

Flotten management

Special: Fuhrparksoftware



LEASING:
Diensträder

FLOTTEN-STRATEGIEN:
Audi, Hyundai

RÜCKBLICK:
„Flotte! Der Branchentreff“

RECHT:
Wachstumschancengesetz

VW T-Roc Cabriolet
Benzin, Automatik

ab 699 €
/ Monat*



autovermietung.vwfs.de

Business Abo

Konzentrieren Sie sich auf Ihr Business – für Mobilität sorgen wir.

Im Geschäftsleben müssen Sie flexibel sein. Warum nicht auch Ihr Fuhrpark? Das **Business Abo von VW FS | Rent-a-Car** passt sich Ihren Bedürfnissen an. Profitieren Sie von kurzen Laufzeiten, günstigen Preisen und Top-Fahrzeugen aus dem Volkswagen Konzern.

- Alles inklusive, außer Laden & Tanken
- Flexibilität durch kurze Laufzeiten
- Günstiger Preis
- Das Abo mit Markengarantie
- Inklusive 1.500 Freikilometer/Monat
- Business-Ausstattung mit Navigationssystem
- Keine versteckten Kosten
- Mietdauer: 6, 9 und 12 Monate

Jetzt informieren!



SEAT Ibiza
Benzin, manuelle Schaltung

ab 499 €
/ Monat*



VW T-Roc
Diesel/Benzin, Automatik

ab 599 €
/ Monat*



VW Passat Variant
Benzin, Automatik

ab 699 €
/ Monat*





RALPH WUTTKE

Chefredakteur
Flottenmanagement

Quo vadis, Elektromobilität?

Neulich noch der hoch geförderte Heilsbringer mit langen Wartelisten und Preisen ohne Rabatt auch für Großkunden, ist der Stern der Elektromobilität zumindest temporär etwas gesunken. Kaufprämie: Gestrichen (gut, aus budgetären und nicht politischen Gründen). THG-Quote: Im Keller. Stromkosten am Schnelllader: Astronomisch. Einzig der sehr attraktive Vorteil bei der Versteuerung nach geldwertem Vorteil bleibt aktuell bestehen, und das sowohl für Elektrofahrzeuge als auch überraschenderweise für Plug-in-Hybride. Der maximal zulässige Kaufpreis für die Reduzierung der Versteuerung des geldwerten Vorteils für Elektrofahrzeuge wurde sogar gerade von 60.000 auf 70.000 Euro erhöht.

Vorteil für Fuhrparks: Es gibt jetzt wieder kostengünstige Angebote für Batterieelektrische Fahrzeuge (BEV). Das sollte die gestrichene Förderung eigentlich ausgleichen, das unguete Gefühl durch den Förderungswegfall ist also eher eine psychologische Sache. Und das Laden ist auch nur am Schnelllader ohne den richtigen Vertrag astronomisch teuer; wer in der Firma oder zu Hause laden kann, fährt günstig. Wer gar eigenproduzierten Solarstrom nutzt, sogar noch günstiger. Eines ist klar: Elektrofahrzeuge werden in der EU nicht mehr aufzuhalten sein, auch wenn die CDU unter anderem mit der Abschaffung des Verbrennerverbotes in den Europawahlkampf gezogen ist. Ein gutes Prozentpünktchen als Ergebnis mehr ist aber noch kein Erdbeben, zudem hat die europäische Dachorganisation der CDU, die EVP, das Verbrennerverbot gar nicht erst in ihr Programm aufgenommen.

Daher gibt es zusammen mit der nächsten Ausgabe des Flottenmanagement ein Jahresspecial zum Thema „Elektromobilität“ als Beilage, zusätzlich wird das Special auch auf verschiedenen Wegen online verbreitet. Hier widmen wir uns dann beinahe allen Facetten der schönen neuen Elektrowelt.

Ralph Wuttke
Chefredakteur

WISSEN, WENN'S KRACHT.



Die Nr. 1 für Schadenerkennung in Echtzeit.

Die einzigartige KI von **carvaloo**[®] erkennt auch kleine Schäden zuverlässig anhand von Telematik-Daten und meldet diese in dem Moment, in dem sie passieren.

Das macht uns zum verlässlichen Partner für Flottenbetreiber und Telematik-Dienstleister – in Deutschland und weltweit.

CARVALOO[®]

ERNEUERBAREN SIE IHREN FUHRPARK.

Der neue vollelektrische EQA und EQB für Geschäftskunden.

Null lokale CO₂-Emissionen und eine umfangreiche Grundausstattung inklusive Navigation mit Electric Intelligence* machen Ihre Dienstreisen komfortabel und nachhaltig.
Mehr zu unserem Geschäftskundenprogramm: www.mercedes-benz.de/geschaeftskunden

Mercedes-Benz



Jetzt im
Mercedes-Benz Store.



*Die Nutzung von Mercedes me connect Diensten setzt eine persönliche Mercedes me ID sowie die Zustimmung zu den Nutzungsbedingungen für die Mercedes me connect Dienste voraus.

LEASING

- 14 Mitarbeiterbenefit mit zwei Rädern**
Flottenmanagement hat Leasingunternehmen und Mobilitätsdienstleister zum Thema Dienstadleasing befragt

MANAGEMENT

- 16 Lösungen für den Sweet Spot des Flottenbedarfs**
Schwerpunkt-Interview mit Stefan N. Quarry, Head of Sales New Cars Germany bei der AUDI AG
- 20 Faszination und Netzwerke**
Der diesjährige ATU Fuhrpark-Treff machte bereits Halt in Berlin und Stuttgart
- 22 Das Schadensgeschehen im Blick**
Zum 17. Mal tagte der Messekongress Schadenmanagement & Assistance in Leipzig
- 24 Private Nutzung**
Ergebnisse der Online-Umfrage zur privaten Nutzung von Firmenfahrzeugen
- 28 Mehr als nur Alternativen**
Flottenmanagement sprach mit Tobias Krumnikl, Abteilungsleiter Flotten- und Gebrauchtwagenstrategie bei der Hyundai Motor Deutschland GmbH
- 32 Arbeitssicherheit bei Diensträdern**
Gastbeitrag Bundesverband Betriebliche Mobilität e. V.
- 34 Servicewüste**
Meinungsbeitrag von Fuhrparkleiter Peter Insam
- 36 Dienstreise nach Bosnien und Herzegowina**
Was man wissen sollte, wenn man mit dem Dienstwagen in die Balkanrepublik reisen möchte
- 37 Hätten Sie's gewusst?**
Flottenmanagement sorgt für den Durchblick im deutschen Verkehrsrecht
- 38 Mehr als nur eine Messe**
Fachmesse, Bühnenprogramm und Netzwerken: Das alles bot „Flotte! Der Branchentreff“ 2024

RECHT

- 68 Urlaubsgrüße aus der Schweiz**
Bußgeldvollstreckung ab 1. Mai 2024 in Deutschland möglich
- 71 Sonderregelung der Privatnutzung von Elektrofahrzeugen durch das Wachstumschancengesetz**

WISSEN

- 72 Assistenz-Armada**
Unterstützung beim Autofahren

INNOVATION & TECHNIK

- 74 Nachrichten**
- 75 Telegramm: Volvo EX30 Twin Motor Performance Ultra**

100

Die Coupé-Variante des Mercedes-Benz GLC mit seinem Plug-in-Hybrid-Antrieb ist keineswegs Mainstream. Flottenmanagement hat den patagonienroten SUV getestet



16

Audi startet die größte Modelloffensive in der Geschichte des Ingolstädter Automobilbauers. Die neuen Modelle und auch auf den Bedarf abgestimmte Lösungen lassen Stefan N. Quarry zuversichtlich auf 2024 blicken



20

Mit einer Mischung aus Faszination für den Fahrzeugbau und Austausch zwischen Flottenverantwortlichen wie auch Dienstleistern konnte der ATU Fuhrpark-Treff bereits in Berlin und Stuttgart punkten



22

Aktuelle Entwicklungen sowie Trends standen in Leipzig beim Messekongress Schadenmanagement & Assistance im Fokus. Flottenmanagement war zu Gast in der sächsischen Metropole



28

Hyundai ist mittlerweile zur stärksten asiatischen Automobilmarke in Deutschland avanciert. Wie die Südkoreaner auch in Zukunft gewerbliche Kundengruppen von sich überzeugen wollen, erläutert Tobias Krumnikl im Interview



38

Über 6.000 Fachbesucher fanden sich in Düsseldorf zur achten Ausgabe von „Flotte! Der Branchentreff“ ein



Den Fuhrpark der Zukunft effizient managen – mit FleetScape IP

Klarheit

- > Alle Stamm- und Bewegungsdaten werden in einem System zentral verwaltet.
- > Alle Beteiligten arbeiten auf einer Plattform zusammen.

Sicherheit

- > Alle Halterhaftungs- Aufgaben werden unterstützt.
- > Alle notwendigen Prüfungen und erledigten Aufgaben werden dokumentiert.

Wirtschaftlichkeit

- > Alle fuhrparkbezogenen Kosten können erfasst, zugeordnet und ausgewertet werden.
- > Alle Ausreißer werden dem Benutzer systematisch offengelegt.

Nachhaltigkeit

- > Alle Fahrzeuge und Antriebsformen können verwaltet werden.
- > Alle Daten für einen ökologisch und ökonomisch nachhaltigen Fuhrpark sind auswertbar.

76 **Premium-Stromer**
Fahrbericht des Audi Q4 45 e-tron quattro

77 **Langstreckenvergnügen**
Fahrbericht des Volkswagen ID.7 Pro

SPECIAL: FUHRPARKSOFTWARE

78 **Elektronische Helfer**
Führerscheinkontrolle und UVV-Fahrerunterweisung auf dem Smartphone

80 **Mit einem Klick**
Wie Softwarelösungen die Arbeit im Fuhrpark erleichtern können

KOSTENVERGLEICH

87 **Auslaufmodell Diesel?**
Kostenvergleich der Kombimodelle der Mittelklasse mit Dieselmotor und Automatik

MARKTÜBERSICHT

92 **Vielmarken-Imperium**
Marktübersicht flottenrelevanter Pkw-Modelle von Stellantis

FAHRTELEGRAMME

95 **SEAT Ateca 2.0 TDI / MINI Cooper SE**

96 **ŠKODA Scala 1.5 TFSI / Hyundai KONA 1.6 T-GDI DCT 4WD**

97 **Toyota C-HR 2.0 Hybrid / ŠKODA Kamiq 1.0 TFSI DSG**

98 **Volkswagen Amarok PanAmericana 3.0 TDI 4MOTION / Renault Rafale E-Tech Full Hybrid 200**

FAHRBERICHTE

99 **Günstig & komfortabel**
Mitsubishi Colt Hybrid 1.6 Benzin

TESTS

100 **Premium-Chic**
Mercedes-Benz GLC Coupé 400e 4MATIC

102 **Sanfter Offroader**
Volkswagen Touareg 3.0 V6 TDI

RUBRIKEN

3 **Editorial**

8 **Nachrichten**

12 **Nachrichten Leasing / Management**

86 **Nachrichten Räder & Reifen**

86 **Nachrichten Transporter**

104 **Kolumne**

106 **Gastkommentar / Impressum**

Personalien



Martin Sander wird zum 1. Juli 2024 neuer Vorstand für Vertrieb, Marketing und After Sales bei Volkswagen Pkw. Der Diplomingenieur blickt auf eine 25-jährige Karriere in der Automobilindustrie zurück und war zuletzt Vorsitzender der Geschäftsführung der Ford-Werke GmbH sowie General Manager Ford Model e für Ford of Europe.



Die AVAG Holding SE stellt die Weichen für eine erfolgreiche Zukunft und erweitert ihren Vorstand um eine Person: Ab dem 1. Juli wird **Jürgen Keller** in den Vorstand der Augsburger Automobilhandelsgruppe eintreten und sich als Vorstand Operations vermehrt um die Dienstleistungsabteilungen kümmern. Keller war zuletzt Geschäftsführer von Hyundai Motor Deutschland.



Die BMW Group gibt einen personellen Wechsel an der Spitze der Marke MINI bekannt: **Stefan Richmann** übernimmt ab 1. August 2024 die Leitung der Marke MINI. Richmann hat 1997 seine Laufbahn bei der BMW Group begonnen und seitdem zahlreiche Leitungsfunktionen innerhalb des Unternehmens verantwortet. Seit April 2022 leitet er den Bereich Unternehmensstrategie. Deutschland.



Dennis Müller übernimmt mit seiner neuen Rolle als Director Client Relations seit Anfang März 2024 die Verantwortung für den Bereich Kundenservice bei Holman und stärkt somit als neues Mitglied des Leadership-Teams die Führungsspitze der Holman GmbH. Müller wechselte seine Position nach zwei Jahren als Sales Director bei Kia Deutschland.



Luca Parasacco wurde mit Wirkung zum 20. Mai zum neuen Leiter von Maserati Europa ernannt. Seine Ernennung ist Teil einer Reihe weiterer Neubesetzungen innerhalb des Maserati-Vertriebs, um die Ziele der Marke vollständig abzudecken. Luca Parasacco ist seit 1997 Mitglied der Unternehmensgruppe – zuletzt als Leiter von DISTRIGO, dem konsolidierten Vertriebsnetz, das Originalersatzteile für elf Konzernmarken liefert.



MAHLE chargeBIG bekommt eine neue Spitze: **Dr. Matthias Kreimeier** wird neuer CEO von chargeBIG. Kreimeier ist seit dem 1. März 2023 als CSO für das Unternehmen tätig und für die Bereiche Vertrieb, Projektmanagement und Marketing zuständig. Zuvor war er bereits neun Jahre im Bereich E-Mobilität tätig und hat den Vertrieb eines neuen deutschen Elektroautoherstellers aufgebaut und geleitet.



Aus der Branche für die Branche: **Matthias Krohn**, Geschäftsführer von Wucherpfennig & Krohn, wurde am 10. April 2024 in den Vorstand des Bundesverbandes der Autovermieter Deutschlands e. V. gewählt. Er wird als Vorstandsmitglied neue Impulse in einem sich rasch entwickelnden Markt setzen und dabei immer wieder aufzeigen, wie sich regional starke und inhabergeführte Marktteilnehmer darin behaupten können.

NEUE UPGRADES



Seit fast 50 Jahren repräsentiert die BMW 3er-Reihe den Kern der Marke BMW. Sie ist der Inbegriff für sportliche Fahrfreude in der Premium-Mittelklasse und hat in diesem Segment über mittlerweile sieben Modellgenerationen hinweg immer wieder maßgebliche Impulse für Design, Fahrdynamik

und Technologieinnovationen gesetzt. Konsequenter Fortschritt kennzeichnet auch den Charakter der derzeitigen Generation der BMW 3er-Reihe, die bereits im Modelljahr 2022 in den Bereichen Design, Antrieb, Digitalisierung und Ausstattung umfangreich weiterentwickelt wurde und jetzt mit erneuten Updates nochmals an Attraktivität und Aktualität gewinnt. Neue Hochvoltbatterien erhöhen die elektrische Reichweite der Plug-in-Hybrid-Modelle auf bis zu 101 Kilometer gemäß WLTP. Eine neue Fahrwerksabstimmung optimiert die Balance zwischen Sportlichkeit und Komfort. Und auf dem Gebiet der Digitalisierung schafft das BMW Operating System 8.5 die Grundlagen für eine besonders intuitive und komfortable Bedienung. Die weltweite Markteinführung der neuen BMW 3er Limousine und des neuen BMW 3er Touring beginnt einfließend in die Produktion im Juli 2024.

WELTPREMIERE

Große Weltpremiere bei CUPRA: Die Challenger-Brand hat den neuen CUPRA Formentor und den neuen CUPRA Leon in Madrid präsentiert. Überarbeitet und verbessert sollen beide Modelle die Erfolgsgeschichte der Marke fortsetzen. Der neue CUPRA Formentor knüpft an den großen Erfolg an, den der Crossover-SUV bereits erreicht hat. Das erste eigenständige Modell der Marke hat sich zum Bestseller des Unternehmens und in nur wenigen Jahren zu einer Ikone der Challenger-Brand entwickelt. Der neue CUPRA Leon zeigt als fünftürige Schrägheck- und Sportstouren-Variante einmal mehr seinen starken Charakter – zu einem Zeitpunkt, an dem die Marke neue Meilensteine erreicht hat. Beide Modelle kommen mit einer Reihe von Antriebssträngen, die vier verschiedene Technologien umfassen: TSI (Benzin), Mildhybrid (eTSI), TDI (Diesel) und e-HYBRID (Plug-in-Hybrid). Die neue Generation des Plug-in-Hybrids leistet 200 kW (272 PS), bietet eine rein elektrische Reichweite von über 100 Kilometern und ist jetzt auch mit Schnellladung (bis zu 50 kW Gleichstrom) kompatibel. Exklusiv für beide Modelle ist zudem eine neue Version mit Benzinmotor (TSI) erhältlich.

SPITZENMODELL

Start frei für das neue Spitzenmodell: Der Mazda CX-80 krönt die Produktpalette des japanischen Automobilherstellers und ist seit Anfang Mai bei allen deutschen Mazda-Händlern bestellbar. Der als Sechs- oder Siebensitzer erhältliche Crossover wird in zwei Antriebsvarianten und fünf Ausstattungslinien angeboten, die Preise beginnen bei 46.512 Euro (netto) für den Mazda CX-80 e-Skyactiv PHEV EXCLUSIVE-LINE. Die ersten Auslieferungen an Kunden sind für den Herbst dieses Jahres geplant. Der neue Mazda CX-80 basiert wie der Mazda CX-60 auf der Skyactiv Multi-Solution Scalable Architecture für Fahrzeuge mit längs eingebauten Antrieben und ist mit fast fünf Metern Länge und 3.120 Millimetern Radstand das größte Fahrzeug in der europäischen Produktpalette von Mazda. Das Modell verbindet einen stilvollen Auftritt in progressiver japanischer Ästhetik mit einem geräumigen und vielseitigen Interieur. Drei verschiedene Sitzkonfigurationen mit zwei oder drei Sitzen in der zweiten Reihe sowie zwei Sitzen in der dritten Reihe sind verfügbar. Wie für alle Neufahrzeuge bietet Mazda auch für den neuen Mazda CX-80 eine mit sechs Jahren überdurchschnittlich lange Neuwagengarantie.

MARKTSTART

Der neue Nissan Qashqai ist seit Anfang Juni zu Preisen ab netto 28.689 Euro (Nissan Qashqai 1.3 DIG-T Mild-Hybrid mit Sechs-Gang-Schaltgetriebe) bestellbar. Wer sich für den e-Power-Antrieb entscheidet, ist nun bereits ab der Einstiegsvariante Acenta (zu Preisen ab netto 33.428 Euro) elektrifiziert unterwegs. Die neue Ausstattungslinie N-Design rundet das Angebot ab. Kunden können weiterhin zwischen drei Antriebsvarianten wählen: Neben dem 1,3-Liter-Benziner mit 103 kW/140 PS, Sechs-Gang-Schaltgetriebe und Frontantrieb als Einstiegsmotorisierung steht das Aggregat auch mit 116 kW/158 PS und Sechs-Gang-Schaltgetriebe oder optionalem Xtronic-Automatikgetriebe zur Wahl. Darüber hinaus gibt es den innovativen e-Power-Antrieb: Hier werden die Räder stets durch einen linear ansprechenden Elektromotor angetrieben, während der Verbrennungsmotor die Fahrbatterie mit Strom versorgt. Durch das sofort zur Verfügung stehende Drehmoment entsteht ein angenehmes, entspanntes und gleichmäßiges Fahrerlebnis im Stile reiner Elektroautos – ohne dass die Batterie extern aufgeladen werden muss.

V O L V O

Der neue Volvo EX90.

Der sicherste Volvo aller Zeiten.

Unser Premium-SUV bringt fortschrittliche Bewegung in Ihren Fuhrpark. Mit bis zu 600 km vollelektrischer Reichweite¹ und wegweisender Sicherheitsinnovation dank Safe Space Technology.



Jetzt bestellen auf [volvocars.de](https://www.volvocars.de)
oder bei Ihrem Volvo Händler.

¹ WLTP-Reichweite (kombinierte Werte)

KÜNSTLICHE INTELLIGENZ

Der Begriff „Künstliche Intelligenz“ ist in aller Munde. Doch lässt sich die Technologie auch gewinnbringend im Fuhrparkmanagement einsetzen, wo Manager häufig mit personenbezogenen und sensiblen Daten arbeiten? Die Vorteile von KI liegen in ihrer Fähigkeit, Datenmuster zu erkennen, zu analysieren und daraus Handlungen abzuleiten. Doch hierfür ist oftmals die Speicherung und Verarbeitung von großen Datenmengen erforderlich, was bedeutet, dass Unternehmen vorsichtig sein müssen, um die Privatsphäre ihrer Angestellten zu schützen. DriversCheck bleibt seiner erprobten Strategie treu und setzt bei der digitalen Führerscheinkontrolle weiterhin auf den bewährten Kontrollalgorithmus: „Die möglichen Einsatzfelder von KI sind faszinierend und facettenreich. Aber wenn es um sensible Daten von Angestellten geht, ist es entscheidend, dass die Risiken in den Blick genommen werden. Mit unserem Kontrollalgorithmus bringen wir bereits seit Jahren eine smarte Führerscheinkontrolle in Tausende Unternehmen. Und da die Verarbeitung lediglich auf dem Endgerät stattfindet, können wir die Privatsphäre der Mitarbeiter optimal schützen“, erklärt Paul Becht, Geschäftsleiter bei DriversCheck.

PREMIERE

Kreative Raumnutzung – neu interpretiert: MINI feiert die Premiere des ersten Crossover-Modells für das Premiumsegment der Kleinwagen. Der neue MINI Aceman vereint kompakte Außenmaße mit möglichst viel Platz für die Insassen und einem rein elektrischen Antrieb. Damit wird eine Grundidee von Sir Alec Issigonis, dem Erfinder des classic Mini, in die heutige Zeit übertragen: maximale Raumausnutzung bei minimaler Grundfläche verbunden mit einem modernen Antriebskonzept. Das progressive Design des neuen MINI Aceman ermöglicht auf knapp über vier Metern Länge fünf komfortable Sitzplätze. Der geräumige Fahrzeugfond bietet Platz für drei Passagiere. Durch die im Verhältnis 60:40 umklappbare Rücklehne der hinteren Sitzreihe kann der Gepäckraum nach Bedarf von 300 Liter Volumen auf bis zu 1.005 Liter Volumen erweitert werden. Der rein elektrische Antrieb des MINI Aceman verleiht dem MINI-typischen Gokart-Feeling einen neuen Schub. Die traditionellen Markenwerte ebnen zusammen mit modernen Assistenzsystemen und dem markentypischen Design den Weg von MINI in Richtung vollelektrischer Zukunft.

FEINSCHLIFF



Umfangreich aktualisiert startet die Mercedes-Benz S-Klasse ins neue Modelljahr. Seit Ende April 2024 können die jüngsten Versionen bestellt werden. Mit Verdesilber metallic und Samtbraun metallic stehen zwei neue Exterieurlacke zur Wahl. Die bereits sehr umfangreiche Serienausstattung wurde um Komfort-Kopfstützen vorne mit Zusatzkissen ergänzt.

Die Benutzeroberfläche von MBUX hat Mercedes-Benz weiter optimiert. Der hochmoderne RIDEVU-Dienst von Sony Pictures Entertainment (SPE) erweitert das Video-Streaming-Angebot. Nutzer können Inhalte von SPE auf Abruf direkt in der S-Klasse streamen. Mit der Funktion „Automatischer Spurwechsel“ (Automatic Lane Change, ALC) bietet Mercedes-Benz eine intelligente Weiterentwicklung der Fahrassistentensysteme im Bereich des SAE-Levels 2 jetzt auch in Europa an. Der automatische Spurwechsel wird auf geeigneten Autobahnen (zum Beispiel mit zwei baulich voneinander getrennten Richtungsfahrbahnen) unterstützt. Bei den S-Klasse-Modellen des Änderungsjahrs 2024 ist die Funktion ab Werk installiert.

AUSBLICK



Ford hat am 29. April am Standort in Köln einen strategischen Ausblick auf das Flottengeschäft und Ford Pro gegeben. Der Marktführer im Nfz-Segment in Europa ergänzt sein seit Ende 2022 runderneueres Produktportfolio und bietet ab Anfang 2025 die komplette Nfz-Flotte in einer elektrifizierten Variante an,

das heißt mindestens ein vollelektrisches Modell oder einen Plug-in-Hybrid in jeder Baureihe. Das kundenorientierte Ford Pro Ökosystem rund um das Fahrzeug bleibt selbstverständlich erhalten: Sei es das umfangreiche Angebot an Umbaumaßnahmen für ein maßgeschneidertes Fahrzeug, die Finanzierungs- und Leasingmöglichkeiten, ein Fuhrparkmanagement-Tool mit der Option auf Telematik oder das große Händlernetzwerk, das umfangreiche Serviceleistungen bietet. Aber auch im Pkw-Bereich findet eine Transformation statt, denn Ford wird sechs vollelektrische Fahrzeuge bis zum Ende des Jahres anbieten und mit seinen Modellen auf den Trend zu Crossovern und SUVs antworten. Im Fokus stand bei dem Event unter anderem der neue Explorer, der mit einer Reichweite von 600 Kilometern Langstrecken problemlos ermöglicht sowie innerhalb von 26 Minuten von 10 bis 80 Prozent lädt und damit mehr als geeignet für die Flotte ist.

ERGÄNZUNG



Škoda ergänzt das Motorenportfolio des neuen Superb um zwei besonders attraktive Varianten: den Plug-in-Hybrid-Antrieb im Superb Combi iV sowie den 2,0 TSI-Topbenziner DSG 4x4 mit 195 kW (265 PS) für beide Karosserievarianten. 2019 debütierte die erste Generation des elektrifizierten Škoda

Superb iV, der damit erstmals überhaupt die Plug-in-Hybrid-Technologie in einem Modell der Marke einführte. Im Rahmen der vierten Superb-Generation hat der Hersteller diese nun weiterentwickelt. Beim neuen Superb Combi iV kombiniert Škoda den Elektromotor mit einem 110 kW (150 PS) starken 1,5-TSI-Benziner und erzielt so eine Systemleistung von 150 kW (204 PS). Die Kraftübertragung erfolgt über ein Sechsgang-Direktschaltgetriebe (DSG) an die Vorderräder. Die Hochvoltbatterie bietet eine Bruttokapazität von 25,7 kWh – rund doppelt so viel wie zuvor. Im Ergebnis steigt die rein elektrische Reichweite um 40 auf mehr als 100 Kilometer im WLTP-Zyklus. Damit stellt der Superb Combi iV eine attraktive Option insbesondere für Flottenbetreiber dar. Die Antriebsbatterie lädt bei einer Stärke von 11 kW in zweieinhalb Stunden von 10 auf 80 Prozent.

NEUE MASSSTÄBE

Kia hat die Details zum neuen, rein elektrisch angetriebenen Kompakt-SUV EV3 bekannt gegeben. Mit seiner Kombination aus mutigem Design, innovativen Technologien und wegweisenden Merkmalen setzt er neue Maßstäbe im Segment der kompakten Elektro-SUVs. Technologisch und in seiner klaren Kundenorientierung ist er an den größeren, vielfach preisgekrönten Elektro-SUV Kia EV9 angelehnt. Der EV3 ist 4,30 Meter lang, 1,85 Meter breit, 1,56 Meter hoch und hat einen Radstand von 2,68 Metern. Der frontgetriebene Stromeer verfügt über einen hochmodernen Elektroantrieb, der auf der Plattform E-GMP (Electric Global Modular Platform) basiert und bei dem die vierte Generation der Kia-Batterietechnologie zum Einsatz kommt. Das Standardmodell ist mit einem 58,3-kWh-Akku ausgestattet, die Langstreckenversion besitzt eine 81,4-kWh-Batterie. Beide Antriebsvarianten verfügen über einen 150 kW (204 PS) starken Elektromotor mit 283 Nm Drehmoment, beschleunigen in 7,5 Sekunden auf Tempo 100 und erreichen eine Höchstgeschwindigkeit von 170 Stundenkilometern. Der EV3 startet im Juli in Korea, die Markteinführung in Europa folgt Ende des Jahres.

ALL-IN-ONE-PLATTFORM

Der Dienstwagen hat Konkurrenz bekommen. Heutzutage wünschen sich Mitarbeiter von ihren Arbeitgebern ganz unterschiedliche Angebote für ihre tägliche Mobilität. Verbrenner, Elektroautos, Fahrräder oder Bahncards müssen von den Mobilitätsverantwortlichen der Unternehmen gemanagt werden – zu komplex für die alte Excel-Datei oder gar den Aktenschrank, aber ganz einfach mit Muto. Muto ist die neue und innovative Software, die über Mobinck zu erhalten ist. Sie wurde in Belgien von Mobincks Schwesterunternehmen XPOfleet entwickelt. Mit Muto lassen sich alle Formen der geschäftlichen Mobilität verwalten. Vom Auto bis zum Fahrrad, von der Mobilitätskarte bis zur Ladestation zu Hause. Die Software verwaltet ebenfalls Lieferanten, Verträge und Budgets – alles nahtlos und webbasiert. Muto ist seit dem 22. Mai online. Mit der Freemium-Version können die ersten Funktionen von Muto bis zu einer Anzahl von zehn Mitarbeitern kostenlos getestet werden. Für eine größere Anzahl an Mitarbeitern beziehungsweise größere Unternehmenskonstrukte gilt ein Einführungspreis von zwei Euro pro User pro Monat, unabhängig davon, wie viele Assets (Auto, Fahrrad, Mobilitätskarte, Ladestation) verwaltet werden.

ERWEITERTES ANGEBOT

Volkswagen baut das Angebot der ID.7-Modelle weiter aus: Zuerst feierte mit dem neuen ID.7 GTX eine Limousine mit 250 kW (340 PS) Leistung und elektrischem Allradantrieb ihre Weltpremiere. Bereits zwei Tage später, am 6. Juni, begann in Deutschland der Vorverkauf zu Preisen ab 53.071 Euro (netto). Zeitgleich startete der Vorverkauf der im März vorgestellten Modelle ID.7 GTX Tourer (ab netto 53.743 Euro), ID.7 Pro S (ab netto 49.567 Euro) und ID.7 Tourer Pro S (ab netto 50.239 Euro). Gemeinsam mit dem ID.7 GTX Tourer ist der neue ID.7 GTX das aktuell stärkste Elektroauto von Volkswagen. In nur 5,4 Sekunden sprintet die Limousine aus dem Stand auf 100 km/h. Faszinierend ist der Punch, mit dem die 250 kW von einer Sekunde auf die andere zur Verfügung stehen. Dank des elektrischen Dualmotor-Allradantriebs mit je einer E-Maschine an der Vorder- und Hinterachse bringt der ID.7 GTX seine Leistung souverän auf die Straße. Als Reichweite wurde für das Performance-Modell ein WLTP-Wert von bis zu 595 Kilometern ermittelt. Geladen wird die Batterie an DC-Schnellladesäulen mit bis zu 200 kW. Im besten Fall reichen 26 Minuten, um die 86-kWh-Batterie von 10 auf 80 Prozent zu laden.

REIFENMANAGEMENT UND SERVICE FÜR IHREN FUHRPARK



Einfache und schnelle Abwicklungs- und Autorisierungsplattform



Flächendeckendes Werkstattnetz



Professioneller Reifen- und Kfz-Service

Damit Ihr Fuhrpark nicht nur gut dasteht, sondern rollt.

Telefon: +49 (0)6163 71-2590
E-Mail: info@driver-fleet-solution.de
www.driver-fleet-solution.de

Driver[™]
F l e e t S o l u t i o n

NEUES PORTAL

Eine zentrale digitale Anlaufstelle für sämtliche Anliegen, Fragen und Informationen rund um die akf bank und deren Finanzierungslösungen bietet das neue akf Händlerportal. Dort finden Automobilhändler auf einen Blick passgenaue Instrumente und Informationen, um ihrem Geschäft zusätzlichen Schwung zu verleihen. Im neuen akf Händlerportal finden die Kfz-Händler aktuelle Flyer und Informationsmaterial zu den Produkten der akf bank und akf leasing zum Download, unterstützende Produktvideos, Finanzierungs- und Leasinginformationen, Tipps zum webbasierten akf Kalkulations- und Informationsprogramm (akf webkim) sowie Social-Media-News. Außerdem haben sie Zugang zu Events und Schulungen, zu ihren jeweiligen Ansprechpartnern und zu exklusiven Vorteilen. Ein großer Vorteil des Händlerportals ist auch, dass die Partner dort immer punktgenau alle wichtigen Inhalte auf einen Blick finden – umständliche E-Mail-Anfragen entfallen.

KLIMAVORTEIL

Nach Berechnungen von Carglass verursacht die Reparatur einer Windschutzscheibe 80 Prozent weniger CO₂-Emissionen als der Austausch. Eine zentrale Rolle im Nachhaltigkeitsengagement des Autoglasspezialisten spielt daher die sogenannten Repair-First-Strategie, die grundsätzlich die fachgerechte Reparatur der Scheibe dem Austausch vorzieht, um den produktbezogenen CO₂-Fußabdruck im Geschäftsbetrieb zu minimieren. Demnach entstehen bei der Produktion und dem Einbau einer neuen Scheibe durchschnittlich 82,3 Kilogramm CO₂ unter Berücksichtigung der Verwertung des Glasabfalls und der Lieferwege. Im Gegensatz dazu werden bei der Reparatur nur 16,4 Kilogramm CO₂ freigesetzt. Diese Einsparung von circa 66 Kilogramm entspricht etwa den Pro-Kopf-Emissionen bei einem Kurzstreckenflug von London nach Paris. Das belegen aktuelle Berechnungen, die vom renommierten Institut „Bureau Veritas“ nach den Anforderungen der ISO-Norm 14067 verifiziert wurden.



BENEFITS

Mit sogenannten Mobilitätsbudgets können Arbeitgeber ihrer Belegschaft einen unkomplizierten und flexibel einsetzbaren Benefit für persönliche Mobilität zur Verfügung stellen. Das Bundesfinanzministerium plant mit dem nun vorgelegten Referentenentwurf des Jahressteuergesetzes eine vereinfachte Besteuerung derartiger Benefits. Die JobRad Gruppe bietet mit ihrer Tochter LOFINO GmbH bereits heute ihren Kunden eine intuitive und leistungsstarke Plattform zur Verwaltung von Mitarbeiterbenefits wie dem Mobilitätsbudget. Konkret sieht der Entwurf eine Pauschalversteuerung von 25 Prozent bis zu einem Höchstbetrag von 2.400 Euro pro Jahr und Beschäftigten bei der privaten Nutzung von Mobilitätsleistungen vor. Explizit ausgenommen von der Regelung sind Flugreisen und privat genutzte Pkw. Unberührt von den geplanten Neuerungen bleiben die steuerlichen Regeln für Jobräder (ebenso wie für Dienstwagen und Jobtickets).

WIEDERWAHL

Kai Ostermann (Deutsche Leasing AG) ist am 16. Mai 2024 als Präsident des Bundesverbandes Deutscher Leasing-Unternehmen e. V. (BDL) für weitere drei Jahre bestätigt worden. Ostermann steht bereits seit 2017 an der Spitze des BDL. Der wiedergewählte Präsident konnte in seiner Rede über einen guten Start der Branche ins laufende Jahr berichten. Die Auftragseingänge wuchsen im ersten Quartal 2024 um rund 8 Prozent im Vergleich zum Vorjahreszeitraum. Treiber des Wachstums waren die beiden stärksten Leasingsegmente Pkw (+9 Prozent) und Nutzfahrzeuge (+19 Prozent). „Die Auftragseingänge der Leasinggesellschaften zeigen ein ambivalentes Bild“, erläuterte Ostermann. „Während Leasingfahrzeuge weiterhin stark nachgefragt werden, gehen die Auftragsvolumen für Produktionsmaschinen um 8 Prozent und für IT-Ausstattungen, Software und Cloud-Anwendungen um 4 Prozent zurück.“ Dies sei kein gutes Signal für die Investitionsstimmung der Industrieunternehmen und für die Digitalisierung in Deutschland.



START

Ayvens gibt den Start von Ayvens Carmarket bekannt, seiner neu gestalteten Gebrauchtwagenvermarktungsplattform für professionelle Autohändler und -verkäufer. Ayvens Carmarket gehört zu den leistungsstärksten Plattformen weltweit und verkauft über eine integrierte Auktionsplattform für internationale und lokale Autohändler hochwertige Gebrauchtwagen in 38 Ländern aus dem Full-Service-Leasinggeschäft von Ayvens, das 3,4 Millionen Fahrzeuge aller Marken umfasst. Das Remarketing-Geschäft der Gruppe wurde unter der neuen globalen Mobilitätsmarke Ayvens positioniert, um die integrale Rolle zu unterstreichen, die es bei der Unterstützung des Geschäftsmodells der Gruppe spielt, indem es Fahrzeuge verkauft, die aus dem Leasing kommen. Mit einer laufenden Auswahl von Tausenden von Gebrauchtfahrzeugen nutzt der neue Markt den Umfang, die Fähigkeiten und das Fachwissen der bestehenden Plattform ALD Carmarket mit 15-jähriger Erfolgsgeschichte.

KOOPERATION

Um seine Position als Touristik-Mobilitätsanbieter auszubauen, setzt Starcar auf eine weitere wichtige strategische Partnerschaft. Durch die Kooperation mit der Expedia Group ist die Flotte des deutschlandweit präsenten Autovermieters nun auch auf einer der renommiertesten Buchungswebsites weltweit verfügbar. Ab Juni arbeiten die Partner gemeinsam daran, Kunden optimal und komfortabel bei der Planung und Durchführung ihrer Reise zu unterstützen. Durch die Zusammenarbeit wird die Gewinnung von Marktanteilen im Tourismusgeschäft konsequent fortgesetzt. „Wir sind glücklich über die Partnerschaft mit Expedia. Durch eine Buchung über das Online-Reisebüro können wir unseren Kunden ein Höchstmaß an Service, Komfort und Effizienz bieten“, erklärt Frank Langbein, Sales Director bei Starcar, und fügt hinzu: „So bekommen Kunden künftig alle Leistungen aus einer Hand. Das Hotelzimmer ebenso wie die Mobilitätsdienstleistung für ein erstklassiges Reiseerlebnis.“

SKODA

z. B. Škoda Superb Combi Selection
Business-Leasing mtl. ab 330,- €*



Viel Komfort für Business und Alltag.

Die vierte Generation des Topmodells steht für Sie bereit und begeistert mit ihren optischen und technischen Weiterentwicklungen: Freuen Sie sich auf ein neues stilvolles Design und ein neugedachtes Innenraumkonzept, das mit einem großzügigen Raumangebot, Komfort wie aus der Oberklasse und modernsten Assistenzsystemen überzeugt.

Entdecken Sie alle Highlights des neuen Škoda Superb Combi jetzt auf skoda.de/business-superb

Škoda Superb Combi Selection 1,5 I TSI mHEV (Mild-Hybrid: Benzin) 110 kW (150 PS) 7-Gang-DSG, inkl. Metalliclackierung: Kraftstoffverbrauch (kombiniert): 5,3 l/100 km; CO₂-Emissionen (kombiniert): 122 g/km; CO₂-Klasse: D.

*Ein Leasingangebot der Škoda Leasing, Zweigniederlassung der Volkswagen Leasing GmbH, Gifhorner Straße 57, 38112 Braunschweig. Am Beispiel eines Škoda Superb Combi Selection 1,5 I TSI mHEV (Mild-Hybrid: Benzin) 110 kW (150 PS) 7-Gang-DSG, inkl. Metalliclackierung, unverbindliche Preisempfehlung 36.588,23 € (zzgl. MwSt.). Laufzeit 48 Monate und jährliche Laufleistung 15.000 km, 0,- € Leasing-Sonderzahlung, zzgl. MwSt., zzgl. Überführungs- und Zulassungskosten. Dieses Angebot gilt nur für gewerbliche Kunden (außer Sonderabnehmer) und bei Bestellung beim teilnehmenden Skoda Partner bis zum 30.06.2024. Bonität vorausgesetzt.

Abbildung enthält aufpreispflichtige Sonderausstattung.

Mitarbeiterbenefit mit zwei Rädern

Am 3. Juni fand der Weltfahrradtag statt. Seit 2018 soll der offizielle UN-Aktionstag die Aufmerksamkeit weltweit auf die Vorteile des Fahrrads als zuverlässiges, günstiges und nachhaltiges Verkehrs- und Transportmittel lenken. Auf Europa-Ebene gibt es den Tag des Fahrrads sogar schon seit 1998. Doch wie ist es aktuell um den Einsatz des Fahrrads als betriebliches Fortbewegungsmittel bestellt? Die Angebote sowie worauf Arbeitgeber und -nehmer bei einem Firmenrad achten sollten, erläutert Flottenmanagement in diesem Artikel.



Fahrräder sind Verkehrsmittel mit vielen Facetten: Sei es als Sportgerät, Transportmittel in der Freizeit oder im betrieblichen Umfeld als Zusatz zum Dienstwagen beziehungsweise attraktive Mobilitätsalternative. Hinzu kommt, dass der Drahtesel, wie man das Fahrrad früher gern genannt hat, für die verschiedensten Bedarfe eine passende Option bereithält: Wie wäre es beispielsweise mit einem Rennrad, wenn man einmal schnell und sportlich unterwegs sein will? Oder, wenn es auch abseits befestigter Wege vorwärtsgehen soll, mit einem sogenannten Gravelbike, welches über deutlich breitere Reifen verfügt, die oftmals ein Offroad-Profil haben? Steht nicht unbedingt die Geschwindigkeit im Fokus, sondern die Fahrt auf schwierigen Untergründen über Stock und Stein, würde sich ein Blick in Richtung Mountainbike lohnen. Für den Weg zur Arbeit und kurze Distanzen im Alltag braucht es oftmals aber keines dieser Sportgeräte, sondern hier reicht auch ein Citybike, das eher mit seinem schicken und eleganten Design von sich zu überzeugen weiß. Auch für große Distanzen oder sogar Radreisen gibt es entsprechende Fahrradtypen. Für diesen Bedarf ist das Trekkingbike bestens ausgerüstet, denn es bietet mit Schutzblechen und Beleuchtung die optimale Ausstattung für jedes Wetter und jede Tageszeit. Zugleich können dank Gepäckträger und weiterer Befestigungspunkte am Rahmen auch

Transportaufgaben bewältigt werden. Und wenn die Transportaufgaben überwiegen, gibt es dann noch das sogenannte Lastenrad. Natürlich sind dies bei Weitem nicht alle Fahrradtypen, denn so vielfältig wie der Einsatzbereich es ist, so unterschiedlich sind auch die passenden Drahtesel. Nicht zu vergessen, dass es viele dieser Fahrradtypen wahlweise auch mit elektrischer Unterstützung gibt.

Riese & Müller hat sich beispielsweise als Premiumhersteller von E-Bikes zum Ziel gesetzt, Menschen mobil zu halten und in allen Bereichen des Lebens Mobilitätslösungen anzubieten. Das umfasst auch den Bereich des Einsatzes in Unternehmen – entweder als Flottenfahrzeug oder für die Mitarbeiter. Die Zielgruppe des E-Bike-Spezialisten ist dabei breit gefächert und umfasst Unternehmen aus den unterschiedlichsten Branchen. Dazu gehören zum Beispiel Kleinstunternehmen wie Handwerksbetriebe, Buchhandlungen oder Apotheken. Die nutzen vor allem Cargo-Bikes, wie beispielsweise den Transporter2 85, um ihre Waren auszuliefern oder Werkzeuge zu transportieren. Gerade Betriebe in Ballungsräumen können laut Riese & Müller so flexibler, schneller und kostengünstiger unterwegs sein – mit einem Lastenrad parkt man praktisch vor der Tür. Grundsätzlich eignen sich E-Bikes und Cargo-Bikes für Geschäftsmodelle jeder Größe:

Das reicht vom Leihrad vor dem Biomarkt bis zum regionalen Sharing-Anbieter mit stationsbasierter Bike-Flotte. Bei größeren Unternehmen und Kommunen spielen auch Mitarbeiterfahrräder eine wachsende Rolle.

Fahrradland Deutschland

Damit sind zumindest modellseitig alle Voraussetzungen geschaffen, um die Vision vom „Fahrradland Deutschland 2030“ der Bundesregierung umzusetzen. Der Nationale Radverkehrsplan (NRVP) sieht dabei in einem hohen Anteil des Fahrrads am Verkehr vor allem Vorteile fürs Klima, für Städte und Gemeinden sowie die Gesundheit der Menschen. Doch wie viel Radverkehr ist in Deutschland möglich? Forscher und Forscherinnen rund um Dr. Claus Doll vom Fraunhofer ISI haben erstmals in einer Studie für den Allgemeinen Deutschen Fahrrad-Club (ADFC) eine neue Art der Potenzialabschätzung vorgenommen: „Wir haben erstmals entscheidende Faktoren wie die Kontinuität und Dichte des Radwegenetzes, das Sicherheitsempfinden im Verkehr, die Verknüpfung des Radverkehrs mit Bus und Bahn sowie die Qualität von öffentlichem Verkehr und Nahversorgung in den Gemeinden in die Analyse einbezogen“, erklärt Doll.

Sofern die drei Ausbaustufen des Forschungsmodells „Fahrradland Deutschland“ (Anm. d.

Red.: Fahrrad-Infrastruktur, öffentlicher Personenverkehr (ÖPV) und Fahrradfreundlichkeit der Kommunen) Realität werden, kann laut der Ende Mai präsentierten Studie der Radverkehrsanteil in Deutschland bis 2035 auf 45 Prozent steigen. Das ist eine Verdreifachung gegenüber der Entwicklung, die mit dem aktuellen politischen Kurs zu erwarten wäre (15 Prozent Radverkehrsanteil). Besonders groß sind die Potenziale des Radverkehrs in Mittelstädten, sogenannten regiopolitanen Stadtregionen, mit bis zu 63 Prozent aller Wege. Der überwiegende Teil der Verkehrsverlagerung findet zwischen dem motorisierten Individualverkehr (MIV) mit Pkw oder Motorrädern und dem Radverkehr statt. Im Vollausbau des Leitbilds „Fahrradland Deutschland“ werden fast die Hälfte aller Wege mit dem MIV auf das Fahrrad verlagert, womit Pkw & Co nur noch einen Anteil von 27 Prozent an den täglichen Wegen bis 30 Kilometer haben. Jedoch weist die Studie auch auf das Risiko hin, dass der Ausbau des Radverkehrs zulasten der Wege zu Fuß oder mit dem ÖPV gehen kann. Dieser Konkurrenz innerhalb des Umweltverbands ist mit ganzheitlichen Klimamobilitätsplänen zu begegnen.

Steigende Nachfrage

Dass im Thema Fahrrad noch viel Potenzial steckt, zeigt sich aber auch bei der Nachfrage: „Fahrrad-Leasing boomt und bringt die Menschen aufs Rad. 2023 wurden mittels Leasings fast 745.000 Fahrräder angeschafft, das sind über 20 Prozent mehr als im Vorjahr. Leasing trägt damit zur Mobilitätswende bei. In unserer Branchenstatistik werden die Daten des Leasingsegments Fahrräder und E-Roller seit 2021 erfasst. Das Neugeschäftsvolumen ist in dieser Zeit stark gewachsen, von 1,4 Milliarden Euro im Jahr 2021 über 2,0 Milliarden Euro 2022 auf 2,6 Milliarden Euro im vergangenen Jahr“, erklärt Dr. Claudia Conen, Hauptgeschäftsführerin des Bundesverbandes Deutscher Leasing-Unternehmen (BDL).

Im betrieblichen Kontext ist die Attraktivität des Fahrrads auch durch die Vorteile, die es bei der Nutzung mit sich bringt, getrieben: So fördert es die Gesundheit. Das Treten in die Pedale hält fit und man ist aktiv, sowohl körperlich als auch geistig. Dadurch ist es durchaus möglich, seine Krankheitstage zu reduzieren und damit Krankheitskosten zu senken, wie einige Studien zeigen. Dazu stellt das Fahrrad ganz klar einen aktiven Beitrag zum Klima- und Umweltschutz dar, der positive Einfluss auf die CO₂-Bilanz dürfte unumstritten sein. Ein Unternehmen, das Dienstadleasing anbietet, kann so sein Image in Bezug auf nachhaltige Mobilität fördern. Daher ist es nicht erstaunlich, dass sich auch die Nachfrage nach Firmenrädern stetig erhöht: „Die Nachfrage nach Diensträdern in Deutschland zeigt einen deutlichen Aufwärtstrend. Eine aktuelle Studie von unserem Partner Lease a Bike und Statista unterstreicht die wachsende Beliebtheit des Dienstadleasings als Corporate Benefit in mittelständischen Unternehmen. So geben 87 Prozent der befragten HR-Verantwortlichen an, dass das Konzept des Dienstadleasings für sie äußerst attraktiv ist. Diese Entwicklung bestätigen auch die Ergebnisse des Arval Mobility Observatory Mobilitäts- und Fuhrparkbarome-

ters 2024. Hier geben 32 Prozent der befragten Fuhrparkmanager an, Bike-Leasing bereits im Unternehmen eingeführt zu haben. Im Vergleich zum vergangenen Jahr ist das ein Zuwachs von neun Prozent, wobei Unternehmen mit 100 bis 999 Mitarbeitern hier eine Vorreiterrolle einnehmen“, gibt Thomas Kupfer, Commercial Director bei Arval Deutschland, zu verstehen.

Doch gibt es einen „typischen Dienstradnutzer“? Wenn ja, wie könnte man diesen spezifizieren? „Der typische Dienstradnutzer zeichnet sich nicht durch spezifische Merkmale aus, da das Dienstrad von einer vielfältigen Gruppe von Beschäftigten genutzt wird. Die Nutzung wird hauptsächlich durch den privaten Gebrauch geprägt und ist nicht auf bestimmte Entfernungen zwischen Wohnort und Betriebsstätte beschränkt. Das Dienstrad kommt sowohl im urbanen als auch im ländlichen Raum zum Einsatz“, erläutert Holger Büscher, Geschäftsführer der akf servicelease GmbH.

Auch wenn es nicht DEN „typischen Dienstradnutzer“ gibt, zeichnet sich eine Art Profil eines Firmenradnutzers ab: „Unsere Dienstradnutzer sind aktive und umwelt- und gesundheitsbewusste Mitarbeiter, die Freude an Bewegung haben. Sie nutzen den Arbeitsweg für eine kurze Sporteinheit und vermeiden so den Stress, der mit der Rushhour am Morgen verbunden ist. Die ‚typischen Dienstradfahrer‘ nutzen das E-Bike vorwiegend für Arbeitswege von bis zu 20 Kilometer. Da sich in den meisten deutschen Städten mittlerweile sehr komfortable Fahrradwege finden, die bis in das jeweilige Umland führen, können auch Strecken, die bisher mit der Bahn zurückgelegt werden mussten, mit dem Fahrrad bewältigt werden“, zeigt Ömer Köksal, Chairman of the Management Board der Allane Mobility Consulting, auf. Durch die Bestrebungen der Bundesregierung, das Fahrrad innerhalb des Verkehrs zu stärken, wird zunehmend auch der Bewegungsradius erhöht, der sich mit einem Firmenrad abdecken lässt. So gibt Andrea Mlitz, Leiterin Marketing, Geschäftsentwicklung bei Alphabet Deutschland, auf die Frage, ob es bestimmte Entfernungen zwischen Wohnort und Betriebsstätte gibt, die prädestiniert für ein Dienstrad sind, an: „Eine One-fits-all-Antwort beziehungsweise -Lösung gibt es hier nicht. Daher betrachten wir bei Alphabet immer die individuellen Gegebenheiten. Auf Basis unserer Analysen lassen sich so beispielsweise der optimale Modellmix bestimmen und Angebote wie das Corporate Bike Leasing oder flexible Mietlösungen sinnvoll ergänzen.“

Breites Portfolio

Wer sich nun fragt, welche Leistungen in einem Dienstadleasing enthalten sein können, dem kann Lara Burger, Pressesprecherin bei der JobRad GmbH, einen Einblick in das Dienstleistungsportfolio geben: „Bei jedem JobRad-Leasingvertrag ist automatisch eine Vollkaskoversicherung inklusive Mobilitätsgarantie enthalten. Für ein optimales Nutzungserlebnis über die gesamte Leasingdauer sollte das Rad außerdem regelmäßig inspiziert und bei Bedarf professionell instand gesetzt werden. Bei JobRad können Angestellte hierfür spezielle Servicepakete zum

Dienstrad hinzubuchen: die JobRad-Inspektion oder den JobRad-FullService. Rund 80 Prozent aller Nutzer:innen haben eine der Serviceoptionen gebucht. Um den Benefit noch attraktiver zu gestalten, entscheiden sich viele unserer Arbeitgeberkunden, die hierfür anfallenden Kosten zu übernehmen. Damit das Dienstrad die Ansprüche seiner Nutzer:innen bestmöglich erfüllt, empfehlen wir außerdem im Vorfeld einen Blick auf das mögliche leasingfähige Zubehör.“

Der eine oder andere Verantwortliche für die Unternehmensmobilität könnte in all den Optionen auch eine deutliche Erhöhung des Managementaufwandes vermuten, aber auch hier gibt es bereits entsprechende Partner am Markt, die auch dies übernehmen: „Unser Alleinstellungsmerkmal ist das hybride Geschäftsmodell: Vorrangig sind wir als Fahrradleasing-Anbieter im Markt, und das schon erfolgreich seit über zwölf Jahren. Mit unserem innovativen Firmenrad-Programm richten wir unser Angebot hauptsächlich an Großunternehmen ab 500 Mitarbeitenden. Das Programm funktioniert mit vollständig digitalisierten Prozessen, einer persönlichen Key-Account-Betreuung für die Personalabteilungen/Fuhrparkmanager der Unternehmen. Des Weiteren stehen vor allem die Mitarbeitenden der Unternehmen im Fokus. Wir bieten eine immens große Auswahl an 6.000 stationären Fahrradhändlern in Deutschland oder einen direkten Bezug über Company Bike mit über 55 verschiedenen Marken und einer persönlichen Bike-Übergabe durch den mobilen Bike-Service des jeweils vollaufgebauten und fahrbereiten E-Bikes/Fahrrads am Wunschort des Mitarbeitenden, und dies inklusive persönlicher Einweisung“, erklärt Fabian Kral, CSO (Chief Sales Officer) bei Company Bike.

Zum Schluss noch ein paar Ausführungen zur finanziellen Umsetzung des Dienstadleasings: Zum einen kann dies per Gehaltsumwandlung erfolgen, wobei ein Teil des vertraglichen Arbeitsentgelts nicht in bar, sondern als Sachbezug für den Zeitraum der Überlassung ausgezahlt wird. Der Angestellte bedient die Leasingraten also aus einem Teil seines Bruttolohns. „Grundsätzlich handelt es sich beim Dienstadleasing um ein Bruttoentgeltumwandlungsmodell, weswegen bei der Einführung eines solchen Modells Personalwesen, Betriebsrat und Fuhrparkmanagement eng zusammenarbeiten sollten. Wir unterstützen vollumfänglich bei der Implementierung und stellen vorab benötigte Muster-Dokumente zur Verfügung oder helfen gemeinsam die internen Unternehmensrichtlinien zu definieren und das Online-Portal nach Kundenwunsch einzurichten. Deshalb ist der Aufwand für alle Parteien minimal. Der Leasingvertrag selbst wird dann vom Dienstradnutzer volldigital über die App abgeschlossen und abgewickelt“, wie Ralf Weichselbaum, Leiter Vertrieb an Key Accounts und Sonderzielgruppen der Volkswagen Leasing GmbH, abschließend darlegt. Bei privater Nutzung muss dann noch der geldwerte Vorteil versteuert werden, und zwar mit 0,25 Prozent. Dies ist generell wesentlich günstiger als ein Direktkauf. Zum anderen kann das Dienstrad als Gehaltsextra zum Lohn geboten werden. Der Arbeitgeber übernimmt dann alle Kosten.

Lösungen für den Sweet Spot des Flottenbedarfs

Interview mit Stefan N. Quary, Head of Sales New Cars Germany bei der AUDI AG



Stefan N. Quary zwischen den Facelifts des Audi SQ7 (li.) sowie des Q4 e-tron (re.)

Flottenmanagement: Herr Quary, bereits seit Mai 2021 leiten Sie den Neuwagenvertrieb in Deutschland bei der AUDI AG. Wie hat sich dieser Vertriebsbereich bei Audi seitdem entwickelt? Welchen Anteil nimmt der Vertrieb an Großkunden hierbei ein?

Stefan N. Quary: Mich freut natürlich sagen zu können, dass sich die Marke Audi in Deutschland sehr gut weiterentwickelt hat. Mit einem Anteil von 45 Prozent an unserem Volumen kommt dem Flottenbereich eine elementare Rolle zu. Wie gut die Marke bei Flotten- und Großkunden positioniert ist, zeigt sich nicht zuletzt bei dem von Jahr zu Jahr steigenden Anteil am Gesamtvolumen, welcher längst noch nicht seinen Peak erreicht hat. Dies liegt auch an der Tatsache, dass 75 Prozent der Kunden die Fahrzeuge leasen und demzufolge in der Regel nach drei Jahren ein Neufahrzeug bestellen. Dabei ist die Loyalität zur Marke ein ganz entscheidender Faktor, den wir auch dadurch unterstützen, dass wir unseren Kunden Lösungen anbieten, die über die Beschaffung des Fahrzeugs hinausgehen.

Flottenmanagement: Finanzvorstand Jürgen Rittersberger hat 2024 als ein „Jahr des Über-

gangs“ für die AUDI AG bezeichnet. Könnten Sie bitte kurz erläutern, wie sich die AUDI AG strategisch in Zukunft ausrichtet und welche Neuigkeiten im Produktportfolio damit verbunden sind?

Stefan N. Quary: 2024 ist aus unterschiedlichen Gesichtspunkten ein Übergangsjahr: Zum einen hinsichtlich der gesamtwirtschaftlichen Situation und der Rahmenbedingungen, die nicht nur für uns, sondern für alle sehr herausfordernd sind. Und zum anderen für uns aufgrund einer nie dagewesenen Umstrukturierung unserer Modellpalette: Wir stehen vor dem Beginn der größten Modelloffensive, die Audi je in seiner Geschichte hatte, und darauf freuen wir uns ganz besonders. Den Anfang machte der Audi Q6 e-tron, der bereits im Vorverkauf ist und demnächst seine Markteinführung hat, gefolgt von einer Vielzahl weiterer Modelle. Ganz entscheidend sind hierbei unsere zwei neuen Plattformen: Zum einen die Premium Platform Electric (kurz: PPE), worauf neben dem Audi Q6 e-tron auch der Audi A6 e-tron basiert, der im Sommer folgt. Zum anderen die Premium Platform Combustion (kurz: PPC), also die neue Plattform für Fahrzeuge mit Verbrennungsmotor. In Summe können wir uns 2024 und 2025 auf über 20 neue Modelle freuen, wovon eine Vielzahl

flottenrelevant sein wird und womit wir eine sehr gute Basis schaffen, um auch in Zukunft im Flottengeschäft erfolgreich zu sein.

Flottenmanagement: Das Produktportfolio von Audi ist breit gefächert. Welches sind Ihre Topseller im Flottengeschäft und wie wird sich Ihrer Meinung nach der gewerbliche Markt weiterentwickeln?

Stefan N. Quary: Meiner Meinung nach ist einer unserer Erfolgsfaktoren, dass wir unseren Flottenkunden und auch Dienstwagennutzern die Wahl zwischen Elektro- und Verbrennerplattform lassen. Ebenso hinsichtlich der Karosserievarianten: Der vollelektrische Audi A6 e-tron folgt in diesem Jahr, außerdem können wir uns schon jetzt auf den Nachfolger des Audi A4 freuen, also den neuen Audi A5. Dieser wird nicht nur durch sein Design, sondern auch durch die eben angesprochene PPC technologisch höchstinteressant für unsere Kunden sein. Insofern glaube ich, dass wir gerade durch diese breite Fächerung unseres Modellportfolios auch in Zukunft gut aufgestellt sind. Nicht zuletzt stellen wir fest, dass der klassische Avant, wie ein Kombi eigentlich heißen sollte, derzeit eine kleine Renaissance erlebt.



Flottenmanagement: Erst im März wurde der neue Audi Q6 e-tron der Weltöffentlichkeit vorgestellt. Welche Bedeutung hat der Q6 für die Marke? Was versteckt sich hinter dem Begriff „Premium Platform Electric“ (PPE)?

Stefan N. Quary: Die PPE ist Startpunkt für eine neue Generation rein elektrischer Audi-Modelle. Der Audi Q6 e-tron ist Ersteinsetzer dieser Plattform und steht damit für einen Technologiesprung. So heben wir dank der neu entwickelten HV-Batterie sowie des guten Wirkungsgrads des elektrischen Antriebs beim Audi Q6 e-tron nicht nur die WLTP-Reichweite auf bis zu 625 Kilometer an. Aufgrund der 800-Volt-Architektur sind auch an entsprechenden Ladesäulen kurze Ladestopps möglich: Binnen zehn Minuten können bis zu 250 Kilometer elektrische Reichweite nachgeladen werden. Diese elektrische Performance verpacken wir in ein wunderschönes designorientiertes Fahrzeug, welches auch bei unseren Flottenkunden bereits für großen Zuspruch gesorgt hat. Dies ist wichtig, da viele große Unternehmen aufgrund der ESG-Vorgaben (Environmental, Social and Governance) ihren User-Choosern nicht nur anraten, elektrisch zu fahren, sondern dies spätestens ab 1. Januar 2025 auch vorgeben. Und genau zu diesem Zeitpunkt haben wir mit dem Audi Q6 e-tron, aber auch dem Audi A6 e-tron zwei neue Produkte am Start, die genau in den Sweet Spot des Flottenbedarfs passen.

Flottenmanagement: Sowohl die Reichweite eines E-Fahrzeugs als auch die Ladeperformance standen für Audi bei der Konzeption und Entwicklung der Hochvoltbatterie für die Premium Platform Electric (PPE) im Vordergrund. Welche Bedeutung hat ein gutes und zuverlässiges Laderlebnis für die Transformation zur nachhaltigen Premiummobilität der Zukunft?

Stefan N. Quary: Ich bin der Meinung, dass positive Erlebnisse beim Laden eine immense

Bedeutung für die weitere Entwicklung der Elektromobilität haben. Wenn Sie beispielsweise an einen Audi charging hub fahren, können Sie mit Ihrem Audi im Vorfeld zu einer Wunschzeit einen Ladeplatz reservieren. Sie wissen also, dass bei Ankunft bereits eine Ladesäulenmöglichkeit für Sie bereit ist. Gleichzeitig ist aber auch die Ladeperformance entscheidend, dank der 800-Volt-Technologie können wir beispielsweise bei unserem Audi e-tron GT mit einer Spitzenleistung von bis 320 kW laden, wodurch sich die Ladezeit natürlich deutlich verkürzt. Nichtsdestotrotz möchten wir die verbleibende Zeit so angenehm wie nur möglich gestalten: Das kann zum Beispiel in der exklusiven Lounge wie im Audi charging hub Nürnberg geschehen, wo man auf 200 Quadratmetern nicht nur entspannen, sondern auch sehr konzentriert arbeiten kann. Diese Kombination aus positiven Erlebnissen beim Laden eines Elektrofahrzeugs ist umso wichtiger im Flottenbereich, da die Fahrzeuge viel unterwegs sind.

Flottenmanagement: Bleiben wir bei der Elektromobilität: Im Herbst des vergangenen Jahres wurde dem Audi Q4 e-tron ein Update spendiert. Können Sie einmal kurz die Highlights dieses Updates vorstellen? Von welchen Neuerungen profitieren auch Dienstwagennutzer?

Stefan N. Quary: Wir haben den Audi Q4 e-tron einer sehr wichtigen Produktmaßnahme unterzogen und an vielen Performance-Stellschrauben gedreht, um das Fahrzeug noch besser zu machen. Die Batterie kann mit bis zu 175 Kilowatt geladen werden. Dies reduziert die Ladezeit von 10 auf 80 Prozent um acht Minuten, wodurch sich der Akku in unter 30 Minuten wieder auf 80 Prozent laden lässt. Auch einige Assistenzsysteme sind dazugekommen. Neben diesen Produktaufwertungsdetails hat der Audi Q4 Sportback 45 e-tron eine Motorleistung von bis zu 60 Kilowatt, wodurch sich die Beschleunigungszeit von 0 auf 100 Stundenkilometer um bis zu sagenhafte 1,8

Sekunden reduziert. Dies wird sicherlich den Fahrern einige Freude bereiten. Ebenso haben Dienstwagennutzer noch mehr Grund zur Freude, da die Bundesregierung die Wertgrenze bei der Ein-Prozent-Regelung auf 70.000 Euro angehoben hat, weswegen fast alle Audi Q4 e-trons in jeglichen Ausstattungsvarianten nur mit 0,25 Prozent versteuert werden müssen.

Flottenmanagement: Ende April frischte Audi im Rahmen einer Produktaufwertung auch die elektrifizierten Q7- und Q8-Baureihen auf. Welche Bedeutung kommt Plug-in-Hybriden im gewerblichen Bereich aktuell zu? Wie können diese Baureihen darüber hinaus gewerbliche Kunden von sich überzeugen?

Stefan N. Quary: Beim Audi Q7 und Audi Q8 sprechen wir im Flottenbereich ganz oft von Entscheider-Fahrzeugen und diese werden oft auf der Langstrecke genutzt. Daher bieten wir mit den Plug-in-Hybrid-Varianten eine schöne Synergie aus beidem: Als Pendlerfahrzeug können sie bis zu 90 Kilometer elektrisch fahren, was in vielen Fällen dem Weg zur und von der Arbeit entspricht. Im Langstreckenbetrieb bietet die elektrische Einheit Zusatzperformance, kann aber gleichermaßen auch genutzt werden, um sehr zeiteffizient unterwegs zu sein. In Kombination mit dem klaren Design, welches die Fahrzeuge noch kräftiger wirken lässt, und technischen Weiterentwicklungen wie beispielsweise dem erstmaligen Angebot von Allradlenkung und elektromechanischer aktiver Wankstabilisierung haben wir aus meiner Sicht sehr spannende Packages geschnürt. Nicht zu vergessen, dass die Plug-in-Hybrid-Varianten auch in den Genuss der 0,5-Prozent-Versteuerung kommen und auch hinsichtlich der Anhängelast keinerlei Einschränkungen im Vergleich zu den Verbrennern haben.

Flottenmanagement: Mit dem A3 begründete Audi 1996 das Segment der Premium-Kompakt-



Im Gespräch mit Steven Bohg (Flottenmanagement, re.) gibt Stefan N. Quary (Audi, li.) einen Einblick in die größte Modelloffensive von Audi und wie das erfolgreiche Gewerbekundengeschäft weiter gestärkt wird

klasse. Im April bekam die vierte Generation ein Upgrade. Können Sie einmal die wichtigsten Neuerungen zusammenfassen? Welche gewerbliche Kundenklientel ist typisch für ein Premium-Kompaktmodell?

Stefan N. Quary: Die Audi-A3-Modellreihe präsentiert sich besonders vielseitig: Neben dem

klassischen Sportback, der eleganten Limousine und dem sportlichen Audi S3 erweitert der markante Audi A3 allstreet die Familie. Allen Modellen gemein ist das geschärfte Design, das komfortable Interieur und ein hoher Grad an Digitalisierung. Darüber hinaus können sich die Kunden über eine erweiterte Serienausstattung freuen.

Wir können mit dem Audi A3 beispielsweise sowohl Pflege- und karitative Dienste in Varianten mit Einstiegsmotorisierung und Basisausstattung bedienen als auch User-Chooser, die etwas freier in der Ausgestaltung ihres nächsten Dienstwagens sind. Dazu gehören etwa Kunden, welche die Sportlichkeit eines Audi S3 schätzen, der mit der Produktaufwertung nicht nur eine Leistungssteigerung erfahren hat, sondern auch ein neues Level an Fahrdynamik. Darüber hinaus ist die Begeisterung des Handels über den neuen Audi A3 allstreet immens, was uns sehr freut.

Flottenmanagement: Von einem Premiumhersteller erwarten die Kunden auch einen Premiumservice. Welche Dienstleistungen bieten Sie hier für den Fuhrparkleiter und insbesondere auch für den Fahrer? Womit kann Audi hier besonders punkten? Welche Neuerungen sind demnächst zu erwarten? Wie sieht die Großkundenbetreuung bei Audi strukturell aus?

Stefan N. Quary: In Deutschland haben wir mehr als 300 Vertriebsstandorte, wovon mehr als 160 sogenannte Großkundenleistungszentren sind. Dort ist eine unglaublich hohe Kompetenz für alle Belange unserer Großkunden angesiedelt. Daneben verfolgen wir bei sehr großen Kunden, die eben mit uns als Hersteller gleichermaßen wie mit unseren Handelspartnern als Agenten sehr stark in Kontakt stehen, einen klassischen Key-Account-Ansatz, in dem ein Ansprechpartner das ganze Portfolio des Kunden betreut. Aber wie eingangs bereits angesprochen, enden unsere Lösungsansätze nicht bei der Fahrzeugbeschaffung. So bieten wir über die Konzernschwester Elli beispielsweise auch Ladelösungen an. Das kann die individuelle Ladelösung an den Kundenstandorten sein, wo wir zukünftig High-Performance-Charging-Ladelösungen (kurz: HPC) sehen werden, oder eben Abrechnungsmodelle

für das Laden zu Hause und unterwegs mit nur einer Karte. Das wiederum unterstützt auch den Flottenverantwortlichen in puncto Übersicht der Total Cost of Ownership.

Flottenmanagement: In den letzten Jahren wurde bei Unternehmen sowie Dienstwagennutzern der Ruf nach mehr Flexibilität, aber auch nach digitalen Angeboten immer lauter. Was bietet Audi in diesen Bereichen und wohin geht der Weg aus Ihrer Sicht in Zukunft?

Stefan N. Quary: Insbesondere für diejenigen, die einen vollelektrischen Audi fahren, ist die myAudi App als digitale Schnittstelle zum Fahrzeug essenziell. Hierüber lassen sich nicht nur aktuelle Informationen zum Fahrzeug abrufen oder Routen an das Navigationssystem senden, sondern auch viele Fahrzeugfunktionen ganz einfach mit dem Smartphone steuern. Darüber hinaus entwickeln wir unsere digitalen Angebote stetig weiter: Ein Beispiel hierfür ist Audi charge and explore. In dieser App können die Ladestops hinsichtlich der eigenen Präferenz sowie des gewünschten Erlebnisses wie beispielsweise ein Restaurantbesuch, Sightseeing oder weitere Aktivitäten geplant werden. Für das Wohlbefinden während der Fahrt sorgt der Audi active coach. In Verbindung mit einer Apple Watch analysiert dieser die Vitalwerte und bietet eine Vielzahl an Achtsamkeitsübungen zur Regeneration, Entspannung sowie Konzentration passend zum eigenen Energielevel. Auf der anderen Seite ist die Nachfrage nach flexiblen Angeboten gerade im Großkundengeschäft angestiegen. Mit Audi on demand bieten wir unseren Kunden daher eine Vielzahl von Mobilitätskonzepten für die Zeitspanne von einem bis zu 28 Tagen bei Audi on demand rent sowie für drei bis zu zwölf Monaten bei Audi on demand subscribe an. Dadurch lassen sich beispielsweise Lieferzeiten bis zum neuen Audi-Dienstwagen abdecken oder sehr kurzfristige Mobilitätsbedarfe. In Summe haben wir uns viele Gedanken gemacht, welche Bedürfnisse unsere Kunden haben und wie wir diese bedienen können. Innerhalb des Flottengeschäfts können wir gerade jedes Szenario, das ich mir vorstellen kann, mit einer entsprechenden Lösung versorgen und darauf bin ich sehr stolz.

AUDI FLOTTENGESCHÄFT 2023/2024	
Verkaufte Einheiten der letzten 12 Monate	ca. 84.000 Fhrz. (2023)
Prozentuale Veränderung zum Vorjahreszeitraum	+26 % zu 2022
Prozentuale Verteilung des Flottengeschäfts	A4: 27 %; A6:14 %; Q5: 14 %; A3: 13 %
Topseller im Flottengeschäft (Modelle)	1. A4; 2. A6; 3. Q5
Händlernetz	mehr als 300 Händler, davon mehr als 160 mit GK-Leistungszentrum
Bedingungen für den Großkunden	min. 15 Fz. im Bestand, mind. Bedarf 5 Fz./Jahr, min. 25 Personen im Anstellungsverhältnis
Anteile Leasing/Finanzierung gegenüber Kauf	90 % / 10 %
Garantiebedingungen	2 Jahre
Inspektionsintervalle	abhängig von Modell und Antriebsvariante (ICE/BEV)
Kooperationspartner/ Leasinggesellschaften/ Banken (Ansprechpartner)	Volkswagen Financial Services - Leiter Vertrieb an Großkunden: Jochen Schmitz (Mobil: 0162/2598646) Group Fleet International - Leiterin Verena Roth (Mobil: 0152/54502204)
Ansprechpartner Key-Account-Geschäft	Leiter Vertrieb an Großkunden: Carsten Kortüm (Mobil: 0152/58838298) Leiter Key Account: Ralf Lambracht (Mobil: 0172/9291510)
Internetseite(n) für Flottenkunden	http://www.audi.de/de/brand/de/beratung-kauf/grosskunden.html https://www.groupfleet.com/de/ueber-uns/ https://www.vwfs.de/geschaeftskunden.html



Umfangreicher Schutz für Firmenfahrzeuge

Mit einer Flottenversicherung der Allianz schützen Unternehmer ihren gesamten Fuhrpark und sichern sich gleichzeitig ihre Mobilität für die Zukunft – und wenn sie möchten, die Preise für 2025 gleich mit.

Als Betreiber einer Fahrzeugflotte wissen Sie, wie wichtig es ist, Ihre Fahrzeuge und Mitarbeiter abzusichern. Eine maßgeschneiderte Flottenversicherung bietet Ihnen den optimalen Schutz und sorgt dafür, dass Sie sorgenfrei unterwegs sind. Doch worauf sollten Sie bei der Auswahl einer Flottenversicherung achten und welchen Schutz benötigen Unternehmen?

Eine Flottenversicherung sollte individuell auf die Bedürfnisse Ihres Unternehmens zugeschnitten sein. Dazu gehört eine umfassende Absicherung aller Fahrzeuge in Ihrer Flotte, unabhängig von Größe, Marke oder Modell. Zudem sollten Sie darauf achten, dass die Versicherung auch Schutz bei Unfällen, Diebstählen oder anderen Schadenfällen bietet. Eine schnelle und unkomplizierte Schadenregulierung ist ebenfalls ein wichtiger Aspekt, um den Betrieb Ihrer Flotte nicht zu beeinträchtigen.

Unternehmen benötigen eine Flottenversicherung, die über die gesetzlich vorgeschriebene Kfz-Haftpflicht hinausgeht. Eine Vollkaskoversicherung bietet zusätzlichen Schutz bei selbst verschuldeten Unfällen oder Vandalismus. Darüber hinaus kann eine Insassenunfallversicherung sinnvoll sein, um Ihre Mitarbeiter bei Unfällen bestmöglich abzusichern. Auch der Schutz von Transportgütern und die Absicherung von Schäden durch Naturereignisse sollten in der Flottenversicherung berücksichtigt werden.

Zusätzlich zu diesen Grundbausteinen können Unternehmen von verschiedenen Zusatzbausteinen profitieren, die den Versicherungsschutz

noch weiter optimieren. Dazu gehören beispielsweise ein Fahrerschutz, ein Auslandsschadenschutz, ein Schutzbrief oder eine Werkstattbindung zur Senkung der Reparaturkosten.

Die passende Absicherung für alle Kundenprofile

Je nach Anzahl der zu versichernden Fahrzeuge gibt es bei der Allianz passende Modelle für Kleinflotten und Fuhrparks ab 3 bis zu 49 Fahrzeugen. Die Grundlage ist immer die Kfz-Haftpflichtversicherung. Mit dem Abschluss passender Teil- oder Vollkaskoleistungen sowie der Auswahl weiterer Zusatzbausteine werden die Leistungen und Services individuell auf den jeweiligen Fuhrpark zugeschnitten. Ab einer Fuhrparkgröße von mehr als 50 gewerblich genutzten Fahrzeugen werden die Fahrzeuge in Klassen eingeteilt, für die feste Stückpreise gelten. So weiß der Unternehmer immer, wie er kalkulieren kann.

Umfangreiche Leistung und kalkulierbare Preise

Im speziell für mittelständische Firmen zugeschnittenen Flottenmodell „Fuhrpark“ für 15 bis 49 Fahrzeuge erhalten Sie einen einheitlichen Flottenrabatt für die gesamte Flotte, auch für nicht SFR-berechtigte Fahrzeuge. Zudem werden Sie mit einer fairen Bonus-Malus-Staffel für gutes Fahren belohnt. Entscheiden Sie sich für den Zusatzbaustein WerkstattBonus, so erhalten Sie einen Nachlass von 15 % auf den Kaskobeitrag. Im Schadenfall bekommen Sie einen gleichartigen Ersatzwagen.

Und wer sich jetzt für einen Neuabschluss entscheidet, sichert sich mit der Preisgarantie die Prämien auch für das Jahr 2025: Flottenverträge, die neu abgeschlossen werden und mit einem unterjährigen Versicherungsbeginn ab dem 01.05.2024 oder später, erhalten immer eine Preisgarantie für die gesamte Flotte. Das heißt: Für welchen Schutz Sie sich auch entscheiden – die Beiträge von heute sind auch die Preise für morgen bzw. sie sind für das ganze Jahr 2025 garantiert!

Innovative Schadenservices für alle

Im Schadenfall kommt es nicht nur auf überzeugende Deckungen wie zum Beispiel die Erstattung zum Neupreis bei einem Totalschaden an, sondern auch auf den Service. Darum bietet die Allianz im Falle eines Schadens zusätzlich innovative Services und Prozesse an, um die Abwicklung für Flottenkundinnen und -kunden so einfach und schnell wie möglich zu gestalten. Dazu gehört neben der Schaden-Online-Meldung zum Beispiel der Hagelscanner: Nach einem großen Hagelereignis wird die Begutachtung der Schäden bei Verfügbarkeit mittels eines Scanners an zentralen Stellen organisiert.

Oder mit der Live-Stream-Kalkulation ist es möglich, bei allen Schäden dem Kunden rasch die mögliche Regulierung und unsere Leistungen mitzuteilen.

Mehr Informationen zu unseren Versicherungen finden Sie auf <https://www.allianz.de/flotte>.



Faszination und Netzwerken

Auch 2024 heißt es wieder einmal: „Willkommen beim ATU Fuhrpark-Treff“. Damit setzt sich eine Tradition fort, die vor fast 15 Jahren ihren Ursprung im RheinEnergie-Stadion in Köln hatte. Tradition und Faszination Automobil stehen dabei in diesem Jahr beim ATU Fuhrpark-Treff besonders im Fokus, da das Event 2024 an vier MOTORWORLD-Standorten Halt macht. Bei den ersten Treffen in Berlin und Stuttgart stand neben der Faszination Automobil natürlich auch das Netzwerken im Vordergrund.

Nachdem der ATU Fuhrpark-Treff im vergangenen Jahr neben den Fahrsicherheitszentren in Linthe bei Berlin und Regensburg/Rosenhof auch in der Classic Remise in Düsseldorf zu Gast war, entschied man sich bei den Planungen für das Jahr 2024 die Netzwerkevent-Reihe an Standorten der MOTORWORLD GROUP stattfinden zu lassen. Das bedeutet: vier ganz besondere ATU Fuhrpark-Treffs. Den Auftakt im Frühjahr bildeten Berlin und Stuttgart, im Herbst folgen München und Köln. Doch was macht die Events in diesem Jahr so besonders? Es ist die Location. Denn die Erlebniswelten der MOTORWORLD GROUP, die der mobilen Leidenschaft gewidmet sind, gelten in ihrer Gesamtheit als weltweit größtes markenunabhängiges Oldtimer- und Sportwagenzentrum und vereinen mit über 40 der weltweit wertvollsten sowie exklusivsten Fahrzeugmarken das Marken-„Who's who“ der gesamten Mobilitätsbranche.

Der Auftakt in der MOTORWORLD Manufaktur Berlin war eine Zeitreise durch die Mobilitätsgeschichte: Vor rund 100 Jahren entwickelte sich das Gelände im Westen von Berlin offiziell und für lange Zeit zu einem Standort für Fahrzeugfabrikation. Zunächst wurde hier das Motorrad Star hergestellt, das kurz darauf den Namen Derrad erhielt und ab 1924 D-Rad hieß. Im Jahr 1927 begann William C. „Crapo“ Durant – der Gründer von General Motors – auf dem Grundstück Automobile herzustellen, leider mit wenig Erfolg auf dem europäischen Kontinent, sodass er sein Geschäft 1929 wieder aufgab. Die Räumlichkeiten gingen an die J.S. Rasmussen Motorenwerke, die 1928 mit rund 65.000 produzierten Motorrädern größter Motorradhersteller der Welt waren. Ungefähr zur gleichen Zeit begann an dem Standort der MOTORWORLD Manufaktur Berlin aber auch die lange und erfolgreiche Geschichte der DKW Automobilproduktion: Zum 1. Januar 1928 wurden die Zschopauer Motorenwerke J.S. Rasmussen AG, Werk Spandau – DKW Automobilfabrik gegründet



Ein Auftakt mit Geschichte: Bei einem Rundgang über das historisch bedeutende Gelände der MOTORWORLD Manufaktur Berlin konnten erste Kontakte auf dem ATU Fuhrpark-Treff geknüpft werden



Guido Grewe begrüßte die Teilnehmer des ATU Fuhrpark-Treffs in Berlin

und unter der Leitung von Rudolf Slaby begann die Produktion des DKW Typ P mit selbsttragender Holzkarosserie und DKW Zweizylinder Zweitaktmotor. Bis 1940 wurden hier komplette Fahrzeuge gefertigt. Am 29. Juni 1932 wurde rückwirkend zum 1. November 1931 in Chemnitz die Auto Union AG gegründet. Ihr Markenzeichen wurden fortan die vier Ringe, wobei bis heute jeder einzelne Ring für eine der eingegliederten Marken Audi, DKW, Horch und Wanderer steht. Ein paar Spuren der Umbauten, die die Auto Union im Jahr 1933 vornahm, konnten die rund 30 Teilnehmer des ATU Fuhrpark-Treffs in Berlin bei einem geführten Rundgang auf dem Gelände heute noch erkennen.

Doch der diesjährige ATU Fuhrpark-Treff in Berlin war nicht nur aufgrund seiner Location ganz besonders, sondern auch aufgrund der Tatsache, dass hier allein das Netzwerken im Vordergrund stand. Doch der Verzicht auf Vorträge tat der Stimmung keinen Abbruch, wie das Team um Organisator Guido Grewe, Key-Account-Manager Region West bei ATU, bemerkte. Denn sowohl Dienstleister als auch Fuhrparkverantwortliche nahmen wie ganz selbstverständlich Kontakt zueinander auf: Gemeinsam erkundete man das Gelände der MOTORWORLD Manufaktur Berlin, wo einige automobile Schätze auch heute noch ihre Heimat haben. In jeder Ecke stieß man dabei auf

Nobelkarossen und Supersportler, denn die Verkaufsräume von Aston Martin, Bentley, INEOS Grenadier, Lamborghini und der Mohr Group mit ihrem exklusiven Portfolio haben längst Einzug auf dem Gelände gehalten. Bei guten Gesprächen und Pasta konnte man die vielen Eindrücke Revue passieren lassen.

Nur eine Woche später machte der ATU Fuhrpark-Treff Halt am MOTORWORLD Standort in der Region Stuttgart. Fast 60 Teilnehmer folgten der Einladung auf das Gelände des ehemaligen Flughafens Böblingen/Sindelfingen, dessen Einweihung als Militärflugplatz im Jahre 1915 erfolgte. Heute ist hier auf 50.000 Quadratmetern Platz für die mobile Leidenschaft. Einen kleinen Einblick in die täglich wechselnde Sammlung von mehreren Hundert besonderen Fahrzeugen und Bikes konnte man sich bei einem geführten Rundgang im Vorfeld des ATU Fuhrpark-Treffs verschaffen. Der erste Programmpunkt des offiziellen Teils war nicht minder spannend: Georg Thoma, Director Fleet & B2B Partnerships, und Guido Grewe gaben nach der Begrüßung einen Einblick in die Welt von ATU: Seit Ende 2016 ist ATU offiziell Teil des französischen Familienunternehmens Mobivia und entwickelte sich seither gemeinsam mit den französischen Partnern zur Nummer eins im Kfz-Service in Europa. Zur Mobivia-Familie gehören ins-



Bei guten Gesprächen und Pasta konnte man die vielen Eindrücke Revue passieren lassen



Worauf bei der Leasingrücknahme geachtet wurde, erläuterte ein Vertreter der DEKRA in Stuttgart



In kurzen Pitches wurde den fast 60 Teilnehmern in Stuttgart das Portfolio der anwesenden Dienstleister nähergebracht

gesamt 9 Marken und 25 Start-ups in 18 Ländern, darunter Norauto, Auto 5, Midas und Carter-Cash. Ein besonderer Fokus liegt bei ATU auch auf der Elektromobilität: So verfügen alle ATU-Werkstätten über Hochvoltspezialisten und können damit Servicearbeiten an Hybrid- und E-Autos durchführen. Zudem besteht seit 2017 eine Kooperation zwischen ATU und Allego, einem führenden Betreiber von Ladeinfrastrukturen in Europa mit über 28.000 Ladepunkten in den Benelux-Ländern und in Deutschland. Derzeit gibt es bereits über 50 Schnellladesäulen an ATU-Filialen und der Ausbau wird stetig vorangetrieben. Digitale Lösungen sind ein weiteres Schwerpunktthema bei der Werkstattkette: So wurde beispielsweise mit ATU easy fleet eine Kombination aus mobiler App und webbasiertem Programm zur Fuhrparkverwaltung auf den Markt gebracht. ATU easy fleet

unterstützt Fuhrparkmanager und Flottenfahrer bei der Koordination von Wartungsterminen, der Einhaltung gesetzlicher Vorschriften wie HU/AU und UVV-Prüfungen sowie der Dokumentation von Belegen.

Umringt von einigen Sammlerstücken wurde in der gläsernen Arthur-Dünkel-Lounge nach einer Stärkung am Buffet der Fokus auf die anwesenden Dienstleister gelegt: In kurzen Pitches hatten Carglass Germany, Fleet-Hub, Hankook, Nextbase sowie die Rechtsanwälte von Bister Brunke Gelegenheit, ihr Portfolio vorzustellen, um im Nachgang an den entsprechenden Info-Points mit den Fuhrparkverantwortlichen ins Gespräch zu kommen. Ein Highlight zwischen den Pitches war die Zustandsbewertung, die üblicherweise innerhalb des Leasingrückgabeprozesses durchgeführt

wird: Ein Vertreter der DEKRA erläuterte anhand eines SEAT Ateca, worauf bei Leasingrücknahmen geachtet wird. Insbesondere die Frage, ob es sich um vermeidbare Schäden oder um typische Gebrauchsspuren beziehungsweise Abnutzungserscheinungen handelt, sorgte hierbei für eine angeregte Diskussion. Denn viele Fuhrparkverantwortliche haben bereits Erfahrungen mit Mehrkosten bei der Leasingrückgabe gemacht.

Wenn Sie auch einmal den ATU Fuhrpark-Treff besuchen wollen, haben Sie am 24. Oktober in München sowie am 14. November in Köln noch einmal Gelegenheit hierzu. Denn dann finden die beiden letzten Flottenevents von ATU Flottenlösungen für dieses Jahr statt. Anmeldungen nimmt Guido Grewe (E-Mail: guido.grewe@de.atu.eu) gern entgegen.

INNOVATION GROUP



Alles einfach leicht!

Echtzeit Reporting

Timeline

Werkstattsuche

Reparaturstatus

Das Schadengeschehen im Blick

Mitte April kam die Versicherungswirtschaft bereits zum 17. Mal zum Messekongress Schadenmanagement & Assistance zusammen. Die Bedeutung dieses Branchenevents lässt sich allein an den Zahlen erkennen: Insgesamt 1.350 Teilnehmende, 90 Aussteller und 80 Speaker trafen sich auf dem jährlich stattfindenden Messekongress in Leipzig. Auch Flottenmanagement machte sich in diesem Jahr auf den Weg in die sächsische Metropole, um einen Einblick in die aktuellen Entwicklungen sowie Trends im Schadenmanagement zu erhalten.



Jens Ringel eröffnete die nunmehr 17. Auflage des Messekongresses Schadenmanagement & Assistance

Naturgemäß sind Schäden und das Versicherungsgeschäft untrennbar miteinander verbunden: Denn kommt es zum Schadenfall, müssen diese Schäden begutachtet, bearbeitet und reguliert werden. Was versicherungseigene Sachbearbeiter im Innen- und Außendienst respektive gesellschaftseigene Sachverständige nicht leisten können, wird an externe Dienstleister outsourcet oder von Anfang an durch spezialisierte Unternehmen realisiert. Gleichwohl ist auch die Versicherungsbranche in Bewegung: Themen wie immer häufiger auftretende Unwetterschäden mit zudem wachsendem Schadenausmaß, die zunehmende Bedeutung von künstlicher und generativer Intelligenz wie zum Beispiel ChatGPT, die weitere Digitalisierung und Automatisierung von Schäden sowie die Notwendigkeit, künftig deutlich mehr Nachhaltigkeit gerade auch in die Instandsetzung von Unfallfahrzeugen einzubringen, erfordern ein Umdenken. Daher ist der Messekongress Schadenmanagement & Assistance des Veranstalters Versicherungsforen Leipzig

ein wichtiges Bindeglied, um sich über aktuelle Trends und Neuerungen austauschen zu können.

So ging Jens Ringel, Geschäftsführer der Versicherungsforen Leipzig, bei der Eröffnung der nunmehr 17. Auflage dieses Messekongresses auf die aktuellen Herausforderungen ein, denen sich das Schadenmanagement gegenübersteht: Dabei habe das klassische Schadendreieck, welches sich aus den Komponenten Kundenorientierung, Schadenaufwand und Schadenbearbeitungskosten zusammensetzt, eine Erweiterung um die Dimensionen Nachhaltigkeit und Mitarbeiterorientierung erfahren. Daraus resultierend nimmt auch die Bedeutung von Digitalisierung und Automatisierung sowie der Einsatz von künstlicher und generativer Intelligenz stetig zu, um den Herausforderungen dieses neuen „Schadenfünfecks“ gerecht zu werden und zukunftsfähig zu bleiben. Einen exemplarischen Einblick darin, wie ein überregionaler Versicherer auf diese Herausforderungen reagiert, gewährte sogleich der erste Keynote-

Speaker Dr. Rainer Sommer, Vorstandsmitglied Provinzial Konzern: Ausgehend vom klaren Fokus auf die Kunden geht es in der vierdimensionalen Strategie vor allem um die kontinuierliche Optimierung der Prozesse, Praktiken und Werkzeuge, die Stärkung der Umsetzungsfähigkeit durch die Verzahnung von Prozessoptimierung und Digitalisierung sowie um die Steigerung der Mitarbeiterattraktivität. Bei der Umsetzung spielen eine entsprechende Unternehmenskultur und die Digitalisierung eine besonders große Rolle. Denn: „Digitalisierung und Automatisierung sind die Selbstverteidigung gegen den demografischen Wandel“, betonte er mehrfach in seinem Vortrag.

Im Anschluss gab es die Möglichkeit, sich im Ausstellungsbereich, dem Showroom sowie in vier Themenräumen über aktuelle Erfahrungen, Projekte, Studien sowie innovative Ansätze im Schadenbereich zu informieren. Beispielsweise eröffneten Florian Merker und Matthias Wittenberg, beide Carglass Germany GmbH, mit einem Vortrag zum Verbot von „Secure Gateways“ das Fachforum „Assistance und Cooperation“. Neben einem Überblick über die aktuelle Rechtslage wurden auch die Folgen des Urteils des EuGH für Fahrzeughersteller und freie Werkstätten beleuchtet. Gemäß dem Urteil ist es Fahrzeugherstellern untersagt worden, unabhängige Kfz-Serviceanbieter am Zugriff auf notwendige Fahrzeugdaten zu hindern. Das Urteil gewährte damit Rechtssicherheit und einen fairen Wettbewerb, so Merker. Dr. Ingo Blöink, Solera Audatex AUTOonline GmbH, und Arben Ndue, Solera Inc., gingen danach darauf ein, wie die CO₂-Kalkulation bei Autoschäden gelingen kann. Mit einem eigens entwickelten Algorithmus ist es unter Einbeziehung einer Vielzahl von Daten, die unter anderem durch OEMs und Lackhersteller bereitgestellt werden, möglich, die Lebenszyklusanalyse bei Schadenfällen sehr präzise durchzuführen. Der Algorithmus berücksichtigt dabei Scope-3-Emissionen. Noch vor dem Mittagessen zeigte Lars Rottmann, Geschäftsführer der Hagelschaden Zentrum Deutschland GmbH, wie



Auf mehreren Ebenen des Congress Center Leipzig konnten sich die Teilnehmer an den Ständen zur Portfolio der Aussteller informieren

das Hagelschadenmanagement 4.0 aussehen kann. Er stellte anschaulich vor, wie relevant die korrekte Einstellung der Lichtverhältnisse bei Schadenscannern ist und in welchen Fällen der Scanner allein nicht ausreicht. Den entscheidenden Unterschied mache das richtige Zusammenspiel aus Technik, smarter Software und Spezialisten, so Rottmann.

Gut gestärkt und nach einem Besuch der Aussteller gab es Gelegenheit, sich beispielsweise im Forum „Claims Handling“ darüber zu informieren, wie Vermarktungsprozesse im Bereich Schadenhandling smarter gestaltet werden könnten. Martin Meier, Dienstleistungsmanagement mit Schwerpunkt Kfz von der R+V Versicherung, begann die Präsentation mit der Geschichte eines Schadenfalls, bei dem ein Kunde mit einem Restwertgutachten von seiner Kfz-Versicherung „allein gelassen“ wird. Hier setzte die R+V an und begann mit der carexpert KFZ-Sachverständigen GmbH einen neuen Prozess zu entwickeln: Ausgehend von der Frage „Wie können wir diesen unangenehmen Zustand überwinden?“ stellten Martin Meier und Michael Schiener, Teamleiter Anwendungen und zentrale Dienste bei der carexpert KFZ-Sachverständigen GmbH, den neu entwickelten Prozess vor. Nach der Schadenmeldung durch den Kunden und der Auftragserstellung an carexpert wird zunächst der Schadenumfang mittels QuickPredict ermittelt und an die Sachbearbeiter weitergeleitet. Die Vermarktungsvereinbarung kann der Kunde vor Ort oder später an carexpert übergeben, wo die Kalkulation des Restwerts und des Wiederbeschaffungswerts erfolgt. Parallel zum Verkauf des Schadenfahrzeugs durch carexpert zahlt die R+V den Wiederbeschaffungswert aus, sodass sich der Kunde weder mit dem eigentlichen Verkauf des Fahrzeugs noch mit der Verhandlung über den Restwert des Fahrzeugs beschäftigen muss. „Wir können dem Kunden durch den neuen Prozess schnellstmöglich zum Abschluss seines Schadenfalls verhelfen. Gleichzeitig bleiben wir während des gesamten Prozesses nah am Kunden, sodass dieser in keiner Phase allein gelassen wird“, so Meier.

Nützliche Anregungen, wie Schäden digital und effizient gemeldet sowie bearbeitet werden können, erhielt man hingegen im Themenraum „Assistance und Cooperation“: Bernd Grüninger und Christoph Mennicken von der DEKRA sowie Dr. Thomas Körzdörfer von der HUK-COBURG betonten, dass die Geschwindigkeit bei der Schadenbearbeitung einen direkten Einfluss auf die Kosten und die Kundenzufriedenheit hat. In Zusammenarbeit mit dem Start-up SPEARHEAD AG gelinge es, Reparaturkosten präzise vorherzusagen, indem KI und Big-Data-Algorithmen eingesetzt werden. Das System wird bereits erfolgreich angewendet und hat sich in den letzten zwei Jahren stark weiterentwickelt, erklärte Bernd Grüninger. Die HUK-COBURG ermöglicht digitale Schadenmeldungen per App und setzt KI und Telematik-Unfalldaten ein, um Kfz-Schäden auf Fotos zu erkennen. Diese KI ist auf Basis von Schadenfällen der HUK trainiert, was eine präzise Vorhersage der Reparaturkosten ermöglicht. Durch die Nutzung von KI und digitalen Prozessen wird nicht nur der Kontakt mit Kunden minimiert, sondern auch eine schnellere Schadenbearbeitung ermöglicht.

Auch im Themenraum „Technology und Transformation“ ging es um künstliche Intelligenz – dieses Mal jedoch um generative KI, also eine Form der künstlichen Intelligenz, die darauf ausgelegt ist, neue Inhalte in Form von geschriebenem Text, Audio, Bildern oder Videos zu erzeugen. Zu Beginn stellten Michael Kubijowicz, Head of Sales, und Sebastian Lins, Managing Director bei der ControlExpert GmbH, vor, wie generative KI die Schadenabwicklung neu gestaltet. Im Zentrum des vorgestellten Prozesses steht der „Claims Advisor“, der mithilfe generativer KI Schäden anhand von Bildern erkennen und analysieren kann. Auf diese Weise ermöglicht die Anwendung nicht nur eine erhebliche Beschleunigung des Schadenabwicklungs- und Auszahlungsprozesses, sondern steigert auch die Kundenzufriedenheit. Ein wesentliches Feature ist die Betrugserkennung, die mit einer Genauigkeit von 95 Prozent manipulierte Bilder identifizieren kann.

Schon diese wenigen Beispiele aus einem Angebot von 90 Ausstellern und 80 Speakern an den zwei Tagen des Messekongresses Schadenmanagement & Assistance verdeutlichen die Bedeutung dieser Plattform für den fachlichen Austausch, das persönliche Vernetzen und Kennenlernen in der Versicherungswirtschaft. Bei wem nun Interesse geweckt wurde, der kann sich den 18. und 19. März 2025 bereits für den nächsten Messekongress Schadenmanagement & Assistance vormerken. Weitere Informationen sind unter www.versicherungsforen.net/mk-schaden zu finden.

HIER GIBT'S AUTOS



Über 30 Marken aus einer Hand.
Deutschlandweite Auslieferung.
Vom Kleinwagen bis zum
XXL-Transporter.
TCO und CO₂ optimiert.
Alle Antriebsarten lieferbar.

DIE AVAG. SEIT 1991.



AVAG HOLDING SE
WWW.AVAG.EU
FLOTTENZENTRUM@AVAG.EU

PRIVATE NUTZUNG

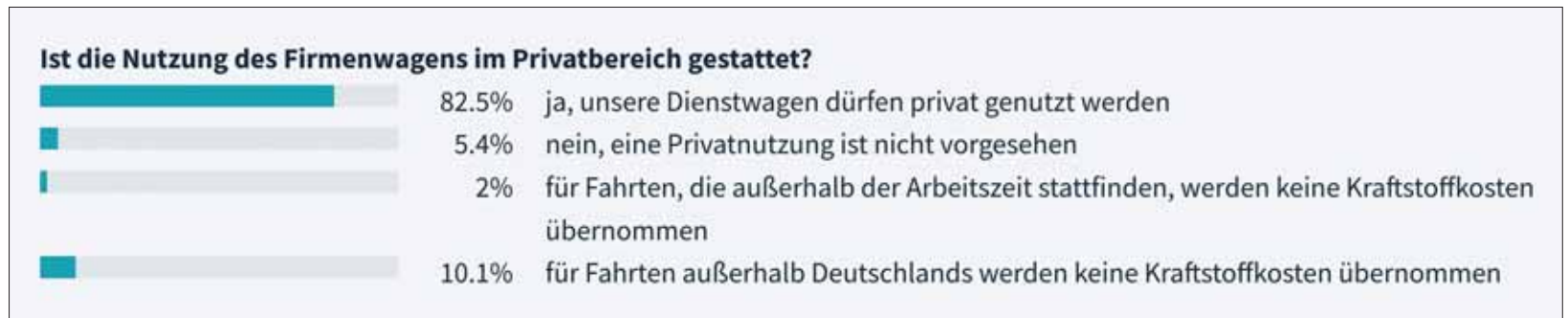
Mit der sogenannten 1-Prozent-Regelung ist die private Nutzung des Dienstwagens eigentlich abgegolten. Dennoch gibt es in der Praxis eine Fülle unterschiedlicher Vorschriften und Einschränkungen. Ein Thema, das offenbar viele interessiert: Diesmal waren es mit rund 600 Teilnehmern fast doppelt so viele wie sonst im Durchschnitt teilnehmen.



Für die Urlaubsfahrten und die Auslandsnutzung von Dienstwagen gibt es unterschiedliche Regeln

Generell erlaubt die große Mehrheit der Unternehmen (82,5 Prozent) die private Nutzung von Firmenfahrzeugen (Grafik 1), nur 5,4 Prozent gestatten das nicht. Einschränkungen gibt es aber bei der Übernahme von Kraftstoffkosten für Fahrten außerhalb der Arbeitszeiten (2 Prozent) und Fahrten außerhalb Deutschlands (10,1 Prozent).

Grafik 1



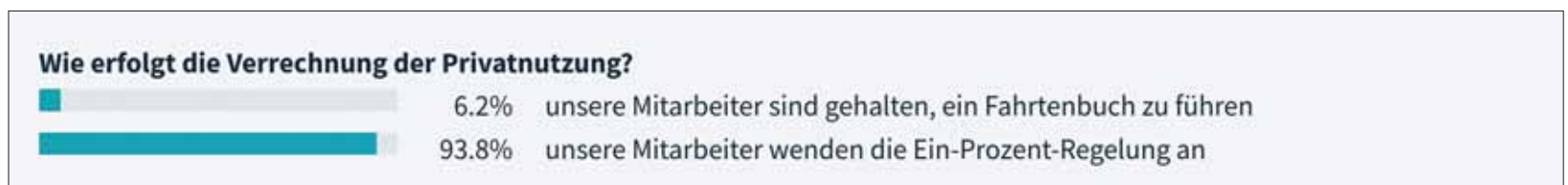
Ein heißes Thema ist die Nutzung des Firmenfahrzeugs durch Dritte, wobei hier noch mal zwischen Familienangehörigen und „echten Dritten“ unterschieden wird. Generell verboten ist die Nutzung durch Dritte bei 11,6 Prozent der befragten Unternehmen; 83,7 Prozent erlauben die Nutzung des Dienstwagens durch Familienangehörige. Nur 4,7 Prozent der Unternehmen geben die Nutzung generell auch für Dritte frei (Grafik 2).

Grafik 2



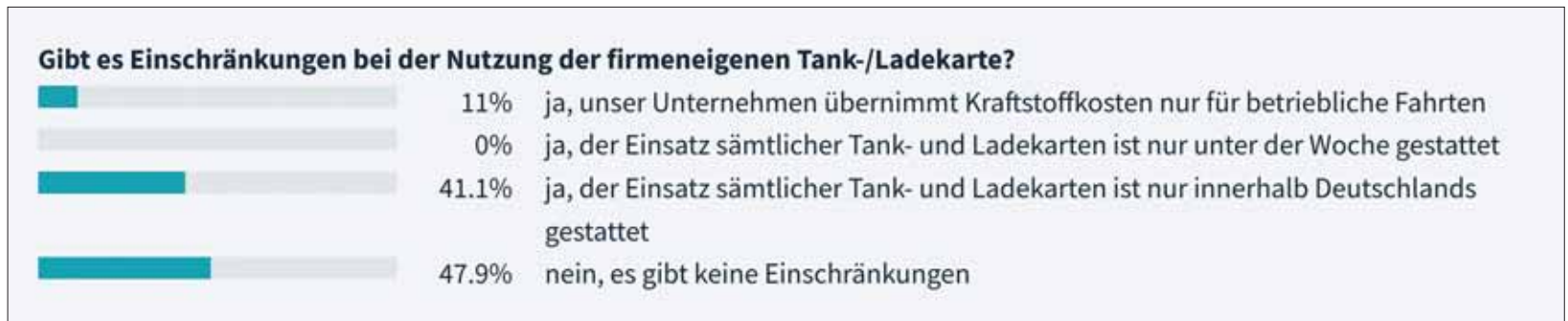
Die 1-Prozent-Regel dominiert die Abrechnung der privaten Nutzung, auch wenn es inzwischen ja – bei Elektrofahrzeugen – auch mal 0,5 Prozent oder 0,25 Prozent sein können und immer noch die Entfernungskilometer vom Wohnort zur Arbeitsstelle bei der Pauschalisierung dazukommen. Sätze 93,8 Prozent der Unternehmen setzen hier auf die pauschalisierte Abrechnung, die auch weniger Ärger mit dem Betriebsprüfer verspricht, nur 6,2 Prozent der Befragten haben sich für ein Fahrtenbuch entschieden (Grafik 3). Auch wenn es inzwischen recht gute voll digitale Systeme gibt und man – je nach Privatnutzungsanteil – sowohl auf Unternehmens- als auch auf Fahrerseite richtig Geld sparen kann.

Grafik 3



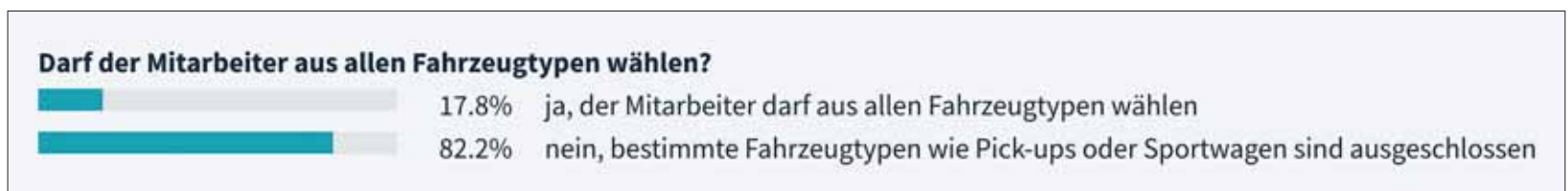
Die Nutzung der Tank- beziehungsweise Ladekarte zu erlauben, ist in Unternehmen immer wieder ein gern diskutiertes Thema. Mit 47,9 Prozent der befragten Unternehmen gibt fast die Hälfte keinerlei Einschränkungen bei der Nutzung der Tank- oder Ladekarte vor. Fast genauso viele, nämlich 41,1 Prozent der Befragten, genehmigen nur den Einsatz innerhalb Deutschlands (Grafik 4). Kein einziges Unternehmen in unserer Umfrage hat eine Beschränkung auf Wochentage, bei 11 Prozent der Befragten werden nur die Kosten für betriebliche Fahrten übernommen.

Grafik 4



Die Auswahlkriterien für den zur Privatnutzung freigegebenen Dienstwagen sind relativ klar (Grafik 5): Bei 82,2 Prozent der Befragten gibt es Einschränkungen dergestalt, dass beispielsweise Pick-ups oder Sportwagen nicht bestellt werden dürfen. Immerhin 17,8 Prozent der Unternehmen schränken die Fahrzeugwahl überhaupt nicht ein.

Grafik 5



Im Detail ist der Einfluss des Dienstwagenfahrers auf die Konfiguration bei mehr Unternehmen eingeschränkt als komplett frei (Grafik 6, S. 26): Während 41,4 Prozent der Dienstwagennutzer ihren Traumwagen uneingeschränkt selbst konfigurieren dürfen, haben immerhin 13,8 Prozent der Nutzer keinen Einfluss auf die Konfiguration, und 44,8 Prozent der Dienstwagenfahrer dürfen zwar Sonderausstattungen wählen, müssen die Mehrkosten dafür allerdings selbst tragen.

(Fortsetzung auf S. 26)



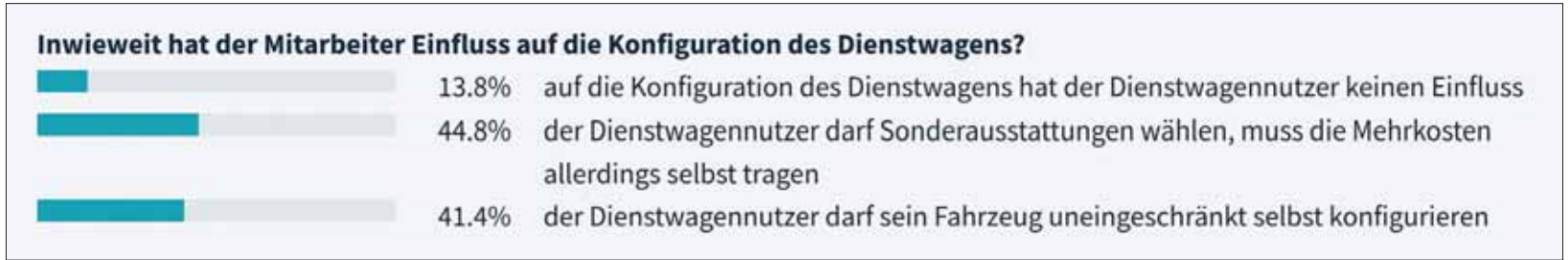
Unser Anspruch:
**Innovativ und
 effizient mit
 bewährtem Sachverstand**

DEKRA – Digitales Schadenmanagement

Wir garantieren eine schnelle und effiziente Schadenregulierung durch den Einsatz innovativer Technologien. Dazu ist eine minimale Anzahl an Prozessschritten notwendig. Aus der digitalen Schadenmeldung wird unmittelbar eine präzise Ersteinschätzung erstellt. Dabei sind wir digital und vor Ort für Sie im Einsatz. Sie werden von einem DEKRA Sachverständigen bis zur Klärung unterstützt. Weitere Informationen unter 0800.333 333 3

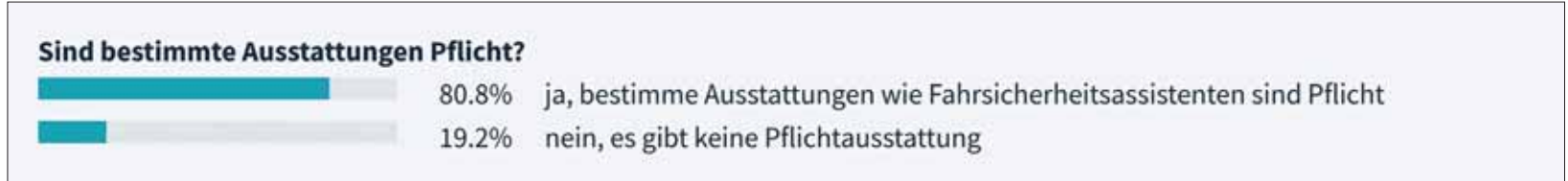


Grafik 6



Auch immer wieder gern diskutiert in Fuhrparkleiterkreisen sind die sogenannten Pflichtausstattungen im Dienstwagen. Diese schreiben 80,8 Prozent der Unternehmen vor. Das sind dann oft Ausstattungen für die Fahrsicherheit wie Bremsassistent, Radartempomat oder auch Abbiege- und Kurvenlicht und natürlich der Notbremsassistent oder die Rückfahrkamera. Nur 19,2 Prozent der Befragten machen hier keinerlei Vorgaben (Grafik 7).

Grafik 7



Dachboxen oder Fahrradträger dürfen 90,3 Prozent der Dienstwagenfahrer nutzen, nur bei 9,7 Prozent der Unternehmen ist dies nicht gestattet (Grafik 8). Angesichts des deutlichen Ergebnisses vielleicht mal eine Idee, über das Verbot nachzudenken.

Grafik 8



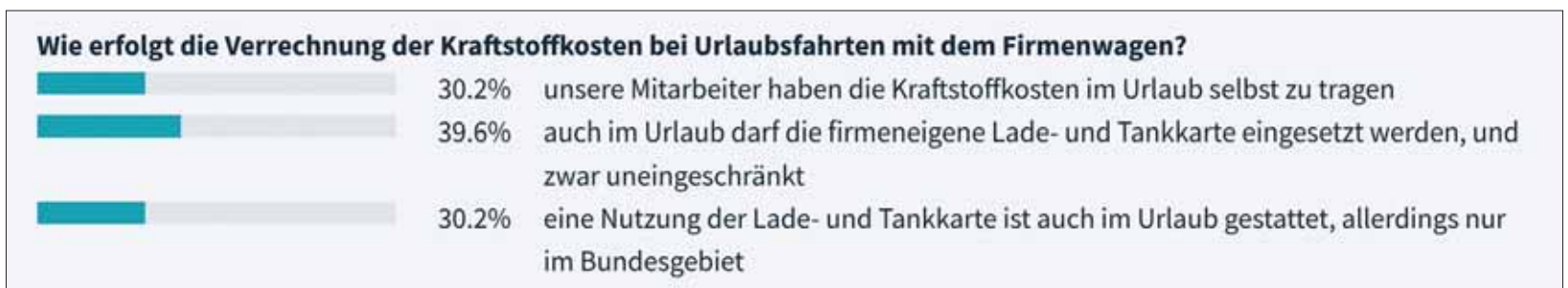
Generell dürfen Dienstwagenberechtigte ihr Fahrzeug auch im Ausland nutzen, satten 90,4 Prozent der Fahrer steht dabei das gesamte EU-Ausland offen (Grafik 9). 4,1 Prozent dürfen nur in der DACH-Region (Deutschland, Österreich, Schweiz) reisen und 5,5 Prozent der Fahrer dürfen mit dem Dienstwagen aus Deutschland gar nicht heraus.

Grafik 9



Gerade bei langen Fahrten in den Urlaub wie nach Spanien oder nach Griechenland können hohe Kraftstoffkosten anfallen. Daher schreiben 30,2 Prozent der Unternehmen vor, dass Kraftstoffkosten im Urlaub generell selbst zu tragen sind (Grafik 10). Immerhin 30,2 Prozent der Befragten erlauben die Nutzung der Tank- oder Ladekarten im Urlaub zumindest innerhalb des Bundesgebietes. 39,6 Prozent der Dienstwagenfahrer hingegen dürfen diese auch im Urlaub uneingeschränkt nutzen.

Grafik 10



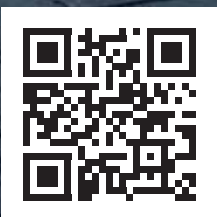
Auch wenn wir bei der Umfrage wieder einen deutlichen Schwerpunkt bei den großen Unternehmen festgestellt haben (24,3 Prozent der Befragten hatten über 501 Fahrzeuge), waren diesmal doch alle weiteren Fuhrparkgrößen recht gleichmäßig vertreten. 79,1 Prozent der Fahrzeuge in den befragten Unternehmen waren Pkw, 15,8 Prozent Kleintransporter und Transporter bis 3,5 Tonnen, 5,1 Prozent waren sonstige Fahrzeuge wie Lkw oder Spezialfahrzeuge.

FORD FOR
BUSINESS

VOM BÜRO ZUM BASKETBALL



Jetzt den neuen
vollelektrischen Ford Explorer®
als Firmenwagen entdecken.



Ford

BEREIT FÜR
MORGEN



Tobias Krumnikl neben dem Hyundai IONIQ 6

Mehr als nur Alternativen

Interview mit Tobias Krumnikl (Abteilungsleiter Flotten- und Gebrauchtwagenstrategie) bei der Hyundai Motor Deutschland GmbH

Flottenmanagement: Herr Krumnikl, zuletzt hatten wir Anfang 2021 Gelegenheit, mit Ihnen im Rahmen eines Interviews vor Ort zu sprechen. Wie hat sich das Großkundengeschäft bei Hyundai seitdem entwickelt? Welche Ziele haben Sie sich für 2024 gesetzt?

Tobias Krumnikl: Wenn wir einmal auf die Gesamtneuzulassungen schauen, dann konnten wir für 2021, wo wir zuletzt miteinander gesprochen haben, rund 106.600 Einheiten für die Marke Hyundai verzeichnen. Im folgenden Jahr ist die Zahl der Hyundai-Neuzulassungen etwas gesunken, auf etwas mehr als 105.000 Einheiten, was aber noch immer sehr stabil ist. 2023 konnten wir die Menge unserer Neuzulassungen dann wieder um 1,2 Prozent steigern auf fast 106.400, was einem Marktanteil von 3,7 Prozent entspricht. Wenn wir hierbei die außergewöhnlichen Umstände, die den Markt beeinflusst haben und noch immer beeinflussen, mitberücksichtigen, dann sind dies für uns sehr gute Ergebnisse. Dabei ist das Flottengeschäft ein wichtiger Treiber dieser Entwicklung und wir können uns darüber freuen, dass Hyundai mittlerweile die stärkste asiatische Marke in Deutschland ist. Auch bei den alternativen Antrieben hat Hyundai seine führende Position bestätigt. Fast zwei Drittel aller Neuzulassungen der Marke waren mit einem alternativen Antrieb ausgerüstet, was umgerechnet einem Markt-

anteil von 5,0 Prozent entspricht. Bei den rein elektrischen Modellen ist der Marktanteil durch die gute Verkaufperformance von KONA Elektro, IONIQ 5 und 6 sogar auf 5,5 Prozent angestiegen. Der KONA sowie der IONIQ 5 zählen auch bei den Flottenkunden zu den beliebtesten Modellen der Marke Hyundai. Der TUCSON vervollständigt die Top drei unserer Flottentopseller.

Wenn wir über Ziele reden wollen, dann kommen wir auch hier an dem KONA Elektro nicht vorbei: Mit der zweiten Auflage wollen wir natürlich sowohl bei kleinen als auch großen Gewerbekunden an den Erfolg des ersten Modells anknüpfen. Daher freut uns umso mehr, dass wir jüngst die Übergabe des 500. KONA Elektro an Coca-Cola verkünden konnten. Dort haben wir mit der ersten Generation des KONA Elektro angefangen und sind nun auf das Folgemodell umgeschwenkt. Genauso wichtig ist, dass die Dienstwagennutzer sehr happy mit dem Fahrzeug sind und wir uns einig sind, dass wir die 500 auch noch steigern wollen. Auch die IONIQ-Modelle sind für uns sehr wichtig und es freut uns umso mehr, dass der IONIQ 6 bei seiner Einführung im vergangenen Jahr sehr gut gestartet ist, auch im Flottenbereich. Aber neben diesen elektrischen Alternativen schätzen unsere Kunden auch die Modelle mit herkömmlichen Antrieben und freuen sich daher über unser breit gefächertes Portfolio. Das zeigte sich auch mit

der Einführung des STARIA, der im Van-Segment eine hohe Beliebtheit genießt und seine Vorteile beispielsweise im Taxi-Geschäft und als Shuttle voll ausspielen kann. Umso erfreulicher ist, dass wir ab Herbst eine Vollhybrid-Variante des STARIA anbieten können. Für 2024 steht für uns daher im Fokus, dass wir dieses breite Modell- und Antriebsportfolio beim Kunden ausspielen. Dies ganz gleich, ob es sich um den kleinen Gewerbetreibenden handelt oder den Konzern. Dafür werden wir uns gemeinsam mit unserem Handelsnetz auch immer weiter professionalisieren, um unseren Kunden mit Rat und Tat bei allen Fragen zur Seite zu stehen, insbesondere hinsichtlich alternativer Antriebe.

Flottenmanagement: Bis 2030 plant die Hyundai Motor Group (HMG), elf neue Elektrofahrzeuge der Marke Hyundai auf den Markt zu bringen. Darüber hinaus hat sich HMG dem Ziel verschrieben, bis 2045 weltweit CO₂-neutral zu arbeiten. Können Sie einmal kurz die Nachhaltigkeitsstrategie des Konzerns erläutern und welche Bedeutung die Submarke IONIQ hierbei einnimmt?

Tobias Krumnikl: Wir haben uns gewisse Schritte zur Selbstverpflichtung auferlegt, um das Ziel der CO₂-Neutralität bis 2045 weltweit zu erreichen. Für Deutschland heißt das beispielsweise, dass wir bereits im Jahr 2026 alle Modellreihen



Hyundai BAYON



Hyundai i30 Kombi



Hyundai IONIQ 5 N



Hyundai KONA Elektro



Hyundai TUCSON



Hyundai i10

auch mit alternativen Antrieben anbieten wollen. 2035 wollen wir ausschließlich emissionsfreie Fahrzeuge in Europa verkaufen und diese Ziele mit der weltweiten Klimaneutralität im Jahr 2045 vervollständigen. Innerhalb dieser Strategie ist die elektrische Submarke IONIQ ein integraler Bestandteil, die uns bei der Umsetzung dieser Zielsetzung auch modellseitig unterstützen wird. Mit dem IONIQ 7, einem großen SUV, steht auch der dritte Vertreter der Modellfamilie bereits in den Startlöchern. Gleichzeitig hat auch Michael Cole (Anm. d. Red.: Michael Cole ist Präsident und CEO von Hyundai Motor Europe) in einem Statement nochmals bekräftigt, dass wir auch in Segmenten unterhalb des IONIQ 5 rein elektrische Modelle anbieten werden.

Flottenmanagement: Im Frühjahr wurde bekannt gegeben, dass der TUCSON ein umfassendes Facelift für seine vierte Generation erhält. Können Sie ein paar Details zum aufgefrischten TUCSON verraten? Welche Überarbeitungen sind auch für den Dienstwagennutzer interessant?

Tobias Krumnikl: Beim neuen TUCSON sprechen wir gerne von einem Facelift von innen nach außen. Denn wenn man sich in das Fahrzeug reinsetzt, wirkt es aufgrund des neu gestalteten Innenraums mit der eleganten, scheinbar schwebenden Mittelkonsole sowie den beiden großen Panoramadisplays im Curved Design wie eine neue Modellgeneration. Bei der Weiterentwicklung haben wir den Fokus zudem auf die Themen Komfort und Konnektivität gelegt: So verfügt der neue TUCSON über eine kabellose Smartphone-Integration, ein erweitertes Angebot an Smart-Sense-Assistenzsystemen und ist dank Over-the-air-Updates immer auf dem neuesten Stand. Außen punktet er mit seiner geschärften Optik mit neuen Stoßfängern, größeren Tagfahrleuchten und den neuen optionalen Matrix-LED-Scheinwerfern, die für beste Straßenausleuchtung sorgen, ohne andere Verkehrsteilnehmer zu blenden. Nicht zu vergessen: Auch bieten wir wieder eine Dieselvariante an, was sicher den einen oder anderen Vielfahrer freuen wird.

Flottenmanagement: Auch der BAYON sowie die i30-Baureihe rollen im Sommer aufgefrischt zu den Händlern. Welche Bedeutung kommt den Kompaktreihen im Gewerbekundenbereich zu? Worauf wurde bei den Facelifts besonderer Wert gelegt?

Tobias Krumnikl: Der i30 spielt mit seinen rund 10 Prozent Anteil im Flottenbereich eine deutlich größere Rolle als der BAYON. Der BAYON hatte es bisher etwas schwerer, da er von der Größe zwischen i20 und KONA platziert ist. Mit dem neuen KONA, der nun etwas größer ist als sein Vorgänger, geben wir dem BAYON Gelegenheit, seinen Platz in diesem Segment zu

finden. Erste Erfolge konnten wir schon anhand der Nachfrage bestätigen. Der i30 wie auch BAYON profitieren vor allem im Bereich Konnektivität und Komfort von den Facelifts. So können diese beispielsweise over-the-air aktualisiert werden. Gleichzeitig haben aber auch Interieur sowie Exterieur eine Auffrischung erhalten und es gibt neue Farben.

Flottenmanagement: Für Aufsehen in der Fachwelt sorgte die Entwicklung des IONIQ 5 N. Was macht das erste vollelektrische Hochleistungsmodell so besonders? Welche Technologien aus Technologieträgern schafften es schlussendlich in Serie? Wie unterscheidet sich dieser vom IONIQ 5 Facelift? Welche Kundenklientel soll mit dem IONIQ 5 N angesprochen werden?

Tobias Krumnikl: Der Autokauf hatte schon immer etwas mit Emotionen zu tun. Beim IONIQ 5 N verbinden wir unser Know-how aus der Entwicklung von Elektroautos mit Technologien aus dem Motorsport sowie dem entsprechenden Fahrerlebnis. Mit einem Performance-Antriebsstrang, der von zwei leistungsstarken Elektromotoren angetrieben wird, wollen wir ein Höchstmaß an Direktheit, Kontrollierbarkeit und Fahrspaß bieten – sowohl im Alltag als auch auf der Rennstrecke. Hierfür produzieren zwei Elektromotoren 609 PS, die sich auf Knopfdruck über den N Grin Boost vorübergehend auf 650 PS sowie ein Drehmoment von 770 Nm steigern lassen. Nicht nur die Motorleistung unterscheidet sich beim IONIQ 5 N und IONIQ 5, sondern wir haben an verschiedenen Stellschrauben bei Aerodynamik, Fahrwerk, Hard- sowie Software gedreht und spezielle elektronische Eingriffsmöglichkeiten integriert, um der N-Variante die Agilität zu verleihen, die Kunden von unseren Hochleistungsmodellen erwarten. Für ein emotionales Fahrerlebnis im Alltag sorgen das integrierte N e-Shift, welches ein Gefühl der Kontrolle über die Kraftentfaltung vermittelt und das Schaltgefühl eines Verbrennungsmotors simuliert, sowie der N Active Sound+, welcher einen realistischen Schallsound generiert, der dem Fahrer mehr Rückmeldung gibt und damit auch eine präzisere Kontrolle des dynamischen Fahrverhaltens. Dass der IONIQ 5 N selbst im Stand Emotionen weckt, haben wir nicht zuletzt auch auf „Flotte! Der Branchentreff“ bewiesen, wo er meiner Meinung nach eines der meist fotografierten Fahrzeuge war. Das Interesse ist auf jeden Fall da und er wird gerade dort, wo der User-Chooser relativ frei in seiner Wahl ist und ein Faible für solche Art von Fahrzeugen hat, oder im höheren Management seine Käufer finden, auch gerade aufgrund der sehr attraktiven Preispositionierung im Vergleich zum Wettbewerb. Wobei wir gerade bei Gewerbekunden eher von der Leasingvariante ausgehen. Nicht zuletzt möchte ich erwähnen, dass der IONIQ 5 N bei all dem Motorsport-Feeling dennoch voll alltags-tauglich ist. Eine Batterieladung reicht für bis zu 448 Kilometer nach WLTP-Norm und

Tobias Krumnikl (Hyundai, re.) erläutert Steven Bohg (Flottenmanagement, li.) welche besonderen Offerten Hyundai auch für gewerbliche Kunden bereithält



die 800-Volt-Technologie unserer Electric-Global Modular Platform (kurz: E-GMP) vermag die 84 kWh große Batterie unseres Hochleistungsmodells in nur 18 Minuten von 10 auf 80 Prozent zu laden. Ebenso wie beim IONIQ 5 lassen sich Smartphones kabellos mit dem Bordsystem verbinden und Echtzeitinformationen über Bluelink-Connect abrufen. Die navigationsbasierte adaptive Geschwindigkeitsregelanlage, eine 360-Grad-Kamera und ein Parkassistent mit Fernbedienung gehören ebenso zum Lieferumfang wie die Smart-Sense-Systeme, die den Fahrer in einer Vielzahl unterschiedlicher Situationen unterstützen und auf Gefahren aufmerksam machen.

Flottenmanagement: Die Batterieleistung spielt beim Kauf beziehungsweise Verkauf eines gebrauchten Elektrofahrzeugs eine entscheidende Rolle. Welche Möglichkeiten bietet Hyundai an, um für mehr Transparenz beim Kauf gebrauchter Elektroautos zu sorgen? Was verbirgt sich in diesem Zusammenhang hinter dem Gebrauchtwagenprogramm „Hyundai Promise – Geprüfte Gebrauchtwagen“?

Tobias Krumnikl: 2019 haben wir unsere Gebrauchtwagenmarke europaweit eingeführt und dabei immer im Fokus gehabt, dem Kunden mehr Sicherheit und Transparenz beim Kauf eines gebrauchten Fahrzeugs zu geben, ganz unabhängig von der Antriebstechnologie. Beim Thema Elektromobilität können wir bereits auf einiges an Know-how zurückgreifen und wissen daher auch, welche Bedeutung der Leistungsfähigkeit der Batterie hier zukommt. Daher bieten wir bereits seit 2021 das sogenannte Batteriezustandszertifikat an. Mittlerweile können Kunden bei 289 Vertragspartnern unser Angebot von „Hyundai Promise – Geprüfte Gebrauchtwagen“ in Anspruch nehmen. Seit Anfang Mai kooperieren wir zudem mit der Firma AVILOO, die einen Schnelltest anbietet, der innerhalb weniger Minuten die Funktionsfähigkeit der Antriebsbatterie ermittelt und einen Score ausgibt. Auch sind wir eine exklusive Partnerschaft mit mobile.de eingegangen, was Kunden ermöglicht, auf mobile.de Fahrzeuge mit Batteriezustandszertifikat direkt per Klick in den Filterkriterien zu suchen. Dies alles soll dazu bei-

tragen, die Skepsis gegenüber gebrauchten Elektrofahrzeugen abzubauen. Nicht zuletzt verfügen unsere elektrischen Modelle über acht Jahre Garantie auf Fahrzeug und Batterie sowie acht Jahre Mobilitätsgarantie. Und wenn das nicht reicht, bieten wir auch im Gebrauchtwagenbereich noch einmal die Möglichkeit an, die Garantien zu verlängern.

Flottenmanagement: Ein erfolgreiches Flottengeschäft ist heute nicht allein von der Modellpalette abhängig. Es gehören ebenso Aufbau und Pflege von Beziehungen zu Flottenkunden dazu wie ein ausgetüfteltes Rahmenprogramm in den Bereichen Full-Service-Leasing, Garantiebedingungen und Finanzdienstleistungen. Was bietet Hyundai hier von Haus aus im Einzelnen an?

Tobias Krumnikl: Gerade im Großkundenbereich ist das Thema Leasing sehr prominent und dementsprechend sind auch die Services in diesem Bereich enorm wichtig. Hier arbeiten wir mit zwei Partnern zusammen: Die Hyundai Capital Bank Europe (kurz: HCBE), die seit 2017 unter der Marke Hyundai Finance tätig ist, und die Allane Mobility Group, die aus dem Investment in die SIXT Leasing hervorgegangen ist und mittlerweile nach außen unter dem Namen Hyundai Leasing agiert. Das Full-Service-Leasing, wie ich es mal nennen möchte, bieten wir derzeit direkt über unseren Partner, die Allane Mobility Group, an. Und gerade die Expertise, die SIXT Leasing eingebracht hat, ist ein enormer Vorteil: So betreut die Captive-Sparte von Allane beispielsweise das reguläre Handelsgeschäft. Daneben gibt es die Großkundenabteilung, die sogenannte Allane Fleet Sparte, wo wir sukzessive die Zusammenarbeit mit unserem Außendienst erweitern, um neue Kundengruppen zu akquirieren und maßgeschneiderte Lösungen anbieten zu können. Da wir gerade auch über den Außendienst sprechen, ist zu sagen, dass wir derzeit über drei Kollegen im Außendienst verfügen, die als sogenannte Distriktleiter Gewerbekunden in den drei Vertriebsregionen unterwegs sind und dort insbesondere den Handel bei gewerblichen Themen unterstützen. Das sind unter anderem auch die 70 sogenannten Fleet Business Center, also

unsere Händler mit Hauptfokus Gewerbekunden. Daneben haben wir einen Key-Accounter Flotte, der bundesweit insbesondere die Themen externe Leasinggesellschaften sowie Verbände und Rentals und Großkunden, die bundesweit dezentral aufgestellt sind, betreut.

Flottenmanagement: In den letzten Jahren wird bei Unternehmen sowie Dienstwagennutzern der Ruf nach mehr Flexibilität, aber auch nach digitalen Angeboten immer lauter. Was bietet Hyundai in diesen Bereichen und wohin geht der Weg aus Ihrer Sicht in Zukunft?

Tobias Krumnikl: Tatsächlich haben wir schon viel gemacht, wenn es um das Thema Digitalisierung geht: So haben wir beispielsweise bereits vor der COVID-19-Pandemie einen Online-Showroom implementiert, der uns natürlich gerade während der Pandemie enorm geholfen hat, als beispielsweise die Autohäuser geschlossen bleiben mussten. Daneben fokussieren wir bei unseren Modellen das Thema Konnektivität. Das heißt auf der einen Seite, dass der Kunde für Updates nicht mehr in den Service muss, sondern diese ganz einfach over-the-air erhält. Und auf der anderen Seite, dass wir über den Telematikdienst Bluelink personalisierte Dienstleistungen anbieten können. Welche Bedeutung dieses Thema für uns schlussendlich hat, zeigt sich auch in der Neugründung der Hyundai Connected Mobility, welche neben Connected-Car-Services und datengesteuerten Diensten auch das Thema Mobilitätsdienst fokussiert und uns unterstützt, unser Angebotsportfolio hier weiter auszubauen. Darunter fungiert dann auch das Hyundai gebrandete Auto-Abo, welches wir bereits vor Jahren sowohl digital als auch im Handel ausgerollt haben.

HYUNDAI FLOTTENGESCHÄFT 2023/2024	
Verkaufte Einheiten der letzten 12 Monate	k. A.
Prozentuale Veränderung zum Vorjahr	k. A.
Verteilung des Flottengeschäfts in %	i10: 13 %; i20: 6 %; i30: 10 %; IONIQ 5: 20 %; IONIQ 6: 7 %; KONA: 20 %; SANTA FE: 4 %; TUCSON: 14 %; BAYON: 1%; STARIA 4%
Flottenrelevante Produktneueheiten in den nächsten 12 Monaten	i30 Facelift; TUCSON Facelift; BAYON Facelift, IONIQ 5 Facelift, IONIQ 7, STARIA Hybrid
Händlernetz	70 Fleet Business-Center
Bedingungen für den Großkunden	ab 50 Einheiten
Anteil Leasing/Finanzierung gegenüber Kauf in %	60 % Leasing/6% Finanzierung gegenüber 34% Barzahlung
Garantiebedingungen	5 / 8 Jahre je nach Modell
Inspektionsintervalle	1 / 2 Jahre je nach Modell
Kooperationsp./Banken	HCBE, ALLANE
Kontakt Key-Account-Geschäft	Daniel Ljubica
Internetseite für Flottenkunden	www.hyundai.com/de/de/beratung-kauf/gewerbekunden/uebersicht.html

Das erste große Flottenevent des Jahres 2025!

Flotte!
Der Branchentreff

SAVE THE DATE

„Flotte! Der Branchentreff“

am 26.+27. März 2025 in der Messe Düsseldorf



Das erwartet Sie:*

- rund 300 Aussteller auf mehr als 20.000 m²
 - über 80 Vorträge
 - rund 20 Workshops
 - Roundtables

Ganztägig Catering + Netzwerk-Abend inklusive!

Jetzt vormerken!



*(Schätzung 2025)

Jetzt informieren und mit dabei sein!
derbranchentreff.de



In Kooperation mit

DATAFORCE



KEP
Wirtschaftsdienst GmbH

UNIONVERBAND DEUTSCHER
LEASING-UNTERNEHMEN e.V.

Flottentermine.de
Termine und Neuigkeiten rund um den Fuhrpark

Medienpartner

FIRMENAUTO
BILDFREIHEIT | FORTUNE MANAGEMENT | INNOVATION

DMB
DEUTSCHER MOBILITÄTS
BUND

BEM
Bundesverband
eMobilität

MOBILITÄTS
PARTNERSCHAFT
DÜSSELDORF

bcs
Businessverband Carsharing

FMFE
FLEET AND MOBILITY MANAGEMENT
FEDERATION EUROPE

messen.DE

ITS
GERMANY

KOMMUNAL

MEDIA
PLANET

Arbeitssicherheit bei Diensträdern

Bestimmungen, die Verantwortliche kennen sollten

Nach Branchenschätzungen sind derzeit mehr als zwei Millionen Diensträder in Deutschland im Gebrauch. Aber welche Arbeitgeber- und Arbeitnehmerpflichten gehen eigentlich mit einem Dienstrad einher? Und wie steht es um das Thema Arbeitssicherheit? Ein Überblick.

Um eine Aussage zu den Anforderungen an die Arbeitssicherheit von Diensträdern zu treffen, ist zunächst einmal zu klären, ob es sich beim Dienstrad um ein Arbeitsmittel handelt. Das ist dann der Fall, wenn das Fahrrad auch für die betriebliche Nutzung vorgesehen ist. Genauer: Wenn der Arbeitnehmer sein Rad während der Arbeitszeit benutzt, um zum Beispiel Kunden zu besuchen, Materialien zu transportieren oder sich zwischen verschiedenen Firmenstandorten zu bewegen. Wird das Fahrrad lediglich auf dem Weg zur Arbeit oder nach Hause eingesetzt, handelt es sich um eine Privatfahrt zum Arbeitsplatz, für die Sicherheit zwar ebenfalls eine wichtige Rolle spielt, aber eine deutlich andere als im betrieblichen Kontext.

Das Dienstrad als sicheres Arbeitsmittel

Stellt der Arbeitgeber also ein Rad zur Verfügung, damit mit diesem jobrelevante Tätigkeiten durchgeführt werden, ist es ein Arbeitsmittel im Sinne der Betriebssicherheitsverordnung, des Arbeitsschutzgesetzes und der technischen Regeln der Betriebssicherheit (TRB). Hinzu kommen außerdem die Unfallverhütungsvorschriften (DGUV Vorschrift 71), wenn es sich bei dem Rad um eines mit maschineller Unterstützung handelt (z. B. Pedelec oder E-Bike). Klassische Fahrräder oder Pedelecs 25 sind davon nicht erfasst.

Es liegt dann in der Verantwortung des Arbeitgebers, die allgemeinen Bestimmungen für Arbeitsmittel einzuhalten. Dazu zählen:

1. die Auswahlverpflichtung des Mittels
2. eine Übergabe an den Mitarbeitenden einschließlich Einweisung
3. die Feststellung der notwendigen Kompetenz zur Bedienung des Arbeitsmittels
4. die Prüfung und Feststellung der Eignung und der Fehlerfreiheit
5. die Durchführung und Umsetzung einer Gefährdungsbeurteilung

Zusammenfassend geht es darum, geeignete Prozesse zu planen, zu installieren und durchzuführen, die eine sichere Nutzung des Arbeitsmittels erlauben. Das bedeutet im Klartext Betriebssicherheit, die sich aus Verkehrssicherheit und Arbeitssicherheit zusammensetzt. Das mag auf-



Diensträder sind beliebt. Dieter Grün beschreibt, was zu beachten ist.

(Foto: Grün/BBM)

wendig erscheinen, tatsächlich gelten aber für ein Dienstrad, das als Arbeitsmittel genutzt wird, die gleichen Grundstrukturen wie zum Beispiel für betriebliche Laptops oder spezielles Werkzeug.

Die oben genannte Gefährdungsbeurteilung nimmt dabei einen wichtigen Platz ein und bildet die Grundlage für das weitere Handeln. Hier hat der Arbeitgeber entsprechend den Vorgaben festzulegen, in welchen Abständen Prüfungen durchzuführen sind. So ist beispielsweise jährlich zu prüfen, ob das Fahrrad in einem einwandfreien Zustand ist. Je nach Einsatzbedingungen sind die Prüfintervalle anzupassen. Hierfür braucht es auch eine entsprechende Dokumentation. Im Rahmen der Gefährdungsbeurteilung kann der Betrieb auch zu dem Ergebnis kommen, dass bei der Nutzung des Dienstrads Schutzkleidung und Helm zu tragen sind. Gesetzlich vorgeschrieben ist das nicht.

Weiterhin sind die Beschäftigten vor der ersten Nutzung des Dienstrads einzuweisen und in der Folge mindestens einmal pro Jahr erneut zu unterweisen. Das Fahrrad muss außerdem für die zu leistenden Tätigkeiten geeignet sein. Sind beispielsweise Lasten zu transportieren, muss das

zulässige Gesamtgewicht diesem Umstand Rechnung tragen – das sicherzustellen, ist Aufgabe des Arbeitgebers.

Besonderheit Lastenrad

Besonders herausfordernd ist in der Praxis die Feststellung der erforderlichen Kompetenz zur sicheren Bedienung eines Dienstrads. Während sich zweirädrige Lastenräder noch ähnlich fahren lassen wie normale Fahrräder, kann sich die Fahrt mit einem dreirädrigen Lastenrad anfänglich schwierig anfühlen und ist vor allem in Kurven unfallträchtig. Eine gründliche Einweisung mit Fahrversuchen ist daher dringend anzuraten. Aber was sind die Gründe für das unterschiedliche Fahrverhalten? Lastenräder sind größer und schwerer als normale Fahrräder, woraus spezielle Fahreigenschaften resultieren. Sie haben einen größeren Wendekreis sowie ein anderes Lenk-, Brems- und Kurvenverhalten, besonders dann, wenn sie beladen sind. Auch spielt die Sicherheit beim Transport von Lasten eine zentrale Rolle.

Lastenräder mit zusätzlichem Antrieb (zum Beispiel Pedelecs) können zu einer Selbstüberschätzung des Fahrenden und einer falschen Einschätzung der Geschwindigkeit verleiten. Eine bewähr-

AUTOR

DIETER GRÜN

ist stellvertretender Vorstandsvorsitzender des Bundesverbandes Betriebliche Mobilität e. V. in Mannheim und Fuhrparkleiter in einem kommunalen Betrieb. Der Verband ist mit 650 Mitgliedsunternehmen das größte Netzwerk rund um Themen der betrieblichen Mitarbeitermobilität.



Empfehlung: Online-Selbstlernkurs zu Dienstradleasing

Hier gibt es einen Überblick über alle Grundlagen, Voraussetzungen und den regulatorischen Rahmen. Außerdem Wissen zu verschiedenen Anschaffungsformen, Versicherung, Steuern und Unfallverhütungsvorschriften im Zusammenhang mit Dienstradleasing. Der Kurs ist für Mitglieder kostenlos.

Weitere Informationen: <https://www.mobilitaetsverband.de/online-selbstlernkurse/dienstrad-leasing.html>

te Lösung sind Fahrsicherheitstrainings mit dem Ziel der sicheren Radbeherrschung bei Kurven und langsamem Fahren. Auch das Balancehalten, Anfahren und Absteigen werden trainiert. Alternativ kommen als Trainingsmethode Geschicklichkeitsparcours infrage. Eine wichtige Informationsquelle ist in diesem Zusammenhang die DGUV-Information 208-055 mit dem Titel „Sicher unterwegs mit dem Transport- und Lastenfahrrad“.

Die Einschätzung, ob ein Mitarbeitender fähig ist, ein Dienstrad zu nutzen, kann nicht pauschal nachvollzogen werden. Zusätzlich ergibt sich aus der Tatsache, dass die Fahrerlaubnisbehörde das Fahren mit Fahrrädern nicht verbieten kann, auch ein rechtliches Spannungsfeld. In seiner Fürsorgepflicht hat der Arbeitgeber seine Mitarbeitenden über die mögliche Wunschvorsorge-Untersuchung nach der DGUV-Empfehlung mit dem Titel „Fahr-, Steuer- und Überwachungstätigkeiten“ zu informieren. Insgesamt hat der Arbeitgeber auf der Grundlage der Gefährdungsbeurteilung für eine angemessene arbeitsmedizinische Vorsorge zu sorgen (ArbMedVV §3). In dieser Untersuchung kann ein Betriebsarzt feststellen, ob ein Arbeitnehmer die körperlichen Voraussetzungen erfüllt, ein Dienstrad zu führen. Die Untersuchung soll Unfälle, Gesundheitsschäden oder andere Gefährdungen so weit wie möglich verhindern, wovon alle Beteiligten profitieren.

Für den Arbeitgeber und die Mitarbeitenden bedeutet die Untersuchung auch eine haftungsrechtliche Absicherung. Angestellte, die Fahrzeuge bedienen, können Kollegen oder unbeteiligte Dritte in eine Gefahrenlage bringen, weswegen eine regelmäßige Überprüfung der körperlichen Eignung zu beachten ist. Im Falle eines Unfalls muss der Arbeitgeber in Verdachtsfällen einen Nachweis darüber erbringen, ob der eigene Mitarbeitende die gesundheitlichen Voraussetzungen für die Tätigkeit erfüllt. Wichtig ist auch hier, die Untersuchung in regelmäßigen Abständen auch unter dem Gesichtspunkt des demografischen Wandels in der Arbeitswelt zu wiederholen. An dieser Stelle sei ausdrücklich auf das betriebliche Gesundheitsmanagement sowie ein professionelles Nachhaltigkeitsmanagement hingewiesen.

Rundum-sorglos-Pakete bringen Sicherheit und Komfort

Es gibt inzwischen viele Anbieter, die im Rahmen von Paketlösungen das Dienstrad zur Verfügung stellen und zusätzlich jährliche oder sogar halbjährliche Sicherheits-Checks gemäß UVV übernehmen. Diese beinhalten bei einem Fahrrad bis zu insgesamt 50 Punkte, darunter die Überprüfung des Rahmens, der Bremsanlage, der Beleuchtung, der Rad- und Tretlager und der Bereifung. Bei E-Bikes wird zusätzlich die Motorentechnik geprüft, auch eine Probefahrt gehört dazu. Je nach Ausgestaltung des Pakets erfolgen die Checks vor Ort bei den Unternehmen, eine Dokumentation ist obligatorisch. Dies erleichtert es dem Fuhrparkmanagement, seinen Pflichten nachzukommen und ein betriebssicheres Dienstrad zur Verfügung zu stellen.

Keine Frage: Wird ein Dienstrad betrieblich genutzt, sind zahlreiche Anforderungen hinsichtlich der Arbeitssicherheit zu erfüllen. Umso wichtiger ist daher die Vereinbarung von klaren Spielregeln für Arbeitnehmer und Arbeitgeber, beispielsweise über eine entsprechende Nutzungsvereinbarung. Denn auch Arbeitnehmer müssen ihren Anteil an den Unfallverhütungsvorschriften erfüllen und beispielsweise ihr Pedelec oder Bike täglich vor der Nutzung einer kurzen Überprüfung unterziehen, um zu gewährleisten, dass es sich in einem sicheren Zustand befindet. Soll ein Fahrrad ausschließlich als Mitarbeiterbindungs- oder Motivationsinstrument zur Verfügung gestellt werden, kann der Arbeitgeber konsequenterweise eine betriebliche Nutzung untersagen, damit das Fahrrad nicht ungewollt zum Arbeitsmittel wird. Richtig ist aber auch: Aus eigenem Interesse an der Gesundheit der Mitarbeitenden sind Sicherheitsmaßnahmen auch in diesem Fall sehr empfehlenswert.



Großer Fuhrpark, große Ersparnis!

Mit DriversCheck kinderleicht die Fuhrparkkosten senken

Kosten, Zeit und Nerven sparen? Vor allem große Fuhrparks haben viel Einsparpotenzial, wenn es um das Thema Halterhaftung geht. Von der Führerscheinkontrolle bis zur Fahrerunterweisung, mit DRIVERSCHECK hast du die Experten zur Einhaltung der Halterpflichten an deiner Seite.



Kostengünstig



**Hohe
Zeitersparnis**



**Rechtlich
abgesichert**

Berechne jetzt die Kostenersparnis für deinen Fuhrpark!

 +49 221 17730710

 vertrieb@drivers-check.de

 www.drivers-check.de



Scannen

Servicewüste

Hand aufs Herz: Welches Bild sehen Sie vor Ihrem geistigen Auge beim Begriff „Wüste“? Sicherlich die typische Szenerie eines Westernfilms mit einer über den staubigen Pfad getriebenen Steppenhexe, begleitet von Hitze, vom Heulen des Windes und ansonsten absoluter Stille. Ach ja, und natürlich die grimmen Gesichter der Bösewichte, auf die man vielleicht im staubigen Saloon trifft.



Nun, Parallelen zu einigen Kfz-Werkstätten könnte man da bisweilen schon sehen. Beispielsweise bezüglich der Hitze aus dem Begriff „Hotline“ für die Voranmeldung, wobei man sich hier öfters die Frage stellt, ob „Coldline“ nicht zutreffender wäre. An der Kundenannahme kommt man sich gerne mal wie im Saloon vor, trifft man doch dort häufig auf Stille, weil niemand dort zu sein scheint, der sich dem Kunden annimmt. Hat man über den staubigen Weg zur Werkstatt gefunden, kann man dort bisweilen in grimme Gesichter derjenigen blicken, die mit gewissem Unmut ihrer Arbeit nachgehen. Bleibt das Heulen. Nun, danach dürfte Ihnen spätestens beim Blick auf die Rechnung zumute sein.

Zugegeben, das trifft nicht auf alle Werkstattbetriebe zu und klingt vielleicht etwas übertrieben. Fakt ist jedoch: Werkstätten sind teuer geworden. Ein Blick auf aktuelle Stundenverrechnungssätze löst schnell nervöse Zuckungen aus. Rechnungen für die Reparatur des Privatwagens sollten vorzugsweise per Überweisung beglichen werden, da bei Zahlung mit EC- oder Kreditkarte diese danach glüht und beides – Geldbeutel und die Gesäßtasche, in welchem dieser verstaut ist – gleich kokeln lässt. Vergleicht man dann die erbrachte Leistung mit der Rechnungshöhe, fragt man sich umgehend, warum der mobile Defibrillator nicht zur Pflichtausstattung im Auto (wie der Verbandskasten) zählt und immer mitgeführt werden sollte. Platz hierfür wäre ja im Kofferraum vorhanden.

Schon wieder übertrieben? Dann achten Sie einfach mal auf die Abläufe bei der nächsten In-

spektionsbeauftragung für Ihren Privat- oder Dienstwagen bei der Herstellerwerkstatt Ihres Vertrauens. Sie bekommen kurzfristig einen Termin? Herzlichen Glückwunsch, wobei der Begriff „kurzfristig“ ziemlich dehnbar ist. Im Regelfall rufen Sie zunächst Werkstattpartner über seine Hotline für eine Terminvereinbarung an. Oft genug geht der Anruf ins Leere. Oder man erhält den Hinweis, dass aktuell alle Plätze belegt sind und man mit dem nächsten verfügbaren Kundendienstmitarbeiter verbunden wird. Das ist dann der dezente Hinweis darauf, dass Sie sich nun in der Warteschleife befinden. Glückwunsch, denn jetzt haben Sie ganz unerwartet Zeit. Nutzen Sie sie! Holen Sie sich ein Tässchen Kaffee oder fangen Sie mit dem Rauchen an. Oder schreiben Sie ein paar dienstliche E-Mails. Und wenn Sie befürchten, man könnte sich bei Ihnen beschweren, weil Sie während des Wartens telefonisch nicht verfügbar waren, keine Sorge. Lassen Sie einfach

den Begriff „Hotline“ fallen ... und schon ist alles wieder gut! Bemitleidende Blicke und tröstende Worte sind Ihnen sicher! Nimmt dann bei der Cold..., ähm, Hotline jemand ab, stellt sich Ihnen bei den von der Händlerwerkstatt unterbreiteten Terminvorschlägen die Frage, ob Sie nicht irrtümlich die Telefonnummer Ihres Arztes oder der Physio-Praxis gewählt haben. Kurzfristig bedeutet mindestens zwei bis drei Wochen Vorlaufzeit. Hier ist zu hoffen, dass Sie in dieser Zeit das vom Hersteller für Ihr Fahrzeug vorgegebene Inspektionsintervall nicht zu heftig überziehen. Das könnte nämlich später gerade bei Kulanzfällen negative Konsequenzen haben. Die Höhe und Gewährung der Kulanz ist nämlich sehr oft davon abhängig, ob für das Fahrzeug alle Wartungsintervalle pünktlich eingehalten wurden.

Ist der Inspektionstermin dann endlich da, vermerken Sie sich einfach mal offensichtliche Män-

AUTOR

PETER INSAM

ist seit rund 30 Jahren im Einkauf für Betriebsmittel und Investitionsgüter unterwegs, von denen er seit mehr als 25 Jahren die Geschicke verschiedener nationaler und internationaler Fuhrparks in Unternehmen aus verschiedenen Branchen gelenkt hat. Darüber hinaus sammelte er zahlreiche Erfahrungen im Rahmen von Auslandsaufenthalten in Frankreich und Australien. Seit Ende 2014 ist Peter Insam zudem Mitglied des Redaktionsbeirates von Flottenmanagement und gibt regelmäßig in der Rubrik „Meine Meinung“ tiefe Einblicke in die Arbeit eines Fuhrparkverantwortlichen und das Leben eines Autoenthusiasten.



gel, die bei der Durchsicht entdeckt werden müssen: Falscher Reifendruck, eingerissene Wischergummis, Motoröl, feucht ... und füllen Sie vorher mal juxhalber den Behälter des Waschwasserbehälters der Scheibenreinigungsanlage randvoll. Warum? Dazu später mehr. Nach dem Inspektionstermin mit dem Privat- oder Dienstwagen prüfen Sie dann einfach mal die durchgeführten Inspektionsarbeiten. Warum ich das erwähne? Seit Jahren verfolge ich Berichte über Werkstatttests, für die verschiedene Fachzeitschriften mit Mängel präparierte Autos zur Inspektion abgeben und danach prüfen, ob auch alles nach Herstellervorschrift abgearbeitet wurde. Leider finden sich in den seltensten Fällen Betriebe, die strikt nach den Vorgaben vorgehen und die entsprechenden Listen Schritt für Schritt tatsächlich abgearbeitet haben. Dumm, weil ihnen dann die präparierten Mängel aufgefallen wären. Tschüss, perfekte Leistung.

Damit aber leider nicht genug. Ein Blick in die Rechnung zeigt die volle Berechnung der nicht vollständig erbrachten Leistung. Hier trifft man dann auch auf zum Teil hemmungslos überteuerte Positionen. Beispiel Motoröl. Für Werkstätten ist es das flüssige Gold. Da werden vollsynthetische Schmierstoffe verwendet und nicht selten mit Preisen jenseits der 20 Euro pro Liter berechnet. Wer weiß denn schon, dass es sich hierbei meistens um Fassware handelt, die unter 5 Euro pro Liter kostet. Das sind Margen, von denen viele nur träumen können. Bei den Originalersatzteilen sieht es auch nicht viel besser aus. Eigenes Beispiel: Ich hatte kürzlich einen Kupplungstausch an meinem Privatwagen anstehen, bei dem die

Händlerwerkstatt für den Kupplungssatz mehr als das Doppelte dessen berechnen wollte, was im freien Handel hierfür aufgerufen wird – wohlgermerkt, gleicher Kupplungssatz mit identischer Teilenummer.

Aber wir waren ja noch bei der Inspektionsrechnung. Gekrönt wird diese dann mit den sogenannten Kassenfüller-Positionen. Klassiker hier sind die Pauschalen für Kleinteile, Schmiermittel, Schrauben und Pflegemittel. Die Kirsche auf dem Sahnehäubchen ist dann die Berechnung von 1,5 Liter Scheibenklar, auch wenn das Fahrzeug vorher – Sie erinnern sich – mit randvollem Behälter abgegeben wurde. Versteht sich von selbst, dass die Literpreise auch hierfür jenseits von Gut und Böse sind. Das alles klingt nicht nur fragwürdig, das ist es auch.

Keine Frage: In vielen Bereichen werden wir mit gestiegenen Kosten konfrontiert. Setzt man allerdings die hier berechneten Lohn- und Teilekosten in Relation zu den tatsächlich angefallenen Kosten, dann ist die Frage, womit das eigentlich gerechtfertigt ist, mehr als berechtigt. Das gilt umso mehr, wenn die beauftragte Leistung eben nicht vollständig erbracht wurde. Betroffen von diesen überzogenen Preisen sind Sie als privater Kunde ebenso wie der Fuhrparkverantwortliche fürs Unternehmen. Und nicht jeder hat einen Full-Service-Vertrag, bei dem die Leasinggesellschaft die Rechnungen prüft und reklamiert. In Summe werden hier Mehrbelastungen verursacht, die in Teilen auf einer nicht korrekten und fragwürdigen Arbeitsweise basieren. Mich ärgert dabei, dass man für einen klar vorgegebenen Auftrag mit

ebenso klar hinterlegtem Arbeitsumfang den vollen Preis bezahlen soll, obwohl die entsprechende Leistung nicht vollumfänglich erbracht wurde.

Auch ärgert mich, dass man dies praktisch überall mit zu wenig Personal und Fachkräftemangel begründet. Dabei sind viele der Probleme hausgemacht. Während zum Beispiel die Verrechnungssätze für Mechaniker und Meister regelrecht explodiert sind, sind die Löhne und Gehälter derer, die diese Arbeiten verrichten, nicht ansatzweise in gleichem Maße gestiegen. Statt sich also das Gros der Differenz in die eigene Tasche zu stecken, einfach mal etwas mehr denjenigen bezahlen, die das mit ihrer Arbeit erwirtschaften. Ganz nebenbei würde das sicher auch die Motivation bei der Durchführung der Arbeiten steigern, was am Ende wieder eine Imageverbesserung des eigenen Betriebes und damit eine stärkere Kundenbindung mit sich bringt. Auch sollte hier unbedingt mehr in die Überwachung der Arbeitsabläufe investiert werden. Was bringen umfangreiche Prozessdefinitionen und Arbeitsvorgaben, wenn deren Einhaltung nicht kontrolliert wird? Kostet zu viel Geld? Kurzfristig: Ja. Aber: Der vergraulte Kunde, welcher der Werkstatt wegen schlechter und überteuerter Arbeitsleistung dauerhaft den Rücken zuwendet, dürfte schon mittelfristig teurer sein.

Und am Ende stimmt dann das Bild von der Wüste mit dem staubigen Pfad, der Hitze, dem Heulen des Windes und der Steppenhexe, die in die offene, staubige und verlassene Halle einer Werkstatt geweht wird, in der ansonsten Stille vorherrscht.

 **akf servicelease**
der flottenpartner



Swipe right für den

Richtigen

Mit der akf-langzeitmiete schon binnen **48 Stunden** im neuen Auto sitzen und von **flexiblen Laufzeiten** sowie dem „**Alles-Inklusive-Service**“ profitieren – mieten, einsteigen, losfahren.



Dienstreise nach Bosnien und Herzegowina

Von Frankfurt nach Sarajevo sind es rund 1.300 Kilometer. Geografisch gesehen liegt Bosnien und Herzegowina also fast um die Ecke, kaum weiter entfernt als Barcelona oder Oslo. Mit dem Firmenwagen kann die Reise auf den Balkan aber ihre Tücken haben.



Bosnien und Herzegowina? Als Urlaubsziel hat die Balkanrepublik kaum jemand auf dem Schirm. Schade eigentlich, denn das Land hat eine lange Geschichte, kulturell und landschaftlich viel zu bieten und ist als potenzielles EU-Mitglied politisch stabil. Doch die touristische Infrastruktur entspricht nur den Vorstellungen weniger Urlaubsreisender: Eine lediglich 25 Kilometer lange Küste, kaum Seen und auch die klassischen Hotelburgen sucht man dort vergebens. Dafür lädt die wilde Natur zum Wandern ein.

Bosnien und Herzegowina besteht aus zwei weitgehend voneinander unabhängigen Entitäten: den Föderationen Bosnien und Herzegowina sowie der serbischen Republik Srpska. Entstanden ist der Staat erst 1992 im Zuge des Zerfalls von Jugoslawien. Die Chancen, in die EU aufgenommen zu werden, stehen gut und konkrete Verhandlungen laufen seit März dieses Jahres. Deutschland pflegt mit der Balkanrepublik enge politische und wirtschaftliche Beziehungen. So unterstützt die deutsche Regierung beispielsweise den Aufbau eines alternativen Energienetzes oder die Holz- und Metallproduktion. Trotzdem ist die wirtschaftliche Situation im Land angespannt. Viele junge, gut ausgebildete Menschen suchen ihr Glück im Ausland. Laut dem deutschen Bundesministerium für wirtschaftliche Zusammenarbeit und Entwicklung (BMZ) leben zwei Millionen Bosnier außerhalb des Landes. Sie überweisen jährlich rund zwei Milliarden Euro in ihre Heimat, was rund zehn Prozent des Bruttoinlandsprodukts entspricht.

Auf der Route von Deutschland in Richtung Bosnien und Herzegowina ist also sicher auch der eine oder andere Außendienstler auf Geschäftsfahrt unterwegs. Aber das Gros stellen Auswanderer dar, die ihre Heimat und die Verwandtschaft besuchen. Wer mit dem Auto dorthin fährt, hat ein klares Ziel. Denn anders als Slowenien oder Kroatien ist die Balkanrepublik kein Transitland. Es gibt wenig Autobahnen; Reisende Richtung Montenegro und Albanien nehmen die schnelle Route durch Kroatien. Und überhaupt entspricht

die Qualität der Straßen vielerorts nicht dem zentral-europäischen Standard. Besonders abseits größerer Orte pflastern häufig Schlaglöcher die Pisten. Es fehlen Markierungen oder Leitlinien, manche Dörfer sind sogar nur auf Schotterstraßen erreichbar. Außerdem sollte man unbedingt auf den Straßen bleiben und selbst mit einem Offroad keine Abstecher ins unbefestigte Gelände wagen: Obwohl der Bosnienkrieg über 30 Jahre zurückliegt, besteht Minengefahr.

Die direkte Strecke von Zentraldeutschland führt über Nürnberg, Passau und die Steiermark nach Graz. Von dort bringt einen die A2 über Slowenien nach Zagreb in Kroatien und weiter zum Grenzstädtchen Gradiska. Für die 1.300 Kilometer muss man gut 14 Stunden reine Fahrtzeit einplanen. Sehr entspannt zu fahren und nur 50 Kilometer länger ist die Route via München, Salzburg und Ljubljana. Sie hat allerdings den Nachteil, dass zusätzlich zu den Vignetten in Österreich und Slowenien noch höhere Mautgebühren kommen. Deutsche Staatsbürger reisen visafrei mit dem Personalausweis nach Bosnien und Herzegowina ein. Wollen sie länger als drei Tage im Land bleiben, müssen sie sich innerhalb von 48 Stunden bei einer Polizeistelle registrieren oder in einem Hotel einchecken. Etwas komplizierter gestaltet sich die Einreise mit Haustieren. Hund oder Katze benötigen einen EU-Heimtierausweis. Die Tiere müssen gegen Tollwut geimpft sein. Und wer von Süden aus Serbien oder Montenegro einreist, muss zudem Tollwut-Antikörper bei den Tieren nachweisen.

Die Tankstellensituation ist im ganzen Land entspannt. Sprit gibt's zwar nicht an jeder Ecke, dafür kostet der Liter Diesel nur um die 1,40 Euro. Benzin ist rund 15 Cent teurer (Stand: Mai 2024). Viele Tankstellen verkaufen zudem billiges Autogas (0,75 Euro). Nicht ganz so locker ist man im Elektroauto unterwegs. Was Ladepunkte angeht, ist Bosnien und Herzegowina ein weißer Fleck auf der Landkarte. Die Recharge-App von Shell kennt nur zwei Ladepunkte im ganzen Land. EnBW-Kunden können nur an vier Punkten Strom zapfen und

der letzte Ioney-Schnelllader steht in Zagreb/Kroatien. Natürlich gibt es noch die eine oder andere Ladesäule lokaler Anbieter und an manchen kann man auch mit der Kreditkarte bezahlen. Aber außerhalb von Mostar und Sarajevo ist die Versorgung gleich null. Wer sich mit dem Stromer dorthin wagt, sollte also für den Notfall unbedingt ein Kabel mit Schukostecker mitnehmen.

Ins Fahrzeug gehören natürlich auch die obligatorischen Warnwesten und ein Verbandskasten. Ansonsten gibt es in Sachen Verkehrsbestimmungen wenige Überraschungen. Radarwarner beispielsweise sind wie bei uns verboten. Der ADAC weist explizit darauf hin, dass auch Navis mit integriertem Radarwarner nicht erlaubt sind. Nun kann man sein Infotainmentsystem nicht einfach ausbauen. Aber zumindest die Warnfunktion lässt sich immer abschalten.

ANREISE UND VERKEHRSREGELN

Anreise aus Deutschland	Frankfurt–Nürnberg–Passau–Graz–Zagreb (1.300 km; 38 Euro Maut) oder über Salzburg–Karawankentunnel–Ljubljana–Zagreb (1.350 km; 50 Euro Maut)
Einreise	Personalausweis, deutscher Führerschein
Tiere	Impfnachweise
Währung	1 Konvertible Mark (KM) = 0,51 Euro
Ausstattung	IVK (int. Versicherungskarte); 1 Warnweste/Passagier
Winterreifenpflicht	15.11. bis 15.04. (alternativ Schneeketten)
Lichtpflicht	ja
Höchstgeschwindigkeit	50/80/100/130 km/h
Promillegrenze	0,3 Promille
Strafen:	
Alkohol	200 Euro
Telefonieren	10 Euro
Geschwindigkeitsüberschreitung	> 20 km/h: 20 Euro > 50 km/h: ab 200 Euro
Falschparken	10 Euro

Hätten Sie's gewusst?

Eigentlich kennen wir uns alle gut aus im Straßenverkehr. 90 Prozent der Autofahrer geben in Umfragen regelmäßig an, dass sie sich selbst zu den zehn Prozent der besten Fahrzeuglenker zählen. Die kleinen Gemeinheiten im Verkehrsrecht beleuchten wir regelmäßig in unserer Rubrik.

DARF MAN EIGENTLICH BELIEBIGE SONNENBRILLEN BEIM AUTOFAHREN TRAGEN?

Der Sommer naht und das verlockt dazu, eine schicke Sonnenbrille zu tragen. Nicht nur im coolen Cabrio sitzt dann schnell eine getönte Brille auf der Nase. Aber ist da wirklich alles erlaubt, was auf dem Markt erhältlich ist? Gibt es eventuell Verbote und Bußgelder?

Fragen, die man sich eigentlich nicht so schnell stellt. Aber in der Tat lohnt sich ein genauere Blick auf die Brillenwelt. Zuerst mal ein positives Statement: Ja, man darf beim Autofahren eine Sonnenbrille tragen. Im Bereich des Erlaubten gibt es jedoch eine ganze Reihe von Hinweisen auf eine bessere oder schlechtere Eignung.

Fangen wir mit dem Gestell an. Dieses sollte das Sichtfeld nicht zu sehr einschränken. Daher sind Brillen mit breiten Fassungen und Bügeln ungeeignet. Denn dann ist die seitliche Sicht wegen der Bügel eventuell begrenzt. Die Farbwahl der Gläser ist insbesondere für die ungehinderte Wahrnehmung von Rot und Grün wichtig. Braun oder grau getönte Gläser verfälschen die Farbwahrnehmung am wenigsten. Auch Grün ist empfehlenswert. Rote, knallorange oder blaue Färbungen gelten jedoch als problematisch.

Gelb getönte Gläser sollen angeblich positive Stimmung erzeugen und als „warm“ empfunden werden. Über sie wird einerseits gesagt, sie würden die Blendempfindlichkeit und das Sehvermögen bei Dämmerung verschlechtern. Andererseits gelten sie als „Nachtfahrbrillen“, da sie das grelle, weißblaue Scheinwerferlicht mildern und die

Umgebung künstlich aufhellen. Dadurch ermüden die Augen nicht so schnell, denn die starken Helligkeitskontraste strengen sehr an.

Übrigens sind Menschen mit Farbsehschwäche natürlich nicht davon ausgeschlossen, ein Fahrzeug zu lenken. Das gilt selbst für Menschen mit der häufigsten Farbsehschwäche, der Rot-Grün-Schwäche, bei der Rot und Grün einfach vertauscht werden. Bei einer Steuerung des Verkehrs mit Ampeln ist das fatal. Allerdings kann dies ausgeglichen werden durch die Lage des Lichtes (Rot oben, Grün unten) sowie die Helligkeit (Grün ist deutlich heller als Rot). Bei Fußgängerampeln sind die Ampelmännchen ausschlaggebend. Abstand nehmen sollte man aber auf jeden Fall von selbst angebrachten Tönungsfolien an Seitenfenstern oder Frontscheibe, diese sind schlichtweg verboten.

Entspiegelte Gläser sind durchaus empfehlenswert, reduzieren sie doch störende Lichtreflexe und Blendungen. Polarisierende Gläser reduzieren ebenfalls Blendeeinwirkungen, jedoch nur bei bestimmten Lichtkonstellationen. Man kann beides (entspiegelt und polarisierend) auch kombinieren.

Problematisch sind selbsttönende („phototrope“) Gläser, die sich automatisch den hellen und dunklen Lichtverhältnissen anpassen. Denn es vergehen 30 Sekunden und mehr beim Abdunkeln oder Aufhellen. Gerade bei Tunnelein- und -ausfahrten ist man dann diese Zeit womöglich im Blindflug



unterwegs. Zudem absorbieren Windschutzscheiben UV-Licht, was die Gläser zum Abdunkeln benötigen. Im Gebirge mit viel UV-Strahlung (und bei Kälte) kann das trotzdem gut funktionieren. Für das Autofahren sind sie aber generell nicht empfehlenswert. Andererseits sollte eine Sonnenbrille selbst, was eigentlich heutiger Standard ist, einen ausreichenden UV-Schutz bieten. Bei der falschen Tönung kann dann tatsächlich ein Bußgeld fällig werden. Beträgt nämlich die Lichtdurchlässigkeit weniger als acht Prozent, werden zehn Euro fällig. Die Tönung darf also nicht mehr als 92 Prozent sein. In der Nacht darf die Tönung maximal 25 Prozent, bei einer Lichtdurchlässigkeit also von mindestens 75 Prozent, betragen.

Im Übrigen kann eine Sonnenbrille auch dazu führen, dass der Fahrer auf dem Blitzerfoto nicht eindeutig identifiziert werden kann (was aber unbedingt notwendig ist). Eine große, dunkle Brille ist also bestimmt häufig bei der Identifikation ein ernstes Problem.

WIE IST DAS EIGENTLICH GENAU MIT DEN BLITZERWARNERN?

Mittlerweile gibt es wohl genügend Apps für Smartphones oder auch eigenständige Geräte mit der Möglichkeit, insbesondere vor mobilen Radarkontrollen zu warnen. Ein erheblicher Teil der Fahrzeugführer hat solche Apps oder Geräte im Einsatz oder zumindest zur Verfügung. Die Warnung basiert üblicherweise auf Mobilfunkinformationen aus einer Datenbank, die von einer Community bespielt und aktuell gehalten wird.

Die StVO regelt dazu mit dem § 23 Absatz 1c einerseits, dass, wer ein Fahrzeug führt, ein technisches Gerät nicht betreiben oder betriebsbereit mitführen darf, das dafür bestimmt ist, Geschwindigkeitsmessungen anzuzeigen. Andererseits darf man technische Geräte mitführen, die eigentlich anderen Nutzungszwecken dienen, aber zusätzlich auch diese Messungen anzeigen können. Diese Funktionen dürfen dann aber nicht verwendet werden.

Der Besitz und das Mitführen solcher Geräte und Smartphones mit Apps sind also erlaubt, man darf sie nur nicht nutzen. Allerdings darf man Radio hören, wo auch vollkommen legal Meldungen

über Blitzerstandorte durchgegeben werden. Der Unterschied besteht offiziell darin, dass Radiomeldungen räumlich sehr ungenau und zudem an die Allgemeinheit gerichtet sind. Daher würden die Verkehrsteilnehmer über eine längere Strecke langsamer fahren, während bei der exakten Ortsangabe nur dort kurz abgebremst würde. Das verringert die Verkehrssicherheit.

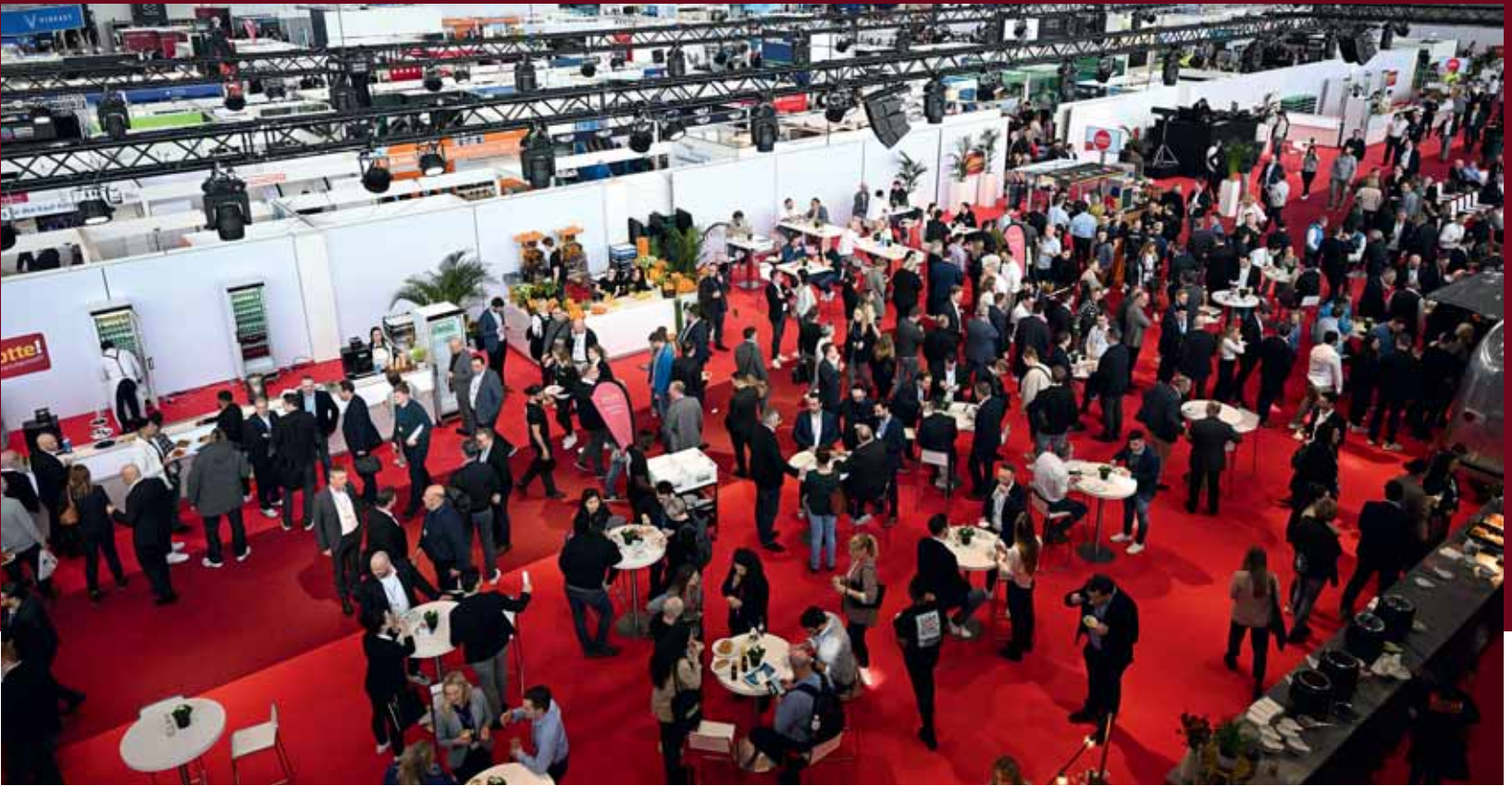
Hier tut sich eine deutliche Lücke auf, die bisher nicht geschlossen werden konnte. Ist es verboten, während der Fahrt überhaupt Informationen über Blitzer zu erhalten? Dazu gibt es heute jede Menge Kanäle, die man damit speisen kann. Ein Anruf, eine kurze Sprachmeldung, ein Signalton, alles, was man sich vorstellen kann. In einem Urteil wurde unlängst festgestellt, dass auch andere Insassen (in dem Falle eine Beifahrerin mit ihrem Smartphone) den Fahrer nicht warnen dürfen. Weiter weg von der Realität kann ein Gerichtsentscheid in dieser Sache wohl nicht sein.

Es bleibt abzuwarten, was da noch kommt. Für die Polizei ist die Überwachung fast aussichtslos, einfach das Gerät schnell abschalten reicht

ja aus. Oder besser noch, bei einer Geschwindigkeitskontrolle nur die anhalten, die langsamer als erlaubt fahren. Da dürfte man bestimmt am Ende mehr Geld einnehmen durch entdeckte Warner als beim Rest durch überhöhte Geschwindigkeit.

Übrigens: Vor Fahrtantritt ist alles erlaubt. Man muss sich dann halt alles für die Fahrt merken. Wird man mit betrieblenem Warner erwischt, fallen jedenfalls 75 Euro plus ein Punkt in Flensburg an. Aber Vorsicht im Ausland, dort werden teilweise drakonische Strafen verhängt, insbesondere in der Schweiz. Da darf man nicht mal an Blitzerwarner denken.





Mehr als nur eine Messe

Am 20. und 21. März öffnete zum achten Mal „Flotte! Der Branchentreff“, die Leitmesse für Fuhrpark und Mobilität, in Düsseldorf ihre Tore. Deutschlands größtes Flottenevent bot dabei neben einer Messefläche für über 330 nationale sowie internationale Aussteller und einer großen Netzwerk-Area auch ein umfangreiches Fachprogramm. Dazu mischte sich mit Bruce Darnell prominenter Besuch unter die Gäste, aber lesen Sie selbst.

Den Pflichttermin für alle Unternehmen mit Fuhrpark ließen sich dieses Mal über 6.000 Fachbesucher, davon rund 2.500 echte Fuhrparkentscheider (also diejenigen, die für den Einkauf und/oder die Organisation des eigenen Fuhrparks in Unternehmen verantwortlich sind), nicht entgehen. Das ist ein Plus von 20 Prozent gegenüber dem Vorjahr. Auch die Aussteller, wie zum Beispiel Sven Werra von Car Professional Management, zeigten sich sehr zufrieden: „Die bisher beste Flotte, die ich erlebt habe, deutlich mehr Fachbesucher als in den vergangenen drei Jahren. Die Qualität der Messeaussteller ist ebenfalls sehr hoch. So viel geballte Fuhrparkkompetenz gibt es nirgendwo anders.“ Die Ausstellungsfläche war ebenfalls um 20 Prozent auf 23.000 Quadratmeter angewachsen und nahm nun erstmals die ganze Halle 6 ein. Die Besucherstatistik zeigt, dass 18 Prozent der Fachbesucher einen Fuhrpark von bis zu 100 Fahrzeugen verantworten, bei mehr als 100 Fahrzeugen waren es 48 Prozent und eine Flotte von über 500 Fahrzeugen hatten 34 Prozent in ihrem Fuhrpark. Der Trend zu immer größeren Fuhrparks hält also an.

Die Besucher konnten sich an den zwei Tagen in aller Ruhe in der ungezwungenen und entspannten Atmosphäre austauschen, neue Kontakte

knüpfen oder bestehende vertiefen. Netzwerken mit persönlichem Treffen bleibt eben doch essenziell, wie auch Lawrence Rohr, Rhenus Assets & Services GmbH & Co. KG, findet: „Wo heute viele Veranstaltungen rein auf eine imposante Medienwirkung für die breite Masse aus sind, hat die Flotte das bewahrt, ja gar verstärkt, was sie von den anderen abhebt – das Networking. Kaum eine Messe schafft es, insbesondere für Fuhrparkentscheider, solch eine Dichte an Key-Accounts der Hersteller und Provider aufzubringen.“ Die Möglichkeit, nach Herzenslust die Stände der über 330 Aussteller (ein Plus von 10 Prozent) zu besuchen, um sich über die neuesten Entwicklungen im Fuhrpark zu informieren und sich von den Dienstleistern bei jeglichen Fragen beraten zu lassen, wurde zudem rege in Anspruch genommen. Aussteller aller Kategorien, die für ein zeitgemäßes Flottenmanagement relevant sind, waren vor Ort, egal ob Automobilhersteller, Importeure, Energiekonzerne, Kanzleien, Leasinggesellschaften, Logistikunternehmen, Mineralölkonzerne, Sachverständige, Softwareentwickler, Spezialisten für Fahrzeugbeklebung, Telekommunikationsunternehmen, Versicherungen oder Dienstleister jeglicher Art.

Besucher und Aussteller waren insgesamt höchst zufrieden mit der achten Auflage von „Flotte! Der Branchentreff“, wie einige Key-Facts zeigen: 95,9 Prozent der Fachbesucher stuften die Qualität der Messe als „ausgezeichnet“ oder „gut“ ein. 98,9 Prozent beurteilten die Wichtigkeit von „Flotte! Der Branchentreff“ im Vergleich zu anderen Flottenmessen als „sehr wichtig“ oder „wichtig“. Besonders gefiel den Fachbesuchern der zentrale Veranstaltungsort (85,9 Prozent), die Relevanz (84,7 Prozent) sowie die Qualität der Aussteller (84,6 Prozent). Darüber hinaus freuten sie sich vor allem über die allgemeine Marktorientierung (83,8 Prozent) sowie über die Möglichkeit, bestehende Geschäftsbeziehungen zu pflegen (86,7 Prozent) und neue anzubahnen (82,2 Prozent). Ganz wichtig waren ihnen auch das Networking (81,8 Prozent) und die gezielte Information zu einzelnen Produkten (86,1 Prozent). Über 40 Prozent der Fachbesucher wünschen sich darüber hinaus mehr E-Lkw oder E-Busse auf der Messe, etwa ein Drittel mehr kommunale Produkte und Themen. Daher werden wir im nächsten Jahr diesen Wünschen nachkommen und auch diese Bereiche auf unserer Messe präsentieren.

Auch 94,6 Prozent der Aussteller stuften die Qualität der Messe als „ausgezeichnet“ oder „gut“



Großer Andrang zur achten Auflage von „Flotte! Der Branchentreff“

Holman

Driving What's Right



ein. 98,1 Prozent beurteilten die Wichtigkeit von „Flotte! Der Branchentreff“ im Vergleich zu anderen Flottenmessen als „sehr wichtig“ oder „wichtig“. Besonders zufrieden waren die Aussteller mit dem Veranstaltungsort (85 Prozent), der Anzahl und Relevanz des Wettbewerbs (84,9 Prozent) sowie der Anzahl (80,7 Prozent) und Qualität (81,2 Prozent) der Fachbesucher. 97,8 Prozent der Aussteller würden „Flotte! Der Branchentreff“ weiterempfehlen.

Das spannende Fachprogramm aus rund 100 Vorträgen, Workshops und Round-Table-Gesprächen war darüber hinaus gut besucht und sorgte für reichlich Wissensinput. Dabei wurde die ganze Bandbreite an Themen rund um den Fuhrpark abgedeckt, von Dauerbrennern wie Leasing über Fuhrparkverwaltung bis hin zu Schadenmanagement. Natürlich standen auch aktuelle Trends in deutschen Unternehmen, beispielsweise Elektromobilität, Digitalisierung oder alle neuen Formen der Mobilität im Fokus. Die Vorträge auf den drei Bühnen boten dabei einen ersten Überblick, während die Workshops und Round Tables zur Vertiefung im kleineren Rahmen dienten und Tipps für den Arbeitsalltag im Fuhrpark lieferten. „Die Flotte 2024 war aus Sicht von Auto Fleet Control wieder ein voller Erfolg und hat sich ganz klar zur Leitmesse der Branche entwickelt. Neben unseren langjährigen Kundenbeziehungen konnten wir auch eine Vielzahl neuer Interessenten an unserem Messestand begrüßen“, sagt Marco Heistermann von der Auto Fleet Control GmbH.

Aber auch für das leibliche Wohl der Gäste war gesorgt: Unser bewährtes Full-Service-Catering mit Business-Frühstück, Mittagsbuffet, Nachmittagsnack sowie Getränken und Naschereien stellte sicher, dass sich die Besucher ganz auf ihre Termine und die Aussteller konzentrieren konnten und sich um nichts weiter kümmern mussten. Auch die neu hinzugekommenen „Rolling Buffets“ wurden sehr gut aufgenommen. Nicht fehlen durfte natürlich unser traditioneller Netzkababend, an dem die Besucher den geschäftigen Tag mit einem Gala-Bufferet ausklingen lassen konnten. Bruce Darnell ließ es sich hier nicht nehmen, sich bei den Gästen zu bedanken und die Eröffnungsrede des Flottenmanagement-Geschäftsführers Bernd Franke anzumoderieren. Zur Musik von Ladies Live mit der Gastkünstlerin Natascha Wright von La Bouche wurde dann noch bis spät in die Nacht gefeiert.

Ulric E. J. Rechtsteiner, AREALCONTROL GmbH, fasst das Event so zusammen: „Seit der ersten FLOTTE 2016 sind wir dabei. Inzwischen ist die Veranstaltung zur jährlichen, erfreulichen Pflicht für alle in der Branche geworden. Ein Event, alles drin. So einfach, so effektiv!“ Also, Grund genug nächstes Jahr wiederzukommen beziehungsweise dabei zu sein. „Flotte! Der Branchentreff“ 2025 findet am 26. und 27. März wieder in der Halle 6 der Messe Düsseldorf statt. Wir hoffen, Sie dort begrüßen zu dürfen, und freuen uns auf Ihren Besuch. Save the date!

Haben Sie noch den Durchblick?

Wir sorgen bei Ihrem Fuhrpark für richtig transparente Kosten.

Ohne Transparenz ist Erfolg meist Zufall. Nur wer die Kosten kontrollieren kann, kann sie auch steuern. Es gibt viele Mittel, die Zahlen in den Griff zu bekommen: Analysen der Schwachstellen durch ein eingespieltes Team. Digitale Datensammlungen, mithilfe derer man in Echtzeit auf Probleme reagieren kann. Und persönliche Beratung durch erfahrene Fuhrparkexperten. All das finden Sie bei uns: richtig transparent und richtig partnerschaftlich. Melden Sie sich heute noch bei uns.



JETZT DURCHBLICKEN

www.holman.com/de/fuhrparkloesungen





Effizientes **Mobilitätsmanagement** leicht gemacht: Bye, bye Excel!



- **Steigen Sie um auf digitales Fleet- und Mobilitätsmanagement**
- **Behalten Sie jederzeit den Überblick**
- **Mehr Effizienz durch saubere Daten**
- **Schnittstellen zu allen relevanten Anbietern möglich**

- **Verwalten Sie alle Ihre Assets, vom e-Auto bis zum Fahrrad, von der Tankkarte bis zur e-Ladestation**



69%

der Fuhrparkmanager:innen finden, dass ihre Aufgaben zunehmend komplexer werden.

Jetzt Termin vereinbaren

mobinck
www.mobinck.de







Alles unter einem Dach mit Fleethouse

- Fuhrpark digital organisieren
- UVV-Fahrerunterweisung per E-Learning-Kurs
- Carsharing-Fahrzeuge übersichtlich verwalten
- Dienstwagen bequem abonnieren

FLEETHOUSE



Kostenlos testen!





Internetbasierte Fahrzeugzulassung von A bis Z

Nur

14 %

aller Arbeitsschritte einer internetbasierten Fahrzeugzulassung sind derzeit **digital** und voll automatisiert.



Nahezu

86 %

aller Arbeitsschritte bestehen weiterhin aus **analogen** Prozessen, die ohne spezialisiertes Fachpersonal und perfektionierte Abläufe nicht umgesetzt werden können.



100 %

bietet unsere Gesamtprozesslösung für die digitale Fahrzeugzulassung.



Erfahren Sie mehr unter www.ps-team.com/ikfz



ATU – IHR KOMPETENTER
PARTNER FÜR ELEKTROMOBILITÄT!

WIR SIND
AUCH FÜR IHRE
ELEKTRO-
FLOTTE
DA!



**PROFESSIONELLE
FLOTTENLÖSUNGEN FÜR
ALLE UNTERNEHMENSGRÖSSEN**

Für die individuellen Anforderungen Ihrer
Flotte stehen wir Ihnen gerne zur Seite:

Hotline: +49 (0)961 6318666
Internet: atu-flottenloesungen.de

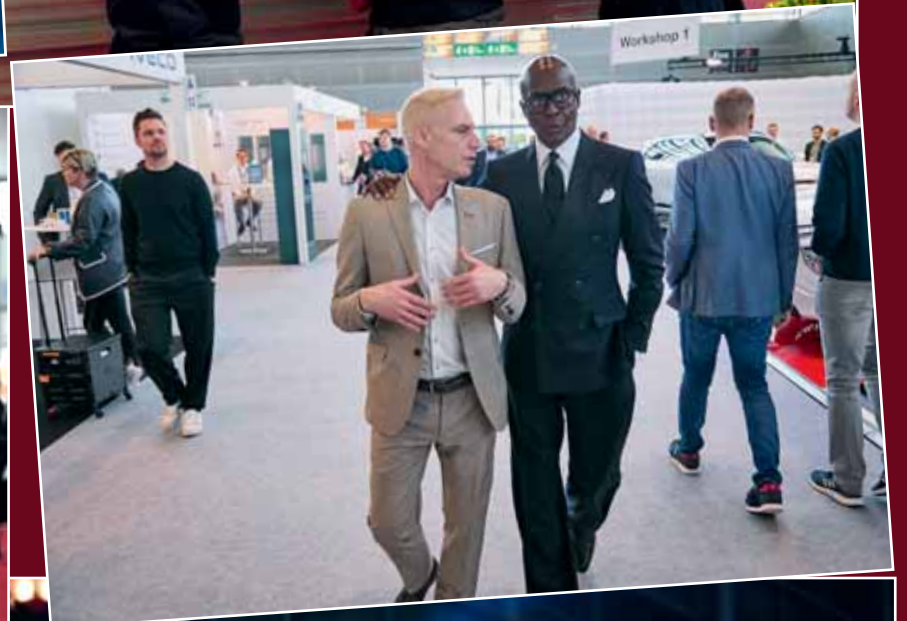
Mehr Infos zur Elektromobilität:



ATU

Flottenlösungen







Flexible Auto-Abo-Langzeitmiete

MATRIX MOBILITY

MOBILITÄTS MANAGEMENT



Vollkasko 950 Euro Selbstbehalt, inkl. GEZ-Gebühr, Reifenersatz, winteraugliche Bereifung vom 01.10.-15.04. 70 Euro netto, 30-Tage-Tarif, WTLP-Gebühr 0,5 Euro netto/Tag, einmalige Bereitstellung 150 Euro

Verbrauchswerte WLTP VW Golf Variant 2.0 TDI:
 110 kW DSG, kombiniert WLTP 4,5 L/100 km, Autobahn WLTP 4,5 L/100 km, Landstraße WLTP 3,7 L/100 km, Stadtrand WLTP 4,4 L/100 km, Kurzstrecke WLTP 6,2 L/100 km, CO₂-Wert kombiniert WLTP 117 g/km

Verbrauchswerte WLTP VW Passat Variant 2.0 TDI:
 110 kW DSG, kombiniert WLTP 5,4 L/100 km, Autobahn WLTP 5,4 L/100 km, Landstraße WLTP 4,6 L/100 km, Stadtrand WLTP 5,2 L/100 km, Kurzstrecke WLTP 7,3 L/100 km, CO₂-Wert kombiniert WLTP 140 g/km

Kontakt: info@matrixmobility.de • Telefon +49 40 325 953 230 30





Eine App, viele Funktionen

Mit der Alphabet App bekommen Ihre Fahrerinnen und Fahrer selbstständig den direkten Zugriff auf viele nützliche Mobilitätsservices. So entlasten Sie Ihr Fuhrparkmanagement.

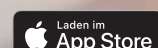
Ihre Vorteile:

- ✓ **Administrative Entlastung** durch Selbstverwaltung
- ✓ **Zufriedene Fahrerinnen und Fahrer** durch praktische Funktionen
- ✓ **Schnell und einfach** viele wichtige Mobilitätsservices nutzen
- ✓ **Digital und nachhaltig** durch Einsparung von Papier und Plastik

Your mobility. Made easy.

www.alphabet.de/alphabetapp

ALPHABET



Jetzt downloaden





Kraftvolle Vermarktung Ihrer Gebrauchten

Flottenfahrzeuge
clever aussteuern

Zunehmend beliebt im Fuhrparkmanagement – Auktionen von Autobid.de

Sie wollen Ihre Gebrauchten aus dem Kauf-Fuhrpark schnell und revisionssicher vermarkten? Überzeugend einfach und zum tagesaktuellen Bestpreis? Dann kommen auch Sie dahin, wo Fakten überzeugen: 35 Jahre Auktionserfahrung, internationale Vermarktung an 25.000 registrierte Kfz-Händler, rund 140.000 verkaufte Fahrzeuge pro Jahr, 9 eigene Auktionszentren – und mit bundesweit 17 Standorten immer in Ihrer Nähe.

Stark ist auch unser Full-Service-Paket: Beratung, Preisfindung, Fahrzeugaufnahme, Logistik, Komplett-Inkasso und vieles mehr.

Wann sprechen wir über Ihre Fahrzeuge?

Rufen Sie an +49 611 44796-750 oder schreiben Sie uns: autobid@auktion-markt.de

Ein Geschäftsbereich der Auktion & Markt AG







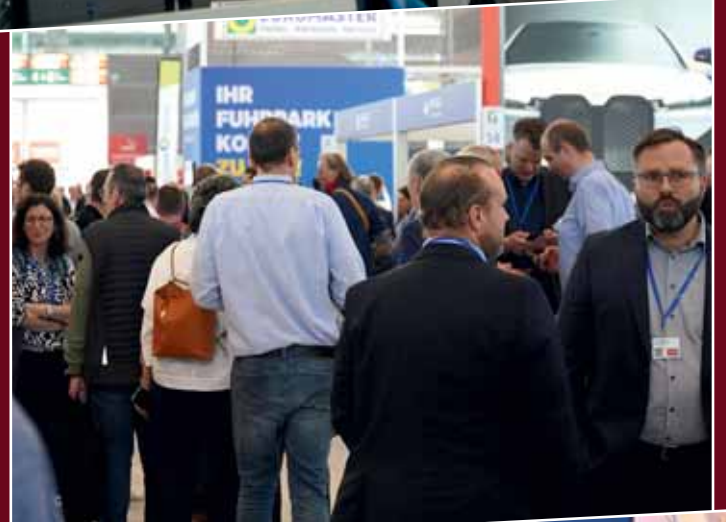
Laden leicht gemacht

Rundum-Sorglos eMobility - Alles aus einer Hand

Sie haben Zugang zu Lademöglichkeiten für Ihr Elektrofirmenfahrzeug sowohl zu Hause als auch am Arbeitsplatz und an ~710.000 Ladestationen in ganz Europa. Auch die über 10.000 Tesla Supercharger stehen Ihnen zur Verfügung. Erfassen Sie den Kilometerstand Ihres E-Fahrzeugs direkt über die DKV Mobility App, über welche Sie auch Ihren Ladevorgang unkompliziert starten können.



YOU DRIVE, WE CARE.





Laden und laden lassen.

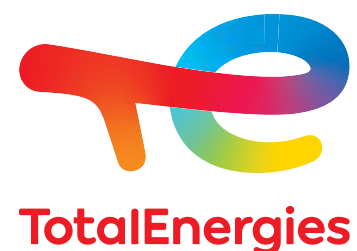


So einfach geht E-Mobilität:
Als Full-Service-Anbieter für Ladeinfrastruktur betreibt TotalEnergies mehrere tausend Ladepunkte in Deutschland.

Profitieren Sie von unseren intelligenten Ladelösungen und Extra-Services für Ihre Flotte.



Jetzt Beratungstermin vereinbaren:
cs.info@totalenergies.com
totalenergies.de/charge-at-work







Mehr als
30 Jahre
Erfahrung

Ihr Compass für nachhaltiges Fuhrpark- & Mobilitäts- management

Wir lotsen Sie durch
den Dschungel der
Mobilitätsoptionen:

Mit Beratung, die *bewegt*
und *voranbringt*

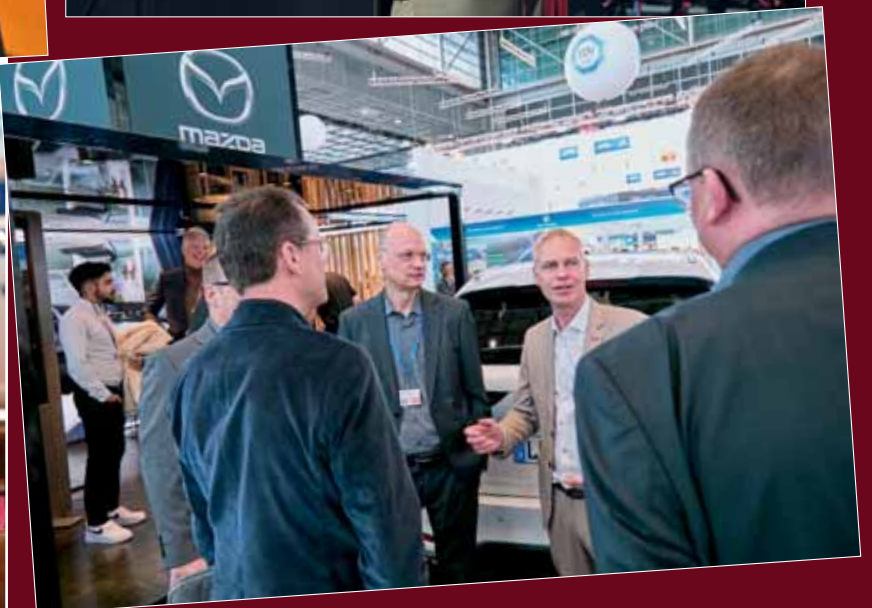
Mit *praxisorientierten*
Schulungen

Mit *innovativen*
Software-Tools

Finden Sie jetzt mit uns
die *perfekte Route* für Ihr
Unternehmen!

 **carmacon**
Mobilität *clever* gedacht

carmacon.de





VMF – IN ZUKUNFT BESTENS FAHREN.

GEMEINSAM STARK AM MARKT!

WANDEL DURCH KNOW-HOW & RICHTIGE TOOLS

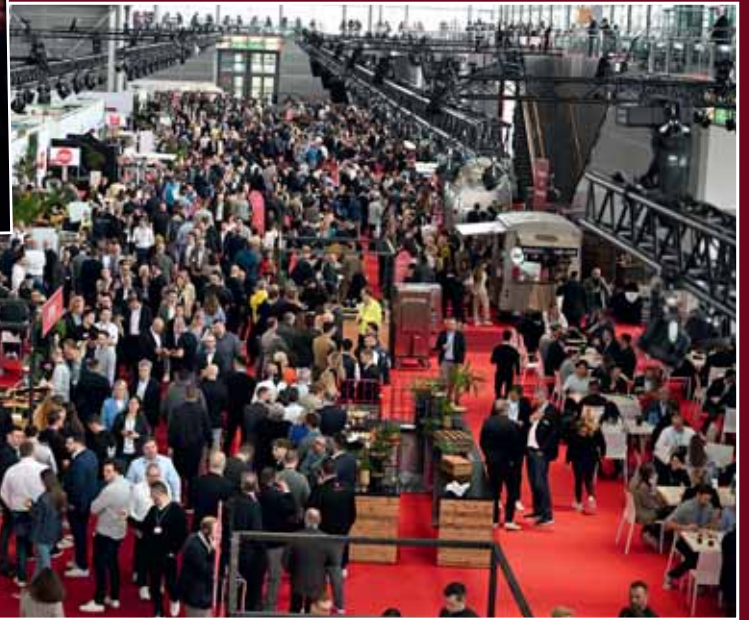


Künstliche Intelligenz findet immer mehr Einzug in die Fuhrpark- und Mobilitätsbranche. Noch gibt es allerdings viele Unklarheiten und Fragen.

Mobilitätsdienstleister sind bereits jetzt auf diesem Gebiet Expertinnen und Experten. Die Mitglieder des VMF helfen, den Fuhrpark in die Zukunft zu begleiten. Die Möglichkeiten im Bereich Künstliche Intelligenz für das Fuhrparkmanagement sind umfassend: von intelligenter Routenoptimierung über das Wartungs- und Schadenmanagement bis hin zur nachhaltigen Verbesserung des Fuhrparks.

Der VMF und seine Mitglieder unterstützen bei der Transformation mit Know-how und den richtigen Tools. Gemeinsam beschreiten wir den Weg in die Zukunft.





MIT UNS FAHREN SIE BESSER!



Konzentrieren Sie sich auf das, was Sie am besten können und überlassen Sie uns, was wir am besten können: ein individuell nur auf Ihre Mobilitätsbedürfnisse ausgerichtetes Steuerungs- und Kontrollkonzept. Als marken- und bankenunabhängige Experten mit jahrelanger Erfahrung im Management von Kundenflotten bringen wir Sie in Fahrt. Gemeinsam finden wir heraus, welche Lösung für Ihren Fuhrpark die optimale ist.

Imperial Industrial Logistics GmbH | Imperial Fleet Management
info@imperial-fleetmanagement.com | www.imperial-fleetmanagement.com







VERANTWORTUNG ÜBERNEHMEN...

... denn es gibt so viel zu tun.
 Statt Werbung rücken wir die Kinder in den Fokus! Als stolzer Partner der Stiftung
 RTL – Wir helfen Kindern e.V. feiern wir die Eröffnung des 20. RTL-Kinderhauses,
 welches u.a. mit unserer gemeinsamen Spende realisiert wurde!
 Gemeinsam für die Kids da sein, denn sie sind unsere wahren Stars.

RTL
 WIR HELFEN KINDERN

RENTA
STARCAR





Hyundai IONIQ 5

Mit fortschrittlicher Mobilität
zu wirtschaftlicher Effizienz.

Die beste Wahl für
Ihr Unternehmen.



Begeistern Sie Ihr Unternehmen mit 800-Volt-System, hoher Reichweite sowie ultraschnellem Laden. Beeindrucken Sie Ihre Geschäftspartner mit innovativem Style, variablem Innenraum und einem zeitgemäßen Image. Verbessern Sie Ihre Bilanz mit Zuverlässigkeit, umfangreichen Garantieleistungen, günstigen Steuersätzen und wirtschaftlicher Effizienz.

Die Hyundai IONIQ 5 Highlights:

Antrieb & Batterie:

- Ultraschnelles Laden: in nur 18 Minuten von 10% auf 80% Batteriekapazität³
- Mit bis zu 507 km Reichweite⁴
- Vehicle-to-Load-Technologie (V2L)
- Volle Power dank der myHyundai Ladetarife⁵

Ausstattung & Komfort:

- Digitales Cockpit und Navigationssystem (jeweils mit 12,25-Zoll-Display)
- Ihre Ziele immer im Blick durch Head-up-Display mit AR-Technologie⁶
- Autobahnassistent 2.0^{6,7}
- Großzügiges Innenraumkonzept
- Saubere Bilanz durch umweltfreundliche Materialien

Unsere Gewerbekunden-Spezialisten beraten Sie gern – Ein starkes Team für Ihre Unternehmens-Mobilität.

Hyundai Motor Deutschland GmbH
Kaiserleipromenade 5 • 63067 Offenbach
Tel.: +49 69 38 07 67 37 9
fleet@hyundai.de • www.hyundai.de



8 JAHRE
Garantie
inklusive Batterie*

Hyundai IONIQ 5 168 kW (229 PS) Batterie 77,4 kWh Heckantrieb: Energieverbrauch kombiniert: 17,0 - 18,0 kWh/100 km; CO₂-Emissionen kombiniert: 0 g/km; CO₂-Klasse: A. Elektrische Reichweite bei voller Batterie: 476 - 507 km².

* Sämtliche Informationen zum Umfang der Herstellergarantie finden Sie unter: www.hyundai.de/garantien.

² Die maximale Reichweite wird von verschiedenen Faktoren beeinflusst z.B. von Verkehrsbedingungen, Fahrzeugausstattungen und Fahrweise. Im realen Fahrbetrieb kommt es zu einer geringeren Reichweite.

³ Die angegebenen Ladezeiten können variieren – in Abhängigkeit von den örtlichen Ladebedingungen (z.B. Art und Zustand der Ladesäule, Batterietemperatur oder Umgebungstemperatur).

⁴ Die Maximale Reichweite beträgt bis zu 507 km bei idealen Verkehrsbedingungen, Fahrzeugausstattungen und optimaler Fahrweise. Im realen Fahrbetrieb kommt es zu einer geringeren Reichweite. Gilt nur für den IONIQ 5 168 kW (229 PS) mit Heckantrieb und 19-Zoll-Felgen. Stromverbrauch für den IONIQ 5 168 kW (229 PS), Heckantrieb, 19-Zoll-Felgen: Kombiniert: 17,0 kWh/100 km; CO₂-Emissionen kombiniert: 0 g/100 km; CO₂-Klasse: A.

⁵ Erfordert den Abschluss eines Ladetarifvertrags. Dadurch entstehen Zusatzkosten.

⁶ Optional, aufpreispflichtige Zusatzausstattung.

⁷ Einige Aufgaben werden beim teilautonomen Fahren (Level 2) zeitweise vom Fahrzeug übernommen. Trotzdem sind Sie verpflichtet, den Verkehr stets im Auge zu behalten und, falls nötig, korrigierend einzugreifen. Sie haften als Fahrer für alle Verkehrsverstöße und Schäden, auch wenn das Fahrzeug keine Gefahr erkannt hat.

Bußgelder aus der Schweiz werden jetzt auch in Deutschland vollstreckt



Urlaubsgrüße aus der Schweiz: Bußgeldvollstreckung seit 1. Mai 2024 in Deutschland möglich

Seit dem 1. Mai 2024 können Schweizer Bußgeldbescheide ab einer Summe von 80 Schweizer Franken in Deutschland durch deutsche Behörden vollstreckt werden. Während man die Bußgeldproblematik bislang aussitzen konnte – eventuelle Probleme an der Grenze bei Wiedereinreise inklusive – ändert sich nun einiges.

Die internationale Zusammenarbeit im Justizsektor zwischen Deutschland und der Schweiz wurde Ende letzten Jahres durch den Deutsch-Schweizerischen Polizeivertrag geregelt. Dieser „Vertrag zwischen der Bundesrepublik Deutschland und der Schweizerischen Eidgenossenschaft über die grenzüberschreitende polizeiliche und justizielle Zusammenarbeit“ wurde am 14. Dezember 2023 im Bundesgesetzblatt verkündet. Die Einzelheiten regelt ein Umsetzungsgesetz, das zum 1. Mai 2024 in Kraft getreten ist.

Deutsch-Schweizerischer Polizeivertrag: Halter- und Fahrerauskünfte

Die Zusammenarbeit im Rahmen des Deutsch-Schweizerischen Polizeivertrags erfolgt „auf Ersuchen“. Das gilt sowohl für die Strafverfolgung als auch für Bußgeldsachen. Derartige Ersuchen können insbesondere Halterfeststellungen sowie die Ermittlung von Fahrern bei Straßenfahrzeugen, Anfragen nach Führerscheinen, Identitätsfeststellungen sowie Informationen über die Herkunft von Kraftfahrzeugen betreffen. Die Aufgaben nach den Artikeln 48–51 des Deutsch-

Schweizerischen Polizeivertrags nimmt das Bundesamt für Justiz als zentrale Bewilligungs- und Vollstreckungsbehörde für ein- und ausgehende Vollstreckungshilfersuchen wahr.

Den Austausch von Fahrzeugdaten sowie Daten von Halterinnen und Haltern regelt grundsätzlich Artikel 8, mit weiteren Einzelheiten in Artikel 46. Danach dürfen Halterdaten sowie Fahrzeugdaten aus zentralen Fahrzeugregistern von den Vertragsstaaten übermittelt werden, soweit dies für Verwaltungsmaßnahmen auf dem Gebiet des Straßenverkehrs, zur Überwachung des Versicherungsschutzes im Rahmen der Kfz-Haftpflichtversicherung, zur Verfolgung von Zuwiderhandlungen gegen Rechtsvorschriften auf dem Gebiet des Straßenverkehrs, zur Verfolgung von Straftaten, die im Zusammenhang mit dem Straßenverkehr oder sonst mit Kraftfahrzeugen, Anhängern, Kennzeichen oder Fahrzeugpapieren, Fahrerlaubnissen oder Führerscheinen stehen. Der Datenaustausch kann anlassbezogen im automatisierten Anfrage- und Auskunftsverfahren und im nichtautomatisierten Verfahren

erfolgen. Für den Austausch im automatisierten Verfahren werden nach Möglichkeit bestehende Softwareanwendungen genutzt. Der automatisierte Austausch erfolgt über die als nationale Kontaktstellen fungierenden zentralen Fahrzeugregisterbehörden.

Für Anfragen sind das vollständige Kennzeichen oder die Fahrzeugidentifikationsnummer sowie der maßgebliche Bezugszeitpunkt zu verwenden. Das Ersuchen erfolgt nach Maßgabe des nationalen Rechts des abrufenden Vertragsstaates. Die Vertragsstaaten übermitteln dann für die Erledigung von Ersuchen folgende bei ihnen bereits gespeicherte Daten:

1. Daten von Halterinnen und Haltern:

- bei natürlichen Personen: Familienname, Vornamen, Ordens- und Künstlername, Geburtsname, Tag der Geburt, Geburtsort, Geschlecht und Anschrift,
- bei juristischen Personen und Behörden: Name oder Bezeichnung sowie Adresse,
- bei Vereinigungen: benannte Vertreterin oder benannter Vertreter mit den Angaben zur

natürlichen Person oder zur juristischen Person.

2. Fahrzeugdaten:

- a) Kennzeichen, die Antriebsart, die Herstellerin oder der Hersteller des Fahrzeugs und die Fahrzeugidentifikationsnummer,
- b) Fahrzeugtyp, Marke und Modell,
- c) der Tag des Ablaufs der Gültigkeit befristet zugeteilter Kennzeichen,
- d) Betriebszeitraum bei Saisonkennzeichen oder Kurzzeitkennzeichen sowie
- e) Hinweise auf Diebstahl oder sonstiges Abhandenkommen des Fahrzeugs oder des Kennzeichens.

Die übermittelten Daten dürfen verwendet werden, um der Halterin oder dem Halter die Möglichkeit einzuräumen, die Geldbuße zu akzeptieren; im Übrigen nur, um die fahrzeuglenkende Person zu ermitteln. Bei Datenabrufen muss der empfangende Vertragsstaat sicherstellen, dass die Übermittlung an oder der automatisierte Abruf durch die örtlich zuständige Behörde von der zentralen Registerbehörde protokolliert wird. Diese Daten dürfen nur für Zwecke der Datenschutzkontrolle, insbesondere der Kontrolle der Rechtmäßigkeit und Richtigkeit der Übermittlungen verwendet werden. Sie sind in geeigneter Weise gegen zweckfremde Verwendung und gegen sonstigen Missbrauch zu schützen und spätestens nach sechs Monaten zu löschen.

Weitere Einzelheiten der Ermittlung von Halterinnen und Haltern sowie lenkenden Personen (nach Art. 8) regelt der Artikel 46. Nach dessen Absatz 2 ermitteln die zuständigen Behörden eines Vertragsstaates auf Ersuchen der zuständigen Behörden des anderen Vertragsstaates die Identität der fahrzeuglenkenden Person, der eine Zuwiderhandlung gegen Vorschriften des Straßenverkehrs vorgeworfen wird, befragen diese zum Sachverhalt und übermitteln die Erkenntnisse an die ersuchende Behörde. Die Ermittlung der Lenkerin oder des Lenkers nach diesem Artikel erfolgt nur, wenn die zu erwartende Geldforderung mindestens 60 Euro in der Bundesrepublik Deutschland oder 70 Schweizer Franken in der Schweizerischen Eidgenossenschaft beträgt und Maßnahmen des ersuchenden Vertragsstaates zur Ermittlung der fahrzeuglenkenden Person ergebnislos verlaufen sind.

Die Bußgeldvollstreckung muss aber „teurer“ als bei der Halter- oder Fahrerermittlung sein: Nach Artikel 48, der die Voraussetzungen von Vollstreckungshilfeersuchen regelt, wird auf Ersuchen wechselseitig Vollstreckungshilfe bei Entscheidungen geleistet, mit denen das zuständige Gericht oder die zuständige Behörde eines Vertragsstaates eine Zuwiderhandlung gegen Straßenverkehrsvorschriften feststellt und deswegen gegen eine natürliche oder eine juristische Person eine Sanktion verhängt hat. Dabei muss die verhängte Geldforderung mindestens 70 Euro oder 80 Schweizer Franken betragen. Zuvor muss aber der betroffenen Person rechtliches Gehör gewährt werden und gegen die Entscheidung konnten Rechtsmittel eingelegt werden. Die Vollstreckungshilfeersuche sind dabei auf die Vollstreckung eines Geldbetrags beschränkt.

Ablehnungsgründe für eine Hilfe in Vollstreckungssachen sind nach Artikel 49 zum Beispiel, wenn die der Entscheidung zugrunde liegende Zuwiderhandlung nach dem nationalen Recht des ersuchten Vertragsstaates (also hier in Deutschland) nicht geahndet werden kann. Dies dürfte vor allem die Haftung des Halters für Verkehrsverstöße betreffen. Denn mit Ausnahme der Kostentragungspflicht des Halters für Parkverstöße nach § 25a StVG kennt das deutsche Recht keine reine Bußgeldrechtliche Halterhaftung.

Aber auch dann, wenn mit der Bußgeldvollstreckung gegen das Verbot der Doppelbestrafung verstoßen wird oder bereits Verjährung eingetreten ist, ist eine Vollstreckungshilfe abzulehnen. Gleiches gilt, wenn die von der Vollstreckung betroffene Person keine Gelegenheit hatte, sich gegen den Bußgeldvorwurf zu verteidigen, oder keine Rechtsmittelbelehrung erfolgt ist. Wenn die betroffene Person in dem Verfahren im ersuchenden Vertragsstaat keine Gelegenheit hatte einzuwenden, dass sie für die der Entscheidung zugrunde liegende Handlung nicht verantwortlich ist, kann sie dies im Vollstreckungshilfeverfahren gegenüber der zuständigen Behörde – in Deutschland gegenüber dem Bundesamt für Justiz – geltend machen. Das gilt auch dann, wenn die zugrunde liegende Entscheidung im schriftlichen Verfahren ergangen ist und die betroffene Person nicht über das Recht zur Anfechtung und über die Fristen gemäß dem Recht des ersuchenden Vertragsstaates belehrt worden ist.

Deutsch-Schweizerischer-Polizeivertrag-Umsetzungsgesetz

Das zugehörige Deutsch-Schweizerischer-Polizeivertrag-Umsetzungsgesetz wurde am 19. Dezember 2023 im Bundesgesetzblatt verkündet. Der Deutsche Bundestag hatte bereits im Herbst des Vorjahres am 19. Oktober 2023 ziemlich geräuschlos nahezu einstimmig den Gesetzentwurf des Umsetzungsgesetzes angenommen. Hiermit sollen die Zuständigkeit und das Verfahren einschließlich des Rechtsschutzes für ein- und ausgehende Vollstreckungshilfeersuchen sowie erforderliche Folgeänderungen geregelt werden. Im Bundesgesetzblatt vom 14. Mai 2024 wurde nunmehr bekannt gemacht, dass das Umsetzungsgesetz am 1. Mai 2024 in Kraft getreten ist. Das bedeutet, dass die Zuwiderhandlungen gegen Verkehrsregelungen in der Schweiz nach dem Zeitpunkt des Inkrafttretens des Deutsch-Schweizerischen Polizeivertrags begangen worden sein müssen. Es kommt also auf das Tatdatum und nicht auf das Datum des Bußgeldbescheides an.

Nach § 4 des Umsetzungsgesetzes erfolgt eine Anhörung der betroffenen Person zum schweizerischen Vollstreckungshilfeersuchen. Dabei werden auch die relevanten Unterlagen mit übersendet. Die betroffene Person erhält Gelegenheit, sich binnen zwei Wochen nach Zugang des Anhörungsschreibens zu äußern. Nach Ablauf dieser Frist kann das Bundesamt für Justiz über die Bewilligung der Vollstreckung entscheiden oder einen Antrag auf gerichtliche Entscheidung stellen. Die Anhörungsschreiben können vollständig durch automatische Einrichtungen erstellt werden. Die Anhörung unterbleibt jedoch,

wenn die Vollstreckung als unzulässig abgelehnt wird oder von vornherein die schweizerische Entscheidung durch das Gericht bestätigt und „umgewandelt“ werden soll.

„Notwendiger“ Rechtsbeistand inklusive, aber nur die Ausnahme

Nach § 5 des Umsetzungsgesetzes kann sich die von einem schweizerischen Vollstreckungshilfeersuchen betroffene Person in jeder Lage des Verfahrens eines Rechtsbeistands bedienen.

Ein Fall der „notwendigen“ Rechtsbeistandschaft liegt vor, wenn wegen der Schwierigkeit der Sach- oder Rechtslage die Mitwirkung eines Rechtsbeistands geboten erscheint, die betroffene Person ihre Rechte nicht selbst hinreichend wahrnehmen kann oder die betroffene Person sich außerhalb des Geltungsbereichs dieses Gesetzes in Haft befindet und deshalb Zweifel bestehen, ob sie ihre Rechte selbst hinreichend wahrnehmen kann.

Liegt kein Fall der notwendigen Rechtsbeistandschaft vor, so ist die betroffene Person bei der Bekanntgabe der Einleitung des Verfahrens zur Vollstreckung der schweizerischen Entscheidung darauf hinzuweisen, dass sie die Bestellung eines Rechtsbeistands beantragen kann. Bei Auslandsbezug macht es jedenfalls Sinn, selbst einen Rechtsanwalt zur Interessenwahrnehmung einzuschalten.

Einspruch gegen die Vollstreckungsbewilligung

Gegen die Bewilligung der Vollstreckung einer schweizerischen Entscheidung durch das Bundesamt für Justiz kann die von einem schweizerischen Vollstreckungshilfeersuchen betroffene Person innerhalb von zwei Wochen nach Zustellung der Bewilligung schriftlich Einspruch einlegen. Die Regelungen der deutschen Strafprozessordnung (und des Ordnungswidrigkeitengesetzes, das hierauf Bezug nimmt) über Rechtsmittel und Fristen gelten entsprechend.

Vorsicht also vor der Versäumung dieser Frist, denn wenn der Einspruch nicht rechtzeitig, nicht in der vorgeschriebenen Form oder sonst nicht wirksam eingelegt wird, verwirft ihn das Bundesamt für Justiz als unzulässig. Gegen die Entscheidung über die Unzulässigkeit des Einspruchs kann die betroffene Person innerhalb von zwei Wochen nach Zustellung einen schriftlichen Antrag auf gerichtliche Entscheidung stellen. Bei einem zulässigen Einspruch prüft das Bundesamt für Justiz als Bewilligungsbehörde, ob die Bewilligung der Vollstreckung aufrecht erhalten oder dem Einspruch abgeholfen wird.

Gegen die Bewilligung der Vollstreckung und gegen die Entscheidung über die Unzulässigkeit des Einspruchs ist der Rechtsweg zu den ordentlichen Gerichten eröffnet. Die Sachen landen letztlich also beim Bußgeld- oder Strafrichter beim Amtsgericht. Wie im deutschen Bußgeldverfahren entscheidet das Gericht durch Beschluss: Sind Vorschriften über die Einlegung des Einspruchs nicht beachtet, so verwirft das Gericht den Einspruch als unzulässig. Hier wäre dann Schluss, denn dieser Beschluss ist unanfechtbar.

RECHTSPRECHUNG

ARBEITSRECHT

Unwirksamer Widerruf der Überlassung eines Dienstwagens zur Privatnutzung

Die Überlassung eines Dienstwagens auch zur privaten Nutzung ist grundsätzlich so lange geschuldet, wie der Arbeitgeber Arbeitsentgelt leisten muss. Denn sie ist Gegenleistung für die geschuldete Arbeitsleistung und damit Teil des geschuldeten Arbeitsentgelts. Der Anspruch des Klägers auf weitere Überlassung eines Geschäftsfahrzeugs wäre daher nur dann zu verneinen, wenn die Beklagte zur Rückforderung berechtigt wäre, namentlich eine wirksam vereinbarte auflösende Bedingung eingetreten oder von einem wirksam vereinbarten Widerrufsvorbehalt wirksam Gebrauch gemacht worden wäre.

Der Anspruch des Arbeitnehmers auf Überlassung eines Geschäftsfahrzeugs zur Privatnutzung ist nicht untergegangen. Das in der Vertragsergänzung vereinbarte Widerrufsrecht ist nach §§ 307 Abs. 1 Satz 1, 308 Nr. 4 BGB unwirksam, weil es inhaltlich zu weit gefasst ist und den Arbeitnehmer unangemessen benachteiligt.

Die Vertragsergänzung sieht vor, dass ein funktionsabhängiges Geschäftsfahrzeug zur Verfügung gestellt wird, sofern hierfür die Berechtigung nach den jeweils gültigen Regelungen gegeben ist, wobei für die Einzelheiten auf die Geschäftsfahrzeug-Regelung verwiesen wird. Jedenfalls die Klausel zur dienstlichen Notwendigkeit des Geschäftsfahrzeugs, auf welche sich die Arbeitgeberin beruft, ist unter mehreren Aspekten intransparent und daher unwirksam:

Die Aufgabe erfordert eine dauerhaft hohe Mobilität, die durch ständig wiederkehrende, dienstliche Abwesenheiten von mehr als 50 Prozent geprägt ist. Ein vorübergehendes Mobilitätsanforderndes begründet keine Notwendigkeit eines funktionsabhängigen Geschäftsfahrzeugs. Die dienstliche Abwesenheit von mehr als 50 Prozent ist gegeben, wenn der Mitarbeiter dauerhaft an mindestens der Hälfte der Arbeitstage dienstlich unterwegs ist. Diese Abwesenheit ist gegebenenfalls über einen längeren Zeitraum (> sechs Monate) nachweisbar.

Unklar ist bereits, wann eine „dauerhaft hohe Mobilität“ zu verneinen ist. Angesichts der Verwendung des Wortes „gegebenenfalls“ stellt sich allerdings schon die Frage, unter welchen Voraussetzungen die dienstliche Abwesenheit für mehr als sechs Monate nachweisbar sein muss. Das Wort „gegebenenfalls“ relativiert das Erfordernis der Dauerhaftigkeit insgesamt; es sind also auch Fälle denkbar, in denen ein derartiger Nachweis nicht nötig ist und/oder auch ein kürzerer Zeitraum ausreichend sein könnte.

Die Intransparenz der Klausel ergibt sich auch aus der Kombination von auflösender Bedingung in Anlage 1 mit dem Widerrufsvorbehalt der Vertragsergänzung. Es ist für einen durchschnittlichen Arbeitnehmer unverständlich, wenn einerseits die Voraussetzungen für den Entzug des Geschäftsfahrzeugs detailliert geregelt werden, andererseits aber nach der Vertragsergänzung jede Änderung der vertraglichen Aufgaben zum Widerruf berechtigen soll. Insoweit liegt auch eine Überschneidung der Regelungen vor. Die auflösende Bedingung betrifft nicht nur das Ende der relevanten Tätigkeit, sondern auch den Fall des Wegfalls der dienstlichen Notwendigkeit. Führt eine Änderung der arbeitsvertraglichen Aufgaben zu einer geringeren Nutzung des Geschäftsfahrzeugs, so wäre sowohl der Anwendungsbereich des Widerrufsvorbehalts als auch der Anwendungsbereich der auflösenden Bedingung betroffen. LArbG Hamm (Westfalen), Urteil vom 23.01.2024, Az. 6 Sa 1030/23

Außerordentliche Kündigung bei unerlaubter Tankkartennutzung zu Privatzwecken

Die private Nutzung einer Tankkarte entgegen den

Regelungen einer Dienstwagenrichtlinie kann eine außerordentliche Kündigung ohne vorherige Abmahnung rechtfertigen.

Gemäß § 626 Abs. 1 BGB kann das Arbeitsverhältnis aus wichtigem Grund ohne Einhaltung einer Kündigungsfrist gekündigt werden, wenn Tatsachen vorliegen, aufgrund derer dem Kündigenden unter Berücksichtigung aller Umstände des Einzelfalles und unter Abwägung der Interessen beider Vertragsteile die Fortsetzung des Arbeitsverhältnisses selbst bis zum Ablauf der Kündigungsfrist nicht zugemutet werden kann. Auch die Verletzung von vertraglichen Nebenpflichten kann an sich ein wichtiger Grund zur außerordentlichen Kündigung sein. Der Arbeitnehmer hat seine Verpflichtungen aus dem Arbeitsverhältnis so zu erfüllen und die im Zusammenhang mit dem Arbeitsverhältnis stehenden Interessen des Arbeitgebers so zu wahren, wie dies von ihm unter Berücksichtigung seiner Stellung im Betrieb, seiner eigenen Interessen und der Interessen der anderen Arbeitnehmer des Betriebes nach Treu und Glauben billigerweise erwartet werden kann. Der Arbeitnehmer ist in jedem Fall verpflichtet, vom Betrieb Schäden abzuwenden, soweit ihm dies möglich und zumutbar ist.

Bei der gebotenen Anwendung vorstehender Grundsätze ist die außerordentliche Kündigung vom 5. November 2021 wirksam.

Der Arbeitnehmer hat nach dem Ergebnis der Beweisaufnahme die Tankkarten entgegen der Dienstwagenrichtlinie der Arbeitgeberin beziehungsweise entgegen deren Weisungen genutzt, wodurch er das Vermögen der Arbeitgeberin um insgesamt 2.801,04 Euro (inklusive Mehrwertsteuer) geschädigt hat.

Entgegen der Auffassung des Arbeitnehmers ergibt sich aus der Dienstwagenrichtlinie mit hinreichender Deutlichkeit, dass ihm die Nutzung der Tankkarten zur Betankung seiner privaten Fahrzeuge nicht erlaubt war. Die Dienstwagenrichtlinie ist nicht wegen mangelnder Bestimmtheit unwirksam. Werden in einem Arbeitsverhältnis Tankkarten, Kreditkarten oder Kontokarten zur Verfügung gestellt, so ist zunächst davon auszugehen, dass diese lediglich für die Bestreitung der arbeitsvertraglichen Pflichten und dienstliche Zwecke gedacht sind. Der Arbeitgeber erfüllt durch die Übergabe dieser Karten seine Vorschusspflicht aus § 669 BGB. In diesem Sinne ist auch die Dienstwagenrichtlinie der Arbeitgeberin formuliert. Gemäß Ziffer 2 der Dienstwagenrichtlinie wird die Auswahl des zur Verfügung stehenden Pkw von der Arbeitgeberin getroffen. Gemäß Ziffer 3.1 der Dienstwagenrichtlinie ist der Mitarbeiter verpflichtet, den Pkw bei Dienstreisen einzusetzen. Das vom Arbeitnehmer reklamierte Wahlrecht der Nutzung etwaiger zur Verfügung stehender Privatfahrzeuge für den Einsatz bei Dienstreisen wird durch Ziffer 3.1 der Dienstwagenrichtlinie unterbunden. Gemäß Ziffer 6.5 der Dienstwagenrichtlinie ist der Mitarbeiter verpflichtet, den Weisungen der Arbeitgeberin in Bezug auf die Nutzung der Tankkarte Folge zu leisten. Aus Ziffer 6.5 der Dienstwagenrichtlinie in Verbindung mit Ziffer 3.1 der Dienstwagenrichtlinie ergibt sich damit eindeutig, dass der Einsatz der Tankkarten nur bei Nutzung des Dienstwagens erlaubt sein sollte.

Nach alledem war aus der Dienstwagenrichtlinie auch für den Arbeitnehmer erkennbar, dass ihm die Tankkarten (nur) im Zusammenhang mit dem Firmenfahrzeug überlassen worden sind. Eine Befugnis zur Nutzung der Tankkarten zur Betankung von Privatfahrzeugen auf Kosten der Beklagten ist dem Arbeitnehmer durch die Dienstwagenrichtlinie gerade nicht erteilt worden. LArbG Niedersachsen, Urteil vom 29.03.2023, Az. 2 Sa 313/22 (Nichtzulassungsbeschwerde eingelegt, Az. des BAG: 2 AZN 296/23)

Soweit die Vollstreckung zulässig ist und die Geldstrafe oder Geldbuße nach Artikel 50 des Deutsch-Schweizerischen Polizeivertrags fehlerfrei angepasst wurde, wird der Einspruch durch Beschluss als unbegründet zurückgewiesen.

Ist hingegen der Einspruch wegen Unzulässigkeit der Vollstreckung begründet, wird die schweizerische Entscheidung für nicht vollstreckbar erklärt. War aber lediglich die Anpassung der Geldbuße nach Artikel 50 des Deutsch-Schweizerischen Polizeivertrags fehlerhaft oder wurde diese ganz unterlassen, passt das Gericht die Geldforderung an und erklärt die Entscheidung für vollstreckbar. Rechtsmittel gegen die gerichtlichen Beschlüsse ist – vergleichbar dem deutschen Recht in Bußgeldsachen – die Rechtsbeschwerde (§ 11 Umsetzungs-gesetz), die aber zugelassen werden muss. Die Rechtsbeschwerde steht sowohl der betroffenen Person als auch dem Bundesamt für Justiz als Bewilligungsbehörde zu; es entscheidet das Beschwerdegericht.

Bei Auslandssachverhalten, die ein Bußgeld oder eine Geldstrafe zur Folge haben, ist die Hinzuziehung eines anwaltlichen Beistands zur Rechtswahrnehmung dringend anzuraten. Entsprechende Vorsicht gilt übrigens auch bei einer Umgehung der Rechtshilferegulungen, wenn ausländische Stellen unter Umgehung des Bundesamts für Justiz den Versuch unternehmen, Geldforderungen unterhalb der Schwellenwerte von 70 Euro oder 80 Schweizer Franken direkt beim Betroffenen einzufordern.

Rechtsanwalt Lutz D. Fischer, St. Augustin
Kontakt: kanzlei@fischer.legal
Internet: www.fischer.legal

AUTOR



RECHTSANWALT LUTZ D. FISCHER

ist Mitglied der ARGE Verkehrsrecht im Deutschen Anwaltverein. Ein besonderer Kompetenzbereich liegt im Bereich des Dienstwagen- und Verkehrsrechts. Als Autor hat er zahlreiche Publikationen zum Dienstwagenrecht veröffentlicht, unter anderem in der Fachzeitschrift „Flottenmanagement“ sowie im Ratgeber „Dienstwagen- und Mobilitätsmanagement 2018–2020“ (Kapitel Datenschutz). Als Referent hält er bundesweit offene Seminare und Inhouse-Veranstaltungen zur Dienstwagenüberlassung mit thematischen Bezügen zu Arbeitsrecht, Entgeltabrechnung, Schadenregulierung und -management, Datenschutz sowie Elektromobilität.

Mit Blick auf den geldwerten Vorteils
dürften Elektroautos jetzt teurer werden



Sonderregelung der Privatnutzung von Elektrofahrzeugen durch das Wachstumschancengesetz

Das Gesetz zur Stärkung von Wachstumschancen, Investitionen und Innovation sowie Steuervereinfachung und Steuerfairness (Wachstumschancengesetz) vom 27. März 2024 wurde taggleich im Bundesgesetzblatt veröffentlicht. Zuvor hatte der Bundesrat am 22. März 2024 dem Kompromissvorschlag des Vermittlungsausschusses zugestimmt. Das Gesetz soll die Liquiditätssituation der Unternehmen verbessern und Impulse setzen, damit Unternehmen dauerhaft mehr investieren und Innovationen wagen können. Daneben soll das Steuersystem an zentralen Stellen vereinfacht werden und durch die Anhebung von Schwellenwerten und Pauschalen sollen vor allem kleine Betriebe von Bürokratie entlastet werden.

Fuhrparkrelevant ist hierbei die Sonderregelung der privaten Nutzung von Elektrofahrzeugen in § 6 Abs. 1 Nr. 4 Satz 2 Nr. 3, 5 EStG, die über § 8 Abs. 2 Satz 2, 3 und 5 EStG entsprechend für die Dienstwagenüberlassung an Arbeitnehmer im Rahmen der Ein-Prozent-Methode und bei der Fahrtenbuchmethode gilt.

Bei der Überlassung eines betrieblichen Kraftfahrzeugs an Arbeitnehmer ist für die Privatnutzung eines betrieblichen Kraftfahrzeugs ohne CO₂-Emissionen (reine Elektrofahrzeuge (BEV)

sowie Brennstoffzellenfahrzeuge) nach § 6 Abs. 1 Nr. 4 Satz 2 Nr. 3 EStG (Ein-Prozent-Regelung) nur ein Viertel des Bruttolistenpreises als Bemessungsgrundlage und nach § 6 Abs. 1 Nr. 4 Satz 3 Nr. 3 EStG (Fahrtenbuchmethode) nur ein Viertel der Anschaffungskosten oder vergleichbarer Aufwendungen anzusetzen. Bislang durfte der Bruttolistenpreis des Kraftfahrzeugs nicht mehr als 60.000 Euro betragen. Um die Nachfrage zu steigern, die Ziele zur Förderung einer nachhaltigen Mobilität zu erreichen und um die inzwischen gestiegenen Anschaffungskosten

solcher Fahrzeuge praxisgerecht abzubilden, wurde der der bisher bestehende Höchstbetrag auf 70.000 Euro angehoben.

Die für Anschaffungen nach dem 31. Dezember 2024 geltende alternative Reichweitengrenze von 80 Kilometern bei Hybridfahrzeugen (§ 6 Abs. 1 Nr. 4 Satz 2 Nr. 5 und Satz 3 Nr. 5 EStG) wurde nach dem Ergebnis des Vermittlungsausschusses doch nicht gestrichen, wie es der Bundestag ursprünglich vorgesehen hatte.

IHR FUHRPARK IN BESTEN HÄNDEN.

Raiffeisen-IMPULS Fuhrparkmanagement
GmbH & Co. KG
Johann-Sebastian-Bach-Str. 36, 85591 Vaterstetten
T +49 8106 99 735-18 777
E info@ril.de

ril-fuhrpark.de

Raiffeisen
IMPULS Leasing



Assistenz-Armada

Autofahren? Können die Autos heutzutage selbst, oder? Na ja, ganz so ist es noch nicht, aber inzwischen kann man schon ganz schön viele Aufgaben an sein Fahrzeug abgeben. Die Kontrolle muss allerdings der Fahrer behalten - noch.



(Quelle: Volkswagen)

Der Wagen legt eine zuvor gespeicherte Strecke selbstständig zurück

Das assistierte Fahren ist heutzutage nun wirklich nichts Exotisches mehr. Die meisten Kleinwagen verfügen beispielsweise über einen Tempomaten, der sogar selbstständig beschleunigt und bremst. Die Preise liegen selbst im kompakten Segmentbereich bloß noch bei wenigen Hundert Euro. Doch aktive Geschwindigkeitsregler unterscheiden sich teils erheblich voneinander. Die Technologiesprünge liegen im Detail. Wichtig zu wissen ist auch: Wer möglichst viel Fahrautonomie genießen möchte, muss zum Automatikgetriebe greifen. Es braucht schließlich eine automatische Kupplung, wenn das Auto selbstständig wieder anfahren soll, nachdem es vorher gestoppt hat. Doch worum geht es dabei? Der aktive Tempomat macht das Fahren nicht nur sicherer, sondern auch komfortabler. Schließlich lässt sich das Vehikel auf diese Art und Weise entspannt durch den Feierabendverkehr schieben. Die neueste Ausbaustufe dieser Systeme

kann sogar Überholvorgänge selbst durchführen, und man muss die Hände nicht mehr an das Lenkrad nehmen. Klingt nach Zukunftsmusik? Ist aber bereits Realität.

Das heißt, mehrere Hundert Kilometer am Stück auf der Autobahn lassen sich zurücklegen, ohne selbst zu lenken. Und zwar in Deutschland – völlig legal. Wo liegt der Haken? Im Grunde gibt es keinen, aber das System verlangt vom Fahrer, dass er auf die Straße blickt. Und zwar lässt sich das mit einem sogenannten Eye-Tracking-System überprüfen. Gleitet der Blick von der Straße ab, gibt es Warnmeldungen, auf die wiederum ein Abschalten der Anlage folgt. Und was bedeutet das in der Praxis? Kann der Fahrer sein Pausenbrot einnehmen? Ja, wenn er auf die Straße blickt. Mit den Händen herumzuhantieren, lässt das System zu. Beim Schreiben einer Textnachricht würde das System jedoch meckern, schließ-

lich wandert der Blick dann auf das Display des Smartphones. Autobahnkurven sind übrigens ebenfalls kein Problem, dank aktiver Lenkung können ganz problemlos auch Kurven gefahren werden. Natürlich gilt auch hier: Der Fahrer muss die Kontrolle über das Verkehrsgeschehen behalten, daher handelt es sich nicht um autonomes Fahren. Macht aber nichts, dieser Schritt bedeutet in der Praxis schon eine drastische Steigerung von Komfort und Sicherheit.

Eng mit dem aktiven Tempomaten verbunden ist das autonome Bremsssystem. Es ist sozusagen der stille Schutzengel, der im Alltag überhaupt nicht auffällt. Denn man müsste schon arg lange das Bremspedal bei einem drohenden Hindernis ignorieren, um eine Notbremsung auszulösen. Fakt ist, dass dieses Feature die Aufprallschwere bei einer Kollision vermindert oder die Kollision im Falle einer Unaufmerksamkeit gar in Gänze verhindert. Wie leistungsfähig ein solches System ist, lässt sich mit einem praktischen Versuch herausarbeiten: Man kann ein Fahrzeug mit moderner assistierter Längsführung in der Ortschaft mit 50 km/h auf einen an der Ampel stehenden Verkehrsteilnehmer auflaufen lassen – bitte immer bremsbereit halten –, und das Auto schafft es ganz locker, noch vor dem Vordermann anzuhalten. Einfach, weil die Kamera- und Radarsysteme inzwischen viele Hundert Meter Reichweite abdecken.

Und dann wären da ja noch die Assistenzsysteme, die die meisten Autofahrer am liebsten sofort ausschalten. Und deren Existenz ist gar nicht einmal herstellernetrieben, sondern im Rahmen der europäischen Gesetzgebung mittlerweile Pflicht. Ein Beispiel ist der Tempolimitwarner, der schon ab einem km/h Übertretung piepst – lässt sich in der Regel per Shortcut aus-

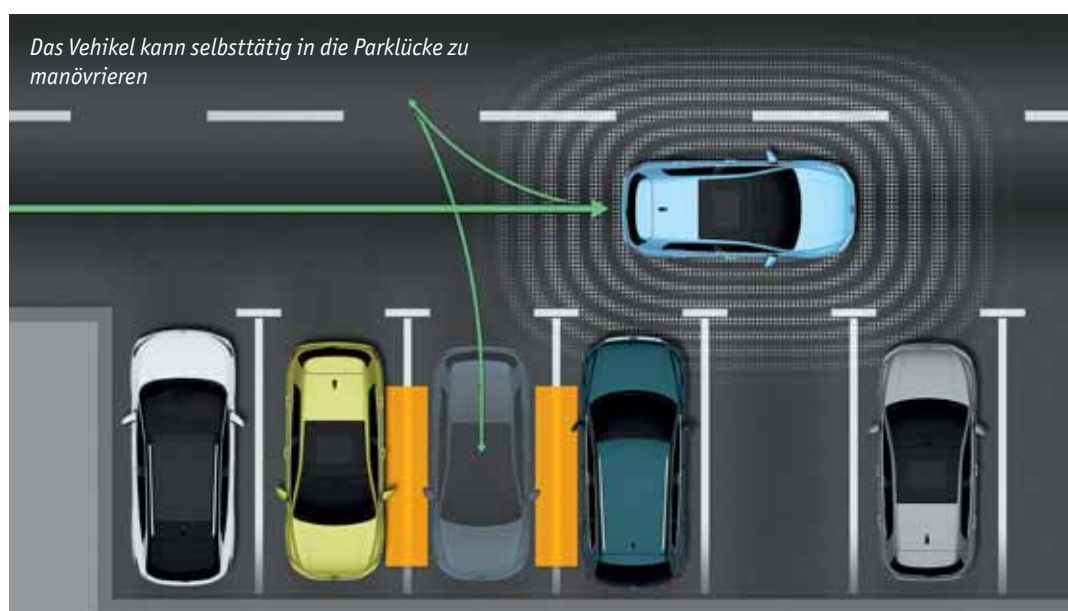
Überholen? Macht das Auto künftig selbst



(Quelle: Mercedes-Benz)

schalten, immerhin. Und dann gibt es da noch den Spurhalteassistenten, der per Piepton oder Vibration anzeigt, wenn man die Fahrbahnmarkierung überfahren hat. Hier ist der Ausschaltvorgang meist absichtlich umständlich: Entweder der Button dazu befindet sich tief im Menü oder er ist einfacher zugänglich, aber dann muss das Ausschalten extra bestätigt werden. Ein solcher Assistent kann im Bereich von strukturierten Verkehrswegen wie Autobahnen durchaus Sinn machen. Auf der Landstraße, wo man nicht immer vermeiden kann, Linien zu überfahren, ist diese Funktion des Assistenten kontraproduktiv. Die Eskalation ist dann erreicht, wenn in diesem Kontext die aktive Lenkung in Aktion tritt.

Stichwort aktive Lenkung. Mit dieser Funktion ist das assistierte Fahren ein ganzes Stück weitergekommen. Und zwar bezieht sich das nicht nur auf Features, die im fließenden Verkehr zur Anwendung kommen. Es gibt auch ein paar fancy Gimmicks im Funktionsbereich des Parkens. So erlauben immer mehr Fahrzeugmodelle, dass man beispielsweise einen Ort abspeichern kann, der bei Abruf per GPS lokalisiert wird. Und in der Nähe dieses Ortes speichert der Rechner spezielle „Fahrzüge“, die das Auto an eine bestimmte Stelle manövrieren. Und genau dieses Parkmanöver lässt sich immer wieder durch den Computer reproduzieren. Die klassische Einparkautomatik ist dagegen fast schon etabliert – sie detektiert eine Parklücke und man muss bloß Bremse und Gas bedienen. Den Lenkwinkel findet das System dann. Und sonst? Es gibt unzählige Systeme, die heute beim Autofahren unterstützen. Sie alle



(Quelle: Volkswagen)

dienen dazu, den Komfort zu steigern und die Sicherheit zu maximieren. Ganz nach dem Motto „kleiner Einsatz, große Wirkung“ funktionieren diverse automatisierte Bremsszenarien.

Da wäre das Gadget, das die beliebten Parkpiepser ergänzt: Kommt man dem Hindernis gefährlich nah, wird automatisch gebremst, und das ziemlich hart. Auch das Heraustasten aus unübersichtlichen Einfahrten in den fließenden Verkehr kann mit einer harschen Bremsung quittiert werden. Diese und noch viele andere Maßnahmen führen dazu, dass das Fahren komfortabler und sicherer wird. Wann es allerdings zur absoluten Fahrautonomie nach Level 5 kommen wird, steht

noch in den Sternen. Das würde bedeuten: Man gibt einfach das Ziel in den Computer ein und das Auto fährt die Passagiere genau dort hin. Lenkrad und Pedale werden dann nicht mehr nötig sein. Es gibt autonomes Fahren im fortgeschrittenen Stadium bisher nur auf präparierten Testarealen. Damit es zuverlässig funktionieren kann, ist eine spezielle Infrastruktur notwendig. Dazu gehören Dinge wie beispielsweise schnelles Internet und eine viel exaktere Kartografie als normal üblich, um eine deutlich detailliertere Orientierung zu erlauben. Doch das ist noch eine Weile hin und aktuell Zukunftsmusik. Bis dahin müssen wir damit leben, ab und zu mal eine assistierte Vollbremsung zu erfahren.

FleetPartner™



Alle Prozesse
digital und **effizient!**

ZUKUNFTSFÄHIGES FLOTTENMANAGEMENT

- » FleetPartner – das TÜV-zertifizierte bundesweite Service-Netzwerk
- » Über 1.200 Stationen für Reifen- und Autoservice
- » Ihr digitales Flottenmanagement mit leistungsfähiger Online-Plattform

KOOPERATION

Die Nachfrage nach gebrauchten Elektrofahrzeugen steigt kontinuierlich. Für Interessenten gibt es beim Kauf eines E-Fahrzeugs allerdings einige Punkte zu beachten. Die Batterietechnologie steht dabei im Mittelpunkt und gibt oft den Ausschlag, ob tatsächlich ein Kauf zustande kommt. Um seine Kunden bei der Kaufentscheidung bestmöglich zu unterstützen, schließt sich Arval Deutschland mit der AVILOO Battery Diagnostics GmbH, einem Spezialisten für Batteriediagnostik für Elektro- und Plug-in-Hybrid-Fahrzeuge, zusammen. Durch die unabhängige und TÜV-zertifizierte Prüfung von Elektrobatterien in gebrauchten Stromern erhalten Arval-Kunden mehr Sicherheit beim Fahrzeugkauf. Mit dieser neuen Partnerschaft erweitert Arval Deutschland sein Leistungsportfolio erneut durch ein innovatives Angebot und geht somit einen weiteren Schritt hin zur Erfüllung der im Rahmen seines Strategieplans Arval Beyond gesetzten Ziele.

FAKTEN-CHECK

Shell Fleet Solutions unterzieht die drei größten Mythen bei der Umstellung von Unternehmensflotten auf Elektromobilität einem Realitätscheck und klärt auf, dass Ladeinfrastruktur nicht komplex sein muss. Die drei meistverbreiteten Mythen: 1. Hohe Investitionskosten: Die Vorstellung, dass die Umstellung auf Elektrofahrzeuge mit höheren Gesamtkosten verbunden ist, erweist sich in der Realität als falsch. Die Betriebskosten einer elektrifizierten Flotte sind niedriger. Hinzu kommen Möglichkeiten zu steuerlichen Abschreibungen sowie geringere Wartungskosten. 2. Unzureichende Lademöglichkeiten: Im letzten Jahr gab es in Deutschland bereits 88.000 Normal- und 21.000 Schnellladepunkte und das Ladenetz wird kontinuierlich weiter ausgebaut. 3. Fehlendes Know-how: Der Mythos, dass es im Fuhrparkmanagement an Expertise fehlt, trifft nicht zu. Vielmehr sehen Fuhrparkmanager ihre größte Herausforderung in der Umsetzung und der Anpassung firmeninterner Prozesse.

HEIM-LADELÖSUNG

Mit Ford Pro Home Charging präsentiert Ford Pro eine neue Heim-Ladelösung für kleinere und mittlere Unternehmen in Europa. Von den Fahrzeugen über die Ladelösungen bis hin zu Finanzierungs- und Serviceangeboten hat die Marke für ihr wachsendes Angebot an E-Transportern ein ganzheitliches Komplettpaket entwickelt, mit dem die Nutzer der lokal emissionsfreien Fahrzeuge die Betriebs- und Einsatzkosten spürbar senken, effektiver arbeiten und ihren Umstieg auf Elektromobilität vereinfachen können. Ford Pro Home Charging richtet sich speziell an kleinere und mittlere Betriebe, die über kein zentrales Fahrzeugdepot und keinen eigenen Vollzeit-Fuhrparkmanager verfügen. Die Fahrer können ihren Firmenwagen bequem über Nacht an einer Ford Pro-Wallbox bei sich daheim außerhalb der Arbeitszeiten aufladen. Ford Pro übernimmt dabei die Installation und Wartung der Ladestation und gewährt zudem eine fünfjährige Garantie.

ERWEITERTE FUNKTIONEN

Nissan hat die Funktionen seiner NissanConnect Services umfassend erweitert. Als erstes Modell von Nissan auf dem europäischen Markt bietet der überarbeitete Nissan Qashqai damit unter anderem Zugriff auf die integrierten Google-built-in-Dienste. Durch diese können Fahrer unter anderem Google Maps über das Infotainmentsystem nutzen und nach Anmeldung mit einem Google-Konto beispielsweise auf gespeicherte und häufig angesteuerte Orte zugreifen. Over-the-Air-Updates halten die Karteninformationen stets auf dem aktuellen Stand. Mit an Bord ist auch der Google Assistant, der per Sprachbefehl „Hey Google“ gestartet werden kann. Mit ihm lassen sich unter anderem die Navigation aktivieren und Telefonanrufe entgegennehmen, ohne den Blick von der Straße abwenden zu müssen. Die neue Generation der NissanConnect-Dienste bietet Fahrern zudem Zugriff auf eine Vielzahl von Apps, die bei Google Play zum Download zur Verfügung stehen.



TECHNOLOGIESPRUNG

Die mit Porsche gemeinsam entwickelte Premium Platform Electric (PPE) ist ein zentraler Baustein für die Erweiterung des globalen Angebots rein elektrisch angetriebener Audi-Modelle und stellt für das Unternehmen einen bedeutenden Schritt auf dem Weg zum führenden Anbieter nachhaltiger Premiummobilität dar. Für die nächste Generation von vollelektrischen Audi-Modellen hat das Unternehmen die E-Maschinen mit Leistungselektronik und Getriebe sowie die Hochvoltbatterie mit allen peripheren Komponenten neu entwickelt und exakt auf die Anforderungen eines batterieelektrisch angetriebenen Fahrzeugs zugeschnitten. Alle Antriebskomponenten für die PPE sind im Vergleich zu den bisher entwickelten und verbauten elektrischen Antrieben noch kompakter konstruiert und zeichnen sich durch einen höheren Wirkungsgrad aus. Die neu entwickelten E-Maschinen für die PPE benötigen rund 30 Prozent weniger Bauraum als die Aggregate bisheriger E-Modelle.



NEUER PARTNER

Der Verband markenunabhängiger Mobilitäts- und Fuhrparkmanagementgesellschaften e. V. (VMF) hat mit Geotab einen neuen Premiumpartner dazugewonnen. Das Unternehmen bietet seinen Kunden wertvolle datengestützte Einblicke in die Fahrzeugleistung durch integrierte Telematiklösungen. Dies ermöglicht Flottenbetreibern, die Produktivität und Nachhaltigkeit ihrer Benzin-, Diesel-, Hybrid- oder Elektrofahrzeuge zu steigern. Das Unternehmen unterstützt Unternehmen bei der Transformation ihrer Flotten und Abläufe. Es geht darum, durch eine professionelle Nutzung vorhandener Daten bessere Entscheidungen treffen zu können, die Produktivität zu steigern, die Sicherheit der Flotten zu erhöhen und gleichzeitig Nachhaltigkeitsziele zu erreichen. Dies wird für über vier Millionen Abonnements durch die tägliche Analyse von mehr als 75 Milliarden Datenpunkten erreicht.

RABATT

Kia-Charge-Kunden profitierten beim Schnellladen bei Aral Pulse schon bisher von hohen Preisnachlässen. Jetzt bietet ihnen der Kia-Service noch bessere Konditionen bei der Nutzung der Aral-Hochleistungsladepunkte: Sie erhalten ab Anfang Juni bis zu 50 Prozent Rabatt auf den Strompreis, die Kilowattstunde ist damit schon ab 39 Cent erhältlich. Aral Pulse gehört in Deutschland zu den größten Anbietern von „High Power Charging“ und betreibt hier aktuell bereits mehr als 2.500 HPC-Ladepunkte. Für das Laden bei Aral Pulse können die Kia-Charge-Abonnenten zwischen zwei Optionspaketen wählen, deren Preise sich jetzt ebenfalls reduziert haben. Das Paket Aral Pulse Light kostet monatlich 4,99 Euro (bisher 5,99 Euro) und bietet einen um 35 Prozent (bisher 30 Prozent) rabattierten Kilowattstundenpreis. Beim Paket Aral Pulse Premium für 9,99 Euro (bisher 11,99 Euro) im Monat ist der kWh-Preis um 50 Prozent (bisher 45 Prozent) reduziert.



SICHERHEIT

Volle Transparenz beim Kauf gebrauchter Elektroautos: Seit dem 1. Mai 2024 kooperiert die Hyundai Motor Deutschland GmbH mit der AVILOO Battery Diagnostics GmbH. Das Unternehmen bietet mit dem AVILOO Flash Test einen einfach durchzuführenden Schnelltest an, der innerhalb weniger Minuten die Funktionsfähigkeit der Antriebsbatterie ermittelt. Der unabhängige AVILOO Flash Test vergleicht die tatsächlich nutzbare Energie mit der Energie, die im Neuzustand vorhanden ist, und gibt nach einem dreiminütigen Schnelltest einen sogenannten AVILOO-Score aus. Dieser basiert auf einer Vielzahl von Testdaten und berücksichtigt Faktoren wie den Gesamtenergieverbrauch, Lade- und Vollzyklen sowie das Fahrverhalten durch Big-Data-Anwendungen. Je höher der gemessene Wert, desto besser der Batteriezustand der Hochvoltbatterie. Bei substantiellen Risiken liefert der Flash Test einen „Red Flag“-Report, mit spezifischen Hinweisen zu Art und Typ des Fehlers.

NEUES TOOL

Webfleet bringt mit dem „EV Transition Tool“ ein neues Produkt auf den Markt, das Unternehmen bei der Umstellung auf Elektrofahrzeuge beziehungsweise beim Ausbau ihrer Elektroflotten unterstützt. Das Tool ist die erste Lösung, die aus der Serviceplattform für Elektrofahrzeuge hervorgeht. Auf Grundlage ihrer eigenen Flottendaten können die Kunden die Eignung ihres Fuhrparks für eine Elektrifizierung sowie damit anfallende Betriebskosten und erwartbare CO₂-Einsparungen einschätzen. Darüber hinaus erhalten sie Informationen darüber, welche E-Fahrzeug-Modelle am besten in ihren Fuhrpark passen und welche Ladeinfrastruktur sie für ihren individuellen Geschäftszweck benötigen. Das Webfleet EV Transition Tool vereinfacht nicht nur den Entscheidungsprozess für Flottenmanager in Richtung E-Mobilität erheblich, sondern ermöglicht ihnen auch den direkten Zugang zu den in der Serviceplattform integrierten Mobilitätsdienstleistern.

Giftiger Schwede

Mit dem doppelmotorigen EX30 hat Volvo einen ziemlich giftigen Kleinwagen auf die Räder gestellt. Und einen stylischen sowieso. Flottenmanagement war mit dem Schweden unterwegs.

Mit der Elektromobilität ist Leistung so ein bisschen zum inflationären Gut geworden, das muss man schon sagen. Siehe Volvo EX30. Der hat jetzt 428 PS, und die Rede ist von einem Kleinwagen (4,23 Meter Außenlänge)! Und das zum Tarif von netto 42.008 Euro. Okay, das mag nicht wenig Geld sein. Aber für diese Performance ist das schon erschwinglich, zumal Autos in den letzten Jahren preislich deutlich angezogen haben. Und der Volvo bietet Dinge, die seine Motorleistung zwar erfordern. Aber es sind ja dennoch Merkmale, die eigentlich satte Aufpreise kosten. Beispielsweise Allradantrieb. Zugegeben, ohne ginge es hier nicht. Und Gänge müssen auch

nicht geschaltet werden. Es gibt eben bloß eine einzige Übersetzung. Doch dazu später mehr. Jetzt wird erst einmal eingestiegen. Raum- und Sitzcheck besteht der Skandinavier. Und das ist doch gut zu wissen, denn angesichts eines solchen Antriebs könnte man glatt auf die Idee kommen, das kompakte Auto auch mal mitzunehmen auf die weitere Reise. Dazu sollte man wissen: Es gibt einen 64 kWh großen Energiespeicher, aus dem sich die beiden Maschinen bedienen können. Und der ist erst nach 450 Kilometern leer, sofern man es mit dem Beschleunigen nicht übertreibt. Die Zurückhaltung erfordert zumindest Disziplin, denn es geht unter voller Last binnen 3,9 Sekunden auf 100 km/h. Und wer würde sich einen solchen Spaß nicht immer mal wieder gönnen wollen zwischendurch? Und wenn die Batterie dann doch einmal wieder befüllt werden muss, kein Problem. Allzu lange soll es nicht dauern, denn der Hersteller verspricht, das Laden von zehn auf 80 Prozent erfolge binnen 26,5



Das Tablet im Hochformat zählt zu den Highlights des EX30-Innenraums

Minuten – damit kann man leben. Übrigens strotzt der Schwede nur so vor serienmäßigen Assistenten. Darunter natürlich auch ein adaptiver Tempomat.

Volvo EX 30 Twin Motor Performance AWD

Motor:	zwei E-Maschinen
kW (PS) vorn bei U/min:	115 (156) bei 9.536
kW (PS) hinten bei U/min:	200 (272) bei 9.248
Systemleistung kW (PS):	315 (428)
Drehmoment bei U/min:	200 Nm bei 2.000-3.500
Drehmoment bei U/min:	200 Nm bei 2.000-3.500
Getriebe:	eine Übersetzung
Schadstoffklasse/CO ₂ -Ausstoß:	-/0 g/km
0-100 in sek/V-max. in km/h:	3,6/180
Verbrauch/Reichweite:	17,5-18kWh/bis 450 km
Zuladung kg/Ladevolumen l:	375/318-1.000
Typklasse HP/VK/TK:	18/22/20
Firmenfahrzeuganteil gesamt*:	2,9 %
Dieselanteil:	0 %
Basispreis (netto):	ab 42.008 Euro
Betriebskosten pro Monat/km**:	1.133,64/0,45 Euro

*o. Autovermieter u. o. Tageszulassungen **bei 30.000 km p.a., 36 Monate



Premium-Stromer

Audis Interpretation des konzerneigenen modularen Elektrobaukastens kommt in Form des Q4 e-tron. Flottenmanagement war mit dem kompakten Stromer unterwegs, der durchaus Langstreckenfähigkeiten aufweist.



Die erste Tuchfühlung mit dem Audi Q4 e-tron ist komfortabel. Schön in die ausgeprägten Sitze des Testwagens fläzen, so kann eine harmonische Beziehung starten. Bequem ist er also, der stromernde Ingolstädter. Und was noch? Hinten auf dem Heckdeckel prangt eine „45“ sowie der quattro-Schriftzug. Das spricht für 286 PS in Kombination mit Allradantrieb. Und wie gut der Oberbayer vorankommt, kann man sich vorstellen. Aber wenn man es erlebt, wird die Souveränität dieses elektrischen Antriebes erst plastisch. Nicht nur, dass die Leistung den 2,2-Tonner ordentlich anschiebt. Der Fakt, dass es keine Zugkraftunterbrechungen gibt, macht den Stromer ansatzlos. Ein kurzer Stupser auf das Fahrpedal lässt den Allradler sofort davonschnellen. Schnell ist er übrigens sowieso, soll den Standardsprint von 0 auf 100 km/h innerhalb von 6,6 Sekunden erledigen. Bei 180 km/h ebbt

der Vortrieb dann ab. Das sind schon ordentliche Sportwagen-Werte. Und mit 545 Newtonmeter Drehmoment an der Hinter- sowie 134 Newtonmeter an der Vorderachse ziehen die Elektroaggregate aus jeder Lebenslage heraus gut durch.

Innen erwartet den Passagier vor allem viel Display. Klar, dass das Kombiinstrument aus elektronischer Anzeigefläche besteht. Und ebenso klar ist, dass es einen großen Zentraltouchscreen gibt. Hier dürfen sich Digital Natives durch die Tiefen der Menüs wühlen. Aber wichtig ist, dass sich sämtliche Funktionalitäten intuitiv bedienen lassen. Und natürlich kann der User per Smartphone-Integration seine individuelle Mobiltelefonoberfläche auf den Monitor spiegeln. Schön außerdem, dass Audi die wichtigsten Features sogar per klassischer Drucktaste ansteuern lässt – so gibt es ein statisches Paneel für die Klimatisierung. Dazu zählt übrigens auch die Sitzheizung. Und für den Tempomat stellen die Architekten einen klassischen Lenksäulenhebel zur Verfügung – das ist erfrischend simpel, aber absolut funktional. Dass es am Raumangebot nichts zu meckern gibt, versteht sich von selbst. Der für das Segment üppige Radstand trägt seinen Teil dazu bei. Insbesondere in der zweiten Reihe wird man keine Klagen über mangelnde Kniefreiheit hören.

Und was macht Audi, um die Reichweitenangst zu elimi-



Ein paar physische Tasten haben die Ingenieure auch noch übrig gelassen

Die zweite Reihe des Q4 bietet viel Beinfreiheit



nieren? Dem Datenblatt sind bis zu 524 Kilometer WLTP-Reichweite zu entnehmen – auf diese Weise kann der Ingolstädter ohne Probleme auch mal größere Runden drehen. Befüllt wird der mit 77 kWh Netto-Kapazität nicht gerade kleine Akku per Gleichstrom mit immerhin 175 kW Peakladeleistung. Bedeutet: Einen Hub von zehn auf 80 Prozent nimmt die Batterie binnen 28 Minuten. Mit 46.176 Euro netto hat der Premium-Stromer freilich seinen Preis. Immerhin sind LED-Scheinwerfer, Navi, elektrische Heckklappe, Parkpiepser sowie Sitzheizung serienmäßig. Spannend wären die 950 Euro (netto) teuren Matrixscheinwerfer. Und die effizienzsteigernde Wärmepumpe will mit netto 832 Euro extra bezahlt werden. Finanziell interessant ist der Q4 allerdings in jedem Fall vor allem für Dienstwagenfahrer. Schließlich wird bloß der geviertelte Bruttolistenpreis herangezogen als Bemessungsgrundlage für die pauschale steuerliche Abgeltung privater Fahrten. Der Q4 tut also nicht nur der Umwelt, sondern auch der Geldbörse gut.

Audi Q4 45 e-tron quattro

Motor:	zwei Elektromotoren
kW (PS):	210 (286)
Drehmoment:	545 plus 134 Nm
Getriebe:	eine Übersetzung
Schadstoffklasse/CO ₂ -Ausstoß:	-
0-100 in sek/V-max. in km/h:	6,6/180
Verbrauch/Reichweite:	16,7-19,5 kWh/524 km
Zuladung kg/Ladevolumen l:	515/520-1.490
Typklasse HP/VK/TK:	17/23/21
Firmenfahrzeuganteil gesamt*:	54,4 %
Dieselanteil:	0 %
Basispreis (netto):	ab 46.176 Euro
Betriebskosten pro Monat/km**:	1.365,01/0,55 Euro

*o. Autovermieter u. o. Tageszulassungen **bei 30.000 km p.a., 36 Monate



Der Audi Q4 ist architektonisch eher konservativ gehalten



Ein großer Monitor erfreut die Digital Natives

In der zweiten Reihe des ID.7 gibt es viel Kniefreiheit



Langstreckenvergnügen

Mit dem ID.7 installiert Volkswagen einen batterieelektrischen Mittelklassler, der auf der Langstrecke überzeugen soll. Flottenmanagement war mit der großen Limousine unterwegs.

Die Elektromobilität nimmt langsam, aber sicher an Fahrt auf. Noch nicht jeder Neuwagenkäufer ist überzeugt, aber es werden eben doch stetig mehr Kunden. Die Umstellung von Flüssigkraftstoff auf Strom braucht ihre Zeit – nicht zuletzt auch deshalb, weil die Modellprogramme noch nicht für jeden Anspruch das richtige Produkt bieten. Volkswagen hat mit dem ID.7 wieder einmal so eine Lücke geschlossen. Welche eigentlich genau? Es fehlte bislang eine feine Mittelklasse-Limousine mit großer Batterie und zügig aufladbarem Akku. Ein Tool also, mit dem man ordentlich Strecke machen kann. Wie wäre es mit 621 Kilometern Reichweite? Geht, weil der 4,96 Meter lange Wolfsburger den verführerischen

Mix aus einem recht großzügigen Batteriespeicher von 77 kWh sowie bloß 14,1 kWh WLTP-Verbrauch bietet. Spannend wird es, da auch noch 286 PS Motorleistung zur Verfügung steht. Angetrieben wird bloß die Hinterachse (hier sitzt auch das Triebwerk), was für Effizienz sorgt. Und irgendwie ist der Heckantrieb mit seiner Tradition ja auch ein Merkmal für Autoenthusiasten.

Allerdings hat das einen Grund, den man auch beim ID.7 spüren kann. So sehr man Last auf die Räder gibt, auch mit Lenkwinkel – Antriebseinflüsse in der Lenkung bleiben aus. Das wiederum führt zu mehr Komfort. Komfort ist sowieso die Sache des ID.7. Denn der Langstrecken-Stromer ist von seiner Dämpfung her betont geschmeidig ausgelegt. So wellig die Fahrbahnoberfläche auch sein mag, der lange Volkswagen flauscht darüber, ohne seine Fahrgäste über Gebühr zu behelligen. Der lange Radstand von 2,97 Metern trägt seinen Teil zu diesem Eindruck bei. Und dann wäre da ja noch der souveräne Antrieb. Ansatzlose Beschleunigung ist nicht nur die Folge properen Drehmoments von 545 Newtonmetern, sondern ebenso Ergebnis eines Getriebes mit feststehender Übersetzung. Nach lediglich 6,5 Sekunden fährt der 2,2-Tonner 100 km/h, während der Toppspeed bei 180 Sachen liegt. Und währenddessen kann man sich von den kommoden Sesseln durchkneten lassen, was auf weiten Reisen für das nötige Maß an Entspannung sorgen dürfte.

Zur Wahrheit gehört aber auch, dass Fahrzeuge mit elektrischen Antrieben entspannen, weil man

immer wieder mal eine Pause einlegen muss. Nun, das müsste man beim Tanken auch, aber den Akku mit Strom zu versorgen, dauert eine Weile länger. Dank 175 kW Ladeleistung steht man mit dem ID.7 jedoch nicht allzu lange am Schnelllader. Nach etwa 28 Minuten, so verspricht das Werk, hat der Speicher wieder 80 Prozent Ladezustand, sofern man vorher noch zehn Prozent übrig gelassen hat. Sprechen wir über Preise: Ab netto 45.374 Euro weist der Konfigurator aus. Dabei sind Brocken wie LED-Scheinwerfer, Smartphone-Integration sowie Tempomat mit adaptiver Steuerung bereits serienmäßig. Wie wäre es mit den Matrix-Scheinwerfern zu 1.899 Euro netto? Und für Vielfahrer sollte das 2.168 Euro (netto) teure Interieurpaket mit den komfortableren Sitzen plus 30-farbiger Ambientebeleuchtung her. Und wer auf maximale Effizienz schwört, sollte zur 832 Euro (netto) kostenden Wärmepumpe greifen, um die Reichweite vor allem an kalten Tagen zu erhöhen. Damit das Langstreckenvergnügen ungetrübt ausfällt.

Volkswagen ID.7 Pro

Motor:	Elektromotor
kW (PS) bei U/min:	210 (286) bei k. A.
Drehmoment bei U/min:	545 Nm bei k. A.
Getriebe:	Reduktionsgetriebe
Schadstoffklasse/CO ₂ -Ausstoß:	-
0-100 in sek/V-max. in km/h:	6,5/180
WLTP-Verbrauch/Reichweite:	14,1 kWh/621 km
Zuladung kg/Ladevolumen l:	458/532-1.586
Typklasse HP/VK/TK:	20/24/23
Firmenfahrzeuganteil gesamt*:	3,9 %
Dieselanteil:	0 %
Basispreis (netto):	ab 45.374 Euro
Betriebskosten pro Monat/km**:	1.234,76/0,49 Euro

*o. Autovermieter u. o. Tageszulassungen **bei 30.000 km p.a., 36 Monate



Die LED-Rückleuchten beherrschen diverse Lichtchoreographien

Elektronische Helfer

Führerscheinkontrollen und UVV-Fahrerunterweisungen sind zwei Aufgaben, die erledigt werden müssen, aber viel Zeit in Anspruch nehmen. Wäre da nicht ein kleiner Helfer zur Unterstützung eine gute Sache? Flottenmanagement ist dieser Frage einmal nachgegangen.



Die regelmäßige Kontrolle des Besitzes einer Fahrerlaubnis gehört zu den unumgänglichen Pflichten eines jeden Fuhrparkleiters: Er muss dafür sorgen, dass die Führerscheine der Fahrzeugführer in regelmäßigen Abständen kontrolliert werden. Auch wenn gesetzlich kein bestimmter Zeitraum vorgeschrieben wird, hat sich die halbjährlich wiederholende Überprüfung in den Unternehmen durchgesetzt. Sollte diese nicht oder nur unzulänglich erfolgen, kann es unangenehm werden, da neben hohen Strafen auch der Versicherungsausfall droht. Doch wie geht man diese Aufgabe am besten an? Sichtprüfung und Dokumentation auf Papier sind zeitintensiv und möglicherweise nicht besonders verlässlich, sollte es zu einem Unfall oder einer rechtlichen Auseinandersetzung kommen. Die elektronische Führerscheinkontrolle kann hier im Rahmen der Halterhaftung bei Organisation und Durchführung von Führerscheinkontrollen helfen.

Der größte Vorteil dieser Art der Überprüfung besteht darin, dass sie zeit- und ortsunabhängig ist, wie Anna Reuber, Team Lead Customer Success bei der DriversCheck GmbH, aufzeigt: „Mit der DriversCheck App lassen sich Führerscheine jederzeit und überall kontrollieren. Das mag zunächst einmal banal klingen, bietet Fuhrparkverantwortlichen aber eine Menge Vorteile: Zum einen entfällt eine Menge Kommunikation und Organisationsaufwand. Fahrer werden vom System eingeführt und zur Kontrolle aufgefordert. Dadurch müssen Fuhrparkverantwortliche nur dort aktiv werden, wo Fahrer nicht reagieren. Ganz nebenbei erledigt das System auch die revisions sichere Dokumentation der Kontrollen, und das nach allen DSGVO-Standards. Hier scheitern viele Fuhrparks mit manuellen Kontrollen. Vor allem dezentral organisierte Fuhrparks profitieren massiv von DriversCheck und unserer VideoIdent-Lösung zum Onboarding.“ Die Software entlastet so Flottenleiter und Fahrer zugleich und sorgt für zufriedene Mitarbeiter, die ihrer eigentlichen Arbeit nachgehen können. Das Scannen verläuft dabei über eine App, die entweder vorher installiert wurde oder im Web abrufbar ist. René Roeder, Geschäftsführer bei der fleet innovation GmbH, erläutert dazu: „Für unsere smartphonebasierte Lösung ‚my fleet-iD‘ ist keine App-Installation notwendig. Die einfache Implementierung ist der entscheidende Vorteil und gleichzeitig die größte Entlastung für Flottenkunden und deren Dienstwagenfahrer. Es entfallen alle lästigen Pflichten, die eine App-Installation mit sich bringt, beispielsweise Genehmigungen, Aktualitätsprüfungen oder Passwortinstallation. Die Anwendung ist zudem konsequent nutzerorientiert, einfach, sehr intuitiv und technisch störungsfrei.“

Das Erkennen von Ablaufdaten oder unterschiedlichen Führerscheintypen, beispielsweise aus dem Ausland, ist für die App kein Problem. Dafür wird auch in diesem Feld KI eingesetzt, wie Jörg Schnermann, Geschäftsführer bei der LapID Service GmbH, berichtet: „Die Führerscheinkontrolle mit der LapID Driver App erfolgt orts- und zeitunabhängig direkt durch den Fahrer mithilfe des eigenen Smartphones. Unser System setzt dabei auf einen KI-gestützten Kontrollprozess mit einem nachgelagerten mehrstufigen Prüfverfahren. Diese Kombination aus künstlicher und menschlicher Intelligenz sorgt für die erforderliche Sicherheit im Prozess.“ Zur Kontrolle bieten sich verschiedene Methoden an: Die optische Abtastung überprüft die Sicherheitsmerkmale der Fahrlizenz, zum Beispiel anhand der Hologramme. Anna Reuber erklärt: „Das Alleinstellungsmerkmal unserer Lösung ist, dass die Kontrolle des deutschen EU-Kartenführerscheins ohne zusätzliches Prüfmerkmal ausschließlich auf dem Endgerät erfolgt. Durch unsere optische Abtastung garantieren wir, dass keine Bilddaten zur Auswertung an Server oder andere Personen weitergeleitet werden. Die Dokumentation der Kontrolle erfolgt automatisch und wird auf ISO-zertifizierten Servern in Deutschland gespeichert.“ Bei ausländischen oder älteren Führerscheinen wird hingegen eher ein NFC-Siegel vorab auf den Führerschein (auch in der Papierversion) angebracht. Dieses ist manipulationssicher und lässt sich nicht vom Führerschein ablösen, ohne dabei zerstört zu werden. So wird eine Übertragung auf andere Trägermedien verhindert. Der Fahrerdatensatz muss noch im System zugeordnet werden, dann ist die elektronische Überprüfung anhand der NFC-Schnittstelle am Smartphone möglich. Sollte das Dokument nicht mehr gültig sein, wird die Führerschein- beziehungsweise Siegelnummer aus dem System entfernt. Eine Kontrolle ist jetzt nicht mehr möglich, es sei denn, eine neue Nummer wird eingetragen.

Ein Dashboard gibt darüber hinaus Fuhrparkleitern die Möglichkeit eines umfassenden Überblicks über alle Führerscheinkontrollen. Es werden sowohl erfolgreich geprüfte Fahrer als auch überfällige Kontrollen oder noch ungeprüfte Fahrer angezeigt. Das System weist den Verantwortlichen zusätzlich auf mögliche Eskalationen hin, um eine schnelle und einfache Klärung zu ermöglichen. Damit es nicht so weit kommt, erhalten Fahrer mit anstehender Prüfung wiederholt eine Erinnerung – sei es per Mail, SMS oder auch Push Notification. Der Zeitraum von der ersten Aufforderung bis zur fälligen Kontrolle beträgt generell vier Wochen und es folgen dann noch drei Erinnerungen vor dem Stichtag, aber sowohl die Abstände als auch

andere Aspekte können nach Kundenwunsch eingestellt werden, wie René Roeder weiß: „Bei ‚my fleet id‘ können alle Erinnerungen, Empfängerkreise und Eskalationsstufen nach individuellen Kundenwünschen implementiert werden, wie es den Prozesslinien im Unternehmen am besten entspricht.“

Neben den Verstößen bei der Halterhaftung gibt es aber noch eine zweite Gefahrenstelle: Verstöße gegen das Datenschutzrecht und die DSGVO. Anbieter von elektronischen Führerscheinkontrollsystemen haben daher zahlreiche Maßnahmen gegen Datenverlust, unberechtigten Zugriff, Missbrauch oder Manipulation ergriffen. „Die sichere Verarbeitung der Daten hat bei uns höchste Priorität. Bei unseren App-Lösungen werden alle Daten verschlüsselt erfasst und übertragen. Die Aufnahmen der Führerscheine werden nach Kontrolle mit der LapID Driver App umgehend automatisch gelöscht. Zudem erfolgt die Verarbeitung der Führerscheinkontrolldaten ausschließlich auf Servern in Deutschland und den Niederlanden“, sagt Jörg Schnermann.

UVV-Fahrerunterweisung

Auch die UVV-Fahrerunterweisung lässt sich schnell und einfach elektronisch abwickeln. Wie bei der elektronischen Führerscheinkontrolle entfällt die aufwendige Terminabsprache. „Mit unserer UVV-Fahrerunterweisung von CaranoCloud können Mitarbeiter schnell und einfach unterwiesen werden. Kein langwieriges Erstellen der Inhalte, keine aufwendige Terminkoordination – der E-Learning-Kurs erlaubt eine zeit- und ortsunabhängige Durchführung der Fahrerunterweisung. Die UVV-Fahrerunterweisung von CaranoCloud bietet zudem eine intuitive Benutzeroberfläche, übersichtlich aufgeteilte Kapitel mit einem anschließenden Abschlusstest sowie die Dokumentation und Archivierung der Ergebnisse“, wie Anne Fuchs, Sales Managerin bei der Carano Software Solutions GmbH, darlegt. Weiter erklärt sie: „Zur Absolvierung des Kurses für die UVV-Fahrerunterweisung muss der Teilnehmer den Link aufrufen, der ihm automatisch per Mail zugeschickt wurde. Die UVV-Fahrerunterweisung öffnet sich anschließend im Webbrowser. Der Kurs kann sofort ohne Registrierung oder Log-in am PC oder

am Tablet absolviert werden.“ Werden dann alle Lerninhalte zu 100 Prozent bearbeitet und wird der Abschlusstest bestanden, gibt es ein Zertifikat per Mail, das zusammen mit dem Termin für den Flottenleiter sichtbar ist. Auch andere Aspekte bleiben wie bei der elektronischen Führerscheinkontrolle gleich, wie Andrea Mlitz, Leiterin Marketing, Geschäftsentwicklung, Alphabet Fuhrparkmanagement GmbH, aufzeigt: „Zu den Dienstleistungen gehören eine transparente und rechtssichere Dokumentation der UVV-Prüfungen, die Berücksichtigung strenger Datenschutzauflagen, automatische Erinnerungen an UVV-Prüfungen und ein bundesweites Netz von über 4.000 Partnerbetrieben. Mit diesem Gesamtpaket hält Alphabet Fuhrparkmanagern und Fahrerinnen und Fahrern gleichermaßen den Rücken frei.“

Integration

Beim Thema Einbindung hat der Kunde zwei Möglichkeiten zur Auswahl, entweder die klassische Stand-alone-Lösung oder die Integration in bestehende Systeme. Wird die Verwaltung für Führerscheinkontrolle und UVV-Unterweisung bequem über ein System gehandhabt, ergeben sich hinsichtlich Effizienz, Automatisierung und Übersicht weitere Vorteile, wie Andrea Mlitz erläutert: „Bei der Entwicklung unserer Lösungen setzen wir alles daran, sowohl die Bedürfnisse der Fuhrparkverantwortlichen als auch die der Fahrerinnen und Fahrer zu vereinen. Daher bieten wir verschiedene Tools und Services, die sich in ein digitales Ökosystem einfügen. Mit der Alphabet App werden Dienstwagennutzerinnen und -nutzer zu möglichst vielen Self-Service-Funktionen befähigt. Diese reichen von der digitalen Führerscheinkontrolle über das digitale Bezahlen von Tank- und Ladevorgängen bis hin zur Schadenmeldung. So gewinnen die Fahrerinnen und Fahrer maximale Freiheiten, die Fuhrparkverantwortlichen werden entlastet und die Effizienz im Management wird erhöht. Zudem können durch die kontinuierliche Digitalisierung von Dokumenten, Servicekarten und so weiter Materialressourcen eingespart werden.“ So spricht nichts gegen eine elektronische Führerscheinkontrolle oder UVV-Fahrerunterweisung.

fleet innovation
Services für Sicherheit im Fuhrpark

VIER FLEXIBLE PRÜFMETHODEN

Führerscheinkontrolle mit fleet innovation.

Die flexiblen Prüfmethode von fleet innovation sind völlig frei kombinierbar, je nach Anforderung.

Noch stärker sind diese im Komplett-Paket mit der e-UVV-Fahrzeugkontrolle und unseren E-Learning-Angeboten zur Fahrerunterweisung.

Mit über 15 Jahren Markterfahrung und 250.000 Kontrollen jährlich erhalten Sie bei uns aus einer Hand verlässliche Lösungen zur Sicherheit in der Halterhaftung.

www.fleet-id.de | service@fleet-id.de

MIT HOLOGRAMM-BARCODE



- 1 An über 2.500 Aral Tankstellen in Deutschland
- 2 Inhouse per USB-Scanner oder Smartphone
- 3 Ortsunabhängig via Smartphone

OHNE HOLOGRAMM-BARCODE



- 4 Volle Flexibilität: Es wird keine App benötigt, nur Smartphone, Tablet oder PC mit Kamera

Der Fuhrpark eines Unternehmens soll immer auf die bestmögliche Weise gesteuert, verwaltet und koordiniert werden. Fuhrparkmanagementsoftware kann bei der Erreichung dieser Ziele helfen und die anfallenden Kosten senken. Flottenmanagement hat sich daher auf den folgenden Seiten mit diesem Thema beschäftigt.



Mit einem Klick

Auf den Fuhrparkleiter von heute kommen immer mehr Aufgaben zu: Er muss sich nicht mehr nur um die Organisation und Verwaltung der Fahrzeugflotte kümmern, sondern soll als Mobilitätsmanager die gesamte betriebliche Mobilität koordinieren und sicherstellen. Mit einem individuellen, flexiblen und nachhaltigen Angebot, inklusive neuer Formen von Mobilität wie Carsharing oder Bikeleasing, sollen die Bedürfnisse der Mitarbeiter erfüllt werden. Da der Fuhrpark aber gleichzeitig eine der größten Kostenstellen im Unternehmen darstellt, sollen alle Prozesse, deren Anzahl und Komplexität natürlich zunimmt, fortlaufend optimiert werden, damit Kosten eingespart werden können. Die steigenden Kraftstoff- sowie Strompreise sowie höhere Listenpreise sind in dieser Hinsicht nicht gerade förderlich. Die Einhaltung rechtlicher Rahmenbedingungen ist eine weitere Aufgabe, die auf keinen Fall vernachlässigt werden darf. Excel ist zwar ein gutes Tool, um einen Überblick über die Kosten zu behalten, aber nicht mehr ganz zeitgemäß und den steigenden Anforderungen gewachsen, gerade wenn man an die zeitaufwendige Bearbeitung der Papierbelege denkt. An dieser Stelle kommt die Fuhrparksoftware ins Spiel, welche die Arbeit des Flottenleiters erleichtern und verbessern soll, und zwar über verschiedene Wege.

Vorteile

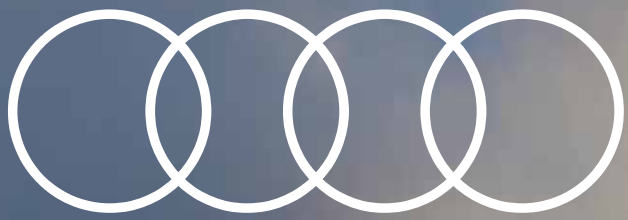
Ein Echtzeitüberblick über alle relevanten Informationen im Fuhrpark wird mehr und mehr unverzichtbar, da eine immer größer werdende Menge an Daten, teilweise aus unterschiedlichen Quellen, zusammenkommt. Hans-Joachim Guth, Geschäftsführer der Carano Software Solutions GmbH, erläutert dazu: „Durch den Einsatz einer Fuhrparksoftware wird die Menge an Daten im Fuhrpark zwar nicht reduziert, aber effektiv gebündelt und zentral verarbeitet. So bleibt mehr Zeit für das strategische Management der Flotte. Unabhängig von Größe und Branche ist eine Fuhrparksoftware daher ein unverzichtbares Werkzeug, das Fuhrparkverantwortliche in ihrer täglichen Arbeit entlastet und den administrativen Arbeitsaufwand erheblich reduziert.“ Die ausgewerteten Daten können dann mit einem Klick abgerufen und verglichen werden. Denn erst aufgrund von ermittelten und analysierten Daten lassen sich fundierte Entscheidungen treffen, welche wiederum zur Effizienzsteigerung und damit Kostenreduktion führen können. Übersichtliche Dashboards und auf Knopfdruck generierte Reports, welche die nötigen Informationen schnell bereitstellen, machen diese Aufgabe fast zu einem Kinderspiel. Für die Umstellung auf Elektromobilität sind Daten, etwa zu Nutzungsmustern, weiterhin äußerst hilfreich: „Fuhrparkmanagementsysteme wie Webfleet erleichtern den geordneten Einstieg in die Elektromobilität und sind bei der praktischen Umsetzung eine geeignete Entscheidungshilfe, um den Einstieg in die Elektromobilität zu planen und das Management der eigenen E-Fahrzeuge

im laufenden Betrieb zu etablieren. So verfügt Webfleet bereits heute über eine Reihe praktischer Reports und Funktionen, wie den standardmäßig einsehbaren Planungsreport zur Flottenelektrifizierung. Mit diesem können Fuhrparkleiter prüfen, welcher Anteil ihrer Flotte (und welche Fahrzeuge speziell) aufgrund ihrer üblichen Fahrtwege für einen Austausch durch E-Fahrzeuge geeignet sind“, erklärt Wolfgang Schmid, Webfleet Head of Central Region (DACH).

Zu einem Überblick gehört auch, die gesamte Kostenstruktur im Blick zu behalten. Erst wenn die Ausgaben transparent sind, lassen sich Dinge wie Kraftstoffverbrauch, Umfang und Anzahl der Wartungsarbeiten oder Versicherungsprämien sinnvoll reduzieren. „Eine Fuhrparkmanagementsoftware hilft bei der Verwaltung der komplexen Aufgaben innerhalb der Unternehmensflotte und verschafft einen Überblick über Kostentreiber und Fahrzeugnutzung. Neben Einsparpotenzialen können auch wichtige Kennzahlen zum Beispiel in Bezug auf Umwelt und Personal sowie Compliance ausgewiesen und optimiert werden“, weiß Michael Poglitsch, Managing Director der Mobinck Germany GmbH. Mit der richtigen Software lassen sich darüber hinaus die Kosten pro Fahrzeug aufschlüsseln: Durch die digitale Fahrzeugakte, mit Verträgen, Rechnungen und Berichten, lässt sich das komplette Fahrzeug abbilden und Ausreißer mit besonders hohen Reparatur- oder Wartungskosten können ausfindig gemacht werden. Die Reduzierung der Betriebskosten bringt dabei nicht nur Wettbewerbsvorteile, sondern kommt auch der Umwelt zugute, wie Dirk Zieschang, Geschäftsführer der InNuce Solutions GmbH, verrät: „Die Fuhrparkmanagementplattform FleetScape IP hilft Fuhrparkleiter:innen höchstmögliche Klarheit, Sicherheit, Wirtschaftlichkeit und Nachhaltigkeit in allen Fragen der Mobilität zu erreichen.“

Den größten Pluspunkt bei der täglichen Arbeit stellt aber sicherlich die umfassende Automatisierung von Standardprozessen bei der Verwaltung der Flotte dar. Zeitraubende, manuelle Routinevorgänge, wie die Datenerfassung aus Papierbelegen, entfallen, wodurch der administrative Arbeitsaufwand gesenkt wird. „Durch die Automatisierung und Integration zentraler Prozesse können Unternehmen ihre Fahrzeugflotten optimal verwalten, die Betriebskosten senken und gleichzeitig die Sicherheit und Zufriedenheit der Fahrer erhöhen. Dies führt zu einer arbeitskraft- und budgetoptimierten Verwaltung des Fuhrparks“, zeigt Britta Braig, Director Marketing bei der AZOWO GmbH und ehemalige Fuhrparkleiterin. Der Fuhrparkleiter wird zusätzlich durch eine Übersicht über alle anstehenden Aufgaben und Termine entlastet. Die Verwaltung der Fahrzeuge, wie etwa

(Fortsetzung auf S. 82)



Ausflüge werden zu Reisen.

Q6
e-tron

Der neue, rein elektrische Audi Q6 e-tron mit einer Reichweite von bis zu 625 km*. Entdecken Sie das attraktive Angebotsprogramm für Großkunden.



Mehr auf [audi.de/grosskunden](https://www.audi.de/grosskunden)

Audi Vorsprung durch Technik

*Je nach Derivat und Motorisierung haben die Audi Q6 e-tron Modelle eine Reichweite zwischen ca. 540 und 625 km.

deren Zuweisung oder die Wartungsplanung und -durchführung, wird stark vereinfacht. Durch die so optimierten Betriebsabläufe kann der Flottenmanager sich dann auf die strategische Ausrichtung der Flotte konzentrieren oder, falls die Verwaltung des Fuhrparks nur „Nebenaufgabe“ ist, sich seinen eigentlichen Aufgaben widmen. Felix Schmidt, Shiftmove Chief Product Officer, weist auf einen weiteren Pluspunkt der Software hin: „Wir sehen, dass die Verwaltung des Fuhrparks durch mehrere Personen ein großes Thema ist, insbesondere bei Unternehmen mit mehreren Standorten. Mit einer Flottenmanagementsoftware können alle berechtigten Personen auf eine gemeinsame Plattform und einen gemeinsamen aktuellen Datensatz zugreifen. So etwas könnte in Excel nicht mehr sinnvoll abgebildet werden.“ Doch müssen Unternehmen, um diese Vorteile nutzen zu können, die gesamte Software erwerben?

Module

Da verschiedene Unternehmen auch unterschiedliche Prioritäten haben, muss die Fuhrparkmanagementsoftware nicht als Gesamtpaket erstanden werden, sondern einzelne Teile können nach und nach erprobt und erworben werden. „Fuhrparkmanagementlösungen, wie Vodafone Business Fleet Analytics, ermöglichen die effiziente und unkomplizierte Verwaltung von Flotten, indem sie Echtzeitdaten zu Standort, Wartungsbedarf, Fahrverhalten und Fahrzeugleistung liefern. Die Größe und Art des Fuhrparks spielen dabei keine große Rolle. Denn heutzutage sind die meisten Lösungen modular aufgebaut und können an die Anforderungen des Kunden – in Form von maßgeschneiderten Servicepaketen – angepasst werden“, erklärt David Brown, Senior Produktmanager Connected Mobility von Vodafone. Dabei ist es erforderlich, dass sich die Software nahtlos in bestehende Systeme einbinden lässt: „Für die Flexibilität der Unternehmen ist wichtig, dass ein Plug & Play-Ansatz in der Software möglich ist, sodass schnell und unkompliziert benötigte Module implementiert werden können und die Unternehmen sofort von den Funktionen profitieren, ohne lange Wartezeiten für Installation und Konfiguration. So gelingt eine optimale Auslastung der Ressourcen und der Budgetdruck sinkt. Unsere cloudbasierte Lösung ist ein System, das von einem zentralen Server mit garantiertem Datenschutzkonzept bereitgestellt wird und von unseren Kunden über definierte Rollen genutzt wird. Für Konzerne mit ausgeprägter Holdingstruktur ist dies der neue Standard in der digitalen Transformation der Unternehmensmobilität“, sagt Britta Braig.

Neben der allgemeinen Fuhrparksteuerung sind bei den Modulen besonders die Abrechnung von Kraftstoffkosten, die Tourenplanung, ein Schadenmanagement sowie ein elektronisches Fahrtenbuch gefragt. Auch das Thema der Halterhaftung spielt eine große Rolle: „Die Halterhaftung ist nach wie vor ein sehr wichtiges Thema im Fuhrpark. Meist ist die Einhaltung der damit einhergehenden Pflichten jedoch mit einem hohen Zeit- und Arbeitsaufwand verbunden. Für Fuhrparkverantwortliche sind daher Module besonders spannend, die bei der Erfüllung der Halterhaftungspflichten unterstützen und für mehr Sicherheit im Fuhrpark sorgen. Dazu zählen beispielsweise die Durchführung der elektronischen Führerscheinkontrolle mittels Smartphone-App oder die UUV-Fahrerunterweisung als E-Learning-Kurs. Sie erleichtern die Terminorganisation, sorgen für eine lückenlose Dokumentation und bieten den Fahrern viel Flexibilität“, legt Hans-Joachim Guth dar. Die Führerscheinkontrolle spielt aber auch an anderer Stelle eine Rolle, wie Clemens Herzig, Vertriebsbereichsleiter Mobility bei der Kemas GmbH, weiß: „Eine Fuhrparksoftware bietet revisionssichere Prozesse und Automatisierungsfunktionen, die die Verwaltung und Sicherheit des Fuhrparks verbessern. Besonders wichtig ist die sichere Übergabe der Fahrzeugschlüssel, die mit einer Führerscheinkontrolle verbunden ist. Dies gewährleistet, dass nur berechtigte Fahrer Fahrzeuge nutzen können, und minimiert Haftungsrisiken.“

Schnittstellen

Damit einzelne Module, wie beispielsweise die Abrechnung von Tankkosten, auch funktionieren, sind verschiedene Schnittstellen notwendig. Zum einen zählen dazu Schnittstellen zu anderen Abteilungen, zum anderen solche zu externen Dienstleistern. Durch die interne Anbindung an die Finanzbuchhaltungssoftware lassen sich Rechnungen einfach und automatisch übertragen, der Zeitaufwand für die manuelle Dateneingabe und -verarbeitung entfällt auch hier wieder. Dazu kommt bei den internen Anbindungen eine Schnittstelle zur HR-Abteilung, die auch hier eine doppelte Dateneingabe unnötig macht und den Arbeitsaufwand reduziert. Extern



Auch das Smartphone spielt bei der Fuhrparkverwaltung eine immer größere Rolle

sind besonders Importe von Tank- oder auch Mautbelegen in die Software gefragt, da diese dann automatisch abgerechnet werden können, wie Michael Poglitsch angibt: „Kunden fragen in erster Linie Schnittstellen zu Leasinggebern und Mineralölgesellschaften an, auch die Anbindung von Dienstleistern wie Schadenabwicklern oder Führerscheinprüfungs-Anbietern ist für viele Kunden von Relevanz. Außerdem nehmen Wünsche nach alternativen Mobilitätsformen wie Fahrradleasing und Mobilitätsbudgets deutlich zu.“

Neu hinzugekommen ist eine Anbindung an ein vorhandenes Lademanagementsystem, welches das intelligente Laden von E-Fahrzeugen in die individuellen betrieblichen Abläufe und die Energieinfrastruktur integriert. Zusammen mit Telematiksystemen lässt sich nicht nur die Reichweite eines E-Autos ermitteln, auch die Überprüfung des Fahrzeugstandortes beziehungsweise des Fahrzeugzustandes wird möglich. Dazu kommt natürlich die Möglichkeit des elektronischen Fahrtenbuches. Auch mobile Anwendungen, wodurch die Fahrer über ihre Endgeräte miteinander verbunden werden, sind in den letzten Jahren vermehrt hinzugekommen. „Besonders der Bedarf, die Fahrer und Kunden direkt in die Systeme einzubeziehen, steigt. Mit unseren mobilen Anwendungen comm.mobile können diese Personengruppen selbstständig auch auf ihren mobilen Endgeräten ein Fahrzeug konfigurieren, Autos aus einem Fahrzeugpool buchen und sich an weiteren – auch kundenindividuellen – operativen Fuhrparkmanagementprozessen (zum Beispiel Schadenmanagement, Fahrzeugübergabe und -rückgabe) sinnvoll beteiligen“, sagt Lavinio Cerquetti, Vorstand der community4you AG. Die Software gewährleistet so eine schnelle und reibungslose Geschäftsabwicklung, da Leiter, Lieferanten und Fahrer zeitgleich über alle Prozessschritte zu jeder Zeit informiert sind, und beendet eventuelle Systembrüche, da alle relevanten Daten in einem zentralen System gebündelt werden.

KI

Zuletzt noch der Punkt der KI: Diese hat durchaus das Potenzial, die Fuhrparksteuerung erheblich zu verbessern. Durch die Analyse von Fahrzeugdaten in Echtzeit lassen sich etwa eventuelle Wartungsaufgaben vorhersagen. Die proaktive Instandhaltung (Stichwort predictive maintenance) kann helfen, Aus- oder sogar Unfälle zu minimieren. Auch eine mögliche Rechnungs- oder Vertragsprüfung durch die KI, selbstverständlich noch einmal vom Fuhrparkverantwortlichen kontrolliert, wird die Kosten durch einen geringeren Arbeitsaufwand reduzieren. Klaus Böckers, Vice President Nordics, Central and Eastern Europe, Geotab GmbH, zeigt einen weiteren Vorteil auf: „Egal ob integrierte oder After-Sales-Lösung, die Fahrzeuge von heute generieren Daten – und zwar eine ganze Menge. Da können Nutzer leicht den Überblick verlieren. Hier können AI-basierte Lösungen Klarheit schaffen, wie zum Beispiel Geotab Ace. Ähnlich der Interaktion mit ChatGPT können Fuhrparkmanager durch natürliche Spracheingabe schnell Antworten von der KI erhalten, ohne selbst Datenexperten zu sein oder Zeit für das Erstellen von Reports aufwenden zu müssen.“

Fazit

Eine Fuhrparkmanagementsoftware hilft, die Verwaltung der Flotte effizient und damit kostenoptimiert zu gestalten, wodurch sich die Ausgaben für die Software selbst schnell rechnen. Dazu wird der Fuhrparkverantwortliche in seiner Arbeit entlastet, also ein Gewinn für alle Seiten. Durch den modularen Aufbau steht einer Erprobung also nichts mehr im Wege.

ANBIETER VON FUHRPARKMANAGEMENTSOFTWARE (AUSWAHL)

Anbieter	Avrios International AG (ein Shiftmove-Unternehmen)	AZOWO GmbH	Carano Software Solutions GmbH	Carsync GmbH	community4you AG	eh-systemhaus e. K.	Fink IT Solutions GmbH & Co. KG
Internetadresse	www.avrios.com www.shiftmove.com	www.azowo.com	www.carano.de	www.carsync.de	www.commfleet.de	www.eh-systemhaus.de www.dtco.info	www.emobilitycloud.de
Name der Software	Avrios	AZOWO Mobility Cloud	Fleet+	Eco-System	comm.fleet	FLEETFUHRPARK IM-System FLEETON Mobility Providing	eMobilityCloud®
Anwendung	cloudbasierte Software	cloudbasierte Plug & Play-Software	lokal; webbasiert; App (Liva); Cloud (CCL)	webbasiert	webbasiert; lokal; App; Cloud	lokal; App; Cloud; webbasiert	webbasiert
Mindestfuhrparkgröße	ab 20	ab 50	ab 100 lohnenswert	ab 1	keine	keine	ab 25
Verfügbare Sprachen	Deutsch, Englisch, 3 weitere	Deutsch, Englisch, 4 weitere	Deutsch, Englisch	Deutsch	Deutsch, Englisch, 10 weitere	Deutsch	Deutsch, Englisch
Verwaltungsfunktionen							
Fahrer-, Fahrzeug- und Lieferantenverwaltung	ja	ja	ja	ja	ja	ja	ja
Vertrags- und Rechnungsverwaltung	ja	ja	ja	ja	ja	ja	ja
Bestellwesen	ja	ja	ja	ja	ja	ja	ja
Automatisierte Belegerfassung	ja	ja	ja	ja	ja	ja	auf Anfrage möglich
Tankkarten-, Strafzettel-, Maut- und Reifenverwaltung	ja	ja	ja	ja	ja	ja	ja
Verwaltung von Mobilfunkverträgen	nein	ja	ja	nein	ja	ja	nein
mandantenfähig	ja	ja	ja	ja	ja	ja	ja
Auswertungen/Reports möglich	ja	ja	ja, über 100 Standardreports, darunter Auswertungen zu Kraftstoffverbrauch, Schadensschwerpunkten, CO ₂ -Ausstoß- usw.	ja	ja, Verbrauch, Verschleiß & Schäden, Kosten, Auslastung- usw.	ja	ja, Auswertung nach verschiedenen Ausprägungen möglich; zusätzliche Auswertungen mit SAP Analytics Cloud möglich
Softwaremodule/-funktionen							
Fahrzeugkonfigurator	nein	ja	ja	ja	ja	nein	nein
Hinterlegung der Car-Policy	ja	ja	ja	ja	ja	ja	ja
Fahrzeugbelegungsplanung	ja	ja	ja	ja	ja	ja (ab Q4/2024)	ja
E-Mails: autom. Versand / Massenversand	nein	ja	ja	ja	ja	ja	ja
Fahredirektkommunikation	nein	ja	ja	ja	ja	ja	nein
Datenkopierfunktion	nein	ja	ja	ja	ja	ja	nein
IFRS-16-fähig	ja	ja	ja	ja	ja	ja	nein
Live-Fahrzeugortung	nein	ja	nein	ja	ja	ja	ja
Elektronisches Fahrtenbuch	nein	ja	nein	ja	ja	ja	ja
Terminverwaltung	ja	ja	ja	ja	ja	ja	ja
Elektronische Führerscheinkontrolle	ja	ja	ja	ja	ja	ja	ja
Schnittstellen							
Schnittstelle in Lohnbuchhaltung	ja	ja	ja	ja	ja	ja	ja
Feste Schnittstelle für Export	ja	ja	ja	ja	ja	ja	ja
Feste Schnittstelle für Telematik	ja	ja	nein	ja	ja	ja	ja
Frei programmierbare Schnittstellen	ja	ja	ja	ja	ja	ja	ja
Automatische Integration von Daten	ja	ja	ja	ja	ja, Tankdaten, Finanzbuchhaltung, Leasing- usw.	ja	ja
Kontakt für Fuhrparkleiter	Avrios Team E-Mail: hello@avrios.com Tel.: 030/255580921	Peer Spies E-Mail: pspies@azowo.com Tel.: 0711/28696930	Lutz Gläßner E-Mail: sales@carano.de Tel.: 030/39994480	Amir Roughani E-Mail: flottenmanagement@carsync.de Tel.: 089/452450270	Uwe Bauch E-Mail: info@community4you.de Tel.: 0371/909411-0	Jörg Harzmann E-Mail: info@eh-systemhaus.de Tel.: 07576/96181-0	Fink IT Solutions E-Mail: vertrieb@fink-its.de Tel.: 0931/73040331

ANBIETER VON FUHRPARKMANAGEMENTSOFTWARE (AUSWAHL)

Anbieter	Fleethouse – Eine Marke der Carano Software Solutions GmbH	FleetOne Software GmbH	fleetster by Next Generation Mobility GmbH	freenet.de GmbH	Geotab GmbH	InNuce Solutions GmbH
Internetadresse	www.fleethouse.com	www.fleetone.de	www.fleetster.de	www.carmada.de	www.geotab.com/de	www.innuce-solutions.com
Name der Software	Fleethouse	FleetOne	fleetster	CARMADA	MyGeotab	FleetScope IP
Anwendung	Webplattform	webbasiert; Cloud; lokal	webbasiert; App	Cloud	webbasiert; App	webbasiert; Cloud
Mindestfuhrparkgröße	keine	ab 100	ab 1	ab 1	ab 1	ab 50
Verfügbare Sprachen	Deutsch, Englisch geplant	Deutsch, Englisch, 2 weitere	Deutsch, Englisch, 19 weitere	Deutsch, Englisch	Deutsch, Englisch, 10 weitere	Deutsch, Englisch
Verwaltungsfunktionen						
Fahrer-, Fahrzeug- und Lieferantenverwaltung	ja	ja	ja	ja	ja	ja
Vertrags- und Rechnungsverwaltung	ja	ja	ja	ja	nein	ja
Bestellwesen	ja	ja	ja	nein	nein	ja
Automatisierte Belegerfassung	nein	ja	ja	nein	nein	ja
Tankkarten-, Strafzettel-, Maut- und Reifenverwaltung	ja	ja	ja	ja	nein	ja
Verwaltung von Mobilfunkverträgen	nein	ja	nein	nein	nein	ja
mandantenfähig	nein	ja	ja	ja	ja	ja
Auswertungen/Reports möglich	ja	ja	ja, Kraftstoffverbrauch, CO ₂ , monatliche Fahrzeugkosten, Fahrerkosten, Leasing Kilometerstand, Auslastungsbericht	ja	ja, Kraftstoffverbrauch, Fahrverhalten, gefahrene Kilometer, Energieverbrauch E-Autos, Spritkosten, Leerlaufkosten, Anzahl und Arten der Verstöße	ja
Softwaremodule/-funktionen						
Fahrzeugkonfigurator	nein	nein	nein	nein	nein	ja
Hinterlegung der Car-Policy	nein	ja	nein	ja	nein	ja
Fahrzeugbelegungsplanung	nein	ja	nein	ja	ja	ja
E-Mails: autom. Versand / Massensend	ja	ja	ja	ja	ja	ja
Fahrerdirektkommunikation	ja	ja	ja	ja	ja	ja
Datenkopierfunktion	ja	ja	ja	ja	ja	ja
IFRS-16-fähig	nein	ja	nein	ja	nein	ja
Live-Fahrzeugortung	nein	ja	ja	ja	ja	ja
Elektronisches Fahrtenbuch	nein	ja	ja	ja	ja	ja
Terminverwaltung	ja	ja	ja	ja	ja	ja
Elektronische Führerscheinkontrolle	nein	ja	ja	ja	ja	ja
Schnittstellen						
Schnittstelle in Lohnbuchhaltung	nein	ja	nein	ja	ja	ja
Feste Schnittstelle für Export	ja	ja	ja	ja	ja	ja
Feste Schnittstelle für Telematik	nein	ja	ja	ja	ja	ja
Frei programmierbare Schnittstellen	nein	ja	ja	nein	ja	ja
Automatische Integration von Daten	ja	ja	nein	ja	ja	ja
Kontakt für Fuhrparkleiter	E-Mail: kontakt@fleethouse.com	Heike Müller E-Mail: H.Mueller@FleetOne.de Tel.: 06196/882878-2	Selim Kesten E-Mail: sales@fleetster.net Tel.: 089/125010212	Simon Kasimir E-Mail: simon.kasimir@freenet.ag Tel.: 040/51306190	Leon Aink E-Mail: infode@geotab.com Tel.: 02407/5023992	Dirk Zieschang / Sebastian Papp E-Mail: vertrieb@innuce-solutions.de Tel.: 040/32890190

Kemas GmbH	Make IT Easy d.o.o.	Mobinck Germany GmbH	Mobinck Germany GmbH	VAPS GmbH	Vodafone	Webfleet
www.kemas.de/loesungen/mobility.html	www.mobilityone.io	www.mobinck.de	www.mobinck.de	www.vaps.de	www.automotive.vodafone.com/de/flottenmanagement	www.webfleet.com/de_de/webfleet/
Fleet&Easy powered by CarControl	mobilityONE	muto	XPOfleet	VAMOSO 8	Vodafone Business Fleet Analytics	Webfleet
webbasiert; lokal; App; Cloud	SaaS in Cloud	Cloud	Cloud; App	k. A.	webbasiert; App	webbasiert; App; Cloud
ab 20	ab 100	ab 1	ab 100	keine	keine	keine
Deutsch, Englisch, 1 weitere	Deutsch, Englisch, 8 weitere	Deutsch, Englisch, 2 weitere	Deutsch, Englisch, 2 weitere	Deutsch, Englisch, 5 weitere	Deutsch, Englisch, 10 weitere	Deutsch, Englisch, 10 weitere
ja	ja	ja	ja	ja	ja	ja
ja	ja	ja (Ende 2024)	ja	ja	nein	ja
nein	ja	nein	nein	nein	nein	ja
ja	ja	ja (Ende 2024)	ja	nein	nein	nein
ja	ja	ja (Ende 2024)	ja	ja	nein	ja
nein	ja	ja	ja	nein	nein	nein
ja	ja	ja	ja	ja	ja	ja
ja	ja	ja	ja	ja, Tarife, Auslastung, Fahrzeuge, Kunden, Vermittler	ja, Kraftstoffverbrauch, Eignungsbewertung für Elektrofahrzeuge, Fahrverhalten, gefahrene Kilometer, Energieverbrauch von EVs- usw.	ja, Fahrtenbuch, Kraftstoffverbrauch, Fahrverhalten, Arbeitszeit, Fahrzeugnutzung, Elektromobilität- usw.
nein	nein	nein	nein	nein	nein	ja
ja	nein	ja (Ende 2024)	nein	nein	nein	ja
ja	ja	ja (Ende 2024)	ja	ja	ja	nein
ja	ja	ja (Ende 2024)	ja	ja	ja	ja
ja	ja	ja (Ende 2024)	ja	nein	ja	ja
ja	ja	ja	ja	ja	ja	nein
nein	nein	ja (Ende 2024)	ja	nein	nein	nein
ja	nein	ja	ja	nein	ja	ja
ja	ja	ja	nein	nein	ja	ja
ja	nein	ja (Ende 2024)	ja	ja	ja	ja
ja	nein	ja (Ende 2024)	ja	nein	ja	ja
ja	nein	ja (Ende 2024)	ja	nein	ja	nein
ja	ja	ja	ja	ja	ja	ja
ja	nein	ja (Ende 2024)	ja	ja	ja	nein
ja	ja	ja (Ende 2024)	ja	nein	ja	ja
ja	ja	ja	ja	ja	ja	ja
Clemens Herzig E-Mail: mobility@kemas.de Mobil: 0173/5324500	Marko Stojakovic E-Mail: marko.stojakovic@mobilityone.io Tel.: +38 5916324417	Max Leydecker E-Mail: mleydecker@mobinck.com Mobil: 0172/3619370	Philipp Weinberg E-Mail: pweinberg@mobinck.com Mobil: 0173/5867021	Oliver Neutert E-Mail: Oliver.Neutert@vaps.de Tel.: 05136/898-6148	Joachim Hauck E-Mail: joachim.hauck1@vodafone.com Mobil: 0173/5700629	Webfleet Solutions Sales B.V., German Branch E-Mail: vertrieb@webfleet.com Tel.: 069/66308024

ENTWICKLUNG

Die BMW Group und Pirelli haben gemeinschaftlich einen innovativen Winterreifen entwickelt, der speziell für Elektrofahrzeuge große Reichweitenvorteile bringt. Das Ergebnis der Zusammenarbeit ist der neue Pirelli-Reifen P-Zero Winter 2 mit einer Größe von 20 Zoll, der speziell für den BMW 7er entwickelt wurde und ab August 2024 erhältlich ist. Üblicherweise haben Winterreifen Nachteile in Bezug auf die Reichweite, da sie aufgrund ihrer Gummimischung und ihres Profilmusters im Vergleich zu Sommerreifen einen höheren Rollwiderstand haben. Der innovative Winterreifen von Pirelli gleicht diese Nachteile aus und ermöglicht dem vollelektrischen BMW i7 eine deutlich höhere Reichweite. Sie liegt bis zu 50 Kilometer höher als bei einem herkömmlichen Winterreifen. Dieser beachtliche Sprung ist auf technologische Fortschritte des Pirelli P Zero Winter 2 in den Bereichen Laufflächenmuster und Laufflächenmischung zurückzuführen.



ERSTAUSRÜSTUNGSKOMPETENZ

Die Hyundai Motor Group vertraut für ihren Tucson auf die Erstausrüstungskompetenz von Continental: Der Tucson läuft weltweit ab Werk wahlweise auf energiesparenden EcoContact 6 oder auf komfortoptimierten PremiumContact-6-Reifen. Die spezielle Gummimischung des EcoContact 6 reduziert die Energieaufnahme während der Fahrt und verringert die Reibung sowie den Rollwiderstand. Das bedeutet einen geringeren Energieverbrauch bei Pkw mit Verbrennungsmotoren und größere Reichweiten bei Elektrofahrzeugen. Neben kurzen Bremswegen bietet der Premiumreifen außerdem eine zuverlässige Haftung auf trockener und nasser Fahrbahn sowie eine sehr gute Kurvenstabilität auch bei hohen Geschwindigkeiten. Der PremiumContact 6 ist besonders auf sicheres und komfortables Fahren ausgelegt. Die spezielle Gummimischung im Laufstreifen sorgt für sehr gute Sicherheits- und Nassbremseigenschaften. Das optimierte Reifendesign bietet zudem eine hohe Kurvenstabilität.

ERWEITERUNG

Angesichts der prognostizierten steigenden Nachfrage nach Ganzjahresreifen in Europa ist Goodyear strategisch gut aufgestellt, um seine Marktposition mit dem Vector 4Seasons Gen-3 weiter zu stärken. Mit der Erweiterung der Produktlinie werden 29 neue Artikel eingeführt, von denen 17 eine Größe von 19 Zoll oder mehr haben, um der wachsenden Beliebtheit von Neufahrzeugen mit großen Premiumrädern gerecht zu werden. Die Einführung dieser Vielzahl von neuen Größen erweitert das Angebot des Goodyear Vector 4Seasons auf dem Markt und unterstreicht Goodyears Rolle als Innovationsführer. Der Reifen ist für moderne Fahrzeuge wie den Audi SQ8 e-tron und den Ford Explorer sowie für beliebte Modelle wie den Polestar 2 und den BMW X3 optimiert. Dank seines geringen Rollwiderstands und seiner niedrigen Geräuschkulisse ist der Reifen auch hervorragend für Elektrofahrzeuge wie den Volkswagen ID.Buzz und ID.7 geeignet.

TRANSPORTER

UNTER STROM

Der komplett neue E-Transit Custom feiert seinen Marktstart in Europa. Der rein elektrische Transporter aus dem 1,0-Tonnen-Nutzlastsegment ermöglicht kleinen und mittleren Firmen die Elektrifizierung ihrer Fahrzeugflotte und steigert die Produktivität der Unternehmen. Ford Pro hat sich bei seiner Entwicklung an umfangreichem Kunden-Feedback orientiert: Der fortschrittliche E-Transit Custom kombiniert elektrische Antriebstechnik mit der digitalen und physischen Software- und Service-Plattform von Ford Pro. Mit diesem vernetzten Ökosystem können die gewerblichen Nutzer die Betriebs- und Einsatzkosten des lokal emissionsfreien Transporters spürbar senken, effektiver arbeiten und ihren Umstieg auf Elektromobilität vereinfachen. Die rein elektrische Modellvariante ist Teil der bislang umfangreichsten Transit Custom-Angebots-palette. In Deutschland treffen die ersten E-Transit Custom noch in diesem Jahr bei den Ford Pro Partnern ein.

PREMIUM FÜRS BUSINESS

Mercedes-Benz Vans will seine Position als führender Hersteller von Premium-Vans weiter ausbauen. Dafür stärkt das Unternehmen einen entscheidenden Wettbewerbsvorteil: die kundenspezifische Vielfalt seines Portfolios für den gewerblichen Einsatz – mit einem Angebot von vollelektrischen als auch konventionell angetriebenen Fahrzeugen in den Segmenten Small, Midsize und Large Van. Mit Einführung der modularen und skalierbaren Van Electric Architecture (VAN.EA) ab 2026 soll der Wandel hin zu einer fokussierten Premiumstrategie sukzessive für die gewerblichen Transporter umgesetzt werden. Die neuen leichten Nutzfahrzeuge Vito, eVito, Sprinter und eSprinter markieren einen wichtigen Schritt auf diesem Weg. Sie bieten mehr Komfort, Sicherheit und Funktionalität, speziell dank eines Plus an intelligenter, digitaler Vernetzung. Damit stellen sie die Weichen für weiteres Wachstum am oberen Ende ihrer jeweiligen Segmente.



VORVERKAUF GESTARTET

Ende April hat in Deutschland der Vorverkauf des neuen Crafter begonnen, ab Sommer werden die ersten Fahrzeuge des neuen Modells beim Handel sein. Zum Start des Crafter-Vorverkaufs sind zwei TDI-Motoren mit 103 bzw. 130 kW und Sechsgang-Schaltgetriebe und Frontantrieb verfügbar, weitere Antriebsvarianten – darunter Versionen mit Achtgang-Automatikgetriebe und/oder Allradantrieb und auch mit Heckantrieb folgen in den kommenden Monaten. Als Karosserievarianten stehen der Kastenwagen mit Normaldach und zwei Hochdachvarianten sowie zwei Radständen und drei Fahrzeuglängen (6,0 bis 7,4 Meter) und die Pritsche mit Einzelkabine und als Fahrgestell zur Wahl. Der neue Crafter bietet wie sein Vorgänger ein breites Spektrum verschiedenster Aufbauarten: vom geschlossenen Kastenwagen bis hin zur Einzel- und Doppelkabine als Pritsche und Fahrgestell sowie Koffer und Kipper. Die Preise des neuen Modells liegen auf dem Niveau des Vorgängers.

*Der Sieger dieses Kostenvergleichs:
Škoda Octavia Combi 2.0 TDI*



Auslaufmodell Diesel?

Noch vor zwei, drei Jahren war der typische Firmenwagen ein Mittelklasse-Kombi mit einem 150 PS starken Dieselantrieb. Doch immer mehr Hersteller ziehen sich aus dem Segment zurück und setzen nur noch auf SUV. Und auch der Selbstzünder stirbt aus. Im 130. Kostenvergleich von Flottenmanagement widmen wir uns daher vielleicht ein letztes Mal den Mittelklasse-Kombis mit Dieselantrieb und geben einen Ausblick, welche Alternativen dieses Segment parat hält.

Natürlich gehen viele Außendienstler mit der Mode und fahren einen SUV. Aber spätestens, wenn es auf Ladekapazität, Praktikabilität und Variabilität ankommt, schlägt die Stunde des Kombis. Egal ob Handwerker, Polizisten, Mitarbeiter im Vertrieb oder Abteilungsleiter – mit einem Kombi machen sie nichts falsch. Die Zulassungszahlen im gewerblichen Markt belegen das: Škoda beispielsweise meldet für den Octavia einen Kombianteil von über 95 Prozent und davon gehen 88 Prozent an gewerbliche Käufer. Speziell die Mittelklasse ist fest im Fuhrpark verankert. Doch der Trend zum SUV macht auch vor dieser Klasse nicht halt. Zudem muss man klar sagen: Der Kombi ist ein vorwiegend deutsches, vielleicht noch mitteleuropäisches Thema. Ein eigenes Modell nur für diesen begrenzten Markt aufzulegen, dieses Kostenrisiko wollen viele Hersteller nicht mehr eingehen.

Und so haben sich etliche Hersteller von diesem Segment verabschiedet und Nachfolger als Crossover-Modelle aufgelegt; Renault beispielsweise:

(Fortsetzung S. 90)

LAPID

Mehr Raum für das Wesentliche



lapid.de/test

Die beste Führerscheinkontrolle
30 Tage kostenlos testen



Maximale Flexibilität



Rechtssicherheit



Geprüfter Datenschutz



KOSTENVERGLEICH MITTELKLASSE-KOMBIS-DIESEL

Neues Modell (Mai 2024)

Ein Service von



Hersteller	Škoda	Peugeot	BMW	Audi
Modell + Motorisierung (Kosten netto in Euro)	Octavia Combi 2.0 TDI	508 SW 1.5 BlueHDi 130	318d Touring	A4 Avant 30 TDI S tronic
Technische Daten*				
Außenmaße in mm (L x B x H)	4.698 x 1.829 x 1.491	4.778 x 1.859 x 1.420	4.713 x 1.827 x 1.440	4.762 x 1.847 x 1.435
Antrieb	Vorderrad	Vorderrad	Hinterrad	Vorderrad
Getriebe	7-Gang-Automatik	8-Gang-Automatik	8-Gang-Automatik	7-Gang-Automatik
Systemleistung in kW (PS)	110 (150)	96 (130)	110 (150)	100 (136)
Beschleunigung von 0 auf 100 km/h in s	8,6	11,4	8,8	9,8
Höchstgeschwindigkeit in km/h	225	208	213	210
Durchschnittsverbrauch in l/100 km	4,6	5,2	5,1	4,8
CO ₂ -Ausstoß in g/km	119	135	134	127
Abgasnorm	Euro 6e	Euro 6e	Euro 6e	Euro 6e
Tankgröße in l	45	55	40	40
Reichweite in km	978	1.058	784	833
Kofferraumvolumen in l	640	530	500	495
Max. Laderaumvolumen in l	1.700	1.780	1.510	1.495
Zuladung in kg	510	462	520	565
Anhängelast ungebr. – gebr. (12 %) in kg	740 – 1.600	750 – 1.450	750 – 1.800	750 – 1.500
Flottenrelevante Fakten				
Dichte Servicenetz	1.142	607	696	927
Laufzeit der Fahrzeuggarantie	2 Jahre	2 Jahre	2 + 1 Jahre	2 Jahre
Erster Wartungsintervall	nach Serviceintervallanzeige	nach Serviceintervallanzeige	nach Serviceintervallanzeige	nach Serviceintervallanzeige
Fahrzeugkosten				
Ausstattungslineie	Selection	Allure	-	-
Nettolistenpreis in €	32.294,12	41.848,74	42.689,08	39.159,66
Nettogesamtpreis in €**	35.285,71	43.277,31	45.025,21	43.991,59
Serienmäs. dienstwagenrel. Ausstattung, Anzahl	11	13	9	8
Serienmäßige Mehrwertausstattung, Anzahl	1	2	1	1
Full-Service-Leasingrate mtl. in €***				
Bei 20.000 km Laufleistung p. a.	705,30	701,54	856,36	928,17
Bei 30.000 km Laufleistung p. a.	751,43	755,64	909,40	984,46
Bei 50.000 km Laufleistung p. a.	860,83	882,98	1.032,89	1.117,39
Betriebskosten mtl. in €****				
Bei 20.000 km Laufleistung p. a.	812,89	823,16	975,65	1.040,44
Bei 30.000 km Laufleistung p. a.	912,82	938,08	1.088,33	1.152,86
Bei 50.000 km Laufleistung p. a.	1.129,81	1.187,04	1.331,10	1.398,06
Dienstwagenrelevante Ausstattung				
Rundum-Airbagschutz für Fahrer und Beifahrer	Serie	Serie	Serie	Serie
Adaptiver Tempomat	1.747,90 € (iVm. Paket)	1.134,45 € (Paket)	546,22 €	1.046,22 € (Paket)
Aktiver Bremsassistent	Serie	Serie	Serie	Serie
E-Call / Notrufsystem	Serie	Serie	Serie	Serie
Einparkhilfe (vorn und hinten)	Serie	Serie	Serie	Serie
Klimaautomatik	Serie	Serie	Serie	Serie
LED-Scheinwerfer	Serie	Serie	Serie	Serie
Lendenwirbelstütze	Serie	Serie	210,08 €	235,29 €
Navigationssystem	1.268,91 € (Paket)	Serie	Serie	1.894,96 €
Rückfahrkamera	487,39 €	Serie	504,20 € (Park. Assistant)	378,15 €
Sitzheizung vorn	Serie	294,12 € (Komfort-Paket)	319,33 €	319,33 €
Smartphone-Integration	Serie	Serie	Serie	2.172,27 € (iVm. Paket)
Spurhalteassistent	Serie	Serie	Serie	Serie
Totwinkel-Assistent	756,30 € (Paket)	Serie	756,30 € (Driving Assistant)	680,67 €
Verkehrszeichenerkennung	Serie	Serie	756,30 € (Driving Assistant)	Serie
Mehrwertausstattung				
Anhängerkupplung	789,92 €	621,85 €	924,37 €	831,93 €
Elektrische Heckklappe	1.378,15 € (Paket)	336,13 € (Paket)	Serie	411,76 €
Head-up-Display	1.672,27 € (Paket)	-	966,39 €	823,53 €
Schlüsselloses Schließsystem	Serie	Serie	546,22 €	Serie
Volladaptive Scheinwerfer / Matrix-LED-Licht	4.983,20 € (iVm. Paket)	Serie	840,34 €	1.336,13 €



Volvo
V60 Cross Country B4 Diesel

4.787 x 1.850 x 1.499
Allrad
8-Gang-Automatik
145 (197)
8,2
180
5,9
155
Euro 6d-ISC-FCM
71
1.203
519
1.431
486
750 – 2.000

307
2 Jahre
nach Serviceintervallanzeige

Plus
51.806,72
52.899,16
13
2

946,36
1.006,14
1.144,45

1.084,36
1.213,14
1.489,44

Serie
596,64 € (Paket)
Serie
Serie
Serie
Serie
Serie
Serie
Serie
Serie
Serie
Serie
Serie
1.092,44 € (Paket)
Serie

899,16 €
Serie
-
Serie
882,35 € (Licht-Paket)

Sonderwertung Mittelklasse Kombis: Kraftstoffverbrauch in l/100 km (WLTP)



- | | |
|--------------------------------------|-----|
| 1. Škoda Octavia Combi 2.0 TDI | 4,6 |
| 2. Audi A4 Avant 30 TDI | 4,8 |
| 3. BMW 318d Touring | 5,1 |
| 4. Peugeot 508 SW 1.5 BlueHDi | 5,2 |
| 5. Volvo V60 Cross Country B4 Diesel | 5,9 |

Sonderwertung Mittelklasse Kombis: Reichweite in Kilometern



- | | |
|--------------------------------------|-------|
| 1. Volvo V60 Cross Country B4 Diesel | 1.203 |
| 2. Peugeot 508 SW 1.5 BlueHDi | 1.058 |
| 3. Škoda Octavia Combi 2.0 TDI | 978 |
| 4. Audi A4 Avant 30 TDI | 833 |
| 5. BMW 318d Touring | 784 |

Sonderwertung Mittelklasse Kombis: Kofferraumvolumen in Liter



- | | |
|--------------------------------------|-----|
| 1. Škoda Octavia Combi 2.0 TDI | 640 |
| 2. Peugeot 508 SW 1.5 BlueHDi | 530 |
| 3. Volvo V60 Cross Country B4 Diesel | 519 |
| 4. BMW 318d Touring | 500 |
| 5. Audi A4 Avant 30 TDI | 495 |

Sonderwertung Mittelklasse Kombis: maximales Laderaumvolumen in Litern



- | | |
|--------------------------------------|-------|
| 1. Peugeot 508 SW 1.5 BlueHDi | 1.780 |
| 2. Škoda Octavia Combi 2.0 TDI | 1.700 |
| 3. BMW 318d Touring | 1.510 |
| 4. Audi A4 Avant 30 TDI | 1.495 |
| 5. Volvo V60 Cross Country B4 Diesel | 1.431 |

Sonderwertung Mittelklasse Kombis: maximale Zuladung in Kilogramm



- | | |
|--------------------------------------|-----|
| 1. Audi A4 Avant 30 TDI | 565 |
| 2. BMW 318d Touring | 520 |
| 3. Škoda Octavia Combi 2.0 TDI | 510 |
| 4. Volvo V60 Cross Country B4 Diesel | 486 |
| 5. Peugeot 508 SW 1.5 BlueHDi | 462 |

Plätze 1 bis 3

Plätze 4 bis 5 beziehungsweise nicht alles lieferbar

*Herstellerangaben

**Listenpreis zuzüglich dienstwagenrelevanter Ausstattungsoptionen

***Kalkulation erfolgte über ALD Automotive Online, der Leasingkonfigurator für Geschäftskunden, bei einer Laufzeit von 36 Monaten ohne Anzahlung inkl. Technik-Service sowie Versicherung- und GAP-Spezial

****monatliche Full-Service-Leasingrate kombiniert mit jeweiligen Kraftstoffkosten

So haben wir gewertet

Der Flottenmanagement-Kostenvergleich setzt sich aus fünf Hauptkriterien – den Kosten über Laufzeit und -leistung, den technischen Daten, den flottenrelevanten Daten, der Ausstattung und den einmaligen Kosten beim Kauf – zusammen. Dabei erhalten die jeweils drei günstigsten Modelle eine grüne Markierung und die drei teuersten eine rote Markierung. Ebenfalls werden flottenrelevante Fakten wie die Dichte des Servicenetzes und die Garanzzeiten grün beziehungsweise rot markiert und dementsprechend bewertet. Die technischen Daten eines jeden Modells werden unter den Gesichtspunkten des Durchschnittsverbrauchs in l/100 km laut WLTP-Fahrzyklus, des CO₂-Ausstoßes in g/km, der Reichweite in km sowie der Ladungsdaten – Kofferraumvolumen in l, maximales Laderaumvolumen in l und Zuladung in kg – beurteilt und entweder mit Grün für die drei Bestwerte beziehungsweise Rot für die drei schlechtesten Werte gekennzeichnet. Zusätzlich erhalten segmentspezifische technische Daten, wie beispielsweise die Anhängelast gebremst bei Premium-SUV, eine entsprechende Grün-Rot-Bewertung. Zudem erhalten Modelle, welche die Vergleichsmotorleistung stark unterschreiten oder zum Zeitpunkt der Datenerhebung noch nicht die Abgasnorm Euro 6d-ISC-FCM erfüllen, eine Negativbewertung. Eine positive Bewertung erfolgt dementsprechend bei einer deutlich höheren Motorleistung oder wenn die ab September 2024 verbindliche Abgasnorm Euro 6e bereits erfüllt wird.

Daneben wird eine besonders lange Laufzeit der Fahrzeuggarantie mit einem Pluspunkt respektive einer grünen Markierung hervorgehoben. Falls Elemente der dienstwagenrelevanten Ausstattung nicht lieferbar sind, werden diese rot gekennzeichnet und dementsprechend gewertet. Eine grüne Kennzeichnung im Bereich Ausstattung kann aufgrund einer hohen Anzahl an serienmäßig verbauten dienstwagenrelevanten Ausstattungselementen beziehungsweise einer Mehrwertausstattung erzielt werden, ebenso erfolgt eine Negativwertung bei einer geringen Anzahl.

Dienstwagenrelevante Ausstattung im Segment der Mittelklasse Kombis:

- Rundum-Airbagschutz für Fahrer und Beifahrer
- Adaptiver Tempomat
- Aktiver Bremsassistent
- E-Call / Notrufsystem
- Einparkhilfe (vorn und hinten)
- Klimaautomatik
- LED-Scheinwerfer
- Lendenwirbelstütze
- Navigationssystem
- Rückfahrkamera
- Sitzheizung vorn
- Smartphone-Integration
- Spurhalteassistent
- Totwinkel-Assistent
- Verkehrszeichenerkennung

Mehrwertausstattung im Segment der Mittelklasse Kombis:

- Anhängerkupplung
- Elektrische Heckklappe
- Head-up-Display
- Schlüsselloses Schließsystem
- Volladaptive Scheinwerfer / Matrix-LED-Licht

Ende 2021 wurde die Produktion des beliebten und geräumigen Talisman eingestellt, den es als Kombi und Limousine gab. Der Nachfolger Arkana kann sich als schicker SUV zwar durchaus sehen lassen, die Ladekapazitäten des Talisman Kombi fehlen ihm aber. Immerhin haben die Franzosen mit dem Mégane noch einen kompakten Kombi im Programm. Allerdings sind auch dessen Tage gezählt. Ähnlich sieht es bei Citroën aus. C5? 2017 Produktion eingestellt. Der Nachfolger C5 X fährt als zwar kommoder Schrägheck-Crossover vor, ist aber eben nicht der klassische Lademeister, den sich manche Vertreter wünschen. Die Liste lässt sich beliebig erweitern. Ford Mondeo? Seit 2022 weg vom Markt. Opel Insignia? Kein Nachfolger in Sicht.

Andererseits halten einige Marken am Mittelklasse-Kombi fest. Bei Volvo nähert sich der bereits 2017 aufgelegte V60 langsam seinem Ende. Lange war der Diesel bei den Schweden gesetzt. Doch Anfang April lief in Göteborg endgültig der letzte Selbstzünder vom Band. So stehen zwar noch einige V60-Diesel bei den Händlern auf dem Hof. Als neuen V60 kann man nun aber nur noch einen Plug-in-Hybrid konfigurieren. Der technisch etwas ergraute Mazda 6 Kombi wird sogar bereits seit 2013 gebaut. Aber auch hier heißt es: Tschüss Selbstzünder. Den früher als komfortabler Langstreckenkombi beliebten Mazda 6 gibt es nur noch mit Ottomotor. Und Peugeot? Die Franzosen haben den Mitte 2019 eingeführten 508 SW erst vor einem Jahr gründlich überholt. Aber auch in Frankreich fährt der Diesel aufs Abstellgleis und Peugeot hat ihn beim 508 SW mit dem neuen Modelljahr Ende Mai ebenfalls aus dem Programm genommen. Wer schnell ist, wird aber bei ALD fündig. Im Leasing sind noch Restmodelle von 508 und V60 als Cross Country mit Diesel verfügbar, weshalb wir sie auch in der Übersicht aufgenommen haben.

Die fest im Fuhrparkgeschäft verankerten deutschen Hersteller wissen jedoch: Unternehmen in Deutschland setzen beim klassischen Firmenwagen gerne auf den Mittelklasse-Kombi mit 150 PS starkem Dieselmotor. Damit ist man vernünftig motorisiert, vor allem in Kombination mit einem Automatikgetriebe komfortabel und zudem noch sparsam unterwegs. Wird der rechte Fuß nicht ständig bis zum Bodenblech gedrückt, pendelt sich der Verbrauch auch bei flotter Fahrweise zwischen fünf und sechs Litern ein. Hersteller, die entsprechende Konditionen und den passenden Service bieten, können hier also richtig Stückzahlen machen. Deshalb ist diese Kombination bei Audi, BMW, Mercedes-Benz und Volkswagen auch weiterhin gesetzt. VW etwa hat eben erst die neunte Generation des Passat eingeführt, und den sogar ausschließlich als Kombi. Lange Jahre war der Passat Variant ja das meistverkaufte Modell im Flottenmarkt. Diese Position will man in Wolfsburg nicht so einfach anderen überlassen. Schließlich gilt er als das Allzweckinstrument von Volkswagen: Geräumiger Kombi für Handelsvertreter, komfortables Alltagsauto für User-Chooser und Familienkutsche für jedermann. Allerdings haben sich Ein-

satzbereich und Image über die Jahre hinweg doch geändert: Aus dem bezahlbaren Raumwunder für den Außendienstler wurde immer mehr der hochwertig ausgestattete Businessbegleiter, der in der gehobenen Mittelklasse den Premiummarken Konkurrenz macht. An seinen praktischen Eigenschaften hat das nichts geändert. Auch der neunte und damit letzte Passat ist wieder ein echter Allrounder und eben kein Verbrenner-Ableger des neuen, elektrischen ID.7 Tourer. Neben der im Außendienst bevorzugten 150-PS-Standardleistung für 41.160 Euro gibt es auch eine 122 PS starke Version des TDI. Die kombiniert VW zudem mit einer etwas abgespeckten Einstiegsausstattung, was den Preis auf 35.430 Euro reduziert. Diese Version des Passat ist besonders für budgetorientierte Nutzflotten interessant. Nach oben rundet der 2.0 TDI mit 193 PS das Dieselangebot ab. Audi wiederum zieht gerade die letzten Schrauben am neuen A5 fest. Der Nachfolger des A4 kommt noch 2024 auf den Markt, auch als Avant. Und bevor Sie sich über die Bezeichnung wundern: Künftig sind die geraden Zahlen im Typennamen den Elektromodellen vorbehalten. Auch beim A5 wird es unter der Motorhaube wieder „dieseln“. Vier- und Sechszylindermotoren sind gesetzt, ebenso ein Plug-in-Hybrid-Antrieb, mit dem man elektrisch rund 100 Kilometer weit kommen soll.

Plug-in? Warum nicht? Nach dem Fehlstart mit zu kleinen Batterien beziehungsweise zu geringer elektrischer Reichweite und der eingestellten öffentlichen Förderung wollen die Hersteller jetzt mit großen Akkus punkten. Der VW-Konzern beispielsweise hat die Kombination aus Elektro- und Verbrennungsmotor komplett überarbeitet und baut sie nun sukzessive in neue oder bestehende Baureihen ein. Auch der neue Passat schafft weit über 100 Kilometer elektrisch mit einer Akkuladung. Für Pendler ist das ein gewichtiges Argument, zumal viele auch in der Firma laden können. Unterwegs lässt sich der Akku am Schnelllader mit 40 kW in rund 20 Minuten wieder auf 80 Prozent bringen. Das könnte dem Passat eHybrid trotz der happigen Preise ab 42.700 Euro neuen Schwung geben. Denn für die Fahrer ist die Technik dank der um 50 Prozent verringerten Dienstwagensteuer finanziell durchaus interessant. Mit der erweiterten Reichweite könnte doch der eine oder andere Flottenmanager die Plug-in-Modelle wieder auf die Einkaufsliste setzen. Lade- und Abrechnungsmodelle sollten allerdings vorhanden sein. Und natürlich die Vorgabe, das Auto so oft wie möglich an die Steckdose anzuschließen. Schon weil die Steckdosenbenziner im Verbrennerbetrieb einfach zu viel verbrauchen. Oder zumindest mehr als ein Diesel. Und das, obwohl die Hersteller die Technik in den letzten Jahren immer weiter verbessert haben und die Modelle nun fast so sparsam unterwegs sind wie normale Hybride – zumindest bei moderater Fahrweise.

Jedenfalls finden sich die Steckdosenbenziner weiter im Programm vieler Hersteller. Allerdings noch nicht immer mit großen Akkus. Die mindestens 46.500 Euro teuren Plug-in-Hybride des BMW 3er Touring beispielsweise schaffen

nur rund 50 Kilometer elektrisch. Auch die nur 13 kWh fassende Batterie des Peugeot 508 SW (ab 44.700 Euro) ist nur für etwa 50 Kilometer gut. Etwas besser sieht es beim ab 50.400 Euro teuren Volvo V60 aus. Dessen zwei Plug-in-Versionen kommen nach WLTP je nach Ausstattung zwischen 75 und 92 Kilometer weit. Einen Sonderfall stellt Mercedes-Benz dar: Die Schwaben kombinieren bei der C-Klasse den E-Motor wahlweise mit einem Benziner oder einem Diesel. Für Fuhrparkbetreiber ist besonders die Verbindung von E-Motor und Selbstzünder reizvoll: Im Pendelbetrieb und Nahverkehr sind die Mitarbeiter damit immer elektrisch unterwegs – die C-Klasse schafft gut 100 Kilometer elektrisch – und auf der langen Strecke belastet der sparsame Diesel das Kraftstoffbudget weniger als ein Benziner. Die Technik hat allerdings ihren Preis: Das Modell C 300 de T kostet mindestens 59.400 Euro.

Kommen wir nach diesem Exkurs zurück zum eigentlichen Thema – dem klassischen Diesel, in der Leistungsklasse um die 150 PS und immer mit Automatikgetriebe. Den findet man allerdings auch nicht mehr bei allen Herstellern. BMW 318d Touring, Škoda Octavia Combi 2.0 TDI und VW Passat Variant 2.0 TDI legen eine Punktlandung hin. Audi lässt beim A4 Avant die Wahl zwischen dem im Flottengeschäft beliebten 30 TDI (136 PS) und dem 35 TDI (163 PS). Peugeot beschränkt sich beim 508 SW auf eine 131-PS-Maschine, während Volvo beim V60 nur einen 197 PS starken Diesel anbietet. Entsprechend groß sind die Preisspannen. Sie reichen vom knapp 32.300 Euro teuren Škoda Octavia bis zum Volvo V60 für 51.800 Euro. Falls Sie sich wundern, warum VW Passat und Mercedes-C-Klasse in unserem Vergleich fehlen: Über den Konfigurator von ALD lassen sich die beiden Modelle derzeit (noch) nicht kalkulieren.

Dass der weithin beliebte Octavia mit den günstigsten Leasingraten punktet, verwundert angesichts des günstigsten Preises und der guten Vermarktungsmöglichkeiten nicht. Bei einer dreijährigen Leasingdauer und 20.000 Kilometer jährlicher Fahrleistung liegt die monatliche Full-Service-Rate bei rund 700 Euro. Auf gleichem Niveau liegen die Raten des Peugeot 508 SW. Der Volvo V60 kostet dagegen mit 946 Euro pro Monat rund 30 Prozent mehr. Wer allerdings nur die Raten betrachtet, vergleicht Äpfel mit Birnen: So bietet ALD Bestandsmodelle des Volvo V60 mit Dieselantrieb in der teureren Variante Cross Country an, die unter anderem mit 18-Zoll-Rädern und Offroad-Fahrwerk ausgestattet sind. Ein Allradantrieb, der 47 PS stärkere Motor, ein 71-Liter-Tank für über 1.200 Kilometer Reichweite und nicht zuletzt der Premiumanspruch von Volvo relativieren den Preisunterschied weiter. Und der 4x4-Antrieb erklärt den höheren Verbrauch des V60. Etwas günstiger, aber weniger agil fährt man mit dem nur 136 PS starken Audi A4 Avant 30 TDI. Obwohl

er laut Listenpreis über 12.000 Euro weniger kostet als der Volvo, liegen die Leasingraten auf gleich hohem Niveau. Ein Grund dürfte die Tatsache sein, dass der Nachfolger A5 bereits in den Startlöchern steht. Das Restwertrisiko eines A4 Avant liegt wesentlich höher als das eines Volvo V60, von dem es keinen Nachfolger mehr geben wird und der als Gebrauchtwagen gefragt sein wird. Alternativ lohnt sich ein näherer Blick auf den BMW 318d Touring. Die 3er-Baureihe wurde 2019 eingeführt und erst vergangenes Jahr noch einmal überarbeitet. Der 3er Touring ist zwar nicht der Lademeister unter den Kombis, er kann nur 500 bis maximal 1.510 Liter Gepäck bei umgelegter Rückenlehne bunkern. Dafür punktet er mit durchdachten Lösungen wie etwa der separat öffnenden Heckscheibe oder der sehr niedrigen Ladekante, die das Beladen erleichtert.

Apropos Beladung: Gerade beim Kombi sollten Fuhrparkbetreiber darauf achten, dass die Ladung sicher verstaut werden kann. Stabile Zurrösen im Heck sind zwar überall Standard. Wenn Fahrer im Konfigurator aber darauf verzichten, bei den optionalen Sicherungssystemen einen Haken zu setzen, sparen sie an der falschen Stelle. Das Gepäckkraumpaket für den 3er Touring kostet nur 336 Euro. Gleit- und Antirutschschienen erleichtern das Einladen und fixieren die Fracht während der Fahrt. Was braucht der Vielfahrer sonst noch, um im Mittelklasse-Kombi glücklich zu werden? Nicht viel: Standardmäßig packen die Hersteller bereits ins Basismodell meist vieles hinein, was das Leben an Bord erleichtert. Elektrische Fensterheber, Klimaautomatik und Navigation, gerne mit Echtzeit-Verkehrsdaten, sind in der Regel gesetzt. Die digitale Welle ist längst auch über die Mittelklasse geschwappt. Frei konfigurierbare Cockpits mit digitalen Instrumenten und großen Touchscreens sind die Regel. Und doch gibt es große Unterschiede, was Umfang und Bedienungsfreundlichkeit angeht. Beispiel Spracheingabe: „Suche einen Friseur

in der Nähe“ oder „Wie wird das Wetter morgen in Hamburg?“ wird nicht immer zu einem hilfreichen Ergebnis führen. Autos von BMW und Mercedes-Benz geben sich dank KI sehr verständlich und auch die Google-basierte Sprachsteuerung im Volvo hört aufs Wort. Der VW-Konzern zieht mit der neuen Generation von Infotainment-Systemen nun nach, setzt ebenfalls ChatGPT ein. Bei Stellantis allgemein und dem Peugeot 508 SW im Besonderen hinkt man dagegen hier noch etwas hinterher. Gleiches gilt für die Bedienung über den Touchscreen. Verschachtelte Menüstrukturen wie bei Peugeot lenken ab und können die Freude am Fahren trüben. Häufig benutzte Schalter wie die für Sitzheizung oder Lautstärke gehören eben nicht ins Untermenü. Ärgert Sie auch der seit diesem Jahr vorgeschriebene Geschwindigkeitswarner, der schon bei einem km/h zu schnell Alarm schlägt? Oder ein Spurhalter, der wie wild am Lenkrad zerrt? Gut gemeinte Funktionen, die in der Praxis aber nur nerven und deshalb gerne ausgeschaltet werden. Bei VW, BMW und Mercedes-Benz geht das ganz fix, bei anderen muss man sich umständlich durch das Menü per Touchscreen arbeiten.

Der Anspruch der Hersteller an die Einrichtung klafft bei diesem Kostenvergleich so weit auseinander wie die Preise. Auf der einen Seite Peugeot und Škoda, bei denen traditionell Nutzwert und Preis-Leistungs-Verhältnis im Vordergrund stehen. Auf der anderen Seite Mercedes-Benz, wo man mittlerweile voll auf der Luxuslinie fährt und als Gimmick Richtungspfeile in 3-D-Optik auf die Frontscheibe spielt. Ob AMG-Ausstattung, diverse Lederqualitäten oder die Möglichkeit, den Innenraum der C-Klasse in einer von 64 Farben auszuleuchten, die Liste der Extras ist bei Mercedes lang. Rund 41.600 Euro kostet das Modell Mercedes-Benz C 200d T. Wer im Konfigurator fröhlich alle solche Ausstattungsdetails auswählt, landet aber auch schnell bei 70.000 Euro.

And the winner is ...

Škoda Octavia Combi 2.0 TDI



Mit dem Wagoneer S bringt Jeep das zweite reine E-Modell nach Europa



Vielmarken-Imperium

Marktübersicht flottenrelevanter Pkw-Modelle von Stellantis

Der Stellantis-Konzern bietet mit seinen mehr als zehn Automarken eine derartige Vielfalt, dass wirklich für jeden Geschmack etwas dabei ist. Vom italienischen Kleinwagen-Klassiker Fiat 500 bis zum US-amerikanischen Flaggschiff Jeep Grand Cherokee bietet das Unternehmen Budgetprodukte ebenso wie Luxusfahrzeuge. Die Multi-markencompany ist freilich auch im Bereich der Elektromobilität unterwegs. Ein Überblick.

Kaum ein Autokonzern bietet eine solche Vielfalt wie der Stellantis-Konzern. Mehr als zehn Marken aus den vier Ländern Deutschland, Frankreich, Italien sowie den USA bilden quasi alle Segmente ab. Ob Kleinwagen von Opel oder Fiat, Mittelklasse-Fahrzeuge von Citroën oder Peugeot, feine Exoten von Alfa Romeo oder DS Automobiles, diverse Geländewagen von Jeep, Sportwagen von Maserati oder Transporter von Fiat Professional – mehr Vielfalt geht nicht.

Verschiedene Plattformen erlauben ein besonders breites Spektrum an Fahrzeugklassen und -segmenten. Und wie bei anderen Herstellern auch ist die Elektromobilität aktuell eines der wichtigsten Themen, die den Konzern umtreiben. Die neueste Kreation ist der Jeep Wagoneer S mit 100 kWh großem Akku, um knapp 500 Kilometer weit zu kommen. Das 600-PS-Trumm könnte der sportlichste Jeep werden. Allerdings wird der Stromer auch ein Tourer, der recht schnell laden kann.

Eine weitere Premiere im Bereich der Elektromobilität ist der Kleinwagen Citroën C3. Er macht von sich reden, weil er als Elektrovariante für unter 20.000 Euro zu haben sein wird. Darüber hinaus wird es aber auch konventionelle Antriebe geben.

Kleinwagenalternativen hat Stellantis reichlich vom Opel Corsa über den Peugeot 208 bis hin zum neuen Lancia Ypsilon, der ab nächstem Jahr auch in Deutschland durchstarten wird. Damit steht übrigens fest: Lancia kommt zurück.

Apropos Kleinwagen – da wäre noch eine weitere Neuheit. Nämlich der auf der sogenannten Common Modular Platform (CMP) basierende Alfa Romeo Junior. Er kommt als Hybridversion mit 136 plus 28 PS auf den Markt; daneben wird es zwei rein elektrisch angetriebene Varianten mit 156 respektive 240 PS geben. Letztere ist die bisher stärkste BEV-Ausgabe, die auf dieser Plattform basiert.

Auf der gleichen Plattform basieren der DS3 Crossback, Opel Mokka und Peugeot 208 – ebenfalls mit Elektromotor oder als Verbrenner zu haben. Für den DS3 gibt es weiterhin auch Selbstzünder.

Ebenfalls neu im Programm sind die Produkte, die auf den STLA-Plattformen basieren. Der erste Vertreter dieses Chassis ist der Peugeot 308 – erstmals als Elektroversion in verschiedenen Ausbaustufen verfügbar mit über 500 Kilometern Reichweite. Ebenfalls bald an den Start geht der Opel Grandland. Allerdings ist die STLA-Plattform keine reine E-Autobasis, sondern erlaubt auch Verbrennerantriebe.

Daneben laufen die Evergreens Fiat 500 oder Opel Astra – beide Modelle sind mit diversen Motoren lieferbar bis hin zur batterieelektrischen Version.

Wer ein bisschen kerniger unterwegs sein möchte, der ist womöglich bei der Marke Jeep richtig. Es muss ja nicht gleich der Hardcore-Offroader Wrangler sein. Die beiden Volumenmodelle heißen Avenger und Compass. Und während der Avenger zunächst als Stromer gestartet war, kommt der Compass mit diversen Hybridvarianten. Der unangefochtene Jeep-Luxusliner heißt nach wie vor Grand Cherokee – als effizienter Benzin-Hybrid mit 380 PS. Angekündigt ist auch eine elektrische Kraxler-Variante im Wrangler-Style namens Recon. Doch das wird noch eine Weile dauern.

Deutlich exotischer wird es bei der Marke DS Automobiles. Das seltenste Modell ist mit Sicherheit der Businessklässler DS9 mit der 360 PS starken Plug-in-Hybrid-Ausgabe als Topmodell. Auf der Straße wird man aber eher das SUV DS7 zu Gesicht bekommen.





Und was wird aus den Sechszylindern? Grundsätzlich sind die Genusmotoren rar geworden. Rar heißt aber nicht ausgestorben – mit den Quadrifoglio-Varianten der Baureihen Giulia und Stelvio gibt es die Sechsender weiterhin als feurige Turbos. Mit ihren 520 PS starken 2,9-Liter-Motoren werden sie zu echten Sportwagen.

Natürlich hat der Konzern auch spannende Crossover-Modelle im mittleren Segment in petto. Beispiele hierfür sind der Citroën C5 X oder Peugeot 408. Beide Franzosen eignen sich als feine Langstreckenvertreter mit ungewöhnlichen Karosserieformen. Dagegen sind der Citroën C5 (SUV) oder der Peugeot 508 Kombi eher konventionelle Offerten. Beide sind als Plug-in-Hybride lieferbar.

Schon deutlich sachlicher geht es bei den Utilities zu. Hier hat Stellantis ein vielfältiges Programm von Hochdachkombis (als Lkw- und Personenwagen-Variante) über mittlere bis zu großen Transportern von Citroën, Peugeot und Fiat Professional. Sämtliche Varianten sind mittlerweile auch mit elektrischem Antrieb zu haben.

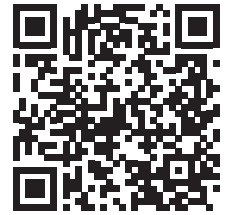
Und da bei Stellantis mit seinen ganzen Marken verdammt viel los ist, gehen dem Konzern die Neuheiten freilich nicht aus. Was steht an? Mit dem C3 Aircross wird ein kompakter Lifestyle-Praktiker an den Start gehen. Opel wird den Frontera als günstiges Familienauto mit verschiedenen Antrieben herausbringen. Und die Spatzen pfeifen bereits von den Dächern, dass zum 125-jährigen Jubiläum von Fiat der neue Panda vorgestellt wird. Und dass dieser elektrisch angetrieben sein wird, ist anzunehmen.

FLOTTENRELEVANTE FAHRZEUGE STELLANTIS (Auswahl)

	<p>Alfa Romeo Junior 1.2 VGT</p> <p>Motorleistung kW (PS): 100 (136) Zuladung in kg: 410 max. Kofferraumvolumen in l: 415 bis 1.280 Verbrauch je 100 km Ø: 5,2 l Super (WLTP) CO₂-Ausstoß: 117 g/km Netto-Einstiegspreis in €: 24.789,92</p>	<p>alternative Karosserieform (Netto-Einstiegspreis): -</p> <p>alternative Antriebe (Netto-Einstiegspreis): Alfa Romeo Junior Elettrica (Elektroauto) ab 33.193,28 €</p> <p>businessrelevante Optionen: -</p>
	<p>Alfa Romeo Tonale 1.6 VGT-D</p> <p>Motorleistung kW (PS): 96 (130) Zuladung in kg: 530 max. Kofferraumvolumen in l: 500 bis 1.550 Verbrauch je 100 km Ø: 5,3 l Diesel (WLTP) CO₂-Ausstoß: 140 g/km Netto-Einstiegspreis in €: 33.025,21</p>	<p>alternative Karosserieform (Netto-Einstiegspreis): -</p> <p>alternative Antriebe (Netto-Einstiegspreis): Alfa Romeo Tonale 1.3 VGT Plug-in-Hybrid Q4 ab 42.521,01 €</p> <p>businessrelevante Optionen: -</p>
	<p>Citroën C3 PureTech 100</p> <p>Motorleistung kW (PS): 74 (101) Zuladung in kg: 394 max. Kofferraumvolumen in l: 310 Verbrauch je 100 km Ø: 5,6 l Super (WLTP) CO₂-Ausstoß: 126 g/km Netto-Einstiegspreis in €: 12.596,64</p>	<p>alternative Karosserieform (Netto-Einstiegspreis): -</p> <p>alternative Antriebe (Netto-Einstiegspreis): Citroën ë-C3 (Elektroauto) ab 19.579,83 €</p> <p>businessrelevante Optionen: -</p>
	<p>Citroën C4 X BlueHDI 130 EAT8</p> <p>Motorleistung kW (PS): 96 (131) Zuladung in kg: 390 max. Kofferraumvolumen in l: 510 bis 1.360 Verbrauch je 100 km Ø: 5,0 l Diesel (WLTP) CO₂-Ausstoß: 131 g/km Netto-Einstiegspreis in €: 22.542,02</p>	<p>alternative Karosserieform (Netto-Einstiegspreis): -</p> <p>alternative Antriebe (Netto-Einstiegspreis): Citroën ë-C4 X (Elektroauto) ab 29.642,86 €</p> <p>businessrelevante Optionen: -</p>
	<p>DS 4 BlueHDI 130 Automatik</p> <p>Motorleistung kW (PS): 96 (131) Zuladung in kg: 442 max. Kofferraumvolumen in l: 430 bis 1.240 Verbrauch je 100 km Ø: 5,2 l Diesel (WLTP) CO₂-Ausstoß: 137 g/km Netto-Einstiegspreis in €: 32.134,46</p>	<p>alternative Karosserieform (Netto-Einstiegspreis): -</p> <p>alternative Antriebe (Netto-Einstiegspreis): -</p> <p>businessrelevante Optionen: -</p>
	<p>Fiat 500e</p> <p>Motorleistung kW (PS): 70 (95) Zuladung in kg: 250 max. Kofferraumvolumen in l: 550 Verbrauch je 100 km Ø: 13,0 kWh Strom (WLTP) CO₂-Ausstoß: 0 g/km Netto-Einstiegspreis in €: 24.781,51</p>	<p>alternative Karosserieform (Netto-Einstiegspreis): -</p> <p>alternative Antriebe (Netto-Einstiegspreis): -</p> <p>businessrelevante Optionen: -</p>

FLOTTENRELEVANTE FAHRZEUGE STELLANTIS (Auswahl)

Vollständige Tabelle:
flotte.de/marktuebersicht/stellantis



	<p>Fiat 600 1.2 T3 Hybrid DCT</p> <p>Motorleistung kW (PS): 74 (100) Zuladung in kg: 485 max. Kofferraumvolumen in l: 385 bis 1.256 Verbrauch je 100 km Ø: 4,8 l Super (WLTP) CO₂-Ausstoß: 109 g/km Netto-Einstiegspreis in €: 21.000,00</p>	<p>alternative Karosserieform (Netto-Einstiegspreise): -</p> <p>alternative Antriebe (Netto-Einstiegspreis): Fiat 600e (Elektroauto) ab 30.663,87 €</p> <p>businessrelevante Optionen: -</p>
	<p>Jeep Avenger 1.2 T3 48V e-Hybrid</p> <p>Motorleistung kW (PS): 74 (100) Zuladung in kg: 394 max. Kofferraumvolumen in l: 380 bis 1.277 Verbrauch je 100 km Ø: 4,9 l Super (WLTP) CO₂-Ausstoß: 111 g/km Netto-Einstiegspreis in €: 22.941,18</p>	<p>alternative Karosserieform (Netto-Einstiegspreise): -</p> <p>alternative Antriebe (Netto-Einstiegspreis): Jeep Avenger Elektro (Elektroauto) ab 32.352,94 €</p> <p>businessrelevante Optionen: -</p>
	<p>Opel Astra Sports Tourer 1.5 Diesel</p> <p>Motorleistung kW (PS): 96 (131) Zuladung in kg: 497 max. Kofferraumvolumen in l: 597 bis 1.634 Verbrauch je 100 km Ø: 5,1 l Diesel (WLTP) CO₂-Ausstoß: 134 g/km Netto-Einstiegspreis in €: 29.378,15</p>	<p>alternative Karosserieform (Netto-Einstiegspreise): -</p> <p>alternative Antriebe (Netto-Einstiegspreis): Opel Astra Sports Tourer Electric (Elektroauto) ab 36.546,22 €</p> <p>businessrelevante Optionen: -</p>
	<p>Opel Grandland 1.2 DI Turbo</p> <p>Motorleistung kW (PS): 96 (131) Zuladung in kg: 459 max. Kofferraumvolumen in l: 514 bis 1.652 Verbrauch je 100 km Ø: 6,2 l Super (WLTP) CO₂-Ausstoß: 141 g/km Netto-Einstiegspreis in €: 30.932,77</p>	<p>alternative Karosserieform (Netto-Einstiegspreise): -</p> <p>alternative Antriebe (Netto-Einstiegspreis): Opel Grandland Hybrid4 GSe Automatik (Plug-in-Hybrid) ab 49.579,83 €</p> <p>businessrelevante Optionen: -</p>
	<p>Peugeot 3008 1.2 Hybrid 136</p> <p>Motorleistung kW (PS): 100 (136) Zuladung in kg: 432 max. Kofferraumvolumen in l: 520 bis 1.480 Verbrauch je 100 km Ø: 5,7 l Super (WLTP) CO₂-Ausstoß: 129 g/km Netto-Einstiegspreis in €: 32.983,19</p>	<p>alternative Karosserieform (Netto-Einstiegspreise): -</p> <p>alternative Antriebe (Netto-Einstiegspreis): Peugeot e-3008 210 (Elektroauto) ab 40.882,35 €</p> <p>businessrelevante Optionen: -</p>
	<p>Peugeot 508 SW 1.6 HYBRID 180</p> <p>Motorleistung kW (PS): 133 (180) Zuladung in kg: 454 max. Kofferraumvolumen in l: 530 bis 1.780 Verbrauch je 100 km Ø: 1,5 l Super + 17,0 kWh Strom (WLTP) CO₂-Ausstoß: 33 g/km Netto-Einstiegspreis in €: 44.705,88</p>	<p>alternative Karosserieform (Netto-Einstiegspreise): -</p> <p>alternative Antriebe (Netto-Einstiegspreis): Peugeot 508 PSE SW HYBRID4 360 e-EAT8 (Plug-in-Hybrid) ab 60.588,24 €</p> <p>businessrelevante Optionen: -</p>

Diesel in kompakt

Der Diesel ist auch im Kompaktsegment noch lange nicht tot, wenngleich sein Anteil schrumpft. Dennoch macht es Sinn für Flottenmanagement, noch einmal auf diese effiziente Motorenart zu schauen.

Diesel im Kompaktsegment? Ist das nicht von gestern? Keinesfalls, immerhin gibt der Markt das noch her. Besonders Langstreckenfahrer schätzen die hohe Reichweite beim effizienten Selbstzünder – denn er kommt einfach sehr weit mit einer einzigen Tankfüllung. So ist das auch beim Seat Ateca 2.0 TDI mit immerhin 150 PS –



Das Ateca-Cockpit sieht funktional aus (li.)

ihm genügen rund fünf Liter im WLTP-Mittel. Macht angesichts des 50-Liter-Tanks ungefähr tausend Liter Reichweite. Und wie fährt der sparsame Vierzylinder? Sicher nicht unsouverän, schließlich sind Selbstzünder ganz schön bärige Gesellen, bieten viel Drehmoment. Der hier besprochene Zweiliter stemmt 360 Newtonmeter schon ab niedrigen 1.600 Touren. Auf diese Weise lässt sich der Spanier ziemlich entspannt fahren vor allem mit dem siebenstufigen Doppelkupplungsgetriebe und übt bei entsprechendem Umgang mit dem rechten Pedal hinreichend Druck auf die Rücken der Passagiere aus. Mit ein bisschen Anlauf sind sogar 200 km/h drin, also geht es auf

Kompaktsegment kein ganz günstiges Unterfangen. Seat bittet für den Ateca mit netto 33.176 Euro zur Kasse. Der dann als „Style“ antretende Allrounder kommt indes nicht völlig mager ausgestattet daher. Volldigitales Kombiinstrument, LED-Scheinwerfer, Parkpiepser, Tempomat sowie reichlich USB-C-Buchsen selbst in der zweiten Reihe machen das SUV attraktiv. Ein bisschen Geld in die Hand nehmen muss, wer auf eine Smartphone-Integration nicht verzichten möchte. Mit ihr ist es möglich, die Oberfläche des eigenen Telefons auf den 8,25 Zoll großen Monitor zu spiegeln. Kostenpunkt: 218 Euro. Vielleicht noch ein großes Panorama-Schiebedach? Ist eine tolle Sache, will aber mit 1.126 Euro netto ordentlich

Wunsch recht zügig voran. Selbstzünder sind selbst im

bezahlt werden. Dagegen mutet die ziemlich nützliche Rückfahrkamera mit 303 Euro (netto) günstig an.

Seat Ateca 2.0 TDI

Motor/Hubraum in ccm:	Vierzyl.-Diesel/1.968
kW (PS) bei U/min:	110 (150) bei 3.000-4.200
Drehmoment bei U/min:	360 Nm bei 1.600-2.750
Getriebe:	7-Gang-Doppelkuppl.
Schadstoffklasse/CO ₂ -Ausstoß:	Euro 6e EA /bis 141 g/km
0-100 in sek/V-max. in km/h:	9,0/202
Verbrauch (WLTP)/Reichweite:	bis 5,4 l/1.020km (50 l)
Zuladung kg/Ladevolumen l:	591/510-1.604
Typklasse HP/VK/TK:	13/19/21
Firmenfahrzeuganteil gesamt*:	29,3 %
Dieselanteil:	18 %
Basispreis (netto):	ab 33.176 Euro
Betriebskosten pro Monat/km**:	604,59/0,24 Euro

*o. Autovermieter u. o. Tageszulassungen **bei 30.000 km p.a., 36 Monate

Mini, neu und cool

Wie die Zeit vergeht, schon wieder ein neuer Mini. Flottenmanagement hat die Neuerscheinung unter die Lupe gekommen. Fürs Erste als elektrisch angetriebene Variante.

Elektroauto für die Stadt? Das können sich sogar manche BEV-Gegner gut vorstellen. Und bitte, der Mini darf mit Fug und Recht als Stadttauto bezeichnet werden. Was ist denn unter der Haube des schicken Neulings? Zumindest genügend Leistung – 218 PS wüten in der SE-Version, was den 3,86 Meter langen Zwerg ganz schon stürmisch werden lässt. So geht es binnen 6,7 Sekunden auf Landstraßentempo. Hui, das ist sportwagenmäßig. Vor allem, wenn sich dazu noch ein knackiges Fahrwerk sowie eine präzise Lenkung gesellen, um Gokart-Feeling zu bescheren. Und das trotz rund 1,6 Kilogramm Leermasse, die bewegt werden wollen. Merkt man dem Mini nicht

so richtig an. Die Energie wird übrigens in einem Akku mit 49 kWh Netto-Kapazität gebunkert, und laden kann der Wahlbrute mit maximal 95 Kilowatt. Immerhin reicht das für bis zu rund 400 Kilometer Reichweite – gar nicht schlecht.

Natürlich lebt der Mini vom coolen Design. Und zwar betrifft das nicht nur die Außenhaut. Das Interieur wirkt so richtig durchgestylt. Allein das große, ikonische Rundinstrument – jetzt vollständig mit Displayfläche versehen – macht an. Die darunter platzierten Retroschalter sind ein Genuss für die Augen. Aber ist der Mini auch ein Genuss für das Portemonnaie? Immerhin startet die Grundversion der 218-PS-Ausgabe mit netto 31.008 Euro. Und wenn Sie zu den glücklichen Dienstwagenfahrern gehören, winkt ein

erleckerlicher Steuervorteil. Denn die Grundlage für die pauschale Abgeltung von Privatfahrten bildet ja der geviertelte Bruttolistenpreis. Immerhin sind Klimaautomatik, LED-Scheinwerfer, Navigationssystem,



Das Cockpit ist ikonisch und sauber verarbeitet

Parkpiepser, Rückfahrkamera, Smartphone-Integration und Tempomat serienmäßig. Mit einer solchen Konfiguration sind sogar längere Strecken zu meistern. Der Mini ist eben ein styliker Alleskönner.

Mini Cooper SE

Motor:	Elektromaschine
kW (PS):	160 (218)
Drehmoment bei U/min:	290 Nm bei k. A.
Getriebe:	eine Übersetzung
Schadstoffklasse/CO ₂ -Ausstoß:	-
0-100 in sek/V-max. in km/h:	6,7/170
WLTP-Verbrauch/Reichweite:	14,7 kWh/bis zu 402km
Zuladung kg/Ladevolumen l:	450/210
Typklasse HP/VK/TK:	14/19/20
Firmenfahrzeuganteil gesamt*:	23,8 %
Dieselanteil:	-
Basispreis (netto):	ab 31.008 Euro
Betriebskosten pro Monat/km**:	795,02/0,32 Euro

*o. Autovermieter u. o. Tageszulassungen **bei 30.000 km p.a., 36 Monate



Kleiner ganz groß

Der Škoda Scala ist zwar formal ein Kleinwagen, wildert aber schon im Kompaktklasse-Segment und ist ziemlich erwachsen. Flottenmanagement hat die 1,5-Liter-Version probegefahren.

Von Škoda ist ja hinlänglich bekannt, dass die Segmentvertreter immer etwas größer ausfallen. So ist es auch beim Scala, der mit 4,37 Metern längst kein Kleinwagen mehr ist, obwohl er in dieser Liga antritt. Dazu passt, dass Flottenmanagement mal nicht den Basismotor testet, sondern tatsächlich den Topmotor mit 1,5 Litern Hubraum und 150 PS plus Automatik (Doppelkupplung). Und plötzlich wird aus dem Tschechen ein richtig erwachsenes Auto, das wahrlich universal eingesetzt werden kann. Allerdings ist dann auch der Grundpreis erwachsen mit netto 26.210 Euro. Doch dafür gibt es auch viel geboten. Vor allem ein ziemlich souveränes Fahrverhalten. Langsam ist der Fronttriebler wahrlich nicht mehr, beschleunigt er doch binnen 8,2 Sekunden auf 100 km/h. In der Spitze sind gar 220 Sachen drin, der Scala 1.5 TSI scheint sportive Gene zu besitzen. Und sonst so?

Viel Display gibt es innen, das ist klar. Mechanische Anzeigenadeln sind out, stattdessen prä-



sentiert sich hier ein Kombiinstrument mit digitaler Technik sowie ein hinreichend großer Touchscreen. Interessant sind die sogenannten Simply-Clever-Details, zu denen nicht nur der Eiskratzer im Tankdeckel gehört. Viele Netze im Gepäckraum (sogar unter der Ablage) oder die per Klett zu befestigenden Cargo-Elemente sind ein gutes Beispiel dafür, wie man mit banalen Lösungen viel Praktikabilität schafft. So kann man das Ladegut nämlich geschickt befestigen. Darüber hinaus gibt es moderne Features, die es beispielsweise erlauben, den Fahrzeugstatus per App auf dem Smartphone abzurufen. Auf diese Weise kann man checken, ob man auch abgeschlossen hat und notfalls fernverriegeln. Sämtliche starke Scala



Der Scala ist auch innen recht erwachsen (li.)

verfügen übrigens über Features wie LED-Scheinwerfer, Smartphone-Integration, Parkpiepser und Tempomat. Mehr Auto braucht man nicht.

Škoda Scala 1.5 TSI

Motor/Hubraum in ccm:	Vierzyl./Diesel/1.498
kW (PS) vorn bei U/min:	110 (150) bei 5.000-6.000
Drehmoment bei U/min:	250 Nm bei 1.500-3.500
Getriebe:	7-Gang-Automatik
Schadstoffkl./CO ₂ -Ausstoß:	Euro 6d EA/112-141 g/km
0-100 in sek/V-max. in km/h:	8,2/220
WLTP-Verbrauch/Reichweite:	5,0-6,2 l /bis 1.000 km
Zuladung kg/Ladevolumen l:	489/467-1.410
Typklasse HP/VK/TK:	11/18/23
Firmenfahrzeuganteil gesamt*:	31,1 %
Dieselanteil:	-
Basispreis (netto):	26.210 Euro
Betriebskosten pro Monat/km**:	498,25/0,20 Euro

*o. Autovermieter u. o. Tageszulassungen **bei 30.000 km p.a., 36 Monate

Kona, der Sportsfreund

Der Hyundai Kona ist nicht zwingend ein elektrisch angetriebenes Fahrzeug. Es gibt ihn auch mit einem sportlich angehauchten Benziner. Doch lesen Sie selbst.

Von wegen Kona gleich langweiliges Funktionsauto, womöglich noch mit elektrischem Antrieb. Flottenmanagement hat hier und heute einen ganz anderen Kona getestet. Das in sportivem Cyber Grau lackierte 4,35-Meter-SUV verfügt über einen mit 198 PS ziemlich kräftigen Vierzylinder-Benziner. Und entsprechend knackig beschleunigt der Koreaner. Der Schub im Rücken der Passagiere drückt sich in folgenden Zahlen aus: 8,1 Sekunden benötigt der in diesem Fall als Allradler antretende Asiate bis 100 km/h. Und das Interieur ist entsprechend drahtig gestaltet. Die Sessel mit der markanten Microvlies-Polsterung sind aber nicht nur sportlich, sondern auch so bequem,

dass man den Kona gerne auch mal auf der Langstrecke einsetzt. Der kompakte Kona ist innen übrigens ein recht geräumiger Geselle – zählt ebenfalls auf das Langstrecken-Konto ein. Infotainment-Fans dürften sich über den leicht gewölbten Monitor freuen. Gut zugängliche USB-C-Buchsen gehören heute ebenfalls zum guten Ton. Auf dem Bildschirm lassen sich zahlreiche Menüs intuitiv bedienen; allerdings scheint den Architekten wichtig gewesen zu sein, besonders viele klassische Drucktasten zu installieren.

Preislich liegt der starke Kona bei netto 33.067 Euro – dann mit Allradantrieb. Dieser ist übrigens empfehlenswert. Zwar hat der Kona 1.6 auf trockenem Asphalt keine Traktionsprobleme, aber sobald die Straße nass ist, könnten die Pneu überfordert werden. An Ausstattung mangelt es dem SUV übrigens kaum. Features wie das volle Assistenten-Arsenal, elektrische Heckklappe, LED-Scheinwerfer, Navigationssystem, Parkpiepser, elektrisch verstellbare Sitze mit beheizten Polstern sowie Tempomat inklusive adaptiver Steuerung



Der Kona-Innenraum zeichnet sich durch viele Drucktasten aus

sind frei Haus. Das zu netto 1.849 Euro lieferbare „Ultimate-Paket“ beinhaltet übrigens spezielle Alcantara-Polster mit Belüftung plus Sitzheizung im Fond.

Hyundai Kona 1.6 T-GDI DCT 4WD

Motor/Hubraum in ccm:	Vierzyl.-Otto/1.598
kW (PS) Systemleistung:	146 (198) bei 6.000
Drehmoment Verbr. bei U/min:	265 Nm bei 1.600-4.500
Getriebe:	7-Gang-Automatik
Schadstoffklasse/CO ₂ -Ausst.:	Euro 6d/156-160 g/km
0-100 in sek/V-max. in km/h:	8,1/210
EU-Verbrauch/Reichweite:	6,9 l/681 km
Zuladung kg/Ladevolumen l:	475/466-1.300
Typklasse HP/VK/TK:	18/25/24
Firmenfahrzeuganteil gesamt*:	16,5 %
Dieselanteil:	-
Basispreis (netto):	33.067 Euro
Betriebskosten pro Monat/km**:	711,70/0,28 Euro

*o. Autovermieter u. o. Tageszulassungen **bei 30.000 km p.a., 36 Monate



Design-Frage

Toyota setzt auch mit der zweiten Generation des C-HR auf die Designer-Karte. Allerdings fährt der Japaner sich überdies recht attraktiv, wie Flottenmanagement herausbekommen hat.

Der Toyota C-HR holt die Menschen eindeutig über das Design ab. Doch ist das alles? Um dieser Frage auf den Grund zu gehen, hat die Redaktion den Japaner prompt ausgeführt. Man muss wissen: Unter seinem Blech stecken zwei Motoren – ein 152 starker Vierzylinder-Benziner sowie ein 113 PS starker Elektromotor. Ergibt zusammen 197 PS. Und entsprechend flink bewegt sich der Fronttriebler vom Fleck. Nur 8,1 Sekunden sollen vergehen, bis der Hybrid 100 km/h erreicht. In der Tat presst das SUV aus Fernost seine Fahrgäste sanft in die bequemen Sitze. Sportlich ist der C-HR allerdings nicht, die Ingenieure haben vor allem Bremse und Lenkung auf leichtgängig getrimmt. Gut so! Auch das Fahrwerk trägt dazu bei, den Allrounder geschmeidig zu machen.

Abgesehen davon ist der Toyota eine Infotainment-Oase mit jeder Menge Bildschirm. Neben dem großzügigen Touchscreen bleibt aber auch so manche physische Taste. Bei-



Der große 16:9-Monitor sieht architektonisch schick aus (li.)

spielsweise für die Bedienung für die Klimatisierungsautomatik. Diese ist

übrigens für jede Version des C-HR serienmäßig. Genauso wie das volle Assistenten-Arsenal inklusive adaptivem Tempomat. Die etwas stärkere Ausgabe des 4,36 Meter langen SUV gibt es ab netto 33.773 Euro und kommt auch optisch aufgepeppt daher. Frei Haus steht der Japaner nämlich auf schicken 18-Zoll-Leichtmetallrädern und präsentiert sich in markanter Zweifarblackierung. Außerdem fällt die verstärkte Tönung der hinteren Seitenscheiben ins Auge. Noch weiteres Budget zur Verfügung? Gegen 588 Euro netto erhält der Kunde LED-Scheinwerfer sowie eine elektrisch angetriebene Heckklappe. Ach ja, wer schön sein will, muss leiden – ist ja klar. Sonderlackierungen erfordern Aufpreise von bis zu 874 Euro netto. Doch der Toyota C-HR ist auch

in der Basis bereits ein recht attraktives Fahrzeug.

Toyota C-HR 2.0 Hybrid

Motor/Hubraum in ccm:	Vierzyl.-Otto/1.987
E-Motor kW (PS):	83 (113)
Verbrenner kW (PS):	112 (152)
Systemleistung kW (PS):	145 (197)
Drehmoment bei U/min:	190 Nm bei 4.400-5.200
Getriebe:	Automatik
Schadstoffklasse/CO ₂ -Ausstoß:	Euro 6 AE /108-109 g/km
0-100 in sek/V-max. in km/h:	8,1/180
EU-Verbrauch/Reichweite:	4,8-4,9 l/896 km (43 l)
Zuladung kg/Ladevolumen l:	390/430-1.140
Typklasse HP/VK/TK:	14/24/22
Firmenfahrzeuganteil gesamt*:	14,8 %
Dieselanteil:	-
Basispreis (netto):	33.773 Euro
Betriebskosten pro Monat/km**:	958,11/0,38 Euro

*o. Autovermieter u. o. Tageszulassungen **bei 30.000 km p.a., 36 Monate

Allrounder aus Tschechien

Mit dem Škoda Kamiq haben die Tschechen ein feines Stadt-SUV im Programm, das aber auch gut als Allrounder eingesetzt werden kann. Flottenmanagement war mit dem Benzi-ner in Verbindung mit Automatik unterwegs.

Der Škoda Kamiq gilt zwar formal als SUV, dabei ist er in der Realität ein ziemlich zierliches Automobilchen. Aber doch wird er geschätzt, da man ein bisschen höher sitzt – das mögen eben viele Autofahrer. Und überhaupt, SUV liegt ja im Trend. Mit 4,24 Metern ist der Tscheche noch so gerade citytauglich, aber besitzt bereits Allrounder-Qualitäten. Das bedeutet beispielsweise ein großzügiges Raumangebot – selbst in der zweiten Reihe sitzt es sich luftig. Und das bedeutet zumindest so viel Komfort, dass man nach ein paar Hundert Kilometern noch nicht völlig erschöpft ist (dank ordentlicher Sitze). Dazu gehören natürlich auch diverse Features

wie ein Automatikgetriebe oder Tempomat. Ersteren gibt es in Form eines siebengängigen Doppelkupplers, der ganz geschmeidig arbeitet. Und das dazugehörige Aggregat? Ein Dreizylinder-Downsizing-Triebwerk mit einem Liter Hubraum und zugkräftigen 115 PS samt 200 Newtonmeter Drehmoment.

Klar ist dieser Kamiq jetzt kein Rennwagen mit einer Beschleunigungszeit von rund zehn Sekunden bis 100 km/h, aber doch hinreichend flink. Und hinreichend gut mit Infotainment ausgestattet. Und hinreichend sparsam mit einem kombinierten WLTP-Verbrauch von unter sechs Litern. Mit netto 23.067 Euro ist der Fronttriebler keineswegs überbezahlt, zumal viele Dinge serienmäßig sind, die im alltäglichen Autofahrerleben nützlich sind. Dazu gehört der Einkratzer in der Tankklappe genauso wie Parkpieper hinten. Gegen 496 Euro (netto) extra wandert auch eine Smartphone-Integration an Bord, sodass



Es gibt immer noch physische Tasten im Kamiq

die Oberfläche des Mobiltelefons auf den fahrzeugeigenen Monitor gespiegelt werden kann. Außerdem gibt es dann zwei USB-Anschlüsse in der vorderen Mittelarmlehne. Features wie Klimaanlage und LED-Scheinwerfer sind selbstverständlich ebenfalls an Bord.

Škoda Kamiq 1.0 TSI

Motor/Hubraum:	Dreizyl.-Otto/999
kW (PS) bei U/min:	85 (115) bei 5.500
Drehmoment bei U/min:	200 Nm bei 2.000-3.500
Getriebe:	7-Gang-Automatik
Schadstoffklasse/CO ₂ -Ausstoß:	Euro 6EA/111-149 g/km
0-100 in sek/V-max. in km/h:	10,2/195
EU-Verbrauch/Reichweite:	5,6-6,1 l/1.020 km (50 l)
Zuladung kg/Ladevolumen l:	551/400-1.395
Typklasse HP/VK/TK:	13/17/20
Firmenfahrzeuganteil gesamt*:	18,3 %
Dieselanteil:	-
Basispreis (netto):	23.067 Euro
Betriebskosten pro Monat/km**:	710,70/0,28 Euro

*o. Autovermieter u. o. Tageszulassungen **bei 30.000 km p.a., 36 Monate



Feines Arbeitsgerät

Der Amarok ist das maximal geländegängige Fahrzeug des Volkswagen-Konzerns. Mit dem Sechszylinder-Diesel avanciert es zur kultivierten Angelegenheit. Flottenmanagement war mit dem feinen Eintonnen-Pick-up unterwegs.

Wer zu einem Pick-up greift, erwartet jetzt weniger ein schniekes als ein eher burschikoses Fahrzeug, das nicht selten als Arbeitsgerät erhalten muss. Mit dem Sechszylinder-Diesel an Bord ist das aber nicht ganz so. Denn mit ihm zieht in den Amarok zumindest ein betont kultivierter Antrieb ein. Und dieser ist darüber hinaus auch kräftig, was dem Pick-up eine gewisse Souveränität verleiht. Immerhin pumpt das 240 PS starke Kraftpaket 600 Newtonmeter Drehmoment in den Getriebeeingangswelle. Und zur Souveränität kommt noch der Komfort. Automatik ist gesetzt, der prompt schaltende Wandlerautomat bietet zehn Gänge – für jede Lebenslange die richtige Übersetzung. Und innen geht es recht luxuriös zu, auffällig sind die betont bequemen Sessel. Lange Strecken sind jedenfalls kein Problem für das Nutztier mit einer Tonne Nutzlast.

Und anno 2024 kommt selbst in diesem Segment das Infotainment nicht zu kurz. Ade klassischer



nützlich auch für das Kombiinstrument. Und in der Mittelkonsole prangt ein markanter Riesemonitor (zwölf Zoll), der einlädt zum fröhlichen Herumhorchen. Doch das nur am Rande. Wer einen Amarok möchte, den interessieren andere Werte. Beispielsweise, dass der Allradler ein sperrbares Hinterachsdifferenzial bietet. Und dass er 3,5 Tonnen an den Haken nehmen darf. Mindestens 54.731 Euro netto werden fällig für den Sechszylinder. Dabei geht die Serienausstattung in Ordnung. Immer am Start sind beispielsweise Fahrersitz mit elektrischer Verstellung, adaptive LED-Scheinwerfer mit Matrix-Technologie, Parkpiepser, Rückfahrkamera, Sitzheizung, Spurhal-



Das Kombiinstrument besteht beim neuen Amarok aus Displayfläche (li.)

Tacho – Mechanik gibt es hier nicht mehr. Stattdessen viel Display, na-

teassistent, Verkehrszeichenerkennung sowie aktiver Tempomat. Das Navigationssystem kostet allerdings 695 Euro (netto) extra.

Volkswagen Amarok V6 TDI

Motor/Hubraum in ccm:	Sechszyl./Diesel/2.993
kW (PS) vorn bei U/min:	177 (240) bei 3.250
Drehmoment bei U/min:	600 Nm bei k. A.
Getriebe:	10-Gang-Automatik
Schadstoffkl./CO ₂ -Ausstoß:	Euro 6d/265 g/km
0-100 in sek/V-max. in km/h:	8,8/180
WLTP-Verbrauch/Reichweite:	10,1 l / 792 km
Zuladung kg/Ladevolumen l:	974/k. A.
Typklasse HP/VK/TK:	k. A.
Firmenfahrzeuganteil gesamt*:	k. A.
Dieselanteil:	k. A.
Basispreis (netto):	ab 54.731 Euro
Betriebskosten pro Monat/km**:	1.042,23/0,42 Euro

*o. Autovermieter u. o. Tageszulassungen **bei 30.000 km p.a., 36 Monate

Schicker Franzose

Mit dem Rafale besetzt Renault künftig die Mittelklasse in Form eines betont schicken SUV-Coupés. Flottenmanagement war mit dem Vollhybrid unterwegs, dem es an Leistung übrigens nicht mangelt.

Renault und die Mittelklasse – das ist ein Thema, das mal wieder ein bisschen Schwung gebrauchen könnte. Und bitte, da ist der Schwung auch schon. Mit dem neuen Renault Rafale, der Name ist inspiriert durch ein altes Flugzeug der Marke in den Dreißigerjahren, könnte es Renault gelingen, den einen oder anderen designaffigen Kunden auf seine Seite zu ziehen. Fließend abfallendes Dach, fancy Rückleuchten und ausdrucksstarke LED-Scheinwerfer wären einige wenige Merkmale, mit denen der Rafale Interessenten catchen könnte. Und innen? Hier findet der Passagier ein großes Display vor mit intuitiver Menü-

führung. Was die physischen Tasten angeht, sie beschränken sich auf wenige Exemplare hauptsächlich für die Funktionen der Klimaanlage. Ästhetik und Bedienerfreundlichkeit wissen die Franzosen jedenfalls zu verbinden. Bequeme Sitze und betont viel Platz vor allem in der zweiten Reihe machen den Rafale außerdem zum langstreckenfähigen Fahrzeug. Zeit, einen Blick auf den Antrieb zu werfen. Die beiden Haupttriebwerke sind ein 1,2 Liter großer Dreizylinder mit 130 PS sowie eine 68 PS kräftige Elektromaschine. Dann wäre da noch der 34 PS starke Startergenerator, um den ständig im On-off-Betrieb laufenden Verbrenner bei Bedarf blitzschnell wieder anzuwerfen. Die Systemleistung beziffern die Franzosen mit 200 PS, und entsprechend souverän setzt sich der Rafale in Bewegung. So soll der 1,7-Tonner binnen 8,9 Sekunden auf 100 km/h sprinten – das ist ordentlich. Ab netto 36.807 Euro ist der Rafale zu haben. Und dank einer üppigen Serienausstattung (enthalten sind Positionen wie adaptive LED-Scheinwerfer, Rückfahrkamera, schlüs-



An Display mangelt es dem Rafale nun wirklich nicht

selloses Schließsystem und sogar adaptiver Tempomat) steht man mit dem Grundmodell wunderbar da.

Renault Rafale E-Tech Full Hybrid 200

Motor/Hubraum in ccm:	Dreizyl.-Otto/1.199
kW (PS) Systemleistung:	146 (199)
kW (PS) Verbrenner:	96 (131)
kW (PS) E-Maschine:	50 (68)
Drehmoment Verbr. bei U/min:	205 Nm bei 1.750
Getriebe:	Automatik (4 + 6 Gänge)
Schadstoffklasse/CO ₂ -Ausst.:	Euro 6d ISC-FCM/106 g/km
0-100 in sek/V-max. in km/h:	8,9/180
EU-Verbrauch/Reichweite:	4,7 l/1.170 km
Zuladung kg/Ladevolumen l:	447/627-1.910
Typklasse HP/VK/TK:	k. A.
Firmenfahrzeuganteil gesamt*:	k. A.
Dieselanteil:	0 %
Basispreis (netto):	36.807 Euro
Betriebskosten pro Monat/km**:	900,95/0,36 Euro

*o. Autovermieter u. o. Tageszulassungen **bei 30.000 km p.a., 36 Monate





Der große Touchscreen fällt ins Auge

Legt man die Rücksitzlehnen um, passt ordentlich Gepäck in den Mitsubishi



Günstig & komfortabel

Erschwinglicher Kleinwagen gefällig? Geht mit dem Mitsubishi Colt. Als Hybridversion ist das Vehikelchen sogar ein kleines Tech-Paket mit Automatik und einem gerüttelt Maß Komfort. Flottenmanagement hat dem Stadtfritzer auf den Zahn gefühlt.

Kleinwagen sind längst richtige Allrounder geworden – keine Spur von Magerkost. Das ist am Mitsubishi Colt beispielsweise sehr gut erkennbar. Vor allem in der Hybridversion ist der Fronttriebler nicht nur effizient, sondern auch noch ganz schön komfortabel. Denn in diesem Fall ist das Automatikgetriebe gesetzt. Schauen wir doch einmal unter das Blech: Da wäre ein 1,6 Liter großer Vierzylinder-Saugbenziner (94 PS) plus Elektromaschine (permanent erregt) mit satten 49 Pferdchen. Und kombiniert werden die Triebwerke mittels eines komplizierten Getriebes, das vier verschiedene Übersetzungen für den Verbrenner sowie zwei Gänge für das Elektroaggregat bereithält. Angefahren wird immer elektrisch, die Rede ist auch von einem kupplungsfreien Getriebe. Schon daraus ergibt sich ein Komfortmerkmal, denn der Mitsubishi kommt betont geschmeidig in Fahrt. Und die dann folgenden Übersetzungswechsel vollziehen sich denkbar ruckfrei. Und spontan, denn der Japaner hat irgendwie immer das richtige Übersetzungsverhältnis parat. Und er

rekuperiert natürlich, um die Bewegungsenergie im 1,2 kWh großen Lithium-Ionen-Akku zu speichern.

Und sonst so? Der Hybrid mit den beiden Triebwerken ist gleichzeitig auch das Topmodell und leistet respektable 143 PS als Systemleistung. Kein Wunder, dass der Colt souverän unterwegs ist; er benötigt bloß 9,3 Sekunden, um von null auf 100 km/h zu beschleunigen. Klar, nach Sportwagen sieht das jetzt nicht aus, aber auch nicht nach Phlegma. Der Topspeed fällt mit 174 km/h praktikabel aus. Noch einmal zurück zum Komfort: Es gibt passable Sitze (auch für lange Strecken brauchbar), und das Raumangebot ist ebenfalls keineswegs von schlechten Eltern. Außerdem kommt die Infotainment-Fraktion auf ihre Kosten. Denn selbst die Basis verfügt über einen sieben Zoll großen Screen, während die Kunden höherer Ausstattungsvarianten gar auf einem Neun-Zoll-Monitor herumklimpern dürfen. Und wer auf das fahrzeugeigene Menü verzichten möchte, darf auf die persönliche Oberfläche seines Smartphones zurückgreifen, das sich auf den Auto-Bildschirm spiegeln lässt. Apple CarPlay und Android Auto gibt es übrigens für sämtliche Colt-Modelle frei Haus.

Preislich bewegt sich der kleine Mitsubishi im humanen Rahmen. Der starke Hybrid ist ab netto 21.840 Euro zu haben. Und im Grunde bietet der 1,4-Tonner alles Wichtige aufpreisfrei. Dazu zählen Bluetooth-Freisprechanlage, Einparkhilfe, Klimatisierungs-

automatik, LED-Scheinwerfer, Regensensor, Rückfahrkamera, schlüsselloses Schließsystem, Spurhalteassistent, Tempomat und Verkehrszeichen-Erkennung. Was fehlt noch? Na klar, der aktive Tempomat, der automatisch beschleunigen und abbremsten kann. Gibt es gegen netto 1.429 Euro Aufpreis – allerdings nicht in Form einer Einzeloption, sondern als höherwertige Line. Dann wandern auch noch Features wie automatisch abblendbarer Innenspiegel, elektrische Parkbremse sowie Totwinkel-Assistent an Bord. Gibt es überhaupt Einzeloptionen? Natürlich, und zwar eine einzige. Nämlich Metallclack zu netto 630 Euro. Unter dem Strich lässt sich sagen, dass der Mitsubishi Colt ein erwachsenes, vollwertiges Auto ist. Man kann also auch mit einem Kleinwagen komfortabel unterwegs sein. Vor allem aber günstig.

Mitsubishi Colt Hybrid 1.6 Benzin

Motor/Hubraum in ccm:	Vierzyl.-Otto/1.598
kW (PS) Systemleistung:	105 (143)
kW (PS) Systemleistung:	69 (94)
kW (PS) Systemleistung:	36 (49)
Drehmoment bei U/min:	148 Nm bei 3.200-3.600
Getriebe:	Automatik
Schadstoffklasse/CO ₂ -Ausstoß:	Euro 6d ISC-FCM/97g/km
0-100 in sek/V-max. in km/h:	9,3/174
EU-Verbrauch/Reichweite:	4,2-4,3 l/929 km (39l)
Zuladung kg/Ladevolumen l:	419/301-979
Typklasse HP/VK/TK:	19/18/21
Firmenfahrzeuganteil gesamt*:	2,4 %
Dieselanteil:	0 %
Basispreis (netto):	21.840 Euro
Betriebskosten pro Monat/km**:	675,80/0,27 Euro

*o. Autovermieter u. o. Tageszulassungen **bei 30.000 km p.a., 36 Monate



Das Blau steht dem Colt gut zu Gesicht

Premium-Chic

SUV ja, aber bitte nicht mainstream. Aber zuverlässig und ein bisschen Premium. Dann wäre das Mercedes-Benz GLC Coupé doch genau richtig. Flottenmanagement hat die Plug-in-Hybridversion unter die Lupe genommen.



Das Coupé ist am geschwungenen Heckleuchtenband zu erkennen

Mit umgeklappten Rücksitzen wird der GLC zum Ladeprofi



Die SUV-Kategorie ist und dürfte vorerst ein starkes Segment bleiben, davon ist auszugehen. Aller Kritik zum Trotz hat sich diese multifunktionale Sparte von Auto etabliert. Und warum nicht zur Coupé-Variante greifen, die ein bisschen spannender aussieht – wenn es denn eine gibt. Aber die gibt es bei immer mehr Modellen, so auch beim Mercedes GLC. Und diese präsentiert ihr Blechkleid einen Zacken extrovertierter als die Grundversion, die Mercedes schlicht „SUV“ nennt. So erkennt man die Premium-Mittelklasse an den zart geschwungenen Rückleuchten beziehungsweise am Rückleuchtenband, wie man eher sagen muss. Und natürlich an der coupéhaften Dachlinie. Allerdings kommt auch das Coupé mächtig daher, unterscheidet sich in der Höhe kaum vom „SUV“. So baut der sportlichere GLC mit 1,61 Metern Höhe bloß vier Zentimeter niedriger als das Grundmodell. Allerdings ist er mit 4,76 Metern Länge auch vier Zentimeter länger, was ihn in Kombination mit der geänderten Dachlinie deutlich drahtiger wirken lässt. Und Ästhetik soll beim Autokauf schließlich nicht unterschätzt werden.

Die Frontpassagiere merken von den abgeänderten Abmessungen jedenfalls nichts, denn in der ersten Reihe wirkt der Mercedes schön geräumig. Wer in der zweiten Reihe verweilt, könnte den Unterschied beim Einsteigen (Dachlinie) spüren, aber ansonsten ist auch der Fond des Coupés geräumig. Zumal der ausladende Radstand von 2,89 Metern für überdurchschnittlich viel Beinfreiheit sorgt. Und dann wären da ja noch die Sitze; dass Mercedes jetzt keine Klappstühle verbaut, ist ja zu erwarten. Aber die ausgeprägt-konturierten Sessel des Testwagens sind schon fein. Nubukartige Oberflächen muten körpersympathisch an, und ordentlich dimensionierte Seitenwangen halten die Fahrgäste selbst bei forcierter Kurvenfahrt in der Mittelbahn. Das macht Sinn, denn wenn auf dem Heckdeckel schon eine „400“ prangt, muss performancemäßig schon etwas geboten werden. Und dass der GLC den Spagat zwischen komfortabler und sportlicher Ausrichtung gut beherrscht, verdankt er freilich auch der gegen 2.790 Euro (netto) lieferbaren Luftfederung.

Und in diesem Paket ist dann gleich auch die Allradlenkung enthalten. Demnach erlauben die Hinterräder einen Lenkeinschlag von 4,5 Grad, und infolgedessen verkleinert sich der Wendekreis um rund einen Meter

auf 10,9 Meter. Das macht sich vor allem in urbanen Gebieten drastisch bemerkbar: Plötzlich wird der Mittelklasse-Mercedes so handlich wie ein Kleinwagen. Und er durchläuft Kurvenpassagen souverän, weil seine Hinterräder bei hohen Tempi gleichsinnig zu den Vorderrädern einlenken. Was die Abstimmung des Fahrwerks angeht – hier wählten die Schwaben eine komfortable Ausrichtung. Dass die Dämpfer Verwerfungen in der Fahrbahn gut wegstecken, merkt man insbesondere beim Überrollen von kurzweiligen Unebenheiten. Denn diese glattzubügeln, stellt eine deutlich anspruchsvollere Aufgabe dar. Kein Problem für den GLC. Ein Vorteil des luftgefederten Fahrwerks ist, dass das Fahrverhalten unabhängig von der Beladung gleich bleibt. Doch der GLC ist auch antriebsseitig ein ganz schöner Brocken, vor allem mit den Hybridantrieb.

Abzulesen ist dieser Umstand auch am Programmwahlschalter. Abhängig vom Modus (Elektro, Hybrid, Komfort oder Sport) wählt die Elektronik die Betriebsstrategie der beiden Motoren. Und das Triebwerksduo besteht aus einem zwei Liter großen Vierzylinder-Benziner mit 252 PS sowie einer Elektromaschine mit 136 PS. Daraus ergibt sich eine propere Systemleistung von 381 PS. Unter voller Last schiebt der unscheinbare GLC dann mächtig und erstürmt die 100-km/h-Marke innerhalb von 5,6 Sekunden. Die Höchstgeschwindigkeit beziffert Mercedes mit 239 Sachen. Entscheidend ist aber, wie gut sämtliche Komponenten harmonieren. Immerhin gibt es neben den beiden Aggregaten ja auch noch die neunstufige Automatik. Allerdings ist es den Ingenieuren gelungen, Harmonie in den Antriebsstrang zu bringen. Leistungsanforderungen per Gaspedal werden prompt in Vortrieb umgesetzt, und auch Übersetzungswechsel erledigt der Automat prompt. Ach ja, und wer den 31,2 kWh großen Akku befüllt, darf sich über eine elektrische Reichweite von bis zu 131 Kilometern freuen. Und es fällt leicht, den GLC elektrisch zu bewegen – er dreht dann immer noch souverän seine Runden und wird bis zu 140 km/h schnell

Dass Mercedes übrigens nach Kräften versucht, ihre Plug-in-Hybrid-Klientel ans elektrische Fahren zu bekommen, erkennt man auch an der Möglichkeit, mit Gleichstrom laden zu können. Dann erreicht der Akku nach rund 20 Minuten bereits wieder 80 Prozent Ladestand. Hier ist ein bisschen Aufmerksamkeit geboten: Denn die Schnellladefunktion muss

Mercedes-Benz GLC Coupé 400e 4MATIC



Der große Monitor gehört freilich zum Serienumfang

vorher im Menü eingeschaltet werden. Apropos Menü. Auch der GLC lässt sich analog zu den anderen Modellen der Marke intuitiv bedienen dank logisch aufgebauten Strukturen auf dem großen Zentraltouchscreen. Wer möchte, kann selbstverständlich auch seine persönliche Smartphone-Oberfläche per Apple CarPlay oder Android Auto auf den Monitor zaubern – diese Funktion ist heutzutage nicht mehr aus dem Fahrzeug wegzudenken. Und wem das Touchen zu lästig ist, sollte die äußerst zuverlässig funktionierende Sprachbedienung ausprobieren.

Zeit, um über Preise zu sprechen. Und klar, das Hybrid-Topmodell gehört mit netto 66.900 Euro nicht gerade zu den Schnäppchen, bietet allerdings neben viel Fahrerlebnis auch jede Menge Ausstattung (und nicht zu vergessen: 0,5 Prozent Dienstwagensteuer). Serienmäßig sind Features wie LED-Scheinwerfer, Navigationssystem, Rückfahrkamera, Sitzheizung und Tempomat. Und da der Vierhunderter stets mit „Avantgarde Advanced“ kommt, bietet er noch viel mehr. Beispielsweise schicke Leichtmetallräder sowie das Sitzkomfort-Paket. Doch keine Sorge – sollten Sie noch Budget übrig haben, das dringend weg muss, gar kein Problem. Ein paar Extras sind ja durchaus auch sinnvoll. Dazu zählt auch das Head-up-Display zu 990 Euro netto. Oder leistungsfähiges „Digital Light“ zum Nettotarif von 1.350 Euro. Viele Autofahrer schwören inzwischen außerdem auf klimatisierte Sitze – kosten 780 Euro (netto) extra. Allerdings ist dieses Feature an bestimmte Polsterungen gebunden. Unbedingt her sollte



Auch in der zweiten Reihe gibt es jede Menge Platz

Ist Luftfederung an Bord, lässt sich das Heck zur einfacheren Beladung absenken



das Fahrassistentenpaket zu 2.430 Euro mit vielen Pre-Safe-Features plus aktivem Tempomat. Und insbesondere letzterer ist für Langstreckenfahrer ein absolutes Muss.



Dank etwas mehr Länge wirkt das GLC Coupé ästhetisch gestreckt

Motor	Vierzylinder-Otto
Hubraum	1.999 ccm
kw (PS) bei U/min	185 (252) bei k. A.
Drehmoment bei U/min	400 Nm bei k. A.
E-Motor kw (PS) bei U/min	100 (136) bei k. A.
Drehmoment bei U/min	440 Nm bei k. A.
System kw (PS) bei U/min	280 (381) bei k. A.
Drehmoment System	650 Nm
Schadstoffklasse	Euro 6d-ISC-FCM
Antrieb/Getriebe	9-Gang-Automatik
Höchstgeschw. km/h	239
Beschleunigung 0-100/h	5,6 s
EU-Verbrauch	0,5-0,6 l auf 100 km
Reichweite	nicht ermittelbar
Testverbrauch	7,8 l auf 100 km
CO ₂ -Ausstoß	11 bis 15 g/km
Tankinhalt	49 l
Zuladung	530 kg
Laderaumvolumen (VDA)	390 bis 1.335 l
Kosten:	
Steuer pro Jahr	4 Euro
Typklassen HP/VK/TK	19/27/22
Garantie:	
Fahrzeug	2 Jahre
Rost	30 Jahre

Sicherheit/Komfort:	
Kopf- und Seiten-Airbags	Serie
Panorama-Glasdach	1.420 Euro
zusätzl. Ambientebeleucht.	280 Euro
Sidebags im Fond	375 Euro
360-Grad-Kamera	460 Euro
Tempomat, aktiv	400 Euro
Lenkrad beheizt	360 Euro
Hinterachslenkung	2.790 Euro (Paket)
Head-up-Display	990 Euro
adaptives Luftfahrwerk	2.790 Euro (Paket)
Sitzheizung im Fond	350 Euro
LED-Vollscheinwerfer	1.350 Euro

Kommunikation:	
Smartphone-Integration	Serie
Bildschirm-Navigation	Serie

Basispreis:	
Mercedes-Benz GLC	66.900 Euro
Coupé 400e 4MATIC	(alle Preise netto)

Betriebskosten Schaltgetriebe	
20.000/30.000/50.000 km	-
Betriebskosten Automatik	
20.000/30.000/50.000 km	k. A. (nicht kalkulierbar)
Full-Service-Leasingrate Schaltgetriebe*	
20.000/30.000/50.000 km	-
Full-Service-Leasingrate Automatik*	
20.000/30.000/50.000 km	k. A. (nicht kalkulierbar)
Firmenfahrzeuganteil:	45,6 %
Dieselanteil:	60,4 %

Bewertung:	
+	<ul style="list-style-type: none"> • sehr gute Fahrleistungen und Komfort • harmonischer Antriebsstrang • perfekt arbeitende Assistenten
-	<ul style="list-style-type: none"> • hoher Preis

*Das SIXT-Neuwagen Leasing für Gewerbetreibende ist ein Kilometer-Leasing für eine Laufzeit von 36 Monaten



Mit dem markanten Leuchtband liegt der Touareg im Trend

Praktisch – zum Beladen lässt sich der Kofferraum einfach absenken



Sanfter Offroader

Volkswagen bietet neben Elektromobilität auch noch einen ganz klassischen Sechszylinder an. Beispielsweise verbaut im noblen Touareg. Und den hat sich Flottenmanagement jetzt einmal ganz genau angesehen.

Volkswagen mag vielleicht irgendwann einmal zur Elektromarke werden. Doch das wird womöglich eine Weile dauern. Und bis es so weit ist, dürfen die Anhänger des Verbrenners sogar noch einen Sechszylinder-Diesel genießen. Und das von Flottenmanagement besprochene Auto, in dem er untergebracht ist (es gibt diverse Optionen), heißt hier und heute Touareg. Der Touareg ist so ein bisschen die eierlegende Wollmilchsau. Er bietet Nutzwert, ist aber auch unglaublich nobel. Das liegt einfach daran, dass er in einem Segment antritt, das weit oberhalb der Mittelklasse angesiedelt ist. Der Touareg ist schon ein luxuriöser Schlitten, wenn man so will. Woran lässt sich das festmachen? Beispielsweise an den feinen Aggregaten. An der üppigen Dämmung (im Innenraum dieses Brummers ist es denkbar leise) außerdem und sicherlich obendrein an den Tech-Features, über die später noch zu sprechen sein wird. Dann wären da ja außerdem noch ziemlich feine Stühle, und auch um diese wird es noch gehen. Jedenfalls sind das alles eindeutige Anzeichen für eine ziemlich luxuriöse Klasse.

Gut, dann wird der Touareg jetzt mal erklimmen. Er misst 1,71 Meter in der Höhe, sein SUV-Dasein lässt sich also schwerlich bestreiten. Und das, was der Passagier innen erblickt, ist schon ziemlich einzigartig bei den Volkswagen-Modellen. Das feine Holzdekor sorgt gemeinsam mit dem Klavierlack für eine edle Note. Und die Menge an Display dürfte ebenfalls unübertroffen sein. Da findet sich neben dem Kombiinstrument aus reiner Displayfläche (ohne mechanische Anzeigenadeln) ein architektonisch fein integrierter und leicht zum Fahrer hingewandter Zentraltouchscreen, auf dem sich so ziemlich alles bedienen lässt, was der Touareg zu bieten hat. Physische Tasten? Gibt es natürlich auch noch. Beispielsweise der griffgünstig in der Mittelkonsole platzierte Lautstärkereglere oder auch zwei Drehregler für die Fahrmodi respektive der Höhenverstellung für das optional luftgefederte Fahrwerk. Apropos Fahrwerk. Hier bietet der Touareg noch ganz andere Schmankerl wie Allradlenkung sowie aktiven Wankausgleich. Die Neugierde auf den

Selbstzünder lässt die Hand zum Startknopf gleiten, und los geht es.

Leise startet der Dreiliter-TDI – und leise bleibt er auch. Fahrstufe „D“ eingelegt, um den 2,1-Tonner zunächst sanft losrollen zu lassen. Wie beim aufgeladenen Diesel üblich, dauert es dann einen Moment, bis der geschmeidige Sechszylinder richtig Druck aufbaut. Wenn die vollen 600 Newtonmeter Drehmoment anliegen, stürmt der Offroader gewaltig nach vorn. Allein: Man merkt es kaum. Denn während der 6,4 Sekunden (so lange dauert es bis 100 km/h) bleibt es innen unglaublich leise. Ja, sogar dann, wenn die virtuelle Drehzahlmesser-Nadel der 4.500er-Marke entgegenstürmt. Und selbst bei höheren Tempi – maximal sind 236 km/h möglich –, hält sich der Brocken mit Windgeräuschen zurück. Geht es im Alltag mit Teillast voran, ist vom Motor bloß ein feines Murmeln zu hören, was dem Touareg sogar eine gewisse Noblesse angedeihen lässt. Dazu passt der unauffällig agierende Achtgang-Wandlerautomat. Komfort ist definitiv die Hauptkompetenz dieses Geländegängers.

Dieser Eindruck verfestigt sich, wenn man erst einmal länger mit dem Gleiter unterwegs ist. Dann zeigt sich nämlich, wie kommod die Fauteuils wirklich sind. Und es gibt diverse Funktionen, um sich auf ihnen frisch zu halten. Dazu zählen aktive Klimatisierung sowie diverse Massageprogram-



Der ausladende Touareg besticht durch schlichte Eleganz

Volkswagen Touareg 3.0 V6 TDI 4Motion

Motor	Sechszylinder-Diesel
Hubraum in ccm	2.967 ccm
kW (PS) bei U/min	210 (286) bei k. A.
Drehmoment bei U/min	600 Nm bei 1.750-3.250
Schadstoffklasse	Euro 6 EA
Antrieb/Getriebe	8-Gang-Automatik
Höchstgeschw. km/h	236
Beschleunigung 0-100/h	6,4 s
WLTP-Verbrauch	8 l auf 100 km
WLTP-Reichweite	938 km
Testverbrauch	8,6 l auf 100 km
CO ₂ -Ausstoß	211 g/km
Tankinhalt	75 l
Zuladung	732 kg
Laderaumvolumen (VDA)	810-1.800 l

Kosten:

Steuer pro Jahr	609 Euro
Typklassen HP/VK/TK	19/25/26

Garantie:

Fahrzeug	2 Jahre
Lack	3 Jahre
Rost	12 Jahre

Sicherheit/Komfort:

Kopf- und Seiten-Airbags	Serie
Klimaautomatik	Serie
Head-up-Display	1.092 Euro
Tempomat, aktiv	Serie
autonomes Bremssystem	Serie
Allradlenkung	2.395 Euro
Knieairbag	504 Euro
Standheizung	1.403 Euro
elektr. Kofferraumklappe	Serie
LED-Scheinwerfer	Serie
Rückfahrkamera	Serie
Einparkautomatik	Serie

Kommunikation:

Smartphone-Integration	Serie
Bildschirm-Navigation	Serie

Basispreis:

Volkswagen Touareg	ab 63.513 Euro
3.0 V6 TDI 4Motion	(alle Preise netto)

Betriebskosten Schaltgetriebe

20.000/30.000/50.000 km	-
Betriebskosten Automatik	
20.000/30.000/50.000 km	1.385,79/1.570,38/1.966,63
Full-Service-Leasingrate Schaltgetriebe*	
20.000/30.000/50.000 km	-
Full-Service-Leasingrate Automatik*	
20.000/30.000/50.000 km	1.385,79/1.570,38/1.966,63
Firmenfahrzeuganteil:	34,5 %
Dieseleanteil:	70 %

Bewertung:

- + • leiser Innenraum
- solide Verarbeitung
- viel Infotainment
- • hoher Preis

*Die ALD-Full Service-Raten enthalten: Finanzrate, Wartung und Reparatur, Kfz-Steuer, Tankkarte und GEZ für eine Laufzeit von 36 Monaten



Feine Verarbeitung und viel Display kennzeichnen das Interieur des großen Offroaders

me. Und natürlich der Klassiker – ein vorzügliches Raumangebot. Jetzt weiß man auch, warum die Autos so breit geworden sind. Die Breite kommt den Passagieren zugute. Im Fond zählt eine andere Währung, hier ist es bekanntermaßen der Radstand. Mit 2,90 Metern gehört der Touareg diesbezüglich zu den Topofferten, ist ja klar. Und entsprechend luftig kann man seine Beine hinten unterbringen. Dabei darf man den praktischen Aspekt eines großen Autos nicht vergessen. Klappt man die Rücksitzlehnen um, passt Gepäck im Äquivalent von 1800 Litern in das Abteil – nicht schlecht. Und schaut man sich im Kofferraum um, entdeckt man gleich noch ein paar weitere physische Tasten. Beispielsweise lässt sich der Kofferraum zum einfacheren Beladen absenken. Ach ja, und da wäre noch eine praktische Eigenschaft: Der große Volkswagen darf bis zu 3,5 Tonnen an den Haken nehmen.

Und obwohl der Touareg eher ein feiner Langstreckler geworden ist, kann er immer noch ganz ordentlich kraxeln. Aber dieser Punkt steht nicht im Vordergrund. Da ist eher die Frage, wie er bei Digital Natives ankommt. Die Voraussetzungen sind ganz gut angesichts der hohen Displaymenge. Schön ist, dass die zahlreichen Menüs mittlerweile intuitiv erfassbar sind. Ein Grund für die angenehme Bedienung des Touareg ist aber auch die Größe der Icons auf dem Monitor. Und man findet die Ebene mit den Fahrassistenten schnell, sodass sich unerwünschte Pieptöne und Vibrationen (beim Überfahren von Fahrmarkierungen) prompt ausschalten lassen. Alles nicht fancy genug? Wie gut, dass die Lichtdesigner auch noch einmal Hand angelegt haben im Zuge des Facelifts. Und sie spendierten dem 4x4 nicht nur ein heutzutage modernes Leuchtband, sondern darüber hinaus ein rot illuminiertes Markenlogo auf dem Heckdeckel. Das ist zwar bloß ein kleines Detail, aber manchmal sind es ja die kleinen Gimmicks, die ein Produkt attraktiv machen. Der Hingucker-Faktor ist dem Komfort-SUV jedenfalls sicher.

Bleibt die Preisfrage. Dass der Touareg kein Sonderangebot sein würde, war ja zu befürchten. Mindestens 63.513 Euro netto werden für das 4,88 Meter lange Universalgerät fällig. Und mit ein bisschen Disziplin muss man nicht mehr



Die Beinfreiheit im Touareg ist vorzüglich

Der Haken ist perfekt, um beispielsweise eine Tüte zu befestigen



großartig in die Kiste der Sonderausstattungen greifen. Schließlich sind die wichtigsten Features an Bord. Darunter sogar Positionen wie Einparkautomatik, elektrische Heckklappe, integriertes Navi, LED-Scheinwerfer, Rückfahrkamera sowie aktiver Tempomat. Wären da bloß nicht die findigen Volkswagen-Strategen mit den verlockenden Ausstattungsfeatures, zu denen man einfach nicht nein sagen kann. Stichwort Digital Natives: Das Connectivity-Paket zu netto 836 Euro beinhaltet eine drahtlose Smartphone-Integration plus zusätzliche USB-C-Buchsen (darunter auch im Fond). Und ein Muss ist natürlich das Head-up-Display – kostet 1.092 Euro (netto) extra. Und immer wieder fein ist das große Panorama-Schiebedach, um den Innenraum mit Licht zu fluten. Leider nicht zum Nulltarif buchbar. Netto 1.512 Euro kostet dieses Feature, das allerdings empfohlen werden kann.

Verschlafstörung

Der Schlaf dient der Regeneration des Körpers, nicht nur des menschlichen, sondern auch des tierischen. Dieser mysteriöse Zustand, meist in der Nacht vorzufinden, ist lebensnotwendig, finden in ihm doch wichtige Reparaturen und Erneuerungen von Muskeln, Knochen und Organen statt. Gleichzeitig werden Blutdruck und Herzfrequenz heruntergefahren. Besonders aber braucht unser Gehirn diese „Refreshingphase“, um sich neu aufzustellen und überflüssigen „Gedächtnismüll“ zu entsorgen.

So oder ähnlich könnte man die dort ablaufenden Prozesse interpretieren. An dieser Thematik der Reinigungsprozedur habe ich selbst wissenschaftlich einmal (theoretisch) mitgearbeitet. Doch wie sagte schon Mephisto in Goethes Faust Teil eins: „Grau, teurer Freund, ist alle Theorie, und grün des Lebens goldner Baum.“ Da wundert man sich, warum diese tiefe Erkenntnis politisch nicht stärker ausgeschlachtet wird. Obwohl dann die Sache mit der Theorie gleich wieder zur Anwendung käme. Lauert da nicht hinterm (grünen) Busch der so gefürchtete Teufelskreis („Circulus vitiosus“)? Irgendwie wird man diesen Gedanken bei genauerem Hinsehen nicht los.

So ganz geklärt sind tatsächlich verschiedene Aspekte der nächtlichen persönlichen Abwesenheit (noch) nicht. Die Schlafforschung und -medizin („Somnologie“) ist eben darum auch ein aktuelles Arbeitsgebiet der Wissenschaft. Klar ist jedenfalls, dass wir in unserem Leben mit nichts mehr Zeit verbringen als mit einfach schlafen. Studien zufolge ist für Erwachsene eine durchschnittliche Schlafdauer zwischen sieben und neun Stunden pro Tag optimal. Somit geht gut ein Drittel unseres Lebens mit Schlafen drauf. Und dafür gibt es weder Mindestlohn noch Bürgergeld! Bleibt die Hoffnung, die Restzeit einigermaßen nutzbringend ausfüllen zu können.

Ausreißer gibt es allerdings wie überall auch hier. So soll Leonardo da Vinci angeblich mit lediglich vier Stunden Schlaf ausgekommen sein (anders hätte er sein umfangreiches Werk wahrscheinlich auch gar nicht geschafft). Andererseits soll Albert Einstein 14 Stunden täglich verschlafen haben, was ihn nicht davon abhielt, in der verbleibenden Zeit seine Relativitätstheorien aufzustellen.



Träumen kann schön sein, aber wir verschlafen nicht nur Lebenszeit

Obwohl das Gehirn im Schlafe ja gar nicht untätig ist. In verschiedenen Phasen wird kräftig geträumt, erinnern kann man sich daran später häufig nur bruchstückhaft. Der geniale indische Mathematiker Srinivasa Ramanujan träumte gar komplexeste Formeln, die ihm nach eigener Aussage von der Familiengöttin Namagiri als Eingebung übermittelt wurden. Er schrieb diese hernach in einem Notizbuch auf, ob sie stimmten oder nicht, war ihm (fast) egal. Die Herkunft als göttliche Botschaft genügte ihm. Und in der Tat waren viele seiner intuitiv erträumten Gleichungen falsch. Leider verstarb er 1920 im Alter von nur 32 Jahren aufgrund seiner labilen Gesundheit viel zu früh. Was hätte er nicht noch alles träumen können, was zu traumhaften neuen und wichtigen mathematischen Erkenntnissen geführt haben könnte.

Das Gehirn scheint auch während des Schlafens weiter Lösungen zu Problemen suchen (und auch finden!) zu wollen, die mit in den Schlaf genommen werden. Man wacht morgens mit einer Lösung auf, die man abends vergebens gesucht hatte, einfach so frei Hirn. Es scheint also schon eine Art „gezielte Dynamik“ zu geben. Ramanujan hat davon bestimmt profitiert. Es müssen aber natürlich die entsprechenden Voraussetzungen vorhanden sein, dass das Gehirn überhaupt die Fährte aufnimmt, vergleichbar den Hunden beim Trailing. Ein Geruchsschnipsel reicht für sie aus, um daraufhin kilometerlange Fährten zu erschnüffeln.

Das Besondere am Schlaf ist, dass man sehr schnell daraus zurück in den Wachzustand gelangen kann. Blitzschnell sind Bewusstsein und Körperfunktionen wieder voll da. Man bewegt sich im Schlaf (normalerweise) kaum, obwohl hohe neuronale Aktivitäten festzustellen sind. Schaut man in die Schlafforschung, so findet man verschiedene, genauer vier, Phasen, die sich in der Nacht in der Abfolge mehrfach wiederholen. Das geht dann über Einschlafen, Leichtschlaf und Tiefschlaf bis zu Traumschlaf mit den wirren Augenbewegungen (REM, Rapid Eye Movement) in Phase vier.

Was das Gehirn mit den Träumen bezweckt, ist selbst bis heute nicht so ganz klar. Nur dass man meistens aktiv in der Ich-Form träumt und selten nur Zuschauer ist. Und tatsächlich geschehen lediglich in rund einem Drittel der Träume Dinge, die im realen Leben physikalisch so nicht möglich sind. Daran erinnert man sich aber aufgrund der grotesken Bilder (und auch Töne) eher intensiver. Wird es dann heftiger, reden wir von Albträumen. Die dafür zuständigen germanischen „Alben“ (Elfen, Geister) sitzen dann bildlich auf unserer Brust („Albdruck“). Wenn man schließlich vor Monstern zu fliehen versucht, macht der vollkommen muskelentspannte Körper nicht mit. Man kommt nicht von der Stelle und kann auch nicht um Hilfe schreien, so potenziert sich das Geschehen selbst und mündet in einer Schlafstörung.

Die Ursachen scheinen der Neurowissenschaft zufolge im limbischen System zu liegen, in dem Teil des Gehirns, der für Emotionen zuständig ist. Auf die entspannte Schulter sollte man das Ganze nicht nehmen, hat man doch nach 70 Lebensjahren rund zehn Prozent der Zeit „verträumt“. Und nicht selten waren die Alben mit an Bord. Übrigens kann man auch Alptraum sagen, obwohl die Berge (auf der Brust?) damit nichts zu tun haben.

Es gibt da aber eine interessante Variante, bei der man nicht willenlos der aufgezwungenen Traumwelt ausgeliefert ist. Dabei nimmt man das Zepter in die Hand und schreibt sozusagen das Drehbuch seines Traumes selbst. Die Rede ist vom „luziden“ Träumen, bei dem man bei klarem Verstand ist (Klartraum) und weiß, dass man „nur“ träumt, Entscheidungen aber selbst treffen kann und wer man ist. Diese Menschen haben den witzigen griechischen Namen Oneironauten („Seefahrer der Träume“) und angeblich kann man das im Traum bewusste Dahinschippeln tatsächlich lernen.

Wie allerdings Realität und Traumwelt unentwerrbar durcheinander gewirbelt werden können, hat Regisseur Christopher Nolan („Oppenheimer“) in dem oscarprämiierten Film „Inception“ von 2010 vorgeführt. In der Tat bleibt der Zuschauer am Ende des Films ratlos zurück, ob er einen Film gesehen oder auch „Nur geträumt“ (Hit von Nena, 1982) hat.

Aber manchmal hat man auch im Wachzustand den Eindruck zu träumen. Der Unterschied ist nicht immer sofort erkennbar. Man bekommt Nachrichten, die eigentlich nicht von dieser Welt stammen könn(t)en. So sehr, wie man beim Träumen am Ende beruhigt ist, dass dies nur eine virtuelle Sinnestäuschung ist, so sehr zweifelt man im Wachzustand ob der in dem Moment wahrgenommenen absurden oder skurrilen Zustände.

Noch schlimmer ist der Schlaf im Wachzustand, was eigentlich einen inneren Widerspruch darstellt. Sollte der Schlaf uns eigentlich etwas Gutes tun, so laufen wir doch mittlerweile dauernd Gefahr, etwas zu verschlafen. Das führt im Ergebnis dazu, dass wir ständig Entwicklungen hinterherlaufen. Aktuell handelt es sich dabei beispielsweise um künstliche Intelligenz. Schon sind die Internetgiganten auf und uneinholbar davon gesurft, allen voran Microsoft und Alphabet (Google), dicht gefolgt von Apple, Amazon und Meta (Facebook).

Wobei der KI-Hype häufig doch nur traumatische Zustände annimmt. Dieser ständigen Überhöhung folgt ganz gewiss ein „Rücksturz zur Erde“, wie das Raumschiff Orion in Raumpatrouille erfahren hat. Dort war auch alles schon maschinell intelligent, auch wenn aus einem Badewannenabfluss gestartet wurde und wichtige Schalthebel aus dem Sanitär- und Haushaltsbereich (Wasserhähne und Bügeleisen) stammen. Wie immer bleibt auch hier abzuwarten, was bleibt. Und beispielsweise ChatGPT kann ja selbst schreiben, und wie heißt es so schön: Wer schreibt, der bleibt!

AUTOR



PROFESSOR DR. MICHAEL SCHRECKENBERG,

geboren 1956 in Düsseldorf, studierte Theoretische Physik an der Universität zu Köln, an der er 1985 in Statistischer Physik promovierte. 1994 wechselte er zur Universität Duisburg-Essen, wo er 1997 die erste deutsche Professur für Physik von Transport und Verkehr erhielt. Seit mehr als 20 Jahren arbeitet er an der Modellierung, Simulation und Optimierung von Transportsystemen in großen Netzwerken, besonders im Straßenverkehr, und dem Einfluss von menschlichem Verhalten darauf.

Seine aktuellen Aktivitäten umfassen Onlineverkehrsprognosen für das Autobahnnetzwerk von Nordrhein-Westfalen, die Reaktion von Autofahrern auf Verkehrsinformationen und die Analyse von Menschenmengen bei Evakuierungen.

Aber wer redet denn hier schon ernsthaft von KI, wenn Deutschland schon bei der Digitalisierung schlaftrunken im weltweiten Ranking um Mittelfeld umhertaumelt. Das bereitet nicht nur Unternehmen, Arztpraxen, Schulen, Universitäten und anderen öffentlichen Einrichtungen schlaflose Nächte. Aber damit nicht genug, dafür müsste man ja schließlich auch mit großer Bandbreite flächendeckend vernetzt sein. Auch hier kommt man aus dem Gähnen nicht heraus. Wie tief musste der Schlaf sein, dass wir heute da stehen, wo wir nicht sein wollen?

Dazu kommt der Infrastrukturschlaf. Irgendwie dachte (träumte?) man, die Brücken halten ewig. Aber das würden sie nicht mal, wenn gar keiner darüber fährt. Davon gibt es auch einige. Sie heißen Geister- oder auch So-da-Brücken. Die sind jetzt nicht mit Natriumcarbonat umfänglich gereinigt worden, sondern sie sind einfach nur „so da“. Ihren ursprünglichen Zweck erfüllen sie nicht, aber vielleicht einen anderen als Denkmal oder Kunstwerk. Eines der bekanntesten Beispiele ist die „tote Brücke von Euskirchen“ an der A1, die es bis auf das Cover des 2001 von der Kölner Rockband BAP veröffentlichten Album „Aff un zo“ geschafft hat und wo dieses auch präsentiert wurde. Als des Kölschen nicht mächtig könnte man auf die Idee kommen, es bedeute „Auf und zu“, wegen der Brücke halt, aber tatsächlich verbirgt sich dahinter „Ab und zu“. Wahrscheinlich gibt es ab und zu mal eine Alptraumbrücke (für die am Bau Beteiligten). Meistens sind Finanzierungslücken für die restliche Straßenanbindung der Grund. Bautechnisch ist es sinnvoll, zuerst mit dem Brückenbau zu beginnen, da das enorme Gewicht zum Absinken führen kann und die Anschlüsse davon in der Folge betroffen wären.

Derweil Deutschland wie im Traum gelähmt zuseht, wie große Unternehmen wie Europas größter Chemiekonzern BASF sich still und leise aus unserem Wachzustand aus dem Staub machen. Weil in Deutschland aus verschiedensten Gründen heraus einfach kein Gewinn mehr erzielt werden kann, werden Verlagerungen nach China, Polen oder sonst wohin auf den Weg gebracht.

Darüber kann die Regierung in den wenigen Wachphasen gar nicht erst nachdenken, denn sie ist mit sich selbst und der Beschaffung schnöden Mammons beschäftigt, um die sich auftuenden und immer größer werdenden Finanzlöcher eher zu verstopfen als zu stopfen. Schon in der Bibel ist der dem Aramäischen entlehnte Begriff als Besitz oder Vermögen erwähnt, dessen Herkunft eher auf Unwahrheit und Lüge beruht. Zwei Worte, die im politischen Umfeld nicht fremd sind, vielleicht noch ergänzt durch traumatische Gedächtnislücken.

Autoexperten sehen Deutschland beim Elektroauto schlafenden Auges ins Nichts fahren. Keine Anreize oder Rabatte und zusätzlich die Förderung von Verbrennern konterkarieren das Ziel der Bundesregierung. Auch hier ist der Handlungsspielraum nur noch im luziden Träumen auszumachen. Die Virtual Reality (VR) und noch schlimmer die Augmented Reality (AR) vermischen sich zusehends mit den (physikalisch auch nicht immer so klaren) Realitäten.

So ersehnt man eigentlich, auch angesichts der Weltlage überhaupt, den Piks, der all dem Humbug ein Ende setzt oder zumindest einen Weg daraus zu finden hilft. So wie einst Prinzessin Ariadne in der griechischen Mythologie den geliebten Theseus nach dem Töten des furchtbaren Minotaurus mit einem Faden aus dessen Labyrinth befreite. Noch heute findet der sogenannte Ariadnefaden Anwendung beim Höhlentauchen oder bei Feuerwehreinsätzen, um den Ausgang wiederzufinden.

Reicht das alles nicht aus, schlafen und träumen wir einfach weiter. Was das angeht, haben wir ja auch praktisch keine Wahl. Luzides Träumen ist eine Option, aber an den anstehenden Wahlen ändert es nichts. Und auf das Wecken gegen weiteres Verschlafen müssen wir wohl noch warten (bis die KI so weit ist). Bis dahin lassen wir uns vom Sandmännchen Sand in die Augen streuen (was für eine schreckliche Vorstellung), um gut einzuschlafen. Da hält man es besser mit dem niederländischen „Slaap lekker!“

IMPRESSUM

Herausgeber, Verlag und Redaktion:



Flotte Medien GmbH
Theaterstraße 22, 53111 Bonn
Telefon: 0228/28 62 94-10
Fax: 0228/28 62 94-29
E-Mail: post@flotte.de
Internet: www.flotte.de

Geschäftsführer: Bernd Franke, Dipl.-Kfm.

Chefredakteur: Ralph Wuttke (V.i.S.d.P.)
E-Mail: rw@flotte.de

Redaktionsbeirat: Stephan Faut, Melanie Gue,
Thomas Herbstritt, Peter Insam, Burkhardt
Langen, Jörg Martini, Dieter Prohaska,
Melanie Schmahl, Sven Schulze

Redaktion: Steven Bohg, Patrick Broich,
Christian Kerz, Christian Löffler, Janina Zenker
E-Mail: post@flotte.de

Layout: Lisa Görner
E-Mail: lg@flotte.de

Schlusskorrektur: Christina A. Sieger

Mitarbeiter dieser Ausgabe: Hanno Boblenz,
Stefanie Borgert, Lutz D. Fischer, Veronika
Khimenko, Prof. Dr. Michael Schreckenber,
Katharina Schukin, Gerhard Trinkl

Fotos: Steven Bohg, Patrick Broich,
Christian Kerz;
AntonioDiaz, ChiccoDodiFC, Deniz, Diego
Fiore, dheograft, Javier brosch, jrsak, jsr548,
Krakenimages.com, NongAsimo, Oliver, Robert
Kneschke, SaroStock, vegefox.com
/stock.adobe.com

Anzeigen:
Bernd Franke (Leitung)
Telefon: 0228/28 62 94-11,
E-Mail: bf@flotte.de
Zeno Alberti
Telefon: 0228/28 62 94-12,
E-Mail: za@flotte.de

Sekretariat und Leserservice:
Katharina Schukin
Telefon: 0228/28 62 94-10,
E-Mail: ks@flotte.de



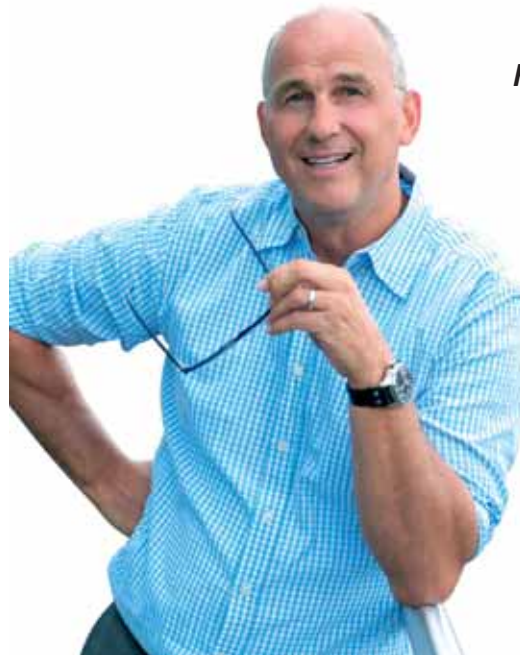
Druckauflage: 30.100 Exemplare

Erscheinungsweise:

Flottenmanagement erscheint 6 x jährlich
Bezugspreise 2024: Einzelheft 4,- Euro
Inland jährlich 20,- Euro (inkl. MwSt.)
Auslandspreise auf Anfrage. Für Mitglieder des
Bundesverband Betriebliche Mobilität (BBM) ist
der Bezug von Flottenmanagement kostenfrei.

Für unverlangt eingesandte Manuskripte und Fotos wird keine Haftung übernommen. Sie werden nur zurückgesandt, wenn Porto beigefügt ist. Beiträge, die mit Namen gekennzeichnet sind, stellen nicht unbedingt die Meinung der Redaktion dar. Alle Rechte, soweit nicht anders gekennzeichnet, liegen beim Verlag. Eine Verwertung ist nur im Rahmen der gesetzlich zugelassenen Fälle möglich, eine weitere Verwertung ohne Einwilligung ist strafbar. Alle Rechte vorbehalten. © by Flotte Medien GmbH, Bonn. Gerichtsstand ist Bonn.

Unternehmensmobilität braucht Mut, Handlungswillen und starke Partner



HOLGER BÜSCHER,
Geschäftsführer der akf servicelease

Die Transformation der Automobilbranche ist Fakt, sie geht jedoch mit Verunsicherung und zahlreichen offenen Fragen einher. Von den Entscheidern in Politik und Wirtschaft verlangt die Mobilitätswende jetzt viel Mut und Handlungswillen. Aber auch die Gesellschaft muss sich der Veränderung stellen – und tut dies auch. Die sich wandelnde Mobilität führt nicht nur zu Neuerungen am Fahrzeug selbst und vor allem an dessen Antriebsstrang, sondern in der gesamten Verkehrswelt – von E-Scootern und E-Bikes über autonome Shuttles bis hin zu den Verkehrsträgern des ÖPNV. Auch Unternehmen müssen sich dieser Veränderung stellen – besonders angesichts des

Mangels an Fachkräften. Im Wettbewerb um qualifiziertes Personal können Arbeitgeber mit Angeboten für nachhaltige und zuverlässige Mobilität eindeutig punkten. Gefragt sind daher auch starke Partner, die den Unternehmen bei sämtlichen Fragen rund um den Fuhrpark zur Seite stehen.

Mit der Elektromobilität steht es indes derzeit nicht zum Besten. Das zeigt allein der Blick auf die Zahlen, denn mit derzeit 1,5 Millionen Fahrzeugen auf deutschen Straßen hinkt der Markt deutlich hinter den von der Bundesregierung angepeilten 15 Millionen bis Ende des Jahrzehnts hinterher. Und der Negativtrend reißt nicht ab: Allein im Mai ist die Zahl der Neuzulassungen für E-Autos um gut 30 Prozent im Vergleich zum Vorjahresmonat eingebrochen, während Benziner und Diesel leicht zulegen. Zu einem Großteil liegt dies am derzeitigen Chaos bei E-Fahrzeugen angesichts unvollständiger Ladeinfrastruktur, noch immer ungenügender Reichweiten, langer Ladezeiten sowie plötzlich gestoppter staatlicher Förderung. Die Folge: Gebrauchte E-Autos lassen sich kaum vermitteln und wenn, dann oft nur mit hohen Preisabschlägen. Laut einer Analyse der Berylls Group haben allein die 2023 in Deutschland neu zugelassenen 524.000 E-Autos einen Restwertverlust von knapp drei Milliarden Euro erlitten. Der Wertverlust für ein durchschnittliches E-Auto lag dabei um zwölf Prozent oder 4.706 Euro über einem vergleichbaren Benziner. Kein Wunder, wenn diese Negativbotschaften die Debatte um das Verbrenner-Aus auf EU-Ebene im Jahr 2035 erneut befeuern.

Die großen Umbrüche in der Mobilitätsbranche gehen auch an Deutschlands Fuhrparkmanagern nicht spurlos vorbei. So bekommen deutsche Unternehmen die mikro- und makroökonomischen Herausforderungen einer sich drastisch verändernden Welt tagtäglich zu spüren. Gleichwohl rechnet das Gros der Fuhrparkmanager auch künftig mit einem wachsenden Bedarf in Sachen Firmenmobilität, ist sie doch mehr denn je ein hoch effektives Instrument zur Gewinnung und Bindung von Fachkräften. Gefragt sind durchdachte, individuell auf das Unternehmen zugeschnittene, möglichst flexibel gestaltete Full-Service-Leasingangebote. Langzeitmiete und Aboangebote als kluge Mobilitätsstrategie der Zukunft werden immer beliebter. So können darüber bei kurzfristigem oder zeitlich befristetem Bedarf Fahrzeuge mit geringem Aufwand und hoher Effizienz nachhaltig und wirtschaftlich im Unternehmensalltag bereitgestellt werden. Auch zusätzliche Mobilitätsangebote zum Dienstwagen, wie Angebote des ÖPNV, E-Bike-Leasing oder -Sharing, spielen für die Mitarbeitergewinnung und -bindung eine zentrale Rolle. Die große Unbekannte für viele Fuhrparkentscheider ist jetzt indes, wie es mit der Elektrifizierung der Flotte und den Rahmenfaktoren der E-Mobilität weitergeht.

Die Unternehmensmobilität der Zukunft braucht Mut, Handlungswillen und kluge Köpfe. Entsprechend benötigen Fuhrparkentscheider gerade in diesen Zeiten der Verunsicherung und Umbrüche einen Partner, der ihnen genau zuhört, sie ehrlich berät und verlässliche Antworten auf offene Fragen sowie passgenaue Lösungen liefert.

PREIS-LEISTUNGS FLOTTE



Vier Fahrzeuge, die sich für Sie rechnen.
Die attraktive Mitsubishi Modellpalette

Was brauchen Sie, um heute in Deutschland effiziente und kostengünstige Fahrzeuge zu finden? Sehr viel Fantasie oder die Adresse Ihres nächstgelegenen Mitsubishi Handelspartners. Ob Kleinwagen, Kompakt-, Hybrid- oder Plug-in Hybrid SUV: Unsere Modelle sind serienmäßig sehr gut ausgestattet, halten die Betriebskosten niedrig und bringen mindestens 5 Jahre Herstellergarantie* mit. Dazu kommen jetzt noch für kurze Zeit attraktive Aktions-Rabatte. Mehr effiziente Details auf mitsubishi-motors.de

Space Star Energieverbrauch 4,9–5,5 l/100 km Benzin; CO₂-Emission 112–125 g/km; CO₂-Klasse C–D; kombinierte Werte. **Eclipse Cross Plug-in Hybrid 4WD 2.4** Energieverbrauch 17,5 kWh/100 km Strom & 2,0 l/100 km Benzin; CO₂-Emission 46 g/km; CO₂-Klasse B; gewichtet kombinierte Werte. Bei entladener Batterie: Energieverbrauch 7,3 l/100 km Benzin; CO₂-Klasse F; kombinierte Werte.**

* 5 Jahre Herstellergarantie bis 100.000 km bzw. 8 Jahre Herstellergarantie auf die Fahrbatterie bis 160.000 km, Details unter mitsubishi-motors.de/herstellergarantie. **Die nach PKW-EnVKV angegebenen offiziellen Werte zu Verbrauch und CO₂-Emission sowie ggf. Angaben zur Reichweite wurden nach dem vorgeschriebenen Messverfahren WLTP ermittelt. Weitere Infos unter mitsubishi-motors.de

Veröffentlichung der MMD Automobile GmbH, Emil-Frey-Straße 2, 61169 Friedberg



NEXT LEVEL

RANGE ROVER
SPORT



Dynamik trifft Design.
Der Range Rover Sport ist die ultimative
Verkörperung sportlicher Eleganz.

landrover.de