FIRMENAUTO

GESCHÄFTSWAGEN | FLOTTEN-MANAGEMENT | FINANZEN

HEFT 9/2016 | 80318 | € 4,00

www.firmenauto.de

Schwerpunkt

Flotten-Versicherung

DER GLÄSERNE FIRMENWAGEN
Welche Daten darf das Unternehmen sammeln und wem gehören sie?

MODELLCHECK
Was kann der Jaguar XE als Geschäftswagen?

AUTONOMES FAHREN
Auto oder Fahrer, wer entscheidet in brenzligen Situationen?

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

AUS DEM HEFT

Haltung annehmen

Für ihre Texte haut **Franziska Nieß** die meiste Zeit vom Schreibtisch aus in die Tasten. Langes Sitzen ist ihr daher bekannt. Für Recherche-Zwecke geht's dann auch auf Dienstreise, mit dem Zug und häufiger mit dem Auto, natürlich wieder sitzend. Wie jedem Vielfahrer zwickt es ihr nach langer Fahrt ebenfalls im Kreuz, trotz ihrer jungen Jahre. Der Trip nach Rüsselsheim zu Opel fiel ihr aber leicht. Sie durfte die Ergonomiesitze des Autobauers ausprobieren. Und die Ergonomie- und Gesundheitsexpertin **Sabine Neumann** veranschaulichte der Kollegin, wie man überhaupt richtig hinterm Steuer sitzt. Was Franziska Nieß gelernt hat, erklärt sie auf Seite 50.

Wohin geht die autonome Reise?

Es wird viel darüber spekuliert, wann das autonome Fahren endlich kommt und welcher Hersteller wohl als Erster eine ausgereifte Technik vorweisen kann. Doch über die Frage, wer eigentlich darüber bestimmt, wohin unsere selbst fahrenden Autos im Ernstfall ausweichen, um einen Crash zu vermeiden, macht sich kaum einer Gedanken. Sollten wir aber. Schließlich könnte der Fahrer selbst am Ende der Leidtragende sein, auch wenn er am Unfall gar nicht schuld wäre, sein Auto ihn aber als das kleinste Übel in der Opferkette ausmachte. **Alex Mannschatz** ging der entscheidenden Frage auf die Spur. Auf Seite 54 lesen Sie, wie Hersteller, Wissenschaftler und Politik zu ethischen und rechtlichen Konflikten beim autonomen Fahren stehen.

Kunst und Fuhrpark

Bekannt wurde **Timo Wuerz** mit Comics. Die hat er schon als 14-Jähriger auf Papier gebracht. Inzwischen entwarf er auch Buchcover, CD-Labels und vieles mehr. Zusammen mit **Markus Schäffler von Signal Reklame** verwandelte er nun eine Fahrzeugflotte der Schwabengarage in fahrende Litfaßsäulen für Filmplakate und Comicfiguren (Seite 57).

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, Joachim Geiger, Frank Hausmann, Urs Heck (Kollegium Völker), Thilo Jörke (Dekra), Alex Mannschatz, Franziska Nieß, Axel Schäfer (BVFM), Uwe Schmidt-Kasparek, Grit Schulze (Ecovis), Regina Weinrich
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: Martin Schou (1), Volker Strüh (1)

FA www.firmenauto.de

Diese Artikel finden Sie nur im Internet

Dienstwagenordnung

Worauf muss man bei der Car Policy achten, wie schafft man Anreize, dass Mitarbeiter auf sparsamere Autos umsteigen? Dies und mehr unter

firmenauto.de/do

Steuerfalle Firmenparkplatz

Den Mitarbeitern Parkplätze zu überlassen ist eine gute Idee – sofern die Firma Umsatz- und Lohnsteuer abführt

firmenauto.de/parkplatz

Onlinedienste von VW

Im Tiguan führt VW Onlinedienste ein, die es so teilweise noch nicht gab. Car-Net lässt sich sehr gut auch fürs Flottenmanagement nutzen

firmenauto.de/carnet

Langzeitmiete von Arval

Künftig kann man bei Arval Autos nicht nur leasen, sondern bis 24 Monate mieten

www.firmenauto.de/arval

Tesla will Lkw bauen

Tesla-Chef Elon Musk genügen seine E-Pkw nicht. Künftig soll Tesla auch Pick-ups und Lkw bauen

www.firmenauto.de/tesla

Themenseite Halterhaftung

Auf unserer Themenseite finden Sie alles Wissenswerte rund um die Halterhaftung

www.firmenauto.de/hh

Themenseite Reiseplanung

Alles rund um Dienstreise und Mobilitätsmanagement lesen Sie unter

www.firmenauto.de/reise

firmenauto.de ist für Smartphones und Tablets optimiert

Folgen Sie uns auch auf

/firmenauto

@firmenauto

Fotos: Karl-Heinz Augustin (3), Thomas Küppers (1), Fotolia (4)

12 **DER GLÄSERNE FIRMENWAGEN**
Auto und Internet wachsen zusammen und ermöglichen neue Dienste. Die bezahlt das Unternehmen mit den Daten seines Fuhrparks und denen der Mitarbeiter.

38 **MODELLCHECK JAGUAR XE**
Starke Konkurrenz für die deutschen Premiummarken: Mit dem XE melden sich die Briten eindrucksvoll in der Mittelklasse zurück.

50 **RÜCKENSCHMERZEN**
Wenn's im Kreuz zwickt und zwackt, liegt's häufig am falschen Sitz. Mit Ergonomiesitzen fahren Ihre Mitarbeiter besser.

SCHWERPUNKT VERSICHERUNG

20 **Marktübersicht** Für Flottenbetreiber wird es immer schwieriger, günstige Versicherungen zu finden. Wir stellen 14 Unternehmen und ihr Portfolio vor

26 **Online-Vergleichsportal** Wo kleine Flotten die besten Tarife finden

28 **Elektronische Versicherungsbestätigung** Vorsicht bei Neuversicherung: Nicht in jedem Fall ist das Fahrzeug kaskoversichert

30 **Auto-Diebstahl** Bei falschen Angaben können Versicherer Betrug unterstellen und die Zahlung verweigern

18 **REMARKETING**
Ausgemusterte Firmenwagen spielen eine immer größere Rolle auf dem Gebrauchtwagenmarkt.

45 **FAHRBERICHT MITSUBISHI PAJERO**
Geht's um die groben Aufgaben im Fuhrpark, muss der Pajero ran.

AUTOS IN DIESEM HEFT

Audi A4 2.0 TDI 42, Q3 2.0 TDI 44
BMW 320d 44
Citroën Grand C4 Picasso 46
Fiat Freemont 2.0 JTD 4x4 47
Ford Grand Tourneo Connect 1.5 TDCi 46, Galaxy 46/47, S-Max 46/47
Jaguar XE 38
Kia Niro 36
Mercedes C 220 d 44, V 250 d 4Matic 47
Mitsubishi Pajero 3.2 DI-D 45
Opel Zafira 46/47
Renault Espace 46/47, 21 58
Seat Alhambra 2.0 TDI 47
Ssangyong Rodius 2.2 e-Xdi 4WD 47
Toyota Prius Plus 1.8 Hybrid 46/47, Mirai 48
VW Caddy Maxi 46, Sharan 2.0 TDI 47

MANAGEMENT

03 **Impressum**

06 **Blickpunkt** Nachrichten

08 **Aus der Branche** Personalien und Aktuelles

10 **Unfall** Mercedes unterstützt Rettungskräfte mit einer App

10 **DHL/Smart** Firmenwagen wird zur Paketstation

11 **Fahrzeugmarkt** Neuer Rekord bei den Gewerbezulassungen

12 **Datenschutz** Auto und Internet wachsen zusammen. Was aber geschieht mit den Daten und worauf müssen Flottenmanager achten?

16 **Politik** EU will mehr saubere Autos auf den Straßen sehen. Eine neue Firmenwagensteuer soll Anreize schaffen

17 **Autonomes Fahren** Verkehrsministerium legt ersten Gesetzentwurf vor, der den Umgang mit selbstfahrenden Autos regeln soll

18 **Remarketing** Gebrauchte Firmenwagen spielen eine immer wichtigere Rolle im Automarkt

32 **Interview** Prof. Stefan Bratzel (Center of Automotive Management) über die Automobilbranche im Schatten des Abgasskandals

34 **Recht und Steuer** Wird Gepäck aus dem Auto gestohlen, bezahlt die Teilkasko. Doch wer übernimmt den Schaden am Fahrzeug?

AUTO

NEUVORSTELLUNGEN

36 **Kia Niro** Was kann der kompakte Vollhybrid-SUV?

FAHRBERICHTE

38 **Jaguar XE** Modellcheck: alle Daten, alle Kosten

44 **Audi Q3 2.0 TDI** Sprit sparen mit Frontantrieb

45 **Mitsubishi Pajero 3.2 DI-D** Geländewagen fürs Grobe

SERVICE + TECHNIK

46 **Kostencheck** Die sparsamsten Diesel und Benziner unter den großen Vans

48 **Alternative Antriebe** Toyota setzt langfristig auf die Brennstoffzelle

50 **Ergonomie** Wenn der Sitz des Firmenwagens den Rücken malträtiert

52 **Assistenzsysteme** Umfrage des DVR unter Flottenmanagern: Wie Unternehmen Fahrhilfen in Firmenwagen einschätzen

58 **Rückblick** Renault 21

ABWEICHUNGEN BEIM SPRITVERBRAUCH STEIGEN

Das Problem der Hersteller: Der **Normverbrauch sinkt, der tatsächliche Verbrauch bleibt** die letzten fünf Jahre nahezu konstant. Lease Plan analysierte die Entwicklung von 39.000 Pkw.

» Was viele Fuhrparkleiter vermuten, bestätigt nun eine Analyse von Lease Plan: Die Lücke zwischen Real- und Normverbrauch klafft immer weiter auseinander. Die Leasinggesellschaft verglich die Verbräuche von 39.000 Kunden-Fahrzeugen der Jahre 2010 bis 2015.

Ergebnis: Die Autos verbrauchen in der Praxis nicht mehr, doch der Normverbrauch sinkt durch technischen Fortschritt. 2010 lag der durchschnittliche Normverbrauch bei 5,17 Liter. 2013 sank er auf 4,81 Liter, 2015 betrug er sogar lediglich 4,47 Liter. Das sind über alle Hersteller hinweg betrachtet beinahe 14 Prozent weniger.

Vergleicht man aber, wieviel die Autos 2010 und 2015 tatsächlich verbrauchten, zeigt sich nicht die kleinste Verbesserung: Im Schnitt genehmigten sich die Fahrzeuge in beiden Jahren genau 6,75 Liter. In die Berechnungen flossen nur die Werte der Fahrzeuge ein, die im jeweiligen Jahr auf die Straße kamen und die somit über den jeweils aktuellsten Stand der Herstellertechnik verfügten.

Lag die durchschnittliche Abweichung zwischen Ist- und Soll-Verbrauch im Jahr 2010 bei 31 Prozent, stieg sie bis 2015 konstant auf 51 Prozent.

»Das Ergebnis zeigt uns, dass der technische Fortschritt der Automobilhersteller in puncto Kraftstoffverbrauch auf der Straße nicht wirklich ankommt«, sagt Gunter Glück, Vertriebschef von Lease Plan.

NEUWAGEN

Weniger Rabatte

Die Rabatt-Höhenflüge der Hersteller und Händler sind zunächst gestoppt: Nach Angaben des CAR-Center Automotive Research der Uni Duisburg-Essen erlaubt die gute Auto-Konjunktur in Deutschland den Herstellern, ihre Rabatte im ersten Halbjahr 2016 gegenüber 2015 leicht zurückzunehmen. Und was für private Käufer gilt, lässt sich auch auf gewerbliche Kunden anwenden, Rahmenabkommen hin oder her. Trotzdem ist der Markt keineswegs stabil. Das machen die Analysten am hohen Anteil von Eigenzulassungen fest, der bei knapp 31 Prozent der Neuzulassungen liegt. Opel, Toyota und VW beeinflussen die steigende Entwicklung laut der Analyse besonders deutlich: So haben die Japaner von Januar bis Mai rund ein Drittel ihrer Neuwagen auf sich selbst oder auf Händler zugelassen, bei VW sind es rund 32 Prozent. Bei Opel stieg der Anteil auf 43 Prozent.

MOBILITÄT

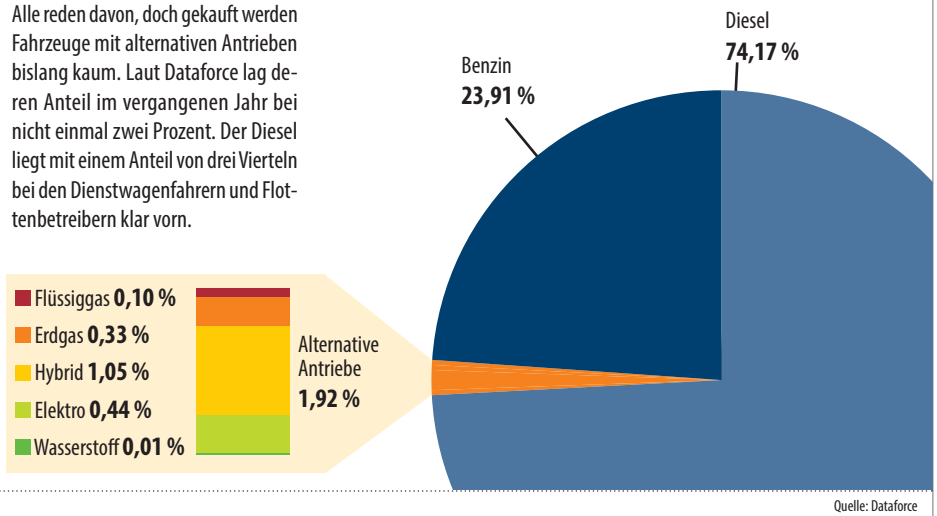
Eigenes Auto bleibt wichtig

Der Besitz eines eigenen Autos wird immer öfter als Auslaufmodell betrachtet. Doch laut einer Forsa-Umfrage im Auftrag der Cosmos Direkt wäre es für 72 Prozent der deutschen Autobesitzer ein großes oder sehr großes Problem, auf ihren Wagen zu verzichten. Etwas überraschend: Bei den Frauen ist der Anteil mit 75 Prozent höher als bei den Männern mit 70 Prozent. Deutliche Unterschiede gab es bei den Altersgruppen. Demnach hätten bei den 18- bis 29-Jährigen lediglich 59 Prozent ein Problem ohne Auto, während die 45- bis 59-Jährigen zu 77 Prozent dem eigenen Wagen einen deutlich höheren Stellenwert beimessen.

ANTRIEBSARTEN IN DEUTSCHEN FUHRPARKS

Diesel liegt weiter vorn, alternative Antriebe werden kaum gefahren

Alle reden davon, doch gekauft werden Fahrzeuge mit alternativen Antrieben bislang kaum. Laut Dataforce lag deren Anteil im vergangenen Jahr bei nicht einmal zwei Prozent. Der Diesel liegt mit einem Anteil von drei Vierteln bei den Dienstwagenfahrern und Flottenbetreibern klar vorn.



Quelle: Dataforce

1.000.000

Euro kostet es, eine Wasserstofftankstelle zu errichten

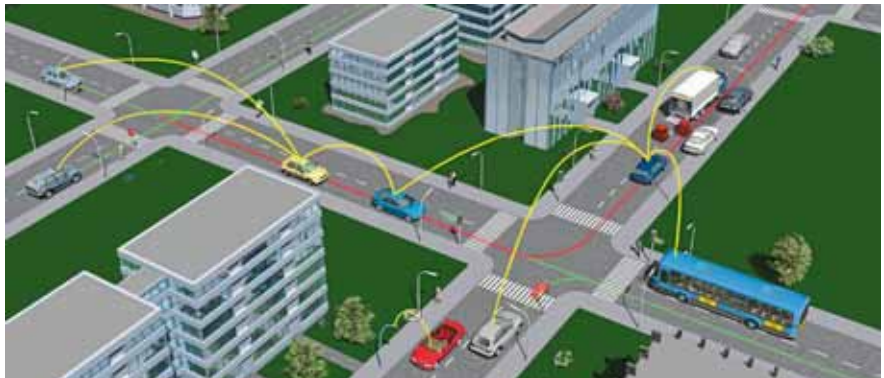
CO_2-EMISSIONEN

SUV verhageln die Bilanz

Neuwagen sollen weniger CO_2 ausstoßen. Doch die Fortschritte kommen in Deutschland ins Stocken. Das liegt vor allem an der hohen SUV-Nachfrage und den niedrigen Spritpreisen. Zu diesem Schluss kommt eine Analyse des Center of Automotive Management (CAM). Im ersten Halbjahr 2016 seien die durchschnittlichen CO_2-Emissionen nur um 2,2 Prozent auf 127,6 g/km gesunken. »Das erschwert zunehmend die Einhaltung der EU-Grenzwerte für 2020/2021«, so CAM-Studienleiter Stefan Bratzel. Eine Elektrifizierung der Autos würde für Hersteller immer entscheidender.

EIN MERCEDES WARNT DEN ANDEREN

Es wäre prinzipiell so einfach. Ein Auto kommt an einer vereisten Stelle auf einer Brücke ins Schleudern. Das ESP greift ein und meldet gleichzeitig den Ausrutscher an all jene Fahrzeuge, die sich in der Nähe befinden. Deren Fahrer sehen auf ihrem Display ein Schleuder-Icon als Hinweis und hören die Warnung »Achtung, Glatteisbildung«. Die Hersteller arbeiten seit Längerem daran, dass Autos miteinander und mit der Infrastruktur kommunizieren. Einen Anfang macht hier die Echtzeit-Verkehrsmeldung RTTI (Real Time Traffic Information). Mercedes geht nun als erster Autobauer einen Schritt weiter, will Informationen direkt von Auto zu Auto schicken. Bislang funktioniert dies nur zwischen Modellen der neuen E-Klasse und auch nur dann, wenn diese mit dem Comand-System NTG 5.5 ausgestattet sind. Der große Rest der Autofahrer geht noch leer aus. Die Zukunft sieht vor, dass möglichst viele die Warnhinweise aufs Display bekommen, unabhängig davon, in welchem Auto sie sitzen.



VOLKSWAGEN

Restwerte bleiben stabil

Wer meint, dass das Interesse an gebrauchten VW-Dieselmodellen, die von dem Abgasskandal betroffen sind, rückläufig ist, könnte sich täuschen. Laut der Deutschen Automobil Treuhand (DAT) ist das Gegenteil der Fall. DAT analysierte die entsprechenden Besitzumschreibungen von Januar 2015 bis Juni 2016. Demnach gingen die Verkaufszahlen für Gebrauchte mit Zweilitermotoren etwa beim Golf und Passat um neun beziehungsweise 13 Prozent nach oben. Auch der Touran lag mit zwei Prozent im Plus, der Tiguan blieb auf Vorjahresniveau. Rückläufig waren dagegen Golf (minus acht Prozent) und Passat (minus fünf Prozent) mit 1,6-Liter-Motoren sowie der Polo mit 1,2-Liter-Diesel (minus 16 Prozent). Addiert man alle Werte, zeigt sich ein Anstieg um vier Prozent. Damit sieht DAT seine Vermutung bestätigt: »Die Wertentwicklung bleibt weiterhin stabil.«

Fotos: Fotolia (4), Hanno Böblenz (1)

ARVAL BIETET LANGZEITMIETE AN

Kunden der Leasinggesellschaft können künftig **Autos bis zu 24 Monate mieten,** ohne auf die Vorteile des Full-Service-Leasings zu verzichten.

» Probezeit, überraschende Auftragsspitzen: Es gibt viele Situationen, in denen Unternehmen kurzfristig zusätzliche Autos benötigen. Kunden von Arval können dort künftig Fahrzeuge bis zu 24 Monate mieten. Mit Mid-Term Rental verspricht ihnen Arval Dienstleistungen, die über die herkömmlichen Angebote von Autovermietern hinausgehen. Arval übernimmt Wartung, Steuerabwicklung, kümmert sich um Winterreifen und bietet einen 24-Stunden-Notfalldienst sowie Schadenmanagement. Darüber hinaus beinhaltet der Vertrag eine Haftpflichtversicherung und die Absicherung aller Voll- und Teilkaskorisiken. Tankkarten sind optional erhältlich.

Derzeit betreibt Arval eine eigene Mietflotte von rund 700 Fahrzeugen. Kunden, die sich für Arval Mid-Term Rental entscheiden, sollen ihr Fahrzeug innerhalb von drei bis fünf Tagen erhalten. Geliefert werden die Wagen über regionale Logistikzentren. Im Rahmen eines Hol- und Bringservices organisiert Arval nach eigenen Angaben die Fahrzeugübernahme und -rückgabe ohne zusätzliche Kosten am persönlichen Wunschort des Kunden. Anders als bei vielen Mietwagenanbietern könne dieser ein Auto über die gesamte Mietdauer nutzen und muss nicht wechseln, egal, wie lange er den Wagen fahren will.

Tom Tom

Buchhaltung in Echtzeit

Tom Tom Telematics arbeitet mit dem Software-Unternehmen Sage zusammen. Die Kooperation führt die Flottenmanagement-Plattform Tom Tom Webfleet und Sage Live zusammen und ermöglicht so eine Echtzeit-Buchhaltung für Tom Tom-Kunden mit Fahrzeugflotten. Die kombinierte Lösung ermögliche es wiederum Kunden von Sage Live, automatisch Flottendaten vernetzter Fahrzeuge wie Lkw, Transporter und Pkw einzusehen.

Car Professional Management (CPM)

Onlineportal für Flotten

Mit ihrem neuen Online-Kundenportal CPM-UX treibt CPM die Digitalisierung ihres Angebots weiter voran. Die Abkürzung UX steht für User Experience, also für intuitive Nutzung. Es soll künftig als Schaltzentrale für Fuhrparkmanager fungieren. Dazu gehören unter anderem ein Car Configurator, der Zugriff auf Mobility Services der CPM sowie auf sämtliche Reportings. Die Anwendung sei auf die Bedürfnisse des Unternehmens individuell programmierbar.

Europcar

Autovermieter steigt bei Mobilitätsplattform ein

Der Autovermieter Europcar investiert in das Such- und Vergleichsportal Wanderio. Das italienische Start-up bietet eine Onlineplattform, auf der Kunden Reisen mit Flugzeug, Zug, Fernbussen, Flughafentransfers und jetzt auch Mietwagen vergleichen, buchen sowie bezahlen können. Die zwei Hauptkriterien sind dabei der Preis und die Reisedauer.

KOLUMNE

Vom Stauassistenten zum Roboterauto?

Wenn Dieter Zetsche oder andere Größen der deutschen Automobilhersteller in den letzten Jahren begeistert über autonom fahrende Fahrzeuge sprachen, wussten sie, dass das – neben allen technischen, rechtlichen und ethischen Diskussionspunkten – für Deutschland noch weit weg ist. Denn hier gilt nach wie vor das »Wiener Übereinkommen über den Straßenverkehr« von 1968 mit der Vorgabe, dass jeder Fahrzeugführer dauernd sein Auto beherrschen und führen, also alle anderen Tätigkeiten vermeiden muss. Erst 2014 wurden mit einer ergänzenden Richtlinie Systeme erlaubt, mit welchen ein Pkw autonom fährt. Aber nur dann, wenn sie jederzeit vom Fahrer gestoppt werden können. Eine Umsetzung in nationale Gesetze steht bisher allerdings aus. Das will Bundesverkehrsminister Alexander Dobrindt nun ändern und hat im Juli eine Reform des Straßenverkehrsrechts angestoßen. Autonomes Fahren wird also greifbarer.

Darüber hinaus will der Minister mit 80 Millionen Euro bis 2020 die Forschung zum automatisierten und vernetzten Fahren fördern. Es muss nämlich noch umfassend analysiert werden, wie die Verkehrsinfrastruktur zukunftsfähig ausgestaltet werden muss, um allen Anforderungen gerecht zu werden. Funklöcher im Breitbandnetz dürfen die Vehicle-to-Infrastructure-Kommunikation schon aus Sicherheitsgründen in Zukunft nicht mehr beeinträchtigen.

Trotz aller noch nicht gelöster Themen entsteht bei Fuhrparkmanagern so langsam eine Vorfreude. Denn mit der stärkeren Vernetzung können sie permanent einen (elektronischen) Überblick über ihre Flotte haben. Das eröffnet ganz neue Management-Möglichkeiten, schnelleres Reagieren auf Fehlentwicklungen und deutliche Einsparungen im Prozesskostenbereich der Fahrzeugverwaltung. Wir bleiben gespannt.

Bundesverband Fuhrparkmanagement

Axel Schäfer
Geschäftsführer
Bundesverband Fuhrparkmanagement

Flotten-Termine 2016

Veranstaltungen

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

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

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

■ **FIRMENAUTO Test Drive/Signal Reklame Flottentag**
Wann? 12./13./14. Oktober
Wo? Schwäbisch Hall (**www.firmenauto.de/testdrive** sowie **www.signal-reklame.de/flottentag**)

■ **KEP-Transporter des Jahres**
Wann? 19./20. Oktober
Wo? Friedrichshafen (**www.etmevents.de**)

Fotos: Thomas Küppers (1), Fotolia (1)

PERSONALIEN

Maxime Picat ist seit September neuer Europa-Chef von PSA. Als Verantwortlicher für Produktion, Vertrieb sowie Forschung und Entwicklung soll er die Produkt- und Technikoffensive vorantreiben. Picats bisherige Position als Peugeot-Markenchef übernimmt Jean-Philippe Imparato. Der neu gegründete Bereich für Mobilitätsdienste wird von Grégoire Olivier geleitet.

Martin Sander (59) wurde zum neuen Vertriebsvorstand von Audi ernannt. Er folgt auf Wayne Anthony Griffiths, der als Vorstandsmitglied bei der Schwestermarke Seat den Bereich Vertrieb und Marketing übernimmt. Sander arbeitet seit über 20 Jahren bei Audi. Unter anderem als Verantwortlicher für das europäische Vertriebsgeschäft und seit 2013 auch als Leiter Vertrieb Amerika.

Paolo Ferrari ist neuer Chef von Bridgestone. Ferrari verantwortet damit künftig die Geschäfte in Europa, dem Mittleren Osten und Afrika. Neben seiner Funktion als Chef und Präsident fungiert er zudem als Mitglied des Verwaltungsrates und der Konzernleitung von Bridgestone Europe. Er folgt auf Franco Annunziato, der nun Executive Chairman und Chef von Bridgestone China Asia Pacific ist.

Bruno Daude-Lagrave (49) hat die Geschäftsführung von Total Deutschland übernommen. Er folgt auf Hans-Christian Gützkow, der das Unternehmen seit 2009 gemanagt hatte und eine internationale Führungsaufgabe bei der Total-Gruppe in Paris übernimmt. Daude-Lagrave verantwortete bereits zwischen 2006 und 2011 als Direktor die Tankstellenaktivitäten von Total Deutschland.

Volkswagen

50 E-Golf für Netze BW

Volkswagen hat 50 E-Golf an Netze BW übergeben. Sie werden ausschließlich mit regenerativ erzeugter Energie geladen. Jedes Fahrzeug soll bei einer geschätzten Fahrleistung von 10.000 km pro Jahr rund eine Tonne CO_2-Ausstoß gegenüber einem vergleichbaren Fahrzeug mit Verbrennungsmotor vermeiden. Zusätzlich will Netze BW in einem Forschungsprojekt in Stuttgart untersuchen, wie sich eine so große Elektroflotte am besten managen lässt und welche Auswirkungen es im Stromnetz gibt.

Mercedes

Dienstwagen online kaufen

Mercedes startet den Neuwagen-Verkauf über das Internet: Im Online-Store können Kunden aus vorkonfigurierten Neufahrzeugen wählen, darunter auch Elektro-, Hybrid- und Sondermodelle. Dabei findet der komplette Fahrzeugkauf inklusive Beratung und Bezahlung über das Internet statt. Produktexperten stehen via Telefon, E-Mail und Chat bei Fragen rund um das Fahrzeug und die verschiedenen Zahlungsoptionen zur Verfügung. Der Kunde kann online eine Probefahrt vereinbaren. Auch die Abholung des Fahrzeugs beim Händler ist vorgesehen.

DER SMARTE PAKETSHOP

Der DHL-Bote kann die **Päckchen für Ihre Firma künftig in den Kofferraum des Dienstwagens** liefern. Allerdings nur, wenn dieser ein Smart ist.

Text: Annett Boblenz

» **Nicht jede Firma leistet sich einen Empfang, der Pakete oder Post entgegennimmt. Wer jedoch einen oder mehrere Smart im Fuhrpark hat, kann die Autos künftig als persönlichen Paketshop nutzen. Zumindest, falls Smart und DHL ihr Pilotprojekt erfolgreich beenden.** In einem ersten Schritt werden 500 Kandidaten für die Pilotregion Stuttgart gesucht, das gilt auch für die weiteren Testregionen Köln, Bonn und Berlin.

Die Unternehmen sollten mindestens einen Smart der letzten Modellgeneration (mit Verbrennungsmotor) fahren und gerne im Internet shoppen. Der Hersteller übernimmt die nötige Nachrüstung.

Wie funktioniert der Service? Unter der Windschutzscheibe wird eine Connectivity Box eingebaut, wie man sie auch von Carsharing-Autos kennt.

Zustellung erfolgt nur nachts

Per App erhält der Käufer eine einmalige Transaktionsnummer (TAN), die man beim Online-Shop zusätzlich zur Empfängeradresse eingibt. Damit der DHL-Zusteller den Kofferraum des Smart öffnen kann, braucht er unter anderem diese TAN. Ebenfalls per App erfährt der Zusteller den gewünschten Lieferort und einen nur für einen bestimmten Zeitraum gültigen Zugang zu dem Fahrzeug. Hat er das Paket in den Kofferraum gelegt, eventuell deponierte Retouren mitgenommen und das Fahrzeug wieder verschlossen, erlischt auch seine Zugangsberechtigung.

Gleichzeitig geht eine Information an den Empfänger des Paketes, dass die Sendung zugestellt wurde. Die Zustellung der Sendungen erfolgt immer nachts zwischen 23 Uhr und fünf Uhr. Smart-

DIGITALE UNTERSTÜTZUNG

Mercedes veröffentlicht App mit **Rettungskarten** aller Modelle in 3D-Qualität. Das spart im Notfall wertvolle Zeit.

Text: Nicole Holzer

» **Bei schweren Unfällen geht es um jede Sekunde. Wenn die Rettungskräfte wissen, wie sie verunfallte Passagiere am schnellsten und sichersten aus einem Fahrzeug bergen können, vergeuden sie keine wertvolle Zeit.** Nun hat Mercedes die digitalen Rettungskarten aller Modelle ab Baujahr 1990 auf einer App hinterlegt. Sie zeigt, wo genau alle sicherheitsrelevanten Bauteile wie Airbags, Batterien und Kraftstoffleitungen verbaut sind. Bei Elektro- und Hybridfahrzeugen sind zusätzlich alle Hochvoltkomponenten aufgeführt.

Mithilfe der dreidimensionalen Ansichten erkennen Rettungskräfte schneller, wo sie beispielsweise eine Rettungsschere gefahrlos ansetzen können. Die 3D-Modelle kön-

Chefin Annette Winkler kann sich für die Kleinsten der Daimler-Familie auch noch weitere Einsatzgebiete vorstellen. »Mit der Connectivity-Box können auch andere Dienstleister Zugang zum Fahrzeug erhalten«. Warum nicht das Auto reinigen und betanken lassen, während man beim Kunden sitzt? Oder sich die Lebensmittel für das Abendessen ins Auto liefern lassen? Oder das Auto mit anderen Kollegen teilen? »Wir wollen mit unseren Lösungen das Leben in der Stadt ein bisschen unkomplizierter machen«, sagt Winkler.

nen in der App frei gedreht und skaliert werden. Darstellungen in Augmented Reality bieten weitere Vorteile: Sämtliche Fahrzeugkomponenten werden realistisch und präzise abgebildet.

Die App ist auch offline aktiv, so geht im Rettungsfall keine Zeit verloren. Jedes Neufahrzeug von Mercedes, Smart und Fuso ist serienmäßig mit zwei QR-Codes ausgerüstet. Sobald der Helfer den QR-Code mit der Kamera seines Smartphones oder Tablets scannt, öffnet sich in der Rescue-Assist-App die jeweilige Rettungskarte. Wer noch ältere Fahrzeuge im Fuhrpark hat, sollte die QR-Codes bei seinem Mercedes Service-Partner kostenlos nachrüsten lassen.

REKORDZULASSUNG FÜR DIENSTWAGEN

Fuhrparks sind die wichtigsten Abnehmer von Neuwagen. **Zwei Drittel wurden auf Unternehmen** zugelassen.

Text: Nicole Holzer

Fahrzeughersteller und -handel freuen sich über steigende Autoverkäufe. Im ersten Halbjahr 2016 verkauften sie in Deutschland 1,73 Millionen Pkw, so viele, wie seit der Abwrackprämie 2009 nicht mehr. Gleichzeitig hat sich die Marktstruktur erheblich gewandelt. Fast zwei Drittel der Fahrzeuge werden heute an Firmen verkauft. Dabei handelt es sich entweder um Zulassungen im sogenannten relevanten Flottenmarkt oder in den Bereichen Fahrzeugbau, -handel und Autovermietung. In einer Studie analysiert Dataforce die Hintergründe für die Entwicklung der einzelnen Marktsegmente und wagt eine Prognose der Entwicklung 2016 und 2017.

Dataforce erwartet stark wachsenden Flottenmarkt

Schon 2015 übertraf das Geschäft mit den Firmenwagen alle Erwartungen. 787.000 der neu zugelassenen Autos wurden geschäftlich zugelassen, was fast einem Viertel des gesamten Pkw-Marktes entspricht. Trotz dieser hohen Messlatte erwartet Dataforce 2016 noch höhere Auslieferungen an Flotten. Unter anderem sprechen Befragungen unter Fuhrparkleitern, der Bestelleingang und die hohe Innovationsdichte bei flottenmarktrelevanten Modellen dafür, dass sich der Markt von der eher moderaten Entwicklung der Investitionen abkoppeln kann. Auch langfristig scheint sich daran nichts zu ändern. Denn die derzeit schon auf Unternehmen zugelassenen Autos müssen irgendwann wieder ersetzt werden.

Dagegen wurden in den letzten zehn Jahren immer weniger Autos an Privatkunden verkauft. Einziger Peak: die Zeit der Abwrackprämie. 2014 und 2015 orderten private Autokäufer erstmals seit 2001 weniger als 1,1 Millionen Pkw. Dabei gab und gibt es viele Faktoren, die eigentlich für eine starke private Nachfrage sprechen: Die Einkommens- und Beschäftigungsentwicklung hat den Haushalten Kaufkraft verschafft, außerdem sind viele Autos mittlerweile über zehn Jahre alt.

Doch die Privatkunden sind preissensibler geworden und bestellen immer häufiger einen jungen Gebrauchten statt des Neuwagens. Außerdem bekommen viele potenzielle Neuwagenkäufer Firmenwagen gestellt. Die fetten Jahre mit den privaten Kunden sind also vorüber. Die Autoindustrie wird es weniger freuen, denn im Firmengeschäft müssen sie höhere Rabatte geben.

Foto: Fotolia

DER GLÄSERNE DIENSTWAGEN

Auto und Internet wachsen zusammen und ermöglichen neue Dienste. Die bezahlt das Unternehmen mit Daten seines Fuhrparks und denen der Mitarbeiter. Worauf es zu achten gilt.

Text: Frank Hausmann

Was für eine schöne neue Welt. Der Außendienstmitarbeiter steigt morgens in seinen autonom fahrenden, digital vernetzten Firmenwagen und bereitet sich im Fond seiner Limousine in aller Ruhe am Tablet auf seine Kundenbesuche des Tages vor. In der Zwischenzeit chauffiert ihn sein Automobil im Alleingang vor die Tür des Kunden.

Was noch wie Fiktion klingt, könnte schon bald Realität sein. Dazu müssen Auto und Internet künftig noch enger zusammenwachsen. Dann können die Firmenautos von morgen die effektivsten Routen finden, Staus meiden, weniger Treibstoff verbrauchen sowie sicher und unfallfrei unterwegs sein. Während der Mensch im Auto die Aufmerksamkeit für den Straßenverkehr gegen null sinken lassen kann, wachsen die gesammelten Daten und die in Echtzeit übertragenen Informationsströme im Fahrzeug ins schier Unermessliche. Ein Blick in moderne Fahrzeuge zeigt, dass dort nicht selten 100 Steuergeräte verbaut sind, die mit Daten von verschiedenen Sensoren gefüttert werden.

Mit Daten Geld verdienen

Dass Daten der Rohstoff der Zukunft und Gold wert sind, haben Unternehmen wie Apple, Amazon, Google oder Facebook längst erkannt. Die Datensammlung bildet ihre Geschäftsgrundlage. Künftig wollen auch die Autobauer verstärkt mit Daten Geld verdienen. Deshalb treiben sie die Vernetzung der Autos untereinander und mit der Infrastruktur voran. Weltweit auf allen Straßen unterwegs, können sie eine Fülle von Informationen in Echtzeit liefern, die sich im Internet der Dinge mit digitalen Lösungen und neuen Dienstleistungen verknüpfen lassen.

Sind so viele Daten im Spiel, tritt zwangsläufig die Frage nach dem Recht der Datenverwertung, der Datensicherheit und des Datenschutzes auf die Tagesordnung. Das Europäische Parlament hat deshalb im April 2016 die Datenschutz-Grundverordnung für im Automobil gesammelte Daten verabschiedet (siehe Kasten).

»Die Verbraucherinnen und Verbraucher müssen die Hoheit über die Sammlung, Weitergabe und Verwertung ihrer Daten behalten«

Heiko Maas
Bundesminister der Justiz und für Verbraucherschutz

EUROPÄISCHE DATENSCHUTZ-GRUNDVERORDNUNG

Der Autofahrer entscheidet über seine persönlichen Daten

Das Europäische Parlament verabschiedete im April 2016 mit der Datenschutz-Grundverordnung Vorschriften, die dem Fahrzeugnutzer die Entscheidung über die persönlichen Daten zuspricht. Alle Daten, die in einem Auto anfallen, gelten als personenbezogen, sobald sie mit der Fahrzeugidentifikationsnummer oder dem Kfz-Kennzeichen verknüpft sind. Diese Daten dürfen nur nach ausdrücklicher Einwilligung der betroffenen Autofahrer verwertet werden. Die Verordnung tritt mit 25. Mai 2018 in Kraft.

Autos entwickeln sich zunehmend zu rollenden Computer. Sie eröffnen viele neue Möglichkeiten, bergen aber auch Gefahren. »Die Verbraucherinnen und Verbraucher müssen die Hoheit über die Sammlung, Weitergabe und Verwertung ihrer Daten behalten«, sagte der Bundesminister der Justiz und für Verbraucherschutz Heiko Maas auf einer Bitkom-Konferenz vor gut einem Jahr. Es dürfe keinen gläsernen Autofahrer geben.

Vernetzte Autos fahren sicherer

Im Straßenverkehr geht es angesichts Tausender Unfallopfer um sicheres Fahren. Vernetzte Fahrzeuge können helfen, die Sicherheit im Verkehr auf der Straße zu erhöhen, Unfälle zu vermeiden und Menschenleben zu retten. »Mit dem Prinzip der Datensparsamkeit kommen wir nicht weiter. Stattdessen müssen wir Datenvielfalt mit einem Höchstmaß an Datenschutz und Datensicherheit verbinden«, argumentierte Bitkom-Präsident Prof. Dieter Kempf am »Safer Internet Day«. Dennoch wollen die meisten Autofahrer die Hoheit über ihre Fahrzeugdaten behalten. Hier müsse der Gesetzgeber abwägen, welches Gut höher einzuordnen ist: Sicherheit für alle Verkehrsteilnehmer oder Datenautonomie für Autofahrer.

Der Rechtswissenschaftler Alexander Roßnagel warnte auf dem 20. Berliner Kolloquium der Daimler und Benz Stiftung zum Thema »Datenmensch« vor dem schleichenden Verlust der informationellen Selbstbestimmung durch Big Data, Internet der Dinge und künstliche Intelligenz. In der digitalen Welt lasse sich von jedem Menschen in kürzester Zeit ein umfassendes Datenprofil über Interes- ›

Fotos: Frank Hausmann (1), Fotolia (2)

sen, Beziehungen und Einstellungen erzeugen. Wo jemand mit seinem Auto hinfährt, parkt und einkauft, bleibt kein Geheimnis mehr. Datenspuren, die es bislang nur im Internet gab, werden durch solche aus der realen Welt ergänzt. Virtuelle und reale Informationen vermischen sich.

Roßnagel rechnet mit einer Datenmacht, die viel weniger Auswahl erlaubt. Es bestehe zwar nach wie vor kein Zwang, seine Daten preiszugeben. Aber dann könne ein Autofahrer auch die Vorteile vernetzter Fahrzeuge wie den Sicherheitsgewinn nicht nutzen. Wer wolle in einer vernetzten Autowelt noch als Geisterfahrer in einem Pkw sitzen, der nicht mit seiner Umwelt kommuniziert und bei Gefahr nicht automatisch bremst?

Um Vielfahrer in ihren vernetzten Firmenwagen sicher und ohne Ausfälle ans Ziel zu bringen, werden Flottenbetreiber künftig wohl mehr Daten von ihrem Fuhrpark und ihren Mitarbeitern preisgeben müssen. Nur so lassen sich praktische Telematik- und Internetdienste wie die automatische Zielführung, günstige Versicherungstarife oder die präventive Ausfalldiagnose durch optimierte Service- und Wartungspläne uneingeschränkt nutzen.

Staus könnten durch die Vernetzung der Fahrzeuge der Vergangenheit angehören.

Fahrer muss Datennutzung zustimmen

»Ein Fuhrpark produziert schon heute über Tankkarten, Werkstattabrechnungen, Ordnungswidrigkeiten, GPS oder Maut laufend Daten, die konkreten Fahrzeugen zugeordnet werden können. Der Datenschutz ist daher längst Thema für Flottenbetreiber, wird aber künftig mit der Vernetzung noch stärker in den Fokus rücken«, sagt Axel Schäfer, Geschäftsführer des Bundesverbandes Fuhrparkmanagement (BVF). Aus seiner Sicht gehören persönliche »Bewegungsdaten« dem Halter beziehungsweise Fahrer. Deshalb müsse eine Datennutzung transparent gestaltet sein und der Fahrer muss ihr zustimmen. Datenschutzstandards sind einzuhalten. Für Schäfer gehört das in die schriftlich fixierten Dienstwagenregelungen.

Gleichzeitig müssen die Fuhrparkmanager dafür sorgen, dass alle gesetzlichen Regelungen, Verträge sowie unternehmenseigene Vorgaben zu Datenschutz und Datensicherheit eingehalten werden. Dabei können entsprechende Klauseln im Dienstwagen-Überlassungsvertrag helfen. Im Gegenzug sollten die Autohersteller mit offenen Karten spielen und über alle verbauten Geräte im Fahrzeug informieren, die den Datentransfer erlauben. Sie müssen den Fahrzeugeigentümern darlegen, welche Daten sie wie und zu welchem Zweck sammeln und was damit geschieht.

Ohne vorherige Zustimmung und Möglichkeiten des Widerspruchs läuft nichts. Sollte das nicht von sich aus geschehen, müssen die Fuhrparkmanager die Hersteller auffordern, schriftlich dazu Stellung zu beziehen. Ferner ist es Aufgabe der Autobauer, bereits bei der Fertigung der entsprechenden Komponenten auf eine hohe Datensicherheit zu achten.

In Sachen Datenverwendung und Datenschutz herrscht laut Schäfer bei den Fuhrparkbetreibern viel Unkenntnis. Sie müssen sich noch mehr informieren und richtig absichern. Ein Flottenmanager ist kaum in der Lage, sämtliche Fallstricke im Datendschungel zu erkennen. Solche Themen, rät der BVF-Chef, sollte er daher mit den Datenschutzbeauftragten des eigenen Unternehmens oder einem auf Datenschutz spezialisierten Juristen abstimmen. Nur so behalten er und seine Fahrer auch in Zeiten von Big Data das Steuer sicher in der Hand. FA

»In der digitalen Zeit lässt sich von jedem Menschen in kürzester Zeit ein umfassendes Datenprofil erzeugen«

Alexander Roßnagel
Rechtswissenschaftler

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

EU WILL SAUBERE FIRMENWAGEN

Brüssel will mehr saubere Autos auf den Straßen sehen und deshalb die **Firmenwagensteuer** neu gestalten. Das aber ist Sache der Mitgliedstaaten.

Text: Regina Weinrich

Die EU sorgt sich um die Luftqualität, denn die bislang sehr unerfreuliche Klimabilanz des Verkehrs soll sich verbessern. Aber sie sorgt sich auch um die Wettbewerbsfähigkeit der europäischen Autohersteller. Es müssen starke Anreize gesetzt und günstige Bedingungen geschaffen werden, betont die Brüsseler Behörde in ihrer neuen Strategie für eine emissionsarme Mobilität. Ein Dorn im Auge sind ihr Subventionen für Dieselfahrzeuge und Steuererleichterungen für konventionelle Dienstwagen.

Zu viele Steueranreize für konventionelle Antriebe

Kritisiert wird vor allem die Vielzahl von widersprüchlichen Steueranreizen, die derzeit einer Verringerung von CO_2 und Luftschadstoffen entgegenstehen. Auch Deutschland ist danach mit seiner Subventionierung fossiler Brennstoffe wie Diesel und Steuererleichterungen für konventionelle Firmenwagen nicht auf dem erwünschten Kurs. »Diese in die Zuständigkeit der Mitgliedstaaten fallenden Regelungen müssen überprüft werden«, verlangt die Kommission. Es müssten positive Anreize für emissionsarme Fahrzeuge und emissionsarme Energieträger gesetzt werden. Bei Firmenfahrzeugen könne mit einer gut durchdachten Regelung viel bewirkt werden, denn man habe es mit einem beträchtlichen Fahrzeugbestand mit rascher Erneuerungsrate zu tun. Die Autobauer hätten mit dem Einsatz neuer Technologien auch die Gelegenheit, das Vertrauen ihrer Kunden zurückzugewinnen.

Die Faktenlage ist eindeutig: Der Verkehr ist für fast ein Viertel der gesamten CO_2-Emissionen in Europa verantwortlich. Auf das Konto der Straße gehen dabei satte 70 Prozent, Tendenz steigend. Bislang seien viele Fortschritte bei der Verringerung von Treibhausgasen durch das Verkehrswachstum wieder neutralisiert worden. Deshalb müsse der Sektor unter anderem durch digitale Lösungen nicht nur sicherer, sondern auch effizienter werden, stellt die Kommission fest. Sie arbeitet bereits an einem Rechtsrahmen für die rasche und koordinierte Einführung von kooperativen und intelligenten Verkehrssystemen in der gesamten EU.

EU fordert kilometerabhängige Maut

So weit, so gut. Auf den Tisch kommt aber auch wieder das Thema Pkw-Maut. Doch bei einem Pickerl sollen es die EU-Länder nicht bewenden lassen. Vielmehr bestehe auf der Ebene der Mitgliedstaaten noch Spielraum für eine kilometerabhängige Lösung. Gebühren im Personenverkehr könnten dann die bestehende Kraftstoffsteuer ergänzen. Überlegt werden solle zudem, die Kosten für die Straßenbenutzer nach dem CO_2-Ausstoß zu staffeln. Um schon einmal das Terrain zu bereiten, aber auch, um einen Flickenteppich zu verhindern, werden derzeit in Brüssel Normen für elektronische Mautsysteme entwickelt, die neuen Mautbetreibern den Marktzugang erleichtern sollen.

Als problematisch wird die Abhängigkeit des Verkehrssektors vom Rohstoff Öl angesehen, die immer noch bei 94 Prozent liegt. Alternative Energiequellen und Antriebe seien das Gebot der Stun-

Maroš Šefčovič
EU-Kommissar für die Energieunion

»Wir müssen dringend handeln, um wettbewerbsfähig und weltweit führend in der Autoindustrie zu bleiben«

de, damit Europa seine Klimaverpflichtungen einhalten und gleichzeitig seine führende Rolle angesichts der weltweiten Auto-Konkurrenz aufrechterhalten kann. Um die Versorgung mit neuen Kraftstoffen zu verbessern, werden von der EU europaweit nahezu 100 Projekte für den Bau von Gastankstellen oder Ladestationen mit 600 Millionen Euro unterstützt; untersucht wird, wie die Einrichtung von Ladestationen für Elektroautos in Gebäuden gefördert werden kann.

Denn bislang läuft der Verkauf von emissionsarmen Fahrzeugen – auch in Deutschland und der Kaufprämie zum Trotz – nur schleppend an. Dabei sollen bis 2050 die verkehrsbedingten Treibhausgase um mindestens 60 Prozent niedriger sein als im Jahr 1990, das eigentliche Ziel ist eine glatte Null. Ohne zusätzliche Maßnahmen wird die Nachfrage nicht steigen, ist die Kommission überzeugt. Sie hält das Drehen an der Steuerschraube, auf das sie selbst keinen direkten Einfluss hat, für ein überaus wirksames Instrument, um das Verhalten von Verbrauchern zu verändern.

PLÄNE DER EU

AKTIONSPLAN FÜR EMISSIONSARME MOBILITÄT

Optimierung des Verkehrssystems und Erhöhung seiner Effizienz
- Digitale Mobilität
- Faire und effiziente Preise im Straßenverkehr

Verstärkter Einsatz emissionsarmer alternativer Energieträger
- Gesetzespaket zu erneuerbaren Energieträgern
- Methodik für den Kraftstoffpreisvergleich
- Normung und Interoperabilität der Elektromobilität im Rahmen der europäischen Normungsorganisationen

Übergang zu emissionsfreien Fahrzeugen
- Änderung der Verordnungen zur Festsetzung von Emissionsnormen für Pkw und leichte Nutzfahrzeuge
- Überarbeitung der Richtlinie zu Verbraucherinformationen über den Kraftstoffverbrauch und CO_2-Emissionen bei der Vermarktung neuer Personenkraftwagen

STAAT REGELT AUTONOMES FAHREN

Das Verkehrsministerium prescht mit einem **Gesetzentwurf** zum autonomen Fahren vor.

Text: Regina Weinrich

Verkehrsminister Alexander Dobrindt (CSU) hat einen Gesetzentwurf zum autonomen Fahren ausarbeiten lassen. Das Justizministerium unter Heiko Maas (SPD) war ihm offenbar nicht ambitioniert genug für Deutschlands Weg zum Leitanbieter automatisierter und vernetzter Fahrzeuge.

Bei der notwendigen Änderung des Straßenverkehrsgesetzes steht Dobrindt augenscheinlich unter Druck. Die Autoindustrie braucht rechtliche Grundlagen, damit sie bei diesem Thema nicht von der ausländischen Konkurrenz überholt wird. Unter anderem müssen Haftungsfragen geregelt werden.

Der vorläufige Entwurf, der dem »Handelsblatt« vorlag, sah vor, dass der Fahrer sich vom Verkehrsgeschehen und der Fahrzeugsteuerung abwenden darf. Er muss jedoch auf Aufforderung jederzeit bereit sein, Lenkrad und Bremspedal wieder zu übernehmen.

Fragen zur Verantwortung des Fahrers bleiben aber heikel. Dobrindt will den Fahrer offenbar von der Haftung befreien, wenn es sich um ein von den Zulassungsbehörden genehmigtes Auto handelt. Umstritten ist auch, dass die erfassten Daten dem Entwurf zufolge drei Jahre gespeichert werden sollen, um bei Rechtsstreitigkeiten auch Dritten zur Verfügung zu stehen.

Die EU erstellt nun bis Ende 2016 einen Masterplan zum Einsatz von fahrerlosen Fahrzeugen. Bis zu ihrem flächendeckenden Einsatz ist es aber Verkehrskommissarin Violeta Bulc zufolge noch ein weiter Weg. Zunächst sei eine Verzahnung von Fahrzeugen und Infrastruktur das Ziel.

GUT UND GÜNSTIG

Leasingrückläufer sind bei Privatkunden begehrt. Wie wichtig **junge Gebrauchte im Automarkt** sind und warum Firmenflotten eine Schlüsselrolle einnehmen.

Text: Martin Schou

In den USA ist der Begriff Smart Shopper schon länger geläufig. Smart Shopper suchen qualitativ hochwertige und bekannte Markenartikel, sind aber nicht bereit, den regulär hohen Preis zu bezahlen. Nehmen wir die Bekleidungsbranche als Beispiel. Für Smart Shopper stampft die Klamottenindustrie ganze Städte ausschließlich für den Fabrikverkauf aus dem Boden, sogenannte Outlet-Center. Bestes Beispiel: Metzingen in Baden-Württemberg. Reguläre Neuware gibt es hier teilweise zu Ramschpreisen. Warum wir Ihnen das erzählen? Smart Shopper gibt es längst auch im Automobilhandel.

Der Smart Shopper kennt die hohen Wertverluste von Neuwagen in den ersten beiden Jahren. Er ist nicht bereit, diesen hinzunehmen, verlangt aber dennoch nach aktuellsten Modellen mit modernster Technologie und sucht deshalb gezielt nach bis zu zwei Jahren jungen Gebrauchtwagen. Schon heute ist laut einer Studie des Instituts für Automobilwirtschaft (IFA) und Dekra fast jeder fünfte Gebrauchtwagen im Handel jünger als zwei Jahre. »Anstatt auf Neuwagen hohe Rabatte geben zu müssen, bieten junge Gebrauchtwagen die Chance, Fahrzeuge mit geringeren Nachlässen auf den Angebotspreis verkaufen zu können«, erklärt IFA-Direktor Professor Dr. Willi Diez die Strategie der Autohersteller.

Und jeder Gebrauchtwagen war irgendwann einmal auch ein Neuwagen. Wie die IFA-Studie zeigt, sind es vor allem die Autohersteller selbst, die Neufahrzeuge über Eigenzulassungen als junge Gebrauchtwagen in den Handel schieben. Fast jede dritte Neuzulassung (30,6 Prozent) ging 2015 auf Hersteller und Händler zurück. Eigenzulassungen sind Werks- und Dienstwagen von Mitarbeitern sowie Händler-Vorführwagen oder Kurzzulassungen – eine taktische Zulassung, bei der ein Wagen weniger als 30 Tage auf einen Händler zugelassen ist. Weitere 10,6 Prozent der jungen Gebrauchten stammen aus dem Vermietgeschäft. Nach sechs bis zwölf Monaten werden Mietfahrzeuge im Normalfall ausgemustert und auf dem Gebrauchtwagenmarkt angeboten.

Jede dritte Zulassung ist vom Hersteller

Die große Kunst bei Eigenzulassungen ist es, eine gesunde Balance zwischen Nachfrage und Angebot zu generieren. Laut IFA-Experten überschritten fast alle Autohersteller im vergangenen Jahr diesen kritischen Bereich. Mit einem An-

»Größe und geringe Standzeiten sind zwei der wichtigsten Erfolgsfaktoren bei jungen Gebrauchtwagen«

Professor Dr. Willi Diez
Direktor Institut für Automobilwirtschaft (IFA)

teil von über 30 Prozent sogenannter Push-Zulassungen (Eigenzulassungen und Vermieter) würden Autohersteller Gefahr laufen, den Markt mit jungen Gebrauchten zu überschwemmen und damit die Restwertstabilität und die Profitabilität des Leasinggeschäfts gefährden. Opel und Honda lagen 2015 mit 57 und 55,8 Prozent weit über dieser Schwelle. Lediglich Suzuki (27,2 Prozent), Mitsubishi (22,9) und vor allem Dacia (8,9) hielten sich mit taktischen Zulassungen zurück. Wobei die Studie ebenfalls darlegt, dass Importeure vor allem mit Kurzzulassungen Neuwagen in den Gebrauchtwagenmarkt drücken, während deutsche Hersteller ihren Bestand durch ihre hohe Mitarbeiterzahl mit Werks- und Dienstwagen auffüllen.

Noch würden die hohen Push-Zulassungen durch die stetig hohe Nachfrage gedeckt werden, heißt es in der IFA-Studie. Eine Schlüsselrolle nehmen daher Firmenflotten ein. Denn große Fuhrparks stellen die dritte Säule in der Rekrutierung junger Gebrauchtwagen dar. Fast ein Drittel der Neuwagenzulassungen (30,6 Prozent) sind im vergangenen Jahr als Dienstwagen oder Firmenfahrzeug dem relevanten Flottenmarkt zuzuschreiben. Nach zwei bis drei Jahren Leasingzeit werden diese als junge Gebrauchte in den Markt gestoßen.

Firmenflotten sind eine wichtige Säule für junge Gebrauchte

Zählt man die Neuzulassungen großer Fuhrparks, Autovermieter und Eigenzulassungen der Hersteller zusammen, so können wir bereits zwei von drei Neufahrzeugen dieser Gruppe zuordnen. Während hingegen bei jungen Gebrauchten wiederum 80 Prozent der Fahrzeuge in private Hand und nur jeder fünfte Wagen erneut ins Gewerbe gehen.

Daraus lassen sich zwei Schlüsse ziehen: Zum einen sind Firmen noch immer bereit, zur Mitarbeitermotivation für einen Neuwagen tief in die Tasche zu greifen. Statt dem Kollegen einen wenig gefahrenen Jahreswagen zu übergeben, der dann vielleicht nicht unbedingt dessen Wunschausstattung mitbringt. Zum anderen geben Händler auf Neuwagen starke Rabatte, damit der junge Gebrauchtwagen für Großkunden erst gar nicht attraktiv wird.

Würden Fuhrparkleiter gezielt junge Gebrauchtwagen anschaffen, dann könnte dies im Umkehrschluss Auswirkungen auf den ganzen Automobilmarkt haben. Weniger Neuzulassungen bei gleichzeitig höherer Nachfrage nach j ungen Gebrauchten würden Hersteller wohl noch mehr zu Kurzzulassungen zwingen. Damit das bei Vertragshändlern zunehmend attraktiver werdende Geschäft mit jungen Gebrauchten nicht das Neuwagengeschäft kannibalisiert, werden die beiden Bereiche meist strikt voneinander getrennt.

Wie die IFA-Studie zudem zeigt, sind vertragsgebundene Autohändler bei der Vermarktung ihrer jungen Gebrauchten unter starkem Zeitdruck. Ein Leasingrückläufer, der dem Händler noch in den ersten Tagen satte Bruttoerträge von bis zu elf Prozent in die Kasse spült, wirft nach drei Monaten Standzeit schon kaum einen Ertrag mehr ab. Eine Rabattaktion bei Neuwagen kann das Geschäft mit jungen Gebrauchten zudem verhageln. Auch weil sich kaum ein Käufer so intensiv informiert und Preise vergleicht wie der Smart Shopper.

STUDIE VON DEKRA UND IFA

Junge Gebrauchtwagen – Factory Outlets der Automobilwirtschaft?

Die Studie gibt einen Überblick über die Entwicklung des Gebrauchtwagenmarkts im Allgemeinen sowie des Segments »junge Gebrauchtwagen« im Speziellen. Es wird deutlich gemacht, dass gerade auch die Automobilhersteller mit der Vermarktung junger Gebrauchtwagen wichtige marktstrategische Ziele verfolgen und daher aktiv in diesen Markt eingreifen. Im Mittelpunkt der Studie steht die Auswertung einer Befragung, die das Institut für Automobilwirtschaft (IFA) im Frühjahr diesen Jahres unter vertragsgebundenen Automobilhändlern durchgeführt hat. Die Studie kann bei Barbara-Jutta Conzelmann/ Dekra (barbara-jutta.conzelmann@dekra.com) bezogen werden.

Fotos: Wolfgang Grube (1), Fotolia (1)

SCHWIERIGE ZEITEN

Die Versicherungsbranche kämpft mit harten Bandagen. Das birgt neue Chancen für Flotten. **Wer was bietet und worauf man achten sollte, zeigt unsere Marktübersicht.** **Text:** Uwe Schmidt-Kasparek

Für Flottenkunden wird es in diesem Jahr an der Versicherungsfront sehr interessant. Nicht alle Versicherer rechnen in der aktuellen Wechselsaison 2016/17 mit einem tendenziell harten Markt, bei dem die Prämien weiter nach oben gehen. Einzelne Anbieter sind der Meinung, dass Prämien für Flotten wieder stärker verhandelbar sind. Das könnte auch eine Botschaft an Flottenkunden sein: »Wir sind verhandlungsbereit.« Gleichzeitig wird der Markt enger, weil es weniger Anbieter gibt. Das ist das Fazit einer aktuellen Umfrage, die FIRMENAUTO bei den wichtigsten Flottenversicherern durchgeführt hat.

Darüber hinaus sind die Versicherungsanbieter weiterhin stark von der anhaltenden Niedrigzinsphase betroffen. War

Marktübersicht: die wichtigsten Flottenversicherer 2016

Anbieter	Allianz	Alte Leipziger	Axa		Ergo
Internet www.	allianz.de	alte-leipziger.de	axa.de	axa.de/Geschaeftskunden	ergo.de
Flottentarif ab	3 Fzg.	2 Fzg.	3 bis 10 Fzg.	11 Fzg. und Beitrag 5.000 Euro	10 Fzg. oder Beitrag 15.000 Euro
Kurzbeschreibung	Kleinflotten: tarifbasiert für 3–20 Fzg. mit ind. SFR; Einstufung 21–50 Fzg. mit ind. SFR; Stückpreismodell: ab 50 Fzg. Komplettpolice für Handels-/Handwerksbetriebe. Intern. Angebot für ausländ. Flotten	Fuhrparktarif (2–20 Fzg.), Go 20 plus (ab 20 Fzg.)	Kleinflotte ist nicht über das Internet abschließbar	Individuell auf den Fuhrpark zugeschnittene Versicherungen (Haftpflicht und Kasko)	Individuelle Vertragsinhalte und Konditionen. Keine Standardtarife
Vorteile/Besonderheiten	Mehrwerte bis 50.000 Euro mitversichert, Tierkollisionen, keine km-Begrenzung, keine Fahrereinschränkung, Premium-Kasko; mehr Leistung bei Kurzschluss; Kasko-Spezial: Einschluss von Brems-, Betriebs- und Bruchschäden	Individuelle Vereinbarungen möglich, Sammelvertrag, Berücksichtigung jährliche Fahrleistung, SFR-Pflege (Go 20 plus), Serviceversicherer, direkte Ansprechpartner	Sondereinstufung der Fzg. in SF-Klasse 3, Nutzung durch beliebige Personen ohne Altersbegrenzung	Sonderausst. bis 50.000 Euro versichert. Liegt die Schadenquote bei Verbindungen ab 10.000 Euro 2 Jahre unter 50 Prozent, sinkt der Beitrag um 5 Prozent. Großschäden o. Auswirkung auf Bonus-Malus-Rechnung. Neuwertentschäd. bis 18 Mon.	Rahmenverträge mit individuellen Inhalten und Abrechnungsmöglichkeiten. Für die Zulassung neuer Fahrzeuge erhalten Kunden eine Dauer-Versicherungsbestätigung, mit der sie beliebig viele Fahrzeuge zulassen können
Einschränkungen	–	Für Autokräne, Gefahrgut, Taxi, Miet- und Leasingwagen	Fzg., die nicht in mobil komfort/kompakt, KF Standard versichert werden können	Für Busse, Autokräne, Gefahrgut, Miet-/Leasingfahrzeuge und Taxi	–
Gap-Versicherung	●	● [2]	● [1]	●	●
Grobe Fahrlässigkeit versichert[2]	●	●	●	●	●
Werkstattbindung	–	● [3]	●	–	–
Riskmanagement	●	●	–	● [3]	●
Schadenmanagement	●	●	–	●	●
Pay-how-you-drive-Tarif	–	–	–	–	–
SB-Modell bei Haftpflicht	● [1]	–	–	–	–

● Ja / – nein [1] mindestens 1.000 Euro SB pro Schaden, Flotten ab 100 Fzg.; [2] nur für Pkw und Lkw bis 3,5 t; [3] ab 25.000 Euro Jahresbeitrag

Quelle: Angaben der Unternehmen (Stand: Juli 2016)

Fotos: Fotolia (1)

es in der Vergangenheit oft so, dass eng kalkulierte Prämien noch einen Ausgleich über die Verzinsung von Rückstellungen fanden, ist dies heute illusorisch. »Aufgrund der Zinssituation kann es sich kein Versicherer leisten, entstehende Verluste durch Kapitalerträge auszugleichen«, sagt Uwe Hüholt von der Axa-Versicherung. Daher müssten heute Flottenversicherer besonderen Wert auf das »versicherungstechnische Underwriting« legen. Tendenziell führt das zu einem harten Markt, bei dem schon leicht höhere Schadenquoten eine Prämienerhöhung nach sich ziehen können.

Schadenquote des Fuhrparks muss unter 70 Prozent liegen

»Bei den Versicherungsgesellschaften gilt derzeit in der Regel eine Flotte mit einem Schadenaufwand unter 70 Prozent gemessen am Nettobeitrag als positiv. Ist das Verhältnis schlechter, muss man mit einer Beitragserhöhung rechnen«, schätzt Versicherungsmakler Thomas Salomon. Laut der R+V-Versicherung ist die Prämiendynamik im Flottenmarkt aber leicht abgeschwächt.

So wären die Preise im Dezember 2015 marktweit noch um 3,5 Prozent nach oben geklettert, während sich der Anstieg im April 2016 auf 2,1 Prozent verringert habe. Im vergangen Jahr lag die Schaden-Kosten-Quote im Flottengeschäft nach einer Erhebung des Gesamtverbandes der Deutschen Versicherungswirtschaft (GDV) bei 106,5 Prozent. Das heißt, angesichts marginaler Zinserträge müsste die Branche für ein ausgeglichenes Geschäft die Prämien eigentlich um mindestens 6,5 Prozent erhöhen.

DAS EINMALEINS DER VERSICHERUNGSBRANCHE

Diese Fachbegriffe sollten Sie kennen

Gewinnmodell: Der Kunde bekommt ab einer bestimmten Schadenquote seine Prämie teilweise rückvergütet. Dabei gilt: Jahresbeitrag minus Schäden und Verwaltungskosten gleich Gewinn. Der Gewinn wird aufgeteilt.

Großschadenkappung: Ein einziger schwerer Unfall kann die Schadenquote jahrelang belasten (Verlustvortrag). Durch die Großschadenkappung werden die Schäden begrenzt. Dafür verlangt die Versicherung einen Zuschlag. Das lohnt sich, sonst können Flotten Opfer eines Großschadens werden.

Stückprämienberechnung: Das Unternehmen bezahlt für artgleiche Fahrzeuge immer den gleichen Preis. Motorisierung, Ausstattung sowie Schadenfreiheitsrabattsystem spielen keine Rolle mehr.

Pauschalprämienberechnung: Eine Prämie für die gesamte Flotte reduziert den Verwaltungsaufwand.

Rahmenvertrag: Vereinbarungen, die über die allgemeinen Bedingungen für die Kraftfahrtversicherung (AKB) hinausgehen. Etwa Mitversicherung von Tochterunternehmen oder Großschadenkappung.

Rabatttausch: Nur bei sehr kleinen Flotten üblich. Hier werden die höchsten Schadenfreiheitsrabatte den Fahrzeugen mit den höchsten Typklassen zugeordnet.

Kasko-Depot: Hier übernehmen Hersteller oder Versicherungsmakler die Schadenabwicklung, Rechnungsprüfung und mögliche Regresse gegen Gebühr. Die klassische Kaskoversicherung ist abgeschafft. Dafür ist der Aufwand vorsteuerabzugsfähig. Wird es teurer als geschätzt, muss der Kunde nachzahlen.

Selbstbeteiligung bei der Haftpflicht: Ein Selbstbehalt bei der Haftpflicht ist nur im Flottengeschäft erlaubt. Damit sinken Prämien und Steuerbelastung.

»Entsprechend ist das Kfz-Flottengeschäft trotz Verbesserungen weiterhin nicht auskömmlich«, bestätigt Sebastian Kittner von der Ergo-Versicherung. Daher erwartet der Konzern aus Düsseldorf für die aktuelle Saison einen harten Markt. Diese Ansicht teilen die R+V aus Wiesbaden, zur der auch die Kravag in Hamburg gehört, die VHV aus Hannover und die Zurich aus Bonn, während die Rheinische Provinzial mit stabilen Prämien rechnet. Demgegenüber prognostizieren die HDI-Versicherung aus Hannover und die Münchener Generali nur einen leicht harten Markt und die Württembergische Versicherung aus Stuttgart ist sogar überzeugt, dass sich in der aktuellen Wechselsaison ein weicher Handel zeigen wird.

Moderate Prämienanpassungen sind kein Grund zur Entspannung

Doch Vorsicht: Kein Flottenmanager sollte sich aufgrund solcher Aussagen und der moderaten Prämienanpassungen entspannt zurücklehnen. Dazu ist die Streuung am Markt zu groß. Vor allem Flotten, die an der »Auskömmlichkeits-Grenze« liegen, müssen wohl mit Prämienerhöhungen rechnen. Schwierig wird es in diesem Jahr für Kurier- und Pflegedienste sowie für Busbetriebe, Taxen und ›

Anzeige

Autovermieter. Doch auch hier entscheidet der Schadenverlauf der einzelnen Flotte. »Grundsätzlich betrachten wir immer die Risiko-Exponierung einer Fahrzeugflotte innerhalb einer Branche«, heißt es bei der R+V. Daher könnten Flotten, die unterdurchschnittliche Schadenwerte aufweisen, durchaus zu günstigen Prämien versichert werden. Flottenmanager aus Problembranchen sollten aus diesem Grund stärker in ihre Schadenverhütung investieren, um einen Positiv-Status zu erreichen.

Insgesamt wächst das Flottengeschäft, wie alle Versicherer bestätigen. Das liegt in erster Linie an der steigenden Konjunktur und dem Trend zur engeren Mitarbeiterbindung, welcher wiederum zu größeren Dienstwagenflotten führt. Die HDI-Versicherung sieht hingegen vor allem ein Flottenwachstum über Corporate Carsharing. Im ökologischen Zeitalter gilt Corporate Carsharing immer mehr als ein alternatives Konzept im Bereich des Flottenmanagements, weil der Fuhrpark eines Unternehmens so effektiver zu verwalten ist.

Vorsicht bei Policen für Corporate-Carsharing-Fahrzeuge

Versicherungstechnisch sollten Flottenmanager in diesem Neuland auf der Hut sein und unbedingt mehrere Angebote einholen, raten Experten. Demgegenüber wird es bei Flottenversicherern enger. Aktuell ist die Versicherungskammer Bayern aus unserer Marktübersicht ausgestiegen. Grund: kein Interesse mehr am Schutz von Großflotten.

Was den Assekuranzen Kopfzerbrechen bereitet, könnte für Flottenmanager eine Idee sein, die Versicherungspolice neu auf die Füße zu stellen. So sei seit 2012 das vermehrte Aufkommen von Eigenbeteiligungsmodellen für sinkende Prämien im Flottengeschäft verantwortlich. Grundsätzlich sollten sich Unternehmen von ihren Beratern höhere Selbstbeteiligungen durchrechnen lassen. Zwar geht dann das Unternehmen selbst zu einem Teil ins Risiko, doch gleichzeitig

»Die Versicherer können ihre Verluste nicht mehr durch Zinserträge ausgleichen. Deshalb achten sie auf niedrige Schadenquoten«

Uwe Hüholt
Axa

Marktübersicht: die wichtigsten Flottenversicherer 2016

Anbieter	Generali	Gothaer Allgemeine Versicherung	HDI Global SE/HDI Versicherung	Provinzial Rheinland	R+V Allgemeine-/Kravag-Logistik-Versicherung
Internet www.	generali.de	gothaer.de	hdi.global	provinzial.com	ruv.de/kravag.de
Flottentarif ab	3 Fzg.	3/16/25 Fzg.	3 Fzg.	5 Fzg.	1 Fzg.
Kurzbeschreibung	Company Car Plus (ab 3 Fzg.): Rahmenvertrag mit gleicher Deckung; Ersteinstufung bei SFR-Klasse 2; Company Car (ab 5 Fzg.): Einstufung zu einheitlichem Beitragssatz oder über Stückprämien	Kleinflottentarif, Flotte 15+, Flottenversicherung, Rahmenverträge, besondere Deckungsvarianten	Flotte-Easy: ab 3 Fahrzeugen (basiert auf Wagnisstärke und Regionalklasse), Einstufung erfolgt nach der Schadenhäufigkeit der Flotte	Tarifbasiertes Stückprämienmodell für Flotten zwischen 5 und 20 Fzg. Für größere Flotten individuelle Deckungskonzepte sowie Stückprämien	Branchen-Police 3–9 Fzg.: Tarif nach Schadenverlauf u. SFR; Flotten-Police 10–29 Fzg.: fester Beitragssatz nach Schadenverlauf; Individualgeschäft ab 30 Fzg. oder 50.000 Euro: Stückprämien nach Schadenverlauf
Vorteile/Besonderheiten	Einheitliche Tarifierung	Prämientransparenz, geringerer Verwaltungsaufwand, individueller Deckungsumfang	Dauer eVB, keine Fahrer-, Kilometer- oder Altersbeschränkungen, individuelle Deckungserweiterung	Eigenschadenversicherung mit SB, erweiterte Tier-/Schlossaustausch-Klausel, Ersatz von elektr. Bestandteilen (Kurzschluss), Innenraumvandalismus, Fahrzeugmehrwert bis 50.000 Euro ohne Zuschlag versichert	Analyse des Kundenbedarfs und Entwicklung Deckungskonzept. Nutzfahrzeuge: Abdeckung von Brems-, Betriebs- und Bruchschäden möglich. Pkw: Schutzbrief/Fahrerversicherung möglich
Einschränkungen	Für anfragepflichtige Risiken/ausgewählte Branchen	Inhomogener Fuhrpark, exponiertes Großschadenpotenzial	Taxi	Gewerbl. Personen-/Güterverkehr, Gefahrgut, Autokräne, Mietwagen	–
Gap-Versicherung	●	●	●	●	●
Grobe Fahrlässigkeit versichert	●	●	●	●	●
Werkstattbindung	–	●	●	●	–
Riskmanagement	–	●	●	●	●
Schadenmanagement	–	●	●	●	●
Pay-how-you-drive-Tarif	–	–	●	–	–
SB-Modell bei Haftpflicht	–	● [1]	● [2]	–	–

● Ja / – nein [1] ab 1.000 Fahrzeuge; [2] ab 500 Fahrzeuge

Quelle: Angaben der Unternehmen (Stand: Juli 2016)

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 € 220,–[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-fleet.de**

Kraftstoffverbrauch 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 30.09.2016 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.

»Rund 85 Prozent der Flottenkunden kennen den Schadenverlauf ihres Fuhrparks nicht ausreichend«

Christos Sakalidis
RVM-Versicherungsmakler

wird mit jedem Prämien-Euro, der weniger gezahlt wird, auch 19 Prozent Umsatzsteuer gespart. Bei größeren Flotten ist ein Selbstbeteiligungsmodell überdies in der Haftpflichtversicherung möglich. Frühere Bemühungen des Staates, die eingesparten Prämien bei hohen Selbstbehalten fiktiv zu besteuern oder gar zu verbieten, sind vom Tisch.

Schadenentwicklung auch unterm Jahr im Auge behalten

Verwunderlich ist, dass sich immer noch sehr viele Flottenmanager nicht ausreichend um die laufende Schadenentwicklung kümmern. »Rund 85 Prozent der Verantwortlichen kennen die Zahlen nicht genau«, behauptet RVM-Versicherungsmakler Christos Sakalidis. Es reicht nicht aus, nur die versicherten Schadendaten zu kennen. Auch unversicherte Schäden und Folgekosten müssen in die Gesamtrechnung einfließen. »Da fallen Flottenbetreiber immer wieder aus allen Wolken, wenn die Versicherung plötzlich die Prämien deutlich erhöht oder mehr Eigenbeteiligung vom Unternehmen verlangt«, so Sakalidis.

Die Kölner Axa hat bereits vor Jahren ein Frühwarnsystem eingerichtet. Damit sollen die Ursachen für einen starken Anstieg der Schadenhäufigkeit frühzeitig erkannt und schnell Gegenmaßnahmen aufgesetzt werden. Höhere Prämien werden viele Flottenmanager trotzdem nicht ganz vermeiden können. »Schadenverhütungsmaßnahmen, wie wir sie unseren Kunden anbieten, können höchsten den geforderten Zuschlag abmildern«, erklärt Sakalidis.

Erschwerend kommt hinzu, dass die Versicherungen nicht mehr vorbehaltlos eine Verkürzung der Kündigungsfrist für Unternehmen und Versicherungsmakler akzeptieren. Früher sei oft noch im Januar verhandelt worden. Heute müsse am 30. November die Flottenversicherung unter Dach und Fach sein.

Marktübersicht: die wichtigsten Flottenversicherer 2016

Anbieter	Signal-Iduna	VHV	Württembergische	Zurich
Internet www.	signal-iduna.de	vhv.de	wuerttembergische.de	zurich.de
Flottentarif ab	10 Fzg.	1 Fzg. (SFR-Tarif)/5 (Stückbeitr.)	4 Fzg.	3 Fzg.
Kurzbeschreibung	Beitragssatzmodell: einheitlicher Beitragssatz für alle Risiken und Sparten (statt SFR-Modell). Flotte Select: Basisdeckung mit Stückprämien, individueller Umfang	Rahmenverträge mit Stückbeiträgen (außer Flotte-Garant 1+); optionale Erweiterungen um Fahrerschutz, Mitversicherung von Brems-, Betriebs- und Bruchschäden, Auslandsschutz etc.	Ab 4 Fzg.: Tarife und Rabatte sind abhängig vom Schadenverlauf. Ab 10 Fzg.: eigenständige Tarifierung mit festen Stückbeiträgen je Fahrzeuggruppe	Kleinflottenmodell ab 3 Fzg.; Individual-Flottenmodell ab15 Fzg.
Vorteile/Besonderheiten	Beitragssatzmodell: Anpassung nach Schadenquote. Neue Fahrzeuge starten entspr. Beitragssatz; Flotte Select: Basisdeckung nach Stückprämien. Viele Deckungsbausteine, Prämienanpassung, Listenabrechng., ind. Bedingungen	Großer Leistungsumfang, Leistungs-Update (künftige Leistungsverbesserungen werden automatisch Teil der bestehenden Verträge	Großflotte: Stückbeiträge unabhängig von Schadenfreiheitsrabatten. Vereinbarung eines Rahmenvertrags obligatorisch, Gewinnbeteiligung möglich	Kleinflotte: Nachlässe nach SFR, Sonderregel für Chef-Fzg., Branchennachlass, Bündelungsrabatt, bes. Deckungskonzept; Individual-Flotte: ind. Lösungen, Stückprämien, Listenverfahren, Gewinn-/Verlustbeteiligung, ind. Deckungskonzept
Einschränkungen	Gefahrgut, Spezialfzg., Oldtimer, Pool-Verträge, Spedition	–	Bei Kleinflotte: Kurierdienste, Taxi oder Mietfzg.	Gefahrgut, Flughafen, Abfallwirtschaft, Mietwagen, Taxi
Gap-Versicherung	●	●	●	●
Grobe Fahrlässigkeit versichert	●	●	●	●
Werkstattbindung	●	●	●	●
Riskmanagement	●	● [1]	●	●
Schadenmanagement	●	●	●	●
Pay-how-you-drive-Tarif	–	–	–	●
SB-Modell bei Haftpflicht	●	– [2]	●	● [2]

● Ja / – nein [1] Regressverzicht gg. Fahrer möglich; [2] Ausnahme für Großflotten

Quelle: Angaben der Unternehmen (Stand: Juli 2016)

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

INTERNET SCHAFFT

Einen Online-Vergleichsrechner für Flottenversicherungen? Ja, den gibt´s vom Softwareanbieter Nafi. Allerdings nur für kleine Fuhrparks. FIRMENAUTO hat ihn getestet.

Text: Uwe Schmidt-Kasparek

Was im Privatsektor Standard ist, war für Flotten bisher unmöglich: der Prämienvergleich für Kfz-Versicherungen. Doch das dürfte sich ändern. Den Anfang macht der Softwareanbieter Nafi. Hier können Fuhrparkleiter die Daten von bis zu 15 Firmenfahrzeugen eingeben und sich dann per Mausklick die entsprechende Jahresprämie ausrechnen lassen.

FIRMENAUTO testete das Vergleichsportal mit einem fiktiven Fuhrpark. Ins Rennen schickten wir ein Unternehmen aus dem IT-Dienstleistungssektor mit neun Fahrzeugen: sieben Ford Mondeo und zwei Mercedes Vito. Alle Fahrzeuge sind für Kundenbesuche und technische Kundendienstleistungen im Einsatz.

Das Ergebnis: Am teuersten ist der Zurich Kleinflottentarif. Er liegt bei rund 17.200 Euro pro Jahr (siehe Tabelle). »Das dürfte in aller Regel trotzdem günstiger sein, als wenn für die Fahrzeuge eine klassische Einzelversicherung geführt wird«, sagt Ivana Höltring, Geschäftsführerin von Nafi. Der größere Vorteil einer Kfz-Flottenversicherung ist jedoch meist der geringere Verwaltungsaufwand.

Den günstigsten Tarif bietet die Itzehoer mit 13.800 Euro. Während der Nafi-Vergleichsrechner für Einzelversicherungen im Internet frei zugänglich ist, muss der Flottenvergleich entweder über einen Versicherungsmakler laufen oder das Unternehmen kauft die Software.

Acht Versicherungen, 3.400 Euro Prämienunterschiede

Unser Test zeigt: Die Assekuranzen machen sich schon bei kleinen Flotten deutlich Konkurrenz. So kann das IT-Musterunternehmen im Vergleich bis zu 3.400 Euro pro Jahr oder knapp 25 Prozent sparen. »Vieles ist aber derzeit bei Flotten noch verhandelbar«, schätzt Versicherungsmakler Thomas Salomon. So verhelfen bestehende Geschäftsverbindungen oder aber die Kompetenz des Versicherungsmaklers zu einer besseren Verhandlungsposition.

Da bei allen Flottenmodellen die Schadenquote des Fuhrparks maßgeblich für die Beitragsverhandlungen ist, sollte das Risikomanagement im Hause des Fuhrparkbetreibers nicht vernachlässigt werden. Durch eine Analyse der anfallenden Schäden lassen sich in der Regel passende Maßnahmen ableiten, die nach erfolgreicher Umsetzung den Schadenaufwand und somit die Schadenquote reduzieren.

Dabei gibt es unterschiedliche Möglichkeiten für Flottenversicherungen.

TRANSPARENZ

Sehr übersichtlich ist der sogenannte Verlaufsrabatt. Dabei wird mit den einzelnen Schadenfreiheitsrabatten der Bestandsfahrzeuge ein durchschnittlicher, für alle Fahrzeuge gültiger Beitragssatz gebildet – der Verlaufsrabatt. Einzelschäden haben somit weniger Gewicht. Sie fließen in die Gesamtbetrachtung der Flotte ein.

»Jedes neu hinzukommende Fahrzeug erhält dann immer den aktuellen Verlaufsrabatt des Fuhrparks«, erklärt Salomon. Hat die Flotte einen positiven Schadenverlauf, werden alle Fahrzeuge des Fuhrparks in der nächstbesseren Stufe des Verlaufsrabattes berücksichtigt. Allerdings ist es im umgekehrten Falle auch so. Sollte die Flotte einen negativen Schadenverlauf haben, rutschen alle Fahrzeuge des Fuhrparks in eine schlechtere Rabattstufe.

Firmen zahlen weniger, wenn sie auf einen Flottenvertrag umsteigen

»Bei den Versicherungsgesellschaften gilt derzeit in der Regel eine Flotte mit einem Schadenaufwand unter 70 Prozent gemessen am Nettobeitrag ohne Versicherungssteuer als positiv. Ist das Verhältnis schlechter, muss das Unternehmen mit einer Beitragserhöhung rechnen«, so die Einschätzung des Versicherungsmaklers.

Flottenversicherungen sind nicht nur exklusiv für große Unternehmen mit enormem Fuhrpark gedacht, auch Firmen ab drei Fahrzeugen können eine solche Firmenpolice abschließen. Die Flottenversicherung zeichnet sich immer dadurch aus, dass alle Fahrzeuge eines Fuhrparks in einem Rahmenvertrag zusammengefasst werden.

»In der Regel sparen Unternehmen selbst mit wenigen Fahrzeugen deutlich, wenn sie von der Einzelversicherung in einen Flottenvertrag umsteigen«, sagt Salomon. »Auch für neu angeschaffte Firmenfahrzeuge gilt sofort der volle Flottenrabatt.« Die Höhe des Jahresbeitrags hängt von Art und Anzahl der versicherten Fahrzeuge, von der Zahl der Versicherungsschäden in der Vergangenheit und darüber hinaus von der Branche des Unternehmens ab.

Bei größeren Flotten, in der Regel ab 30 Fahrzeuge, hat sich das Stückkostenmodell bewährt. Hier erhalten alle Fahrzeuggruppen des Fuhrparks, also beispielsweise Pkw oder Lkw, einen einheitlichen Beitragssatz. Er ist abhängig von der Schadenquote der letzten Jahre. Damit gibt es eine sehr übersichtliche und planbare Kostenstruktur. Die Beitragsverhandlungen für das Folgejahr basieren auf der aktuellen Schadenquote.Maßgeblich ist meist auch hier die 70-Prozent-Regelung.

Bei sehr großen Fuhrparks ab 200 Einheiten ist es durchaus sinnvoll, sich über die Kaskodeckung Gedanken zu machen. Für jeden Euro Versicherungsbeitrag wird auch die Versicherungssteuer in Höhe von 19 Prozent fällig. Anders als bei der Umsatzsteuer ist sie kein durchlaufender Posten und muss von der Versicherungsgesellschaft abgeführt werden. Deshalb sinkt auch die Steuerlast mit jedem Euro Prämie, der weniger anfällt. Deshalb könnte sich beispielsweise eine höhere Selbstbeteiligung auch steuerlich positiv auswirken.

»Jeder neue Dienstwagen erhält den Verlaufsrabatt des Fuhrparks«

Thomas Salomon
Versicherungsmakler

Versicherungsprämie auf Knopfdruck

Berechnungsbasis: sieben Ford Mondeo, zwei Mercedes-Benz Vito. Ersparnis pro Jahr: 3.384 Euro.

Versicherer	Tarifname	Haftpflicht	Vollkasko	Gesamtprämie	Differenz zum günstigsten Anbieter
Itzehoer	Kleinflotte	4.197	9.608	13.805	Günstigster Anbieter
Axa	Kleinflotte	6.455	8.137	14.593	**788**
Alte Leipziger	Fuhrparkmodell	4.912	8.892	14.693	**888**
Allianz	Kleinflotte	6.233	10.740	16.973	**3.168**
Kravag	Branchenpolice	6.153	10.838	16.992	**3.187**
R+V	Branchenpolice	6.153	10.838	16.992	**3.187**
Zurich	Kleinflotte	6.549	10.640	17.189	**3.384**

alle Angaben in Euro [1]Versicherungsort: Höxter; Zahlungsart: Bankeinzug; Zahlungsweise: jährlich; 7 Ford Mondeo: 4 mit Zulassung in 2014 und 3 mit Zulassung in 2015; 2 Mercedes Vito: Zulassung in 2014 und 2015; Schäden: je ein Schaden Mondeo und Vito im Jahre 2015. Quelle: Softwareanbieter/Unternehmensberatung Nafi

Fotos: Fotolia (1)

KASKOSCHUTZ IN GEFAHR

Elektronische Versicherungsbestätigung (eVB): Unternehmen müssen darauf achten, dass der vorläufige Versicherungsschutz auch den Kaskoschutz vorsieht.

Text: Uwe Schmidt-Kasparek

Schnell, digital und unkompliziert: Autos werden in vielen Fuhrparks per elektronischer Versicherungsbestätigung (eVB) zugelassen. Zwar ist diese Art der Zulassung rechtlich dem Verfahren per Papierzulassung gleichgestellt, wie das Berliner Kammergericht bestätigt hat (Az.: 6 U 64/12). Das heißt: Der vorläufige Versicherungsschutz sofort nach der Zulassung gilt auch für die Kasko. Dennoch gibt es in der Praxis immer wieder Ärger, wie bei einem Unternehmen aus der Nähe von Berlin. Dem wurde kurz nach der Zulassung per eVB ein Oberklassewagen im Wert von 95.484 Euro gestohlen. Die Kaskoversicherung lehnte eine Entschädigung ab, weil das Fahrzeug keinen vorläufigen Kaskoschutz gehabt haben soll.

Der Kunde steht in der Beweispflicht

Der einzige Ausweg aus der Versicherungsfalle: Firmen müssen beweisen können, dass der künftig gewünschte Versicherungsschutz eine Kaskoversicherung vorsieht. Zwar gilt ein sofortiger Schutz mit der Übermittlung der eVB, allerdings nur zweifelsfrei für die Kfz-Haftpflichtversicherung. »Stellt der Versicherungsnehmer gleichzeitig schriftlich, elektronisch, mündlich oder sogar nur konkludent einen Antrag auf Gewährung von vorläufiger Deckung auch für den Kaskobereich, gilt dies auch für eine eVB«, so Prof. Roland Rixecker, Präsident des Oberlandesgerichts Saarbrücken.

Konkludent, also stillschweigend, ist ein solcher Antrag, wenn der Versicherer weiß, dass beispielsweise das Vorgängerfahrzeug bereits kaskoversichert war. Nun muss das Unternehmen beweisen, dass es bereits vor der Übermittlung der eVB einen Kaskoschutz beantragt hatte. »Das ist dem Versicherungsnehmer nicht gelungen«, stellt Rixecker fest. Das Gericht hat einen Ausdruck des Versicherungsmaklers, der beweisen sollte, dass ein Häkchen auf Vollkaskoschutz verwies, nicht anerkannt. Damit musste die Firma zusätzlich zum Fahrzeugwert noch rund 2.000 Euro Anwalts- und Gerichtskosten bezahlen.

Notfalls haftet der Vermittler

Fraglich bleibt jedoch, ob der Versicherungsmakler nicht im Innenverhältnis gegenüber seinem Kunden für den Schaden aufkommen muss. Immerhin gilt für Versicherungsmakler die Pflicht, ihre Beratung genau zu dokumentieren. Das scheint hier nicht der Fall gewesen zu sein. Vor Gericht konnte sich der Makler nicht mehr genau erinnern, mit wem und wann in welchem Umfang er über den Kaskoschutz für das Fahrzeug gesprochen hatte. »Eine fehlerhafte Dokumentation führt zur Beweislastumkehr zuungunsten des Vermittlers«, stellt Hans-Georg Jenssen vom Verband Deutscher Versicherungsmakler (VDVM) fest.

Versicherungsmakler sind derzeit gesetzlich verpflichtet, sich gegen Fehlberatungen mit einem Berufshaftpflichtschutz von mindestens 1,13 Millionen Euro einzudecken. Für VDVM-Makler gilt die doppelte Summe. Es ist daher für Firmen sinnvoll, ihren Versicherungsbedarf in die Hände eines Experten zu legen. Gleichzeitig sollte man den gewünschten Versicherungsumfang dokumentieren. Wenn der Versicherungsmakler dann die Bitte des Kunden, ihm umfassenden Versicherungsschutz zu verschaffen, nicht an die Assekuranz weiterleitet, muss der Vermittler dafür geradestehen. Es dürfte klar sein, dass für ein 100.000 Euro-Fahrzeug ein sofortiger Vollkaskoschutz als unerlässlich gilt.

Foto: Fotolia (1)

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.

ÄRGER BEI DIEBSTAHL

Alle 30 Minuten wird in Deutschland ein Auto gestohlen. Doch die **Versicherung ersetzt den Schaden nicht immer vorbehaltlos.** Worauf Flottenchefs achten sollten.

Text: Uwe Schmidt-Kasparek

2014 wurden in Deutschland rund 18.500 Fahrzeuge gestohlen, weniger als in den Vorjahren. Die Versicherer kostete der daraus entstandene Schaden laut Gesamtverband deutscher Versicherungen (GDV) stolze 262 Millionen Euro. Kein Wunder also, dass sich die Gesellschaften gerne querstellen, wenn sie den Kaskoschaden begleichen sollen. Vor allem, wenn sie Betrug oder Arglist vermuten.

Wirft eine Versicherung dem Kunden Betrug vor, muss er möglicherweise seine wirtschaftlichen Verhältnisse aufdecken (OLG Celle, Az.: 8 U 227/14). Aber nur, wenn konkrete Indizien vorliegen, diese aber nicht ausreichen, um den Versicherungsschutz tatsächlich abzulehnen.

Vorwurf sehr ernst nehmen

Bei der Unternehmensführung sollten daher die Alarmglocken klingeln, wenn die Versicherung nur den kleinsten Betrugsvorwurf erhebt. Nach Erfahrungen von Versicherungsberatern wird ein solcher Vorwurf nicht selten dazu benutzt, um Flottenverantwortliche für einen Vergleich weichzuklopfen. »Immer wieder erlebe ich, dass Versicherer schwere Vorwürfe gegen ihre Kunden erheben, die bei näherer Prüfung kaum haltbar sind«, sagt Versicherungsberater Andreas Kutschera. Daher sollte man sich gegen solche Vorwürfe frühzeitig energisch und mit guter Begründung wehren.

Schwierig wird dies, wenn der Versicherer dem Kunden Arglist nachweisen kann. Das gilt vor allem dann, wenn der Geschädigte sich bereichern will. Daher warnt die Arbeitsgemeinschaft Verkehrsrecht im Deutschen Anwaltsverein (DAV) davor, für das gestohlene Auto eine falsche Kilometerleistung anzugeben. Jede Schätzung kann hier von der Gesellschaft als Täuschung ausgelegt werden, wenn es Indizien für einen abweichenden Kilometerstand zum Schadenzeitpunkt gibt.

Je größer die Abweichung, desto eher dürften Versicherer vor Gericht durchkommen. Ein Ver-

»Immer wieder erheben Versicherungen schwere Vorwürfe gegen ihre Kunden, die bei genauerer Überprüfung kaum haltbar sind«

Andreas Kutschera
Versicherungsberater

sicherter flog beispielsweise auf, nachdem er als Fahrleistung 33.000 Kilometer angab. Dummerweise hatte er den gleichen Stand bereits ein Jahr zuvor nach einem Unfall angegeben (KG Berlin, Az.: 6 U 194/12). Bei 1.500 Kilometer Fahrleistung pro Monat betrug die Differenz somit rund 18.000 Kilometer. Ein anderer hatte die Laufleistung gar um 20.000 Kilometer geschönt (KG Berlin, Az.: 6 U 155/13). In beiden Fällen blieben die Bestohlenen auf dem gesamten Schaden sitzen.

Frühzeitig einen Experten einschalten

Bei hohen Schäden sollte man die Regulierung von Beginn an Experten übergeben, einem Versicherungsberater etwa oder einem Fachanwalt für Versicherung. Wie groß die Gefahr ist, dass Versicherer im Rahmen von Diebstahlschäden ihre Leistung mit der Begründung kürzen, der Kunde habe den Schaden grob fahrlässig verursacht, zeigt Prof. Dirk-Carsten Günther von der Anwaltskanzlei Bach Langheid Dallmayr auf. Wird das Auto beispielsweise gestohlen, nachdem der Besitzer den Autoschlüssel verloren hatte, muss die Versicherung nach aktueller Rechtsprechung nichts bezahlen. Darauf weist der Anwalt in seinem Buch »Kürzungsquoten im Versicherungsrecht« hin. Wird der Fahrzeugschlüssel unsicher aufbewahrt, etwa in einem einfachen Briefkasten, wäre der Versicherer berechtigt, die Entschädigung um die Hälfte zu kürzen. FA

SONDERFALL

Keyless-go-Systeme

Schlüssellose Zugangssysteme (Keyless Go) öffnen gewieften Dieben Tür und Tor. Das zeigte ein Test des ADAC mit 20 Modellen. Der Täter verstärkt das Funksignal in der Nähe des Originalschlüssels. Ein Helfer öffnet nun das Auto und startet. Damit entfallen jegliche Einbruchsspuren. Klar, dass der Vorwurf des Betrugs im Raum steht. Doch der Gesamtverband der Deutschen Versicherungswirtschaft (GDV) beruhigt: »Unabhängig davon leistet die Kaskoversicherung bei Diebstahl.« Bleibt der Wagen verschwunden, dürfte es keinen Ärger geben, wenn sofort Anzeige erstattet wurde und die Diebstahlschilderung plausibel ist. Taucht das Auto wieder auf, sollte man beim kleinsten Ärger mit dem Versicherer einen Versicherungsberater oder Fachanwalt einschalten. Grundsätzlich dürften die Geschädigten gute Karten haben. Schließlich kann der Diebstahl nicht in allen Fällen über das Steuergerät rekonstruiert werden.

Anzeige

Fotos: Fotolia (1)

»NÄHER RAN AN DIE REALITÄT«

Die Automobilbranche muss sich im Zuge des Abgasskandals neu erfinden. **Professor Stefan Bratzel vom Center of Automotive Management** beschreibt, wohin die Reise gehen könnte.

Text: Joachim Geiger

Professor Bratzel, welche Folgen hat der Abgasskandal für die deutschen Automobilhersteller?
Der VW-Skandal markiert eine Zeitenwende. Die konkreten Auswirkungen werden wir wohl erst in zehn Jahren erfahren. Das Image der deutschen Hersteller, die sich gerne mit ihren technischen Fortschritten in Szene setzen, hat stark gelitten. Es hat in Deutschland im Hinblick auf die Emissionen eine Kultur des Wegschauens gegeben. Mit dem Abgasskandal ist klar, dass sich Politik und Hersteller nicht mehr leisten können, die Augen vor der Realität zu verschließen. Die Autoindustrie hat auch eine gesellschaftliche Verantwortung. Dazu gehört, dass die Umweltziele auch dem Sinn nach einzuhalten sind.

Braucht es schärfere Grenzwerte für Abgas und Kohlendioxid?
Das Problem ist die Diskrepanz zwischen Normwerten und Realwerten. Man weiß seit zehn Jahren, dass es hier Abweichungen gibt. Aber mit dem Abgasskandal ist das jetzt in den Fokus der Öffentlichkeit gerückt. Die EU arbeitet an neuen Test- und Messzyklen, mit denen die Verbrauchswerte näher an der Realität dran sind als bisher. Die Affäre hat auch gezeigt, dass die Grenzwerte besser kontrolliert werden müssen. Zudem muss es schärfere Sanktionsmechanismen geben. Im Moment haben die Hersteller in Deutschland in dieser Hinsicht fast nichts zu befürchten.

Wie wirkt sich eine stärkere Regulation für Abgas und CO_2 auf den Dieselantrieb aus?
Die Grenzwerte müssen in Zukunft eingehalten werden. Das wird die Produktionskosten erhöhen, weil der Diesel dazu gewissermaßen eine kleine Chemiefabrik an Bord haben muss. Bei Mittelklassewagen sind dafür Zusatzkosten von rund 500 Euro denkbar. Auf mittlere Sicht brauchen die Hersteller allerdings den Diesel, um die ab 2020 und 2021 vorgesehenen Grenzwerte einzuhalten. Bis dahin werden sich keine dramatischen Verschiebungen ergeben, weil die Autohersteller alles tun werden, um eine Strafzahlung zu vermeiden. Deswegen werden sie den Diesel eher noch günstiger anbieten und auf ihre Margen verzichten. Auf lange Sicht ist der Diesel aber ein auslaufendes Modell.

Im VW-Konzern soll bis 2025 jedes vierte Auto ein E-Fahrzeug sein. Das sind rund drei Millionen. Ist das realistisch?
Diese Ambitionen sind ein Stück weit der Dramatik der Dieselaffäre geschuldet. Die Zielsetzung ist aber sicher richtig. Es geht darum, die Zeitenwende technologisch abzubilden. Dafür muss es Zielwerte geben. Fuhrparkleiter sollten sich jedenfalls heute schon Gedanken machen, wie sich Elektrofahrzeuge vernünftig in die Flotte integrieren lassen. Wir haben jetzt die Chance auf eine umweltfreundlichere Mobilität. Allerdings macht Elektromobilität nur Sinn, wenn der Strom dazu aus regenerativen Quellen kommt. Das geht in der Diskussion bislang völlig unter.

Wird die Kaufprämie für Elektrofahrzeuge die Nachfrage ankurbeln?
Vielleicht löst sie ein Strohfeuer aus. Wir haben in der Elektromobilität allerdings kein Problem mit der Nachfrage, sondern ein Technologie-Problem. Wir müssen auf 400 bis 500 Kilometer Reichweite kommen. Ich hätte mir auch gewünscht, dass die Mittel für die Kaufprämie in den Aufbau einer Schnelllade-Infrastruktur investiert worden wären. Eine normale Ladeinfrastruktur allein reicht nicht aus. Ein Fahrzeug sollte sich in 20 Minuten zu 80 Prozent aufladen lassen. Zudem muss sich der Preis für Elektroautos am Niveau für Fahrzeuge mit Verbrennungsmotoren orientieren.

Ein Megatrend der Zukunft sind neue Mobilitätskonzepte. Wohin geht die Reise für die Autobranche?
Wir erleben derzeit den Übergang vom Fahrzeugbesitz hin zu Nutzungskonzepten. Hier spielt sich ein Kampf der Welten ab. Big Data Player wie Google und Apple haben den Mobilitätssektor für sich entdeckt. Und zwar nicht deshalb, weil sie jetzt Autos bauen wollen, sondern weil sie ihre Renditen in diesem Bereich mit neuen Mobilitätskonzepten erzeugen wollen. Das kann zum Beispiel ein Robotertaxi sein. Die Kunden steigen ein und nutzen die freie Zeit für Services der Softwarehersteller.

Was kann die Automobilbranche dagegensetzen?
Die Hersteller müssen sich völlig umorientieren. Hier ist ein radikaler Wechsel der Mentalität gefragt. Sie müssen sich künftig nicht mehr in erster Linie um den Autobau kümmern, sondern um ihre Kunden und den Kundenkontakt. Allerdings haben die Hersteller mit ihren Produkten und Kompetenzen noch einen Fuß in der alten Welt. Mit dem anderen müssen sie jetzt in der neuen Welt marschieren. Das ist ein Spagat, der richtig wehtut. Google und Co. müssen sich um die alte Welt nicht kümmern. Das macht sie schneller und flexibler. FA

»Bis 2020 brauchen Hersteller den Diesel, um EU-Grenzwerte einzuhalten, doch auf lange Sicht ist er ein Auslaufmodell«

Foto: Joachim Geiger

ZUR PERSON

Stefan Bratzel

Professor Stefan Bratzel ist Gründer und Direktor des Center of Automotive Management (CAM), das als unabhängiges wissenschaftliches Institut zur privaten Fachhochschule der Wirtschaft (FHDW) in Bergisch Gladbach gehört. Stationen seiner Karriere sind unter anderem das Produktmanagement bei Smart und die Leitung der Automotive-Sparte bei PTV. Das 2004 gegründete Institut befasst sich mit technischen Innovationen, erstellt Studien zur Marktperformance von Herstellern und Zulieferern sowie individuelle Marktforschungskonzepte für Kunden aus der Automobil- und Mobilitätswirtschaft.

TATORT FIRMENWAGEN

Werden Ware oder Gepäck **aus dem Geschäftswagen gestohlen,** zahlt die Teilkasko. Doch wer ersetzt den Schaden am Fahrzeug?

» Wer mit dem Auto viel geschäftlich unterwegs ist, von Kunde zu Kunde reist, vielleicht auch noch zwischen zwei Terminen übernachtet, führt ein ganzes Sammelsurium von Gegenständen im Firmenfahrzeug mit: von Werkzeug, Muster- und Ersatzteilen, Katalogen über Laptop bis hin zu Bekleidung und Waschbeutel. Da kann der Wagen eine lohnende Beute für jeden Einbrecher darstellen.

Wer aber bezahlt, wenn beim Aufbruch das Schloss der Fahrertüre nach innen gedrückt, die Beifahrertüre zerkratzt und einiges gestohlen wurde? Bei geklauten Teilen ist die Frage einfach zu beantworten. Gibt es eine Teilkaskoversicherung, reicht ein Blick in die zugrunde liegenden Versicherungsbedingungen (AKB), um festzustellen, welche Dinge versichert sind und welche gerade nicht; häufig sind das beispielsweise Mobiltelefone und nicht fest eingebaute Navigationsgeräte.

Urs Heck
Rechtsanwalt
KOLLEGIUM VÖLKER RECHTSANWÄLTE

Beim Fahrzeugschaden aber scheiden sich die Geister. Nach den AKB 2008 soll es darauf ankommen, welche Absicht der Einbrecher hatte. Wollte er das ganze Auto stehlen oder jedenfalls die mitversicherten Gegenstände, muss die Teilkasko zahlen. Hat er es nur auf die nicht versicherten abgesehen, bleibt nur der Griff zur Vollkaskoversicherung.

Das LG Frankfurt/Oder (Az.: 16 S 98/15) konnte, da der Täter nicht zu ermitteln war, nicht feststellen, mit welcher Absicht denn das Auto aufgebrochen wurde. Das eingebaute Radio nebst CD-Player ließ er zurück, zwei USB-Sticks packte er dagegen ein. Das Gericht stellte auf das äußere Erscheinungsbild entscheidend ab. Nur wenn es auf die ausschließliche Absicht der Mitnahme eines nicht versicherten Gegenstands (etwa von außen wahrnehmbare Gepäck- oder Kleidungsstücke) hindeutet, ist die Versicherung raus. Bleibt offen, was der Dieb stehlen wollte, muss hingegen die Teilkasko zahlen.

Deshalb lohnt sich die Mühe, Ware und Gepäck im Kofferraum zu verschließen oder jedenfalls so zu verstauen, dass sie nicht gleich zu sehen ist. Und Obacht: Der Schaden muss innerhalb einer Woche gemeldet werden. Die Beweislast dafür trägt der Versicherungsnehmer, deshalb immer per Telefax oder E-Mail mit Lesebestätigung melden.

Fotos: Thomas Küppers (2), Fotolia (1)

RÜCKFAHRKAMERA

Ohne Hilfslinien ist das Auto mangelhaft

Fehlende Hilfslinien in der Rückfahrkamera berechtigen den Käufer eines Neuwagens, vom Vertrag zurückzutreten (OLG Hamm, Az.: 28 U 60/14). Wie der DAS Rechtsschutz berichtet, ging es um einen Firmenwagen, den ein Unternehmen samt allen verfügbaren Parkhilfen bestellte. Im Prospekt versprach der Hersteller, dass sich der Kunde an Hilfslinien auf dem Bildschirm orientieren könne. Dummerweise funktionierte die Kamera nur bei eingeschaltetem Radio, Linien fehlten ganz. Der Händler verweigerte eine Nachbesserung, da der Umbau der gesamten Elektronik Tausende Euro koste. Stattdessen bot er einen Servicegutschein über 200 Euro an. Das Gericht gab dem Kunden recht: Nachdem er erkennbar so viel Wert auf die Rückfahrhilfen legte, müssten sie auch funktionieren.

FIRMENPARKPLATZ

Vorsicht bei Zuzahlung

Parkplätze Mitarbeitern zur Verfügung zu stellen, kann zu steuerlichen Problemen führen, warnt Steuerberaterkanzlei WWS. Laut einem neuen Urteil des BFH seien kostenpflichtige Stellplätze für Arbeitnehmer grundsätzlich umsatzsteuerpflichtig, auch wenn sich der Mitarbeiter an den Kosten beteiligt.

Ausführliche Artikel zur steuerrechtlichen Parkplatzüberlassung
www.firmenauto.de/parkplatz

UNFALLREPARATUR

Reinigungskosten sind Unfallkosten

Wer den Schaden hat, hat auch den Ärger. Logisch, dass der Geschädigte nach einem Unfall wenigstens alle Kosten ersetzt haben möchte. Kürzlich entschied das AG Rastatt, dass der am Unfall Schuldige auch die Reinigungskosten in Höhe von 60 Euro brutto übernehmen muss (Az.: 16 C 279/15). Nach Auffassung des Richters liegt es auf der Hand, dass ein repariertes und lackiertes Fahrzeug vor der Rückgabe an den Kunden innen und außen endgereinigt werden muss. Dafür seien 60 Euro angemessen. Im dort entschiedenen Fall hatte auch der Kfz-Sachverständige die Kosten einer Fahrzeugreinigung in seinem Gutachten mit einkalkuliert. Damit handelte es sich dem Grunde nach um erforderliche Wiederherstellungskosten. Laut der Anwaltskanzlei Vogt haben etliche Gerichte ähnlich entschieden. Reinigungskosten seien nur dann nicht zu erstatten, wenn das Fahrzeug als reiner Service des Reparaturbetriebs gereinigt wird.

ENTFERNUNGSPAUSCHALE

Kulantes Finanzgericht

Mit der Entfernungspauschale sind sämtliche Aufwendungen eines Arbeitnehmers für seine Fahrten zwischen der Wohnung und seiner Tätigkeitsstätte abgegolten. Der Wortlaut des Gesetzes differenziert nicht zwischen gewöhnlichen und außergewöhnlichen Aufwendungen.

Was die Kosten für einen Unfall auf dem Weg zur Arbeit anbelangt, ist die Finanzverwaltung großzügiger als die Gerichte. Der Bundesfinanzhof stellt auf den Gesetzeswortlaut ab, der zu einer umfassenden Aufwandsabgeltung durch die Entfernungspauschale führt (BFH-Urteil vom 20.03.2014 zu Kosten einer Falschbetankung). Dieser Auffassung folgt auch das FG Rheinland-Pfalz mit Urteil vom 23.02.2016 zu Unfallkosten.

Die Finanzverwaltung beanstandet es jedoch aus Billigkeitsgründen ausnahmsweise nicht, wenn Aufwendungen für die Beseitigung eines Unfallschadens bei einem Verkehrsunfall neben der Entfernungspauschale als Werbungskosten geltend gemacht werden. Das steht im BMF-Schreiben vom 31.10.2013 und wurde jüngst vom parlamentarischen Staatssekretär Dr. Michael Meister auf eine Anfrage eines Abgeordneten erneut bestätigt.

Voraussetzung für diese Billigkeitsregelung ist, dass der Unfall auf einer Fahrt zwischen der Wohnung und der Tätigkeitsstätte des Arbeitnehmers oder auf einer Umwegfahrt zum Betanken des Autos oder während der Abholung anderer Mitfahrer einer Fahrgemeinschaft passiert ist. Außerdem darf kein Alkoholeinfluss im Spiel gewesen sein.

Grit Schulze
Steuerberaterin
ECOVIS®

ALLES LÄUFT NACH PLAN.

FLOTTENMASTER – das neue Tool für modernes Fuhrparkmanagement.

Kostenlose und einfache Anmeldung!

FLOTTENMASTER

So geht Fuhrparkmanagement von morgen!

- **Besser planen:** Nach dem Mastercheck sehen Sie den aktuellen Fahrzeugstand sowie die anstehenden Verschleißzustände im Online-Tool.
- **Besser steuern:** Sie sind immer aktuell informiert über die Verschleißzustände und Wartungen aller Fuhrpark-Fahrzeuge und können somit frühzeitig die Behebung von Mängeln einplanen.
- **Besser kommunizieren:** Sie können direkt über das Online-Tool Fahrer zur Teilnahme und zu anstehenden Terminen einladen oder an den kostenlosen Mastercheck erinnern.

Mehr Infos unter **flottenmaster.euromaster.de**

Bei Interesse wenden Sie sich gern an uns via **flottenkunde@euromaster.com**

IN BESTEN HÄNDEN

euromaster.de

EUROMASTER
Reifen. Werkstatt. Service.

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

ALLES IM GRÜNEN BEREICH

Angriff auf den Toyota Prius: Auch den kompakten SUV **Kia Niro** gibt es nur mit sparsamem Hybridantrieb, doch macht er einiges anders, und vieles besser. Nicht nur beim Preis.

Text: Guido Borck

Hybrid-Pionier Toyota Prius bekommt kräftig Gegenwind. Der weht aus Korea, denn zum Herbst werden ihn die Südasiaten gleich doppelt in die Zange nehmen. Während die direkte Flanke mit dem Fließheck-Hybriden Hyundai Ioniq erfolgt, schickt die Konzerntochter Kia zeitgleich ihren kompakten Crossover-SUV Niro ins Rennen. Beide Modelle teilen sich Plattform und Antrieb, bestehend aus einem 1,6-Liter-Benziner mit 105 PS sowie einem 44 PS starken Elektromotor. Zusammen bringen sie es auf eine Gesamtsystemleistung von 141 PS. Der Lithium-Ionen-Polymer-Akku mit 1,5 kWh Kapazität befindet sich platzsparend unter der Rückbank und wiegt nur 33 Kilo.

21.000 Euro sind ein Kampfpreis

Für nur 21.000 Euro gibt es einen überzeugenden Hybriden, der munter in Fahrt kommt. Auch das ständige Wechselspiel der beiden Motoren funktioniert völlig unauffällig. Rein elektrisch schafft das kompakte SUV jedoch nur kurze Distanzen und ist dabei aber immerhin bis zu 120 km/h schnell.

Anders als beim Toyota Prius überwiegt beim Niro die Fahrfreude, da die Koreaner anstelle eines stufenlosen Getriebes eine Sechsgang-Doppelkupplung verwenden. Der Niro wechselt die Gänge flott und ohne den vom Toyota bekannten Gummibandeffekt. Auch heult der Kia-Benziner beim Beschleunigen nicht ständig aus voller Kehle auf, sondern bleibt angenehm ruhig.

Der Niro ist 4,36 Meter kurz, trotzdem muss sich niemand über Platzmangel beschweren, auch nicht auf der Rückbank. Sein sachliches Cockpit lässt sich gut ablesen, das Navi einfach über einen acht Zoll großen Touchscreen bedienen. Smartphones können kabellos über die induktive Ladestation mit Strom versorgt werden und es gibt etliche Fahrassistenten.

Laut Werk soll der Kia nur 3,8 Liter schlucken. Bei unserer ersten Kontaktaufnahme über bergige Landstraßen konsumierte der Niro genau 5,4 Liter, im anschließenden Stadtverkehr waren es dagegen nur 3,7 Liter. Beim Fahrwerk kann der Außendienstler zwischen einem sehr komfortablen 16-Zoll-Fahrwerk oder einer strafferen 18-Zoll-Variante wählen. Damit eilt der Koreaner quicklebendig durch die Kurven und sorgt mit seiner präzisen Lenkung für Begeisterung. Spaß oder Sparen? Der Kia kann beides.

Mehr Fotos und der lange Fahrbericht:
www.firmenauto.de/niro

Eine besondere Anzeige mahnt zum Spritsparen.

Leicht bedienbar präsentiert sich das Cockpit im Niro mit seinem acht Zoll großen Touchscreen-Navi.

Smartphones laden im Kia kabellos auf.

Entweder komfortabel oder sportlich: Der handliche Crossover-SUV wird mit zwei verschiedenen Fahrwerk-Setups angeboten.

Kia Niro		
Hubraum/Zylinder	cm^3	1.580/4
Leistung	kW (PS)	104 (141)
Drehmoment	Nm/min	265
0–100 km/h/Vmax	s / km/h	11,5/162
NEFZ-Verbrauch/CO_2	l/g	3,8 S/88
Kofferraum/Zuladung	l/kg	427–1.425/430
Preis	Euro	21.000
Betriebskosten[1)]	**ct/km**	**60,6/38,8**
Effizienzklasse		A+

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

DEKRA

Anzeige

DIE SPORTLICHE ALTERNATIVE

Mit agilen Fahreigenschaften fordert der **Jaguar XE** den BMW 3er heraus. Kann der exklusive Brite auch als Businesslimousine überzeugen und welche Motorisierung und Ausstattung passt? Das alles klärt unsere Kaufberatung.

Text: Guido Borck, Hanno Boblenz

Unsere britischen Nachbarn sind ja für ihren Eigensinn bekannt, fahren auf der falschen Straßenseite und haben manchmal einen schrägen Humor. Beim Jaguar XE aber verstehen die Briten keinen Spaß, sondern machen richtig Ernst. Zumindest hat die Nobelmarke aus Coventry mit ihrem Mittelklassemodell einen ernst zu nehmenden Gegner für Audi, BMW, Mercedes und Volvo auf die Räder gestellt. Nie zuvor waren die Engländer so dicht an der Premium-Konkurrenz dran wie heute.

Bei der Entwicklung des XE haben sie sehr viel Aufwand betrieben und ihrem Stufenheckmodell eine Menge feiner Zutaten mit auf den Weg gegeben. So bestehen Karosserie und viele Fahrwerkkomponenten (Doppelquerlenker vorne, Integral-Mehrlenkerachse hinten) des XE zu über 75 Prozent aus leichtem Aluminium. Das drückt das Gewicht und senkt natürlich den Spritverbrauch, der beim 163 PS starken Basisdiesel bei nur 3,8 Litern (99 Gramm CO_2/km) liegt. Eine perfekt ausbalancierte Gewichtsverteilung von 50:50 sorgt darüber hinaus beim kleinsten Spross der Jaguar-Modellfamilie für eine gehörige Portion Fahrspaß.

Endlich wieder ein richtiger Jaguar

Im Vergleich zu seinem bis Ende 2009 gefertigten und auf dem Ford Mondeo aufbauenden Vorgänger X-Type, der noch unter Ford-Regie entstand, handelt es sich beim XE um eine völlige Eigenkonstruktion. Der Grund: Nachdem Ford im Jahr 2008 Jaguar an Tata verkaufte, fehlte der Lieferant eines technischen Baukastens.

Die britisch-indische Liaison tut der Marke gut. Seitdem die Inder bei Jaguar am Ruder sind, schießen sie kräftig Geld ins Unternehmen, halten sich aber aus dem Tagesgeschäft raus. Produziert wird weiterhin im Vereinigten Königreich, die traditionellen britischen Gene bleiben den Autos erhalten. Weiterer Vorteil: Die Marke muss sich nicht mehr im Teileregal eines Massenherstellers bedienen, sondern baut wieder eigene Premium-Fahrzeuge. Das merkt man den Autos an.

Rein optisch setzt der Jaguar XE auf Understatement, ist eine erfrischende Alternative zu den teutonischen Businesslimousinen. Bisherige Fahrer eines Geschäftswagens vom Typ Audi

Die Katze nimmt's leicht: Die Karosserie des agilen Jaguar XE besteht zu 75 Prozent aus Aluminium.

A4, BMW 3er oder Mercedes C-Klasse könnten bei der eleganten Frontpartie ins Schwärmen geraten. Sie verleiht dem Jaguar einen eigenen Charakter.

Betrachtet man ihn dagegen von schräg hinten, lassen sich durchaus Anleihen bei den Konkurrenten aus München und Ingolstadt erkennen. Zumindest aus dieser Perspektive scheint die britische Nobelschmiede bei ihrer Design-Attacke ein wenig der Mut verlassen zu haben. Doch wirkt die Außenhaut insgesamt wohl proportioniert und knackig geformt. Und mit einem c_w-Wert von nur 0,26 beeindruckt die britische Katze in Sachen windschlüpfiger Aerodynamik.

Der Jaguar ist schick gestylt, aufwendig gemacht und beim Preis üben sich die Briten in vornehmer Zurückhaltung. So kostet der handgeschaltete XE 20d mit 180 PS gerade einmal 30.925 Euro. Ein vergleichbarer Audi A4 2.0 TDI mit 190 PS startet bei rund 32.400 Euro, ein gleich starker BMW 320d kostet gut 31.600 Euro. Mercedes verlangt sogar noch mehr. Der C 220 d geht erst für selbstbewusste 32.700 Euro über den Ladentisch und hat dabei gerade einmal nur 170 PS unter seiner Motorhaube.

Das dynamisch und knackig proportionierte Design des Jaguar XE ist eine erfrischende Alternative zu dem der klassischen Businesslimousinen

Großer Nachteil: Ein Kombi fehlt

Im direkten Vergleich können seine deutschen Wettbewerber jedoch einen entschiedenen Vorteil verbuchen. Dienstwagenfahrer, die nach einem Kombi fragen, ernten vom nächstgelegenen Jaguar-Dealer nur ein höfliches Schulterzucken. Den bei uns so beliebten Gepäckträger können die Briten nämlich nicht liefern und werden ihn auch zukünftig nicht anbieten. Den XE gibt es damit ausschließlich in einer Karosserievariante.

Dafür haben die Briten mit dem XE eine besonders sportlich agile Limousine auf die Räder gestellt. Schnell angegangene Kurven meistert die britische Katze mit einer leichtfüßigen Geschmeidigkeit. Auch die präzise Lenkung passt. Wer dazu noch das elektronisch gesteuerte Dämpfersystem Adaptive Dynamics für 1.371 Euro bestellt, erhält zudem nicht nur einen sportlichen Jag, sondern auch einen sehr komfortablen dazu.

163 oder 180 PS? Egal, beide Diesel kosten gleich viel

Auch der kräftige Turbodiesel überzeugt, er ist ebenfalls eine komplette Jaguar-Eigenentwicklung. Den Zweiliter-Selbstzünder gibt es in zwei Leistungsstufen mit 163 und 180 PS. Besonders schön, dass Jaguar für den stärkeren Antrieb keinen Aufpreis nimmt: Beide kosten mit jeweils 30.924 Euro gleich viel. Da fällt die Wahl leicht. Wir empfehlen den Topdiesel. Der kann zwar eine leichte Anfahrschwäche nicht verleugnen, legt sich dann aber durchzugsstark ins Zeug. Dazu passt die komfortable ›

Achtgangautomatik, die sanft die Fahrstufen wechselt und bei Bedarf schnell herunterschaltet. Der Aufpreis von 2.101 Euro lohnt sich also.

Das Werksversprechen von nur 4,2 Litern schafft der XE 20d jedoch nicht. Mindestens zwei Liter mehr muss sein Besitzer im Schnitt einkalkulieren. Wer möchte, kann den Jaguar statt mit Hinter- auch mit Allradantrieb ausrüsten. Der startet bei 35.210 Euro, inklusive der harmonischen Achtgangautomatik.

Um das dynamische Ambiente des XE nochmals zu unterstreichen, sitzt man ausgesprochen tief im Jaguar. Die hohe Gürtellinie mitsamt ihren kleinen Fensterflächen verstärken diesen Eindruck. Mit dem Nachteil, dass die Sicht nach hinten eher schlecht ist. Deshalb sollte zumindest die Einparkhilfe hinten für 420 Euro mitbestellt werden.

Cockpit mit leichten Bedienschwächen

Das Cockpit des Wagens wirkt nicht nur auf den ersten Blick aufgeräumt. Vielleicht zu spartanisch, denn es gibt keine separaten Tasten fürs Radio oder für die Sitzheizung. Sämtliche Funktionen werden über den Touchscreen gesteuert. Die Handhabung des Displays gelingt jedoch über Wisch- und Zoombewegungen recht einfach. Ebenso leicht lässt sich ein Smartphone einbinden. Auf Wunsch kann das Multimedia-System auch als WLAN-Hotspot verwendet werden.

Hierzu hat Jaguar eine Menge Ausstattungspakete geschnürt (siehe Tabelle rechts). Gleiches gilt für die vielen Fahrerassistenzsysteme, von denen der Spurhalter und der Kollisionswarner mit Bremseingriff serienmäßig sind. Das Basismodell Pure empfiehlt sich nur für Puristen. Hier ist der Name Programm: An Bord ist wirklich nur das Nötigste, viele Extras müssen teuer erkauft werden oder sind erst für die nächsthöhere Ausstattungslinie Prestige erhältlich. Selbst für Licht- und Regensensor verlangen die Briten 240 Euro. Ziemlich kleinlich.

Knapp 1.900 Euro mehr kostet die Version Prestige, die in erster Linie Ledersitze ins Auto bringt, aber mit diversen Zierteilen Innenraum und Karosserie aufwertet. In den Genuss einer vollwertigen Ausstattung kommt man allerdings erst, wenn man seinen 20d in der rund 37.650 Euro teureren Version Portfolio mit Xenon-Licht (LED-Scheinwerfer kann Jaguar nicht bieten) und erweiterter Lederausstattung ordert. ›

◀ **1** Links vom Lenkrad befindet sich eine kleine Schalterleiste zur Aktivierung des Spurverlassenswarners oder für die Kofferraum-Fernentriegelung.

▶ **2** Die Multifunktionstasten am Lenkrad lassen sich auf Anhieb einfach bedienen und sind bis auf das XE-Basismodell Pure immer serienmäßig an Bord.

◀ **5** Ungewohnt: Die mechanische Lenkradverstellung befindet sich dort, wo andere Autos normalerweise ihr Zündschloss haben, und erfordert ungewöhnlich viel Kraft.

▶ **6** Netter Gag: Der Drehregler der Achtstufenautomatik fährt beim Anlassen des Motors elektrisch heraus und verschwindet nach dem Abstellen wieder in seine Ruheposition zurück.

+ Günstiger Einstiegspreis beim Basismodell, mit adaptivem Fahrwerk agiles Fahrverhalten und hoher Fahrkomfort, kultivierter und kräftiger 180-PS-Turbodiesel, komfortable Achtstufenautomatik, viele Fahrerassistenten lieferbar, niedrige Wartungs- und Verschleißkosten

– Magere Grundausstattung, kleinliche Aufpreispolitik, teure Extras, leichte Anfahrschwäche, mäßige Übersichtlichkeit nach hinten, wenig Platz im Fond, kleiner Kofferraum, laute Abrollgeräusche, stellenweise Detailschwächen

◀ **3** Unwürdig für ein Fahrzeug der Premiumklasse: Der Licht- und Regensensor kostet generell 240 Euro Aufpreis.

▶ **4** Für den Jaguar XE sind viele Fahrerassistenten lieferbar. Sie reichen vom Spurhalter bis hin zum radarbasierten Abstandstempomaten mit Stauassistenten.

9 Der große Touchscreen ist auch mit einfachen Wisch- und Zoombewegungen bedienbar.

10 Das abschließbare Handschuhfach nimmt allerhand Kleinkram auf. Andere Ablagen sind dünn gesät.

11 Die elektrische Parkbremse befindet sich neben den Cupholdern.

12 Beleuchtete Einstiegsleisten sorgen für ein angenehmes Ambiente, kosten ab 428 Euro.

◀ **7** Ein Smartphone lässt sich einfach einbinden. Der XE hat in seiner Mittelkonsole zwei USB-Anschlüsse und einen HDMI-Port.

▶ **8** Eine 10-Wege-Verstellung gibt es für 600 Euro, passgenaue Sportsitze kosten bei den beiden Ausstattungsversionen R-Sport und S exakt 943 Euro.

Ausstattung & Preise

Jaguar XE 20d Automatik Pure (33.025 Euro)

ABS, ESP, Antriebsschlupfregelung, Berganfahrhilfe, Kollisionswarner mit Notbremsfunktion, Spurverlassenswarner, Fahrer- und Beifahrerairbags, Sidebags vorne, Kopfairbags vorne und hinten, Reifendruckkontrolle, zwei Isofix-Kindersitzbefestigungen

Außenspiegel elektrisch einstell- und beheizbar, elektr. Fensterheber vorne und hinten, Zweizonen-Klimaanlage, Startknopf, elektr. Parkbremse, Tempomat mit Geschwindigkeitsbegrenzung, Fahrprofilauswahl (Sport, Winter, etc.), Radio, Bluetooth, Aux/USB, acht Zoll großer Touchscreen, zwei 12-Volt-Steckdosen

In Höhe und Reichweite verstellbares Multifunktions-Lederlenkrad, Reifen-Reparaturset, 17-Zoll-Aluräder, Wärmeschutzglas

Ausstattung Prestige (34.915 Euro)

Wie Pure, zusätzlich Mittelarmlehne hinten, Ledersitze, Ambientebeleuchtung, Chrom- und Aluzierrat, Fußmatten

Ausstattung Portfolio (37.647 Euro)

Wie Prestige, zusätzlich Xenon-Scheinwerfer mit LED-Tagfahrlicht, elektr. einstellbare Sitze, perforierte Ledersitze, beledertes Cockpit, Chrom- und Aluzierrat, 18-Zoll-Aluräder

Ausstattung R-Sport (36.302 Euro)

Wie Prestige, zusätzlich Sportfahrwerk, Kunstledersitze, Sportoptik

Ausstattungspakete

Parkhilfe-Paket (942 Euro): Parksensoren vorne und hinten, Rückfahrkamera. Zusätzlich mit 360-Grad-Fahrzeugansicht, Parkassistent (1.611 Euro). Zusätzlich mit Surround-Kamera: 2.142 Euro

Fahrerassistenz (1.598 Euro)[1]: Abstandstempomat mit Stauassistent, Totwinkelwarner

In Control Connect (471 Euro): Wi-Fi-Hotspot, Apps, Fernzugriff per App

In Control Touch Pro 2 (3.205 Euro): Festplatten-Navi, Soundsystem

Komfort-Paket 1 (797 Euro): schlüsselloser Zugang, elektr. Heckklappe

Komfort-Paket 2 (240 Euro): automatisch abblendender Innenspiegel, Licht-/Regensensor

Komfort-Paket 3 (1.020 Euro): Mittelarmlehne hinten, Sitzheizung, Xenon-Scheinwerfer, LED-Tagfahrlicht

Licht-Paket (1.242 Euro): Xenon-Scheinwerfer mit adaptivem Kurvenlicht, Fernlichtassistent

Winter-Paket (711 Euro): beheizb. Frontscheibe, Sitz-/Lenkradheizung

Zusatzausstattung in Euro

Karosserie, Antrieb & Fahrwerk:

Aluräder 18-/19-/20-Zoll	776/1.551/–
Anhängekupplung abnehmbar/el. klappbar	600/1.149
Außenspiegel elektr. klappbar und mit Abblendfunktion	309
Frontscheibe beheizbar/in Infrarotglas	300/223
Metalliclackierung	771
Panorama-Glasdach/getönte Scheiben	1.285/342
Adaptive Dämpferregelung/Sportfahrwerk	1.371[1]/1.387[2]

Komfort:

Sitzheizung vorne/vorne und hinten/Klimasitze	326/652/1.268[1]
Lenkradheizung/Standheizung	214/1.028
Elektrische Sitzverstellung/mit elektr. Lordosestütze	600/909
Schlüsselloser Zugang	489
Elektrische Heckklappenbetätigung	446
Rückbank doppelt geteilt umlegbar/Mittelarmlehne	505/85

Sicherheit, Licht und Sicht:

Totwinkelwarner/Spurhalteassistent	557/321
Head-up-Display	1.114
Tempomat/mit adaptiver Tempoanpassung	1.598[2]
Verkehrszeichenerkennung	274
Einparkhilfe hinten/vorne und hinten/Rückfahrkamera	420/762/360
Xenon-Scheinwerfer/Licht-und Regensensor	942/128
Ambientebeleuchtung/individuell einstellbar	171/321[1]

Multimedia:

CD-/DAB-Radio/TV-Empfang	–/300/857
Soundsystem	3.205[2]
Bluetooth/Fahrzeug-Hotspot	●/471[2]
SD-/Festplatten-Navigation	805/1.911

Rot markiert: FIRMENAUTO-Empfehlung.
● = Serie, – = nicht erhältlich. [1] ab Prestige, [2] im Paket mit anderen Extras

In jedem Fall sollten es Flottenfahrer mit dem Innenraum eher sportlich nehmen, denn der Jaguar ist eng geschnitten. Maßgeschneidert würde wohl eher passen, zumindest was das Platzangebot vorne angeht. Während es dort noch recht bequem zugeht, wird die Luft für die mitfahrenden Kollegen im Fond schon wesentlich dünner. Der Mittelsitz taugt nur für die Kurzstrecke und die coupéhafte Dachlinie kommt den Köpfen der Insassen schon recht nahe. Sollten zudem vorne zwei große Personen sitzen, haben die hinten Sitzenden Probleme, ihre Beine zu verstauen. Für den kleinen Betriebsausflug ist der Jaguar XE nichts.

Drei Jahre Garantie und bis 60.000 km alle Inspektionen gibt es gratis

Auch bei der Variabilität müssen Abstriche gemacht werden. Eine dreifach geteilte Rückbank kostet 420 Euro Aufpreis, kann aber bei der Bedienung nicht überzeugen. Die Lehnen lassen sich ausschließlich vom Kofferraum aus entriegeln und das erfordert über die einfachen Bowdenzüge ungewöhnlich viel Kraft. Das Ladeabteil selbst fasst bescheidene 455 Liter und kann nur über eine verhältnismäßig kleine Luke beladen werden. Auch dass der Einfüllstutzen für den Adblue-Tank an der Seitenwand untergebracht sitzt, gefällt uns nicht. Beim Nachfüllen muss man sehr genau zielen, um den Filzteppich nicht zu verschmutzen.

1 Hinten ist der XE ausgesprochen eng geschnitten. Es gibt nur wenig Bewegungsfreiheit und es fehlt an Beinfreiheit.

2 Die 19 Zoll großen Alu-Räder namens Star starten inklusive breiter 225er-Reifen im günstigsten Fall bei 652 Euro.

3 Bloß nichts auf den Teppich verschütten: Der Einfüllstutzen für den Adblue-Tank befindet sich ungünstig im Gepäckabteil.

4 Kein Premium: Die Rücksitzlehnen werden über zwei einfache Bowdenzüge entriegelt, der obere Kofferraum ist unverkleidet.

Der Jaguar XE ist also kein Raumwunder und leistet sich auch kleinere Schwächen im Detail. Wer aber einen individuellen Firmenwagen sucht, erhält mit dem XE einen agilen Dienstwagen zu einem scharf kalkulierten Preis. Die Briten legen sogar noch etwas drauf. So gibt es eine dreijährige Garantie aufs Auto und alle Inspektionen für den gleichen Zeitraum (bis 60.000 km) gratis mit dazu. Daher sind die Werkstattkosten bei 36-monatlicher Nutzung im Vergleich zu Audi A4, BMW 3er und Mercedes C-Klasse geringer. Beim prognostizierten Wertverlust nimmt der Jaguar dagegen einen soliden Mittelfeldplatz ein. FA

Die Varianten des Jaguar XE

Das Motorenangebot umfasst zwei hubraumgleiche Turbodiesel sowie drei Benziner mit einer Leistung von 163 bis 340 PS. Wem die beiden Benziner mit 200 und 240 PS nicht reichen, der greift zum XE S. Mit dem Spitzenmodell aus dem Modellprogramm und seinem kompressoraufgeladenen Dreiliter-V6-Benziner fährt die Katze dann so richtig ihre Krallen aus. In nur 5,1 Sekunden sprintet der Power-Jaguar auf Tempo 100, erst bei 250 km/h gebietet der elektronische Begrenzer Einhalt. Allradantrieb ist zugunsten der Fahrdynamik für den heckgetriebenen XE S nicht erhältlich.

Ganz neu ist das empfehlenswerte Navi- und Infotainmentsystem In Control Touch, das den Jaguar mit der digitalen Außenwelt vernetzt. Der acht Zoll große Touchscreen reagiert feinfühlig auf Fingerspitzen-Berührung und kann über Wisch- und Zoomgesten gesteuert werden. Zudem lässt sich die Kommandozentrale individuell auf die Bedürfnisse aufrüsten und maßschneidern. Es gibt zwei verschiedene Navigationssysteme, mit SD-Karte oder mit Festplattenspeicher. Auch ein fahrzeuginterner WLAN-Hotspot lässt sich einrichten. Darüber hinaus alarmiert das Notrufsystem bei einem schweren Unfall die Rettungskräfte. Und sollte der Wagen gestohlen werden, leitet die Jaguar-Hotline eine automatische Ortung ein. Über die In Control-App lassen sich zudem Informationen über das Smartphone einholen. Die Funktionen umfassen nicht nur die Betriebszustände, wie etwa den Tankinhalt, sondern unter anderem auch die dienstlich gefahrenen Kilometer. Selbst die Reisekostenabrechnung wird einfacher, da sich die gefahrenen Routen herunterladen lassen, um sie auf den Kilometer genau geltend zu machen. Kurzum: In Control Touch verwandelt den XE zu einem rollenden Büro auf Rädern.

Jaguar XE	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
20 E-Performance	1.999	4	120 (163)	380/1.750	8,4	227	3,8 D	99	455–830	550	30.924	77,8/49,8	A+
20d	1.999	4	132 (180)	430/1.750	7,8	231	4,2 D	109	455–830	510	30.924	78,0/50,0	A+
20t	1.999	4	147 (200)	320/1.750	7,7	237	7,5 S	179	455–830	515	30.630	80,3/53,5	E
25t	1.999	4	177 (240)	340/1.750	6,8	250	7,5 S	179	455–830	510	33.403	83,8/56,0	E
S 3.0	2.995	6	250 (340)	450/4.500	5,1	250	8,1 S	194	455–830	480	46.303	104,0/69,1	E

Herstellerangaben

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

In Control Touch heißt das serienmäßige Infotainment-System mit acht Zoll großem Touchscreen im Jaguar XE.

Die Konkurrenten

Audi A4
2.0 TDI S-Tronic **34.328 Euro**

1.968 cm³, 140 kW (190 PS), 400 Nm, 0–100 km/h 7,7 s, 4,1 l D/100 km, 107 g CO_2, Effizienzklasse A+

Betriebskosten: 79,0/50,7 ct/km

+ Hochwertige Materialien, kräftiger Diesel, handliches und komfortables Fahrverhalten, gute Ausstattung
− Nur kleiner 40-Liter-Tank Serie, teilweise verschachtelte MMI-Bedienfunktionen, nur zwei Jahre Garantie

Der Audi A4 im Modellcheck
www.firmenauto.de/a4

BMW 3er
320d Steptronic **33.530 Euro**

1.995 cm³, 140 kW (190 PS), 400 Nm, 0–100 km/h 7,2 s, 4,0 l D/100 km, 106 g CO_2, Effizienzklasse A+

Betriebskosten: 77,5/48,9 ct/km

+ Gute Verarbeitung, temperamentvoller Diesel, agile Fahreigenschaften, einfache Bedienung
− Nur Gewährleistung anstelle von Garantie, leichte Komfortschwächen

Fahrbericht des 3er-BMW nach der letzten Modellpflege
www.firmenauto.de/bmw3

Mercedes C-Klasse
220 d Automatik **34.800 Euro**

2.143 cm³, 125 kW (170 PS), 400 Nm, 0–100 km/h 7,4 s, 4,3 l D/100 km, 109 g CO_2, Effizienzklasse A+

Betriebskosten: 82,8/52,2 ct/km

+ Top Verarbeitung, sparsamer Antrieb, auf Wunsch Luftfahrwerk, gute Sicherheitsausstattung
− Teurer in der Anschaffung, hohe Wartungskosten und Wertverlust, kleiner Tank, nur zwei Jahre Garantie

Die C-Klasse im Modellcheck
www.firmenauto.de/ckl

Daten des Jaguar XE 20d Automatik

Motor

Bauart	Vierzylinderdiesel mit Turboaufladung, Direkteinspritzung und Start-Stopp
Hubraum	1.999 cm³
Leistung	132 kW (180 PS) bei 4.000/min
Drehmoment	430 Nm bei 1.750/min
Getriebe	Achtstufenautomatik
Kraftübertragung	Hinterradantrieb
NEFZ-Verbrauch innerorts/außerorts/gesamt	5,1/3,7/4,2 l D/100 km
CO_2-Ausstoß	109 g/km
Effizienzklasse	A+

Karosserie und Fahrwerk

Länge/Breite/Höhe	4.672/1.850/1.416 mm
Radstand	2.835 mm
Kofferraumvolumen	455–830 l
Tankinhalt	56 l
Sitzplätze	5
Leergewicht (inkl. Fahrer)	1.565 kg
Zuladung	495 kg
Anhängelast	1.800 kg
Dachlast	75 kg
Reifengröße	205/55 R 17

Werte

0–80/–100/–140 km/h	5,9/8,6/16,5 s[1]
60–100 km/h	4,8 s[1]
80–120 km/h	6,3 s[1]
Höchstgeschwindigkeit	228 km/h
Bremsweg aus 100/130 km/h	35,4/60,4[1]
Verbrauch	
FIRMENAUTO-Normrunde	6,1 l D/100 km[2]
Testverbrauch	6,1–8,9; Ø 7,7 l D/100 km[2]
Reichweite	727 km[2]
Wendekreis rechts/links	11,6/11,6 m[1]

[1] Messwerte von »auto motor und sport« mit Ausstattung Prestige, [2] ermittelt mit Allradantrieb

Betriebskosten

Jaguar XE 20d Automatik	**33.025 Euro**
Teuerung während der Nutzungsdauer	5.260/3.062
Gebundenes Kapital	24.200/24.308

Festkosten in Euro/Jahr

Kapitalverzinsung	2.033/2.042
Abschreibung	4.756/7.310
Steuer	218
Haftpflicht (HP 18, R7)[1]	2.109
Vollkasko (VK 25/TK 25, R4)[1]	2.400
Unterstellung/Garage	559
Festkosten pro Jahr	11.985/14.548
Festkosten in ct/km	59,9/36,4

Variable Kosten in ct/km

Kraftstoff	5,8
Reifen	2,8
Wartung und Reparatur	11,8/6,7
Summe variable Kosten	20,4/15,3
Gesamtkosten:	**80,4/51,7 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	
Jaguar XE 20d Automatik	37.979	68 %	**25.750**	64 %	**24.300**
Audi A4 2.0 TDI S-Tronic	39.477	66 %	**25.900**	64 %	**25.200**
BMW 320d Steptronic	38.366	63 %	**24.000**	60 %	**23.050**
Mercedes C 220 d Automatik	40.020	69 %	**27.650**	66 %	**26.400**

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
Jaguar XE 20d Automatik	727	2.213	**2.940**	1.244	1.755	**2.999**
Audi A4 2.0 TDI S-Tronic	1.367	1.838	**3.205**	1.844	1.373	**3.217**
BMW 320d Steptronic	877	2.172	**3.049**	1.217	1.793	**3.010**
Mercedes C 220 d Automatik	2.387	1.821	**4.208**	1.714	1.518	**3.232**

Angaben in Euro

TecRMI

Fotos: Karl-Heinz Augustin (16)

Die Onlinefunktionen sind das Beste am MMI. Freie Straßen und Staus werden farbig markiert.

Man sieht dem Q3 sein Alter an, obwohl die Rücklichter mit LED-Technik leuchten.

NOCH TAUFRISCH

Der kompakte **Audi Q3** ist zwar nicht mehr ganz der Jüngste. Aber immer noch Audis meistverkaufter SUV.

Text: Hanno Boblenz

Audi baut seinen kleinsten SUV bereits seit 2011, hält ihn aber ständig auf neuestem technischem Stand. Beispiel LED-Scheinwerfer: Gibt es seit der Modellpflege vor zwei Jahren als Alternative zu den serienmäßigen Xenon-Leuchten. Beispiel Infotainment: Mit Google-Verkehrsdaten oder Smartphone-App zur Fahrzeugüberwachung spielt der Q3 in der gleichen Liga wie die neuesten Modelle. Beispiel Motoren: Euro 6 ist – logisch, da Pflicht – längst umgesetzt.

Wir wollen es aber genauer wissen, starten zu dritt auf eine lange Reise, samt großem Gepäck. Ob 460 Liter für einen großen Koffer, unseren Trolley und die mächtige Reisetasche reichen? Kein Problem, trotz des fummeligen Gepäckraumrollos. Eine weitere Tasche wird auf der Rückbank sicher verzurrt. Den Mitfahrer hinten stört's nicht: Er macht es sich auf der tiefen, gut ausgeformten Rückbank bequem, kann beinahe die Beine übereinanderschlagen, während Fahrer und Beifahrer relativ hoch auf bequemen Polstern thronen. Erste Erkenntnis: »kompakt« bedeutet bei diesem 4,40 Meter langen Auto nicht »klein«.

Unbeeindruckt von Schlaglöchern, Querrillen oder Seitenwind reißt der gut gedämmte Q3 bei hohem Tempo die Kilometer herunter. Das umfangreiche MMI-System arbeitet prima, wobei speziell die Onlinefunktionen samt Hotspot überzeugen. Es kostet zwar rund 2.600 Euro. Wird der Audi aber drei Jahre lang genutzt, wären das rund 2,50 Euro pro Tag; nicht mehr als ein Kaffee beim Bäcker um die Ecke.

Der Fahrkomfort ähnelt dem einer gut gefederten Limousine. Und sobald wir auf die Landstraße wechseln, zeigt sich: Auch in Sachen Agilität fährt der SUV einer Limousine nicht hinterher. Zwar wirkt der 150 PS starke Fronttriebler nicht übermotorisiert, aber es fehlt auch nichts. Seine Gänge flutschen knackig präzise durch die Schaltbox. Abgesehen von einer leichten Anfahrschwäche ist der Motor ausreichend spritzig und in jedem Drehzahlbereich hellwach. Den meisten Spaß macht der Diesel allerdings an der Tankstelle. 5,9 Liter Testverbrauch trotz der vielen zügig gefahrenen Autobahnkilometer sind für einen SUV eine Ansage. FA

Einfache Bedienung und alles super verarbeitet.

Audi Q3 2.0 TDI		
Hubraum/Zylinder	cm^3	1.968/4
Leistung	kW (PS)	110 (150)
Drehmoment	Nm/min	340/1.750
0–100 km/h/Vmax	s/km/h	9,6/204
Testverbrauch	l	5,3–6,6; Ø 5,9 D
FIRMENAUTO-Normrunde[1]	l	5,9 D
NEFZ-Verbrauch/CO_2	l/g	4,4 D/116
Kofferraum/Zuladung	l/kg	460–1.365/525
Preis	Euro	27.311
Betriebskosten[2]	**ct/km**	**62,4/39,4**
Effizienzklasse		A

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

DEKRA

Fotos: Hanno Boblenz (1)

Ausführlicher Fahrbericht und Infos, wie das MMI in der Praxis funktioniert: **www.firmenauto.de/q3**

FÜRS GROBE GEMACHT

Es gibt billigere, wendigere und modernere Offroader als den **Mitsubishi Pajero.** Aber wenige, die mehr Charakter haben und besser kraxeln.

Text: Hanno Boblenz

» **Wäre John Wayne noch unter uns, er hätte sein Pferd womöglich gegen einen Pajero eingetauscht. Der 4,90 Meter lange Geländewagen ist eines der letzten echten automobilen Raubeine, eckig, kantig, ehrlich.** Er hält, was er optisch verspricht, zieht 3,5 Tonnen schwere Hänger, watet durch 70 Zentimeter tiefe Bäche und kraxelt bis zu 70 Prozent steile Berge hoch.

Im Alltag aber bleibt der Wahlhebel auf 2H. Dann wird nur die Hinterachse angetrieben, um Sprit zu sparen. Sparen? Unter der wuchtigen Haube des Mitsubishi arbeitet eine 3,2-Liter-Wuchtbrumme, die selten unter zehn, gerne zwölf und mehr Liter in ihre Brennkammern schüttet. Andererseits braucht der Motor selten über 2.000 Touren, um die Fuhre in Fahrt zu bringen. Selbst nicht mit schwerem Hänger. Dass er dabei wie ein Lkw schnauft, darf nicht stören.

Ebenso wenig wie der Fahrtwind, der ab Tempo 130 um die Frontscheibe tobt. Dann drehen wir einfach die 860 Watt starke Soundanlage auf und geben dem Subwoofer Zunder. Man könnte auch 180 km/h fahren, ohne dass ein mulmiges Gefühl aufkäme. Der Koloss hält sicher die Spur, bremst wirkungsvoll und federt passabel. Spaß macht's trotzdem nicht. Wohler fühlt man sich, wenn das Auto als Gleiter eingesetzt wird.

Innenraum wie aus einer anderen Zeit

Design- und ergonomiemäßig wirkt der Innenraum, als stamme er noch aus dem letzten Jahrtausend. Da hilft auch der verschwenderische Umgang mit Leder und alufarbigem Zierrat wenig. Das Lenkrad etwa lässt sich nur in der Höhe verstellen, die harten Lederpolster geben keinerlei Seitenhalt und das Navi parliert ein echtes Retro-Kauderwelsch. Dafür gibt es Platz in Hülle und Fülle und im Kofferraum sogar eine dritte Sitzbank. Dazu Goodies wie Xenon, Panoramadach, 18-Zöller. Plus fünf Jahre Garantie, die bei einem Offroader nicht hoch genug zu bewerten ist. John Wayne aber würde wohl auf das weichgespülte Komfort-Wischiwaschi verzichten und im 9.300 Euro billigeren Basismodell in den Sonnenuntergang fahren. FA

Funktioneller Innenraum im Retro-Look.

Mitsubishi Pajero 3.2 DI-D Automatik Top		
Hubraum/Zylinder	cm^3	3.200/4
Leistung	kW (PS)	140 (190)
Drehmoment	Nm/min	441/2.000
0–100 km/h / Vmax	s/km/h	11,1/180
Testverbrauch	l	10,4–13,2; Ø 11,9 D
FIRMENAUTO-Normrunde[1]	l	11,1 D
NEFZ-Verbrauch/CO_2	l/g	9,3 D/245
Kofferraum/Zuladung	l/kg	215–1.789/645
Preis	Euro	42.849
Betriebskosten[2]	**ct/km**	**95,8/62,1**
Effizienzklasse		D

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

DEKRA

Fotos: Karl-Heinz Augustin

Die dritte Sitzbank im Kofferraum ist Serie ...

... ebenso wie die Xenonscheinwerfer.

Ausführlicherer Fahrbericht mit vielen Fotos unter **www.firmenauto.de/pajero**

KOSTENCHECK GROSSE 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

Wenn's mit mehreren Kollegen auf Tour geht oder der Dienstwagen als Familienkutsche herhalten muss, kommt fast nur ein geräumiger Van infrage. Doch die klassischen Vans scheinen auszusterben. Selbst VW überlegt, den Sharan durch eine Langversion des Touran zu ersetzen. Oder aber, die Autobauer impfen ihren hochgewachsenen Limousinen die beliebten SUV-Gene ein, wie Renault beim neuen Espace.

Eine ganz andere Van-Gattung gewinnt dafür immer mehr an Beliebtheit: Transporter-Klone mit Sitzreihen, wie der VW Multivan. Waren die Pkw-Varianten der Kastenwagen früher mit Hartplastik vollgestopft, liegen sie heute auf Pkw-Niveau. Zu VW Multivan und Mercedes V-Klasse gesellen sich deshalb vielversprechende Modelle, wie das neue Zwillingspaar Citroën Spacetourer und Peugeot Traveller. Grund genug, diese Van-Klasse künftig in unsere Top-Listen aufzunehmen.

Das französische Zwillingspaar Citroën Spacetourer und Peugeot Traveller greifen den VW Multivan an.

Die sparsamsten Diesel und Benziner unter den großen Vans (ab 4,60 Meter Länge)

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

	Diesel	kW (PS)	Nm	l/100 km	CO_2	Preis	Eff.-Kl.
1	**Citroën Gd C4 Picasso Blue HDi 120**	88 (120)	300	3,8 D	**98**	22.000	A+
2	**Citroën Gd C4 Picasso Blue HDi 150**	110 (150)	370	4,1 D	**107**	25.992	A+
3	**Renault Espace dCi 130**	96 (130)	320	4,4 D	**116**	28.823	A
4	Renault Grand Kangoo dCi 110	80 (110)	240	4,5 D	**119**	17.983	A
5	Ford Grand Tourneo Connect 1.5 TDCi	88 (120)	270	4,6 D	**119**	22.435	A
6	VW Caddy Maxi 2.0 TDI	75 (102)	250	4,7 D	**122**	19.895	A
7	Renault Espace dCi 160 EDC[1)]	118 (160)	380	4,7 D	**123**	34.412	A
8	Ford Grand Tourneo Connect 1.5 TDCi	55 (75)	220	4,8 D	**124**	19.124	A
9	Ford Galaxy 2.0 TDCi	88 (120)	310	5,0 D	**129**	28.874	A
10	Ford S-Max 2.0 TDCi	88 (120)	310	5,0 D	**129**	26.429	A

Auch Rang 8: Ford Gd Tourneo Connect (100 PS), Rang 9: Ford Galaxy (150, 180 PS), Ford S-Max (150, 180 PS). [1)] Automatik.

	Benziner	kW (PS)	Nm	l/100 km	CO_2	Preis	Eff.-Kl.
1	**Toyota Prius Plus 1.8 Hybrid**	100 (136)	142	4,1 S	**96**	26.470	A+
2	**Citroën Gd C4 Picasso Puretech 130**	96 (130)	230	5,0 S	**115**	19.025	A
3	**VW Caddy Maxi 1.4 TGI**	81 (110)	200	4,3 CNG	**116**	21.335	A+
4	VW Caddy Maxi 1.0 TSI	75 (102)	175	5,5 S	**127**	18.340	B
5	Opel Zafira 1.6 CNG	110 (150)	210	4,7 CNG	**129**	23.794	A
6	Citroën Gd C4 Picasso THP 165	121 (165)	240	5,6 S	**130**	24.440	B
7	VW Caddy Maxi 1.4 TSI DSG[1)]	92 (125)	220	5,8 S	**133**	22.635	B
8	Opel Zafira 1.4 LPG	103 (140)	200	8,5 LPG	**139**	23.038	B
9	Opel Zafira 1.4 Turbo	88 (120)	200	6,1 S	**150**	18.563[2)]	C
10	Renault Espace TCe 200 EDC[1)]	147 (200)	260	6,2 S	**140**	32.983	B

Herstellerangaben. Auch Rang 9: Opel Zafira (140 PS). [1)] Automatik, [2)] mit rollwiderstandsarmen Reifen

1 Die Neuauflage tut dem S-Max gut. Von Platz 5 im Vorjahr geht's ganz nach oben.

2 Der Sharan muss den ersten Platz räumen. Und VW denkt sogar darüber nach, ihn ganz einzustellen.

3 Mercedes bleibt mit seinem Premium-Van oben dabei. Die V-Klasse belegt den dritten Platz.

Die meistverkauften Firmenwagen

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

1	Ford S-Max	2.0 TDCi
2	VW Sharan	2.0 TDI
3	Mercedes V	250 d 4Matic
4	Seat Alhambra	2.0 TDI
5	Opel Zafira	2.0 CDTI
6	Ford Galaxy	2.0 TDCi
7	Renault Espace	dCi 160
8	Toyota Prius Plus	1.8 Hybrid
9	Fiat Freemont	2.0 JTD 4x4[1)]
10	Ssangyong Rodius	2.2 e-Xdi 4WD

Von Nutzfahrzeugen abgewandelte Modelle wurden nicht berücksichtigt.
[1)] Produktion bereits eingestellt

DATAFORCE

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	Opel Zafira 2.0 CDTI Ecoflex	1.956/4	125 (170)	5,2 D/137	24.597	70,1/44,8
2	Seat Alhambra 2.0 TDI Ecomotive	1.968/4	110 (150)	5,0 D/130	27.571	71,3/44,1
3	Ford S-Max 2.0 TDCi	1.997/4	110 (150)	5,0 D/129	27.689	73,6/47,4
4	Toyota Prius Plus 1.8 Hybrid	1.798/4	100 (136)	4,1 S/96	26.470	74,1/46,5
5	VW Sharan 2.0 TDI BMT	1.968/4	110 (150)	5,0 D/130	29.706	74,5/47,3
6	Ford Galaxy 2.0 TDCi	1.997/4	110 (150)	5,0 D/129	30.134	75,8/48,8
7	Fiat Freemont 2.0 Multijet 4x4[1)]	1.956/4	125 (170)	7,3 D/194	29.655	78,0/49,9
8	Ssangyong Rodius 2.2 e-XDi 4WD	2.157/4	131 (178)	7,8 D/205	27.975	80,1/50,6
9	Renault Espace dCi 160 Energy	1.598/4	118 (160)	4,7 D/123	34.412	85,0/53,9
10	Mercedes V 250 d 4Matic	2.143/4	140 (190)	6,6 D/174	44.914	95,7/61,3

[1)] Produktion bereits eingestellt

DEKRA

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	Ford S-Max 2.0 TDCi	1.012	1.650	2.662
2	Ford Galaxy 2.0 TDCi	1.012	1.678	2.690
3	Renault Espace dCi 160 Energy	1.141	1.618	2.760
4	Toyota Prius Plus 1.8 Hybrid	2.021	1.183	3.204
5	Mercedes V 250 d 4Matic	1.296	1.914	3.211
6	Seat Alhambra 2.0 TDI Ecomotive	1.138	2.155	3.293
7	Opel Zafira 2.0 CDTI Ecoflex	1.321	2.032	3.353
7	VW Sharan 2.0 TDI	1.221	2.132	3.353
9	Fiat Freemont 2.0 Multijet 4x4[1)]	1.455	1.930	3.385
10	Ssangyong Rodius 2.2 e-XDi 4WD	k. A.[2)]	k. A.[2)]	k. A.[2)]

Bei 40.000 km/Jahr und 36 Monaten Nutzung

	Modell	Wartung	Verschleiß	Summe
1	Opel Zafira 2.0 CDTI Ecoflex	1.088	1.280	2.367
2	Renault Espace dCi 160 Energy	1.135	1.290	2.425
3	Ford S-Max 2.0 TDCi	1.398	1.282	2.680
4	Ford Galaxy 2.0 TDCi	1.398	1.310	2.708
5	Seat Alhambra 2.0 TDI Ecomotive	1.431	1.338	2.769
6	VW Sharan 2.0 TDI	1.527	1.372	2.899
7	Mercedes V 250 d 4Matic	1.457	1.636	3.093
8	Fiat Freemont 2.0 Multijet 4x4	1.784	1.613	3.397
9	Toyota Prius Plus 1.8 Hybrid	2.528	1.108	3.635
10	Ssangyong Rodius 2.2 e-XDi 4WD	k. A.[2)]	k. A.[2)]	k. A.[2)]

Angaben in Euro. [1)] Produktion bereits eingestellt, [2)] 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	Toyota Prius Plus 1.8 Hybrid	28.824	61 %	17.650	62 %	17.750
2	Seat Alhambra 2.0 TDI Ecomotive	34.521	62 %	21.400	58 %	20.050
3	Mercedes V 250 d 4Matic	56.041	62 %	34.800	58 %	32.550
4	VW Sharan 2.0 TDI BMT	36.597	64 %	23.300	59 %	21.700
5	Renault Espace dCi 160 Energy	36.050	65 %	23.400	62 %	22.450
6	Opel Zafira 2.0 CDTI Ecoflex	28.513	66 %	18.950	65 %	18.600
7	Ford Galaxy 2.0 TDCi	34.282	66 %	22.750	63 %	21.550
8	Ford S-Max 2.0 TDCi	32.109	68 %	21.750	64 %	20.450
9	Ssangyong Rodius 2.2 e-XDi 4WD	28.395	72 %	20.500	70 %	19.800
10	Fiat Freemont 2.0 Multijet 4x4[1)]	k. A.[2)]	k. A.[2)]	k. A.[2)]	k. A.[2)]	k. A.[2)]

Angaben in Euro. [1)] Produktion bereits eingestellt, [2)] keine Daten verfügbar

SCHWACKE

WASSERSTOFF
STATT ÖKO-STROM

Bis 2050 soll der **Flottenausstoß von Toyota** um 90 Prozent sinken. Allerdings nicht mithilfe von batteriebetriebenen Elektroautos. Die Japaner setzen vielmehr auf die Brennstoffzelle.

Text: Annett Boblenz

Hohe Stickoxid-Emissionen, Feinstaub: Der Diesel stinkt so manchem Flottenbetreiber. Überhaupt sind die Aussichten für dieselbetriebene Firmenwagen in Deutschland alles andere als rosig. In 18 deutschen Städten und Regionen droht ihnen Ungemach. Da ist von der blauen Plakette die Rede, die nur die aktuellsten Diesel-Fahrzeuge mit aufwendigster Abgas-Nachbehandlung erhalten sollen. Fahrer älterer Diesel müssen ihren Geschäftswagen möglicherweise am Rand der Umweltzonen stehen lassen: Durchfahrt verboten. Noch ist nichts spruchreif, doch die Unruhe unter Flottenbetreibern wächst.

Fuhrparkbetreiber sind hellhörig, manche bereits auf der Suche nach Alternativen. Fündig werden sie beispielsweise bei Toyota. Bei den Händlern der Marke steht seit Anfang des Jahres 2016 die vierte Generation des Prius im Showroom, neben den Hybridversionen des Kleinwagen Yaris, dem kompakten Auris oder dem SUV RAV4. Und bei der Konzernschwester Lexus gibt es jede Menge weitere Hybride. 1997, als Toyota den Prius auf den Markt brachte, mochte niemand so recht an den Erfolg dieser Technologie glauben. Knapp 20 Jahr später hat sich das Bild grundlegend gewandelt: Kaum ein Hersteller kommt ohne Hybride aus, sind sie doch ein probates Mittel, die CO_2-Flottenemissionen zu drücken. Und als Benziner ist ihnen die Stickoxid-Problematik fremd.

Jeder dritte Toyota ist ein Hybrid

Toyota verkauft in Europa jedes dritte Fahrzeug mit Hybridantrieb. In Deutschland liegt der Anteil sogar bei 37 Prozent. Folge: Die im ersten Halbjahr neu zugelassenen Toyota-Modelle stießen durchschnittlich nur 107,8 Gramm CO_2 pro Kilometer aus. Zum Vergleich: Über alle Marken hinweg liegt dieser Wert im ersten Halbjahr bei 127,6 Gramm. »Betrachtet man nur den durchschnittlichen Aus-

stoß der zugelassenen Hybridfahrzeuge, liegen wir sogar bei 87,3 Gramm CO_2«, sagt Technik-Sprecher Dirk Breuer. Damit unterbietet die japanische Marke schon heute die 95-Gramm-Grenze, die alle Hersteller 2021 erfüllen müssen.

Doch Toyota will mehr: Bis 2050 soll der CO_2-Flottenausstoß auf zehn Prozent des Wertes von 2010 schrumpfen. Mit Hybriden alleine ist das nicht zu schaffen.

Ein Brennstoffzellenauto lässt sich in drei Minuten volltanken. Ein E-Auto aufzuladen dauert mindestens eine halbe Stunde

Batteriebetriebene Elektroautos wären die Lösung. Doch die Japaner setzen klar auf die Brennstoffzelle als Antrieb der Zukunft und läuten mit der Limousine Mirai bereits die neue Ära ein.

Nur 21 H_2-Tankstellen in Deutschland

Noch ist der Mirai, benannt nach dem japanischen Wort für Zukunft, ein Exot auf deutschen Straßen. Nur 16 Fahrzeuge sind hierzulande unterwegs, vorwiegend bei Flottenbetreibern. Dass es nicht mehr sind, hat neben dem hohen Anschaffungspreis vor allem einen Grund. Die Tankstellen-Infrastruktur ist so löchrig wie ein Schweizer Käse. Gerade mal 21 Wasserstoff-Tankstellen gibt es in der gesamten Bundesrepublik.

Eigentlich hätten bis Ende letzten Jahres bereits 50 Standorte in Betrieb gehen sollen, doch alleine in den letzten zwei Jahren sind nur zwei H_2-Stationen (Ulm und Wuppertal) dazugekommen. Wie realistisch dann das Ziel ist, bis 2023 immerhin 400 Zapfsäulen an möglichst bereits vorhandenen Tankstellen in Deutschland zu haben, wird sich zeigen müssen. »Geschichte zu schreiben ist anstrengend«, bekennt Breuer leicht resigniert.

Warum also die Wasserstoff und Brennstoffzellen als Energiespender, wenn ein E-Auto seinen Strom so viel leichter aus einem Akku ziehen könnte? Ein Grund ist: Ein Brennstoffzellen-Fahrzeug lässt sich viel einfacher und schneller betanken als einen Akku aufzuladen. In drei Minuten fließen fünf Kilogramm Wasserstoff in den Tank, genug für 500 Kilometer.

Die Erwartungen an die Technologie sind jedenfalls groß. »Die Brennstoffzelle ist der ideale Ersatz für den Dieselantrieb«, heißt es. Also lange Strecken mit möglichst wenig Aufwand, sprich Verbrauch, zurückzulegen. Und deshalb forciert der Hersteller auch den Einsatz von Brennstoffzellen in Lieferfahrzeugen, Lkw und Bussen. Über Fahrverbote in Innenstädten könnten Brennstoffzellen-Fahrer jedenfalls locker hinwegsehen. FA

Fotos: Achim Hartmann (2)

Ein Brennstoffzellenauto wandelt Wasserstoff in Strom um, der dann den E-Motor antreibt. Wasserstoff zu tanken ist so einfach wie Diesel oder Benzin nachzufüllen. Sofern man eine Tankstelle findet.

HYBRIDMODELLE VON TOYOTA

Für jeden Fuhrpark etwas dabei

Seit über 20 Jahren baut Toyota Autos mit Hybridantrieb. Mit der japanischen Unternehmen häufig eigenen Sturheit hielt die Marke konsequent an dem Antriebskonzept fest und schwamm damit lange gegen den Strom. Zu Recht, wie mittlerweile rund neun Millionen von Toyota und Lexus gebaute Hybridautos zeigen. In Deutschland reicht das Modellangebot mit Hybridmotor vom Kleinwagen Yaris bis zum SUV RAV4, wobei der kompakte Auris als Fünftürer und als Kombi erhältlich ist.

Yaris (14.535 Euro): einziger Vollhybrid unter den Kleinwagen.

Auris TS (20.330 Euro): Flotten wählen meist den Kombi. Es gibt ihn auch als Fünftürer.

RAV4 (26.880 Euro): Vollhybrid-SUV, auf Wunsch auch mit Allradantrieb.

Prius (23.650 Euro): Den Hybrid-Pionier baut Toyota mittlerweile in vierter Generation.

Übersicht alle in Deutschland erhältlichen Autos mit alternativem Antrieb
www.firmenauto.de/aa

AUTSCH, DAS SITZT

Vielfahrer klagen oft über **Nacken- oder Rückenbeschwerden.** Dabei hilft es schon, den Sitz des Firmenwagens richtig einzustellen. Oder gleich einen Ergonomiesitz zu bestellen.

Text: Franziska Nieß

Als vor sieben Millionen Jahren die Evolution des Menschen begann, kamen unsere Vorfahren noch ziemlich gebückt daher. Das änderte sich im Lauf der Jahrtausende, der Gang wurde aufrechter. Und heute? Sind viele aufgrund ihrer schlechten Haltung wieder gebückt unterwegs. Antrainiert haben sie sich diese Haltung durch stundenlanges Sitzen am Rechner und fehlende Bewegung. »Unser Körper ist nicht fürs Sitzen gemacht«, erklärt Detlef Detjen, Geschäftsführer des Vereins Aktion Gesunder Rücken (AGR). »Neun Stunden Sitzen am Tag lassen sich auch durch Sport nicht mehr ausgleichen.«

Am schlechtesten sitzt man im Auto. »Wir haben kaum Bewegungsspielraum und einen Knick im Fuß beim Bedienen der Pedale«, sagt Ergonomie- und Gesundheitsexpertin Sabine Neumann. »Außerdem lümmeln wir hinter dem Steuer mit vorgezogenen Schultern und krummem Rücken.« Dadurch stockt die Durchblutung des gesamten Körpers. Das zieht eine lange Liste möglicher Folgen nach sich, wie zum Beispiel Thrombosen, Müdigkeit oder Konzentrationsprobleme. Besonders viele Autofahrer klagen über Nacken- und Rückenschmerzen. »80 Prozent der Menschen sind im Laufe ihres Lebens von Rückenproblemen betroffen«, sagt Detjen.

Ergonomische Autositze helfen

Die Lösung: Ergonomie. Darunter versteht man die Anpassung der Arbeitsbedingungen an den Menschen und nicht umgekehrt. Im Falle des Autofahrens also ein an die Bedürfnisse des Menschen angepasstes Fahrzeug. Das betrifft natürlich vor allem die Sitze.

»Neun Stunden Sitzen am Tag lassen sich auch durch Sport nicht mehr ausgleichen. Unser Körper ist nicht fürs Sitzen gemacht«

Detlef Detjen
Geschäftsführer Aktion Gesunder Rücken

»Ein moderner Sitz ist mittlerweile das Teuerste im Auto«, erklärt Andrew Leuchtmann, Leiter der Sitzentwicklung bei Opel. Einen Sitz zu entwickeln, dauere bei Opel genauso lange wie die Entwicklung des gesamten Autos, nämlich fünf Jahre. »Eine lange Zeit, wenn man bedenkt, dass die Menschen durchschnittlich alle zehn Jahre um zehn Millimeter wachsen«, sagt Leuchtmann. Auch die durchschnittliche Hüftbreite wächst: um 14 Millimeter in neun Jahren. Opel hat die Werte von 1999 bis 2008 gemessen. Regulierbare Seitenwangen werden daher immer wichtiger, um dem variierenden Hüftumfang der Menschen gerecht zu werden. Diese finden sich zum Beispiel in den AGR-Sitzen von Opel. Seit 2008 hat Opel zwei Millionen dieser Sitze verbaut, die vom AGR als besonders rückenfreundlich ausgezeichnet wurden. Die neueste Variante kommt unter anderem im Opel Astra zum Einsatz und kostet in der Basisversion 328 Euro.

Die Menschen werden größer und dicker. Ein Autositz muss sich dem Fahrer anpassen, nicht umgekehrt

Eine Lendenwirbelstütze lässt sich vorwärts-, rückwärts-, hoch- oder runterfahren. Die Neigung der Sitzfläche lässt sich ebenso verstellen wie die Länge der Oberschenkelauflage. Die Sitzform folgt der Kontur der menschlichen Wirbelsäule.

Aber in Sachen Ergonomie geht noch mehr: Die Premiumversion wartet mit seitlich verstellbaren Seitenwangen und einer Massagefunktion auf. Die Memory-Funktion speichert die Sitzeinstellung. Praktisch für Fahrer, die sich ein Auto teilen. Diese Leistungen gibt es aber nur für die Ausstattungen Dynamic und Innovation, sofern man mindestens rund 2.000 Euro in das Premium-Leder-Paket investiert. Gesundheit hat ihren Preis.

Spätestens nach zwei Stunden Autofahrt Pause machen

Doch auch ohne ergonomischen Autositz lässt sich einiges für die Haltung beim Fahren tun. Wichtig sind bei längeren Autofahrten Pausen. Nach eineinhalb Stunden, spätestens aber nach zwei Stunden Fahrt, benötigen Körper und Geist eine Regenerations- und Bewegungsphase. Der AGR hat zudem Tipps zur richtigen Sitzeinstellung parat (siehe Kasten). Wer sich daran hält, tut sich und seinem Rücken etwas Gutes. FA

SO STELLEN IHRE FAHRER DEN SITZ DES FIRMENWAGENS RICHTIG EIN

Sieben Tipps für eine gute Haltung

1. Mit dem Gesäß ganz an die Sitzlehne heranrücken, die Beine sollten bei durchgetretenen Pedalen leicht angewinkelt sein.
2. Sie sollten das Lenkrad mit leicht angewinkelten Armen erreichen können. Auch bei Lenkbewegungen sollte der Schulterkontakt zur Lehne erhalten bleiben.
3. Sitzen Sie so hoch wie möglich. Zwischen Kopf und Dach sollte eine Handbreit Platz sein.
4. Stellen Sie die Sitzflächenneigung so ein, dass die Oberschenkel locker auf der Sitzfläche aufliegen. Zwischen Kniekehle und Vorderkante sollten zwei bis drei Fingerbreit Platz bleiben.
5. Bei der Kopfstütze gilt die Faustregel: obere Kopfstütze gleich Oberkante Kopf. Der Kopf sollte geschützt sein, der Nacken jedoch nicht. Eine zu tief eingestellte Kopfstütze kann bei einem Heckaufprall schwere Kopf- und Halswirbelverletzungen hervorrufen.
6. Sind einstellbare Seitenwangen vorhanden, sollten Sie darauf achten, dass diese am Körper anliegen, ohne einzuengen.
7. Eine Lordosestütze unterstützt die natürliche Form der Lendenwirbelsäule. Führen Sie die Anpassung von unten nach oben durch. Der wichtigste Abstützbereich ist der des Beckens (Gürtellinie).

Fotos: Volker Strüh, Fotolia

SICHER IST SICHER

Wie stehen Unternehmen zu **Assistenzsystemen in Firmenwagen?** Der Deutscher Verkehrssicherheitsrat hörte sich unter Flottenmanagern um.

Text: Nicole Holzer

Die Zeit drängt, das Telefon klingelt und das Navi muss auch noch programmiert werden. Im Stop-and-Go reicht ein kurzer Moment der Unaufmerksamkeit und schon kracht's. Auffahr- und Rangierunfälle machen rund 55 Prozent aller Crashs aus und gehören zu den häufigsten Unfallarten. Dabei könnten diese und weitaus folgenreichere Unfälle durch Fahrhilfen verhindert oder ihre Folgen abgeschwächt werden.

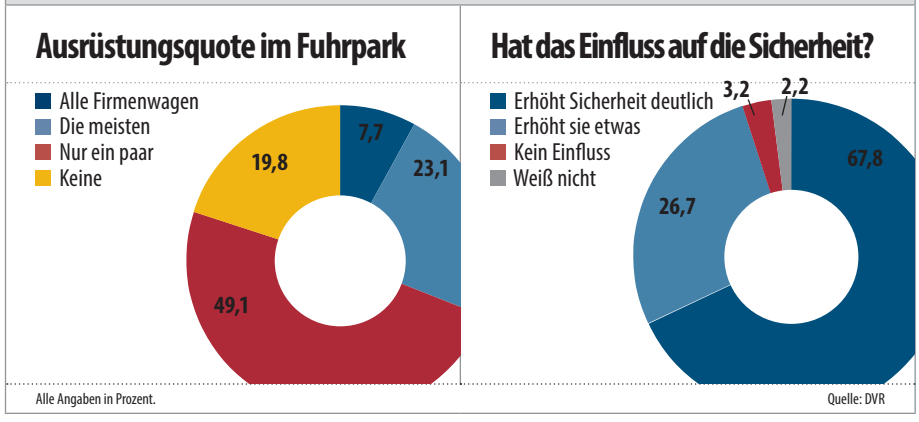
Notbremsassistenten haben den größten Sicherheitsgewinn

Das weiß auch der Großteil der Fuhrparkmanager. Das ergab eine Umfrage der Kampagne Bester Beifahrer des Deutschen Verkehrssicherheitsrats (DVR) in Kooperation mit firmenauto.de. Die Mehrheit der 119 Befragten schätzt den Einfluss von Fahrassistenzsystemen auf die Sicherheit als sehr hoch ein. Den höchsten Sicherheitsgewinn (94,5 Prozent) sprechen sie dem Notbremsassistenten zu. Auf den weiteren Plätzen folgen unter anderem Abstandstempomat (90 Prozent) und Spurhalteassistent (85,9 Prozent).

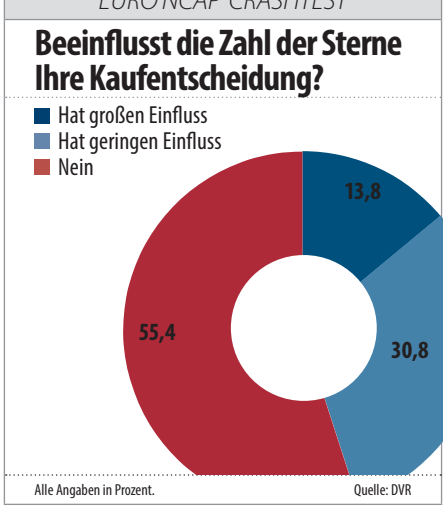
Dass Parkassistent und Müdigkeitswarner die Sicherheit erhöhen, denken immerhin rund 70 Prozent der befragten Fuhrparkmanager. Dennoch gebe es hier keinen durchgehenden Standard, bemängelt der DVR. Dabei könnten Unternehmen gleich mehrere Fliegen mit einer Klappe schlagen, wenn sie diese Helfer in ihren Firmenwagen hätten: Denn nach Einschätzung der meisten Befragten steigern Fahrassistenzsysteme den Wiederverkaufswert der Dienstwagen. Außerdem sind die Mitarbeiter zufriedener und fühlen sich sicherer hinterm Steuer. Darüber hinaus reduzieren sich direkte und indirekte Schadenkosten aufgrund der sinkenden Unfallzahlen und auch die Ausgaben für Versicherungsprämien sinken. Denn diese sind abhängig von der jeweiligen Schadenquote der Firmenflotte.

Mehr Infos und die bundesweit einzige Datenbank zur typgenauen Verfügbarkeit von Fahrsicherheitsassistenzsystemen veröffentlicht der DVR online unter www.bester-beifahrer.de. Alle Informationen sind auch als App verfügbar.

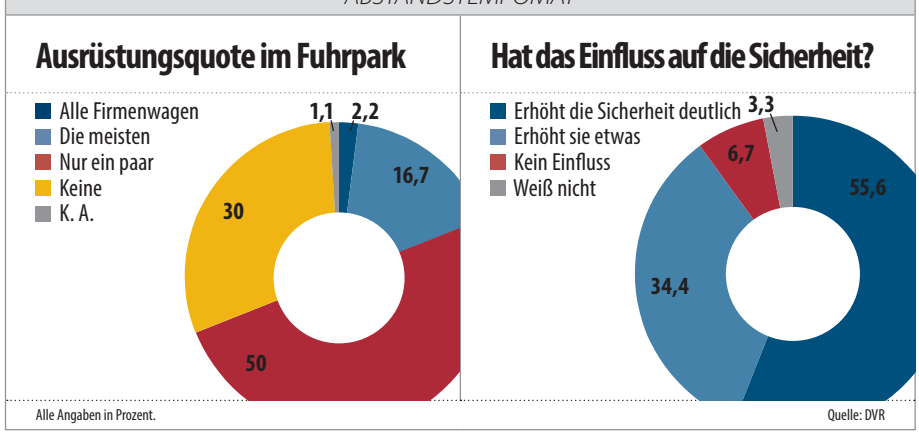
NOTBREMSASSISTENT



EURO NCAP-CRASHTEST



ABSTANDSTEMPOMAT



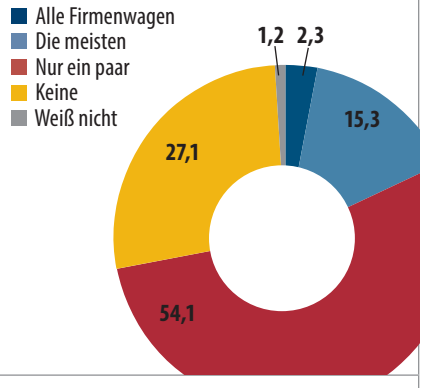
Abstandstempomat, Kollisionswarner, Stauassistent: Alle Systeme helfen, Unfälle zu vermeiden.

»Auch die besten Systeme ersetzen vorausschauendes Fahren nicht. Der Fahrer bleibt immer verantwortlich«

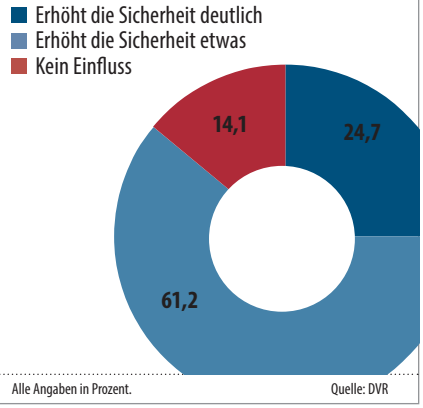
Dr. Walter Eichendorf
Präsident Deutscher Verkehrssicherheitsrat (DVR)

SPURHALTEASSISTENT

Ausrüstungsquote im Fuhrpark



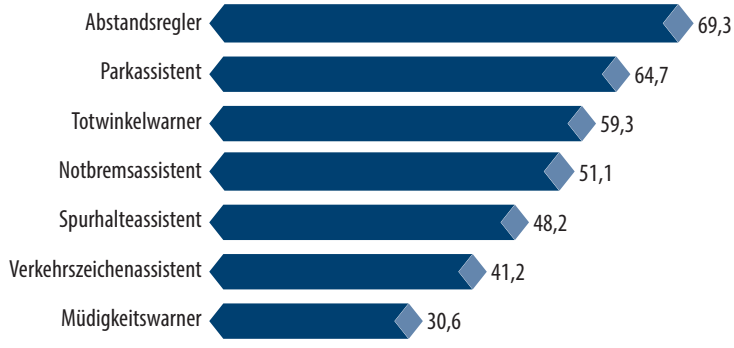
Hat das Einfluss auf die Sicherheit?



Alle Angaben in Prozent. Quelle: DVR

WIEDERVERKAUFSWERT

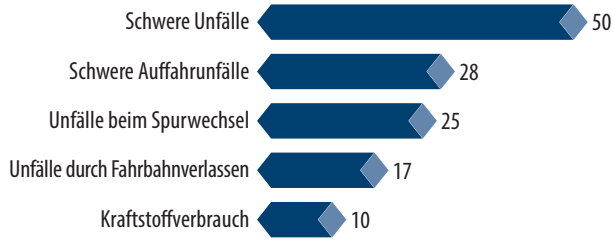
Welche Fahrassistenzsysteme die Verkaufschancen des Autos steigern



Alle Angaben in Prozent. Quelle: DVR

VIELE UNFÄLLE KÖNNTEN VERHINDERT WERDEN

Fahrassistenzsysteme sorgen für weniger …



Alle Angaben in Prozent. Quelle: DVR

MORAL TRIFFT AUF

Beim autonomen Fahren ist technisch schon vieles machbar. **Rechtliche und ethische Fragen** sind dagegen noch offen. Auto oder Fahrer, wer trifft die Entscheidung in brenzligen Situationen?

Text: Alex Mannschatz

Klingt klasse: »Sie kommen aus dem Büro und Ihr Audi fährt vor. Ohne Fahrer. Sie lehnen sich zurück und werfen einen Blick in die Zeitung. Ihr Auto führt Sie souverän an allen Staus vorbei und Sie gelangen schnell und stressfrei nach Hause. 2030 könnte das gut so laufen.« Das sind Szenarien, die Prof. Rupert Stadler, Vorstandsvorsitzender bei Audi, entwirft. Der Mann darf schon aufgrund seiner Verantwortung den Aktionären gegenüber keine Fantastereien verbreiten. Er meint es ernst. Nicht nur bei Audi ist autonomes Fahren eines der zentralen Zukunftsthemen. Mercedes, BMW oder Volkswagen – die Hautevolee des deutschen Automobilbaus setzt auf dieses Pferd.

Doch die Vorstellung, dass ein Auto uns fährt und nicht umgekehrt, ist keinesfalls für alle verlockend. Weil nicht der Mensch, sondern eine Maschine die Entscheidung trifft, wie in Grenzsituationen reagiert werden muss. Mal angenommen, Ihr

»Für autonomes Fahren in der Zukunft sind Anpassungen technischer Vorschriften notwendig«

Renata Jungo Brüngger
Vorstand Integrität und Recht bei Daimler

MATHEMATIK

Auto droht, während Sie so schön Zeitung lesen, mit einer Touristengruppe zu kollidieren, die gerade die Straße überquert. Fährt Ihr Wagen sie über den Haufen oder entscheidet er sich, die Fahrbahn zu verlassen und an die Wand zu fahren? Ihr Leben gegen das der Touristen?

Eine bedrückende Fragestellung. Aber eine falsche, sagen unisono die Entwickler solcher Systeme. Ziel sei es doch, das Auto in die Lage zu versetzen, solche Situationen noch frühzeitiger zu erkennen, um noch rechtzeitiger abzubremsen. Und wo Rupert Stadler recht hat, hat er recht: Wir sind das Problem. »Über 90 Prozent aller Unfälle sind heute auf menschliche Fehler zurückzuführen. Das große Gefahrenpotenzial sind Situationen, in denen der Fahrer abgelenkt, überfordert oder unterfordert ist«, so der Audi-Chef. Der Computer also soll es besser machen, indem seine Rechnerleistung schneller ist als die Reaktionsleistung des Gehirns.

Die Ethik steckt im Algorithmus

Professor Dr. Volker Lüdemann von der Hochschule Osnabrück beschäftigt sich seit Langem mit der entscheidenden Stellschraube in solchen Systemen: »Menschen werden diese Autos programmieren müssen. Die Frage ist, nach welchen Regeln. Denn diese Regeln entscheiden darüber, was später passiert«, erklärte der Wirtschafts- und Sozialwissenschaftler im Juni auf einem Fachforum des Deutschen Verkehrssicherheitsrates (DVR) in Berlin. Moral trifft auf Mathematik, Werte auf Wissenschaft. »Die Ethik steckt im Algorithmus, der Teufel aber im Detail«, so Lüdemann, der eine klare Forderung stellt: »Die Gesellschaft, nicht die Industrie, sollte entscheiden, mit welchen Vorgaben wir das selbstfahrende Auto ausstatten.« Lüdemann spricht die »Goldgräberstimmung« an bei Unternehmen wie Google, die im automatisier- ›

»Die Gesellschaft, nicht die Industrie, sollte darüber entscheiden, mit welchen Vorgaben wir das selbstfahrende Auto ausstatten«

Professor Dr. Volker Lüdemann
Wirtschafts- und Sozialwissenschaftler, Hochschule Osnabrück

ten Fahren neue, vielversprechende Geschäftsmodelle sähen, mögliche Opfer dabei aber hinnähmen. Der Professor hält es daher für unwahrscheinlich, dass man sich international auf eine »Maschinenethik« einigen könne. Zu unterschiedlich seien Rechts- und Werteverständnisse verschiedener Gesellschaften.

Wiener Übereinkommen

Womöglich also bringt ein Inder dem Auto bei, lieber einen Passanten als eine heilige Kuh zu überfahren. Oder der Italiener will eher Kinder verschonen als Greise. Juristen sehen das Ganze nüchterner, frei von Klischees. Für sie stellt sich die Frage, wer verantwortlich sein soll, wenn etwas schiefgeht. Der Programmierer, der Hersteller, der Halter oder doch der im Auto sitzende Mensch? Bis das geklärt ist, wird es noch dauern. Das sogenannte Wiener Übereinkommen (es dient seit 1968 der internationalen Standardisierung von Verkehrsregeln) bestimmt seit zwei Jahren, dass Assistenzsysteme für autonomes Fahren nur dann zu erlauben sind, wenn sie »durch den Fahrer übersteuert oder abgeschaltet werden können«. In Deutschland hat Bundesverkehrsminister Alexander Dobrindt Ende Mai den entsprechenden Gesetzentwurf durchs Kabinett gebracht, der die Umsetzung dieser Regel hierzulande ermöglicht.

Für die Autoindustrie ist damit die Voraussetzung geschaffen, solche Systeme voranzubringen. »Der Rechtsrahmen, der für die aktuellen Assistenzsysteme gilt, ist auch für die nächsten Entwicklungsschritte eine gute Grundlage«, sagt Renata Jungo Brüngger, Vorstandsmitglied bei Daimler für Integrität und Recht. »Es sind aber Anpassungen bei den technischen Vorschriften für das autonome Fahren der Zukunft notwendig.«

Welche das sein könnten, darüber hat das Bundesverkehrsministerium schon konkrete Vorstellungen. Man setze sich für »weitere Änderungen« des Wiener Übereinkommens ein, heißt es dort. Nach dem Willen des Ministeriums »soll die Begriffsbestimmung des Fahrers so erweitert werden, dass ihm künftig automatisierte Systeme mit voller Kontrolle über ein Fahrzeug gleichgestellt werden.«

Wo aber zwischen Mensch und Computer kein Unterschied mehr gemacht wird, ist Gegenwind vorprogrammiert. Verbraucherschützer und Juristen haben längst ihre Bedenken geäußert. Der Verkehrsminister kündigte deshalb die Gründung einer »Ethik-Kommission für autonomes Fahren« zur Ausarbeitung von Leitlinien an. Beteiligen wird sich daran natürlich auch die Automobilindustrie. Brüngger sieht die Technik angesichts fortgeschrittener Projekte wie des Mercedes F105 schon sehr weit. Zur Lösung gesellschaftlicher Anforderungen brauche man aber den breiten Diskurs: »Einige Fragen rund um das autonome Fahren, darunter auch ethische Aspekte, können die Automobilhersteller nicht allein beantworten.«

Das Auto lenkt, der Fahrer liest. Doch wohin fährt das autonom fahrende Auto in brenzligen Situationen?

GESETZLICHE VORGABEN

Diese Fragen sind noch offen

Bis Autos fahrerlos unterwegs sein werden, werden Juristen und Gesetzgeber noch viel zu tun haben. Die drängendsten Probleme betreffen gleich mehrere Rechtsgebiete:

Europäisches Produkthaftungsrecht:

- Sind autonom fahrende Autos überhaupt bezahlbar, wenn ihre Hersteller eine verschärfte Produkthaftung übernehmen müssen?

Straßenverkehrsordnung:

- Lassen sich Ge- und Verbote, die persönlich von Fahrern zu beachten sind, einfach aufs autonom fahrende Auto übertragen?

Versicherungsrecht:

- Lässt sich am Prinzip der Halterhaftung festhalten?

Zulassungsrecht:

- Wie schnell lassen sich ECE-Regeln und Bestimmungen für Typengenehmigungen und Betriebszulassungen in Einklang bringen?

Datenschutzrecht:

- Welche Daten dürfen gespeichert werden und wem gehören sie eigentlich?

PIMP MY FLEET

Auffallend anders: **Künstler Timo Wuerz und Flottenbeschrifter Signal Reklame** zeigen, wie Sie Ihre Fahrzeuge ins Rampenlicht rücken.

Text: Martin Schou

Hyundai i20 mit Comic-Motiven.

Mazda MX-5 im Drachen-Look.

Ford Mustang mit brennendem Heck.

Normalerweise klebt Signal Reklame Firmenschriftzüge auf Fahrzeug-Flanken und Motorhauben. Die Anfrage der Schwabengarage Stuttgart war daher etwas Besonderes: Sechs Fahrzeuge möglichst auffällig umstylen, »um die Werbetrommel kräftig zu rühren«, wie Georg Schumm, Regionalleiter der Schwabengarage Stuttgart, erklärt.

»Wir wollten nicht groß unser Logo auf die Seiten kleben und klassisch werben. Die Autos sollen durch ihre Motive Aufmerksamkeit erzeugen«, sagt Schumm. Ein Muscle Car wie der Ford Mustang oder ein 550 PS starker Jaguar F-Type gehen eigentlich schon klangmäßig nicht im Verkehr unter. Mit Al Pacino als Scarface auf der mächtigen Motorhaube und brennendem Heck ist der Mustang genauso wie der Jaguar im Regenbogen-Outfit zudem noch ein echter Blickfang. Am Mazda MX-5 im Dragon-Look, dem Volvo XC60 mit Elch-Gemälde oder dem Hyundai i20 mit Comic-Motiven und flotten schwäbischen Sprüchen werden Passanten aber genauso kleben bleiben.

Auch wenn Star-Designer Timo Wuerz und Signal Reklame schon jahrelang zusammenarbeiten, war der zeitliche Aufwand groß. »Alleine bis wir die riesige Datenmenge von Timos Motiven auf unseren Servern hatten, vergingen mindestens 24 Stunden. Die gleiche Zeit benötigen wir, um die Folie zu drucken«, sagt Signal Reklame-Chef Markus Schäffler. Kunden der Schwabengarage dürfen ihren Dienstwagen dennoch mit Motiv erwerben, für rund 2.000 Euro Aufpreis.

Signal Reklame-Chef Markus Schäffler (l.) und Star-Designer Timo Wuerz arbeiten bereits seit zwei Jahrzehnten zusammen.

Fotos: Martin Schou

Alle Bilder und mehr Infos zu Signal Reklame und Timo Wuerz unter **www.firmenauto.de/folierung**

Klare Ansage: Mit 175 PS zählte der R 21 Turbo zu den stärksten Vertretern der Mittelklasse.

Französische Spezialität: Den Kombi gab es natürlich auch als Siebensitzer.

RENAULT WAS ?

Vor 30 Jahren startete der **Renault 21** seine sehr erfolgreiche Karriere. Ruhm brachte ihm das nicht, er ist so gut wie vergessen.

Text: Alex Mannschatz

» **Ob R 16, R 4, Espace oder Fuego: Die Marke Renault hat selten eine Gelegenheit ausgelassen, die Konkurrenz mit Autos zu düpieren, die an Originalität kaum zu toppen waren. Ein wenig enttäuscht zeigte sich deshalb die** Anhängerschar, als 1986 der Renault 21 kam.

Renault was? Genau das ist die Tragik: Nummer 21 war so unscheinbar, dass sich heute so recht niemand an sie erinnert, obwohl mehr als zwei Millionen vom Band gelaufen sind. Ein Auto, das irgendwie auch ein Audi hätte sein können. Ein VW oder ein Fiat. Ein Opel oder ein Ford. Hauptsache kein Aufreger. Hauptsache Monsieur Tout-le-monde (der französische Herr Jedermann und damals wichtigster Zielkunde der Mittelkasse) fand Gefallen dran. Dabei bot der Renault 21 eine Skurrilität, die kaum schräger hätte sein können. Der kleinere 1,7-Liter-Motor wurde quer eingebaut, der größere Zweiliter längs. Die Quermotorvariante aber hatte sechs Zentimeter mehr Radstand, weil die Fahrschemel des Renault 11 verbaut wurden. Die Längsmotorversionen trugen den Schemel des Renault 25. Wer sich fragt, warum der Staatsbetrieb in den Achtzigerjahren finanziell ins Trudeln geriet, wird die Antwort erahnen. Heißer Tipp: Es hatte auch mit einer abenteuerlichen Produktionsplanung zu tun.

Spritzig wie eine Wanderdüne

Da die Motorleistungen von anfangs 75 PS im Falle des Basisbenziners und 65 PS beim Diesel die Spritzigkeit einer Wanderdüne vermuten ließen, legte Renault mit zahlreichen, konkurrenzfähigen Leistungsstufen nach. Trotzdem wäre die Baureihe fast vollends in Vergessenheit geraten, wäre da nicht im Herbst 1986 ein zum Siebensitzer aufrüstbarer, unschlagbar praktischer Personendampfer als Kombi aufgetaucht. Und dann gab's da noch ein Jahr später eine echte Rakete: den R 21 Turbo mit einem Zweiliterröhrer, der es auf satte 175 PS brachte.

Die heiße Maschine war freilich nur in der Stufenheckversion eingebaut. Auf fast 230 km/h Spitze brachte es der Turbo und schoss von null auf 100 in 7,4 Sekunden. Das Ganze war ab 1990 auch noch erhältlich mit permanentem Allradantrieb.

Das musste sich erst mal einer trauen, in einem Auto, das Giugiaro so betont schnörkellos gezeichnet hatte und dem man fast schon verschämt einen dezenten Heckspoiler spendierte. In Deutschland leiteten Versionen mit so vielsagenden Namen wie Exklusiv oder Symphonie die Ära einer viel großzügigeren Ausstattungspolitik ein, als sie etwa die deutsche Konkurrenz vorlebte. 1994 (der Kombi wurde als Nevada noch bis Ende 1995 gebaut) war Schluss für den erfolgreichen Renault 21 und damit auch für die Zahlennomenklatur in Renaults Mittelklasse. Der Nachfolger hieß Laguna – und ist selbst auch schon längst Geschichte. FA

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

DOPPELTER GEWINN FÜR SIE

Der Fahrevent **Firmenauto TESTdrive** plus Branchentreff **SIGNal Reklame Flottentag**

12. – 14. Oktober 2016 in Schwäbisch Hall

ZWEI TOP-VERANSTALTUNGEN FÜR FUHRPARKPROFIS

TESTEN SIE am 12. und 14. Oktober die neuesten Fahrzeugmodelle.

PROFITIEREN SIE vom Austausch mit Experten und den Vorträgen beim SIGNal Reklame Flottentag am 13. Oktober.

JETZT INFORMIEREN UND ANMELDEN – KOSTENLOS:
www.firmenauto.de/testdrive

FIRMENAUTO TESTdrive

SIGNAL signal-reklame.de

4. SIGNal Reklame FLOTTENTAG

12. – 14. OKTOBER 2016
SCHWÄBISCH HALL