbrauch und 15 Prozent eine Reduzierung der Wartungskosten

Ein Drittel der deutschen Fuhrpark manager hält dagegen mobile Applikationen im Fuhrparkmanagement für sinnvoll. Im europäischen Vergleich hinken die Deutschen ihren Kollegen allerdings deutlich hinterher. Europaweit halten 61 Prozent Apps für ein nützliches Tool für das Fuhrparkmanagement, bei den ›

LEASING DOMINIERT DEN FLOTTENMARKT

Prozentualer Anteil einzelner Finanzierungsformen



Alle Angaben in Prozent. Quelle: Arval

Fotos: Fotolia (1)

Deutschen sind es nur 35 Prozent. Sieben Prozent der deutschen Fuhrparkmanager nutzen bereits Applikationen mit Warnmeldungen zum Fahrzeugzustand und zur Erinnerung an Wartungstermine, 28 Prozent bekundeten Interesse. Vergleich: Europaweit nutzen bereits 16 Prozent eine solche App und 60 Prozent bekunden Interesse.

Fast alle mittleren und großen Unternehmen gaben an, bereits alternative Energien und Technologien eingeführt zu haben. Beispiel Elektrofahrzeuge. Im vergangenen Jahr hatten 20 Prozent E-Fahrzeuge im Bestand, insgesamt 28 Prozent gaben 2015 an, dies in den nächsten drei Jahren vorzuhaben. In diesem Jahr behaupteten 23 Prozent, E-Fahrzeuge bereits zu nutzen, 42 Prozent planen, dies in den nächsten drei Jahren zu tun. Auch Brennstoffzellen-Fahrzeuge finden so langsam ihren Platz. Fünf Prozent haben bereits heute Brennstoffzellen-Fahrzeuge in ihrer Flotte, immerhin 20 Prozent wollen solche Modelle in den nächsten drei Jahren einführen.

Dennoch liegt Deutschland, was die aktuelle und künftige Nutzung neuer Energien und Technologien insgesamt angeht, mit 39 Prozent europaweit auf den hinteren Plätzen. Deutlich besser sieht es in den Niederlanden (70 Prozent), in Großbritannien (64 Prozent) und in der Schweiz (58 Prozent) aus.

Abgasskandal zeigt keine Wirkung, die Dieselquote liegt bei 79 Prozent

»Dieselfahrzeuge«, sagt Schulz, »sind in Deutschland eben immer noch das Maß der Dinge.« Über alle Unternehmensgrößen liegt die Diesel-Quote bei 79 Prozent. Und in fünf Jahren soll ihr Anteil sogar auf 81 Prozent steigen. Von Dieselgate weit und breit keine Spur.

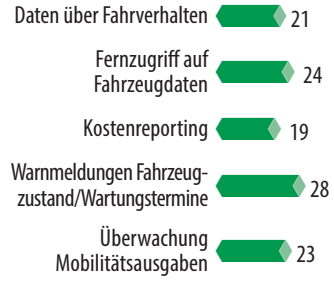
11

Prozent der Firmen überwachen das Fahrverhalten ihrer Mitarbeiter

»Die Kostenvorteile des Diesels sind nicht zu übersehen«, sagt Schüßler. Und technologisch sei der Diesel auch nicht am Ende. »Der Normverbrauch nimmt weiter ab«, betont er. Selbst beim Wiederverkauf der ausgemusterten Fahrzeuge in den Gebrauchtwagenmarkt gebe es trotz des Dieselgates keinerlei Probleme. Das freut den Landeschef der Leasinggesellschaft ganz besonders, schließlich veräußert Arval pro Jahr rund 20.000 Fahrzeuge.

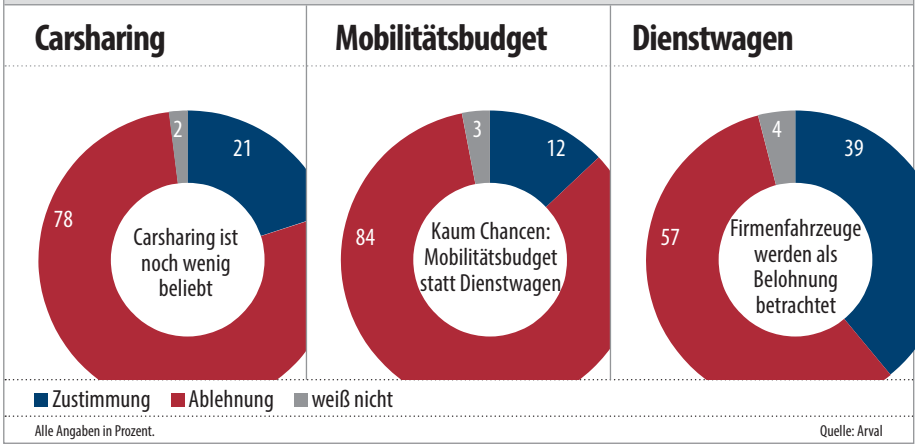
FLOTTENAPPS

Das interessiert die Flottenchefs



Alle Angaben in Prozent. Quelle: Arval

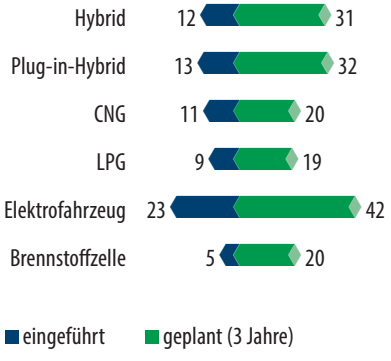
SO SEHEN FLOTTENCHEFS DIE CHANCEN NEUER MOBILITÄTSFORMEN



Alle Angaben in Prozent. Quelle: Arval

ALTERNATIVE ANTRIEBE

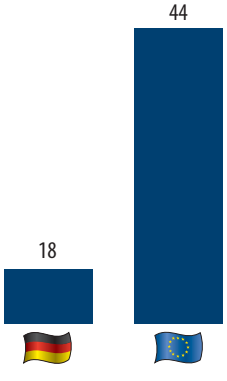
E-Autos auf dem Vormarsch



Alle Angaben in Prozent. Quelle: Arval

AUTONOME FAHRZEUGE

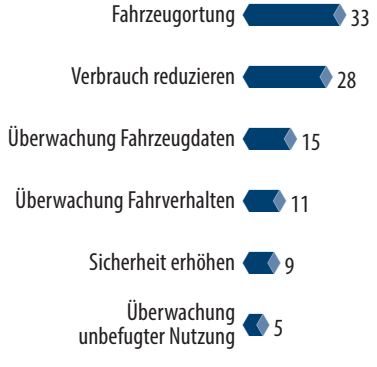
Zustimmung bei den Mitarbeitern



Alle Angaben in Prozent. Quelle: Arval

FAHRZEUGÜBERWACHUNG

Dazu nutzen Firmen Telematik



Alle Angaben in Prozent. Quelle: Arval

RENAULT
Passion for life

Renault TALISMAN Grandtour
mit Allradlenkung 4CONTROL[1]

Ab **199,– €** netto monatlich[2]

Mehr erfahren auf renault.de/talisman-grandtour

5 Jahre Garantie[3]

[2] Renault Talisman Grandtour Life ENERGY dCi 110 (ohne 4CONTROL): 199,– € netto monatlich, Leasingsonderzahlung 1.050,– € 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 31.08.2016 bei allen teilnehmenden Renault Partnern. Optional: 4 Jahre Wartung und Verschleißreparaturen: zzgl. 20,– € netto monatlich.[4]

Renault Talisman Grandtour ENERGY dCi 110: Gesamtverbrauch innerorts/außerorts/kombiniert (l/100 km): 4,2/3,5/3,7; CO_2-Emissionen kombiniert (g/km): 98. Renault Talisman Grandtour: Gesamtverbrauch kombiniert (l/100 km): 6,0 – 3,7; CO_2-Emissionen kombiniert (g/km): 135 – 98 (Werte nach Messverfahren VO [EG] 715/2007).

---

[1] Je nach Version serienmäßig oder optional (gegen Aufpreis), verfügbar ab Ausstattungsniveau Intens. [3] 3 Jahre Renault Neuwagengarantie und 2 Jahre Renault Plus Garantie (Anschlussgarantie nach der Neuwagengarantie) für 60 Monate bzw. 100.000 km ab Erstzulassung gem. Vertragsbedingungen. [4] 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 Talisman Intens mit Sonderausstattung. Renault Deutschland AG, Postfach, 50319 Brühl.

Renault empfiehlt elf

renault.de

FUHRPARK AUF EINEN KLICK

Der Flottenmarkt boomt, doch die **Ansprüche der Unternehmen ändern sich.** Was Fuhrparkmanagement-Gesellschaften bieten, zeigt unsere Marktübersicht.

Text: Nicole Holzer

Detaillierte Daten, absolute Transparenz, Internationalität und Flexibilität stehen ganz oben auf der Agenda der Flottenbetreiber. »Die Betrachtung geht weg von der reinen Zahlen- und Datenauswertung hin zu einer allumfassenden Betrachtung des Fuhrparks«, sagt Manfred Sensburg, Geschäftsführer bei FS+C. Damit könnte der klassische Fuhrparkdienstleister, der lediglich Daten verwaltet und reportet, bald der Vergangenheit angehören. »Unternehmen benötigen immer mehr Informationen in Echtzeit, um strategische Maßnahmen einleiten zu können«, sagt Mario Cetera, Key Account Manager von Ari Fleet.

Nahezu zeitgleich entwickelt sich das klassische Fuhrparkmanagement zum Mobilitätsmanagement. »Die derzeitige Gesamtkostenbetrachtung (TCO) wird langsam, aber sicher durch eine Analyse der Total Cost of Mobility (TCM) ersetzt«, erklärt Jochen Schmitz, Leiter Car-Mobility. Flexibilität und Mobilität gewinnen an Gewicht, entsprechend steigt die Nachfrage nach Corporate Carsharing und maßgeschneiderten Lösungen für Fahrzeugpools. »Auch die Digitalisierung macht vor der Fuhrparkbranche keinen Halt«, so Schmitz.

Das stellt die Anbieter vor neue Herausforderungen. Doch die wirtschaftlichen Rahmenbedingungen bieten derzeit hervorragende Möglichkeiten für Fuhrparkmanagementanbieter. Einerseits führt der allgemein steigende Kostendruck dazu, dass Budgets der Fuhrparks auf den Prüfstand kommen. Andererseits scheuen die Flottenbetreiber Ausgaben, etwa für umfangreiche Softwareprogramme. Doch ohne entsprechende Investitionen – auch in kompetente Mitarbeiter – ist es kaum möglich, einen Fuhrpark effizient zu verwalten.

Telematik wird künftig im Fuhrpark eine wichtige Rolle spielen. Damit können Flottenchefs Risiken eher erkennen

Führerscheinprüfung per App

Viele Flottenbetreiber greifen nicht nur aus wirtschaftlichen Gründen auf externe Dienstleistungen zurück, sondern auch, um alle gesetzlichen Vorschriften ausreichend abzudecken. So unterstützen neue Systeme beispielsweise den Betrieb von Fahrzeugpools. Etwa indem Fahrer die Fahrzeuge bequem übers Intranet buchen und per Handy öffnen können. Die Führerscheinprüfung erfolgt per App, außerdem kann der Fuhrparkleiter erkennen, ob getankt wurde oder in welchem Zustand sich das Auto befindet. Die Möglichkeiten, solche Prozesse einzubinden und Fahrzeuge flexibler einzusetzen, sind durch neue Technologien deutlich größer geworden.

Dennoch sollten Flottenbetreiber nicht unüberlegt ihren Fuhrpark in fremde Hände legen. »Um die richtige Entscheidung für oder gegen einen externen Anbieter treffen zu können, muss erst eine Vergleichbarkeit hergestellt werden«, ›

»Die Vernetzung des Fuhrparkmanagements und dessen Anforderungen an die entsprechenden Systeme wachsen stetig. Das betrifft auch den Einsatz von Smartphones«

Manfred Sensburg
Fleetcar + Service Community

Fotos: Fotolia (2)

Marktübersicht: reine Fuhrparkmanagementanbieter

	Ari Fleet	Car Mobility	Car Professional Management	Coralix Fleet Solutions	Excon Services	Fleet Company
Anbieter	**Ari Fleet**	**Car Mobility**	**Car Professional Management**	**Coralix Fleet Solutions**	**Excon Services**	**Fleet Company**
Vertragsbestand national/international	31.684/1.198.528	13.000/–	60.500/–	10.500/–	ca. 4.000/–	über 60.000/ über 180.000
Vertreten in	A, B, CDN, CH, D, E, F, FIN, GB, I, IRL, L, MEX, NL, P, PRI, S, USA	D	A, B, BR, BY, CH, CHN, CZ, DZ, BG, DK, D, E, EST, F, FIN, GB, GR, H, HR, IND, KZ, L, LT, LV, MA, MEX, N, NL, P, PL, RCH, RO, RUS, S, SRB, SK, SLO, TR, UA	D	A, CH, D	A, B, BD, BG, CH, CHN, CY, CZ, D, DK, E, FIN, F, GB, GR, H, I, IL, IND, IRL, J, KP, L, MAL, N, NL, P, PL, PK, RC, RI, RO, RP, RUS, S, SGP, T, TR , VN
Mindestflottengröße	100	50	keine	keine	20	keine
Portfolio						
Multi-Supplier-Lösung	●	●	●	●	●	●
Offene/geschlossene Abrechnung	●/–	●/●	●/●	●/●	●/–	–/–
Konsolidiertes Reporting	●	●	●	●	●	●
Remarketing	●	●	●	●	●	●
Online-Archiv	●	●	●	●	●	●
Digitale revisionssichere Dokumenten-Erfassung	●	●	●	●	●	●
Genehmigungsprozesse	●	●	●	●	●	●
Online-Schadenmeldung	●	●	●	●	●	●
Greenfleet/E-Mobilität	●/●	●/●	●	●	●	●
Nutzfahrzeuge	●	●	●	●	●	●
Grenzüberschreitende Standards	●	–	●	–	●	●
Externe Schulungen	–	–	●	●	–	●

● = ja – = nein

Quelle: Angaben der Anbieter

»Connected Cars ermöglichen eine straffere Fuhrparksteuerung und damit ein optimiertes Kostenmanagement«

Matthias Rotzek
HLA Fleet Services

mahnt Marc-Oliver Prinzing, Fuhrparkexperte und Referent der Dekra Akademie. Dabei darf Fuhrparkmanagement nicht mit Full-Service-Leasing verwechselt werden. Darüber hinaus muss man sich im Klaren sein, dass Outsourcing eine Entscheidung ist, die sehr schwer wieder rückgängig gemacht werden kann.

Intelligente Technik schafft effektive Arbeitsabläufe

Die Betrachtung geht weg von der reinen Zahlen- und Datenauswertung hin zu einer umfassenden Betrachtung des Fuhrparks. »Unsere Kunden erwarten Handlungsempfehlungen, die auf Kennzahlen basieren, und konkrete Kostenprognosen. Auf dieser Basis entwickeln wir neue Prozesse, mit deren Hilfe sich die Fuhrparkkosten deutlich reduzieren«, sagt Thomas Mitsch, Geschäftsführer bei Coralix.

Erst die intelligente Vernetzung von Fuhrparkdaten schafft effektive Arbeitsabläufe. In diesem Kontext kommt dem Dienstwagenfahrer eine immer wichtigere Rolle zu. Schließlich stellt der Posten Dienstwagen eine erhebliche Stellgröße in den Betriebskosten dar. »Nutzungs- und Verbrauchsdaten sind einfach auswertbar. Das führt zu einer strafferen Fuhrparksteuerung und einem entsprechend optimierten Kostenmanagement«, sagt Matthias Rotzek, Geschäftsführer bei HLA.

»Connective Car wird in Zukunft ein wichtiger Bestandteil des vorausschauenden Flottenmanagements sein«, sagt Bastian Bischof von Excon. Dabei wird das Smartphone eine zentrale Rolle einnehmen. Es stellt die Verbindung zwischen Fahrzeug- und Nutzerdaten her und fungiert als Datenlieferant des Fuhrparkbetreibers. »Schlankere Prozesse werden abgebildet und Fuhrparkleiter entlastet. Die manuelle Erfassung verschiedener Daten wird durch Smartphones hinfällig«, sagt Martin Peschke von Intercarat. Fakt ist aber auch, dass der Datenschutz berücksichtigt werden muss. Denn da, wo Daten gesammelt werden, können diese auch missbraucht werden. FA

Marktübersicht: reine Fuhrparkmanagementanbieter

Anbieter	Fleetcar + Service Community (F+SC)	HLA Fleet Services	Imperial Fleet Management	Intercarat Fleet Management	Sixt Mobility Consulting	Technology Content Services (TCS)
Vertragsbestand national/international	100.000/–	8.500/–	4.300/k. A.	5.500/–	33.400[1]/–	350/5
Vertreten in	D	A, D	D	D	D, A, CH, F, NL	D, A, CH
Mindestflottengröße	15	100	10	keine	200	keine
Portfolio						
Multi-Supplier-Lösung	●	●	●	●	●	●
Offene/geschlossene Abrechnung	●/●	●/●	●/●	●/●	●/●	●/●
Konsolidiertes Reporting	●	●	●	●	●	●
Remarketing	●	●	●	●	●	–
Online-Archiv	●	●	●	–	●	●
Digitale revisionssichere Dokumenten-Erfassung	●	●	●	●	●	●
Genehmigungsprozesse	●	●	●	●	●	●
Online-Schadenmeldung	–	●	●	●	●	●
Greenfleet/E-Mobilität	●	●	●	●	●	●
Nutzfahrzeuge	●	●	●	●	–	●
Grenzüberschreitende Standards	●	●	●	●	●	●
Externe Schulungen	●	●	●	●	●	●

● = ja – = nein [1]) insgesamt

Quelle: Angaben der Anbieter

DER **ADAM SLAM:** FIRMENAUTO DES JAHRES 2016

DER KLEINWAGEN FÜRS BIG BUSINESS.

Firmenauto des Jahres 2016
FIRMENAUTO DEKRA

Der Liebling aller Fuhrparkmanager: der ADAM SLAM.
Mit Top-Noten in Wirtschaftlichkeit, Fahrverhalten und Komfort wurde der Individualisierungs-Champion bei Europas größtem Praxis-Vergleichstest zum **„Firmenauto des Jahres 2016“** in der Kategorie Kleinwagen gewählt.*
Mehr Infos unter **opel.de**

OPEL

*FIRMENAUTO, Heft 6/2016.

MITARBEITER REISEN ÖFTER

Mitarbeiter deutscher Unternehmen waren im vergangenen Jahr knapp **183 Millionen Mal auf Geschäftsreise,** die Kosten dafür lagen bei 51 Milliarden Euro.

Text: Nicole Holzer

Deutsche Unternehmen haben im Jahr 2015 für ihre Geschäftsreisen so viel ausgegeben wie noch nie. Wie die aktuelle Geschäftsreiseanalyse 2016 des Verbands deutsches Reisemanagement (VDR) belegt, stiegen die Ausgaben im Vergleich zum Vorjahr um 3,4 Prozent und erreichten damit einen Wert von 50,9 Milliarden Euro. Insgesamt gab es im vergangenen Jahr 11 Millionen Geschäftsreisende (+ 8,8 Prozent) und 182,7 Millionen Geschäftsreisen (+ 4 Prozent).

Das entspricht in etwa der gesamtwirtschaftlichen Entwicklung. Vor allem die Mitarbeiter des öffentlichen Sektors waren häufiger unterwegs (+ 4,7 Prozent), doch auch die Privatwirtschaft legte um 3,8 Prozent zu. Im Schnitt kostete eine Geschäftsreise 305 Euro und dauerte zwei Tage.

»Allerdings zeigt die Studie auch, dass sich der Trend in diesem Jahr voraussichtlich nicht fortsetzen wird«, sagt VDR-Hauptgeschäftsführer Hans-Ingo Biehl. Das Vertrauen und die positive Grundstimmung gelte für 2016 nicht uneingeschränkt. Der Verband rechnet insgesamt mit einer Konsolidierung, je nach wirtschaftlicher, politischer und gesellschaftlicher Entwicklung.

Sicherheit immer mehr im Fokus

Insbesondere das Thema Sicherheit dominiert die Nachrichtenlage, das gilt auch für das Reiseverhalten deutscher Unternehmen. »Wer öfter dienstlich rei-

Fotos: Fotolia (1)

»Wer viel auf Dienstreisen unterwegs sein muss, ist entsprechend öfter in Gefahr – subjektiv empfunden sowie objektiv betrachtet«

Hans-Ingo Biehl
VDR-Geschäftsführer

sen muss, ist entsprechend auch öfter potenziellen Bedrohungslagen ausgesetzt. Subjektiv empfunden und auch objektiv betrachtet«, erläutert Biehl, »insgesamt sieht sich unsere Gesellschaft einer verstärkten Bedrohungslage ausgesetzt, das spiegelt sich auch bei den deutschen Unternehmen wider.« Widmet sich im Jahr 2016 über die Hälfte der Firmen mit bis zu 500 Mitarbeitern dem Thema Sicherheit auf Geschäftsreisen (53 Prozent), waren es 2014 noch 46 Prozent. Dieser Anstieg um sieben Prozentpunkte zeigt sich auch bei Unternehmen mit mehr als 500 Mitarbeitern. Hier beschäftigen sich 81 Prozent mit diesem Thema.

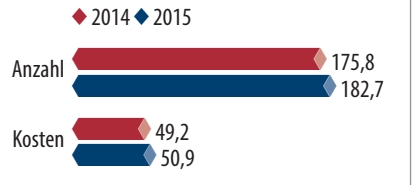
Apps setzen sich nur langsam durch

Für spezielle Geschäftsreise-Apps interessieren sich in der Hauptsache größere Unternehmen, während 41 Prozent der kleineren und mittleren Unternehmen (KMU) diesen derzeit noch ablehnend gegenüberstehen. Das könnte unter anderem daran liegen, dass die Mitarbeiter kleinerer Firmen weniger oft auf Dienstreisen sind. Nur 14 Prozent der KMU nutzen bereits Reise-Apps, 12 Prozent planen dies. Dabei liegen die Vorteile auf der Hand: Dazu gehören Online-Check-ins, Hotel- sowie Mietwagenbuchungen.

Fortschrittlicher scheinen die Firmen beim Thema Sharing-Economy zu sein. Immerhin erlauben knapp 60 Prozent der Travelmanager den Einsatz von Carsharing, dagegen darf nur rund ein Drittel der Reisenden auf Fahrdienste wie Uber zurückgreifen.

ZAHL DER REISEN STEIGT

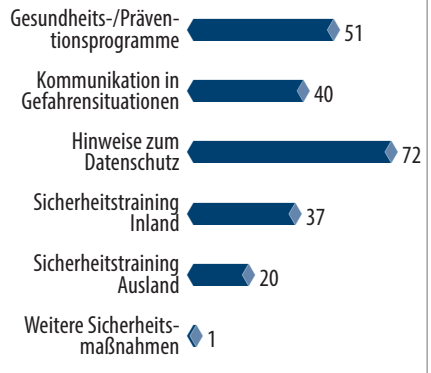
Business-Trips



Quelle: VDR

SICHERHEIT

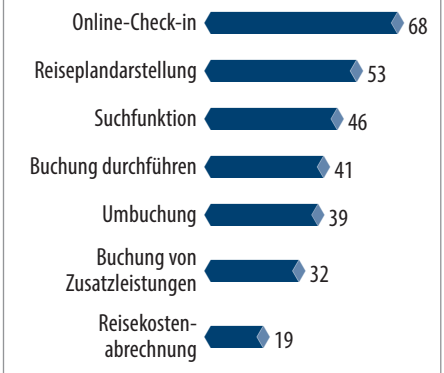
Maßnahmen der Unternehmen



Alle Angaben in Prozent. Quelle: VDR

APPS FÜR UNTERWEGS

Das sollten sie können



Alle Angaben in Prozent. Quelle: VDR

automechanika
FRANKFURT

13. – 17. 9. 2016

Jetzt Online-Ticket vorab sichern!

Internationale Leitmesse für Ausrüstung, Teile, Zubehör, Management & Services

Willkommen auf der Automechanika Frankfurt! Seien Sie dabei, wenn sich die Entscheider aus Industrie, Handel und Werkstatt treffen und informieren Sie sich über die Innovationen der Automobilindustrie. In ihrer Angebotsbreite und -tiefe ist die Automechanika weltweit einmalig – auf keiner anderen Messe erleben Sie Mobilität in einer solchen Vielfalt und Internationalität.

automechanika-frankfurt.com

messe frankfurt

ALTERNATIV FÄHRT ES SICH BESSER

Der **Energieversorger EnBW** kauft 54 VW E-Golf. Damit gehören knapp 100 Elektro-Autos und viele Gasautos zum Fuhrpark. Diesel sind kein Thema mehr.

Text: Franziska Nieß

Ein Stromanbieter sollte auch beim Thema alternative Antriebe Vorreiter sein. Das finden zumindest die Verantwortlichen der EnBW Energie Baden-Württemberg. Die logische Konsequenz: Unter den 3.600 Firmenwagen des Energieversorgers finden sich 14 Flüssiggas-Autos, 73 mit Erdgas-Antrieb, neun Hybride, vier Wasserstoff- sowie 39 Elektro-Fahrzeuge. Ende Juli kommen 54 weitere E-Autos hinzu, allesamt VW Golf. Laut Norman Scheck, Teamleiter des EnBW-Mobilitätsservice, ist das deutschlandweit der größte Einzelauftrag zur Elektrifizierung einer Flotte in der Privatwirtschaft.

Die E-Autos ersetzen Dieselfahrzeuge, vor allem VW Golf und Ford Focus. Bei drei bis vier Jahren Leasingdauer tauscht Schecks Abteilung rund 1.000 Autos jährlich aus. Auch deshalb werden keine neuen Diesel bestellt. Verträge für Betriebswagen mit teuren Einbauten zur Ladungssicherung und Messgegenstän-

»Wie beim Smartphone wird es auch in der E-Mobilität in kurzer Zeit enorme Verbesserungen geben«

Thomas Burger
Leiter Mobilitäts- und Officeservice EnBW

den an Bord laufen ein Jahr länger. 90 Prozent der Autos sind geleast, lediglich Spezialfahrzeuge wie Kabelmesswagen kauft die EnBW. »Da kostet allein die Ausstattung locker 200.000 Euro«, erklärt Scheck. Zum Fuhrpark gehören auch 240 Poolfahrzeuge, die Mitarbeiter für Dienstfahrten online buchen können.

EnBW und E-Mobilität: Das gehört schon lange zusammen. »Als ich 1989 als Lehrling hier einstieg, gab es den Golf II als City-Stromer im Fuhrpark«, erzählt Scheck. Mit bescheidenen 20 bis 30 Kilometern Reichweite. Erst vor fünf Jahren kam der große Schub für alternative Antriebe: »Da begannen wir, ein Ladenetz aufzubauen.« Fahrzeuge zu bestellen sei leicht, die größere Hürde stelle die Infrastruktur dar. Die ist dank staatlicher Förderung im Großraum Stuttgart hervorragend: Dort stehen bereits rund 370 Ladepunkte für E-Autos. Demnächst kommen 30 weitere Ladestationen dazu. Netze BW, eine 100-prozentige EnBW-Tochter, investiert dafür 500.000 Euro.

Bis 2020 sollen 150 Dienstwagen elektrisch fahren

Die neuen E-Golf sind Teil einer groß angelegten Elektro-Offensive des Unternehmens. Bis 2020 sollen 150 der rund 600 privat genutzten Dienstwagen einen E-Antrieb unter der Haube haben. Bisher werden Renault Zoe, BMW i3, VW E-Golf und E-Up sowie die neuen Fahrzeuge als Betriebswagen eingesetzt. Sie sind zwar Mitarbeitern zugeordnet, aber anders als Dienstwagen nicht für den privaten Gebrauch gedacht.

Trotzdem sollen die Mitarbeiter die Autos zu Hause laden können. Ein Fall für den Unternehmensbereich Time2charge. Thomas Burger, Leiter Mobilitäts- und Officeservice, beschäftigt dabei die zentrale Frage: »Wie kann ein betrieblich genutztes Fahrzeug zu Hause geladen werden, ohne dass der Mitarbeiter dafür bezahlen muss?«

Schon beim Parken müssten die Mitarbeiter grundsätzlich umdenken. »Mein Parkplatz, meine Steckdose, das gibt es nicht«, sagt Burger. Bei mehreren Hundert Parkplätzen am Standort mit jeweils einer Ladesäule würde die Gebäudeinfrastruktur zusammenbrechen. Da ist ein ausgeklügeltes Lademanagement gefragt. Und eben Heimladen. ›

Fotos: Thomas Küppers

Ein in der Ladesäule integriertes Display erklärt Mitarbeitern den Ladevorgang.

Die Mitarbeiter ziehen aber mit, können sich mit den Stromern gut anfreunden. »Immerhin bieten die Fahrzeuge Vorteile, die unsere anderen Autos nicht haben«, sagt Scheck. Sie lassen sich wie Automatik-Autos fahren, und besonders die VW seien mit Details ausgestattet, die es in der Flotte sonst nicht gibt.

Fährt der Mitarbeiter zum ersten Mal mit einem E-Auto, sieht er auf einem in der Ladesäule integrierten Display, wie das Laden funktioniert. Eine dieser Säulen steht zum Beispiel am Stuttgarter Standort. Einfach das entsprechende Modell auswählen und den Anweisungen folgen. Das kommt gut an und erleichtert den Einstieg ins elektrische Fahren.

Hybride als Übergangslösung

Bei den Gas-Fahrzeugen seien die Mitarbeiter schon skeptischer. »Sie haben teilweise Angst vor Gas, da herrscht eine große Barriere«, erklärt der Flottenchef. Trotzdem: Technische Probleme gebe es bei den Fahrzeugen mit alternativem Antrieb nicht, alles laufe reibungslos. Von den Hybriden sind Scheck und Burger allerdings nicht überzeugt: »Wir sehen das als Brückentechnologie und investieren lieber gleich in echte E-Autos.«

Mit denen fahren die Mitarbeiter idealerweise rund 100 Kilometer am Tag oder auch mal weniger. So läuft niemand Gefahr, mit leerem Akku stehen zu bleiben. Schon gar nicht im Großraum Stuttgart mit seinen vielen Ladestationen. Dort sind etwa 700 Betriebswagen unterwegs, die vor allem die Monteure nutzen.

Doch 90 Prozent der Flotte bewegt sich in ganz Baden-Württemberg. »Die Fahrprofile unserer Vertriebler passen eben noch nicht, da muss mehr Reichweite her«, erklärt Burger.

Die wird aber kommen, da sind sich die beiden Fuhrpark-Experten einig. Wie beim Smartphone wird auch bei der E-Mobilität die Technik in kurzer Zeit rasante Fortschritte machen. Und dann womöglich eine Forderung der Mobilitätsexperten erfüllen: dass die Batterie eines 2016 geleasten E-Golf in das neue Modell von 2020 passt. Aber Fragen wie diese zeigen: Alternative Antriebe treiben uns alle künftig um.

> »Die Mitarbeiter haben Angst vor Gasautos. Da gibt es noch eine große Barriere«
>
> **Norman Scheck**
> *Teamleiter Mobilitätsservice EnBW*

BEWEGTER STROMANBIETER

EnBW-Mobilitätsservice

- EnBW ist nach Eon und RWE das drittgrößte Energieunternehmen Deutschlands
- Hauptsitz ist Karlsruhe, weitere Standorte finden sich in Stuttgart, Esslingen und Biberach. Dazu kommen eigene Werkstätten
- Die Flotte umfasst 3.600 Fahrzeuge (Pkw, Nutz- und Spezialfahrzeuge), 90 Prozent der Wagen sind in Baden-Württemberg unterwegs
- Alternative Antriebe: Wasserstoff (4), Hybrid (9), Flüssiggas (14), Erdgas (73), Elektro (93)

Norman Scheck (l.) und Thomas Burger vom EnBW-Mobilitätsservice sind stolz auf ihre grüne Flotte.

CITROËN

DER NEUE CITROËN JUMPY
UNLIMITED MISSIONS

AB 199,– € mtl.[1] zzgl. MwSt.

3 LÄNGEN[2]
1,90 M HÖHE[3]
BIS ZU 4 M NUTZLÄNGE[2]

Hat viel vor, verbraucht wenig: Dank seiner BlueHDi Motoren mit SCR-Katalysator punktet der neue CITROËN JUMPY mit Best-in-Class-Verbrauchs- und -CO_2-Emissionswerten seiner Klasse. Gleichzeitig bietet sein flexibles Moduwork-Trennwand-System[2] Ihnen Platz für mehr Möglichkeiten. Und mit der optionalen Unterstützung durch die neuesten Fahrassistenzsysteme steuern Sie Ihre Projekte sicher Richtung Erfolg. Jetzt informieren bei Ihrem CITROËN Händler oder unter 0 800/5 55 05 05.

www.citroen-business.de

LE CARACTÈRE

CITROËN empfiehlt TOTAL [1]Unverbindliches Full Service[4] Leasing-Angebot der PSA Bank Deutschland GmbH, Geschäftsbereich CITROËN BANK, Siemensstraße 10, 63263 Neu-Isenburg, für Gewerbetreibende zzgl. MwSt. und Fracht für den neuen CITROËN JUMPY KASTENWAGEN L1 BLUEHDi 95 PROFI, Laufzeit 48 Monate, 10.000 km/Jahr Laufleistung, gültig bis 30. 09. 2016. [2]Je nach Version. [3]Bei Version XS + M. [4]Leistungen (4 Jahre Garantie, Wartung und Verschleißreparaturen) gemäß den Bedingungen des CITROËN FreeDrive à la Carte Business-Vertrages der CITROËN DEUTSCHLAND GmbH, Edmund-Rumpler-Straße 4, 51149 Köln. Abb. zeigt evtl. Sonderausstattung/höherwertige Ausstattung.

VERSICHERUNGEN WOLLEN NICHT KLAGEN

Betroffene **Unternehmen kämpfen um Schadenersatz.** Der kann auch fällig werden, wenn die Nachrüstung nicht oder nicht richtig funktioniert.

» Eigentlich sollte die Verkehrsrechtsschutzpolice Streitigkeiten beim Autokauf- und -verkauf abdecken. Doch im Zusammenhang mit dem Diesel-Skandal wollen sich einige Versicherungen nicht auf eine Klage gegen VW einlassen.

Besonders hartnäckig ist die Arag, bei der bisher 1.500 Schadenmeldungen von VW-Kunden eingingen. »Wir lehnen die Deckung wegen mangelnder Erfolgsaussichten ab«, sagt Vorstand Hanno Petersen. Nun wollen 20 Arag-Kunden den Versicherungsschutz einklagen. Das Unternehmen sieht sich durch viele Urteile bestätigt: Manipulierte Abgaswerte sind kein erheblicher Mangel und kein Grund, den Wagen zurückzugeben. Nur einmal hatte ein Gericht einer Rückabwicklung wegen arglistiger Täuschung zugestimmt (LG München, Az.: 23 O 23033/15). Grundsätzlich wird ein Kauf nur bei erheblichen Mängeln rückgängig gemacht. Laut BGH liegt die Geringfügigkeitsgrenze bei Beträgen über fünf Prozent des Kaufpreises (Az.: VIII ZR 94/13).

Eine Klage, die derzeit meist verloren gehen dürfte, kostet die Arag rund 7.000 Euro. Da ist die außergerichtliche Beratung günstiger. Auch für Klagen wegen Wertminderung sieht die Versicherung kaum Chancen. »Bisher zeigt die Schwacke-Liste keinen Wertverlust«, behauptet Petersen. Andere Gesellschaften verweigern den Schutz nicht so deutlich. »Hat für das Fahrzeug zum Zeitpunkt des Eintritts des Rechtsschutzfalls bereits Versicherungsschutz bestanden, besteht Kostenschutz«, heißt es bei Advocard. Für Klagen gegen VW, die den Rücktritt vom Vertrag zum Ziel haben, wollen die Versicherungen nur bezahlen, wenn »Anspruchsvoraussetzungen schlüssig begründet werden«, so die Allianz.

Max Reinartz
Rechtsanwalt
ETL | Kanzlei Voigt Rechtsanwalts GmbH

Der Versicherer muss eine Ablehnung des Versicherungsschutzes wegen mangelnder Erfolgsaussicht genau und unverzüglich begründen. Dagegen kann man mithilfe eines Anwalts mit einer Stellungnahme vorgehen. Das ist der sogenannte Stichentscheid, der genutzt wird, um bei Streit eine Schlichtung herbeiführen zu können. Die Position des Anwalts ist hier sehr stark. Seine Stellungnahme ist für den Versicherer bindend, sofern die Einschätzung des Anwalts nicht offenbar von der wirklichen Sach- und Rechtslage abweicht.

Ganz wichtig: Die Kosten für den Stichentscheid muss der Versicherer tragen. Daher sollten Fuhrparkmanager eine solche Prüfung unbedingt einleiten. Anders sieht es beim Schiedsverfahren aus, das es manchmal in neueren Bedingungen gibt. Hier zahlt derjenige, der im Streit unterliegt. Firmen sollten darauf achten, dass in ihren Bedingungen zum Firmenrechtsschutz der Stichentscheid verankert ist.

Fotohinweis: Hanno Boblenz (1), Gerhard Zerbes (1), Imago (1)

ELEKTROMOBILITÄT

So werden E-Autos künftig subventioniert

Der Regierungsentwurf ist durch, Elektroautos sollen mit 4.000, Plug-in-Hybride mit 3.000 Euro gefördert werden. Die Förderung läuft bis höchstens 2019 und gilt nur für E-Autos, deren Listenpreis unter 60.000 Euro liegt. Antragsberechtigt sind Unternehmen, Körperschaften sowie Privatpersonen, auf die ein Neufahrzeug zugelassen wird. Die Details:

Dirk Eichler
Steuerberater
ECOVIS®

- **Befreiung von der Kfz-Steuer**

Wird ein Elektro- oder Plug-in-Hybrid im Zeitraum vom 1. Januar 2016 bis 31. Dezember 2020 erstmals zugelassen, so soll er zehn Jahre lang von der Kraftfahrzeugsteuer befreit werden. Es ist angedacht, dass diese Regelung zudem auf genehmigte Umrüstungen zu reinen Elektrofahrzeugen erweitert wird.

- **Kaufprämie**

Eine Kaufprämie soll zusätzlich den Absatz von Elektrofahrzeugen erhöhen. Der Käufer bekommt 4.000 Euro für rein elek-trisch betriebene Fahrzeuge und 3.000 Euro für Plug-in-Hybride. Ausgezahlt werde diese Prämie, wofür online ein Antrag gestellt werden muss, vom Bundesamt für Wirtschaft und Industrie (BAFA). Das Programm läuft jedoch spätestens 2019 aus.

- **Aufladen**

Gute Nachrichten für alle Mitarbeiter, die ihren elektrischen Geschäftswagen in der Firma laden: Dies gilt künftig nicht mehr als geldwerter Vorteil und muss also auch nicht versteuert werden. Diese Regelung entlastet zudem die Unternehmen: Sie müssen keine Stromzähler installieren. Im Notfall genügen sogar ein paar einfache Steckdosen – die allerdings gegen Überspannung abgesichert sein müssen. Zudem können geldwerte Vorteile aus der unentgeltlichen oder verbilligten Übereignung der Ladevorrichtung und Zuschüsse pauschal mit 25 Prozent Lohnsteuer besteuert werden.

- **Zuschüsse**

Neben den Arbeitnehmern sollen auch die Arbeitgeber profitieren. Sie könnten über die Lohnsteuer Zuschüsse für den Aufbau von Ladestationen auf ihrem Betriebsgelände erhalten.

GROSSBRITANNIEN

Unfallbericht mitnehmen

Großbritannien will zwar raus aus der EU, doch auf die aktuellen gesetzlichen Regelungen hat das noch keinen Einfluss. Deshalb sollten Reisende auf die Insel weiterhin einen EU-Unfallbericht im Handschuhfach mit sich führen. Auch bei Unfällen mit in Großbritannien zugelassenen Fahrzeugen auf deutschen Straßen ist die Unfallerfassung mit dem einheitlichen EU-Berichtsbogen das Mittel der Wahl, rät der Gesamtverband der Versicherer (GDV). Der Europäische Unfallbericht erleichtert die Unfall-Protokollierung: Die inhaltlich und grafisch standardisierte Form vereinfacht die Aufnahme eines Unfalls im In- und Ausland. Das Formular ist als Durchschreibesatz bei jeder Kfz-Versicherung bestellbar. Der Zentralruf der Autoversicherer ist innerhalb Deutschlands gebührenfrei erreichbar unter 08 00/2 50 26 00 oder unter mobile.zentralruf.de.

RETTUNGSGASSE

Nicht den Seitenstreifen nutzen

Kollidiert ein auf dem Seitenstreifen fahrendes Auto mit einem Polizeiwagen, haftet der Autofahrer für den Schaden allein. Dies gilt auch, wenn er für eine Rettungsgasse weit rechts über die durchgezogene Linie fährt und das Polizeifahrzeug ohne Martinshorn unterwegs ist.

Ein Autofahrer scheiterte mit seiner Klage auf Schadenersatz vor dem OLG Frankfurt (Az.: 1 U 248/13). Die Richter gaben dem Autofahrer die alleinige Schuld und argumentierten, er hätte die durchgehende Linie nicht überfahren dürfen. Der getrennte Seitenstreifen ist nicht Bestandteil der Fahrbahn. Ein Polizeifahrzeug dagegen darf im Einsatz den Seitenstreifen nutzen. Die Beamten verstießen also nicht gegen die StVO. Dies gilt unabhängig, ob sich Rettungsgassen gebildet haben. Dieses Sonderrecht haben Polizeiwagen selbst, wenn sie nur mit Blaulicht, aber ohne Martinshorn fahren. Deshalb der klare Tipp: Überfahren Sie auch dann nicht die Seitenbegrenzungslinie, wenn Sie eine Rettungsgasse bilden müssen. Ausnahme: Sie werden von Einsatzbeamten durch direkte Anweisungen genau dazu aufgefordert.

Max Reinartz
Rechtsanwalt
ETL | Kanzlei Voigt
Rechtsanwalts GmbH

IHRE NUMMER GEGEN GLAS-KUMMER!

0800 3335472

Fachmännisch:
Professionelle Qualität nach Herstellervorgaben bei Scheibenaustausch und -reparatur.

Schnell:
Große Zeitersparnis bei der Montage und Kalibrierung durch rasche Trocknungszeit.

Mobil:
Scheibentausch auch vor Ort möglich, dank innovativem Kleber ist das Fahrzeug sofort wieder einsatzbereit.

Neu!
Die Filialsuche für Geschäftskunden:
filialsuche.euromaster.de
Oder mit der App:
euromaster.de/app

IN BESTEN HÄNDEN

euromaster.de

EUROMASTER
Reifen. Werkstatt. Service.

EUROMASTER GmbH, Mainzer Straße 81, 67657 Kaiserslautern, Tel.: 0631 34220

JETZT BLITZT ER WIEDER

Opel hat dem **Zafira** ein Facelift gegönnt. Neben optischen Retuschen erhielt der Kompaktvan vor allem in Sachen Konnektivität ein umfassendes Update.

Text: Guido Borck

Unter Dienstwagenfahrern steht der Zafira hoch im Kurs. Gut die Hälfte aller ausgelieferten Exemplare geht direkt in die Hände von Flottenkunden. Logisch, ein geräumiger Wagen, gepaart mit einer hohen Variabilität und der Möglichkeit, den Opel mit bis zu sieben Sitzen auszurüsten, machen ihn zum idealen Begleiter für Hobby und Beruf. Seit 2012 ist die aktuelle Generation mittlerweile am Start. Die Hälfte des Lebensabschnitts ist rum und es ist Zeit für eine ausgiebige Frischzellenkur.

Richtig brav schaut der Zafira Jahrgang 2016 aus. Fast schon eine Spur zu brav. Die frech-geschwungenen Bumerang-Elemente an seiner Frontpartie mussten nämlich weichen, stattdessen nimmt der nahezu geradlinige Kühlergrill die Gesichtszüge des aktuellen Astra auf. Eine breite Chromspange verbindet die Scheinwerfer, die es jetzt optional mit adaptiver Voll-LED-Technik gibt. Aber nicht nur an der Nase, auch beim Namen hat sich was geändert. Die Zusatzbezeichnung Tourer fällt nun weg. Geblieben ist aber weiterhin eine Opel-Spezialität. Gemeint ist der integrierte Fahrradträger, der wie eine Schublade aus der Heckschürze herausgezogen werden kann und bis zu vier Drahtesel mitnimmt.

Beim Entern des Innenraums fallen die neuen Instrumente und das neue Dreispeichenlenkrad auf. Und rund um die

Die vielen Schalter auf der Mittelkonsole sind verschwunden, ihre Arbeit übernimmt nun ein Touchscreen.

Mittelkonsole bekam die oftmals kritisierte Knöpfeflut nun endlich die Rote Karte. Eingewechselt wurde im Gegenzug ein großer Touchscreen-Monitor, der sich spielend einfach bedienen lässt. Ebenso modern ist die Infotainment-Anbindung für das Smartphone. Damit kann der Außendienstler ausgewählte Inhalte seines Handys über Android Auto und Car Play auf das Sieben-Zoll-Display spiegeln oder nutzt den Opel als WLAN-Hotspot für bis zu sieben Geräte.

Opel OnStar als Service-Hotline

Falls unterwegs der Magen knurrt oder einen die Müdigkeit übermannt, ruft man einfach die OnStar-Hotline an und bekommt Empfehlungen zu guten Restaurants oder Hotels. Der persönliche Draht zu den Opel-Mitarbeitern steht rund um die Uhr bereit und hilft bei einer Panne oder alarmiert die Rettungsdienste bei einem schweren Unfall. OnStar ist im ersten Jahr kostenlos, danach wird eine jährliche Gebühr von 83 Euro für den Telematikservice fällig.

An den Motoren hat sich grundsätzlich nichts verändert. Weiterhin ist das Angebot an alternativen Antrieben einzigartig im Segment. So stehen neben den vier Benzinern und zwei Dieseln eine Variante mit Flüssiggas und eine mit Erdgas zur Wahl. Eine weitere Besonderheit betrifft den 2.0 CDTI mit 130 PS, der ausschließlich mit einer Sechsstufen-Automatik angeboten wird.

Für unser erstes Rendezvous wählten wir den kräftigeren CDTI, der mit seinen 170 Pferdchen zum meistgekauften Diesel beim Zafira zählt. Für 1.088 Euro gibt es ebenso eine Wandler-Automatik, wobei auch das Sortieren der manuellen Sechsgang-Box Spaß bereitet. Der Schalthebel wird aber nicht allzu oft gebraucht, denn mit 400 Nm Drehmoment hat der Motor reichlich Kraft und kann sehr schaltfaul bewegt werden.

Gut zum Charakter des Zafira passt ebenfalls das komfortabel abgestimmte Fahrwerk. Genauso wie die AGR-zertifizierten Vordersitze (Aktion Gesunder Rücken e. V.), die mit ihrer ausziehbaren Oberschenkelauflage bequem sind und auch sonst viel Halt gewähren. Alle Vielfahrer sollten daher hier ein Häkchen bei ihrer Bestellung machen, die 328 Euro lohnen sich. Bei der Business-Edition sind sie sogar nochmals 80 Euro günstiger. Urteil: Auf jeden Fall kaufen, Ihr Rücken wird es Ihnen danken.

Im Opel gibt es reichlich Platz, selbst in Reihe zwei.

Der große Kofferraum schluckt bis zu 1.860 Liter.

Opel Zafira	Hubraum (cm^3)	Zylinder	Leistung kW (PS)	Drehmom. (Nm/min)	0–100 (s)	Vmax (km/h)	Verbrauch (l/100 km)[1]	CO_2 (g/km)[1]	Kofferraum (l)	Zuladung (kg)	Preis (Euro)[2]	Betriebskosten[4] (ct/km)	Effizienzklasse
2.0 CDTI Aut.	1.956	4	96 (130)	300/1.750	12,2	190	5,8 D	153	710–1.860	662	24.088	67,0/42,9	B
2.0 CDTI	1.956	4	125 (170)	400/1.750	9,8	208	5,8 D	153	710–1.860	707	24.681	69,6/44,4	B
1.4 Turbo	1.364	4	88 (120)	200/1.850	11,9	190	6,1 S	150	710–1.860	672	18.563[3]	64,2/41,7	C
1.4 Turbo	1.364	4	103 (140)	200/1.850	10,8	200	6,1 S	150	710–1.860	672	21.189	67,9/44,4	C
1.6 Ecotec Aut.	1.598	4	125 (170)	260/1.650	9,6	208	7,6 S	176	710–1.860	669	23.962	72,8/48,3	D
1.6 Ecotec	1.598	4	147 (200)	280/1.650	8,8	220	6,8 S	160	710–1.860	671	23.588	72,5/48,2	C
1.4 LPG	1.364	4	103 (140)	200/1.850	11,8	195	8,5 LPG	139	710–1.860	666	23.038	64,9/41,3	B
1.6 CNG	1.598	4	110 (150)	210/2.300	11,5	200	4,7 kg	129	710–1.860	650	23.794	66,2/42,4	A

Herstellerang. [1] Rollwiderstandsarme Reifen [2] Business Edition inkl. rollwiderstandsarme Reifen (84 Euro) [3] Selection [4] Bei 20/40 Tkm/Jahr, 60/36 Monaten. Berechnet von DEKRA

Anzeige

Den ausführlichen Fahrbericht und weitere Bilder finden Sie unter: www.firmenauto.de/zafira

TALENTSCHUPPEN

Aus Scudo wird **Fiat Talento**. Er basiert auf dem Renault Trafic, kommt in vier Motorisierungen sowie als Transporter, Kombi, Doppelkabine und Fahrgestell.

Text: Martin Schou

Moment, Talento? Da war doch schon mal was? Stimmt. Anfang der 90er-Jahre gab es vom Ducato eine Kurzversion, die Fiat Talento nannte. 1996 löste der Scudo diese ab. Nun macht Fiat nicht nur beim Namen eine Rolle rückwärts, der neue 2,8-Tonner schließt auch bei den Abmessungen wieder zum größeren Ducato auf. Mit großem Radstand (3,50 Metern) und einer Gesamtlänge von 5,40 Metern überragt er den Scudo um 36 Zentimeter, den kürzesten Ducato sogar um 40 Zentimeter. Oder in Ladevolumen ausgedrückt: Mit 8,6 Kubikmetern ragt der Talento (langer Radstand und Hochdach) in das Revier des Ducato hinein, der in der magersten Version 8,0 Kubikmeter bereitstellt.

Mit dem Ende des Scudo kappte Fiat auch die Partnerschaft mit PSA. Der neue Talento teilt sich die Plattform nun mit dem Renault Trafic. Wie beim Trafic gibt es vom Talento eine genau fünf Meter lange Kurzversion. Das Ladevolumen liegt dann bei 5,2 Kubikmeter, mit Hochdach sind es 7,2 Kubikmeter. Der Laderaum ist knapp 2,54 Meter lang (langer Radstand 2,94 Meter) und zwischen den Radkästen 1,26 Meter breit – das reicht für drei Europaletten. Bei einem zulässigen Gesamtgewicht zwischen 2.800 und 3.060 Kilogramm erlaubt der Talento eine maximale Nutzlast von 1.249 Kilogramm.

Auf eine Automatik verzichtet Fiat

Ab 23.430 Euro startet der Turbodiesel 1.6 Multijet mit 95 PS. Wer viel Stauplatz braucht, aber mit wenig Gewicht hantiert, dem reicht der Einstiegsmotor völlig aus. Ansonsten empfehlen wir die stärkere 120-PS-Version. Eine zweite Variante des Vierzylinders wird von einer zweistufigen Turboaufladung auf 125 PS beziehungsweise 145 PS gesteigert. Eilige Handwerker oder Shuttledienste werden zu dem im Drehzahlkeller willig ansprechenden 1.6 Ecojet greifen. Dem Twinturbo hilft serienmäßig eine Start-Stopp-Automatik beim Spritsparen. So soll die 125-PS-Variante im Schnitt 5,6 Liter auf 100 Kilometer (145 g CO_2/km) verbrauchen. Alle Motoren bekommen eine Sechsgangschaltung. Eine Automatik ist nicht erhältlich.

In der Basisversion ist das modern gestylte Armaturenbrett in schlichtem schwarzem Hartplastik gehalten. In den höheren Linien putzt sich der Transporter mit einem zweifarbigen Cockpit, Chrom und Klavierlack heraus. Wirklich top ist die Sitzposition. Das höhenverstellbare Lenkrad sowie der umfangreich einstellbare Sitz samt Lordosenstütze drücken das Kreuz in eine gesunde rückenschonende Körperhaltung.

Raffiniert ist der in der rechten Sonnenblende integrierte Spiegel. Er verkleinert den toten Winkel. Serienmäßige Sicherheitsfeatures sind unter anderem ein Notbremsassistent und ein Traktionsassistent, der den Transporter auf rutschigen Straßen kontrolliert in Bewegung setzt.

Alle Bilder vom neuen Fiat Talento und noch mehr Infos unter: **www.firmenauto.de/talento**

5,2 bis 7,2 m³ Ladung passen in den Talento hinein.

Vom Talento gibt es einen neunsitzigen Van.

So sollte ein Arbeitsplatz sein: aufgeräumtes Cockpit, robuste Materialien und ein Touchscreen.

Fiat Talento L1 H1	Hubraum (cm³)	Zylinder	Leistung kW (PS)	Drehmom. (Nm/min)	0–100 (s)	Vmax (km/h)	Verbrauch (l/100 km)	CO_2 (g/km)	Ladevolumen (m³)	Nutzlast (kg)	Preis (Euro)	Betriebskosten[1] (ct/km)	Effizienzklasse
1.6 Multijet 95	1.598	4	70 (95)	260/1.500	k. A.	k. A.	6,0 D	155	5,2	999	23.430	61,6/42,6/33,3	k. A.
1.6 Multijet 120	1.598	4	88 (120)	300/1.500	k. A.	k. A.	6,9 D	178	5,2	999	24.330	66,6/45,4/35,2	k. A.
1.6 Ecojet 125	1.598	4	92 (125)	320/1.500	k. A.	k. A.	5,6 D	145	5,2	1.002	25.430	73,4/51,1/40,7	k. A.
1.6 Ecojet 145	1.598	4	107 (145)	340/1.500	k. A.	k. A.	5,9 D	152	5,2	1.002	26.430	75,1/52,1/41,6	k. A.

Herstellerangaben

[1] Bei 15.000/30.000/50.000 km pro Jahr, 96/60/36 Monate Laufzeit. Berechnet von DEKRA

GLOBAL PLAYER

Der **Fiat Fullback** spielt in einer Liga mit Amarok und Ranger. Vier Jahre Garantie und Branchenlösungen sind Fiats Erfolgsstrategie. **Text:** Martin Schou

» Pick-ups darf man hierzulande zu Recht als Nischenmodell bezeichnen, in Afrika und im Nahen Osten hingegen zählen zwei von drei Nutzfahrzeugen zu den kleinen Lastkraftwagen mit Ladefläche. Der neue Fullback soll Fiat deshalb zum Global Player verhelfen.

Beim Fullback bedienen sich die Italiener des Know-hows von Mitsubishi. Unter Fiats neuem Pick-up steckt der L200. So gibt es den italienischen Ableger als Einzelkabine, als Doppelkabine mit zwei Sitzreihen und als Fahrgestell. Je nach Modellvariante variiert die Ladefläche zwischen 1,52 Meter (Double Cab) und 1,85 Meter (Extended Cab) Länge. Rund eine Tonne Nutzlast verkraftet der Fullback. Weitere 3,1 Tonnen kann er ziehen. Fiat profitiert von Mitsubishis zahlreichen Aufbaupartnern. So ist der Pick-up beispielsweise ebenso für den Abschleppdienst wie als Räumfahrzeug geeignet.

Damit er nicht im Einsatz stecken bleibt, treibt der 2,4-Liter-Turbodiesel (154 und 181 PS) auf Knopfdruck alle vier Räder an. Getriebeuntersetzung, Mittendifferenzial und elektronisches Sperrdifferenzial für die Hinterachse halten ihn auch abseits der Straße auf Kurs. Über sechs handgeschaltete Gänge dosiert der Fahrer die Power von 380 und 430 Nm. Der erste Gang ist kurz übersetzt, womit der Pick-up kraftvoll losstürmt.

Schnäppchenjäger werden auf die Launch Edition zum Marktstart im Juni schielen, die Fiat als Extended Cab mit 181-Diesel-PS (Euro 5+) und umfangreicher Ausstattung ab 27.500 Euro anbietet. Rund 24.500 Euro kostet die Basisversion SX. Wer bis September wartet, bekommt den Diesel mit rund 1.100 Euro Preisaufschlag nach Euro-6-Norm. Die Einstiegsversion mit 154 PS gibt es dann ab 22.400 Euro. Die Kosten für die strengere Abgasnorm mit einkalkuliert.

Fiat Fullback Double Cab Launch Edition		
Hubraum/Zylinder	cm^3	2.442/4
Leistung	kW (PS)	133 (181)
Drehmoment	Nm/min	430/1.500
0–100 km/h / Vmax	s / km/h	k. A. / 179
NEFZ-Verbrauch/CO_2	l/g	6,4 D/169
Ladefläche/Zuladung	m^2/kg	2,23/955
Preis	Euro	28.500
Betriebskosten[1]	**ct/km**	**75,4/48,6**
Effizienzklasse		k. A.

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

Den gesamten Fahrbericht und weitere Bilder unter: www.firmenauto.de/fullback

SCHÖN WIE EH UND JE

Im neuen **Audi A5 Coupé** steckt die Technik des Audi A4. Trotzdem hat der Zweitürer einen ganz eigenen Charakter. Zum Glück.

Text: Hanno Boblenz

Neues Heck, gleiche Linie: Der A5 übernimmt die Proportionen des erfolgreichen Vorgängers.

Die Rücklehne lässt sich umlegen, sodass man notfalls den Kofferraum vergrößern kann.

Dieses Armaturenbrett mit virtuellem Cockpit kennen wir schon aus dem Audi A4.

Audi A5 Coupé	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[3] (ct/km)	Effizienzklasse
2.0 TDI	1.968	4	140 (190)	400/1.750	7,7	240	4,3 D	111	465	450	34.495	67,6/48,7	k. A.
3.0 TDI Quattro[1]	2.967	6	160 (218)	400/1.250	6,2	250	4,6 D	119	465	425	40.672	89,1/56,3	k. A.
3.0 TDI Quattro[1]	2.967	6	210 (286)	620/1.500	k. A.	250	k. A.	k. A.	465	425	k. A.	–/–[2]	k. A.
2.0 TFSI	1.984	4	140 (190)	320/1.450	7,2	240	5,6 S	127	465	435	31.932	71,2/47,5	k. A.
2.0 TFSI Quattro[1]	1.984	4	185 (252)	370/1.600	5,8	250	5,9 S	136	465	425	39.832	88,0/58,2	k. A.
3.0 TFSI Quattro[1]	2.995	6	260 (354)	500/1.370	4,7	250	7,3	166	465	k. A.	53.025	110,8/72,5	k. A.

Herstellerangaben; [1] Automatik, [2] Daten liegen nicht vor, keine Berechnung möglich [3] Bei 20.000/40.000 km pro Jahr, 60/36 Monate Laufzeit. Berechnet von DEKRA

Mehr Bilder vom A5 und der komplette Fahrbericht: www.firmenauto.de/a5

Schon peinlich, wie uns Passanten mit offenem Mund hinterherstarren. Aber lange Haube, große Türen, knackige Schulterlinien und flach abfallendes Heck ziehen eben. Keine Frage: Der technisch in vielen Punkten baugleiche Audi A4 ist fürs Business, der A5 für die Emotionen.

Unter der geschärften Karosserie des Coupés stecken ein komplett neues Fahrwerk sowie die Antriebstechnik des erst im Herbst 2015 eingeführten A4. Außerdem ist das Auto 60 Kilo leichter geworden. Dazu kommen bis zu 17 Prozent stärkere und fast ein Viertel sparsamere Motoren, ein Best-of der gängigen Assistenzsysteme und die Onlinenavigation. Optional gibt es das virtuelle Cockpit, das vor dem Fahrer auf Knopfdruck eine gestochen scharfe Google-Karte ausbreitet. Außerdem surfen die Passagiere dank SIM-Karte drei Jahre lang kostenlos und ohne Datenbegrenzung per WLAN und schneller LTE-Verbindung im Internet, sogar im Ausland. Vielfahrer können für die lange Reise jede Menge Nettigkeiten bestellen, vom Panoramaglasdach über Klimasitze bis zum beheizbaren Lenkrad.

Als Basis-Diesel hat der A5 den 190 PS starken 2.0 TDI unter der Haube. Leise, kraftvoll, sparsam: Wer den fährt, vermisst nichts. Bis man in ein Modell mit dem neuen 3.0 TDI umsteigt. Der grundsätzlich mit Allradantrieb gelieferte Sechszylinder läuft seidenweich und schon die mit neuem Siebengangdoppelkupplungsgetriebe ausstaffierte und 218 PS starke Version hat mächtig Dampf. Doch richtig beeindruckend wird die Ausfahrt mit der 286 PS starken Variante. Beim Kick-down werden die Passagiere mit 620 Nm Drehmoment ins Leder gepresst. Dieser Motor schiebt aus dem Leerlauf heraus, als gäbe es kein Morgen. Dabei hilft die bewährte Achtstufenwandlerautomatik von ZF, die Audi hier erstmals beim A5 einsetzt. Deren kurz übersetzte untere Gänge versetzen den Wagen in den Sprintmodus, während der lange achte Gang bei Tempo 130 die Nadel des Drehzahlmessers bei spritsparenden 1.500 Umdrehungen und rund sechs Liter Verbrauch einfriert.

So lässt sich der Sechszylinder im Firmenwagen des gehobenen Außendienstes rechtfertigen und das Coupé schafft den Spagat zwischen Sport- und Geschäftswagen. Wem zwei Türen nicht reichen: Ende 2016 kommt ein Sportback, mit vier Türen, größerem Kofferraum, aber genauso scharfer Silhouette.

LANG GEMACHT

Ssangyong XLV heißt die längere Version des Kompakt-SUV Tivoli. Er startet bei günstigen 14.300 Euro.

Text: Guido Borck

Ssangyong fristet nur ein Nischendasein und findet im Flottengeschäft so gut wie gar nicht statt. Dieses Manko wollen die Koreaner mit einer Reihe an neuen Modellen beseitigen. Den Anfang macht der XLV. Dahinter verbirgt sich nichts anderes als die Langversion des City-SUV Tivoli. Der XLV trägt ein eckig geformtes Heck und ist mit 4,44 Metern um gut 25 Zentimeter länger. Dieser Raumvorteil kommt vor allem den hinteren Gästen und dem Gepäckabteil zugute. Selbst langbeinige Mitfahrer haben noch viel Platz und das Ladeabteil schluckt brauchbare 574 Liter. Sind die geteilten Rücksitzlehnen umgeklappt, entsteht ein glattflächiger Ladeboden mit maximal 1.440 Litern. Vorne ist das Platzangebot ebenfalls ordentlich, jedoch bieten das Mobiliar zu wenig Oberschenkelauflage und das Lenkrad ist nur höhenverstellbar. Große Fahrer finden deshalb keine optimale Sitzposition.

Der Innenraum der von uns gefahrenen Topversion Sapphire macht mit Klavierlack und jeder Menge Chrom was her. Auch die Verarbeitungsqualität passt. Bei näherer Betrachtung entpuppen sich viele weitere Materialien allerdings als einfaches Hartplastik. Wen die simple Wertigkeit nicht stört, der freut sich über ein funktionales Cockpit mit einer großen Anzahl an gut nutzbaren Ablagen.

Der Diesel enttäuscht hingegen. Er läuft zwar kultiviert und ruhig, hat aber eine leichte Anfahrschwäche. Auch das Fahrwerk fällt eine Spur zu hart aus. Allrad gibt es gegen Aufpreis (1.680 Euro) und bis auf eine optionale Rückfahrkamera sind keine Fahrerassistenten verfügbar. Dafür bietet Ssangyong fünf Jahre Garantie auf's Auto.

Ssangyong XLV	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[1] (ct/km)	Effizienzklasse
1.6 e-XDi 160	1.597	4	85 (115)	300/1.500	k. A.	174	4,7 D	121	574–1.440	490	16.378	53,2/33,0	A
1.6 e-XGi 160	1.597	4	94 (128)	160/4.600	k. A.	178	7,1 S	165	574–1.440	480	14.277	63,5/41,6	E

Herstellerangaben; beide Motorisierungen mit Frontantrieb.

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

Den vollständigen Test samt weiteren Fotos finden Sie unter www.firmenauto.de/xlv

Frische Lackfarben und bunte Polster, hier fühlt man sich wohl. Die Sitze sind super bequem.

Neues Dashboard mit Universalhalterung fürs Handy, auf dem dann das Navi läuft.

Der treibt's ganz schön bunt

Modellpflege für den **VW Up:** Künftig gibt's für den Kleinstwagen mehr Farben und Ausstattungen sowie einen neuen 90-PS-Motor.

Text: Hanno Boblenz

Fahren Sie auf Autobahn 15 Kilometer und dann nach 700 Meter rechts. Navigation, Konstruktion, Information.« Wie bitte? Was ist das denn für ein Kauderwelsch nach jeder Ansage? Ein festes Navi gibt es nicht mehr. Stattdessen heißt es: App laden, Smartphone über Bluetooth verbinden und los geht's. Universalhalterung samt App und Schnittstelle kostet 252 Euro, zusätzlich zum Radio (302 Euro; ab mittlerer Ausstattung serienmäßig). Wenigstens können Spotify oder Internetradio parallel zum Navi weiterdudeln. Trotzdem: Während der Fahrt auf dem Bildschirm eines Handys herumzutatschen ist spaßfrei, selbst mit der neuen Schrifterkennung, die aufs Display gekritzelte Buchstaben erkennt. Und falls der Up als Poolfahrzeug mit wechselnden Fahrern eingesetzt wird, hat es sich sowieso ausnavigiert – es sei denn, das Unternehmen packt ein Handy ins Auto oder die Fahrer nutzen eigene Navi-Apps.

Genug gemeckert, denn VW hat sich wirklich bemüht, sein Einstiegsmodell nach fünf Jahren Bauzeit zu verbessern. Der neue 1.0 TSI des dezent überarbeiteten Up (neue Front mit LED-Tagfahrlicht) etwa quetscht 160 Nm und 90 PS aus 999 Kubikmeter Hubraum.

90 PS? Braucht man nicht wirklich

In der Praxis ist der dezent schnarrende Dreizylinder ein Spaßmacher, der die linke Autobahnspur ebenso wenig fürchtet wie kurvige Landstraßen. 185 km/h sind machbar, 4,4 Liter Normverbrauch eher nicht. Passt trotzdem, denn der Bordcomputer pegelt sich dank langem fünften Gang bei gut fünf Litern ein. In der Stadt braucht man den Powermotor eher nicht. Da genügen 60- und 75-PS-Sauger völlig.

Das gesparte Geld könnte man in eine der vielen Sonderfarben und Designextras investieren. Drei Ausstattungslinien, 13 Lackierungen plus zehn Foliendekore, zehn Cockpitdesigns, dazu sieben Polsterfarben sowie coole Felgen in Orange, Gold, Weiß oder Schwarz lassen dem Käufer freie Hand, seinen individuellen Up zusammenzustellen. An den Platzverhältnissen ändert das nichts. Muss es auch nicht: Der Up gehört noch immer zu den ganz Großen unter den Kleinen, fühlt sich nach mehr als nur 3,60 Meter Länge an.

VW Up	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[1] (ct/km)	Effizienzklasse
1.0	999	3	44 (60)	95/3.000	14,4	162	4,4 S	101	251–959	394	8.277	39,8/25,6	C
1.0	999	3	55 (75)	95/3.000	13,5	172	4,1 S	96	251–959	394	9.832	41,5/26,8	B
1.0 TSI	999	3	66 (90)	160/1.500	9,9	185	4,4 S	101	251–959	358	10.378	42,4/27,4	B

Herstellerangaben

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

Den ausführlichen Fahrbericht mit mehr Fotos des überarbeiteten VW Up lesen Sie unter www.firmenauto.de/vwup

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)	Frankfurt/M.	Hamburg	München	Berlin
Modul 1	Operative Aufgaben und Prozesse	06.–08.10.2016	17.–19.11.2016	24.–26.11.2016	27.–29.04.2017
Modul 2	Führungstechniken im Fuhrparkmanagement	11.–12.11.2016	09.–10.12.2016	16.–17.12.2016	19.–20.05.2017
Modul 3	Kostenrechnung und Controlling	08.–10.12.2016	12.–14.01.2017	19.–21.01.2017	15.–16.06.2017
Modul 4	Finanzierung, Beschaffung und Verwertung	20.–21.01.2017	10.–11.02.2017	16.–17.02.2017	31.08–01.09.2017
Modul 5	Rechtliche Rahmenbedingungen	16.–18.02.2017	23.–25.03.2017	16.–18.03.2017	28.–30.09.2017
Modul 6	Versicherungs- und Schadenmanagement	23.–25.03.2017	04.–06.05.2017	27.–29.04.2017	19.–21.10.2017
Modul 7	Dienstwagenmanagement und Nachhaltigkeit im Fuhrpark	20.–22.04.2017	08.–10.06.2017	18.–20.05.2017	09.–11.11.2017
Abschluss	Zertifizierung	19.–20.05.2017	23.–24.06.2017	30.06–01.07.2017	24.–25.11.2017
Neu! Seminar	Fuhrparkmanagement - kompakt und aktuell	09.–10.03.2017	15.–16.09.2016	29.–30.09.2016	02.–03.03.2017

STUFENMODELL

Der **Hyundai Ioniq** bietet drei verschiedene Elektrifizierungsarten in einem Fahrzeug. Antriebskonzept und Design ähneln denen eines bekannten Hybrid-Pioniers. **Text:** Frank Wald

Am Anfang war der Prius. Der japanische Hybrid hat vor 20 Jahren das Tor zur Elektromobilität aufgestoßen, durch das inzwischen viele Modelle mit dem Zwitterantrieb aus Verbrennungs- und Elektromotor gefahren sind. Hyundai geht mit seinem neuen Ioniq jetzt den nächsten Schritt und bringt erstmals die drei Entwicklungsstufen, Hybrid, Plug-in Hybrid und Elektroantrieb, in einem Modell. Los geht's im Oktober mit dem Ioniq Hybrid, im November folgt die batterieelektrische Variante. Für Sommer 2017 ist der Plug-in-Hybrid mit 50 Kilometer elektrischer Reichweite geplant.

Der »Beginn einer neuen Ära« startet jedoch zunächst mit einem Griff, oder besser Tritt in die Mottenkiste. Ein penetrantes Gebimmel stoppt unseren Versuch, den Ioniq Hybrid ins Rollen zu bringen. Im Cockpit-Display leuchtet eine P-Warnlampe. Okay, Parkbremse lösen. Aber wo? Oha, auf der Fahrerseite ragt ganz links aus dem Fußraum ein Pedal hervor, mit dem die Bremse entsperrt wird. Diesen antiquierten Makel teilt sich der Ioniq mit dem Prius.

Klassisches, klar strukturiertes Cockpit mit Touchscreen und wenigen Tasten

Überhaupt sieht der 4,47 Meter lange koreanische Fünfsitzer dem japanischen Hybrid-Pionier auffallend ähnlich. Auf Aerodynamik getrimmt, entfuhr dem Windkanal eine coupéhafte Karosse mit dem famosen Luftwiderstandsbeiwert von c_W 0,24. Im Gegensatz zum Prius aber wirkt der Innenraum des Ioniq erfrischend normal. Keine futuristischen Design- oder Cockpit-Spielereien. Instrumente und Anzeigen sind übersichtlich sortiert und per Touchscreen sowie hübsch detaillierten Tasten gut zu bedienen. Als Taxi taugt der Wagen aber weniger. Die stark abfallende Dachlinie zwingt bereits normal große Fondpassagiere, die Köpfe einzuziehen. Dafür ist der Kofferraum mit 443 bis maximal 1.505 Litern anständig formatiert. Bei der Elektroversion sind es nur 350 bis 1.410 Liter. Das Gepäck muss bei beiden über eine hohe Ladekante gehievt werden.

Beim Antrieb kommen sich Koreaner und Japaner wieder näher. Das technisch ähnliche Hybridkonzept des Ioniq besteht aus einem Vierzylinder-Benzindirekteinspritzer mit 105 PS, den ein 44-PS-Elektromotor auf 141 PS Systemleistung trimmt, die beim Anfahren und Beschleunigen flott zum Zuge kommen. Komplett anders wie beim Prius ist der Fahreindruck, weil Hyundai für die Kraftübertragung ein Sechsgang-Doppelkupplungsgetriebe verwendet. Im Gegensatz zum Gummiband-CVT-Getriebe von Toyota beschleunigt der Ioniq Hybrid damit ohne nerviges Aufjaulen geschmeidig in 10,8 Sekunden auf Landstraßentempo. Durch das geringe Gewicht von 1.370 Kilo-

gramm und den tiefen Einbau der 1,56-kW-Lithium-Polymer-Batterie fühlt sich der Wagen dazu noch sehr handlich und agil an. Der Normverbrauch soll bei 3,4 Litern (79 g/km CO_2) liegen.

Ganz ohne Abgase ist der Ioniq Elektro unterwegs. Ansatzlos, weil getriebelos katapultiert der 120 PS starke E-Motor den Wagen aus den Startblöcken. Mit der Wucht von maximal 295 Nm ab der ersten Umdrehung lässt er damit selbst manchen Sportwagen an der Ampel stehen. Voll geladen sollen die 28 kWh großen Lithium-Polymer-Akkus Saft für 280 Kilometer speichern. Doch das dauert. An der Haushalts-Steckdose mindestens zwölf Stunden, mit der optionalen Wandladestation 4,5 Stunden. Allein der 100-kW-Gleichstrom-Schnelllader schafft 80 Prozent in akzeptablen 23 Minuten.

Erfreulicher sind die Preise, zumindest beim Hybrid. Denn der ist schon ab 20.084 Euro zu haben (Prius: 23.656 Euro), inklusive üppiger Serienausstattung, etwa einer Klimaautomatik, Rückfahrkamera, Abstandstempomaten (Hybrid), plus Stauassistent (Elektro), Spurhalte- und Notbremsassistent. Der Ioniq Elektro ist ab 27.983 Euro zu bekommen, wird durch die aktuelle Kaufprämie für Elektroautos von 4.000 Euro entsprechend günstiger. Hier gehören ein Navisystem mit Acht-Zoll-Bildschirm sowie ein Sieben-Zoll-Bordcomputer-Display zur Serie – und eine elektrische Parkbremse.

Gelungener Mix aus Leder und Hartplastik. In der Mittelkonsole sitzt ein Acht-Zoll-Touchscreen.

Hyundai Ioniq	Hubraum (cm³)	Zylinder	Leistung kW (PS)	Drehmom. (Nm)	0–100 (s)	Vmax (km/h)	Verbrauch	CO_2 (g/km)	Ladezeit (h)	Reichweite (km)	Kofferraum (l)	Zuladung (kg)	Preis (Euro)	Betriebskosten[1] (ct/km)	Effizienzklasse
Electric	–	–	88 (120)	295	9,9	165	11,5 kWh	0	0,5–4,5	280	350–1.410	385	27.983	67,1/43,0	A+
Hybrid	1.580	4	104 (141)	265	10,8	185	3,4 l/S	79	–	1.300	443–1.505	425	20.084	59,3/37,8	A+

Herstellerangaben

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

Das aerodynamische Design ähnelt stark dem des Toyota Prius.

Je nach Stromstärke liegt die Ladezeit zwischen 23 Minuten und 4,5 Stunden.

Mehr Bilder und Infos zum neuen Hyundai Ioniq unter: www.firmenauto.de/ioniq

Anzeige

Kann man machen.
Muss man aber nicht.

Mit WEBFLEET® wissen Sie immer, wo Ihre Fahrzeuge sind.
In Echtzeit. Ohne umständliche Telefonate.
Wir zeigen Ihnen, wie.

HALLE 11, STAND C29

IAA

Jetzt eBook downloaden unter
http://telematics.tomtom.com/ortung

WEBFLEET TOMTOM TELEMATICS

FLACHER, BREITER, LÄNGER

Das neue **Mercedes GLC Coupé** ist ein sportlicher Ableger des Kompakt-SUV GLC, kostet aber 4.000 Euro mehr. Ist es das wert?

Text: Hanno Boblenz

Mercedes möchte Firmenwagenfahrern in jeder Fahrzeugklasse mehrere Varianten anbieten. Limousine, Kombi, SUV, Van, Coupé, Cabrio – die Kunden haben die Qual der Wahl. Neuester Zugang: das viertürige GLC Coupé.

Optisch setzt es sich deutlich vom 4.000 Euro günstigeren GLC ab: Es ist flacher, breiter, länger und steht auf 18 Zoll großen Rädern. Am markantesten fallen die Unterschiede am Heck aus. Dort trägt es ähnlich schmale und geteilte Rückleuchten wie das größere GLE Coupé. Besonders sein abfallendes Dach mit der flach stehenden Heckscheibe und den fetten, verchromten Auspuffrohren fallen auf.

Dass dieser GLC wie aus dem Ei gepellt wirkt, ist gewollt. Schon wegen der Aerodynamik. Seine Heckklappe beispielsweise kommt ohne Scheibenwischer aus, da die Luftströmung weit unten abreißt und das verwirbelte Schmutzwasser nicht auf die Scheibe trifft.

Keine Frage, als Firmenwagen ist dieser GLC ein Hingucker und ein echter Konkurrent zu BMW X4 und Porsche Macan. Er tritt mit sportlicher Fahrwerksabstimmung, direkter Lenkung und einem Leistungsspektrum von 136 bis 367 PS in der AMG-Version an. Den Einstiegsdiesel 200 d mit Frontantrieb, den Sechszylinder, die stärkeren Benziner und den 320 PS starken Plug-in-Hybriden bringt Mercedes aber erst zum Jahresende.

Unser Tipp: 350 d mit V6-Diesel

Das Warten lohnt sich aber, zumindest, wenn das Budget rund 47.000 Euro für den 258 PS starken 350 d hergibt. Dessen V6-Diesel baut bei kaum mehr als Leerlaufdrehzahl ein Drehmomentgebirge von 620 Newtonmeter auf und hat für jede Situation genügend Leistung. Hoher Spritverbrauch ist kein Thema, zumindest auf dem Papier: Mercedes gibt einen Normverbrauch von sechs Litern an. Der große Diesel macht das Coupé zum souveränen Gleiter für die lange Reise.

Neben dem Sportfahrwerk mit fünf Fahrprogrammen bietet Mercedes erstmals im GLC ein Stahlfahrwerk mit verstellbarer Dämpfung an. Die 950 Euro für das Dynamic Body Control sind gut angelegt, die Spreizung zwischen komfortabel und sportlich deutlich spürbar.

Ohne den Komfort zu vernachlässigen, präsentiert sich das Coupé als der knackigere GLC. Trotz des flach abfallenden Dachs und der kleinen Fenster bekommt man hinten keine Beklemmungen. Logisch, dass die flache Heckklappe Stauraum kostet. Trotzdem fasst der Kofferraum 500 Liter. Sprudelkisten wollen allerdings über eine hohe Kante gelupft und bis an die Lehne der Rückbank geschoben werden, damit die Klappe noch schließt. Alternativ lässt sich die Lehne komplett flach legen, was den Kofferraum auf 1.400 Liter erweitert.

Mehr Bilder und der ausführliche Fahrbericht: www.firmenauto.de/glccoupe

Bei umgelegter Lehne ebener Ladeboden.

Wer's braucht: Trittbretter in Alulook für 470 Euro.

Auffällig rundliches Heck, flache Scheibe.

Vorne unterscheidet sich das Coupé kaum vom normalen GLC. Natürlich sind alle Assistenz- und Komfortsysteme erhältlich, genauso wie das belederte Cockpit. Und natürlich ist alles vorbildlich verarbeitet.

Mercedes GLC Coupé	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
220 d 4Matic	2.143	4	125 (170)	400/1.400	8,3	210	5,0 D	131	500–1.400	675	42.000	89,3/56,5	A
250 d 4Matic	2.143	4	150 (204)	500/1.600	7,6	222	5,0 D	131	500–1.400	675	43.100	90,4/57,2	A
350 d 4Matic	2.987	6	190 (258)	620/1.600	6,2	238	6,0 D	155	500–1.400	615	k. A.[1]	–/–[1]	k. A.
250 4Matic	1.991	4	155 (211)	350/1.200	7,3	222	6,9 S	159	500–1.400	645	41.550	97,1/64,3	B
300 4Matic	1.991	4	180 (245)	370/1.300	6,5	236	7,3 S	165	500–1.400	645	k. A.[1]	–/–[1]	k. A.
350 e 4Matic	1.991	4	235 (320	560	5,9	235	2,5 S	59	336–1.310	585	k. A.[1]	–/–[1]	A+

Herstellerangaben. [1] Preis noch nicht bekannt, keine Berechnung möglich [2] Bei 20.000/40.000 km pro Jahr, 60/36 Monate Laufzeit. Berechnet von DEKRA

ITALO-JAPANER

Der **Fiat 124 Spider** basiert auf dem Mazda MX-5. Trotzdem ist der Roadster aus Bella Italia anders – nicht nur im Design.

Text: Guido Borck

Mit dem nagelneuen 124 Spider gibt's bei Fiat endlich wieder einen leidenschaftlichen Zweisitzer. Der ist zwar kein Eigengewächs, sondern teilt sich die Technik mit dem Mazda MX-5. Doch zeigt der Italiener viel Eigenständiges.

Angefangen von der kantig gestylten Frontpartie bis hin zum Antrieb. Anstelle eines Japan-Saugers pflanzte Fiat den eigenen 1,4-Liter-Turbo unter die Haube. Der bringt es auf 140 PS, entfaltet seine Kraft früh und hat ein leichtes Spiel. Schließlich trifft der Turbo beim 124 Spider auf nur fettarme 1.125 Kilogramm. Dementsprechend lustvoll geht's zur Sache. In 7,5 Sekunden spurtet der Fiat auf Tempo 100, Spitze: 217 km/h.

Das Fahrwerk knöpften sich die Italiener ebenfalls vor. Der 124 Spider hat spürbar an Komfort gewonnen, ohne aber die Kurvengier zu verlieren. Über schlecht asphaltierte Großstadtboulevards flaniert er genauso gelassen, wie er durch enge Serpentinen spurtet. Insbesondere Kurven zaubern dem Fahrer ein breites Grinsen ins Gesicht. Dort ist der Fiat in seinem Element. Die Lenkung ist direkt und die Sechsgangbox knackig. Für agilen Fahrspaß ist also reichlich gesorgt.

Konzeptbedingt ist der Roadster eng geschnitten. Personen mit einer Größe bis 1,85 Meter finden aber noch genug Luft unter der Stoffmütze. Innen unterscheidet sich der Fiat kaum vom Mazda: Die Italiener spendierten ihrer Topausstattung Lusso ein hochwertigeres Leder sowie Klavierlack am Cockpit. Größere Unterschiede gibt's beim Preis. Das Basismodell 124 Spider kostet 841 Euro mehr als ein vergleichbarer MX-5 mit 131 PS.

Fiat 124 Spider	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[1] (ct/km)	Effizienzklasse
1.4 Multiair T.	1.368	4	103 (140)	240/2.250	7,5	217	6,4 S	148	140	190	20.160	61,4/39,9	E
Abarth	1.368	4	125 (170)	250/2.250	6,8	232	6,4 S	148	140	190	33.613	76,9/50,9	E

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

Alle Bilder und weitere Infos zum neuen Fiat 124 Spider unter: www.firmenauto.de/124spider

Flottenbetreiber, die in der gehobenen Mittelklasse einen besonders geräumigen Dienstwagen suchen, kommen am Skoda Superb einfach nicht vorbei. Sowohl die Limousine als auch der Combi, den die Tschechen traditionell mit »C« schreiben, sind wahre Frachtexemplare. Wohin man auch schaut, der Superb bietet Platz in Hülle und Fülle.

Ebenso gibt's beide Karosserievarianten für vergleichsweise wenig Geld. Das Schrägheck startet als 1.4 TSI mit 125 PS schon bei 21.084 Euro. Im Verkauf spielt die fünftürige Limousine jedoch eher eine untergeordnete Rolle, denn es ist kein Geheimnis, dass rund 90 Prozent aller Superb-Käufer dem praktischeren Combi den Vorzug geben. Angesichts des geringen Preisaufschlags auch keine Überraschung. Denn für gerade einmal 840 Euro mehr bietet das 4,86-Meter-Flaggschiff ein dermaßen feudales Platzangebot, dass selbst der hauseigene Konzernbruder VW Passat Variant resignierend das Handtuch wirft. Hinzu kommt noch das Gepäckabteil mit einem opulenten Fassungsvermögen von 660 Litern. Wer den Skoda bis unters Dach randvoll packen möchte, dem stehen dazu sogar stattliche 1.950 Liter Stauraum zur Verfügung.

Zwar geizt hier der Wolfsburger ebenso wenig und hält stolze 650 bis 1.780 Liter dagegen. Allerdings wirkt dieses im direkten Vergleich recht bescheiden und ist eben nicht genug, um mit dem Tschechen auch nur ansatzweise mithalten zu können. Gleiches gilt für den Preis. Erst für 23.088 Euro wechselt der Passat Variant in der günstigsten Ausführung und mit identischem 1,4 TSI seinen Besitzer – das sind mal eben gute 1.000 Euro mehr.

Beim Kofferraumvolumen spielt der Superb Combi in einer eigenen Liga

Auch renommierte Edel-Frachter aus der Mittelklasse ziehen bei solch einem Kofferraumvolumen den Kürzeren. Ein Audi A6 Avant muss mit 565 bis 1.680 Litern genauso passen wie ein BMW 5er Touring (560–1.670 Liter). Einzig das brandneue T-Modell der Mercedes E-Klasse wird zum Debüt im Herbst zumindest beim minimalen Ladevolumen dem Skoda das Wasser reichen können. Exakt 670

FRACHT-EXEMPLAR

Der **Skoda Superb** lockt mit viel Platz und günstigen Preisen. Der Modellcheck zeigt, was die Mittelklasse sonst noch kann und welche Variante sich am besten als Dienstwagen eignet.

Text: Guido Borck

Liter Stauraum bietet die neue Modellgeneration. Allerdings findet selbst der Stuttgarter Lademeister mit maximalen 1.820 Litern im Superb Combi seinen Meister.

Vom Preis in Euro, der für die drei Nobel-Laster zu berappen ist, wollen wir besser erst gar nicht reden. Der ist beim Superb alles andere als Premium und fast genauso weit entfernt wie die Konzernzentralen der Premium-Marken aus Ingolstadt, München und Stuttgart zu Skodas Firmensitz in Mladá Boleslav.

Ihnen ist ein riesiges Kofferraumvolumen gar nicht so wichtig? Macht nichts. Der Tscheche hat noch weitere Argumente in der Hinterhand, bei denen die Konkurrenz vor Neid erblasst. Beispiel Kollegen. Die wollen oder müssen schließlich auch mal mit auf eine Dienstreise. In den Skoda steigen die Mitarbeiter über große und weit aufschwingende Türen ein und genießen das üppige Raumangebot in vollen Zügen. Besonders im Fond ist die Bewegungsfreiheit fast schon verschwenderisch. Hier finden selbst lange Zwei-Meter-Kollegen eine ordentliche Beinfreiheit vor, haben sogar noch reichlich Luft über ihrem Haupthaar und fühlen sich dabei genauso wohl wie in einem Fahrzeug aus der Luxusklasse.

Beim Raumangebot und beim Preis ist der Skoda Superb Combi unschlagbar: Üppig und günstig lautet die Devise. Da können andere Hersteller einpacken

In der Mittelarmlehne sind zwei Cupholder und ein Kugelschreiber-Halter integriert. Gegen Zuzahlung von 185 Euro lässt sich die Temperatur der Klimaautomatik vom Fond aus einstellen. Für weitere 202 Euro sind die äußeren Sitzplätze beheizbar, und wer nochmals 118 Euro drauflegt, bekommt hinten eine 230-Volt-Steckdose samt USB-Anschluss an der Rückseite der vorderen Armlehne.

Eine Reihe dahinter fällt der Kofferraum – wie schon eingangs erwähnt – besonders üppig aus. Sie wollen mal eben Regale oder einen neuen Kühlschrank abholen. Mit dem Skoda sind die meisten Transportaufgaben des Alltags überhaupt kein Problem. Die große Ladeluke vereinfacht das Be- und Entladen und die geteilten Rücksitzlehnen können zudem auch ganz galant vom Kofferraum aus entriegelt werden. Nach dem Umklappen entsteht zwar eine kleine Stufe, die aber vom doppelten Ladeboden in seiner höchsten Stufe kaschiert wird. Allerdings kostet dieses ausgleichende Feature 134 Euro Aufpreis.

Praktische Details für den Alltag

Der Superb Combi ist nicht nur ein riesig dimensioniertes Fahrzeug, sondern auch ein sehr praktisches dazu. Die Tschechen haben an wirklich alles gedacht und ihrer Mittelklasse viele nützliche Details mit auf den Weg gegeben. An den ausklappbaren Haken der Seitenwände finden beispielsweise bis zu vier Einkaufstüten einen sicheren Halt. Die Kofferraumbeleuchtung auf der linken Seite erweist sich als eine herausnehmbare Akku-Taschenlampe. Bei Nichtgebrauch wird sie einfach wie- ›

der in die Bordwand zurückgesteckt und aufgeladen. Die Taschenlampe ist übrigens serienmäßig an Bord, für drei Gepäcknetze muss der Kunde 67 Euro zahlen, inklusive eines kleinen Abfallbehälters für den Innenraum. Preislich aber absolut okay. Ein wichtiges Sicherheitstrennnetz muss hingegen für 151 Euro extra geordert werden. Auch lässt sich langes Ladegut problemlos im Superb transportieren. Hierzu wird die Beifahrerlehne einfach flach gelegt. Warum dieses Extra jedoch nicht innerhalb der gesamten Kombi-Familie angeboten wird, sondern nur für die beiden Modelle Ambition und Greenline (jeweils 76 Euro), bleibt allerdings ein Rätsel.

Ergonomisch durchdacht

Als gut durchdacht erweist sich dagegen die Bedienung. Alle Schalter und Hebel sind dort, wo man sie vermutet. Und deren Funktionen sind selbsterklärend. Dazu gibt es klar gegliederte Rundinstrumente in einem hübschen Design. Dazwischen liegt ein kleines Display unter anderem für den Bordcomputer. Das höhenverstellbare Lenkrad lässt sich weit genug herausziehen. Eine optimale Sitzposition für alle erdenklichen Körperstaturen ist somit schnell gefunden.

Der restliche Innenraum kann sich ebenfalls sehen lassen. Wohin das Auge auch schaut, gibt es viele aufgeschäumte Flächen und sauber eingepasste Teile. Die Materialien an Mittelkonsole und Türverkleidungen wirken hochwertig. Mit seinen beiden in den Türen untergebrachten Regenschirmen macht sich der Skoda außerdem bei schlechtem Wetter Freunde. Überhaupt lässt sich beim näheren Blick viel Detailliebe erkennen. Angefangen beim Tickethalter an der Windschutzscheibe bis hin zum Eiskratzer, der auf der Innenseite des Tankdeckels seinen festen Platz hat.

Beim Thema Sicherheit gibt sich der Skoda ebenfalls keine Blöße. Sieben Airbags, inklusive eines Knieairbags für den Fahrer, sind Standard. Wer den Schutz seiner Gäste im Fond erhöhen möchte, erhält zusätzlich seitliche Luftsäcke für 370 Euro. Auch das Sortiment an Fahrerassistenzsystemen ist ordentlich. Die City-Notbremse ist bei allen Versionen Serie, optional gibt es einen Abstandsradar (ab 269 Euro) oder etwa einen Spurhalter mit Spurwechsel- sowie Ausparkassistenten für zusammen 689 Euro. Insgesamt fünf Ausstattungsvarianten ›

◀ **1** Das DSG-Getriebe kann alternativ auch über Schaltwippen hinter dem Lenkrad bedient werden.

▶ **2** Skoda bietet im Superb zwei verschiedene Abstandsradarsysteme an. Für 269 Euro regelt das System bis Tempo 160 automatisch Geschwindigkeit und Abstand, die teurere Variante kostet 689 Euro und arbeitet bis 210 km/h.

◀ **5** Praktisch und immer griffbereit: In den vorderen Türverkleidungen beherbergt der Skoda Superb jeweils einen Regenschirm.

▶ **6** Das adaptive Fahrwerk für 790 Euro ist lohnenswert. Damit lässt sich die Dämpfungscharakteristik von Komfort bis hin zu Sport stufenweise verändern.

Pro: Riesiges Platzangebot für Mensch und Gepäck, günstiger Einstiegspreis, sieben Airbags Serie, reichhaltiges Angebot an Fahrerassistenten, kultivierter 150-PS-Diesel, spontan schaltendes DSG-Getriebe, saubere Verarbeitung, einfache Bedienung, hoher Fahrkomfort, sichere Fahreigenschaften, geringer Wertverlust.

Contra: Karge Basisausstattung (Active), teure Spritsparversion Greenline, Sicherheitstrennnetz und doppelter Ladeboden beim Kombi nur gegen Zuzahlung erhältlich, kleinliche Aufpreispolitik, überdurchschnittlich hohe Wartungs- und Verschleißkosten bei 40.000 km/Jahr.

◀ **3** Ein Multifunktionslenkrad gehört ab der zweiten Ausstattungslinie Ambition zum Serienumfang.

▶ **4** Smartphones sind mit Apple Car Play oder Android Auto in das Multimediasystem eingebunden. Deren Inhalte lassen sich auf den Touchscreen spiegeln.

◀ **7** Unter der Armlehne befindet sich ein großes Mittelfach für allerhand Krimskrams und auch Nervennahrung.

▶ **8** Zum Navigationssystem Columbus gehört ein DVD-Laufwerk mit zwei SD-Kartenslots. Die Einheit ist im Handschuhfach untergebracht.

Ausstattung & Preise

Skoda Superb 2.0 TDI DSG Active (25.790 Euro)

ABS, ESP, elektr. Differenzialsperre, ASR, Berganfahrhilfe, Multikollisionsbremse, City-Notbremse, Fahrer- und Beifahrerairbags, Kopfairbags, Sidebags vorne, Reifendruckkontrolle, Nebelscheinwerfer, LED-Rückleuchten, zwei Isofix-Kindersitzbefestigungen

Außenspiegel elektr. verstell- und beheizbar, Bordcomputer, elektrische Fensterheber vorne und hinten, beheizte Scheibenwaschdüsen, Klimaanlage, Radio, Aux/USB/SD, drei 12-Volt-Steckdosen

In Höhe und Reichweite verst. Lenkrad, höhenverstellbare Sitze, elektromech. Parkbremse, Brillenfach, Mittelarmlehne mit Fach, geteilte Rücklehne, offene Staufächer und Taschenlampe im Kofferraum, Dachreling, Reifen-Reparaturset mit Kompressor, 16-Zoll Stahlräder

Ausstattung Ambition (28.983 Euro)

Wie Active, zus. Klimaautomatik, elektrisch klappbare Spiegel, Licht-/Regensensor, Parksensoren hinten, Digitalradio DAB, Tempomat mit Limiter, Leder-Multifunktionslenkrad, Lendenwirbelstützen, zwei Regenschirme in den Türen, Kofferraumabdeckung, geschlossene Staufächer im Kofferraum, Chromzierrat, Aluräder

Ausstattung Style (31.252 Euro)

Wie Ambition, zusätzlich Bi-Xenon-Scheinwerfer mit adaptivem Lichtsystem, elektrisch einstell- und beheizbare Sitze, farbiges Zentraldisplay, Bluetooth, Fußraumbeleuchtung, Fernentriegelung der Rücklehne vom Kofferraum, 17-Zoll-Aluräder

Ausstattung L&K (34.193 Euro)

Wie Style, zusätzlich schlüsselloses Zugangssystem, vier Fahrprofile, Sportfahrwerk mit verstellbaren Dämpfern, elektr. Heckklappe, Parksensoren vorne, Ledersitze, LED-Ambientelicht, getönte Scheiben hinten, Netze im Kofferraum, 18-Zoll-Aluräder

Zusatzausstattung in Euro

Karosserie, Antrieb & Fahrwerk:

Schwenkbare Anhängekupplung	848
Aluräder 16-/17-/18-/19-Zoll	–/714/605[1]/983[1]
Notrad	84
Alarmanlage	235
Lackierung Blau/Weiß o. Rot/Metallic/Perleffekt	●/126/500/516
Panorama-Schiebedach	1.050[1]
Getönte Scheiben hinten/Sonnenschutzrollos	184[1]/142[1]
Standheizung/beheizbare Windschutzscheibe	831[1]/226[1]
Niveauregulierung	537[1]
Sportfahrwerk/mit verstellbaren Dämpfern	184[1]/789
Schlechtwegefahrwerk	151[1]
Fahrprofilauswahl (Anpass. Motorcharakteristik, Lenkung etc.)	140[1]

Komfort:

Sitzheizung/Klimasitze/Lendenwirbelstützen	201/378[2]/59
Ledersitze	2.000[1]
Beifahrersitz umlegbar/vom Fond verstellbar/mit Isofix	75[2]/50[2]/50
Fernentriegelung der Rücklehne vom Kofferraum	75[1]
Trennnetz für Kofferraum	151
Klimaautomatik zwei/drei Zonen	638/210[1]
Schlüsselloser Zugang	327[1]
Elektrische Heckklappenbetätigung	403[1]

Sicherheit, Licht und Sicht:

Kollisionsvorbereitung plus Sidebags hinten	369
Totwinkelwarner, Spurhalte- und Ausparkassistent	zus. 689[1]
Tempomat/Abstandstempomat bis 160/210 km/h	184/269[1]/689[1]
Müdigkeitswarner	42
Einparkhilfe hinten/vorne und hinten	285/260[1]
Xenon-/LED-Scheinwerfer	974[1]/–
Scheinwerfer-Reinigungsanlage	126
Fernlichtassistent	159[1]
LED-Ambientelicht	134[2]

Multimedia:

Soundsystem	453[1]
Bluetooth/induktives Laden	109/277[2]
Smartphone-Integration (Apple Car Play etc.)	983[3]
Navigation/mit WLAN	1.521/2.226[1,3]
Online-Verkehrsdaten	–

Rot markiert: FIRMENAUTO-Empfehlung.

● = Serie, – = nicht erhältlich. [1] ab Ambition, [2] ab Style, [3] mit anderen Extras

stehen zur Wahl, die beliebteste beim Combi ist die zweite Stufe und hört auf den Namen Ambition. Hier sind unter anderem eine Zwei-Zonen-Klimaautomatik, ein Radio mit DAB+, beheizbare Außenspiegel mit Anklapp-Funktion, Parksensoren hinten sowie ein Tempomat werksseitig mit an Bord.

Hinzu kommen zwei Business-Pakete, von denen das teurere namens Columbus lobenswert ist. Für einen Zuschlag von 2.176 Euro umfasst es unter anderem ein acht Zoll großes Navi, einen WLAN-Hotspot, eine Verkehrszeichenerkennung samt Müdigkeitswarner, eine induktive Ladestation für das Smartphone, zwei SD-Kartenslots am DVD-Laufwerk und eine Tablethalterung im Fond.

Bei den Motoren muss es nicht unbedingt der große Turbodiesel mit 190 PS sein, die kleinere TDI-Variante mit 150 PS reicht vollkommen aus. Das blitzschnell schaltende Sechsgang-Doppelkupplungsgetriebe steht für 1.681 Euro in der Preisliste. Empfehlenswert ist auch das adaptive Dämpfersystem für 790 Euro, denn damit bietet der Superb zum hohen Alltagsnutzen auch einen hohen Fahrkomfort.

1

2

1 Das Platzangebot im Fond ist riesig, die Beinfreiheit fällt besonders üppig aus.

2 Falls ein Kollege im Fond mal arbeiten muss: Dafür gibt es eine universelle Tablethalterung.

3 Ein Stecksystem dient beim Superb zur Aufteilung des Kofferraums.

4 Die 60 zu 40 geteilten Rücksitzlehnen lassen sich auch vom Kofferraum aus umlegen.

3

4

Die Varianten des Skoda Superb

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)	250/1.500	10,9	206	4,0 D	103	620–1.760	545	22.680	64,3/40,6	A+
2.0 TDI	1.968	4	110 (150)	340/1.750	9,9	220	4,0 D	105	620–1.760	545	24.109	66,4/42,1	A+
2.0 TDI	1.968	4	140 (190)	400/1.750	9,9	208	4,1 D	106	620–1.760	545	27.722	69,8/44,6	A+
1.4 TSI	1.395	4	92 (125)	200/1.400	9,9	208	5,3 S	122	620–1.760	545	21.084	64,8/43,1	A
1.4 ACT	1.395	4	110 (150)	250/1.500	8,6	220	4,8 S	112	620–1.760	545	22.092	66,3/44,2	A+
1.8 TSI	1.798	4	132 (180)	320/1.450	8,0	232	5,9 S	134	620–1.760	545	25.621	70,6/47,0	B
2.0 TSI DSG	1.984	4	162 (220)	350/1.500	7,0	243	6,2 S	142	620–1.760	545	29.235	76,0/51,0	B
2.0 TSI DSG[1]	1.984	4	206 (280)	350/1.700	5,8	250	7,1 S	159	620–1.760	600	34.865	86,0/57,8	C

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)	250/1.500	11,0	204	4,0 D	105	660–1.950	565	23.521	63,2/39,9	A+
2.0 TDI	1.968	4	110 (150)	340/1.750	8,9	218	4,0 D	106	660–1.950	565	24.950	65,2/41,2	A+
2.0 TDI	1.968	4	140 (190)	400/1.750	8,1	235	4,2 D	109	660–1.950	565	28.563	69,4/44,2	A+
1.4 TSI	1.395	4	92 (125)	200/1.400	10,0	206	5,3 S	123	660–1.950	565	21.924	63,5/42,0	B
1.4 ACT	1.395	4	110 (150)	250/1.500	8,7	218	5,0 S	116	660–1.950	565	22.933	64,5/42,9	A
1.8 TSI	1.798	4	132 (180)	320/1.450	8,1	230	5,9 S	135	660–1.950	565	26.462	69,1/45,9	B
2.0 TSI DSG	1.984	4	162 (220)	350/1.500	7,1	243	6,3 S	145	660–1.950	565	30.076	74,5/50,0	C
2.0 TSI DSG[1]	1.984	4	206 (280)	350/1.700	5,8	250	7,2 S	163	660–1.950	640	33.017	80,8/54,4	C

Herstellerangaben; [1] Allradantrieb

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

Für besonders wirtschaftlich denkende Flottenmanager hat Skoda den Superb Greenline in petto. Er ist auf Konsumverzicht getrimmt. Die Karosserie von Limousine und Combi ist um 15 Millimeter tiefergelegt, dazu gibt es ein Spoilerpaket sowie einen verkleideten Unterboden. Als Antrieb dient ein 1,6-Liter-TDI mit 120 PS, dessen Getriebe im fünften und sechsten Gang länger übersetzt ist. Gleiches gilt für die Achsübersetzung. Im Schnitt soll sich der mit einem SCR-Kat ausgerüstete Greenline mit nur 3,7 Litern (95 g CO_2/km) begnügen. Allerdings ist er nicht billig. Er kostet 26.378 Euro und ist damit satte 2.857 Euro teurer als der gleichstarke 1,6-Liter-TDI in der Active-Ausstattung.

Die Limousine ist beim Skoda Superb wenig gefragt. Gut 90 Prozent aller Käufer geben dem Kombi den Vorzug.

Die Konkurrenten

Ford Mondeo Turnier
2.0 TDCi Automatik Trend **27.983 Euro**

1.997 cm³, 110 kW (150 PS), 350 Nm, 0–100 km/h 10 s, 4,8 l D/100 km, 123 g CO_2, Effizienzklasse A

Betriebskosten: 72,0/45,9 ct/km

+ Großzügiges Platzangebot, großer Kofferraum, kräftiger Diesel, agiles Fahrverhalten mit gutem Komfort
− Schwächen in der Bedienung, großer Wendekreis

Der Ford Mondeo im Modellcheck
www.firmenauto.de/mondeo

Mazda 6 Kombi
Skyactiv-D 150 Aut. Exclusive Line **29.571 Euro**

2.191 cm³, 110 kW (150 PS), 380 Nm, 0–100 km/h 10 s, 4,9 l D/100 km, 129 g CO_2, Effizienzklasse A

Betriebskosten: 68,3/44,0 ct/km

+ Kräftiger Diesel, knackige Schaltung, sportliches Fahrwerk, gutes Platzangebot
− Assistenzsysteme teilweise nur in der Topversion, eingeschränkter Fahrkomfort, hoher Wertverlust

Der Mazda 6 im Modellcheck
www.firmenauto.de/mcmazda6

Peugeot 508 SW
Blue HDi 150 EAT6 Active **25.084 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+

Betriebskosten: 69,2/44,0 ct/km

+ Günstiger Einstiegspreis, gutes Platzangebot, umfassende Ausstattung, kultiviert-kraftvoller Diesel
− Steifbeiniges Fahrwerk, geringe Laderaumhöhe, hoher Wertverlust

Fahrbericht vom Peugeot 508 SW
www.firmenauto/508

Daten des Skoda Superb Combi 2.0 TDI DSG

Motor

Bauart	Vierzylinder-Diesel mit Turboaufladung, Direkteinspritzung und Start-Stopp
Hubraum	1.968 cm³
Leistung	110 kW (150 PS) bei 3.500/min
Drehmoment	340 Nm bei 1.750/min
Getriebe	Sechsgang-Doppelkupplungsgetriebe
Kraftübertragung	Vorderradantrieb
NEFZ-Verbrauch innerorts/außerorts/gesamt	5,3/4,1/4,0 l D/100 km
CO_2-Ausstoß	118 g/km
Effizienzklasse	B

Karosserie und Fahrwerk

Länge/Breite/Höhe	4.856/1.864/1.477 mm
Radstand	2.841 mm
Kofferraumvolumen	660–1.950 l
Tankinhalt	66 l
Sitzplätze	5
Leergewicht (inkl. Fahrer)	1.520 kg
Zuladung	565 kg
Anhängelast gebremst/ungebremst	1.600/750 kg
Dachlast	100 kg
Reifengröße	215/60 R 16 95V

Werte

0–80/–100/–140 km/h	6,5/9,3/19,3 s[1]
60–100 km/h	5,2 s[1]
80–120 km/h	7,1 s[1]
Höchstgeschwindigkeit	216 km/h
Bremsweg aus 100/130 km/h	36,1/64,3 m[1]
Verbrauch	
FIRMENAUTO-Normrunde	8,5 l D/100 km
Testverbrauch	5,7–8,5; Ø 6,8 l D/100 km
Reichweite	970 km
Wendekreis rechts/links	11,9/11,8 m[1]

[1] Messwerte von »auto motor und sport« für Handschalter

Betriebskosten

Skoda Octavia Combi 2.0 TDI DSG . . . . . **26.630 Euro**
Teuerung während der Nutzungsdauer . . . . . 4.241/2.469 Euro
Gebundenes Kapital . . . . . 20.269/20.368 Euro

Festkosten in Euro/Jahr

Kapitalverzinsung	1.703/1.711
Abschreibung	3.562/5.433
Steuer	236
Haftpflicht (HP 18, R7)[1]	1.983
Vollkasko (VK 21/TK 24, R4)[1]	1.736
Unterstellung/Garage	555
Festkosten pro Jahr	9.774/11.654
Festkosten in ct/km	48,9/29,1

Variable Kosten in ct/km

Kraftstoff	5,3
Reifen	2,1
Wartung und Reparatur	11,1/6,2
Summe variable Kosten	18,5/13,6

Gesamtkosten: . . . . . 67,4/42,7 ct/km

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

Berechnet von DEKRA

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	
Skoda Superb Combi 2.0 TDI	29.940	64 %	**19.250**	60 %	**18.050**
Ford Mondeo Turnier 2.0 TDCi	31.563	72 %	**22.700**	66 %	**20.950**
Mazda 6 Kombi Skyactiv-D 150	29.234	69 %	**20.200**	64 %	**18.800**
Peugeot 508 SW Blue HDi 150	33.076	72 %	**23.850**	69 %	**22.740**

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**
Skoda Superb Combi 2.0 TDI	933	1.586	**2.519**	1.050	2.164	**3.214**
Ford Mondeo Turnier 2.0 TDCi	858	1.646	**2.504**	1.101	1.858	**2.959**
Mazda 6 Kombi Skyactiv-D 150	1.005	1.403	**2.408**	1.317	1.695	**3.012**
Peugeot 508 SW Blue HDi 150	1.148	1.431	**2.579**	1.262	1.639	**2.901**

Angaben in Euro.

TecRMI

Fotos: Karl-Heinz Augustin (16), Charlie Magee (1), Uli Sonntag (1)

FÜR ALLES ZU HABEN

Möge kommen, was da wolle: Große Vans wie **Mercedes V-Klasse und VW Multivan** haben auf fast alle Fragen des Auto-Alltags eine überzeugende Antwort – vor allem, wenn sie auch noch mit Allradantrieb aufwarten.

Text: Michael Harnischfeger, Hanno Boblenz

Allein ist's blöd. Da sitzt du hinterm Volant und siehst im Rückspiegel immer den leeren Tanzsaal. So muss sich ein Provinz-Impresario fühlen, der für den Live-Act eines bald vergessenen Next Superstars die größte Halle am Ort gemietet hat und erkennt: Das billige Vereinsheim des Minigolf-Clubs Gut Schlag 63 hätte auch gelangt.

Diese Kingsize-Vans, mit kräftigen Dieseln gut gerüstet für die lange Reise und mit Allradantrieben (Mercedes rund 3.350, VW gut 2.750 Euro Aufpreis) vorbereitet für Fahrten zu Kunden weit oben in den Bergen hinter den sieben Zwergen, sind nichts für Einsiedler. Doch bevor nun jemand weiterblättert, weil er gar keine Kollegen mitnehmen muss im Firmenwagen, kommt die Entwarnung. Die Raumfülle, die vielen Sitze (sieben serienmäßig beim VW, sechs beim Mercedes): Sie sind einfach da, wenn man sie braucht, und stören kaum.

Mehr Assistenzsystem im Mercedes

Mit 4,89 Metern ist der Multivan nicht länger als eine ausgewachsene Limousine und lässt sich dank ordentlicher Übersichtlichkeit auch einigermaßen unverkrampft parken. Die V-Klasse, die hier als mittellange, nun ja, Langversion (Aufpreis zum 4,90 Meter kurzen Normalmodell: 739 Euro) antritt, fordert mit 5,14 Metern schon mehr Raum. Dafür hilft sie dem Fahrer an Engstellen mit 360-Grad-Kamera und aktivem Parkassistenten. Damit kann der VW nicht dienen.

Parkhäuser können dennoch zum Horror werden. Denn mit ausgeklappten Spiegeln sind beide Vans fast 2,30 Meter breit. Also besser raus auf die Straße mit den gewaltigen Mobilien, die vor allem

IM TEST

Mercedes V 250 d 4Matic lang	54.197 Euro
VW Multivan 2.0 TDI 4Motion	47.940 Euro

von hinten an Bernd das Brot erinnern. Dass die zwei mit Allradantrieb antreten, bleibt meist im Verborgenen. Die elektronisch überwachte Lamellenkupplung (V-Klasse) und deren Haldex-Pendant im Multivan schieben die Momente sehr diskret zwischen den Achsen hin und her. Ihr Können zeigen sie aber eindrucksvoll, wenn es drauf ankommt. Etwa an glatten Steigungen.

Anfangs reifenscharrend, doch dann verlässlich kommen die zwei beim Anfahren in Schwung, wobei der VW dank der mechanischen Sperre an der Hin- ›

MERCEDES V-KLASSE

1

2

3

4

5

1 Herrschaftliches Armaturenbrett, das den Fahrer gut ins Auto integriert.

2 Die Sitze lassen sich auf Wunsch elektrisch verstellen und klimatisieren.

3 Praktisch: Klappbox und stabile Ablage im Kofferraum.

4 Man sitzt wirklich gut im Mercedes, da gibt es nichts zu meckern.

5 So muss es sein: große Fächer neben dem Sitz und den Armlehnen.

6 Wollen Sie jedes Mal die schwere Heckklappe öffnen? Eben: Deshalb gibt's die kleine Fensterluke.

7 Die lange V-Klasse streckt sich auf imposante 5,14 Meter Länge.

6

7

1 Das Cockpit des VW wirkt etwas rustikaler als das des Mercedes.

2 Es gibt genügend Ablagen. Eine davon auf dem Armaturenbrett.

3 Die komfortablen Einzelsitze kann man drehen oder flachlegen und sie als Bett nutzen.

4 Auf Schienen lässt sich die Rückbank verschieben.

5 Zweifarbige Ledersitze kosten 2.995 Euro.

6 Wie viele Diesel schafft der 2.0 TDI Euro 6 nur mithilfe von Adblue.

7 Der VW ist kleiner als die V-Klasse, kann aber fast 90 Kilo mehr laden.

terachse (825 Euro) größeres Klettertalent beweist. Dass das Allradmehrgewicht das Handling bremst, zeigt sich ein wenig beim VW. Viel erwarten sollte man aber auch nicht vom Benz. Wir reden eben von 2,5-Tonnern mit hohem Aufbau.

Der Mercedes wirkt minimal betulicher als der VW, wenn es in und durch Kurven geht, obwohl er mit seiner integrierenderen Sitzposition und der leichtgängigeren Lenkung limousinenhafter daherkommt. Gemäßigt ums Eck und dann, wenn es pressiert, wieder Tempo aufnehmen, so mögen es die zwei. Etwas nageliger und weniger spritzig hochdrehend als der Zweiliter-TDI, bringt der bullige 2,1-Liter-Diesel den V 250 wieder auf Tempo – und allenfalls den Fahrer interessiert dabei, dass der VW-Motor bissiger anpackt und mehr liefert.

Die Siebenganggetriebe – gelassen agierende Wandlerautomatik im Mercedes, zackiges DSG mit Freilauf im Schubbetrieb im VW – sind den drehmomentstarken Motoren jedes auf seine Art harmonische Partner. Trotz Freilauf konsumiert der VW allerdings 0,2 l/100 km mehr, bleibt aber ebenfalls unter zehn Liter Testverbrauch.

Platz als ultimativer Luxus

Kein Grund zum Jammern auch beim Rundgang durch die Autos. Wer Platz als ultimativen Luxus ansieht, findet vor allem im Mercedes seinen Himmel. In der zweiten und dritten Sitzreihe, die unser Testwagen als kommodes Dreiersofa mitführt, gibt's aber auch im Multivan keine Enge. Ganz hinten, wo die separat zu öffnende Heckscheibe einen praktischen Zugang zum Kofferraum ermöglicht, setzt die V-Klasse noch eins drauf. Der Stauraum des Multivan mag groß sein, doch der Mercedes schluckt immer noch einige Koffer mehr. Blöd nur, dass so wenig Zuladung erlaubt ist.

Umräumen lässt sich der VW etwas schneller, weil die Möbel leichter in den Schienen gleiten. Doch bei Variabilität und Funktionalität sind die zwei gleichermaßen großes Kino. Schließlich lassen sich alle möglichen Sitzkonfigurationen und viele angenehme Dinge (beim Mercedes etwa kühlbare Fondsitze, beim VW integrierte Kindersitze) ordern.

Ein bisschen geschmeidiger federt der Mercedes, vor allem kleinere Stöße filtert er besser weg. Auch wirken Abroll- und Windgeräusche besser gedämmt als im VW, was die Ohren feiner registrieren ›

Fotos: Achim Hartmann

JETZT AUCH DIGITAL

ALS E-PAPER FÜR PC, TABLET ODER SMARTPHONE

Jede FIRMENAUTO-Ausgabe gibt es jetzt auch als E-Paper. Unabhängig und flexibel.

Präsentiert von:

INFINITI

INSPIRED PERFORMANCE

Jetzt Newsletter abonnieren und jede aktuelle Ausgabe GRATIS digital lesen:

www.firmenauto.de/newsletter

Kosten und Technik

Daten und Ausstattung		Mercedes V 250 d 4Matic lang Avantgarde Edition	VW Multivan 2.0 TDI 4Motion Comfortline
Betriebskosten*	**Euro**		
Grundpreis		54.197	47.940
Teuerung Kaufpreis		8.632/5.025	2.635/4.445
Gebundenes Kapital		42.876/42.842	35.929/35.700
Feste Kosten pro Jahr	**Euro**		
Kapitalverzinsung		3.602/3.599	3.018/2.999
Abschreibung		6.476/9.839	6.496/10.148
Kfz-Steuer		373	344
Haftpflichtversicherung (Typklasse)		2.479 (HP22)	2.103 (HP 19)
Kaskoversicherung (Typklassen)		2.577 (VK 26/TK 23)	1.879 (VT 22/TK 26)
Unterstellung/Garage		555	555
Summe Fixkosten pro Jahr		16.061/19.422	14.395/18.029
Summe Fixkosten	ct/km	80,3/48,5	72,0/45,1
Variable Kosten	**ct/km**		
Kraftstoffkosten		6,2	6,4
Reifenkosten		3,0	3,3
Reparatur und Wartung		15,1/8,6	14,4/8,1
Summe		24,5/17,8	24,1/17,8
Gesamtkosten	**ct/km**	**104,3/66,3**	**96,1/62,9**
Motordaten			
Hubraum/Zylinder	cm^3	2.143/4	1.968/4
Leistung	kW (PS)/min	140 (190)/3.800	150 (204)/4.000
Drehmoment	Nm/min	480/1.400	450/2.400
Getriebe/Antrieb		Siebengang-Autom./Allrad	Siebengang-DSG/Allrad
Abmessungen/Gewichte			
Länge/Breite/Höhe	mm	5.140/1.928/1.921	4.892/1.904/1.970
Kofferraumvolumen	l	1.030–4.630	657–4.300
Leergewicht/Zuladung	kg	2.532/518	2.474/606
Anhängelast gebremst/ungebremst	kg	2.000/750	2.500/750
Testwagenbereifung		Goodyear Eagle F1 245/45 R18 W	Continental Sport Contact 5 255/45 R18
Fahrleistungen/Verbrauch (Messwerte)			
0–80/–100/–140 km/h	s	7,5/11,2/23,1	6,9/10,6/22,2
60–100/80–120 km/h	s	6,6/8,4	6,3/8,4
Höchstgeschwindigkeit	km/h	199	199
Bremsweg kalt aus 100/130 km/h	m	37,5/63,3	36,5/63,0
FIRMENAUTO-Normrunde (200 km)	l/100 km	7,6 D	7,7 D
Testverbrauch	l/100 km	7,6–11,3; Ø 9,6 D	7,7–11,7; Ø 9,8 D
Tankinhalt/Reichweite	l/km	57/593	80/816
ECE-Verbrauch/CO_2	l/100 km / g	6,6 D/174	6,6 D/172
Effizienzklasse		B	B
Preise und Ausstattung	**Euro**		
Automatikgetriebe/Differenzialsperre		●/–	●/790
Parksensoren/Rückfahrkamera		●/●	580/240
Verkehrszeichenerkennung		●	–
Kollisionswarner/Notbremssystem		●/●	●/250
Totwinkelwarner/Spurhalteassistent		●/●	–/655
Tempomat/Radartempomat		●/–	305/–
Klimaanlage/-automatik		–/●	●/1.025
Sitzheizung/beheizbares Lenkrad		●/–	390/–
Standheizung		1.446	1.630
Lederausstattung		●	1.465
Schiebedach/Panoramadach		–/2.677	830/–
Xenonlicht/LED-Licht		–/●	–/1.220
Radio/Digitalradio DAB/Soundsystem		–/425/●	●/190/1.390
Navigation/WLAN/Entertainmentsystem hi.		511/2.276[1]/–	1.515/725/2.240
Aluräder 17-/18-/19-Zoll		●/161/1.845	●/570/–

● = Serie, – = nicht erhältlich; [1] Navi Comand online

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

als die Messgerätschaft. Ausreichend leise sind beide bei konstantem Tempo, das ruhig in Richtung 200 km/h tendieren darf: Die Bremsen des Mercedes machen einen guten Job und sind mit der bewegten Masse, die ja bei voller Beladung locker drei Tonnen beträgt, nicht überfordert.

VW verlangt in einem fast 50.000 Euro teuren Van für die Sidebags extra

Überfordert ist eher das Normalverdiener-Budget. Besonders kräftig langt VW dem Käufer in die Taschen, denn mit dem Grundpreis von gut 47.900 Euro für den Comfortline ist es nicht getan. Leder, linke Schiebetür, Navigation? Kosten extra. Sogar Seitenairbags für Fahrer und Beifahrer samt Kopfairbags berechnet Volkswagen gesondert.

Da erscheint der V 250 d Avantgarde Edition trotz des viel höheren Grundpreises geradezu günstig, denn Mercedes hat hier ein verführerisches All-inclusive-Angebot geschnürt, das mal locker Extras für mehr als 8.500 Euro beim Multivan entspricht. LED-Licht und Fahrerassistenzsysteme, die VW nicht einmal gegen Aufpreis bietet, sind hier Serie, wie auch Leder, Navigation, zwei Schiebetüren und sogar Metallic-Lack.

Das macht den Sieg des Mercedes komplett, der auch in der Eigenschaftswertung vorn liegt. Doch für den VW gilt ebenso: Er nimmt viel Bares, schenkt aber auch Wahres. Fröhliche Gesichter im Spiegel zum Beispiel.

Beide Vans sehen aus wie rollende Kästen. Aber es geht ja darum, den Raum optimal zu nutzen.

1 Mercedes V-Klasse

Die V-Klasse bietet verschwenderisch viel Raum für Mensch und Gepäck. Sie punktet stark bei der Sicherheitsassistenz, federt komfortabler und ist auf hohem Niveau günstiger. Dass sie in der Kostenbewertung (rechts) weniger Punkte bekommt, liegt am besser ausgestatteten Testwagen, der den Preis treibt.

2 VW Multivan

Bei Sicherheitsausstattung und Assistenz fällt der Multivan weit zurück. Hier zeigt sich, dass der T6 kein von Grund auf neues Auto ist. Er ist etwas flinker und unterm Strich viel teurer.

TESTERGEBNIS

Fahrzeug		Mercedes V 250 d 4Matic lang	VW Multivan 2.0 TDI 4Motion
Karosserie			
Raumangebot	20	13	12
Außenabmessungen	10	1	2
Kofferraum	15	15	13
Zuladung	10	6	8
Variabilität/Funktionalität	10	10	10
Instrumente/Anzeige	5	4	4
Bedienung	10	8	8
Rundumsicht	10	6	7
Qualitätsanmutung	10	9	8
Ergebnis Karosseriewertung	**100**	**72**	**72**
Sicherheit			
Sicherheitsausst./-assistenz	40	20	10
Licht	10	8	6
Bremsweg kalt aus 100 km/h	10	2	3
Bremsweg kalt aus 130 km/h	5	1	1
Bremsweg warm aus 130 km/h	10	2	2
Verzögerung aus 160 km/h	5	4	4
Pedalgefühl	5	4	4
Fahrsicherheit	15	14	14
Ergebnis Sicherheitswertung	**100**	**55**	**44**
Komfort			
Federungskomfort	25	19	17
Sitze vorn	15	13	13
Sitze hinten	10	8	8
Multimedia	20	15	14
Komfort-Assistenzsysteme	10	8	4
Klimatisierung	10	8	8
Innengeräusche (Messwerte)	5	3	3
Geräuscheindruck	5	4	3
Ergebnis Komfortwertung	**100**	**78**	**70**
Antrieb			
Laufkultur	10	7	8
Durchzugskraft	10	7	6
Leistungsentfaltung	5	3	4
Schaltung/Getriebeabstufung	10	9	9
Beschleunigung/Vmax	15	4	5
Zwischenbeschleunigung	5	1	2
Testverbrauch	20	7	6
Lademöglichkeiten	10	0	0
Reichweite Elektro	10	0	0
Reichweite	5	4	5
Ergebnis Antriebswertung	**100**	**42**	**45**
Fahrverhalten			
Fahrdynamik	20	1	1
Handling/Fahrspaß	25	17	17
Lenkung	20	14	14
Wendekreis	10	0	1
Traktion/Wintertauglichkeit	15	12	14
Geradeauslauf/Windempfindlichkeit	10	7	8
Ergebnis Fahrverhalten	**100**	**51**	**55**
Umwelt			
Well-to-Wheel-CO_2-Emission	30	9	9
CO_2-Ausstoß nach NEFZ	15	7	8
Stand- und Fahrgeräusch	5	3	5
Ergebnis Umweltwertung	**50**	**19**	**22**
Eigenschaftswertung	**550**	**317**	**308**
Kosten			
Betriebskosten[1)]	75	69	75
Ausstattung[1)]	10	10	2
Aufpreisgestaltung	5	3	3
Garantie	10	5	5
Summe	**100**	**87**	**85**
Gesamtwertung	**650**	**404**	**393**

[1)] Bester erhält volle Punktzahl

Platzierung	1	2

MIT GUTEM BEISPIEL VORAN

Citroën, Peugeot und DS messen für alle Modelle den **Realverbrauch** auf der Straße, geprüft von unabhängigen Instituten. Die Ergebnisse sind nah am Otto-Normal-Fahrer.

Text: Martin Schou

» Applaus, Applaus. Stünden wir in einem Auditorium, dürften Sie nun für Citroën, Peugeot und DS Beifall klatschen. Und bitte nicht zu leise. Ach was, Standing Ovations. Warum? Weil es der französische Konzern als einziger Autobauer ernst meint, wenn er sagt, dass er bei Verbrauchsangaben transparent sein möchte. PSA hat für all seine drei Marken reale Verbrauchswerte im Praxisbetrieb auf der Straße ermittelt und kommuniziert diese offiziell – zunächst über Medien, später dann über die eigene Website. Nun aber Schritt für Schritt.

Wie misst PSA den realen Verbrauch überhaupt? Zusammen mit den Nichtregierungsorganisationen »Transport & Environment« und »France Nature Environment« entwickelte der Hersteller ein Messverfahren, welches auf den »Real Driving Emissions« (RDE) der Europäischen Union basiert. Kurzer Exkurs: Das RDE-Messverfahren ist ein reiner Praxistest auf der Straße, den die EU ab 2017 für alle neu typgeprüften Autos vorschreibt. Mit einem sogenannten PEMS (Portable Emissions Measurement System) am Kofferraum werden die Fahrzeuge auf die Straße geschickt.

Allerdings soll sich die Messung auf den Stickoxidausstoß und die Partikelanzahl beschränken und eben nicht den Verbrauch im Realbetrieb messen.

Verbrauch im realen Straßenbetrieb: Dem Peugeot 308 hat PSA einen Messkoffer ans Heck geschnallt.

Den will die EU ab 2017 mittels WLTP-Zyklus (Worldwide Harmonized Light-Duty) ermitteln, der den bisherigen, auf dem Prüfstand durchgeführten, NEFZ-Zyklus ablöst. Die Krux: Auch der WLTP-Fahrzyklus wird zur Hälfte im Labor ermittelt.

Der reale Verbrauchstest findet in Paris und um die Hauptstadt herum statt

Denn PSA geht bei seinem Test mit Otto-Normal-Autofahrern auf die Straße. Der eine fährt rasant, der andere etwas unaufmerksam und mancher wie eine Schlaftablette – der ganz normale Durchschnitt eben. Der Praxisbetrieb findet in und um Paris statt: 25 Kilometer City-Verkehr, 39 Kilometer außerorts und 31 Kilometer Autobahn. Wichtig ist dabei: Die Autos werden wie im gewöhnlichen Alltag bewegt. Sprich, die Klimaanlage läuft, wenn es draußen warm ist, im Kofferraum liegt Gepäck und wenn der Weg eine Steigung hinaufführt, dann ist das eben so.

Dreißig Modelle hat der PSA-Konzern bereits geprüft. Die Abweichung zum NEFZ-Verbrauch liegt zwischen 1,2 Liter (Peugeot 208 1.6 Blue HDi 100) und 2,7 Liter (Peugeot 3008 1.2 Puretech 130) pro 100 Kilometer. Damit liegen die Verbrauchswerte aus dem realen Messverfahren von PSA nah an den Kundenangaben einer Umfrage des Autobauers (siehe Kasten). Ende des Jahres möchte PSA für alle Marken auf deren Website einen Simulator installieren, mit dessen Hilfe der Kunde seinen individuellen Verbrauch (Stadt/Land/Autobahn/Beladung) berechnen kann.

NEFZ-Werte im Vergleich zur PSA-Messung

	Peugeot 308 Allure 1.6 Blue HDi 120 Start-Stopp 6-Gang-Schaltgetriebe	**Citroën Grand C4 Picasso Exclusive** 1.6 Blue HDi 120 Start-Stopp 6-Gang-Schaltgetriebe	**DS 3 Sport Chic** 1.6 Blue HDi 120 Start-Stopp 6-Gang-Schaltgetriebe
Verbrauch PSA-Messung	5,0 l D	5,6 l D	4,9 l D
Verbrauch Kundenumfragen	5,0/5,1 l D	5,5/5,7 l D	5,1/5,3 l D
Normverbrauch NEFZ-Zyklus	3,8 l D	3,6 l D	3,6 l D

Angaben in Liter Diesel/100 km (kombinierter Verbrauch) Quelle: PSA

Alle Verbräuche aus dem Praxistest von Citroën, Peugeot und DS unter: **www.firmenauto.de/psa**

KOSTENCHECK
KLEINE UND KOMPAKTE VANS

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

Mercedes ist ja eigentlich einer der wenigen Autohersteller, der seine Modelle bei Generationswechseln radikal umkrempelt. Alle Modelle werden auf jung und dynamisch getrimmt. Nur eine macht bei der Verjüngungskur nicht mit, die **Mercedes B-Klasse**. Bei der dritten Auflage des kompakten Vans, die Daimler Ende 2017 offiziell zeigt, gehen die Designer behutsam vor. Nur marginal wurde an der Front geschliffen, die Silhouette bleibt fast unberührt.

Was allerdings keiner sehen kann, mit der Neuauflage des Kompaktvans läutet Daimler den Start der MFA2-Architektur ein. Auf der sollen künftig alle Kompaktwagen aufbauen. Und zwar noch viel mehr Modellvarianten als aktuell. Die B-Klasse wird daher rund zehn Zentimeter wachsen, bekommt deutlich kürzere Überhänge und bietet viel mehr Platz. Eine Langversion als Siebensitzer diskutiert die Chefetage noch.

› **Bei der neuen B-Klasse ändert sich optisch kaum etwas. Nur die Seitenpartie wird etwas geglättet.**

Die sparsamsten Diesel und Benziner unter den kleinen und kompakten Vans (bis 4,59 Meter)

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	Nissan Note 1.5 dCi	66 (90)	200	3,6 D	93	13.756	A
2	Mercedes B 180 d Blue Eff. Edition	80 (109)	260	3,6 D	94	24.850	A+
3	Ford B-Max 1.5 TDCi Start-Stopp	55 (75)	190	3,8 D	98	14.916	A
4	BMW Active Tourer 216d	85 (116)	270	3,8 D	99	24.664	A+
4	Citroën C4 Picasso Blue HDi 100	73 (99)	254	3,8 D	99	19.824	A+
4	Ford C-Max 1.5 TDCi Eco Start-Stopp	77 (105)	270	3,8 D	99	19.790	A+
4	Opel Meriva 1.6 CDTI Ecoflex	81 (110)	300	3,8 D	99	19.433	A+
8	Citroën C4 Picasso Blue HDi 120	88 (120)	300	3,8 D	100	21.966	A+
9	Citroën C3 Picasso Blue HDi 100	73 (99)	254	3,9 D	101	18.370	A+
10	Dacia Lodgy dCi 90	66 (90)	220	4,0 D	103	10.832	A

Herstellerangaben. Auch Rang 3: Ford B-Max 1.5 TDCi (95 PS, 16.050 Euro)

	Benziner	kW (PS)	Nm	l/100 km	CO_2	Preis	Eff.-Kl.
1	BMW Active Tourer 225xe	165 (224)	385	2,0 S	46	32.605	A+
2	Nissan Note 1.2 DIG-S	72 (98)	147	4,3 S	99	14.584	A
3	Nissan Note 1.2	59 (80)	110	4,7 S	109	11.756	B
4	Fiat 500L 0.9 Twinair	77 (105)	145	4,8 S	111	16.126	A
5	Ford B-Max 1.0 Ecoboost Start-Stopp	74 (100)	170	4,9 S	114	14.706	B
6	Citroën C3 Picasso Puretech 110	81 (110)	205	5,0 S	115	17.092	A
6	Citroën C4 Picasso Puretech 130	96 (130)	230	5,0 S	115	18.185	A
8	Ford B-Max 1.0 Ecoboost Start-Stopp	103 (140)	180	5,0 S	116	18.782	B
9	Peugeot 5008 Puretech 130	96 (130)	230	5,0 S	118	22.437	A
10	Ford C-Max 1.0 Ecoboost Start-Stopp	74 (100)	170	5,1 S	117	16.008	B

Herstellerangaben. Auch Rang 5: Ford B-Max 1.0 Ecoboost (125 PS, 15.546 Euro), auch Rang 10: Ford C-Max 1.0 Ecoboost (125 PS, 18.529 Euro)

Fotos: Hans-Dieter Seufert (1), Computerretusche: Christian Schulte (2)

1 Obwohl der Modellwechsel gerade ansteht, ist und bleibt der VW Touran die Nummer eins.

Die als Firmenwagen beliebtesten Kompaktvans

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

1	**VW Touran**	**2.0 TDI**
2	**BMW 2er Active/Gran Tourer**	**218d**
3	**Renault Scénic**	**dCi 130**
4	Mercedes B-Klasse	180 d
5	VW Golf Sportsvan	1.6 TDI
6	Ford C-Max/Grand C-Max	1.5 TDCi
7	Citroën C4 Picasso	HDi 150
8	Ford B-Max	1.5 TDCi
9	Nissan Note	1.2
10	Opel Meriva	1.4

DATAFORCE

2 Der Eintritt in das Segment der Kompaktvans hat sich für BMW gelohnt. Der 2er Active Tourer ist auf Platz zwei.

3 Die vierte Generation dürfte dem Renault Scénic im Sommer nochmals Schwung geben.

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	Nissan Note 1.2	1.198/3	59 (80)	4,7 S/109	11.756	49,9/31,8
2	VW Golf Sportsvan 1.6 TDI	1.598/4	81 (110)	4,0 D/105	20.588	55,5/34,9
3	Ford B-Max 1.5 TDCi	1.499/4	70 (95)	3,8 D/98	16.050	55,8/35,4
4	Opel Meriva 1.4	1.364/4	88 (120)	5,9 S/139	16.744	58,6/38,6
5	Ford Grand C-Max 1.5 TDCi	1.500/4	88 (120)	4,4 D/113	21.764	61,4/39,3
6	Mercedes B 180 d	1.461/4	80 (109)	4,0 D/104	24.450	63,8/39,8
7	Renault Scénic dCi 130	1.598/4	96 (130)	4,4 D/114	23.613	65,2/41,5
8	VW Touran 2.0 TDI SCR	1.968/4	110 (150)	4,5 D/118	26.366	65,9/42,0
9	BMW Gran Tourer 218d	1.995/4	110 (150)	4,3 D/114	27.353	66,0/42,0
10	Citroën C4 Picasso Blue HDi 150	1.997/4	110 (150)	4,1 D/107	24.782	67,8/43,1

DEKRA

Diese Entscheidung ist in Wolfsburg schon gefallen. Vom kürzlich erst neu aufgelegten **VW Touran** soll es Ende 2017 eine zehn Zentimeter längere **XL-Variante** geben. Da der Touran schon auf 4,53 Meter Länge gezogen wurde und bereits Platz für sieben Personen bietet, soll die XL-Variante nur etwas geräumiger sein. Mit rund 4,65 Metern ist er dem Segment der kompakten Vans dann auch fast schon entwachsen und macht dem größeren Sharan Konkurrenz. Von dem wiederum soll es dafür dann keine Neuauflage mehr geben. Die Idee dahinter: Produktionskosten einsparen.

Einen anderen Trend verfolgt **Renault**. Noch in diesem Sommer legt der französische Hersteller den **Scénic** neu auf. Wie der Espace bekommt auch der Kompaktvan den SUV-Crossover-Look des größeren Bruders verpasst. Neueste Technik, wie ein 8,7-Zoll-Touchscreen im Hochformat, ein Notbremsassistent mit Fußgängererkennung und ein Diesel-Hybrid-Antrieb sind ebenfalls an Bord. Beim französischen Konkurrenten **Citroën C4 Picasso** steht im Sommer eine Modellpflege an. Neben optischen Feinheiten rüstet Citroën den Kompaktvan in Sachen Konnektivität und Assistenz auf.

Ende 2017 folgt dem VW Touran eine zehn Zentimeter längere XL-Variante. Der knapp 4,65 Meter lange Van löst womöglich den Sharan ab.

Wie schon der Renault Espace, schaut auch der neue Scénic mit SUV-Elementen mehr nach Crossover-Van aus. Optional ist eine Zweifarbenlackierung erhältlich, bei der das Dach in Schwarz oder Grau abgesetzt werden kann.

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	**Nissan Note 1.2**	770	1.139	**1.909**
2	**Opel Meriva 1.4**	1.131	1.681	**2.812**
3	**Ford Grand C-Max 1.5 TDCi**	1.031	1.853	**2.884**
4	VW Touran 2.0 TDI SCR	1.169	1.776	**2.945**
5	BMW Gran Tourer 218d	954	2.058	**3.012**
6	Renault Scénic dCi 130	1.076	2.046	**3.122**
7	Citroën C4 Picasso Blue HDi 150	1.108	2.207	**3.315**
8	Mercedes B 180 d	1.541	1.918	**3.459**
9	VW Golf Sportsvan 1.6 TDI	1.489	2.055	**3.544**
10	Ford B-Max 1.5 TDCi	k. A.[1)]	k. A.[1)]	k. A.[1)]

Bei 40.000 km/Jahr und 36 Monaten Nutzung

	Modell	Wartung	Verschleiß	Summe
1	**Nissan Note 1.2**	962	1.491	**2.453**
2	**Opel Meriva 1.4**	1.056	1.848	**2.904**
3	**Renault Scénic dCi 130**	1.142	1.795	**2.937**
4	Citroën C4 Picasso Blue HDi 150	1.242	1.718	**2.960**
5	Ford Grand C-Max 1.5 TDCi	1.269	1.810	**3.079**
6	VW Golf Sportsvan 1.6 TDI	1.243	2.178	**3.421**
7	Mercedes B 180 d	1.280	2.295	**3.575**
8	VW Touran 2.0 TDI SCR	1.282	2.306	**3.588**
9	BMW Gran Tourer 218d	1.271	2.544	**3.815**
10	Ford B-Max 1.5 TDCi	k. A.[1)]	k. A.[1)]	k. A.[1)]

Angaben in Euro. [1)] 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	**BMW Gran Tourer 218d**	31.471	62 %	**19.400**	60 %	**18.900**
2	**VW Touran 2.0 TDI SCR**	29.795	64 %	**18.950**	60 %	**17.800**
3	**VW Golf Sportsvan 1.6 TDI**	26.155	66 %	**17.300**	63 %	**16.400**
4	Ford B-Max 1.5 TDCi	20.143	68 %	**13.700**	66 %	**13.300**
5	Ford Grand C-Max 1.5 TDCi	25.866	68 %	**17.600**	66 %	**17.050**
6	Renault Scénic dCi 130	24.412	69 %	**16.800**	68 %	**16.450**
7	Mercedes B 180 d	30.110	69 %	**20.600**	66 %	**19.850**
8	Citroën C4 Picasso Blue HDi 150	25.529	70 %	**17.850**	67 %	**17.050**
9	Nissan Note 1.2	14.601	72 %	**10.450**	70 %	**10.200**
10	Opel Meriva 1.4	20.008	73 %	**14.600**	72 %	**14.350**

Angaben in Euro

SCHWACKE

Seitliche Schiebetüren gab es in den Achtzigerjahren nur in großen Transportern – oder im kleinen Libero.

Kampf um jeden Zentimeter: Der Motor war quer liegend im Heck eingebaut und ragte in den Stoßfänger.

RAUMKAPSEL

Mal ehrlich: Der **Subaru Libero** war irgendwie schräg und skurril. Für viele aber entpuppte er sich als echter Alleskönner im Bonsaiformat.

Text: Alex Mannschatz

Kennen Sie »Yps«? Jenes Comic-Magazin, dem immer ein Gimmick beiliegt. Ein Gimmick ist etwas, das trotz minimaler Größe zu wahnsinnig viel nutze ist. Einen Klappbecher für die Hosentasche gab es. Oder eine Detektivuhr mit Geheimfach und ein ganzes Zweimannzelt im Faltformat einer Einkaufstüte. Hätte in »Yps« je ein Auto beigelegen, dann ein Subaru Libero.

Die Raumkapsel, die innen größer war als außen, kam stattdessen aus Japan. Vor 30 Jahren schon spielte man dort aus Platzmangel Golf auf Dächern und eine Parkbucht hatte den Gegenwert eines Münchner Penthouse. Also musste auf nur 3,42 Meter Länge und 1,43 Meter Breite in einem Auto das geschaffen werden, was man so braucht: Platz für sechs Personen, Platz zum Campen, Platz fürs Gepäck oder Platz fürs Arbeitsgerät. Um es vorweg zu nehmen: Es hat geklappt. »Variable Anwendungstechnik« nannte Subaru das in Prospekten. Umklappbare, aus- oder faltbare, auf Wunsch sogar drehbare Sitze, dazu Schiebetüren auf beiden Seiten. Der Libero war damit Vorreiter der Hochdachkombis, die eigentlich erst viel später erfunden wurden.

Der Clou: zuschaltbarer Allradantrieb

Nach Deutschland kam er 1984. In Asien waren solche Minibusse der Kei-Car-Klasse (japanische Bezeichnung für Kleinstwagen) längst gang und gäbe. Im Falle Subaru allerdings in der Heimat unter dem Namen Sambar, was vermutlich in Deutschland zu Argwohn in Wolfsburg geführt hätte. Sambar klingt wie Samba. Und Samba ist VW, basta! Ein Preisausschreiben schließlich eruierte den hübschen Namen Libero. Klingt nach Freiheit. Tatsächlich war der Libero auch etwas für junge Firmengründer, die für Nettopreise unter 15.000 Mark viel Flexibilität einkaufen konnten. 997 Kubikmeter hatten die Dreizylindermotoren anfangs und rissen dank moderater 50 PS auch versicherungsmäßig keine großen Löcher in die junge Firmenkasse.

Der Motor lag quer im Heck, Anbauteile ragten in die Stoßfänger. Jeder, wirklich jeder Zentimeter wurde genutzt. In einem Fünfgangmenü übertrug das Getriebe die Motorkraft auf die Hinterräder. Der Clou: Per Knopfdruck im Gangwahlhebel ließ sich ein Allradantrieb zuschalten. Ohne Differenzial freilich, Vorder- und Hinterräder waren fest miteinander verbunden. Trotzdem war der Libero damit absolut wintertauglich. Für kommunale Streudienste oder Landschaftsbaubetriebe war er ein interessantes Angebot. Klein, wendig, günstig und ab 1986 mit einem 1,2-Liter-Normalbenziner (52 PS) sogar noch zeitgemäßer motorisiert. Ein Exot war er gleichwohl. Nur etwa 23.000 Mal wurde er in Deutschland verkauft. Weshalb ein gut erhaltener Libero unter Liebhabern heute ansehnliche Preise erzielt. Ein altes »Yps«-Heft übrigens auch. Brüder im Geiste sozusagen.

KEP aktuell Kurier-, Express-, Postdienste | trans aktuell

Der Praxistest der Kurier-, Express- und Postdienste

KEP TRANSPORTER DES JAHRES 2017

JETZT ANMELDEN UND DIE NEUESTEN TRANSPORTER TESTEN!

Informationen unter
www.transaktuell.de/kep

19./20. Oktober 2016
Messe Friedrichshafen

40 ausgewählte Branchenprofis / Transporter aller Größen und Klassen / 700 Testfahrten, 9.000 Kilometer / Direkter Vergleich

Mit freundlicher Unterstützung von:

BUNDESVERBAND PAKET & EXPRESS LOGISTIK BIEK

IN JEDER HINSICHT EIN MEISTERSTÜCK.

Fahren und arbeiten mit Stil: Der Ford Mondeo Vignale ist wie geschaffen für alle anspruchsvollen Führungsaufgaben. Mehr Informationen unter: ford-firmenkunden.de

FORD PRÄSENTIERT

VIGNALE

Ford

Eine Idee weiter