80318 | € 4,00
www.firmenauto.de

firmenauto
Mobilität & Management

7
18

Firmenauto des Jahres 2018
Die besten Geschäftswagen aller Klassen

SUV-Vergleichstest
BMW X2
Mercedes GLA
Volvo XC40

Urlaubsfahrt mit Dienstwagen
Der Überlassungsvertrag regelt, was erlaubt ist und was nicht

Reisespesen
So holen Sie mehr Geld aus Ihren Dienstreisen

Folierung von Firmenwagen
Wie Spie-SAG 1.800 Autos im laufenden Betrieb beklebt

*Mit dem **SafeDrivePod** kommen Ihre Fahrer sicher nach Hause*

Mit der Sicherheitslösung SafeDrivePod unterstützt CarMobility Sie und Ihre Fahrer, sicher nach Hause zu kommen. Der SafeDrivePod verhindert während des Fahrens Ablenkungen durch das Smartphone, da Applikationen in dieser Zeit nicht genutzt werden können. Anrufe via Freisprechanlage sowie die Nutzung der Navigations-Apps* sind jedoch weiterhin möglich.

Mehr Informationen unter: www.safe-drive-pod.de

CarMobility
Professional Fleet Management

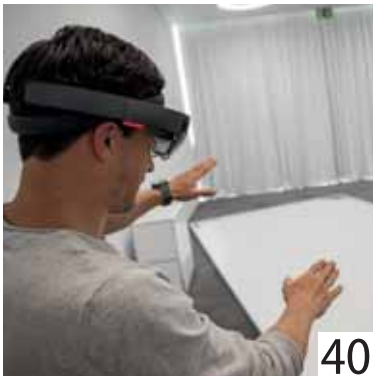
* Bei iOS ausschließlich über gesprochene Navigation möglich.

Ein Tochterunternehmen der Volkswagen Financial Services AG.

Das größte Fahrevent Europas

Fotos: Thomas Küppers (4), Carina Belluomo (1)

Ein Mal im Jahr steht firmenauto drei Tage Kopf – bei »Firmenauto des Jahres«. Dazu reisen rund 250 Fuhrparkmanager nach Rust, um in 100 Testwagen ihre Runden zu drehen. Planung und Organisation, Fahrzeuglogistik und vieles mehr sind nur im Teamwork zu stemmen. Dann wird aus dem Dreier-Redaktionsmannschaft eine stattliche Crew aus Verlags-Kollegen wie der Event-Abteilung oder dem Foto-Team. Aber ganz ohne Dienstleister ist die Veranstaltung nicht zu bewältigen: Beim Teilnehmermanagement und der IT zur Fahrzeugbewertung unterstützt uns Guest One. Die Ladeinfrastruktur auf dem Parkplatz für die zehn E-Autos und Plug-in Hybride baute Innogy auf. Zusammen mit unseren Partnern wuchs die Veranstaltungs-Crew so auf 24 Personen. Ein großes Dankeschön gilt den Businesspartnern für deren Unterstützung und natürlich den Herstellern. Mit ihren brandneuen und bewährten Fahrzeugen machen sie »Firmenauto des Jahres« zum Top Event für die Fuhrparkbranche.



Sie sehen **Martin Schou**, wie er blind in der Gegend herumtappst. Er sieht durch eine Virtual Reality Brille, wie die neuen Assistenzsysteme des Audi A6 arbeiten. Live erlebt man sie ja zum Glück nicht. Gefahren ist er den A6 dennoch.

Seit VW **Carina Belluomo** das Pilotprojekt zum autonomen Parken demonstrierte, kann sie die Serienentwicklung kaum abwarten: Parkplatz reservieren, das Auto am Parkhaus abstellen und mit dem Smartphone den Befehl zum Parken geben. Dass Carina so dafür schwärmt, liegt aber nicht an mangelnden Einparkkünsten. Als Dauerbesucherin der Stuttgarter City verspricht sie sich weniger Stress und Zeitverlust bei der lästigen Parkplatzsuche.

Abbildung zeigt Sonderausstattung gegen Mehrpreis. Kraftstoffverbrauch Volvo V90 D3, 6-Gang Schaltgetriebe, 110 kW (150 PS), verfahren), CO_2-Effizienzklasse: A

*Schwedenleasing ein Full-Service-Leasing Produkt der Volvo Car Financial Services, ein Service der Santander Consumer Leasing GmbH (Leasinggeber), Santander Platz 1, 41061 Mönchengladbach. Full-Service-Leasing Angebot – für den Volvo V90 D3, 6-Gang-Schaltgetriebe, 110 kW (150 PS) bei einer Laufzeit von 24 Monaten, 10.000 km Gesamtfahrleistung pro Jahr, einer Leasing-Sonderzahlung von 0,00 Euro, inklusive monatlicher Servicerate für „Wartung und Verschleiß". Angebot zzgl. gesetzlicher Umsatzsteuer, Überführungs- und

in l/100 km: innerorts 5,8, außerorts 4,4, kombiniert 4,9; CO_2-Emissionen: kombiniert 129 g/km (gem. vorgeschriebenen Mess-

Zulassungskosten. Gültig für Neuwagenbestellung für gewerbliche Volvo Neukunden (Fuhrparkkunden mit mindestens zehn Firmenzulassungen - Fahrzeuge bis 7,5 t) bis 30.06.2018. Ausgeschlossen sind spezielle Kundengruppen wie z. B. Taxis, Fahrschulen und Mietwagen. Umfang des Service „Wartung und Verschleiß“ gemäß den Regelungen zu Leistungen im Rahmen des Full-Service-Leasings. Bonität vorausgesetzt.

28 bis 38 Firmenauto des Jahres

12 Steuertricks für höhere Spesen.

16 Urlaub mit dem Firmenwagen, geht das?

rot = Themen auf dem Titel

FIRMENAUTO DES JAHRES

28 **Impressionen**
250 Flottenmanager nahmen an Europas größtem Fahrzeugtest teil

Ergebnisse aller Fahrzeugklassen

32 **Minicars und Kleinwagen**

33 **Kompakt- und Mittelklasse**

34 **Obere Mittelklasse**

34 **Kleine und kompakte Vans**

35 **Maxivans und Pick-ups**

36 **Kleine und kompakte SUV**

38 **Midsize und große SUV**

MANAGEMENT

03 **Editorial**

06 **Branchen-News**

12 **Spesen**
Mit ein paar Tricks wird die Dienstreise nicht ganz so teuer

16 **Urlaubsfahrt mit dem Firmenwagen**
Erlaubt ist alles – solange es im Überlassungsvertrag steht

20 **Privatnutzung des Geschäftswagens**
Änderung der Ein-Prozent-Regelung: Wer seinen Firmenwagen selten privat fährt, kann ab 2019 Geld sparen

22 **Folierung und Rebranding**
Spie-SAG ließ von Signal Design 1.800 Firmenwagen im laufenden Betrieb bekleben

40 Der neue Audi A6 im ersten Test.

Fotos: Dino Eisele (1), Thomas Küppers (1); Fotolia (1)

50 SUV im Test: Volvo XC40, BMW X2 und Mercedes GLA.

AUTO

Neuheiten

40 **Audi A6**
Ring frei für das am besten vernetzte Auto in der gehobenen Mittelklasse

44 **Jaguar I-Pace**
Konkurrenz für Tesla: Jaguars erstes Elektroauto schafft fast 500 Kilometer

46 **Volvo V60**
Der neue Volvo-Kombi bringt frischen Schwung in die Premium-Mittelklasse

48 **VW Touareg**
Wer hat den größten Bildschirm? Der Luxus-SUV von VW fährt in Sachen Digitalisierung ganz weit vorn

Fahrberichte

50 **Vergleichstest kompakte SUV**
Können sich die neuen BMW X2 und Volvo XC40 gegen Mercedes GLA durchsetzen?

56 **Kaufberatung Audi Q2**
Audis kleiner SUV verbindet frisches Design mit bewährter Technik. Genügt das für einen Firmenwagen?

Service

62 **Kostenvergleich kleine SUV**
Die meistverkauften Firmenwagen und ihre Kosten sowie die sparsamsten Modelle

64 **Autonomes Parken**
Im Parkhaus der Zukunft sucht sich der Firmenwagen selbstständig seinen Stellplatz

66 **Rückblick/Impressum**
Worüber firmenauto vor 20 Jahren berichtete

AUTOS IM HEFT

Audi
A6 40
Q2 56

BMW
X2 xDrive 20d 50

Citroën
C3 Aircross 62/63
C4 Cactus 63

Fiat
Tipo Kombi 1.6 Multijet 33
500L 0.9 8V Natural Power 34

Ford
Fiesta 1.0 Ecoboost 32
Ecosport 1.0 Ecoboost 36

Jaguar
XF Sportbrake 30d 34
E-Pace D180 36
I-Pace 44

Jeep
Compass 2.0 Multijet 36
Renegade 2.0 Multijet 4x4 61

Kia
Niro Plug-in Hybrid 36

Land Rover
Range Rover Velar 38
Range Rover Evoque TD4 4x4 61

Mazda
CX-3 36/62
CX-5 Skyactiv-D 175 38

Mercedes
A 180 d 33
E 220 d T-Modell 34
B 180 d 34
V 220 d 35
X 250 d 35
GLA 37/50/61
GLC 220 d 38

Mini
Countryman 62/63

Mitsubishi
Space Star 1.0 32
Eclipse Cross 1.5T 37

Nissan
Leaf 33
e-NV200 34
Navara 2.3 dCi 35
Qashqai 1.6 dCi 37
Juke 1.2 DIG-T 62

Opel
Mokka X 1.4 Turbo 62
Crossland X 62/63

Peugeot
2008 62/63

Renault
Captur TCe 120 62

Seat
Mii 1.0 Ecofuel 32
Ibiza 1.0 TGI 32
Arona 1.6 TDI 36
Ateca 1.6 TDI Ecomotive 37

Skoda
Octavia Combi 1.6 TDI 33
Superb Combi 2.0 TDI 33
Karoq 2.0 TDI 37
Kodiaq 2.0 TDI 38

Smart
EQ Fortwo 32

Suzuki
Ignis 1.2 Dualjet SHVS 63

Toyota
Proace Verso 2.0 D-4D 35
Hilux 2.4 D-4D 35
C-HR Hybrid 37

Volvo
S90 T6 34
XC40 37/50
XC60 D4 38
XC90 D5 38
V60 46

VW
Polo 1.0 TGI Bluemotion 32
Polo 1.0 TGI Bluemotion 33
Passat Variant GTE 33
Tiguan 2.0 TDI 37
Touareg 48
T-Roc 2.0 TDI 4motion 62

Fotos: Thomas Küppers (2)

Jetzt anmelden und neueste Modelle testen

Der **»firmenauto test drive«** macht dieses Jahr an zwei Veranstaltungsorten halt: Am 16. Oktober im Sport-Schloss Velen im Münsterland und am 19. Oktober bei Signal Design in Schwäbisch Hall.

Sie entscheiden im Fuhrpark über die Fahrzeugauswahl? Dann nutzen Sie den exklusiven »firmenauto test drive«. Fahren Sie an nur einem Tag herstellerübergreifend die neuesten Dienstwagenmodelle Probe.

Aufgrund der starken Nachfrage weitet firmenauto die Veranstaltung aus. Erstmals findet der »firmenauto test drive« an zwei unterschiedlichen Locations statt: Den Auftakt macht das Sport-Schloss Velen im Münsterland am 16. Oktober 2018. Im Anschluss macht der »firmenauto test drive« am 19. Oktober 2018 in Schwäbisch Hall Station.

Beim »firmenauto test drive« haben Sie neben ausführlichen Testfahrten die Chance, sich mit Fuhrparkverantwortlichen anderer Firmen und Vertretern der Hersteller auszutauschen. Die Redaktion von firmenauto ist ebenfalls vor Ort und steht Ihnen für Fragen und Anregungen zur Seite. Das macht die Veranstaltung zur idealen Networkingplattform.

Das Praktische: Die Teilnahme am »firmenauto test drive« in Schwäbisch Hall lässt sich prima mit einem Besuch des Signal Flottentags am 18. Oktober 2018 verbinden. Selbstverständlich ist für Ihr leibliches Wohl gesorgt.

Sie sind interessiert? Melden Sie sich unter **www.firmenauto.de/testdrive** an und sichern Sie sich einen der exklusiven Testfahrerplätze.

Fleet Europe Taxation Guide 2018

Neuer Steuerratgeber für Flotten

Der neue Steuerratgeber von Nexus und Pricewaterhouse Coopers hilft europaweit agierenden Fuhrparkentscheidern dabei, die Car Policies der jeweiligen Länder aneinander anzupassen. Der Ratgeber zeigt die aktuellen Veränderungen zur Besteuerung von Firmenautos in 23 EU-Mitgliedstaaten. Die Autoren des Fleet Europe Taxation Guide sind allerdings der Auffassung, dass die unterschiedlichen Steuerregelungen in den einzelnen Mitgliedstaaten der EU eine einheitliche EU-weite Flottenpolitik unmöglich machen.

BGH-Urteil zur Dashcam-Nutzung

Kameradaten sind zulässig

Der Bundesgerichtshof (BGH) hat Dashcam-Aufnahmen als Beweismittel zugelassen – es komme aber auf den Einzelfall an. Eine allgemein verbindliche Aussage über den generellen Einsatz von Dashcams im Straßenverkehr gibt es damit weiterhin nicht. Wenn es darum gehe, wahllos Beweismittel zu sammeln, um als Hilfssheriff die Verkehrsverstöße anderer anzuzeigen, so überwiege der Datenschutz, mahnen Autoclubs. Derartige Aufnahmen sollten daher verboten bleiben. Genau diesen Ansatz berücksichtigt auch das BGH-Urteil: Darin steht, dass dauerhaftes Filmen mit der Dashcam aufgrund datenschutzrechtlicher Bestimmungen (§ 4 BDSG) unzulässig ist. Es sei technisch möglich, »eine kurze, anlassbezogene Aufzeichnung unmittelbar des Unfallgeschehens zu gestalten«, urteilt das BGH. Die Kameras müssen die Aufnahmen daher laufend selbst überschreiben und löschen.

92,5

Tage im Schnitt steht ein Diesel derzeit beim Gebrauchtwagenhändler, bis er an einen neuen Besitzer geht. Das ist 13 Prozent länger als im Vorjahr

Handbuch des Fuhrparkrechts

Nachschlagewerk für Fuhrparkmanager

Von juristischen Angelegenheiten haben Flottenmanager meist wenig Ahnung. Das Haftungsrisiko in ihrem Job ist dennoch hoch. Im Handbuch des Fuhrparkrechts können Fuhrparkentscheider rechtliche Angelegenheiten zunächst nachschlagen, bevor sie ihren Rechtsanwalt um teuren Rat fragen. Im Buch sind relevante Verträge für den Fuhrpark sowie alles Wissenswerte über Halterhaftung, Compliance-Themen und Fallbeispiele aus dem Schadensmanagement zusammengetragen.

Handbuch des Fuhrparkrechts
von Inka Pichler-Gieser,
C. H. Beck (79 Euro),
ISBN 978-3-406-70891-6

Fraunhofer-Studie

Elektromobilität könnte Zehntausende Jobs kosten

Für die Produktion von Elektroautos wird deutlich weniger Personal benötigt als bei der Herstellung von Fahrzeugen mit Verbrennungsmotor. Das betrifft vor allem den Zuliefererbereich. Zu diesem Ergebnis kommt eine Studie des Fraunhofer-Instituts für Arbeitswirtschaft und Organisation IAO. Bis 2030 ist demnach jeder zweite Arbeitsplatz in der Pkw-Antriebstechnik direkt oder indirekt von der Elektromobilität betroffen. Danach würden in Deutschland rund 75.000 Arbeitsplätze wegfallen. Darin ist schon eingerechnet, dass rund 25.000 neue Stellen für Komponenten wie Batterien oder Leistungselektronik entstehen werden. Die Automobilindustrie in Deutschland zählt insgesamt rund 840.000 Beschäftigte.

FlottenSterne
Individuelle Mobilitätslösungen
für Geschäftskunden

firmenauto des jahres 2018
Mit Unterstützung von DEKRA

Unsere Firmenautos des Jahres: eine ganze Flotte von Gewinnern.

In gleich sieben Kategorien stehen unsere FlottenSterne Modelle an der Spitze. Beim größten europäischen Praxis-Vergleichstest von FIRMENAUTO wurden unter anderem das Fahrverhalten, der Komfort und die Wirtschaftlichkeit hervorragend bewertet. Neben der E-Klasse (obere Mittelklasse) und dem GLC (mittlere SUV) wurden der GLA (kompakte SUV), die X-Klasse (Pickup), die B-Klasse (kleine und kompakte Vans), die V-Klasse (Maxivans) und der smart EQ fortwo (Kleinwagen) ausgezeichnet. Mit unseren FlottenSterne Modellen und vielen Service-Leistungen bleibt Ihr Business bestens in Bewegung.

Jetzt mehr über das FlottenSterne Programm erfahren:

www.mercedes-benz.de/geschaeftskunden

Lass Dir's schmecken!

Bei den knappen **Spesensätzen** bleibt manchem Geschäftsreisenden der Bissen im Hals stecken. Es sei denn, man beteiligt das Finanzamt an den Kosten.

Hanno Boblenz
bob@firmenauto.de

Ständig geschäftlich auf Achse zu sein, bedeutet Mehrkosten. Für Übernachtungen, fürs Essen im Restaurant, die Toilette an der Raststätte. All dies und vieles mehr kann man bei der Einkommensteuererklärung absetzen. Viele Firmen bezahlen ihren Mitarbeitern Spesen. Wenn die sich am sogenannten amtlichen Sachbezugswert orientieren, also dem Satz, den das Finanzamt für angemessen hält, kann der Mitarbeiter natürlich keine weiteren Kosten steuerlich absetzen. Was als Werbungskosten gilt und was nicht, regelt Paragraf 9 des Einkommensteuergesetzes.

Verpflegung: Kommt drauf an, wer bezahlt

Die sogenannten Verpflegungsmehraufwendungen etwa. Wie viel der Mitarbeiter fürs teuer eingekaufte Mittag- oder Abendessen ansetzen darf, hängt davon ab, wie lange er geschäftlich unterwegs ist. Und zwar ab Abfahrt zu Hause beziehungsweise von der Firma. Ab acht Stunden akzeptieren die Finanzbeamten in Deutschland jeweils 12 Euro bei den Werbungskosten, ab 24 Stunden jeweils 24 Euro.

Aber Vorsicht: Bekommt der Kollege unterwegs eine Mahlzeit gestellt, wird der Werbungskostenabzug gekürzt – und zwar um 20 Prozent für ein Frühstück und um jeweils 40 Prozent für ein Mittag- und Abendessen. Das entspricht einer Kürzung um 4,80 beziehungsweise 9,60 Euro. Allerdings nur, wenn der Arbeitgeber das Essen bezahlt. Ein Beispiel: Das

Foto: Fotolia

Unternehmen schickt Kollege Maier auf ein eintägiges Seminar inklusive Mittagsbuffet. Maier startet um 6 Uhr und kommt um 19 Uhr wieder zu Hause an, ist also 13 Stunden unterwegs. Natürlich hatte sein Chef nicht selbst gekocht. Aber er hatte veranlasst, dass Maier sich auf Firmenkosten am Buffet bedient. Also kann Maier nicht 12 Euro als Werbungskosten ansetzen, sondern nur 2,40 Euro, da er fürs Mittagessen 9,60 Euro abziehen muss.

Einen Sonderfall stellen nächtliche Dienstreisen dar. Wer beispielsweise abends um 19 Uhr startet und erst um 4 Uhr morgens wieder zu Hause ist, darf die Zeiten beider Tage zusammenrechnen. Kommt er auf mehr als acht Stunden, so kann er ebenfalls pauschal 12 Euro ansetzen.

Geschäftsessen für über 60 Euro pro Person gelten als Belohnungsessen, die der Mitarbeiter versteuern muss

Freizügiger ist das Finanzamt, wenn ein Mitarbeiter von einem externen Geschäftspartner eingeladen wird. Dieses Geschäftsessen mindert seine Werbungskosten nicht. Und falls seine Firma ihm eine Verpflegungspauschale bezahlt, darf er die komplett einstecken.

Manche Unternehmen setzen jedoch eigene Reisekostenregelungen auf, als Teil des Arbeitsvertrags. Da das Unternehmen nicht verpflichtet ist, Spesen zu bezahlen, kann es die Spielregeln bestimmen. Der Chef könnte also verlangen, dass der Mitarbeiter solche Einladungen angibt, um ihm dann den Tagessatz zu kürzen. Das muss der Kollege zwar hinnehmen. Steuerlich aber kann er die Differenz am Jahresende geltend machen.

Sonderfall Galadinner

Bei besonders aufwendigen Geschäftsessen kommt wieder der amtliche Sachwertbezug ins Spiel, zumindest wenn die eigene Firma einlädt. Denn die Finanzbeamten akzeptieren nur Beträge bis 60 Euro, inklusive Getränke. Was darüber hinausgeht, gilt als Belohnungsessen, das der Arbeitnehmer versteuern muss. Beispiel: Eine Firma prämiert jedes Jahr die erfolgreichsten Geschäftspartner und ehrt sie auf einer großen Abendveranstaltung. Natürlich sind auch die eigenen Mitarbeiter dabei, schließlich gilt es, Kontakte zu pflegen. Der Caterer stellt dem Unternehmen fürs Galadinner pro Person 100 Euro inklusive Getränke in Rechnung. Die muss der Chef seinen Mitarbeitern auf den Arbeitslohn aufschlagen, damit sie das Essen als geldwerten Vorteil versteuern. Im Gegenzug können die Mitarbeiter die volle Verpflegungspauschale bei der Steuer geltend machen, müssen also nichts fürs Abendessen abziehen.

Auslandsreisen: 18 bis 80 Euro pro Tag

Fürs Ausland gelten bei den Verpflegungsmehraufwendungen andere Beträge. Je nach Region betragen sie zwischen 18 Euro bei Reisen nach Bosnien-Herzegowina und bis zu 80 Euro in Norwegen. Bei eintägigen Reisen ins Ausland und für Rückreisetage aus dem Ausland ins Inland ist der Pauschbetrag des letzten Tätigkeitsorts im Ausland maßgebend. Wichtig zu wissen, wenn man beispielsweise zur Montage oder als Berater ins Ausland geschickt wird.

Grundsätzlich gibt's die Verpflegungspauschale maximal für drei Monate am Stück. Und noch ein Sonderfall: Bei Fährüberfahrten ist das für Luxemburg geltende Tagegeld (aktuell 32 beziehungsweise 47 Euro) und für die Tage der Einschiffung und Ausschiffung das für den Hafenort geltende Tagegeld maßgebend.

Wer länger unterwegs ist, muss übernachten. Grundsätzlich kann man die Kosten fürs Hotel absetzen, und zwar ohne Verpflegung. Oft weist die Rechnung aber nur einen Gesamtpreis aus. Bei einer Tagespauschale beispielsweise lässt sich der Preis für die Verpflegung nicht feststellen. In diesem Fall muss der Mitarbeiter den Gesamtpreis um die Verpflegungssätze für Frühstück oder Mittagessen kürzen.

Beispiel: Auf einer zweitägigen Reise stellt das Hotel die Rechnung als Pauschalarrangement in Höhe von 90 Euro auf den Arbeitgeber aus. Nun gibt es zwei Möglichkeiten: Der Chef zieht 4,80 Euro fürs Frühstück ab (20 Prozent von 24 Euro) und überweist dem Mitarbeiter steuerfrei 85,20 Euro. Dann bleibt dem Angestellten die volle Verpflegungspauschale von 24 Euro (je 12 Euro für An- und Abreisetag) erhalten, denn sonst würde er das Frühstück ja zweimal bezahlen. Oder der Chef bezahlt die gesamten 90 Euro. Dann steht dem Mitarbeiter nur eine ums Frühstück gekürzte Verpflegungspauschale in Höhe von 19,80 Euro zu. Wie man rechnet, kommt man aufs gleiche Ergebnis. ›

Ungünstig für den Mitarbeiter ist es, wenn die auf seinen Namen ausgestellte Rechnung ein teures Frühstück separat ausweist. Beispiel: Zum 180 Euro teuren Zimmer des Fünf-Sterne-Hotels kommen 40 Euro fürs morgendliche Buffet. Dann darf der Chef 204 Euro steuerfrei erstatten (180 Euro plus zweimal 12 Euro für die Verpflegung). Auf der Differenz in Höhe von 16 Euro bleibt der Mitarbeiter aber sitzen. Gleiches gilt, wenn der Chef die Hotelkosten gar nicht übernimmt: Absetzen kann der Mitarbeiter nur die Übernachtung plus die zweitägige Pausche in Höhe von 204 Euro.

Einen Eigenanteil muss auch übernehmen, wer Gattin oder Ehemann auf eine mehrtägige Dienstreise mitnimmt. Das Finanzamt akzeptiert nur den günstigeren Preis eines Einzelzimmers.

Da können Fernfahrer einfacher rechnen, haben sie doch meist ihr Bett dabei. Übernachten sie auf Rastplätzen in den Schlafkabinen ihrer Fahrzeuge, kostet sie das in der Regel nichts. Trotzdem haben sie Ausgaben: für Toilette und Dusche am Rasthof oder für die Reinigung ihrer Bettwäsche. Diese Kosten müssen sie laut den Vorgaben des Bundesministeriums für Finanzen für einen Zeitraum von drei Monaten mit Belegen nachweisen. Gibt es keine Quittungen, darf geschätzt werden. Nach einem Urteil des Finanzgerichts München vom September 2015 (Az.: 7 K 2393/13) sind fünf Euro pro Nacht »keinesfalls überhöht«.

Fahrtkosten zwischen Wohnung und Arbeitsstätte

Zu guter Letzt können Arbeitnehmer die Fahrtkosten zwischen Wohnung und Arbeitsstätte absetzen. Aber wie, nach der Pendlerpauschale von 30 Cent je Entfernungskilometer oder der Reisekostenpauschale von 30 Cent pro Kilometer für Hin- und Rückfahrt? Hier kommt der Begriff der »ersten Tätigkeitsstätte« – einer ortsfesten betrieblichen Einrichtung – ins Spiel. Lkw-Fahrer etwa, die praktisch durchgehend unterwegs sind, haben in der Regel keine erste Tätigkeitsstätte. Ihr Lastwagen gilt nicht als ortsfeste Einrichtung. Somit müssten sie die Fahrtkosten zur Firma eigentlich mit der Reisekostenpauschale von 30 Cent für Hin- und Rückfahrt steuerlich absetzen können.

Dem ist aber nach einem Urteil des Finanzgerichts Nürnberg vom Mai 2016 (Az.: 4 K 1536/15) nicht so. Denn sobald ein Fahrer seinen Lkw oder auch seinen Lieferwagen regelmäßig in der Firma oder an einem anderen festen Ort übernimmt, handelt es sich um einen vom Arbeitgeber festgelegten Sammelpunkt. Die Fahrtkosten dorthin sind dann nur mit der Entfernungspauschale als Werbungskosten abziehbar, also nur mit 30 Cent für die einfache Strecke.

Spesensätze für Auslandsreisen

Land	Abwesenheit		
	ab 8 Std.	Tag	Übernachtung
Belgien	28	42	135
Dänemark	39	58	143
Finnland	33	50	136
Frankreich	29	44	115
Paris	39	58	152
Großbritannien	30	45	115
London	41	62	224
Italien	23	34	126
Rom	35	52	160
Tokio	44	66	233
Kroatien	19	28	75
Luxemburg	32	47	130
Norwegen	53	80	182
Österreich	24	36	104
Polen	18	27	50
Rumänien	17	26	62
Schweden	33	50	168
Schweiz	41	62	169
Slowakei	22	33	95
Spanien	20	29	88
Türkei	27	40	78
Ungarn	15	22	63
USA	34	51	138
New York	39	58	282

Angaben in Euro. Quelle: BMF

FORD **BUSINESS**

Der neue Ford Focus

Technologien in Fahrt statt Stand der Technik.

Der neue Ford Focus ist der dynamischste, faszinierendste und innovativste Ford aller Zeiten. Dank Ford Intelligent Drive Assist[1] inklusive Stau-Assistent mit Stop & Go Funktion[1,2], Pre-Collision-Assist[1], Head-up-Display und vielem mehr wird er auch in Ihrer Flotte ein echtes Highlight sein.
Mehr Informationen unter www.ford-geschaeftskunden.de

Abbildung zeigt Wunschausstattung gegen Mehrpreis.

[1] Wunschausstattung gegen Mehrpreis.
[2] Nur in Verbindung mit Automatik-Getriebe.

Ford

Eine Idee weiter

Ab in den Urlaub

Viele Mitarbeiter dürfen ihren Geschäftswagen auch privat fahren. Aber gilt das ebenso für die **Fahrten in den Urlaub?** Ein Blick in den Überlassungsvertrag hilft weiter.

von J. Geiger, C. Belluomo, H. Boblenz

Mit dem Dienstwagen auf Urlaubsfahrt in den Süden? Eine tolle Sache. Also fix die alte Dachbox aus dem Keller montiert und den Freund der Tochter ins Auto eingewiesen, damit er zwischendurch das reguläre Fahrpersonal am Steuer entlasten kann. Dass der Trip den Tacho des Dienstwagens um mehrere Tausend Kilometer dreht? Kein Problem: Die meisten Fahrer von Firmenwagen versteuern den geldwerten Vorteil pauschal nach der Ein-Prozent-Regel. Und weil Kraftstoff, Maut und Schutzbrief kräftig ins Geld gehen, trifft es sich doppelt gut, dass der Arbeitgeber die Betriebskosten übernimmt.

Die schlechte Nachricht: Eine Urlaubsplanung nach diesem Schema kann nicht funktionieren. Sie würde vielmehr den Fuhrparkleiter, den Geschäftsführer, am Ende sogar das Finanzamt auf den Plan rufen. Denn nicht jeder Chef sieht es gern, wenn der Firmenwagen auch in der Freizeit gefahren wird. Deshalb gibt's in manchen Firmen den Schlüssel zum Firmenwagen nur, wenn man damit ausschließlich zu betrieblichen Terminen unterwegs ist.

Entscheidend ist der Überlassungsvertrag: Sieht der nichts anderes vor, geht die Dachbox in Ordnung. Problematisch dürfte der geplante Fahrerwechsel werden.

Laut Dataforce nutzt die Hälfte der User-Chooser ihren Dienstwagen zu 80 Prozent für Privatfahrten

Mitglieder der Familie dürfen den Dienstwagen in der Regel fahren. Der Freund der Tochter sollte besser die Finger vom Steuer lassen, wenn der Arbeitgeber in dieser Hinsicht Einschränkungen macht.

Gebühren für Straßenbenutzung und Schutzbrief fallen aber nicht in diese Kategorie. Übernimmt der Arbeitgeber diese Kosten, ist das ein zusätzlicher steuerpflichtiger Arbeitslohn. Logische Folge: Der Mitarbeiter muss für die Auslagen den geldwerten Vorteil berappen. Tipp vom Steuerberater: Die Kosten für Maut, Vignetten und Schutzbrief sollte der Nutzer des Dienstwagens übernehmen. Das spart dem Unternehmen viel bürokratischen Aufwand.

Privatnutzung ist kein Freibrief

Allerdings hat laut Auskunft von Datev der Bundesfinanzhof entschieden, dass Arbeitnehmer, die individuelle Kosten für ihren Firmenwagen selbst tragen, ihren geldwerten Vorteil um diesen Betrag mindern können. Für Vignetten gilt das nicht, wohl aber für selbst getragene Benzinkosten. Der Bundesfinanzhof nannte ausdrücklich auch andere individuelle Aufwendungen, wie Versicherungsbeiträge oder Leasingraten. Wer derartige Ausgaben für seinen Firmenwagen selbst zahlt, kann die individuellen Kosten steuermindernd geltend machen.

Bei Urlaubsfahrten springt hier der Arbeitgeber in den seltensten Fällen ein. Grundsätzlich jedoch gilt im Dienstwagenrecht die Formel: Die Erlaubnis zur Privatnutzung ist kein Freibrief für die Fahrt ins Ausland. Nur wenn der Überlassungsvertrag dafür tatsächlich keine Regelungen enthält, kann der Mitarbeiter unbeschwert Gas geben.

In der Praxis verzichten viele Arbeitgeber auf die spendable Geste und schränken das Nutzungsrecht für den Dienstwagen ein. Argumente gibt's dafür jede Menge. Schließlich hat der Arbeitgeber ein Interesse am Werterhalt des Dienstwagens. Bleibt das Auto während des Urlaubs im Ausland in der Garage, bedeutet das ein geringeres Schadensrisiko. Ebenfalls denkbar sind Vereinbarungen, bei denen der Chef Fahrten in riskante Länder untersagt. Oder er legt eine Obergrenze für die Privatkilometer fest. Denn zwei Urlaubsreisen im Jahr mit dem Dienstwagen und diverse Touren am Wochenende können den Anteil der Privatkilometer an der vereinbarten Laufleistung schnell nach oben treiben, was den Spielraum für dienstliche Fahrten einschränkt. Stehen bei der Rückgabe an den Leasinggeber zu viele Kilometer auf dem Tacho, führt das zu einer teuren Nachberechnung.

Ein handfestes Argument könnte auch die Möglichkeit liefern, dass der Mitarbeiter bei der privaten Urlaubsfahrt im ›

Foto: Fotolia

Auch wenn es Ihren Mitarbeitern nicht gefällt: Wer krank ist und länger ausfällt, kann dazu verpflichtet werden, sein Geschäftsauto den Kollegen zur Verfügung zu stellen.

10 Punkte im Überlassungsvertrag

Grundsätzlich: Fahrzeugtyp, Marke, Kennzeichen, Fahrgestellnummer sowie Fahrer und Unternehmen sind im Vertrag festzuhalten.

Fahrzeugnutzung: Wer darf das Auto fahren? Darf der Dienstwagen auch privat genutzt werden? Sind Urlaubs- und Auslandsfahrten erlaubt?

Berechnungsgrundlage: Geldwerter Vorteil oder Abrechnung mit einem Fahrtenbuch?

Kraftstoffkosten: Wer bezahlt den Sprit? Gilt diese Vereinbarung auch für Privatfahrten?

Inspektion und Pflege: Der Fahrer ist für die Verkehrstauglichkeit seines Dienstwagens zuständig. Dazu gehören: regelmäßige Kontrolle von Reifen, Bremsen oder Licht, Einhaltung von Inspektions- und Wartungsterminen in autorisierten Werkstätten.

Unfall und Diebstahl: Der Fahrer muss unverzüglich die Polizei verständigen. Auch Arbeitgeber beziehungsweise Leasinggeber sind zu informieren.

Haftung bei Schäden: Bei vorsätzlich oder grob fahrlässig herbeigeführten Schäden kann der Fahrer zu vollem Schadenersatz herangezogen werden. Bei mittlerer Fahrlässigkeit muss sich der Fahrer je nach Schwere seiner Nachlässigkeit am Schaden beteiligen.

Ersatz: Das Auto sollte jederzeit durch ein anderes gleichwertiges getauscht werden dürfen.

Kündigung oder Krankheit: Spätestens zum Kündigungstermin geht das Auto zurück an den Leasinggeber. Ist der Mitarbeiter länger als sechs Wochen krank, kann er verpflichtet werden, sein Auto zur Verfügung zu stellen.

Schriftform: Änderungen am Vertrag gelten nur schriftlich. Sonst könnte der Mitarbeiter Rechte aus mündlichen Absprachen fordern.

Ausland einen Unfall verursacht. In diesem Fall stände dem Fuhrparkleiter nicht nur ein hoher bürokratischer Aufwand zur Regulierung des Schadens ins Haus. Das Unternehmen könnte auch auf Kosten für Gutachten und Mietwagen sitzen bleiben, wenn die Rechtsordnung im Urlaubsland dafür keine oder geringere Erstattungen vorsieht.

Das Forum für Vorbehalte und Einschränkungen ist der Überlassungsvertrag. Hier lassen sich die Spielregeln zur Nutzung des Dienstwagens rechtswirksam definieren. Das Unternehmen kann zum Beispiel dem Mitarbeiter das Fahrzeug lediglich zum geschäftlichen und privaten Gebrauch im Inland überlassen. Damit wäre nicht bloß der Urlaubsfahrt ins Ausland, sondern auch dem Wochenend-Trip nach Amsterdam, in das Elsass oder nach Luxemburg ein Riegel vorgeschoben.

Dienstwagen den Kollegen überlassen

Der Arbeitgeber kann aber auch Urlaubsfahrten gewähren und nur die Fahrt in Länder untersagen, in denen mit Risiken für das Fahrzeug zu rechnen ist. Ebenfalls denkbar: Das Unternehmen legt eine Obergrenze für die Privatkilometer fest und bittet den Nutzer bei einer Überschreitung zur Kasse. Der Mitarbeiter ließe sich auch auf der Auslandsreise bei den Kosten für den Kraftstoff oder bei einem Unfall in die Pflicht nehmen. Möglich wären demnach die Übernahme der Tankkosten im Ausland und eine Selbstbeteiligung bei einem selbst verschuldeten Crash.

Eine Idee für mehr Effizienz im Fuhrpark: Der Arbeitgeber könnte bestimmen, dass der Mitarbeiter das Fahrzeug zu seinem Ferienbeginn an das Unternehmen herausgibt, damit es anschließend den Kollegen zur Verfügung steht. Hier kommt allerdings das Bundesurlaubsgesetz ins Spiel. Das besagt für diesen Fall, dass zum Arbeitsentgelt gehörende Sachbezüge, die während des Urlaubs nicht weitergewährt werden, für die Dauer des Urlaubs in bar abzugelten sind. Heißt konkret: Der Arbeitnehmer muss den geldwerten Vorteil der Privatnutzung des Dienstwagens während des Urlaubs nicht versteuern. Im Gegenzug hat er für diese Zeit einen Anspruch auf eine Ausgleichszahlung, die dann allerdings wieder zu versteuern ist.

HIGH POTENTIALS MIT PREMIUM AUSSTATTUNG.

ŠKODA
SIMPLY CLEVER

Ihr Preisvorteil:
bis zu 2.720,– €[1]

Neue Talente für Ihren Fuhrpark: die ŠKODA SUPERB PREMIUM EDITION.

Profitieren Sie von einem komfortablen Arbeitsplatz – auch unterwegs. Dank der Lederausstattung Glamour inklusive belüfteter und beheizter Vordersitze sowie der Massagefunktion des Fahrersitzes erreichen Sie selbst nach langen Geschäftsreisen entspannt Ihr Ziel. In Kombination mit unseren Businesspaketen kommen besonders Vielfahrer voll auf ihre Kosten. Die Einstiegsvariante des ŠKODA SUPERB erhalten Sie im Leasing sogar schon ab 189,– € monatlich.[2] **Jetzt Probefahrt vereinbaren oder direkt ein persönliches Angebot anfordern über unsere Business-Hotline (08 00) 2 58 58 55.**

Kraftstoffverbrauch für alle verfügbaren Motoren des Sondermodells ŠKODA SUPERB PREMIUM EDITION in l/100 km, innerorts: 6,1–5,0; außerorts: 4,7–3,7; kombiniert: 5,2–4,2. CO_2-Emission kombiniert: 137–109 g/km (gemäß VO (EG) Nr. 715/2007). Kraftstoffverbrauch für Leasingangebot SUPERB ACTIVE 1,4 l TSI (92 kW) in l/100 km, innerorts: 7,2; außerorts: 4,8; kombiniert: 5,7. CO_2-Emission kombiniert: 131 g/km (gemäß VO (EG) Nr. 715/2007).

[1] Preisvorteil des ŠKODA SUPERB PREMIUM EDITION bei Erwerb des optionalen Ausstattungspakets Business Columbus gegenüber der unverbindlichen Preisempfehlung der ŠKODA AUTO Deutschland GmbH für vergleichbar ausgestattete Serienmodelle der Ausstattungslinie Style. [2] Berechnung des Ratenbeispiels: ŠKODA SUPERB ACTIVE 1,4 l TSI (92 kW), unverbindliche Preisempfehlung 22.142,86 € zzgl. MwSt., exkl. Überführungskosten. Laufzeit 48 Monate und jährliche Laufleistung 20.000 km. Ein Angebot der ŠKODA Leasing, Zweigniederlassung der Volkswagen Leasing GmbH, Gifhorner Str. 57, 38112 Braunschweig. Nur gültig für gewerbliche Kunden und bei Bestellung bis zum 30.06.2018 bei teilnehmenden Händlern. Bonität vorausgesetzt.

Abbildung enthält Sonderausstattung. Mehr Informationen zum Angebot und zum SCR-Katalysatorsystem unter skoda.de/superbpremiumedition

In Kürze mehr Geld

Wer mit seinem Firmenwagen an weniger als 180 Tagen im Jahr ins Büro fährt, kann dank einer **neuen Regelung der Ein-Prozent-Methode** ab 2019 Steuern sparen.

Daniela Sterzing
dst@firmenauto.de

Bislang ist die Ein-Prozent-Methode so geregelt: Mitarbeiter, die ihren Dienstwagen privat nutzen, müssen zusätzlich zum Bruttolistenpreis auch die Fahrten zwischen Wohnung und Arbeit versteuern, und zwar pauschal mit 0,03 Prozent vom Bruttolistenpreis mal einfache Entfernung in Kilometern. Bei einem 50.000 Euro teuren Firmenwagen und 20 Kilometern einfacher Distanz kommt im Monat das stolze Sümmchen von 300 Euro zusammen. Wer seinen Dienstwagen allerdings nicht täglich nutzt, weil vielleicht im Sommer das Rad lockt oder er Bus und Bahn fährt, kommt bei dieser Rechnung schlecht weg. Sparen lässt sich hier nur, wenn man am Ende des Jahres bei der Einkommensteuer mit genauen Kalendereinträgen diejenigen Tage nachweist, an denen der Dienstwagen tatsächlich genommen wurde.

Ab 2019 können die Fahrer von Firmenwagen die Nachweise der tatsächlichen Nutzung monatlich direkt gegenüber ihrem Arbeitgeber erbringen. Außerdem sieht die Finanzverwaltung eine Vergünstigung durch die Versteuerung der Fahrten über die 0,002-Prozent-Methode vor. Voraussetzung ist, dass der Mitarbeiter an weniger als 180 Tagen im Jahr oder durchschnittlich an weniger als 15 Tagen im Monat mit seinem Dienstwagen zur Arbeit fährt.

Außerdem kann der Kollege die Anzahl der tatsächlichen Fahrten seinem Arbeitgeber schon im folgenden Monat melden. Damit spart er bereits mit der nächsten Lohnabrechnung Steuern und nicht erst mit der Einkommensteuererklärung im nächsten Jahr. Das Ganze ist erstaunlich einfach: Es reicht, eine formlose Liste mit den Tagen anzulegen, an denen der Dienstwagen für die Fahrten zwischen Wohnung und Arbeit genutzt wurde.

Um dieses günstigere Verfahren überhaupt nutzen zu können, müssen Mitarbeiter und Arbeitgeber die Dienstwagennutzung aber neu regeln oder mit einem Zusatz anpassen.

ECOVIS®

Daniela Sterzing ist Steuerberaterin bei Ecovis in Ilmenau. Ecovis-Kanzleien gibt es in ganz Deutschland an über 100 Standorten und weltweit in über 70 Ländern. Ecovis berät vorwiegend Unternehmen aus dem Mittelstand.

Beispielrechnung

Bruttolistenpreis des Firmenwagens: 50.000 Euro.
Einfache Entfernung Wohnung-erste Tätigkeitsstätte: 25 km.
An 10 Tagen im Monat fährt der Mitarbeiter ins Büro, den Rest arbeitet er von zu Hause oder im Außendienst.

Anwendung der pauschalen 0,03-Prozent-Regelung:
50.000 Euro x 1,0 Prozent x 12 Monate = 6.000 Euro
50.000 Euro x 0,03 Prozent x 25 km x 12 Monate = 4.500 Euro
Jährlich zu versteuern: 10.500 Euro

Berechnung mit tatsächlichen Fahrten nach 0,002-Prozent-Regelung:
50.000 Euro x 1,0 Prozent x 12 Monate = 6.000 Euro
50.000 Euro x 0,002 Prozent x 25 km x 10 Fahrten x 12 Monate = 3.000 Euro
Jährlich zu versteuern: 9.000 Euro

Foto: Adpic

zoom-zoom

FÜR ALLE, DIE AUCH IN DER INNENSTADT
ZU KUNDEN FAHREN WOLLEN.

Der Mazda CX-5 2018 hält Ihr Geschäft am Laufen.
Denn wie alle unsere Mazda Modelle 2018 erfüllt auch er bereits
heute die zukünftige Abgasnorm Euro 6d-TEMP[1]. Natürlich mit
Konnektivitätssystem MZD Connect, KODO Design und inklusive
Wartung & Verschleiß-Paket[2]. Gleich online anmelden und Probe fahren.

DRIVE TOGETHER

M{ZD{ **cx-5 2018**

Mazda Business Leasing **ab 199 €**[3)]
In den Mazda Business Wochen inklusive Wartung & Verschleiß **für 19,95 €**

mazda.de/businesswochen

mazda

1) Kraftstoffverbrauch innerorts, außerorts und im kombinierten Testzyklus und CO_2-Emissionswerte im kombinierten Testzyklus für den Mazda CX-5 Prime-Line SKYACTIV-G 165 FWD: 7,7/5,6/6,4 l/100 km; 146 g/km.

2) Monatliche Service-Rate für Wartungs- und Verschleißreparaturen in Verbindung mit einem Leasingvertrag über 36 Monate/20.000 km p.a. der Mazda Finance – einem Service-Center der Santander Consumer Leasing GmbH, Santander-Platz 1, 41061 Mönchengladbach –, gültig für Neuwagenbestellungen für Mazda Gewerbekunden, Freiberufler oder Selbstständige ohne Rahmenabkommen. Umfang des Service „Wartung und Verschleißreparaturen" gemäß den Regelungen zu Leistungen im Rahmen des Full-Service-Leasing. 3) Monatliche Rate für ein gewerbliches Leasingangebot der Mazda Finance – einem Service-Center der Santander Consumer Leasing GmbH, Santander-Platz 1, 41061 Mönchengladbach – bei 0,00 € Sonderzahlung, 36 Monaten Laufzeit und 60.000 km Gesamtfahrleistung für einen Mazda CX-5 Prime-Line SKYACTIV-G 165 FWD. Inklusive einer GAP-Versicherung zum Preis von 5,95 € inkl. Versicherungssteuer gemäß den Allgemeinen Versicherungsbedingungen. Alle Preise exkl. MwSt., zzgl. Überführungs- und Zulassungskosten. Abbildung zeigt Sonderausstattung.

Herausforderung Rebranding

Nach einer Unternehmensübernahme steht oft ein neuer Name ins Haus. Das betrifft auch den Fuhrpark, wenn die **Autos mit Firmenlogos** foliert sind. Wir zeigen, wie Spie-SAG das Problem gelöst hat.

Immanuel Schneeberger
ims@firmenauto.de

Fotos: Immanuel Schneeberger

Vor über einem Jahr übernahm der technische Dienstleister Spie das auf Wartung von Energieübertragungs- und Verteilernetze spezialisierte Unternehmen SAG. An der Tätigkeit der Montagemitarbeiter änderte das wenig. Sie machen den gleichen Job und sind mit den gleichen Autos unterwegs. Und doch wirkt sich die Übernahme auf den Unternehmensfuhrpark aus, denn die Fahrzeuge sind mit dem Firmenlogo beklebt.

Dass ein Rebranding für den Fuhrparkleiter besonders herausfordernd ist, weiß Juan Vera zu berichten. Als strategischer Einkäufer ist er bei Spie-SAG für Fahrzeuge und Geräte zuständig. Er verantwortet die gut 2.200 Autos mit Unternehmenslogo auf Motorhaube und den Seiten.

Nun einfach den Telefonhörer in die Hand nehmen, den Werbemittelfachmann anrufen und einen Großauftrag vergeben, geht aber nicht. »Wir haben im Fuhrpark ja nicht den typischen, sauberen Dienstwagen, sondern überwiegend Transporter im Baustellenbetrieb«, sagt Vera. Außerdem sind die Autos auf über 100 Standorte in ganz Deutschland verteilt, um bei Störungen am Stromnetz direkt vor Ort sein zu können. Zudem sollte die neue Folie im laufenden Betrieb während des dritten und vierten Quartals aufgebracht werden. Das bringt das Ende der Urlaubssaison der Mitarbeiter und die Hauptsaison in der Baubranche zusammen. Viele Auftraggeber stecken ihr Jahresrestbudget dann noch in Bauprojekte.

1.800 Autos bekamen neue Folie

Im ersten Schritt wurde der Fuhrpark gemeinsam mit dem Flottenbeschrifter Signal Design analysiert. Im Ergebnis konnte einigen Fahrzeugen die neue Schrift erspart bleiben, weil sie kurz vor der Ausmusterung standen. Übrig blieben aber immer noch 1.800 Autos, die es neu zu bekleben galt.

Der Job verlangte einen ausgeklügelten Plan, um die Ausfallzeiten der Fahrzeuge kurz zu halten. Und das geht nur, wenn die Folie direkt am jeweiligen Standort angebracht wird. Für die Klebeprofis von Signal Design ist das Routine. Obwohl rund 60 verschiedene Modelle zum SAG-Fuhrpark gehören, die alle einen zur Karosserie passenden Firmenschriftzug brauchen. Schließlich müssen Schriftgröße und Position des Logos zum Fahrzeugdesign passen. Auch die Lackfarbe ist wesentlich für die richtige Folie. »Wir haben eine gut gepflegte Fahrzeugdatenbank, aber dort war leider nicht die Autofarbe hinterlegt«, so Juan Vera.

Die meisten Autos im Fuhrpark sind weiß, doch einige blaue und rote Fahrzeuge machen die Flotte bunt. Signal Design fragte deshalb die Farben an jedem Standort ab. »Daraus haben wir gelernt. Inzwischen sind die Farben aller Autos Teil unserer Datenbasis«, sagt Vera.

Ein einfacher Blick in die Fahrzeugpapiere war in dem Fall ebenso wenig möglich, da die Firmenwagen auf die Standorte zugelassen sind. Das erhöht den Aufwand auch an anderer Stelle. Denn ein neuer Unternehmensname bedingt je nach Landkreis überdies, dass die Autos auf den neuen Firmennamen zugelassen werden müssen. Auch für die Kfz-Steuer ist die neue Firmenanschrift relevant.

Mit der passenden Folie allein ist es aber noch lange nicht getan. Der Ablauf des Rebrandingprozesses muss geplant, die betroffenen Mitarbeiter informiert werden.

Während der Flottenbeschrifter die Planung übernahm, muss der Fuhrparkleiter die Rückfragen der betroffenen Personen beantworten. »Viele Mitarbeiter verstehen nicht, warum sie nur wegen einer Beklebung ihren Dienstwagen knapp einen Tag entbehren müssen«, erzählt Vera. ›

Juan Vera ist als strategischer Einkäufer für Fahrzeuge und Geräte bei Spie-SAG zuständig. Er verantwortet die über 2.200 Autos des Unternehmensfuhrparks.

Außerdem kommt ein neuer Unternehmensname bei der Belegschaft nicht immer gut an. Der Flottenmanager muss damit rechnen, Anrufe zu bekommen, in denen ihm Mitarbeiter ihren Unmut über den neuen Firmenauftritt kundtun. Daher ist es bei einem Rebrandingprozess wichtig, dies durch die interne Kommunikation und das Marketing vorzubereiten.

Doch selbst der beste Plan verhindert unvorhersehbare Zwischenfälle nicht. Auf manchen Transportern von SAG klebte die alte Folie schon seit zehn Jahren und wollte sich partout nicht so einfach abziehen lassen.

So kam es immer wieder zu kleineren Wartezeiten für die Fahrzeugverantwortlichen an den Standorten. »Bei solchen Problemen half es, den Betroffenen die Gesamtsituation zu erklären. Wenn der Mitarbeiter erfährt, dass sein Auto nur eins von 1.800 ist, steigt das Verständnis«, rät Vera allen Kollegen in ähnlicher Situation.

Natürlich kann der zentrale Fuhrparkverantwortliche nicht alle derartige Anfragen bearbeiten, weswegen bei Spie-SAG Umsetzungsverantwortliche an den Standorten bestimmt wurden. Sie waren Ansprechpartner für Signal Design und den strategischen Einkauf, wenn es um die Termine vor Ort ging. Zu Beginn gab es wöchentliche Rücksprachetermine zur Projektverfolgung.

Für das Reporting übernahm Signal Design auch die genaue Dokumentation der Arbeiten: Für jedes zu bearbeitende Auto legten die Folierer einen Datensatz mit Bildern von allen Seiten an. Diese Dokumentation half bei der Rechnungsstellung und machte die Qualität der Arbeit direkt überprüfbar. Insgesamt zeigt sich Juan Vera über den Projektausgang sehr zufrieden. Nach knapp einem halben Jahr waren sämtliche Autos mit neuer Spie-SAG-Beklebung ausgerüstet.

SIGNAL

Dank mobiler Teams arbeitet Signal Design bundesweit auch fernab der Zentrale in Schwäbisch Hall. Die meisten Firmenwagen bekleben die Spezialisten vor der Auslieferung im Autohaus. Dort haben sie Platz und es fallen keine zusätzlichen Transport- und Standzeiten an. Neben der Gestaltung und Folierung übernimmt der Flottenbeschrifter auch die gesamte Auftragsplanung und -koordination, selbst für große Fuhrparks.

So kommt die Folie aufs Auto

Zuerst muss die alte Folie vom Lack. Dazu wird sie mit einem Heißluftföhn angewärmt. Das macht den Kleber flüssig. Dann lässt sich die Folie im besten Fall einfach abziehen.

Klebereste und Schmutz müssen runter vom Lack. Der Untergrund sollte sehr sauber und möglichst staubfrei sein, damit die neue Folie gut haftet.

Es gehört viel Können dazu, die Folie ohne Lufteinschlüsse aufzubringen. Kleinere Luftblasen streicht der Folierer sorgfältig raus.

Business. Klasse.

SEAT Ateca.

Mit Business Leasing Plus für 231 € mtl.[2]

Inklusive 8"-Navigationssystem und Einparkhilfe hinten. Optional begeistert er in abweichenden Ausstattungsvarianten mit Features wie der Top-View-Kamera[3], Fahrassistenzsystemen[4] und Wireless Charger[5,6]. Was Ihnen der SEAT Ateca bietet, ist einfach eine Klasse für sich.
SEAT FOR BUSINESS.
Ihre Ziele sind unser Antrieb.

SEAT

SEAT **CARE** **Ab 0,99 € mtl.[7]** sorgenfrei unterwegs mit Wartung & Verschleiß. Zuverlässige Mobilität zu gleichbleibend günstigen Raten.

Kraftstoffverbrauch SEAT Ateca Reference 1.6 TDI Start&Stop, 85 kW (115 PS), Ecomotive: innerorts 4,9, außerorts 4,3, kombiniert 4,5 l/100 km; CO_2-Emissionen: kombiniert 118 g/km. CO_2-Effizienzklasse: B. [1] Firmenauto des Jahres 2018 in der Kategorie „Importsieger Kompakte SUV". Weitere Informationen finden Sie unter www.firmenauto.de/fadj. [2] SEAT Ateca Reference 1.6 TDI Start&Stop, 85 kW (115 PS), Ecomotive, auf Grundlage der unverbindlichen Preisempfehlung von 20.344,54 € + Sonderausstattung 1.878,15 € (Gepäcktrennnetz, Einparkhilfe hinten, Navigationssystem, Dreispeichenlenkrad in Leder mit Multifunktion inkl. Bluetooth-Schnittstelle mit integrierter Freisprechanlage und Audio-Streaming), zzgl. Überführungskosten: 231,00 € (zzgl. MwSt.) monatl. Leasingrate bei 36 Monaten Laufzeit und jährlicher Laufleistung von bis zu 20.000 km. 0 € Sonderzahlung. Ein Angebot der SEAT Leasing, eine Zweigniederlassung der Volkswagen Leasing GmbH, Gifhorner Straße 57, 38112 Braunschweig. Dieses Angebot ist nur für gewerbliche Kunden mit Großkundenvertrag und nur bis zum 30.06.2018 gültig. Bei allen teilnehmenden SEAT Partnern in Verbindung mit einem neuen Leasingvertrag bei der SEAT Leasing. Die individuelle Höhe der Leasingrate kann abhängig von der Netto-UPE, Laufzeit und Laufleistung sowie vom Nachlass variieren. Bonität vorausgesetzt. [3] Optional ab Ausstattungsvariante Style in Verbindung mit Rückfahrkamera bestellbar, Rückfahrkamera serienmäßig für Ausstattungsvariante XCELLENCE. [4] Optional erhältlich. [5] Optional ab Ausstattungsvariante Style. [6] Informationen über kompatible Mobiltelefone erhalten Sie bei Ihrem SEAT Partner oder unter www.seat.de. [7] Bei allen teilnehmenden SEAT Partnern in Verbindung mit einem neuen Leasingvertrag mit der SEAT Leasing, Zweigniederlassung der Volkswagen Leasing GmbH, Gifhorner Straße 57, 38112 Braunschweig. 0,99 € (zzgl. MwSt.) mtl. Servicerate für die Dienstleistung Wartung & Verschleiß bei einer Gesamtlaufleistung von bis zu 30.000 km für den SEAT Ateca. Bei einer Gesamtlaufleistung von bis zu 60.000 km beträgt die monatliche Rate 14 € (zzgl. MwSt.). Abweichende Staffelpreise bei höheren Gesamtlaufleistungen. Dieses Angebot ist nur bis zum 30.06.2018 gültig und nur für gewerbliche Kunden mit und ohne Großkundenvertrag. Ausgenommen sind Taxi-/Mietwagenunternehmen und Fahrschulen. Abbildung zeigt Sonderausstattung.

Unsere Erfolgsmodelle für Ihr Business.

Wir freuen uns über den 1. Platz für den Polo 1.0 TGI[1], den Golf 1.4 TGI[2] und den Passat Variant GTE[3].

Die Flottenmanager haben entschieden, wir bedanken uns. Und zwar für gleich drei Gesamtsieger bei der Wahl zum „Firmenauto des Jahres 2018"[4] – den Polo 1.0 TGI, den Golf 1.4 TGI und den Passat Variant GTE. Schließlich sind unser größter Erfolg stets Ihr Vertrauen und Ihre Wertschätzung.

Wir bringen die Zukunft in Serie.

---

[1]Kraftstoffverbrauch des Polo 1.0 TGI in kg/100 km: innerorts 4,2–4,1, außerorts 2,7–2,6, kombiniert 3,2–3,1; CO_2-Emission kombiniert (Erdgas kombiniert (Benzin), g/km: 112–110; Effizienzklasse: A+. [2]Kraftstoffverbrauch des Golf 1.4 TGI in kg/100 km: innerorts 4,8–4,4, außerorts 3,1–3,0, 7,3–6,6, außerorts 4,6, kombiniert 5,6–5,3; CO_2-Emission kombiniert (Benzin), g/km: 127–122; Effizienzklassen: A, A+. [3]Kraftstoffverbrauch des Emission, g/km: kombiniert 40–38; Effizienzklasse: A+. [4]Quelle: www.firmenauto.de

(CNG)), g/km: 87–85; Kraftstoffverbrauch des Polo 1.0 TGI in l/100 km: innerorts 6,2, außerorts 4,1–4,0, kombiniert 4,9–4,8; CO_2-Emission kombiniert 3,6–3,5; CO_2-Emission kombiniert (Erdgas (CNG)), g/km: 98–95; Kraftstoffverbrauch des Golf 1.4 TGI in l/100 km: innerorts Passat GTE Variant in l/100 km: kombiniert 1,8–1,7; Stromverbrauch des Passat GTE Variant in kWh/100 km: kombiniert 13,9–13,4; CO_2-

Die besten Firmenwagen

Bei **»Firmenauto des Jahres«** wurden die beliebtesten Geschäftswagen gekürt: 250 Flottenmanager testeten 50 Modelle.

Welcher Dienstwagen bietet den besten Komfort, den meisten Platz oder den laufruhigsten Motor? Diese und viele weitere Fragen stellten sich rund 250 Fuhrparkleiter im Europa Park Rust. Über drei Tage testeten die Fuhrparkentscheider 50 Fahrzeugmodelle. Vom Minicar bis zum Pickup über E-Autos, Plug-in Hybride und Erdgasfahrzeuge war alles vertreten, was für den Fuhrpark relevant ist. Anhand der Meinung der Flottenmanager kürte firmenauto in zwölf Fahrzeugsegmenten die »Firmenautos des Jahres 2018«. Welche Modelle den Sieg einfuhren und wie die Fahrzeuge im Detail bewertet wurden, sehen Sie auf den folgenden Seiten. Jetzt schon vormerken: Vom 13. bis 15. Mai 2019 findet das nächste »Firmenauto des Jahres« statt. FA

Kooperationspartner
DEKRA
Alles im grünen Bereich.

Businesspartner
CarMobility
Professional Fleet Management

Businesspartner
DKV

FIAT
Ford
Eine Idee weiter
JAGUAR
Jeep

firmenauto des jahres 2018

Mit Unterstützung von: DEKRA

Klasse	Gesamtsieger	Importsieger
Minicars	Smart EQ Fortwo	-
Kleinwagen	VW Polo 1.0 TGI	Seat Ibiza 1.0 TGI
Kompaktwagen	VW Golf 1.4 TGI	Skoda Octavia Combi 1.6 TDI
Mittelklasse	VW Passat Variant GTE	-
Obere Mittelklasse	Mercedes E 200 d T-Modell	Jaguar XF Sportbrake 30d
Kleine SUV	Mazda CX-3 Skyactiv-D 105	-
Kompakte SUV	Mercedes GLA 200 d	Kia Niro Plug-in Hybrid Seat Ateca 1.6 TDI
Midsize SUV	Mercedes GLC 220 d 4matic	Skoda Kodiaq 2.0 TDI 4x4
Große SUV	Volvo XC90 D5 AWD	-
Kompakte Vans	Mercedes B 180 d	Nissan e-NV 200 Evalia
Maxivans	Mercedes V 220 d	-
Pick-ups	Mercedes X 250 d	Mitsubishi L 200 2.4 DI-D 4WD

Fotos: Thomas Küppers

Mercedes-Benz
Das Beste oder nichts.

Gute Laune auf dem Weg zum Parkplatz. In Rust warteten knapp 50 Modelle auf die Testfahrer.

Profis bei der Arbeit: Anhand der Meinung der Flottenexperten kürt firmenauto die besten Dienstwagen. Fachgespräche an den Fahrzeugen mit den Vertretern der Hersteller sieht man daher zuhauf.

Die Preise spielen bei der Bewertung ebenso eine Rolle wie Komfort oder Antrieb. Ein Blick in die technischen Daten schadet nie. Die Testfahrer bewerten die Autos in sieben gleich gewichteten Kategorien.

Jedes Modell hat seine Eigenheiten. Nach einer kurzen Einweisung ins Fahrzeug kann es mit der Testfahrt losgehen.

Zum Rahmenprogramm gehören Fachvorträge, Workshops und eine Podiumsdiskussion.

Im Überschlagsimulator von Dekra spüren die Testfahrer wie folgenschwer ein Crash sein kann.

NISSAN INTELLIGENT MOBILITY

NISSAN

Innovation that excites

JETZT **SONDER-KONDITIONEN** SICHERN![1]

SPRECHEN SIE UNS AN:
02232 57 2200

BLEIBEN SIE IN DER ERFOLGSSPUR. AUTOMATISCH.

NISSAN FIRMEN**KUNDEN**

DIE NISSAN CROSSOVER ALS FIRMENFAHRZEUGE. ÜBERLEGEN, WENN ES DRAUF ANKOMMT.

INTELLIGENTER AROUND VIEW MONITOR FÜR 360° RUNDUMSICHT[2]

INTELLIGENTER AUTONOMER NOT-BREMS-ASSISTENT MIT FUSSGÄNGER-ERKENNUNG[2]

Gesamtverbrauch l/100 km: kombiniert von 6,5 bis 3,8; CO_2-Emissionen: kombiniert von 162,0 bis 99,0 g/km (Messverfahren gem. EU-Norm); Effizienzklasse: D–A+.

Abb. zeigen Sonderausstattungen. [1]NISSAN bietet Sonderkonditionen für Gewerbetreibende und Mitglieder von Verbänden mit Rahmenabkommen mit der NISSAN CENTER EUROPE GMBH bei Abnahme über Abrufschein. Weitere Details bei allen teilnehmenden NISSAN Händlern. [2]Alle Systeme unterstützen nur innerhalb der physischen Systemgrenzen. Abhängig von der jeweiligen Ausstattungsvariante. Intelligenter Autonomer Notbrems-Assistent im NISSAN JUKE derzeit noch nicht verfügbar.

ERFAHREN SIE MEHR UNTER NISSAN-FLEET.DE

		Minicars		Kleinwagen				
		Seat Mii 1.0 Ecofuel[2]	Smart EQ Fortwo[3]	Ford Fiesta 1.0 Ecoboost	Mitsubishi Space Star 1.2	Seat Ibiza 1.0 TGI[2]	Toyota Yaris Hybrid	VW Polo 1.0 TGI Bluem.[2]
	Motorleistung kW (PS)	50 (68)	60 (82)	92 (125)	59 (80)	66 (90)	74 (100)	66 (90)
	Preis des Testwagens Euro	14.004	16.797	22.387	12.168	17.773	17.714	17.294
	CO_2-Ausstoß/Effizienzklasse g	83/A	0/A+	98/A	100/C	88/A+	79/A+	87/A+
	Bewertung (Schulnoten)							
Preis	**Preis[1]**	**2,4**	**4,2**	**4,2**	**1,0**	**1,9**	**1,9**	**1,7**
Umwelt	CO_2-Ausstoß[1]	1,3	1,0	1,9	2,1	1,0	1,0	1,0
	Effizienzklasse[1]	2,0	1,0	2,0	4,0	1,0	1,0	1,0
	Umwelt gesamt[1]	**1,7**	**1,0**	**2,0**	**3,1**	**1,0**	**1,0**	**1,0**
Karosserie und Innenraum	Rundumsicht	2,13	1,85	2,31	2,41	2,27	2,45	2,22
	Raumangebot	2,92	2,61	2,58	2,91	2,38	2,82	2,59
	Kofferraum	3,36	3,13	2,61	3,41	2,68	3,12	2,68
	Einstieg, Zugänglichkeit	2,62	2,02	2,14	2,94	2,46	2,70	2,30
	Variabilität/Funktionalität	3,10	2,72	2,36	3,16	2,54	2,85	2,59
	Instrumente/Anzeigen	2,97	2,30	2,06	2,84	2,11	2,85	2,35
	Qualitätseindruck	3,03	2,15	2,17	3,31	2,54	2,82	2,11
	Sicherheitsausst./Assistenzsysteme	3,49	2,59	2,06	3,53	2,73	2,82	2,68
	Karosserie gesamt	**2,95**	**2,42**	**2,28**	**3,06**	**2,46**	**2,80**	**2,44**
Komfort	Sitze	2,51	2,22	2,11	3,38	2,49	2,76	2,27
	Federung	2,69	2,30	2,11	3,22	2,51	2,73	2,24
	Geräuscheindruck	3,18	1,67	2,36	3,41	2,65	3,33	2,65
	Bedienung	2,72	2,07	2,17	2,97	2,30	2,67	2,24
	Multimedia/Konnektivität	3,38	2,48	2,03	3,09	2,19	2,85	2,78
	Komfort gesamt	**2,90**	**2,15**	**2,16**	**3,21**	**2,43**	**2,87**	**2,44**
Antrieb/Fahreigenschaften	Beschleunigung	3,46	1,39	2,14	3,09	2,70	3,27	2,92
	Durchzug/Leistungsentfaltung	3,62	1,43	2,14	3,25	2,70	3,36	3,03
	Getriebe	2,74	1,48	1,97	3,09	2,41	3,06	2,49
	Laufkultur	3,08	1,67	2,22	3,34	2,49	3,12	2,54
	Lenkung	2,26	1,70	1,94	3,09	2,16	2,45	2,27
	Fahrverhalten/Straßenlage	2,69	1,91	1,94	3,25	2,32	2,70	2,30
	Antrieb gesamt	**2,97**	**1,60**	**2,06**	**3,19**	**2,46**	**2,99**	**2,59**
Design	Optik Karosserie	3,03	2,52	1,92	2,94	2,22	2,76	2,41
	Optik Innenraum	2,97	2,50	2,06	3,13	2,46	2,73	2,38
	Design gesamt	**3,00**	**2,51**	**1,99**	**3,03**	**2,34**	**2,74**	**2,39**
Image	Image des Fahrzeugs	3,08	2,13	2,47	3,41	2,62	2,85	2,14
	Relevanz für die Flotte	3,56	3,09	2,47	3,50	2,73	3,52	2,65
	Image gesamt	**3,32**	**2,61**	**2,47**	**3,45**	**2,68**	**3,18**	**2,39**
	Gesamtnote	**2,75**	**2,36**	**2,45**	**2,86**	**2,18**	**2,50**	**2,14**

[1] Werte gerundet, [2] Erdgasantrieb, [3] Elektroauto

Seat Mii

Smart Fortwo

Ford Fiesta

Mitsubishi Space Star

Seat Ibiza

Toyota Yaris

VW Polo

Kooperationspartner

DEKRA
Alles im grünen Bereich.

Businesspartner

CarMobility
Professional Fleet Management

Businesspartner

DKV

FIAT Ford Eine Idee weiter JAGUAR Jeep

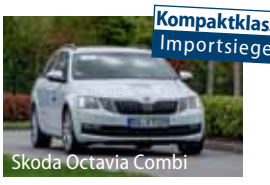
		Kompaktklasse					Mittelklasse	
		Fiat Tipo Kombi 1.6 Multijet	**Mercedes A 180 d**	**Nissan Leaf [2]**	**Skoda Octavia Combi 1.6 TDI**	**VW Golf 1.4 TGI Bluem. [3]**	**Skoda Superb Combi 2.0 TDI**	**VW Passat GTE Variant [4]**
	Motorleistung kW (PS)	88 (120)	85 (116)	110 (159)	85 (115)	81 (110)	110 (150)	115 (156)
	Preis des Testwagens Euro	23.790	36.380	25.202	24.067	25.256	32.950	36.143
	CO_2-Ausstoß/Effizienzklasse g	101/A+	111/A	0/A+	109/A	95/A+	119/A	38/A+
	Bewertung (Schulnoten)							
Preis	**Preis[1]**	**1,0**	**5,2**	**1,5**	**1,1**	**1,5**	**1,3**	**2,1**
Umwelt	CO_2-Ausstoß[1]	1,4	2,3	1,0	2,1	1,0	2,2	1,0
	Effizienzklasse[1]	1,0	2,0	1,0	2,0	1,0	2,0	1,0
	Umwelt gesamt[1]	**1,2**	**2,2**	**1,0**	**2,1**	**1,0**	**2,1**	**1,0**
Karosserie und Innenraum	Rundumsicht	2,95	2,16	2,39	1,95	2,08	2,08	1,86
	Raumangebot	2,95	2,00	2,50	1,68	2,29	1,45	1,51
	Kofferraum	2,62	1,93	2,71	1,47	2,82	1,32	1,63
	Einstieg, Zugänglichkeit	2,81	1,74	2,32	2,00	2,34	2,03	1,77
	Variabilität/Funktionalität	2,86	1,93	2,47	1,95	2,39	1,92	1,84
	Instrumente/Anzeigen	3,41	1,47	2,47	2,11	2,24	2,13	1,77
	Qualitätseindruck	3,70	1,35	2,55	2,21	2,08	2,03	1,67
	Sicherheitsausst./Assistenzsysteme	3,24	1,33	2,42	2,16	2,58	2,39	1,91
	Karosserie gesamt	**3,07**	**1,74**	**2,48**	**1,94**	**2,35**	**1,92**	**1,74**
Komfort	Sitze	2,95	1,51	2,66	2,24	2,18	2,18	1,88
	Federung	2,95	1,65	2,34	2,08	2,21	2,13	1,74
	Geräuscheindruck	3,49	1,72	1,61	2,24	2,26	2,13	1,58
	Bedienung	3,00	1,77	2,24	1,97	2,08	1,87	1,70
	Multimedia/Konnektivität	3,03	1,35	2,39	1,89	2,37	2,05	1,86
	Komfort gesamt	**3,08**	**1,60**	**2,25**	**2,08**	**2,22**	**2,07**	**1,75**
Antrieb/Fahreigenschaften	Beschleunigung	3,19	2,16	1,74	2,34	2,47	2,37	1,79
	Durchzug/Leistungsentfaltung	3,08	2,14	1,79	2,37	2,47	2,32	1,72
	Getriebe	3,16	1,65	1,61	1,95	2,05	1,92	1,53
	Laufkultur	3,14	1,58	1,87	2,24	2,18	1,95	1,77
	Lenkung	2,81	1,49	2,29	1,79	2,03	1,84	1,70
	Fahrverhalten/Straßenlage	2,95	1,49	2,26	2,11	2,24	2,00	1,67
	Antrieb gesamt	**3,05**	**1,75**	**1,93**	**2,13**	**2,24**	**2,07**	**1,70**
Design	Optik Karosserie	3,19	1,75	2,53	2,50	2,24	2,18	2,12
	Optik Innenraum	3,65	1,58	2,47	2,47	2,39	2,24	2,00
	Design gesamt	**3,42**	**1,62**	**2,50**	**2,49**	**2,32**	**2,21**	**2,06**
Image	Image des Fahrzeugs	3,62	1,51	2,42	2,08	2,05	2,32	1,91
	Relevanz für die Flotte	3,62	2,28	3,03	1,95	2,29	1,92	1,60
	Image gesamt	**3,62**	**1,90**	**2,72**	**2,01**	**2,17**	**2,12**	**1,76**
	Gesamtnote	**2,63**	**2,29**	**2,05**	**1,98**	**1,97**	**1,97**	**1,73**

[1] Werte gerundet, [2] Elektroauto, [3] Erdgasantrieb, [4] Plug-in Hybride

Fiat Tipo Kombi

Mercedes A-Klasse

Nissan Leaf


Kompaktklasse Importsieger
Skoda Octavia Combi

Kompaktklasse Gesamtsieger
VW Golf

Skoda Superb Combi

Mittelklasse Gesamtsieger
VW Passat Variant

Mercedes-Benz
Das Beste oder nichts.

		Obere Mittelklasse			Kleine und kompakte Vans		
		Jaguar XF Sportbrake 30d	Mercedes E 200 d T-Modell	Volvo S90 T6	Fiat 500L 0.9 8V Natural Power [2]	Mercedes B 180 d	Nissan e-NV200 [3]
	Motorleistung kW (PS)	221 (300)	110 (150)	228 (310)	59 (80)	80 (109)	80 (109)
	Preis des Testwagens Euro	72.216	45.885	72.118	19.345	30.155	31.034
	CO_2-Ausstoß/Effizienzklasse g	154/A	109/A+	167/B	105/A+	106/A	0/A+
	Bewertung (Schulnoten)						
Preis	**Preis [1]**	**5,3**	**2,6**	**5,3**	**1,0**	**1,7**	**1,9**
Umwelt	CO_2-Ausstoß [1]	4,0	1,0	4,9	1,8	1,8	1,0
	Effizienzklasse [1]	2,0	1,0	3,0	1,0	2,0	1,0
	Umwelt gesamt [1]	**3,0**	**1,0**	**4,0**	**1,4**	**1,9**	**1,0**
Karosserie und Innenraum	Rundumsicht	2,27	1,76	2,04	2,43	2,10	2,46
	Raumangebot	1,90	1,20	1,71	2,23	2,08	1,89
	Kofferraum	1,90	1,18	2,29	2,71	2,25	1,86
	Einstieg, Zugänglichkeit	1,75	1,53	1,84	2,57	2,13	1,97
	Variabilität/Funktionalität	2,06	1,63	2,11	2,77	2,08	1,92
	Instrumente/Anzeigen	1,78	1,71	1,71	2,97	2,23	2,49
	Qualitätseindruck	1,53	1,20	1,31	3,26	1,95	2,97
	Sicherheitsausst./Assistenzsysteme	1,76	1,55	1,40	3,20	2,30	2,84
	Karosserie gesamt	**1,87**	**1,47**	**1,80**	**2,77**	**2,14**	**2,30**
Komfort	Sitze	1,61	1,53	1,51	2,77	2,15	2,73
	Federung	1,67	1,53	1,60	2,94	2,13	2,65
	Geräuscheindruck	1,57	1,55	1,64	4,09	2,23	1,97
	Bedienung	2,06	1,76	1,96	2,80	2,28	2,30
	Multimedia/Konnektivität	2,02	1,80	1,82	3,06	2,43	2,68
	Komfort gesamt	**1,78**	**1,63**	**1,71**	**3,13**	**2,24**	**2,46**
Antrieb/Fahreigenschaften	Beschleunigung	1,35	2,12	1,56	3,63	2,70	2,32
	Durchzug/Leistungsentfaltung	1,31	2,00	1,69	3,69	2,60	2,32
	Getriebe	1,49	1,67	1,60	3,23	2,33	1,73
	Laufkultur	1,41	1,57	1,53	3,83	2,20	1,86
	Lenkung	1,49	1,53	1,64	2,63	1,95	2,16
	Fahrverhalten/Straßenlage	1,61	1,71	1,71	2,80	2,08	2,46
	Antrieb gesamt	**1,44**	**1,77**	**1,62**	**3,30**	**2,31**	**2,14**
Design	Optik Karosserie	1,65	1,57	1,93	3,06	2,70	3,22
	Optik Innenraum	1,65	1,51	1,56	2,80	2,33	3,11
	Design gesamt	**1,65**	**1,54**	**1,74**	**2,93**	**2,51**	**3,16**
Image	Image des Fahrzeugs	1,76	1,39	1,80	3,46	2,13	2,97
	Relevanz für die Flotte	2,98	1,88	2,58	3,77	2,53	2,95
	Image gesamt	**2,37**	**1,63**	**2,19**	**3,61**	**2,33**	**2,96**
	Gesamtnote	**2,49**	**1,66**	**2,62**	**2,59**	**2,16**	**2,28**

[1] Werte gerundet, [2] Erdgasantrieb, [3] Elektroauto

Jaguar XF Sportbrake

Mercedes E-Klasse T-Modell

Volvo S90

Fiat 500L

Mercedes B-Klasse

Nissan NV200

Kooperationspartner

DEKRA
Alles im grünen Bereich.

Businesspartner

CarMobility
Professional Fleet Management

Businesspartner

DKV

FIAT Ford Eine Idee weiter JAGUAR Jeep

		Maxivans		Pick-ups			
		Mercedes V 220 d	**Toyota Proace Verso 2.0 D-4D**	**Mercedes X 250 d**	**Mitsubishi L 200 2.4 DI-D**	**Nissan Navara 2.3 dCi**	**Toyota Hilux 2.4 D-4D**
	Motorleistung kW (PS)	120 (163)	130 (177)	140 (190)	133 (181)	140 (190)	110 (150)
	Preis des Testwagens Euro	36.351	47.961	35.754	36.482	38.849	35.320
	CO_2-Ausstoß/Effizienzklasse g	154/A	163/A	203/C	196/C	183/C	185/D
	Bewertung (Schulnoten)						
Preis	**Preis[1)]**	**2,1**	**5,0**	**2,0**	**2,2**	**2,8**	**1,9**
Umwelt	CO_2-Ausstoß[1)]	4,0	4,7	5,0	4,5	3,8	3,8
	Effizienzklasse[1)]	2,0	2,0	4,0	4,0	4,0	5,0
	Umwelt gesamt[1)]	**3,0**	**3,4**	**4,5**	**4,3**	**3,9**	**4,4**
Karosserie und Innenraum	Rundumsicht	2,02	2,14	2,61	2,53	2,50	2,80
	Raumangebot	1,40	1,46	2,25	2,38	2,32	2,31
	Kofferraum	1,62	1,69	1,90	2,03	1,89	2,06
	Einstieg, Zugänglichkeit	2,07	1,66	2,10	2,26	2,50	2,69
	Variabilität/Funktionalität	1,90	1,94	2,37	2,35	2,47	2,40
	Instrumente/Anzeigen	2,05	2,49	2,16	2,59	2,74	3,06
	Qualitätseindruck	1,76	2,49	2,27	2,74	2,74	2,97
	Sicherheitsausst./Assistenzsysteme	1,86	2,43	2,18	2,53	2,87	2,60
	Karosserie gesamt	**1,84**	**2.04**	**2,23**	**2,43**	**2,50**	**2,61**
Komfort	Sitze	2,19	1,91	2,24	2,62	2,50	2,54
	Federung	2,00	2,26	2,22	2,59	2,63	2,97
	Geräuscheindruck	2,55	2,17	2,10	2,85	2,82	2,91
	Bedienung	2,19	2,34	2,14	2,65	2,53	2,57
	Multimedia/Konnektivität	2,29	2,46	2,27	2,65	2,84	2,94
	Komfort gesamt	**2,24**	**2,23**	**2,19**	**2,67**	**2,66**	**2,79**
Antrieb/Fahreigenschaften	Beschleunigung	2,50	2,40	2,59	2,44	2,66	3,03
	Durchzug/Leistungsentfaltung	2,38	2,29	2,47	2,50	2,58	2,71
	Getriebe	2,05	2,00	2,27	2,59	2,42	2,60
	Laufkultur	2,29	2,14	2,27	2,59	2,76	2,71
	Lenkung	1,90	2,20	2,18	2,29	2,84	2,54
	Fahrverhalten/Straßenlage	1,98	2,40	2,22	2,41	2,92	3,09
	Antrieb gesamt	**2,18**	**2,24**	**2,33**	**2,47**	**2,70**	**2,78**
Design	Optik Karosserie	2,33	2,83	2,06	2,44	2,55	2,77
	Optik Innenraum	2,24	2,43	2,22	2,53	2,76	3,09
	Design gesamt	**2,29**	**2,63**	**2,14**	**2,49**	**2,66**	**2,93**
Image	Image des Fahrzeugs	1,86	2,91	1,94	2,56	2,76	2,60
	Relevanz für die Flotte	2,40	3,54	3,45	3,41	4,05	3,89
	Image gesamt	**2,13**	**3,23**	**2,70**	**2,99**	**3,41**	**3,24**
	Gesamtnote	**2,25**	**2,97**	**2,58**	**2,79**	**2,95**	**2,95**

[1)] Werte gerundet

Mercedes V-Klasse

Toyota Proace

Mercedes X-Klasse

Mitsubishi L200

Nissan Navara

Toyota Hilux

Mercedes-Benz
Das Beste oder nichts.

		Kleine SUV			Kompakte SUV		
		Ford Ecosport 1.0 Ecoboost	Mazda CX-3 Skyactiv-D 105	Seat Arona 1.6 TDI	Jaguar E-Pace D180	Jeep Compass 2.0 Multijet	Kia Niro Plug-in Hybrid [2]
	Motorleistung kW (PS)	103 (140)	77 (105)	85 (115)	132 (180)	103 (140)	103 (141)
	Preis des Testwagens Euro	24.592	23.488	23.239	47.140	32.336	31.773
	CO_2-Ausstoß/Effizienzklasse g	119/D	105/A	106/A	147/A	148/A	29/A+
	Bewertung (Schulnoten)						
Preis	**Preis[1]**	**1,2**	**1,0**	**1,0**	**4,8**	**1,1**	**1,0**
Umwelt	CO -Ausstoß[1]	2,9	1,8	1,8	4,3	4,3	1,0
	Effizienzklasse[1]	5,0	2,0	2,0	2,0	4,0	1,0
	Umwelt gesamt[1]	**4,0**	**1,9**	**1,9**	**3,2**	**4,2**	**1,0**
Karosserie und Innenraum	Rundumsicht	2,64	2,46	2,39	2,77	2,78	2,34
	Raumangebot	2,79	2,57	2,55	2,60	2,47	2,32
	Kofferraum	2,69	2,86	2,53	2,71	2,44	2,68
	Einstieg, Zugänglichkeit	2,56	2,29	2,26	2,02	2,42	2,29
	Variabilität/Funktionalität	2,54	2,49	2,50	2,42	2,58	2,46
	Instrumente/Anzeigen	2,46	2,37	2,24	2,04	2,71	2,29
	Qualitätseindruck	2,77	2,11	2,47	1,94	2,49	2,46
	Sicherheitsausst./Assistenzsys.	2,67	2,17	2,39	2,04	2,64	2,41
	Karosserie gesamt	**2,64**	**2,41**	**2,42**	**2,32**	**2,57**	**2,41**
Komfort	Sitze	2,46	2,17	2,37	1,90	2,47	2,41
	Federung	2,44	2,26	2,34	1,96	2,29	2,54
	Geräuscheindruck	2,69	2,03	2,74	2,27	2,33	1,98
	Bedienung	2,44	2,40	2,29	2,25	2,62	2,41
	Multimedia/Konnektivität	2,51	2,51	2,29	2,31	2,58	2,32
	Komfort gesamt	**2,51**	**2,27**	**2,41**	**2,14**	**2,46**	**2,41**
Antrieb/Fahreigenschaften	Beschleunigung	2,54	2,20	2,26	2,40	2,78	2,73
	Durchzug/Leistungsentfaltung	2,51	2,23	2,32	2,52	2,80	2,54
	Getriebe	2,44	1,94	2,18	2,08	2,36	2,24
	Laufkultur	2,51	2,09	2,34	2,27	2,49	2,24
	Lenkung	2,13	2,09	2,03	2,08	2,31	2,17
	Fahrverhalten/Straßenlage	2,36	2,06	2,05	1,98	2,58	2,37
	Antrieb gesamt	**2,41**	**2,10**	**2,20**	**2,22**	**2,55**	**2,33**
Design	Optik Karosserie	2,59	1,91	2,05	1,85	2,47	2,54
	Optik Innenraum	2,59	2,03	2,32	2,08	2,62	2,54
	Design gesamt	**2,59**	**1,97**	**2,20**	**1,97**	**2,55**	**2,54**
Image	Image des Fahrzeugs	2,79	2,51	2,74	2,02	2,62	3,02
	Relevanz für die Flotte	2,90	3,09	2,76	3,15	3,78	3,05
	Image gesamt	**2,85**	**2,80**	**2,75**	**2,58**	**3,20**	**3,04**
	Gesamtnote	**2,60**	**2,07**	**2,12**	**2,75**	**2,66**	**2,10**

[1] Werte gerundet, [2] Plug-in Hybride

Businesspartner

Businesspartner

Kooperationspartner

Mercedes GLA 200 d	Mitsubishi Edipse Cross 1.5 T	Nissan Qashqai 1.6 dCi	Seat Ateca 1.6 TDI Ecom.	Skoda Karoq 2.0 TDI	Toyota C-HR Hybrid	Volvo XC40 D3	VW Tiguan 2.0 TDI
100 (136)	120 (163)	96 (130)	85 (115)	110 (150)	90 (122)	140 (190)	110 (150)
33.245	27.966	31.008	32.214	31.832	25.782	47.756	31.706
108/A+	159/C	122/A	119/B	138/B	87/A+	135/A	123/A
1,4	**1,0**	**1,0**	**1,1**	**1,0**	**1,0**	**5,0**	**1,0**
1,3	5,2	2,3	2,2	3,6	1,0	3,4	2,5
1,0	4,0	2,0	3,0	3,0	1,0	2,0	2,0
1,2	**4,6**	**2,2**	**2,6**	**3,3**	**1,0**	**2,7**	**2,3**
2,53	2,63	2,62	2,18	1,98	3,25	2,04	1,85
2,40	2,34	2,68	2,16	2,02	2,95	1,87	2,10
2,42	2,63	2,95	2,16	2,12	2,90	1,96	2,44
2,31	2,21	2,41	2,11	1,98	2,58	1,72	1,98
2,29	2,37	2,43	2,29	1,98	2,85	1,85	2,24
2,09	2,68	2,59	1,92	2,12	2,75	1,60	2,15
1,76	2,63	2,68	2,24	2,12	2,58	1,53	2,22
1,80	2,53	2,95	2,24	2,22	2,40	1,49	2,02
2,20	**2,50**	**2,66**	**2,16**	**2,07**	**2,78**	**1,76**	**2,13**
1,87	2,32	2,24	2,13	2,14	2,50	1,58	2,41
1,73	2,50	2,49	2,03	2,24	2,40	1,75	2,15
1,91	2,50	2,57	2,42	2,41	2,78	1,70	2,24
2,09	2,61	2,51	1,97	2,08	2,68	2,02	1,90
2,11	2,47	2,76	2,08	2,02	2,50	1,66	2,10
1,94	**2,48**	**2,51**	**2,13**	**2,18**	**2,57**	**1,74**	**2,16**
2,29	2,55	2,65	2,71	2,14	3,05	1,74	2,24
2,31	2,53	2,73	2,66	2,20	2,93	1,79	2,15
1,91	2,47	2,27	2,18	1,90	2,53	1,62	2,15
1,93	2,32	2,51	2,34	2,02	2,60	1,66	2,17
1,64	2,11	2,22	1,92	1,76	2,25	1,64	1,78
1,78	2,45	2,38	2,00	2,02	2,43	1,60	2,05
1,98	**2,40**	**2,46**	**2,30**	**2,01**	**2,63**	**1,68**	**2,09**
2,18	2,92	2,65	2,11	2,16	2,85	1,74	2,17
1,96	2,74	2,70	2,05	2,16	2,78	1,62	2,27
2,07	**2,83**	**2,68**	**2,08**	**2,16**	**2,81**	**1,68**	**2,22**
1,69	3,03	3,00	2,37	2,10	2,78	1,87	2,12
2,60	3,53	3,46	2,29	2,29	3,65	2,34	2,17
2,14	**3,28**	**3,23**	**2,33**	**2,20**	**3,21**	**2,10**	**2,15**
1,85	**2,71**	**2,39**	**2,10**	**2,13**	**2,29**	**2,38**	**2,01**

Ford Ecosport

Mitsubishi Eclipse Cross

Kleine SUV Gesamtsieger
Mazda CX-3

Nissan Qashqai

Seat Arona

Kompakte SUV Importsieger
Seat Ateca

Jaguar E-Pace

Skoda Karoq

Jeep Compass

Toyota C-HR

Kompakte SUV Importsieger
Kia Niro

Volvo XC40

Kompakte SUV Gesamtsieger
Mercedes GLA

VW Tiguan

Mercedes-Benz
Das Beste oder nichts.

		Midsize SUV				Große SUV	
		Mazda CX-5 Skyactiv-D 175	Mercedes GLC 220 d	Skoda Kodiaq 2.0 TDI	Volvo XC60 D4	Range Rover Velar D300	Volvo XC90 D5
	Motorleistung kW (PS)	129 (175)	125 (170)	140 (190)	140 (190)	221 (300)	173 (235)
	Preis des Testwagens Euro	35.446	47.115	35.605	59.412	72.617	64.202
	CO_2-Ausstoß/Effizienzklasse g	142/B	129/A	150/B	153/A	167/B	173/B
	Bewertung (Schulnoten)						
Preis	**Preis[1)]**	**1,6**	**2,8**	**1,6**	**4,0**	**3,2**	**2,6**
Umwelt	CO_2-Ausstoß[1)]	3,2	2,2	3,7	3,9	3,5	3,8
	Effizienzklasse[1)]	3,0	2,0	3,0	2,0	3,0	3,0
	Umwelt gesamt[1)]	**3,1**	**2,1**	**3,4**	**3,0**	**3,3**	**3,4**
Karosserie und Innenraum	Rundumsicht	2,41	1,98	1,75	1,95	2,38	2,27
	Raumangebot	2,23	2,04	1,44	1,61	1,87	1,50
	Kofferraum	2,26	2,20	1,46	1,73	1,74	1,54
	Einstieg, Zugänglichkeit	2,23	1,76	1,88	1,82	1,85	1,90
	Variabilität/Funktionalität	2,26	2,00	1,90	1,80	2,02	1,90
	Instrumente/Anzeigen	2,38	1,74	2,08	1,86	1,87	1,75
	Qualitätseindruck	2,18	1,52	2,21	1,50	1,72	1,63
	Sicherheitsausst./Assistenzsysteme	2,31	1,84	2,21	1,57	1,81	1,46
	Karosserie gesamt	**2,28**	**1,89**	**1,86**	**1,73**	**1,91**	**1,74**
Komfort	Sitze	2,15	1,64	2,10	1,48	1,62	1,69
	Federung	2,15	1,62	2,04	1,59	1,60	1,65
	Geräuscheindruck	2,23	1,64	2,21	1,64	1,62	1,75
	Bedienung	2,26	1,88	1,98	1,95	2,19	2,02
	Multimedia/Konnektivität	2,41	2,00	2,04	1,80	1,85	1,90
	Komfort gesamt	**2,24**	**1,76**	**2,08**	**1,69**	**1,77**	**1,80**
Antrieb/Fahreigenschaften	Beschleunigung	2,28	2,14	2,25	2,09	1,53	1,98
	Durchzug/Leistungsentfaltung	2,23	2,04	2,27	2,14	1,49	2,04
	Getriebe	2,15	1,70	1,98	1,68	1,53	1,65
	Laufkultur	2,28	1,70	1,90	1,59	1,53	1,71
	Lenkung	2,10	1,62	1,81	1,75	1,68	1,83
	Fahrverhalten/Straßenlage	2,23	1,74	1,90	1,64	1,77	1,83
	Antrieb gesamt	**2,21**	**1,82**	**2,02**	**1,81**	**1,59**	**1,84**
Design	Optik Karosserie	2,13	1,66	2,15	1,68	1,72	1,69
	Optik Innenraum	2,13	1,66	2,21	1,75	1,74	1,69
	Design gesamt	**2,13**	**1,66**	**2,18**	**1,61**	**1,73**	**1,69**
Image	Image des Fahrzeugs	2,67	1,54	2,23	1,75	2,00	1,83
	Relevanz für die Flotte	3,21	2,10	2,35	2,66	3,28	2,88
	Image gesamt	**2,94**	**1,82**	**2,29**	**2,20**	**2,64**	**2,35**
	Gesamtnote	**2,36**	**1,98**	**2,20**	**2,29**	**2,31**	**2,20**

[1)] Werte gerundet

Mazda CX-5

Mercedes GLC

Skoda Kodiaq

Volvo XC60

Range Rover Velar

Volvo XC90

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
KOOPERATIONSPARTNER

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

	Thema	Dortmund	Hamburg	München	Berlin	Frankfurt/M.
Termin 1	Operative Aufgaben und Prozesse	05.–07.07.2018	24.–26.10.2018	21.–23.11.2018	02.–04.05.2019	15.–17.05.2019
Termin 2	Kommunikation und Präsentation	07.–08.09.2018	30.11 – 01.12.18	14.–15.12.2018	24.–25.05.2019	05.–06.06.2019
Termin 3	Kostenrechnung, Controlling und IT-Tools	26.–28.09.2018	10.–11.01.2019	24.–25.01.2019	13.–14.06.2019	26.–27.06.2019
Termin 4	Finanzierung, Beschaffung und Verwertung	09.–10.11.2018	07.–09.02.2019	21.–23.02.2019	22.–24.08.2019	29.–31.08.2019
Termin 5	Rechtlicher Rahmen und Versicherungen	06.–08.12.2018	29.–30.03.2019	15.–16.03.2019	19.–20.09.2019	25.–26.09.2019
Termin 6	Steuerrecht und Schadenmanagement	17.–19.01.2019	25.–27.04.2019	10.–12.04.2019	24.–26.10.2019	31.10 – 02.11.19
Termin 7	Dienstwagenmanagement und Nachhaltigkeit	06.–08.02.2019	21.–24.05.2019	07.–10.05.2019	12.–15.11.2019	19.–22.11.2019
Abschluss	Zertifizierung	22.–23.02.2019	20.–21.06.2019	05.–06.06.2019	05.–06.12.2019	12.–13.12.2019

Geänderte Seminarblöcke ab Herbst 2018: Termin 3 = Nachhaltigkeit und IT-Tools (2 Tage); Termin 7 = Kostenrechnung, Controlling und Dienstwagenmanagement (4 Tage)

Seminar	Fuhrparkmanagement - kompakt und aktuell	04.04.–05.04.19	31.08.–01.09.18	14.–15.09.2018	17.01.–18.01.19	14.–15.03.2019

1.848 Euro werden für das MMI Navigationssystem samt den beiden großen Touchscreens fällig. Mit im Preis inbegriffen sind die digitalen Instrumente. Die Inhalte auf dem 12,3 Zoll großen HD-Display direkt vor unserer Nase können wir individuell zusammenstellen. Sogar die Navikarte lässt sich über die gesamte Breite ziehen, Tacho und Drehzahlen schrumpfen dann auf Golfballgröße und verschwinden in den Ecken. Auf das im Vergleich dazu überteuerte Head-up-Display (1.176 Euro) könnten wir daher verzichten.

Ring frei

Audi schickt den **A6** in die nächste Runde. Die fünfte Generation der Oberklasse wird zum digitalen Assistenten. Sie spricht, fährt zunehmend selbst und steht stets unter Strom – zumindest ein bisschen.

von Martin Schou

Volle Straßen, fremde Umgebung, manchmal kann Außendienst richtig stressen. Gut, wer einen verständnisvollen Kollegen zur Seite hat, der einem den Weg durchs Gewusel weist. Oder im neuen A6 sitzt. Dessen weiterentwickelter Sprachassistent bleibt selbst bei quengeligen Dienstwagenfahrern cool. Bei mürrischen Aussagen wie »Ich habe Hunger« googelt der Audi nach Restaurants in der Nähe. »Mir ist kalt« kontert er einfühlsam mit der Frage nach der gewünschten Temperatur für den Innenraum. Es entsteht eine richtige Konversation. Der Audi hört aufmerksam zu und stellt sogar Rückfragen. Wer Amazons Alexa kennt, der kann sich das in etwa vorstellen. Im Grunde können wir über die Sprachbedienung vom Telefon über Musik und Navi bis hin zur Klimaanlage das Wichtigste im Auto steuern. Das alles klappt schon verblüffend gut. Und Audi verspricht, die Kommunikation zwischen Fahrer und lernfähigem Auto würde sich stetig verbessern.

Sie können mit Sprachbedienungen so gar nichts anfangen? Auch nicht schlimm. Beim neuen MMI Navigationssystem können Sie genauso gut direkt auf die beiden riesigen Touchscreens tippen. Damit sich Verfechter des bisherigen Drehdrückreglers leichter umstellen, gibt der A6 beim Tastendruck hör- und auch spürbares Feedback. Ganz so blind wie früher bedienen wir das System dadurch nicht, es gibt Touchscreen-Muffeln dennoch mehr Sicherheit. Außer dem Startknopf für den Motor und dem Lautstärkeregler sind kaum noch Schalter ins Aludekor eingebettet. Selbst die Warnblinker-Taste liegt jetzt digitalisiert hinter der berührungssensitiven Glasplatte.

Viel getan hat sich beim A6 auch bei den Assistenten. Im Assistenzpaket Tour (1.680 Euro) ist beispielsweise der weiterentwickelte adaptive Fahrassistent dabei. Der hält den Abstand zum Vordermann sowie den Audi aktiv in der Spur. Aber er scannt auch selbstständig die Tempolimits und passt sich diesen automatisch an. Mit festem Ziel im Navigationssystem errechnet der Audi sogar die optimale Kurvengeschwindigkeit und bremst das Auto vor dem Abbiegen eigenständig herunter. Das macht er so vorausschauend und in solch einer gelassenen Fahrweise, dass wir gar nicht mehr selbst auf die Pedale treten wollen.

Wie schnell er die Kurven nimmt, lässt sich neuerdings auf den eigenen Fahrstil anpassen. Während Audi-Modelle mit adaptiven Fahrassistenten der vorherigen Generation auf Panoramasträßchen schon mal zum schleichenden Hindernis werden, kann es nun passieren, dass Ihnen der A6 sogar zu schnell ums Eck flitzt. Wir mussten schon etwas tüfteln und ausprobieren, bis wir den für uns passenden »autonomen« Fahrstil gefunden hatten. Die letzte ›

Stunde unserer Testrunde gibt der Audi aber dann nahezu alleine das Tempo vor. Selbst im Stadtverkehr lassen wir den Wagen bremsen und selbst Gas geben. Fünf Radar-, zwölf Ultraschallsensoren und fünf Kameras beobachten dabei die Umgebung, damit der Audi keine Autos, Radfahrer oder Fußgänger übersieht.

Auch die Motoren verknüpft Audi mit den Sensoren sowie dem Navi. Wenn es vom Verkehr her passt und es das Streckenprofil hergibt, schaltet der A6 den Motor ab und segelt bis zu 40 Sekunden am Stück. Rollt der Wagen wiederum ins Tal, verzögert er über einen an der Kurbelwelle angedockten Riemen-Starter-Generator. So fließen bis zu 12 kW Leistung in die kleine Lithium-Ionen-Batterie unter der Rückbank, die wiederum als Energieversorger bei ausgeschaltetem Motor dient. Die kleine E-Maschine und ein 48-Volt-Bordnetz helfen beim Anfahren und verlängern die Start-Stopp-Phasen. 0,7 Liter Sprit auf 100 Kilometer soll die Limousine so einsparen.

Sparsamkeit ist nur eine Seite des neuen A6. Die elektronische Charakterregelung für adaptive Dämpfer, Lenkung und Gasannahme wollen die Ingenieure weiter gespreizt haben. Aus dem Gleiter wird deshalb kein wilder Hengst. Im Dynamikmodus fährt sich die Limousine durchaus sportlicher, wobei auch hier dem Abrollkomfort eine große Gewichtung zukommt. Den pfiffigen Eindruck, den der A6 auf Landstraßen hinterlässt, verdankt er vielmehr seiner Allradlenkung (1.596 Euro). Bei Geschwindigkeiten bis 60 km/h drehen die Hinterräder bis zu fünf Grad entgegen den Vorderrädern ein. Was den fast fünf Meter langen A6 so wendig wie einen A3 macht.

Zum Marktstart im Juli bietet Audi zwei Sechszylindermotoren an, einen Benziner (55 TFSI mit 340 PS) für 50.294 Euro und einen Diesel (50 TDI/286 PS) für 48.781 Euro. Beide serienmäßig mit Allrad-Antrieb. Im Laufe des Jahres legt Audi eine 231-PS-Version des V6-Diesels nach. Außerdem steht der komplett neu entwickelte Vierzylinderdiesel im 40 TDI an. Auf den lohnt es sich zu warten. Nicht nur, weil er mit rund 40.000 Euro Startpreis deutlich günstiger als der Sechszylinder ist. Audi hat den Zweiliterdiesel mit 204 PS Leistung perfekt abgestimmt. In Kombination mit der Siebengang-Doppelkupplung S-Tronic schaltet er auf den Punkt, dreht mit seinen 400 Nm von unten vehement heraus. Ganz im Gegensatz zum größeren V6, dessen Achtgang-Wandlerautomatik schon bei leichten Gasstößen eine Stufe zurückschaltet und sich eine Gedenksekunde gönnt. Klar, das sexy sechszylindrige Knurren fehlt dem kleinen 40 TDI. Dafür ist er erstaunlich leise und vibrationsarm. Der perfekte Partner für gestresste Vielfahrer. Was der A6 wohl selbst dazu sagen würde? FA

Audi A6 Limousine

	Hubraum	Zyl.	Getriebe	Leistung	Drehmoment	0–100	Vmax	Verbrauch	CO_2	Kofferraum	Zuladung	Preis	Betriebskosten[1)]	Effizienz
50 TDI Quattro	2.967 cm³	6	A/8	210 kW (286 PS)	620 Nm/2.250 min	5,5 s	250 km/h	5,5 l D	142 g	530 l	575 kg	48.781 Euro	92,9/62,4 ct/km	A
55 TFSI Quattro	2.995 cm³	6	A/7	250 kW (340 PS)	500 Nm/1.370 min	5,1 s	250 km/h	6,7 l S	151 g	530 l	565 kg	50.294 Euro	97,8/67,1 ct/km	B

Herstellerangaben

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

Neun vertikale Lichtstege bilden die Rücklichter. Beim Bremsen werden die Abstände kleiner, das Licht kräftiger.

« Überall tanken und Umwege sparen? Da bin ich ganz entspannt! »
Sabine K., Fuhrparkmanagerin
DKV
Mit der DKV CARD für Pkw-Flotten. An 90 % aller Tankstellen in Deutschland willkommen.
dkv-euroservice.com
You drive, we care.
DKV

Katze unter Strom

Konkurrenz für Tesla: Der neue **Jaguar I-Pace** ist das erste E-Auto der Briten und soll bis zu 480 Kilometer weit elektrisch fahren.

von Guido Borck

Da soll noch einer was gegen die Briten sagen: Während Audi seinen E-Tron Quattro erst zum Jahresende präsentiert und der Mercedes EQC nicht vor 2019 erwartet wird, zeigt Jaguar jetzt schon, was sie beim Thema Elektromobilität draufhaben. Der I-Pace ist das erste elektrisch angetriebene Fahrzeug in der Jaguar-Firmengeschichte und gehört neben den Modellen von Tesla S und X zu den bislang wenigen Stromern mit einer XL-Reichweite. Bis zu 480 Kilometer soll das britische Elektro-SUV nach dem neuen WLTP-Zyklus elektrisch schaffen.

Dazu hat er Kraft im Überfluss: Zwei unabhängig voneinander arbeitende Elektromotoren treiben den Jaguar an. Einer sitzt direkt auf der Vorderachse, der andere schiebt über die Hinterräder. Zusammen kommen sie auf satte 400 PS (294 kW). Dank Allrad baut der I-Pace nicht nur auf der Straße ordentlich Grip auf, sondern scheut auch leichtes Gelände nicht.

Power wie bei einem Supersportwagen

Die Beschleunigung ist so brachial wie bei viel potenteren Supersportwagen, weil die E-Motoren das maximale Drehmoment von 696 Nm praktisch aus dem Stand heraus zur Verfügung stellen. Nach nur 4.8 Sekunden fliegt die Tachonadel an der 100-km/h-Marke vorbei und stoppt erst bei 200 Sachen. Dann riegelt die Elektronik ab.

Wer es allerdings so forsch angeht, muss bald die nächste Ladestation suchen, denn Highspeed kostet jede Menge Energie. Zumal solch ein Fahrzeug kein Leichtgewicht ist. Obwohl Jaguar den I-Pace mit einer Aluminium-Karosserie auf Diät setzte, bringt der SUV

1 Die Kommandozentrale gleicht fast einem modernen Flugzeug-Cockpit.

2 Gleich drei Displays sind an Bord. Eins direkt vor dem Fahrer, das zweite in der Mitte fürs Multimediasystem.

3 Im unteren Bereich der Mittelkonsole sitzt das dritte Display für die Klimasteuerung.

4 Auf Wunsch kann man eine Luftfederung bestellen, und natürlich lassen sich verschiedene Fahrmodi wählen.

5 Der Jaguar fährt so sportlich, wie er aussieht.

Jaguar I-Pace

Leistung 294 kW (400 PS)
Drehmoment 696 Nm
Batterietyp Lithium-Ionen-Batterie
Batteriekapazität 90 kWh
Beschleunigung 0–100 4,8 s
Höchstgeschwindigkeit 200 km/h
Verbrauch 21,2 kWh/100 km
Reichweite 480 km
Ladezeit 10 h (220 V; 80 %)/1,3 h (50 kWh; 80 %)
Kofferraum 683–1.453 l
Zuladung 462 kg
Preis 65.420 Euro
Betriebskosten[1] **189,1/114,6 ct/km**
Effizienzklasse A+
[1] 10.000/20.000 km p.a., 60/36 Monate DEKRA

2,2 Tonnen auf die Waage. Allein die 90 kWh starken Lithium-Ionen-Akkus wiegen heftige 500 Kilo. Das Batteriepaket besteht aus insgesamt 36 Modulen, die unter dem Fahrzeugboden untergebracht sind. Der tiefe Schwerpunkt sorgt für die Agilität, die man von einem Sport-SUV erwartet. Dank Zusatzmotor an der Hinterachse braucht der Wagen keinen Kardantunnel. Das und die tief unten sitzende Batterie schaffen reichlich Platz im Innenraum, vor allem im Fond. Und unter dem kantig-kurzen Heck fällt das Ladevolumen mit 683 bis 1.453 Litern riesig aus.

Futuristische Kommandozentrale

Nahezu alles, was gut und fein und teuer ist, haben die Briten in den I-Pace reingepackt: Allradantrieb ist Standard, Luftfederung kostet extra. Beim Blick auf die Instrumente könnte man meinen, im Cockpit eines Flugzeugs zu sitzen. Vor dem Fahrer türmen sich drei hochauflösende Displays auf. Eines zeigt die Instrumente an, während der Touchscreen für das Multimediasystem in der Mitte weit oben positioniert wurde. Der liegt zwar griffgünstig, doch an die teils verschachtelten Menüfunktionen muss sich der Pilot erst gewöhnen. Keine Kritik gibt es dagegen für das weitere multifunktionale Bedienfeld darunter. Darüber regelt der Fahrer unter anderem die Klimaautomatik über berührungsempfindliche Tasten und zwei große Drehregler.

Trotz des hohen Gewichts zieht die Elektro-Katze überraschend leichtfüßig ihre Bahnen und trumpft mit einem hohen Fahrkomfort auf. Beim Fahren kommt das Bremspedal nur selten zum Einsatz, bestenfalls zum Anhalten. Geht der Fahrer vom »Gas«, baut der I-Pace sofort seine Geschwindigkeit ab, um zu rekuperieren. Laut Werk zieht sich der Jaguar 21,2 kWh Strom pro 100 Kilometer aus seinem Speicherreservoir. Bei uns waren es im Schnitt zwischen 23 und 26 kW/h. Mal mit gemäßigter und mal mit forscher Fahrweise ermittelt.

Wie weit der I-Pace letztendlich mit einer Stromladung kommt, hängt von der Fahrweise, der Topografie und von dem Wetter ab. Im Sommer dürften aber gut 400 Kilometer möglich sein. Der aktuelle Ladezustand kann jederzeit über das Smartphone abgerufen werden – und neuerdings über den digitalen Sprachassistenten Alexa. Die Heim-Abfrage ist laut Jaguar dann übrigens bestens gegen Hacker geschützt. Wollen wir es ihnen einfach mal glauben.

Schicker Schwede

Premiumtechnik und jede Menge Platz: Der **Volvo V60** bringt neuen Schwung in die Mittelklasse. Das gilt auch für die Preise des Schweden-Kombis.

von Immanuel Schneeberger

Auf den ersten Blick erinnert der V60 stark an den größeren V90, doch bei genauerem Hinschauen offenbaren sich feine Unterschiede. Die Heckleuchten sind schmaler als beim großen Bruder, weswegen die Reflektoren in die Stoßfänger ausweichen mussten. Außerdem sind die Türen stärker nach innen gewölbt. Gänzlich unverändert übernommen hat Volvo das riesige Panoramaglasdach, das gegen 1.218 Euro Aufpreis jede Menge Licht ins Innere lässt. Dort ist auch sonst wenig Schatten. Von hinten beginnend: 529 Liter passen in den Gepäckraum, wer die Rücksitzlehnen elektrisch umklappt, bekommt 1.441 Liter hinein.

BMW 3er (495–1.500 Liter), Audi A4 (505–1.510) oder Mercedes C-Klasse (490–1.510) schlucken auch nicht mehr. Im Fond überzeugt der V60 mit reichlich Kniefreiheit, hier kommt etwa der BMW nicht mit. Die skalierbare Volvo-Plattform mit langer Motorhaube und großem Radstand schafft Platz für die Passagiere. Das geht aber auf Kosten der Länge. Mit 4,76 Meter übertrifft er den bisherigen Spitzenreiter Audi A4 um gut drei Zentimeter, ein BMW 3er ist knapp 13 Zentimeter kürzer. Dass er nur 1,43 Meter hoch ist, stört nicht. Im Fond haben wir genug Kopffreiheit. Noch bequemer sitzen wir vorne.

Zentral im Cockpit baut sich der Touchscreen auf, über den fast alle Funktionen bedient werden. Der Lohn dafür ist ein reduziertes Design mit wenig Knöpfen, der Preis wiederum die teils komplizierte und während der Fahrt ablenkende Bedienung. Mit etwas Übung geht's zügiger. Bei Materialien und Verarbeitung kann der Volvo überwiegend mit der deutschen Premiumkonkurrenz mithalten. Nur der große schwarze Kasten vor dem Innenspiegel passt nicht zum sonst so schicken V60. Die überdimensionierten Abmessungen sind leicht

zu erklären: In ihm verbirgt sich die gesamte nach vorne gerichtete Assistenzsensorik. Auch das Radar des Abstandstempomaten liegt nun unter der Wischfläche der Scheibenwischer. Der Sensor regelt so auch bei schlechtem Wetter zuverlässig.

Volvo pusht also wieder ein Sicherheitsthema. Wie aber sieht's mit den Fahreigenschaften aus? Hier hinkten die Schweden der deutschen Konkurrenz schließlich hinterher. Schon nach wenigen Minuten auf der ersten Testfahrt steht fest: Volvo scheint den Anschluss geschafft zu haben. Kurven durchfährt der V60 geflissentlich, federt nebenbei noch ziemlich kommod. Selbst mit kurzen Querfugen kommen die adaptiven Stoßdämpfer (756 Euro) gut zurecht. Auf Langstrecken überzeugt er durch leise Fahrgeräusche.

Unter der Haube kommen die bekannten Vierzylindermotoren zum Einsatz. Der stärkere D4 mit 190 PS läuft wunderbar ruhig, die Achtstufenautomatik hat stets den passenden Gang parat und hält den Diesel verbrauchsgünstig in niedrigen Drehzahlbereichen. Dort verhilft der kleinere von zwei Turboladern zu spontanem Ansprechen, während bei höheren Drehzahlen der größere allein für ordentlich Vortrieb sorgt. Mehr Kraft braucht kein Dienstwagen, weswegen Volvo für leistungshungrige nur Benziner und später zwei Plug-in Hybride anbietet.

Unterstützt wird der Fahrer von einer wahren Assistenzarmada: Die Spur hält der V60 ebenso akkurat wie den Abstand. Er bremst selbst bei entgegenkommenden Fahrzeugen auf der eigenen Spur und versucht auch beim Ausparken Unfälle zu verhindern. Volvo meint es mit der Sicherheit ernst. Allerdings auch mit dem Premiumanspruch: Unter 33.697 Euro geht nichts. Immerhin erfüllen alle Motorisierungen die neueste Abgasnorm Euro 6d-Temp.

1 Die Heckscheibe steht beim V60 steiler als beim größeren V90, die Heckleuchten sind schmaler. Je nach Ausstattungslinie sind die Abgasrohre rund oder eckig.

2 Der Kofferraum ist mit feinem Stoff ausgekleidet. Bei umgelegten Rücksitzlehnen entsteht eine ebene Ladefläche. Ein Teil des Gepäckraumbodens ist zur Ladungssicherung hochklappbar. Einziges Manko ist die recht niedrige Zuladung von rund 400 Kilogramm.

3 Schon das serienmäßige Soundsystem tönt aus zehn Lautsprechern. Auf Wunsch gibt es Klang von Harman/Kardon oder die Luxuslösung von Bowers & Wilkins. Letztere kostet 2.773 Euro und bringt aus 15 Lautsprechern echte Konzertsaalatmosphäre in den V60.

4 Infotainment und digitale Instrumente sind aus anderen Volvo-Modellen bekannt.

Volvo V60

	Hubraum	Zyl.	Getriebe	Leistung	Drehmoment	0–100	Vmax	Verbrauch	CO_2	Kofferraum	Zuladung	Preis	Betriebskosten[1]	Effizienz
D3	1.969 cm³	4	S/6	110 kW (150 PS)	320 Nm/1.750 min	9,9 s	205 km/h	4,3 l D	117 g	529–1.441 l	417 kg	33.697 Euro	68,1/45,3 ct/km	A+
D4	1.969 cm³	4	S/6	140 kW (190 PS)	400 Nm/1.750 min	7,9 s	220 km/h	4,4 l D	114 g	529–1.441 l	394 kg	36.387 Euro	71,5/47,7 ct/km	A+
T6 AWD	1.969 cm³	4	A/8	228 kW (310 PS)	400 Nm/2.200 min	5,8 s	250 km/h	7,4 l S	171 g	529–1.441 l	417 kg	41.596 Euro	87,9/60,6 ct/km	C

Herstellerangaben

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

Ganz großes Kino

VW setzt voll auf Digitalisierung. Das Multimediasystem des **Touareg** lässt sogar den Bildschirm im Tesla alt aussehen. Aber fahren kann der neue SUV auch. Und wie.

von Hanno Boblenz

Offroad hin oder her: Auf Sperren oder Untersetzungen müssen Touareg-Fahrer verzichten. Beim »Auto für die digitale Generation« setzt VW andere Prioritäten. Für 2.941 Euro baut sich vor dem Fahrer eine spektakuläre Digitalwelt auf, die man so bei Tesla, nicht aber in einem VW vermutet. Klickt der Fahrer die Instrumente weg, erscheint hinterm Lenkrad eine gut 25 Zentimeter breite Landkarte in Google-Maps-Optik. Die geht fast nahtlos in einen nochmals zehn Zentimeter größeren Glasbildschirm über. Wenn auf dem gewölbten 15-Zöller die Navi in Satellitenansicht läuft, ist das richtig großes Kino.

Innovision Cockpit nennt VW die neue Inneneinrichtung, die fast völlig ohne Schalter auskommt. Nur tief unten beim Automatikhebel sitzen noch zwei Drehknöpfe für die Fahr- und Federungsprogramme. Und ja, auch an den im Übereifer häufig vergessenen Lautstärkeregler haben die Ingenieure gedacht. Alles andere aber steuert der Fahrer über den Touchscreen oder per Sprache.

Als neues Flaggschiff tritt der Touareg auch in die Fußstapfen des erfolglosen Phaeton. Er soll das Beste aus zwei Welten bieten: den Komfort einer Oberklasse-Limousine und den lifestyligen Look eines

SUV. Das Ganze bitte schön im Premiumsegment. Entsprechend die Extras, von den Matrix-Scheinwerfern plus Nachtsichtsystem über eine Zuziehautomatik für nicht ganz geschlossene Türen bis zur hervorragenden Anhänger-Parkhilfe.

Ein Großteil der neuen Technik steckt jedoch unsichtbar unterm Blech des um 100 Kilo abgespeckten Touareg III. Seine Luftfederung (1.638 Euro) etwa hebt das Auto im Gelände an und senkt es zum Ankoppeln von Hängern oder leichteren Beladen ab. Gekoppelt ist sie an einen Wankausgleich mit elektronisch angesteuerten Stabilisatoren. Der Touareg ist zudem der erste VW mit Allradlenkung (2.400 Euro inklusive Luftfahrwerk). Bei hohen Geschwindigkeiten lenken seine Hinterräder parallel zu den vorderen mit, was das Auto bei schnellen Spurwechseln stabilisiert. So wuselt das große Auto mühelos und auch bei hohen Geschwindigkeiten sicher über kurvige Landstraßen. Den wirklichen Vorteil spürt der Fahrer in engen Einfahrten und verwinkelten Parkhäusern. Denn bis 37 km/h schlagen die Hinterräder gegenläufig ein, was den Wendekreis des 4,88 Meter langen Gefährts um einen Meter auf Golf-Niveau senkt.

Bei den Motoren setzt VW vorerst auf Bewährtes: Viel Diesel, etwas Benzin, mindestens sechs Zylinder und viel Hubraum. Alle Motoren kommen mit komfortabler Achtgang-Automatik und schaffen die ab September 2019 verpflichtende Abgasnorm Euro 6d-Temp. Zur Markteinführung gibt es nur den 286 PS starken 3.0 V6 TDI. Dessen 600 Nm Drehmoment bringen den unbeladen schon zwei Tonnen schweren Koloss mühelos auf Trab und ziehen auch mit den 3,5 Tonnen am Haken locker an.

Der Einstiegspreis von 51.000 Euro mag für einen VW ambitioniert klingen, liegt aber immer noch ein paar Tausender unter dem der Premium-Konkurrenten. Im Laufe des Jahres folgt ein Ableger mit 231 PS und für 2019 kündigt VW einen V8 TDI mit 421 PS an. Diesel-Verächter können noch in diesem Jahr einen 340 PS starken Sechszylinder-Benziner bestellen, oder bis Ende 2020 warten: Dann erst soll der bereits jetzt in China erhältliche Plug-in-Hybride auch nach Deutschland kommen.

1 Zum Start gibt es nur einen 286 PS starken V6-TDI. Kleinere Motoren folgen.

2 Riesiger Bildschirm in der Mittelkonsole: Das Display ist gewölbt und daher nicht als Split-Screen ausgelegt. Der Beifahrer kann also keine Videos schauen. Aber die Google-Landschaft ist ja auch attraktiv.

VW Touareg

3.0 V6 TDI

Hubraum/Zylinder 2.967 cm³/6
Getriebe/Gänge A/8
Leistung 210 kW (286 PS)
Drehmoment 600 Nm bei 2.250/min
Beschleunigung 0–100 6,1 s
Höchstgeschwindigkeit 235 km/h
NEFZ-Verbrauch/CO_2 6,9 l D/182 g
Kofferraum 810–1.800 l
Zuladung 780 kg
Preis 50.987 Euro
Betriebskosten[1] **94,4/62,8 ct/km**
Effizienzklasse C

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

Im Test

BMW X2 xDrive 20d	42.185 Euro
Mercedes GLA 220 d 4matic	35.390 Euro
Volvo XC40 D4 AWD	36.597 Euro

Die kleinen Feinen

Mit einem SUV als Firmenwagen will niemand ins schwere Gelände ausrücken. Doch **BMW X2, Mercedes GLA und Volvo XC40** erweitern die Möglichkeiten des Alltags mit stilsicherer Verwegenheit. Ein Vergleichstest.

von Sebastian Renz, Hanno Boblenz

Der Mercedes GLA wurde im Frühjahr 2017 überarbeitet, Volvo XC40 und BMW X2 sind ganz neu auf dem Markt.

BMW X2

1 Man sitzt niedrig im X2, ansonsten: Bedienung und Einrichtung auf hohem BMW-Niveau.

2 Geteilte Rückbank, größter Kofferraum.

3 Viel Platz im dunklen Fond.

4 Ja, der X2 liebt Kurven.

Es sind schwere Zeiten für Bredouillen, Unwägbarkeiten und Eventualitäten. Wie bei dem schon lange verfemten Paar der Risiken und Nebenwirkungen geht es derzeit vor allem darum, sie auszuschließen. Staus werden umfahren, Geschäftstermine ohne Ortskenntnis per Navi zum minutenexakt vorhergerechneten Zeitpunkt erreicht. Und seit so viele Firmenwagen als allradgetriebene SUV über geteerte Straßen fahren, selbst bei Schnee und Eis nicht stecken bleiben, darf sich schon eine Dienstreise mit der Deutschen Bahn zu den großen unvorhersehbaren Mobilitätswagnissen unserer Tage zählen.

Ach, Psychologen werden das als These lieben: SUV-Boom aus Angst vor der Gefahr. Und selbst wenn ein Flottenmanager jammernd die Car-Policy zückt: Der SUV ist längst im Fuhrpark angekommen. Autos wie BMW X2, Mercedes GLA und Volvo XC40 erweitern die Möglichkeiten der schönen Seiten des Lebens. Hier treten sie zum Vergleichstest an. Alle mit Diesel, Allrad, Automatik – aber nicht ohne Risiko: Nur einer wird gewinnen.

Fotos: Dino Eisele

BMW X2: der Dynamiker für den kompromisslosen Außendienstmitarbeiter

Will sich keine Nische auftun, schieb in deinem Programm herum. Nein, das war nicht das Motto von BMWs früherem Vertriebschef Paul Hahnemann, Spitzname Nischen-Paule. Hätte es aber sein können. Jedenfalls ergab sich tatsächlich eine Nische im Modellprogramm, seit der X1 seine Prioritäten verschob und sich als geräumiger, variabler SUV mit den alltagstalentiertesten Kompakt-SUV anlegt.

Bei gleichem Radstand ist der X2 7,9 Zentimeter kürzer und 7,2 niedriger als der X1. So fällt bei ihm die Raumfülle, nun, weniger füllig aus. Wobei er vier Erwachsene ungedrängt unterbringt. Auf der gut ausgeformten, dreiteilig klappbaren Rückbank reist es sich wegen kleiner Fensterflächen etwas duster und weniger variabel, weil sich die Bank nicht verschieben lässt. An Laderaum mangelt es aber nicht, mit 470 bis 1.355 Litern ›

Mercedes GLA

1 Viele Tasten und Schalter, das war mal modern. Andere Autos lassen sich einfacher bedienen.

2 Hinten geht's etwas enger zu als im BMW.

3 Kleinster, aber gut nutzbarer Kofferraum.

4 Der GLA kann Kurve und Komfort.

Der BMW fährt vorneweg, Volvo und GLA folgen dicht dahinter. Neben allen objektiven Bewertungen ist es aber doch eine Frage der Car Policy und des persönlichen Geschmacks, wer am besten als Firmenwagen taugt.

packt der X2 hier am meisten. Vorn integriert der X2 Pilot und Co so innig, wie man sich das von einem BMW erwartet. Dazu haben sie den X2 bekannt clever eingerichtet. Für die Assistenzsysteme gibt es den Zentralschalter. Trotz der Funktionsfülle organisiert das iDrive die Bedienung hier am besten. Nicht so am besten ist die Materialgüte. Der X2 spielt in der 40.000-Euro-Ecke, da sollten Oberflächen und Abdeckungen hochwertiger und solider ausfallen.

Auffallen gelingt ihm nicht nur farblich und stilistisch mit der breiten, emblemgeschmückten C-Säule, sondern erst recht beim Fahren. Der Zweiliter-Turbodiesel (SCR plus Speicherkat) selbstzündet auf Tastendruck los. Im Gegensatz zu den anderen hat der 20d nur einen Turbolader. Doch sichert Twin-Scroll-Technik, also je ein Strömungskanal für zwei Zylinder, ungestörte Gaslaufwege und eifriges Ansprechen. So zieht das Triebwerk aus niedrigen Drehzahlen homogen, kräftig und kultiviert voran. Auf die frühe Drehmomentwucht ist die Aisin-Automatik bestens eingestimmt. Sie sortiert ihre acht Stufen eilig, schaltet, wenn es Grund zum Schalten gibt, lässt den Motor drücken, wenn er drücken kann, und drehen, wenn er drehen muss.

Ja, es geht in jeder Hinsicht eilig voran. Auf das dynamische Temperament haben sie bei BMW das Fahrwerk abgestimmt, noch sportlicher als beim X1, sagen sie. Es ist vor allem entschiedener. Also entschiedener hart. Mit optionalen Verstelldämpfern wirkt er im Comfort-Modus nicht so hibbelig wie der X1. Doch geschmust wird nicht: Über kurze, tiefe Unebenheiten und Querfugen rempelt er harsch, rollt herb ab. Das muss man wissen, wenn man damit täglich zighundert Kilometer abspulen will.

Beim Handling fördert der X2 seine Agilität mit der scharf ansprechenden, präzisen, auf der Autobahn nervösen Lenkung. Sie führt ihn exakt und rückmel-

dungsintensiv um Kurven. Auf Lastwechsel drängt das Heck munter mit, wegen des niedrigeren Schwerpunkts zarter als beim X1. Bei dem verschreckt das, beim X2 vergnügt es. Wie überhaupt der ganze X2. Ja, er ist so teuer, dass man ihn sich nicht mal mit günstigen Kraftstoffkosten (7,0 l/100 km) schönrechnen kann. Er ist nicht so allroundtalentiert wie der X1, aber vielleicht gerade deswegen der echtere BMW. Weil er sich traut, etwas zu riskieren.

Mercedes GLA: komfortabel und dynamisch, wie man die Firmenwagen aus Stuttgart kennt

Volles Risiko, aber bitte im Rahmen sorgsamer Gefahrenabwägung. Das prägt das Wesen des Hauses Mercedes-Benz, wo man sich Trends lieber erst anschließt, wenn sie eine gewisse Tradition aufweisen. Bei den kompakten SUV zählte Mercedes aber zu den frühen Form- und Handlingsdynamikern. Beides übernahm der GLA ja fast komplett von der A-Klasse. Dadurch wird er im Karosseriekapitel in die Enge getrieben. Hinten der kleine Kofferraum, davor der schummrige Fond, 5,5 cm schmaler, aber immerhin 3,5 cm höher als im X2. Keine sehr aussichtsreichen Plätze auf der steillehnigen GLA-Rückbank. Auch wegen integrierter Kopfstützen, die den Blick nach vorn versperren und welche die Köpfe von Fahrer und Beifahrer nach vorn drücken. Nicht mehr so weit vorn ist der GLA bei der Bedienung. Per Direktwahltasten und einem Dreh-Drücker gilt es, sich durch verschachtelte Menüs zu infotainen. Die umfangreiche Assistenzeinrichtung wird über kleine Lenkradtasten reguliert.

Aber das Fahren, oh, das hat der GLA noch immer drauf. Er fährt, ja, einfach geschmeidig und kommt dabei ohne die Nervosität und Härte des BMW aus. Der X2 animiert mehr, aber eben auch dann, wenn man nicht animiert werden mag. Auf der Autobahn wirkt seine hibbelige Agilität quengelig. Der GLA steckt mit Verstelldämpfern selbst schwere Unebenheiten sorgsam weg. Seine Dynamik drängt sich nie auf, schwingt immer mit. In der fein austarierten Lenkung und dem harmonischen, sehr sicheren Fahrwerks-Set-up, mit dem der Mercedes lange neutral um Biegungen kurvt, erst spät in mildes Untersteuern schubbert. Bei den Fahrdynamiktests ist der GLA schnell wie der X2, aber ohne Lastwechselsperenzchen. Perfekt also für den komfortverwöhnten Vielfahrer. Allerdings schwächelt der Mercedes bei der Bremswertung, verliert zwölf Punkte auf den BMW.

Voran geht es dafür vehement, doch mit dem alten OM-651-Diesel nicht so abgasrein (Euro 6b; Euro 6d-Temp in Vorbereitung) und kultiviert. Für erlesene Manieren war der 2,2-Liter-Biturbo nie bekannt. Das fiele wie die zögerliche Leistungsentfaltung nicht so auf, harmonierten Motor und Doppelkupplungsbox besser. Doch das Getriebe wählt seine sieben

Volvo XC40

1 Den großen Bildschirm kennt man von anderen Volvos. Einen Touchscreen muss man aber wollen.

2 Top: Lehnen, die sich fernentriegelt komplett flach legen.

3 Über zu wenig Platz muss niemand klagen.

4 Kein Fahrwerk für Dynamiker.

Gänge beschaulich, gerät unversehens in Hektik, wenn es eiliger vorangehen soll. Dann lässt es den Diesel hochdrehen, der besser kraftvoll von unten drücken könnte. Schadet immerhin der Effizienz nicht: Mit 6,9 l/100 km liegt der 220 d am günstigsten. Wie beim Preis – da riskiert Mercedes glatt eine Tradition.

Volvo XC40: ein Volvo durch und durch. Damit kann man bei jedem Kunden vorfahren

Traditionen bewahren bedeutet auch, zu akzeptieren, dass die Form mitunter schwanken mag. Die Klasse aber muss bleiben. Derzeit ist Volvo in Hochform und in den Premium-Fuhrparks fast aller Unternehmen gesetzt, baut erstklassige Modelle, die selbst die schwedenstählernsten Traditionalisten begeistern. Als erstes Modell der neuen Quermotor-Plattform trägt der XC40 den aktuellen Stil der Marke in die Kompaktklasse. Der kantige Volvo schafft auf 4,43 Metern Länge ein mittelklassiges Raumangebot. Sein Kofferraum packt 460 bis 1.336 Liter, lässt sich mit dem variablen Ladeboden in Höhe und Tiefe unterteilen. Nur hier klappen die Lehnenteile zu einer wirklich ebenen Ebene. Auch mit dem bequemen Einstieg, der erhabenen Sitzposition sowie üppigen Ablagen zeigt der XC40 hohen Alltagsnutzen. ›

Testergebnis

Fahrzeug		BMW X2	Mercedes GLA	Volvo XC40
Karosserie				
Raumangebot	20	8	7	8
Außenabmessungen	5	2	2	2
Kofferraum	15	8	6	7
Zuladung	10	6	5	5
Variabilität/Funktionalität	10	7	6	8
Instrumente/Anzeige	5	5	4	4
Bedienung	15	13	11	11
Rundumsicht	10	6	6	6
Qualitätsanmutung	10	7	8	8
Ergebnis Karosseriewertung	**100**	**62**	**55**	**59**
Sicherheit				
Sicherheitsausstattung/-assistenz	40	17	21	27
Licht	10	7	7	7
Bremsweg kalt aus 100 km/h	10	7	3	4
Bremsweg kalt aus 130 km/h	5	4	1	3
Bremsweg warm aus 130 km/h	10	7	3	7
Bremsweg aus 160 km/h	5	5	4	4
Pedalgefühl	5	4	5	5
Fahrsicherheit	15	13	14	13
Ergebnis Sicherheitswertung	**100**	**64**	**58**	**70**
Komfort				
Federungskomfort	25	16	20	^6
Sitze vorn	15	13	12	12
Sitze hinten	10	8	7	7
Multimedia	20	18	14	14
Komfort-Assistenzsysteme	10	7	7	9
Klimatisierung	10	7	7	7
Innengeräusche (Messwerte)	5	3	3	3
Geräuscheindruck	5	4	4	3
Ergebnis Komfortwertung	**100**	**76**	**74**	**71**
Antrieb				
Laufkultur	10	8	7	7
Durchzugskraft	10	7	7	7
Leistungsentfaltung	5	4	3	3
Schaltung/Getriebeabstufung	10	9	8	7
Beschleunigung/Höchstgeschw.	15	7	7	6
Zwischenbeschleunigung	5	3	3	3
Testverbrauch	20	12	12	10
Lademöglichkeiten	10	–	–	–
Reichweite Elektro	10	–	–	–
Reichweite	5	4	5	4
Ergebnis Antriebswertung	**100**	**54**	**52**	**47**
Fahrverhalten				
Fahrdynamik	20	8	8	8
Handling/Fahrspaß	25	22	21	17
Lenkung	20	18	18	15
Wendekreis	10	1	2	1
Traktion/Wintertauglichkeit	15	14	14	13
Geradeauslauf/Windempfindlichkeit	10	8	9	9
Ergebnis Fahrverhalten	**100**	**71**	**72**	**63**
Umwelt				
CO_2-Ausstoß Normrunde	35	20	19	15
Emissionen nach NEFZ	10	6	6	5
Abgasreinigung	5	5	3	3
Ergebnis Umweltwertung	**50**	**31**	**28**	**23**
Eigenschaftswertung	**550**	**358**	**339**	**333**
Kosten				
Betriebskosten[1)]	75	66	75	74
Ausstattung[1)]	10	10	7	10
Aufpreisgestaltung	5	2	2	2
Garantie	10	7	5	5
Summe	**100**	**85**	**89**	**91**
Gesamtwertung	**650**	**443**	**428**	**424**
Platzierung		1	2	3

[1)] Bester erhält volle Punktzahl

Details wie der Parkscheinhalter oder die Schwedenflagge an der Motorhaube schaffen folkloristische Verbindung zu den 60er/90er-Modellen, von denen der XC40 Antrieb, Infotainment und Assistenzsysteme übernimmt.

Also kommt der Volvo mit dem kompletten Arsenal an Sicherheitselementen, kann optional teilautonom auf der Autobahn fahren und beim Notbremsen selbst zwischen Rotwild, Känguru und Elchen unterscheiden. Die Systeme lassen sich über den Hochkant-Touchscreen steuern – oder eben nicht. Denn die Gefahr, von der Straße abzukommen, ist nie höher als in dem Moment, in dem man die Taste für den Spurhalteassistenten sucht. Doch das reduzierte Ambiente zählt eben zu den charakterbildenden Elementen des Wagens. Allerdings möbliert Volvo den XC40 mit mehr Kunststoff und einfacheren Materialien als die größeren Modelle.

Als D4 in Momentum-Ausstattung kommt der XC40 mit Standardfahrwerk und kann weder bei Komfort noch beim Handling überzeugen. So spricht er auf Unebenheiten noch immer harsch an, rempelt über kurze Wellen und schwingt lange nach. Dass er insgesamt ein klein wenig sorgsamer federt, steht noch stärkeren Wankbewegungen als mit Sportfahrwerk gegenüber. So knickt der XC40 in Biegungen mit den kurvenäußeren Rädern tief ein. Er untersteuert früh, auch weil der Allradantrieb die Kraft erst spät nach hinten leitet, und wird vom ESP rigide gebremst.

Inzwischen bietet Volvo den XC40 mit Adaptivdämpfern an, der Testwagen hat sie noch nicht. Daher variieren seine Fahrmodi nur die Kennlinien für Automatik, Motor und Lenkung. Ohne große Auswirkung. So fehlt es der Lenkung in jeder Kennlinie an Rückmeldung und Präzision, die Aisin-Automatik wandlert lustlos durch ihre acht Stufen, unterbrochen von unvorhersehbaren Phasen der Rastlosigkeit, in der sie viel hin- und her- statt einmal richtig schaltet. Sie hemmt auch das Temperament des Turbodiesels. Zu dessen hervorragenden Eigenschaften zählen weniger Drehfreude und Leistungswilligkeit, wohl aber die Abgaszertifizierung nach Euro 6d-Temp. Er entfaltet seine Kraft besonnener als die Rivalen und verbraucht mehr (7,8 l/100 km) – das liegt am WLTP-Zyklus, aber auch an den zwei, drei Zentnern Mehrgewicht, die der XC40 im Vergleich mit sich herumzerrt.

Den Sieg erringt der Volvo so nicht mehr, trotz des guten Abschneidens im Kapitel Betriebskosten. Den sichert sich der X2 locker. Ein Allroundtalent wie er bringt wohl selbst die Bredouille in die Bredouille.

Technische Daten und Betriebskosten

BMW X2

xDrive 20d M Sport X

Hubraum/Zylinder 1.995 cm³/4
Getriebe/Gänge Automatik/8
Kraftübertragung Allradantrieb
Motorleistung 140 kW (190 PS)
Drehmoment 400 Nm bei 1.750/min

Länge/Breite/Höhe 4.360/1.824/1.526 mm
Radstand 2.670 mm
Kofferraum: 470–1.355 l
Leergewicht inkl. Fahrer/Zuladung: 1.751/439 kg
Anhängelast gebremst/ungebremst 2.000/750 kg
Reifen Pirelli P Zero 225/45 R 19 Y

0–80/–100/–130 km/h[1] 5,2/7,8/13,4 s
60–100 km/h[1] 4,5 s
80–120 km/h[1] 6,0 s
Höchstgeschwindigkeit 221 km/h
Bremsweg kalt aus 100/130 km/h[1] 33,7/57,1 m
Wendekreis rechts/links[1] 11,5/11,5 m
firmenauto-Normrunde (200 km)[1] 5,0 l D
Testverbrauch[1] 5,0–9,3; Ø 7,0 l D
Verbrauch (NEFZ)/CO_2 4,8 l D/126 g
Tankinhalt/Reichweite 51 l/728 km
Schadstoffnorm/Effizienzklasse Euro 6d-Temp/A

Grundpreis	**42.185 Euro**
Teuerung	6.718/3.911
Gebundenes Kapital	32.382/32.217
Festkosten in Euro/Jahr	
Kapitalverzinsung	2.720/2.706
Abschreibung	5.349/8.284
Steuer	248
Haftpflicht (HP 20, R7)[2]	1.169
Vollkasko (VK 25/TK 24, R4)[2]	1.244
Unterstellung/Garage	564
Festkosten pro Jahr	11.294/14.215
Festkosten in ct/km	**56,4/35,5**
Variable Kosten in ct/km	
Kraftstoff	4,9
Reifen	3,0
Wartung und Reparatur	13,0/7,4
Summe variable Kosten	**20,9/15,3**
Gesamtkosten[3]	**77,4/50,8 ct/km**

Fazit: Der X2 ist so agil und eigenständig wie seine Basis, der X1. Und sein Infotainment mit allen fürs Business möglichen Anwendungen ist einfach klasse. Vielfahrer müssen aber wissen: Der Wagen macht ein paar Kompromisse für den Alltag, keine beim Handling.

Mercedes GLA

220 d 4Matic Urban

Hubraum/Zylinder 2.143 cm³/4
Getriebe/Gänge Doppelkupplung/7
Kraftübertragung Allradantrieb
Motorleistung 130 kW (177 PS)
Drehmoment 360 Nm bei 1.400/min

Länge/Breite/Höhe 4.417/1.804/1.494 mm
Radstand 2.699 mm
Kofferraum: 421–1.235 l
Leergewicht inkl. Fahrer/Zuladung: 1.694/381 kg
Anhängelast gebremst/ungebremst 1.800/750 kg
Reifen Yokohama C.drive 2 235/50 R 18 V

0–80/–100/–130 km/h[1] 5,3/7,9/13,6 s
60–100 km/h[1] 4,5 s
80–120 km/h[1] 6,2 s
Höchstgeschwindigkeit 218 km/h
Bremsweg kalt aus 100/130 km/h[1] 36,5/62,8 m
Wendekreis rechts/links[1] 11,2/11,1 m
firmenauto-Normrunde (200 km)[1] 5,2 l D
Testverbrauch[1] 5,2–9,2; Ø 6,9 l D
Verbrauch (NEFZ)/CO_2 4,8 l D/127 g
Tankinhalt/Reichweite 58 l/811 km
Schadstoffnorm/Effizienzklasse Euro 6b/A

Grundpreis	**35.390 Euro**
Teuerung	5.636/3.281
Gebundenes Kapital	27.807/27.594
Festkosten in Euro/Jahr	
Kapitalverzinsung	2.336/2.318
Abschreibung	4.228/6.583
Steuer	273
Haftpflicht (HP 21, R7)[2]	1.217
Vollkasko (VK 24/TK 20, R4)[2]	1.124
Unterstellung/Garage	564
Festkosten pro Jahr	9.741/12.078
Festkosten in ct/km	**48,7/30,2**
Variable Kosten in ct/km	
Kraftstoff	5,1
Reifen	3,1
Wartung und Reparatur	12,4/7,0
Summe variable Kosten	**20,6/15,2**
Gesamtkosten[3]	**69,3/45,4 ct/km**

Fazit: Da hat Mercedes die A-Klasse hochgebockt und sie GLA getauft. Komfortabel und geschmeidig dynamisch, ideal für lange Dienstreisen. Das Ganze zum vernünftigen Preis. Nur matte Bremsen und das nicht ganz taufrische Infotainment trüben das Gesamtbild.

Volvo XC 40

D4 AWD Momentum

Hubraum/Zylinder 1.969 cm³/4
Getriebe/Gänge Automatik/8
Motorleistung 140 kW (190 PS)
Kraftübertragung Allradantrieb
Drehmoment 400 Nm bei 1.750/min

Länge/Breite/Höhe 4.425/1.863/1.652 mm
Radstand 2.702 mm
Kofferraum: 460–1.336 l
Leergewicht inkl. Fahrer/Zuladung: 1.848/398 kg
Anhängelast gebremst/ungebremst 2.100/750 kg
Reifen Conti Premium Contact 235/50 R 19 V

0–80/–100/–130 km/h[1] 5,8/8,6/14,5 s
60–100 km/h[1] 5,0 s
80–120 km/h[1] 6,4 s
Höchstgeschwindigkeit 210 km/h
Bremsweg kalt aus 100/130 km/h[1] 35,6/59,8 m
Wendekreis rechts/links[1] 11,8/11,7 m
firmenauto-Normrunde (200 km)[1] 5,9 l D
Testverbrauch[1] 5,9–9,8; Ø 7,8 l D
Verbrauch (NEFZ)/CO_2 5,1 l D/135 g
Tankinhalt/Reichweite 54 l/692 km
Schadstoffnorm/Effizienzklasse Euro 6d-Temp/A

Grundpreis	**36.587 Euro**
Teuerung	5.828/3.393
Gebundenes Kapital	28.014/27.926
Festkosten in Euro/Jahr	
Kapitalverzinsung	2.353/2.346
Abschreibung	4.680/7.238
Steuer	240
Haftpflicht (HP 18, R7)[2]	1.047
Vollkasko (VK 23/TK 20, R4)[2]	1.048
Unterstellung/Garage	564
Festkosten pro Jahr	9.932/12.483
Festkosten in ct/km	**49,6/31,2**
Variable Kosten in ct/km	
Kraftstoff	5,8
Reifen	3,0
Wartung und Reparatur	12,8/7,2
Summe variable Kosten	**21,6/16,0**
Gesamtkosten[3]	**71,2/47,2 ct/km**

Fazit: Der XC40 ist ein Volvo durch und durch. Ein stilvolles Auto, mit dem man gut beim Kunden vorfahren kann. Mit hervorragender Sicherheitsausstattung, cleveren Details, aber rustikaler Federung und den bekannten Schwächen bei Konnektivität und Bedienung.

[1] Messwerte von »auto motor und sport«; [2] Versicherung (70 Prozent) mit 500 Euro SB einschließlich Teilkasko mit 150 Euro SB.

[3] Bei 20.000/40.000 km/Jahr und 60/36 Monaten Nutzung. Berechnet von DEKRA

Kleiner Rabauke

Wem Kompaktwagen zu langweilig sind, findet im SUV die passende Alternative. Der **Audi Q2** verbindet frisches Design mit bewährter Technik. Ob sich der Umstieg beim Firmenwagen lohnt, klärt die Kaufberatung.

von Immanuel Schneeberger

Knalliges Rot steht dem kleinen Audi gut. Innen zeigt der Q2 Audi-Qualität mit fein rastenden Schaltern und akkuraten Spaltmaßen. Vorn gibt es bequeme Sportsitze. Der Allradantrieb braucht Platz, deshalb fällt der Gepäckraum (355–1.000 Liter) klein aus.

Stillschweigend hat Audi vor kurzer Zeit den dreitürigen A3 aus dem Programm genommen. Den Sportback mit fünf Türen gibt es freilich weiterhin, aber dennoch zeigt der Schritt die aktuelle Richtung: Die klassischen Kompakten werden stets unwichtiger. Dafür besetzen immer mehr Hochbeiner jede noch so kleine Nische im Modellprogramm. So auch der Audi Q2, der zwar kaum weniger kostet als ein vergleichbarer A3, aber dafür mit fescher Optik und hoher Sitzposition auf Kundensuche geht.

Dabei weicht der Q2 ein wenig von der Audi-Norm ab. Sein Grill ist etwas kleiner, die Scheinwerfer nicht ganz so aggressiv und zudem ziemlich schmal. Auch die Seitenlinie bricht mit den für Audi typischen, klaren Kanten. Seine knapp unterhalb der Fenster verlaufende Sicke wirkt beinahe so, als hätte jemand das Blech gewaltsam eingedrückt. Die Heckleuchten sind in typischer Audi-SUV-Manier einteilig, aber nicht wie bei Q3 und Q5 in die Heckklappe integriert.

Die großen Radkästen verlangen mindestens nach 18-Zoll-Felgen (ab 840 Euro). Die serienmäßigen 16-Zoll-Stahlfelgen schauen gar zu verschämt aus. Dagegen hilft auch die Ausstattungslinie Sport, die mit verchromten Lüftungsöffnungen ›

Die Konkurrenten

Audi Q2, Verkaufsstart September 2016, Preis ab 20.084 Euro

Jeep Renegade
Verkaufsstart Juli 2014
Preis ab 16.806 Euro

Mercedes GLA
Verkaufsstart Dezember 2013
Preis ab 24.320 Euro

Range Rover Evoque
Verkaufsstart August 2011
Preis ab 29.958 Euro

etwas mehr hermacht als die graue Basis. Spätestens innen aber gibt sich der Q2 unmissverständlich als Audi zu erkennen. Seine runden Lüftungsdüsen, das MMI-Bediensystem samt Dreh-Drück-Steller und den dünn aufragenden Monitor auf der Armaturentafel kennt man seit Langem. Oder anders gesagt: Ganz taufrisch wirkt der Innenraum im Vergleich zu den vielen anderen neuen SUV auf dem Markt nicht. Zumal sich der freistehende Monitor anders als im A3 nicht versenken lässt. Auch sonst ist manches mehr Schein als Sein: Die Materialien orientieren sich eher am A1 als am A3, vereinzelt findet man das sonst in Ingolstadt verpönte Hartplastik.

Das in den großen Modellen verwendete Touch-Bedienkonzept ist noch zu neu für den bereits vor zwei Jahren präsentierten Hochbeiner. Unbedingt empfehlenswert ist das große Navigationssystem (2.260 Euro), auch im Sinne des Wiederverkaufs. Nur

Die hinteren Dachsäulen gibt es in vier verschiedenen Farben.

dann ist der Bildschirm zeitgemäß groß, und ein LTE-Empfangsmodul bringt stets die aktuellsten Staumeldungen auf die Navikarte. Das Ganze allerdings in quietschigen Farben, die nicht unbedingt der Übersichtlichkeit dienen. Wenn schon, denn schon: Für 2.700 Euro gibt es ein Technologie-Paket, das zusätz-

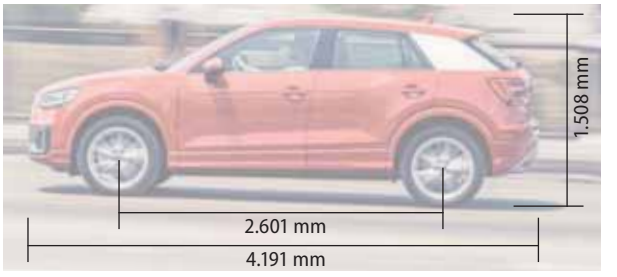
Technische Daten und Betriebskosten

In der Basis vertraut Audi auf einen Dreizylinder. Das senkt den Preis zwar auf knapp über 20.000 Euro, die 116 PS treiben dann aber nur die Vorderräder an. Im VW Polo mag diese Kombination funktionieren, für den höheren und schwereren Q2 sollte es mindestens der 1.4 TFSI samt Zylinderabschaltung sein. Mit 150 PS hat er für fast jede Situation genügend Dampf. Zudem liegt er im Verbrauch nicht so viel über dem gleich starken Diesel. Der ist zudem nur mit Allradantrieb lieferbar, was neben dem Kaufpreis auch den Verbrauch nach oben treibt. Sparfüchse mit hohen Laufleistungen greifen zum 1.6 TDI, der dank 250 Newtonmetern ausreichend Druck macht. Den geringen Verbrauch erkauft man sich dann allerdings mit rauer Laufkultur.
An der Spitze der Modellpalette stehen zwei 190-PS-Motoren mit Siebenstufen-Doppelkupplungsgetriebe. Im Diesel neigt das DSG aber dazu, beim Zurückschalten aus dem vierten in den dritten Gang zu ruckeln. Dank des niedrigen Gewichts und des permanenten Allradantriebs verwandelt der große Diesel den kleinen Audi in ein zügiges Reiseauto, das zudem sparsam mit Sprit umgeht. Lediglich die Bremsbeläge dürften unter dem dynamischen Antrieb leiden. Noch mehr Power braucht im Firmenauto kaum jemand, dennoch will Audi zum Ende des Jahres einen SQ2 mit über 300 PS nachreichen.

Audi Q2 2.0 TDI Quattro

Hubraum/Zylinder 1.984 cm³/4
Motorleistung 140 kW (190 PS)
0–80/–100/–140 km/h[1] 4,8/7,1/14,3 s
60–100 km/h[1] 4,2 s
Bremsweg kalt aus 100/130 km/h[1] 33,3/59,2 m
Verbrauch (NEFZ)/CO_2 4,9 l D/128 g
firmenauto-Normrunde[2] 5,9 l D
Getriebe/Gänge DSG/7
Drehmoment 400 Nm bei 1.900/min
Höchstgeschwindigkeit 218 km/h
80–120 km/h[1] 5,4 s
Wendekreis rechts/links[1] 11,1/11,1 m
Leergewicht/Zuladung 1.555/485 kg
Effizienzklasse B
Testverbrauch 5,9–7,5; Ø 7,1 l D

[1] Messwerte von »auto motor und sport«; [2] 200 km lang



	Hubraum	Zyl.	Getriebe	Leistung	Drehmoment	0–100	Vmax	Verbrauch	CO_2	Kofferraum	Zuladung	Preis	Betriebskosten[2]	Effizienz
1.6 TDI	1.598 cm³	4	S/6	85 kW (116 PS)	250 Nm bei 1.500/min	10,3 s	197 km/h	4,4 l D	114 g	405–1.050 l	485 kg	22.689 Euro	52,5/34,5 ct/km	A
2.0 TDI Quattro[1]	1.968 cm³	4	A/7	110 kW (150 PS)	340 Nm bei 1.750/min	8,1 s	211 km/h	4,8 l D	125 g	355–1.000 l	485 kg	27.983 Euro	58,9/38,9 ct/km	A
1.0 TFSI Ultra	999 cm³	3	S/6	85 kW (116 PS)	200 Nm bei 2.000/min	10,1 s	197 km/h	5,1 l S	117 g	405–1.050 l	485 kg	20.084 Euro	51,4/34,6 ct/km	B
1.4 TFSI COD	1.395 cm³	4	S/6	110 kW (150 PS)	250 Nm bei 1.500/min	8,5 s	212 km/h	5,5 l S	124 g	405–1.050 l	485 kg	21.891 Euro	54,2/36,5 ct/km	B
2.0 TFSI Quattro[1]	1.984 cm³	4	A/7	140 kW (190 PS)	320 Nm bei 1.500/min	6,5 s	228 km/h	6,1 l S	139 g	355–1.000 l	485 kg	27.689 Euro	62,0/42,7 ct/km	B

Herstellerangaben; [1] Doppelkupplungsgetriebe

[2] Bei 20.000/40.000 km/Jahr und 60/36 Monaten Nutzung. DEKRA

lich digitale Instrumente und die zeitgemäße Smartphone-Anbindung beinhaltet. Auch dabei ist eine Freisprecheinrichtung, die Vieltelefonierer noch um die Phone Box (286 Euro) ergänzen sollten. Sie bietet in der Mittelarmlehne vorn ein Ablagefach, das eine Anbindung des eigenen Handys an die Außenantenne ermöglicht. Sie verbessert den Empfang spürbar, zudem sinkt die Strahlung im Fahrzeuginnenraum. Ein weiteres sinnvolles Extra ist das Komfort-Paket, das für 1.092 Euro Klimaautomatik mit schlüssellosem Zugang, elektrischer Heckklappe und Sitzheizung kombiniert.

Die Paketinhalte zeigen, dass es um die Serienausstattung des Q2 nicht sehr üppig bestellt ist. Zu den Must-haves zählen Tempomat (235 Euro), besser gleich mit Abstandsregelung (579 Euro). Alternativ empfehlen wir das ganze Assistenz-Paket, das für 1.336 Euro zusätzlich mit Spurhalte-, Fernlicht- und Stauassistent kommt. Zudem überwacht der kleine Audi dann den toten Winkel, erkennt Verkehrszeichen und piept bei engen Parklücken.

Dort fühlt er sich dank nur 4,19 Meter Außenlänge sehr wohl. Leider bekommen das auch die hinteren Passagiere mit, die zwar gut einsteigen, sich danach aber nicht mehr allzu viel bewegen können. Auch der Gepäckraum ist in der Allrad-Version mit 355 Litern etwas kleiner als das Kompaktklasse-Gardemaß. Den Wert von 1.000 Litern bei umgeklappten Lehnen und dachhoher Beladung packt auch der ein oder andere Kleinwagen. Preis der flotten Optik und der hohen Bodenfreiheit ist zudem die Ladekante mit 74 Zentimetern, die eine Stufe nach innen ergänzt. Ein doppelter Ladeboden kaschiert das, ist in der Höhenverstellung aber etwas hakelig.

Auf den vorderen Sitzen ist von alledem nichts zu spüren. Es gibt in alle Richtungen genug Platz und ›

Ausstattung

Die wichtigsten Sachen bringt der Q2 serienmäßig mit. Dazu zählen manuelle Klimaanlage, Kopf- und Seitenairbags, Notbremsassistent sowie ein Radio. Anders als bei vielen Herstellern liefert Audi selbst die stärksten Motoren schon in der Grundausstattung. Dafür ist auch der kleine Dreizylinder in den Ausstattungslinien Sport und Design erhältlich. Sie kosten jeweils gut 1.500 Euro Aufpreis und bieten dafür vor allem optische Abgrenzung zur Serie. Mit an Bord sind dann 17-Zoll-Aluräder, ein Lederlenkrad und kontrastierende Kunststoffelemente in den Stoßfängern und an der hinteren Dachsäule. Zudem sind manche Zusatzausstattungen nur für die beiden höheren Linien erhältlich. Eine Metallic-Lackierung kostet 530 Euro Aufpreis, ein großes Panoramadach gibt es für 832 Euro. Interessant sind für Firmenwagenfahrer die Pakete, die beliebte Sonderausstattungen zusammenfassen. Fast schon Pflicht ist das Paket Technology Selection, in dem das große Navigationssystem, digitale Instrumente und die Smartphone-Integration enthalten sind. Auch ein Multifunktionslenkrad ist dann dabei. Wer Wert auf hohe Sicherheit legt, sollte einen Blick auf das Assistenz-Paket werfen. Für 1.336 Euro liefert Audi umfassende Sensorik. Einzig der Einparkassistent für weitere 714 Euro ist dann noch nicht enthalten. Er lenkt automatisch in enge Parklücken, die sowohl längs als auch quer zur Fahrbahn liegen können. Dank der kompakten Abmaße und der passablen Übersichtlichkeit ist dieses Extra aber entbehrlich. Gut und günstig ist der Anfahrassistent, der an Ampeln und im Stau den Bremsfuß entlastet. Audi verlangt für die einfache Funktion 67 Euro extra. Heutzutage beinah unverzichtbar ist der digitale Radioempfang für besseren Klang (252 Euro).

1 Ein Tempomat kostet 235 Euro extra. Empfehlenswert ist die bessere Stufe, die automatisch den Abstand zum Vordermann regelt (579 Euro).

2 Digitaler Radioempfang verbessert die Hörqualität in vielen Teilen Deutschlands. Klaren Empfang gibt es gegen 252 Euro Aufpreis.

3 Qual der Wahl: 14 Felgen bietet Audi an. Von 16 bis 19 Zoll reichen die Größen, auf dem Bild zu sehen sind 18-Zoll-Felgen (für Sport 840 Euro Aufpreis).

4 Die Kinder quengeln, weil der Handy-Akku leer ist. Dagegen helfen zwei USB-Ladebuchsen im Fond.

5 Die Klimaautomatik regelt Temperatur und Lüftungsstärke selbst (462 Euro).

Keckes Heck: Silberne Zierelemente zeichnen die Sport-Ausstattung aus.

die Sportsitze des Testwagens nehmen langen Strecken den Schrecken. Dazu tragen auch die gut funktionierenden Assistenzsysteme bei. In Verbindung mit dem altbekannten Dreh-Drück-Steller lässt sich das Navigationssystem beinahe blind bedienen. Zumindest nachdem man sich einmal an all die Möglichkeiten in den Tiefen des Menüs gewöhnt hat. Das Alter des Systems wird spätestens bei der lahmen Sprachbedienung offensichtlich. Sie versteht nur feste Befehle, und auch die nur bei sauberer Aussprache. Das können die neuen Audi-Modelle besser.

Besonders wohl fühlt sich der A2 dagegen bei der Kernaufgabe eines Autos, nämlich dem Fahren. Die Lenkung vermittelt gutes Fahrbahngefühl, die Kurvenstabilität ist ausgezeichnet und die adaptiven Dämpfer (672 Euro) lassen noch genügend Komfort für Autobahnetappen übrig. Einzig die Windgeräusche stören etwas. Dafür entschädigt die hohe Sitzposition samt bequemem Einstieg. Und der ist vielen Kunden ja wohl sogar hinten wichtig, wie das A3-Beispiel vom Anfang zeigt.

Infotainment

Auf den ersten Blick fährt Audi im Q2 alles auf, was derzeit aktuell ist. Die Instrumente sind digital (546 Euro), ein Head-up-Display (504 Euro) schickt Informationen direkt ins Blickfeld. Leider projiziert es nicht in die Frontscheibe, sondern auf ein Klappdisplay. Knackscharfe Grafiken bietet der große Bildschirm auf der Armaturentafel. Die Bedienung funktioniert über einen großen Dreh-Drück-Steller. Das klappt gut und überwiegend intuitiv. Einzig die tiefen Menüs können beim Fahren ablenken, übliche Funktionen lassen sich aber beinahe blind bedienen. Ein großer Vorteil gegenüber reiner Touch-Bedienung. Die bietet der Q2 auf dem Display gar nicht. Dafür können Navigationsziele per Fingerzeig auf den mittleren Controller eingegeben werden. Selbst krakelige Buchstaben erkennt das System zuverlässig. Weniger ausgereift ist die Sprachbedienung, die gerne Nachhilfe beim System des neuen Audi A6 bekommen dürfte. Immerhin will der kleine Audi ja technikaffine junge Kunden ansprechen.

Fazit

Die Klasse der kleinen Hochbeiner ist noch recht jung. Unter den Premiumanbietern war der Audi Vorreiter, und er macht seine Sache mit Audi-typischer Perfektion. Nur hie und da merkt man seine Verwandtschaft zum Kleinwagen A1, was angesichts des stolzen Preises und der rigiden Aufpreispolitik nicht sein dürfte. Dank fairer Wartungskosten und erträglichen Wertverlusts fährt er dennoch günstiger als die Konkurrenz.

+ Sehr gute Verarbeitungsqualität, kaum Motorgeräusche, gute Sportsitze, gelungene Fahrwerksabstimmung, günstige Unterhaltskosten

– Teure Aufpreispolitik, teils einfache Materialien

Betriebskosten

Audi Q2
2.0 TDI Quattro

Antrieb 1.968 cm³; 4 Zylinder; 7-Gang-Doppelkupplung, Allradantrieb
Leistung 190 PS; Drehmoment: 400 Nm; 0–100 km/h: 7,3 s; Vmax 218 km/h
Verbrauch 4,9 l D (NEFZ); 128 g CO_2
Karosserie L/B/H: 4.191/1.794/1.508 mm
Kofferraum: 355–1.000 l; Zuladung: 485 kg

Grundpreis	**29.538 Euro**
Teuerung	4.705/2.739
Gebundenes Kapital	23.433/23.448
Festkosten in Euro/Jahr	
Kapitalverzinsung	1.968/1.970
Abschreibung	3.504/5.345
Steuer	218
Haftpflicht (HP 17, R7)[1]	994
Vollkasko (VK 22/TK 21, R4)[1]	992
Unterstellung/Garage	564
Festkosten pro Jahr	8.240/10.083
Festkosten in ct/km	**41,2/25,2**
Variable Kosten in ct/km	
Kraftstoff	6,8
Reifen	2,1
Wartung und Reparatur	11,7/6,6
Summe variable Kosten	**20,6/15,5**
Gesamtkosten[2]	**61,8/40,7 ct/km**

Jeep Renegade
2.0 Multijet 4x4 Trailhawk

Antrieb 1.956 cm³; 4 Zylinder; 9-Gang-Automatik, Allradantrieb
Leistung 170 PS; Drehmoment: 350 Nm; 0–100 km/h: 8,9 s; Vmax 190 km/h
Verbrauch 5,9 l D (NEFZ); 155 g CO_2
Karosserie L/B/H: 4.259/1.805/1.727 mm
Kofferraum: 351–1.297 l; Zuladung: 470 kg

Grundpreis	**29.412 Euro**
Teuerung	4.685/2.727
Gebundenes Kapital	21.826/22.154
Festkosten in Euro/Jahr	
Kapitalverzinsung	1.833/1861
Abschreibung	4.081/6.103
Steuer	272
Haftpflicht (HP 17, R7)[1]	994
Vollkasko (VK 22/TK 22, R4)[1]	1.048
Unterstellung/Garage	564
Festkosten pro Jahr	8.792/10.842
Festkosten in ct/km	**44,0/27,1**
Variable Kosten in ct/km	
Kraftstoff	6,6
Reifen	2,5
Wartung und Reparatur	11,8/6,7
Summe variable Kosten	**20,8/15,5**
Gesamtkosten[2]	**64,8/42,6 ct/km**

Mercedes GLA
220 d 4matic

Antrieb 2.143 cm³; 4 Zylinder; 7-Gang-Doppelkupplung, Allradantrieb
Leistung 177 PS; Drehmoment: 350 Nm; 0–100 km/h: 7,7 s; Vmax 218
Verbrauch 4,8 l D (NEFZ); 127 g CO_2
Karosserie L/B/H: 4.424/1.804/1.494 mm
Kofferraum: 421–1.235 l; Zuladung: 495 kg

Grundpreis	**34.190 Euro**
Teuerung	5.446/3.170
Gebundenes Kapital	26.904/26.727
Festkosten in Euro/Jahr	
Kapitalverzinsung	2.260/2.245
Abschreibung	4.074/6.342
Steuer	273
Haftpflicht (HP 21, R7)[1]	1.217
Vollkasko (VK 24/TK 20, R4)[1]	854
Unterstellung/Garage	564
Festkosten pro Jahr	9.242/11.495
Festkosten in ct/km	**46,2/28,7**
Variable Kosten in ct/km	
Kraftstoff	6,6
Reifen	3,1
Wartung und Reparatur	12,3/6,9
Summe variable Kosten	**21,9/16,6**
Gesamtkosten[2]	**68,2/45,3 ct/km**

Range Rover Evoque
TD4 4x4 Pure Automatik

Antrieb 1.999 cm³; 4 Zylinder; 9-Gang-Automatik, Allradantrieb
Leistung 180 PS; Drehmoment: 430 Nm; 0–100 km/h: 9,0 s; Vmax 200 km/h
Verbrauch 5,1 l D (NEFZ); 134 g CO_2
Karosserie L/B/H: 4.370/1.900/1.635 mm
Kofferraum: 575–1.445 l; Zuladung: 604 kg

Grundpreis	**35.966 Euro**
Teuerung	5.728/3.335
Gebundenes Kapital	28.812/28.603
Festkosten in Euro/Jahr	
Kapitalverzinsung	2.420/2.403
Abschreibung	4.101/6.373
Steuer	238
Haftpflicht (HP 23, R7)[1]	1.403
Vollkasko (VK 26/TK 27, R4)[1]	1.360
Unterstellung/Garage	564
Festkosten pro Jahr	10.086/12.340
Festkosten in ct/km	**50,4/30,9**
Variable Kosten in ct/km	
Kraftstoff	6,8
Reifen	3,1
Wartung und Reparatur	12,6/7,1
Summe variable Kosten	**22,5/17,0**
Gesamtkosten[2]	**72,9/47,8 ct/km**

Herstellerangaben. [1] Versicherung (70 Prozent) mit 500 Euro SB einschließlich Teilkasko mit 150 Euro SB.

[2] Bei 20.000/40.000 km/Jahr und 60/36 Monaten Nutzung. DEKRA

Restwertprognosen

Der Q2 ist teuer in der Anschaffung. Darin unterscheidet er sich nicht von der Konkurrenz, wohl aber im Wertverlust bei hohen Laufleistungen. Einzig der exotische Range Rover verliert noch weniger an Wert. Dafür kostet der Engländer aber auch mehr.

Modell	Preis inkl. Ausstattung	Wertverlust bei **20.000 km**/Jahr und **60 Monaten** Nutzung		Wertverlust bei **40.000 km**/Jahr und **36 Monaten** Nutzung	
Audi Q2 2.0 TDI Quattro	35.445	58,9 %	**20.850**	55,7 %	**19.750**
Jeep Renegade 2.0 Multijet 4x4	35.294	67,3 %	**23.750**	64,6 %	**22.800**
Mercedes GLA 220 d 4matic	41.028	63,1 %	**25.900**	60,4 %	**24.750**
Range Rover Evoque TD4	43.160	60,0 %	**25.900**	56,2 %	**24.250**

Händlereinkaufswerte in Euro, alle Modelle mit Automatik

SCHWACKE

Wartungs- und Verschleißkosten

Lange Wartungsintervalle wirken sich positiv auf die Kosten aus. Vor allem beim Verschleiß ist der Ingolstädter ungeschlagen. Etwas günstiger sind die Wartungen bei Jeep und Range Rover. Der Mercedes leidet unter kurzen Intervallen und hohen Werkstattpreisen.

Modell	Bei **20.000 km**/Jahr und **60 Monaten** Nutzung			Bei **40.000 km**/Jahr und **36 Monaten** Nutzung		
	Wartung	Verschleiß	Summe	Wartung	Verschleiß	Summe
Audi Q2 2.0 TDI Quattro	1.153	1.792	**2.945**	1.618	1.432	**3.050**
Jeep Renegade 2.0 Multijet 4x4	780	1.828	**2.608**	1.531	985	**2.516**
Mercedes GLA 220 d 4matic	1.991	2.160	**4.151**	1.696	1.442	**3.138**
Range Rover Evoque TD4	739	1.985	**2.724**	1.186	1.234	**2.420**

Angaben in Euro

TecAlliance

Fotos: Immanuel Schneeberger (9)

Kostenvergleich
Kleine SUV

Betriebskosten, Restwert, Wartungsaufwand: Der **Kostenvergleich** nimmt in jedem Heft ein anderes Segment unter die Lupe und nennt die Kosten für die meistverkauften Firmenwagen.

von Martin Schou

Sein flottes Design und die günstigen Unterhaltskosten machen den Renault Captur zum meistverkauften SUV.

Die meistverkauften Firmenwagen

1	⇨	**Renault Captur**	**TCe 120**
2	⇨	**Audi Q2**	**1.4 TFSI**
3	⇧	**VW T-Roc**	**2.0 TDI 4motion**
4	⇩	**Opel Mokka X**	1.4 Turbo
5	⇧	**Mini Countryman**	Cooper 1.5
6	⇩	**Peugeot 2008**	Puretech 82
7	⇩	**Nissan Juke**	1.2 DIG-T
8	⇩	**Mazda CX-3**	Skyactiv-G 120
9	⇧	**Opel Crossland X**	1.2 DI-T
10	⇧	**Citroën C3 Aircross**	Puretech 110

Zeitraum: Dezember 2017 bis Mai 2018
⇧ verbessert ⇩ verschlechtert ⇨ gleich

DATAFORCE

Als einziger Premium-SUV im Feld erobert sich der Audi Q2 den zweiten Platz.

Nur wenige Monate alt und schon ein beliebter SUV in Flotten: Der VW T-Roc belegt Rang drei.

Kleinwagen sind nicht gerade das Revier der Premium-Marken. Entsprechend zurückhaltend geben sie sich auch bei den Mini-SUV. Lediglich Audi kämpft mit dem Q2 um die Gunst der Dienstwagenfahrer. Und das mit Erfolg. Wohl auch, weil das Premium-SUV preislich gar nicht aus dem Rahmen schlägt. Bei den Betriebskosten landet der Audi Q2 im Mittelfeld.

Deutlich schlechter schneidet dessen Konzerngeschwisterchen bei den TCO ab. Nimmt man alle Kosten zusammen, dann fahren Flotten mit dem VW T-Roc am teuersten. Entweder ist dies noch nicht bis ins Controlling durchgedrungen, oder aber Kosten spielen bei solchen SUV einfach keine Rolle. Denn der T-Roc startet als Newcomer durch, landet auf Anhieb auf Platz drei der meistverkauften kleinen SUV. Wie im Vorjahr ist der Renault Captur der Bestseller im Segment. Bei Flotten kommt der kleine Franzose besonders aufgrund der günstigen Wartungskosten gut an.

Wartungs- und Verschleißkosten

Bei 20.000 km/Jahr und 60 Monaten Nutzung	Wartung	Verschleiß	Summe
1 Renault Captur TCe 120	1.093	994	**2.087**
2 Mazda CX-3 Skyactiv-G 120	873	1.377	**2.250**
3 Peugeot 2008 Puretech 120	1.035	1.566	**2.661**
4 Nissan Juke 1.2 DIG-T	1.171	1.593	**2.764**
5 Opel Mokka X 1.4 Turbo	1.046	1.773	**2.819**
6 Audi Q2 1.4 TFSI	1.083	1.783	**2.866**
7 Opel Crossland X 1.2 DI-T	1.558	1.622	**3.180**
– Citroën C3 Aircross Pt 110	k. A.[1]	k. A.[1]	k. A.[1]
– Mini Countryman Cooper 1.5	k. A.[1]	k. A.[1]	k. A.[1]
– VW T-Roc 2.0 TDI 4motion	k. A.[1]	k. A.[1]	k. A.[1]

Bei 40.000 km/Jahr und 36 Monaten Nutzung	Wartung	Verschleiß	Summe
1 Renault Captur TCe 120	1.123	852	**1.975**
2 Opel Mokka X 1.4 Turbo	962	1.168	**2.130**
3 Nissan Juke 1.2 DIG-T	1.395	950	**2.345**
4 Mazda CX-3 Skyactiv-G 120	1.288	1.167	**2.455**
5 Opel Crossland X 1.2 DI-T	1.213	1.354	**2.567**
6 Peugeot 2008 Puretech 120	1.095	1.565	**2.660**
7 Audi Q2 1.4 TFSI	1.414	1.422	**2.836**
– Citroën C3 Aircross Pt 110	k. A.[1]	k. A.[1]	k. A.[1]
– Mini Countryman Cooper 1.5	k. A.[1]	k. A.[1]	k. A.[1]
– VW T-Roc 2.0 TDI 4motion	k. A.[1]	k. A.[1]	k. A.[1]

Angaben in Euro, [1] Keine Daten verfügbar

TecAlliance

Wertverlust

	Preis inkl. Ausstattung	Bei 20.000 km/Jahr und 60 Monaten Nutzung		Bei 40.000 km/Jahr und 36 Monaten Nutzung	
1 Peugeot 2008 Puretech 120	19.479	42 %	**8.300**	55 %	**10.800**
2 VW T-Roc 2.0 TDI SCR 4motion	28.249	60 %	**16.800**	56 %	**15.900**
3 Mini Countryman Cooper 1.5	25.681	62 %	**15.850**	60 %	**15.450**
4 Audi Q2 1.4 TFSI	27.261	63 %	**17.300**	61 %	**16.600**
5 Mazda CX-3 Skyactiv-G 120	15.580	65 %	**10.050**	63 %	**9.800**
6 Renault Captur TCe 120	18.471	65 %	**11.900**	63 %	**11.700**
7 Opel Mokka X 1.4 Ecotec Turbo	23.374	66 %	**15.450**	65 %	**15.150**
8 Citroën C3 Aircross Puretech 110	14.101	68 %	**9.650**	68 %	**9.600**
9 Nissan Juke 1.2 DIG-T	18.298	69 %	**12.600**	70 %	**12.800**
10 Opel Crossland X 1.2 DI-T	19.857	71 %	**14.150**	70 %	**13.900**

Angaben in Euro, [1] Keine Daten verfügbar

SCHWACKE

Betriebskosten

	Hubraum	Zylinder	Leistung	Verbrauch	CO_2	Preis	Betriebskosten
1 Peugeot 2008 Puretech 110	1.199 cm³	3	81 kW/110 PS	4,8 l S/100 km	110 g	**17.227 Euro**	48,3/33,3 ct/km
2 Citroën C3 Aircross Puretech 110	1.199 cm³	3	81 kW/110 PS	4,9 l S/100 km	112 g	**15.916 Euro**	48,6/33,6 ct/km
3 Mazda CX-3 Skyactiv-G 120	1.998 cm³	4	88 kW/120 PS	5,9 l S/100 km	137 g	**15.118 Euro**	48,8/32,7 ct/km
4 Nissan Juke 1.2 DIG-T	1.197 cm³	4	85 kW/115 PS	5,7 l S/100 km	128 g	**16.630 Euro**	50,3/34,6 ct/km
5 Renault Captur TCe 120	1.197 cm³	4	87 kW/118 PS	5,5 l S/100 km	125 g	**16.294 Euro**	51,0/34,6 ct/km
6 Opel Crossland X 1.2 DI-T	1.199 cm³	3	81 kW/110 PS	4,8 l S/100 km	109 g	**17.538 Euro**	51,8/35,4 ct/km
7 Audi Q2 1.4 TFSI	1.395 cm³	4	110 kW/150 PS	5,5 l S/100 km	124 g	**21.891 Euro**	54,2/36,5 ct/km
8 Opel Mokka X 1.4 Ecotec Turbo	1.364 cm³	4	103 kW/140 PS	6,5 l S/100 km	147 g	**19.710 Euro**	54,3/37,5 ct/km
9 Mini Countryman Cooper 1.5	1.499 cm³	3	100 kW/136 PS	5,5 l S/100 km	126 g	**23.361 Euro**	55,7/38,1 ct/km
10 VW T-Roc 2.0 TDI SCR 4motion	1.968 cm³	4	110 kW/150 PS	5,1 l D/100 km	131 g	**25.105 Euro**	57,9/39,0 ct/km

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

Die sparsamsten Diesel

1

90 g CO_2
3,5 l D/100 km
Peugeot 2008 Blue HDi 100; 99 PS; 17.437 Euro

2

93 g CO_2
3,6 l D/100 km
Opel Crossland X 1.6[1]; 99 PS; 18.630 Euro

3

94 g CO_2
3,6 l D/100 km
Citroën C4 Cactus Blue HDi 100; 99 PS; 17.470 Euro

4

96 g CO_2
3,7 l D/100 km
Citroën C3 Aircross Blue Hdi 100; 99 PS; 16.756 Euro

5

96 g CO_2
3,7 l D/100 km
Peugeot 2008 Blue HDi 120; 120 PS; 20.000 Euro

[1] Ecotec Start-Stopp

Die sparsamsten Benziner

1

55 g CO_2
2,4 l S/100 km
Mini Countryman Cooper S E ; 224 PS; 31.513 Euro

2

97 g CO_2
4,3 l S/100 km
Suzuki Ignis 1.2 Dualjet SHVS; 90 PS; 14.487 Euro

3

103 g CO_2
4,4 l S/100 km
Peugeot 2008 Puretech 110; 110 PS; 17.857 Euro

4

104 g CO_2
4,5 l S/100 km
Citroën C4 Cactus Puretech 110; 110 PS; 14.697 Euro

5

109 g CO_2
4,8 l S/100 km
Opel Crossland X 1.2 DI-T[1]; 110 PS; 17.538 Euro

[1] Ecotec Start-Stopp

App-gesteuert parkt das Auto ein.

Ciao Parkplatzsuche!

Ohne Stress, ohne Kratzer und vor allem ohne Zeitverlust:
Im Parkhaus der Zukunft sucht der Firmenwagen selbstständig seinen Stellplatz.

Carina Belluomo
cbe@firmenauto.de

Pro Jahr verschwenden Deutschlands Autofahrer im Durchschnitt 41 Stunden mit der Suche nach einem Parkplatz. Diese Zeit können sie in Zukunft besser nutzen, denn bald finden Autos selbstständig einen Stellplatz. Autonomes Parken ist nicht nur stressfrei und zeitsparend. Es spart außerdem viel Platz.

Im Vergleich zu heute würden bis zu 20 Prozent mehr Autos in ein Parkhaus passen – ohne Kratzer oder Schrammen. Damit stünden nicht nur mehr Stellplätze zur Verfügung, sondern sie wären auch besser ausgelastet. Denn das Parkhaus von morgen weiß genau, wer gerade krank oder auf Dienstreise ist und vergibt einen leer stehenden Stellplatz in diesem Fall an einen anderen Kunden oder Arbeitskollegen.

Daimler startete bereits letzten Sommer in Kooperation mit Bosch ein Pilotprojekt im Parkhaus des Mercedes-Benz-Museums in Stuttgart. Beim Automated Valet Parking stellt ein Kunde sein Auto in einer sogenannten Drop-off-Area in der Einfahrt ab und gibt per Smartphone-App den Befehl zum Einparken. Danach kann man direkt los, denn der Wagen fährt sofort wie von Geisterhand zu einem freien Stellplatz. Eine Überwachung ist überflüssig, da die angebrachten Sensoren den Wagen durch das Parkhaus leiten. Das Abholen des Wagens ist genauso unkompliziert. Man gibt dem Auto auch hier per Smartphone den Befehl zum Ausparken und kann es kurze Zeit später in der Pick-up-Area abholen.

Ganz ähnlich funktioniert Autonomous Parking, das VW in Kooperation mit dem Hamburger Flughafen und der Freien und Hansestadt Hamburg erprobt und weiterentwickelt. Ab 2020 sollen die ersten Kunden den neuen Service im Parkhaus ausprobieren können. Das autonome Parksystem am Hamburger Flughafen-Terminal funktioniert ebenfalls via Smartphone. Einen Stellplatz bucht der Kunde hier schon zu Hause per App im Voraus. Am Flughafen stellt er sein Auto vor der Schranke ab, schließt es ab und startet per App den Befehl zum Einparken, das war's. Während der Reisende zum Terminal läuft, sucht sich sein Auto selbstständig einen freien Stellplatz.

Im Parkhaus orientiert sich der Wagen durch Bildmarker an den Wänden. E-Autos fahren direkt auf Stellplätze mit Ladesäulen und werden bei Bedarf geladen. Wenn der Kunde weiß, wann er das Auto wieder abholen möchte, sagt er dem Auto via Smartphone Bescheid. Der Wagen sucht sich daraufhin einen freien Stellplatz, der näher an der Ausfahrt liegt. So muss der Kunde nicht länger warten als nötig. Abgerechnet wird schnell und ohne Schlangestehen ebenfalls per App.

Doch damit nicht genug: Während der Besitzer eines Fahrzeugs auf Reisen ist, kann er sich über den We-Deliver-Service von VW bestellte Pakete oder Päckchen in den Kofferraum liefern lassen oder einen Reinigungsservice nutzen, der die frisch gereinigte Wäsche direkt ins Auto hängt.

Das Elektroauto parkt so exakt ein, dass die Ladesäule automatisch ans Fahrzeug andocken und die Batterie aufladen kann.

Apps für die Parkplatzsuche

Bei **Ampido** vermieten Besitzer ihre privaten Parkplätze oder Garageneinfahrten flexibel stundenweise. Verfügbarkeiten sowie die Parkgebühren legt man über die Website ampido.de fest.

Park.ME liefert Infos über die Kosten und die Abstelldauer von über 60 Städten in Deutschland und Österreich. Abgerechnet wird minutengenau, bezahlt wird per Rechnung oder geladenem Guthaben. Wichtig: Es muss eine Parkvignette im Auto liegen. Dann erkennen die Ordnungshüter, dass ein Parkschein gelöst wurde.

Mit **Easy Park** ist die lästige Suche nach Parkscheinautomaten vorbei. In mehr als 30 deutschen Städten bezahlt der App-Nutzer per Lastschrift, Paypal oder Kreditkarte. Auch hier gibt es eine Vignette fürs Auto.

Park Now zeigt Stellplätze in der Umgebung an – sei es am Straßenrand oder im Parkhaus. Per App startet und beendet der Nutzer die Parkzeit, im Parkhaus geht alles sogar ticketlos. Minutengenau bezahlt wird am Monatsende per Lastschrift und Kreditkarte. Wer sich nicht registriert, kann auch beim Mobilfunkanbieter abrechnen.

Mit **ParkU** reserviert der Nutzer seinen Parkplatz in Deutschland, Österreich, der Schweiz und den Niederlanden bis zu sechs Monate im Voraus. Bezahlt wird direkt übers Handy via Kreditkarte oder Paypal. Die Parkzeit ist individuell wählbar. Außerdem filtert die App nach Parkplatztypen.

Park and Joy ermittelt die aktuelle Parkzone mit aktuellen Preisen und Parkvorschriften in Hamburg. Die Parkzeit kann der Nutzer in der App individuell verlängern oder verkürzen. Eine Smart-Park-Vignette muss auch hier ins Auto.

Leasing-Suppe oder Kauf-Lauf?

Was firmenauto damals über **Finanzierung** schrieb.

Kredit, Leasing oder Langzeitmiete? Die Finanzierung des Fuhrparks war schon vor 20 Jahren zentrales Thema. Ob sich seither was geändert hat? Leasing ist heute beliebter, weil es einfacher zu managen ist. Wer es bei den Kosten aber genau nimmt, kommt heute wie damals nicht umhin, die Finanzierung der Flotte detailliert zu prüfen. Das »Menü nach Maß« gilt es also zu finden, bestehend aus »Kauf-Lauf«, »Leasing-Pfanne« und »Miet-Suppe«. Autor Matthias Gaul verglich ausführlich die Kosten für Kreditfinanzierung und Leasing. Dabei wurden Lockangebote von 0,9 Prozent Jahreszins der Herstellerbanken auf bestimmte Modelle genauso berücksichtigt wie Rabatte von mehr als zehn Prozent für Barzahler. Die Vor- und Nachteile der Finanzierungsformen ziehen sich über sechs Heftseiten. Keine leichte Kost für den Leser, der aber Antworten auf die zentrale Frage erhält: »Lohnt sich für mich der Hauskredit oder eher das Leasing?« Man müsse es schlichtweg nachrechnen, so der Rat des Autors. Damit das leichter fällt, gab's im Heft Rechenhilfen zum Ausschneiden.

firmenauto
Ausgabe 7-8/98

> Achten Sie darauf, dass auch bei Kilometerverträgen ein kalkulierter Restwert genannt wird
>
> firmenauto-Autor Matthias Gaul

Impressum

firmenauto –

Mobilität & Management

ISSN 1618-4998

Leiter Publishing: Paul Göttl

Redaktion firmenauto/ www.firmenauto.de
Hanno Boblenz (Chefredakteur), Martin Schou, Immanuel Schneeberger, Carina Belluomo (Volontärin); Juliane Dünger/Sumita Brumbach (Assistentinnen)

Mitarbeiter dieser Ausgabe:
Guido Borck, Thilo Jörke (Dekra), Joachim Geiger, Sebastian Renz, Uwe Schmidt-Kasparek

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

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.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.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-/Leserservice:
firmenauto, Vertrieb
Postfach 81 02 07, 70519 Stuttgart
Tel.: 07 11/7 84 98-14/-18
Fax: 07 11/7 84 98-46
E-Mail: vertrieb@etm.de
Web: www.firmenauto.de/shop

Anzeigenpreisliste Nr. 24, 2018
Gerichtsstand Stuttgart

Foto: Fact

firmenauto test drive 2018

TESTEN
INFORMIEREN
NETZWERKEN

Zwei TOP-VERANSTALTUNGEN für Fuhrparkprofis:

16.10. Velen/Münsterland

19.10. Schwäbisch Hall

TESTEN SIE am 16. oder 19. Oktober die neuesten Fahrzeugmodelle.

PROFITIEREN SIE vom persönlichen Austausch mit den Herstellern und Branchenkollegen.

Melden Sie sich jetzt an und sichern sich Ihre Teilnahme – **kostenlos!**

test drive Velen/ Münsterland	6. SIGNal FLOTTENTAG Schwäbisch Hall	test drive Schwäbisch Hall
16. Oktober 2018	18. Oktober 2018	19. Oktober 2018

Informationen und Anmeldung: **www.firmenauto.de/testdrive**
Anmeldung zum SIGNal Flottentag unter: **www.flottenbeschrifter.de/flottentag**

RENAULT
Passion for life

Renault **BarPrämie**[1]

Jetzt gibt's Geld zurück.

Freuen Sie sich auf 750 Euro Sonderzahlung[1] bar auf die Hand beim Abschluss eines Leasingvertrags. Nur für Gewerbekunden.

Renault **MEGANE Grandtour**
BUSINESS Edition inkl. Full Service Paket[3]

ab **179,– €**[2] netto mtl.

5 Jahre Garantie[4]

[2] Renault Mégane Grandtour BUSINESS Edition ENERGY dCi 110: 179,– € netto monatlich, Leasingsonderzahlung 0,– €, Laufzeit 48 Monate, Gesamtlaufleistung 40.000 km. Ein Angebot (zzgl. Überführung) für Gewerbekunden der Renault Leasing, Geschäftsbereich der RCI Banque S.A. Niederlassung Deutschland, Jagenbergstraße 1, 41468 Neuss. Gültig bei einem Kaufantrag bis 30.06.2018 und einer Zulassung bis 31.08.2018. Erhältlich bei allen teilnehmenden Renault Partnern.

Renault Mégane Grandtour ENERGY dCi 110: Gesamtverbrauch (l/100 km): innerorts: 4,2; außerorts: 3,4; kombiniert: 3,7; CO_2-Emissionen kombiniert: 95 g/km. Energieeffizienzklasse: A+. Renault Mégane Grandtour: Gesamtverbrauch kombiniert (l/100 km): 6,0–3,7; CO_2-Emissionen kombiniert: 134–95 g/km (Werte nach Messverfahren VO [EG] 715/2007).

[1] Die Renault BarPrämie gibt es nur für gewerbliche Kunden und nur in Verbindung mit einem Renault Leasing- oder Finanzierungsvertrag. Sie wird bei Fahrzeugübergabe beim Händler bar ausgezahlt. Die Prämie kann alternativ in die Leasingsonder- bzw. Finanzierungsanzahlung einkalkuliert werden. Die Renault BarPrämie gibt es für viele Renault Pkw-Modelle. Nähere Informationen zu den Modellen und der Prämienhöhe finden Sie auf www.renault.de. Gültig bei einem Kaufantrag bis 30.06.2018 und einer Zulassung bis 31.08.2018 bei allen teilnehmenden Renault Partnern. [3] Das Angebot enthält einen Renault Full Service Vertrag, bestehend aus der Abdeckung aller Kosten der vorgeschriebenen Wartungs- und Verschleißarbeiten sowie Hauptuntersuchung (HU) inkl. Mobilitätsgarantie für die Vertragsdauer von 48 Monaten bzw. 40.000 km ab Erstzulassung gemäß Vertragsbedingungen. [4] 2 Jahre Renault Neuwagengarantie und 3 Jahre Renault Plus Garantie (Anschlussgarantie nach der Neuwagengarantie) für 60 Monate bzw. 100.000 km ab Erstzulassung gem. Vertragsbedingungen. Abb. zeigt Renault Mégane Grandtour BUSINESS Edition mit Sonderausstattung. Renault Deutschland AG, Postfach, 50319 Brühl.

Renault empfiehlt elf

renault.de