

Foto: Renault



Renault Vel Satis | Bis 2009 definierten die Franzosen so ihre obere Mittelklasse

Foto: Lancia



Lancia Thesis | Bis 2009 bewarb sich der große Edel-Italiener um einen Platz auf der Orderliste

Foto: Mitsubishi



Mitsubishi Grandis | Wer beim Nippon-Van zum Diesel griff, hatte einen VW-Motor unter der Haube. 2011 endete aber die Ausfahrt für den Japaner endgültig

Mazda BT-50 | Der Pick-up aus Thailand rückte nur kurzzeitig ins Blickfeld der Flottenmanager



Foto: Mazda

Auto-Historie | Den gab's ja auch noch!

— Fiat Punto, VW Polo und Opel Omega. So lautete der Zieleinlauf der Wahl des „Auto des Jahres“ 1995. Die beiden Kleinwagen verkaufen sich weiterhin bisweilen sogar besser denn je. Nur das ehemalige Flaggschiff aus Rüsselsheim ist in Rente gegangen. Wie dem XXL-Hessen erging es in den vergangenen zwei Dekaden zahlreichen Boliden, die nicht nur ihre Fahrer, sondern bisweilen ein Lebensgefühl transportierten.

Wo heute oft eine Designlinie querbeet die Silhouette verschiedener Modelle prägt, gab es in den späten 1990er Jahren und den frühen 2000ern durchaus eigenwillige Vierrädler. Aber hinter knuffigen Kulleraugen verbarg sich oft ein nach heutigen Maßstäben durstiger Dieselmotor – die Start-Stopp-Systeme nahmen gerade erst Fahrt auf und

Foto: Nissan



Nissan Terrano | Hochbeinig, aber klobig wirkte der SUV-Urahne, der bis 2004 stets das Gelände suchte

Foto: Daimler



Mercedes Vaneo | Vom Hochdach-Kombi wurden in vier Jahren nur gut 55.000 Einheiten gebaut. Der Nachfolger Citan soll es nun besser machen

Foto: GM Company



Opel Omega | Rekord eingestellt: Der Nachfolger des oberen Mittelklassemodells tourte bis 2003

Foto: Citroën



Citroën C8 | Im Sommer 2004 fuhr der Grande Van zum Flottencheck vor. 2014 kam das Ende

die Hersteller wurden von der Politik beim CO₂ noch nicht an der kurzen Leine gehalten. Heute heißt es sparen beim Gewicht, Luftwiderstand und Motorraum. Wer damals durch die Straßen fuhr, sah eine Gattung äußerst selten: das SUV. Hier mal ein wuchtiger Range Rover oder ein recht neuer Toyota RAV4, aber sonst hielt es die meisten Autos nah am Asphalt. Die Rebellion der Hochbeiner hatte ja gerade erst begonnen. Indes einen schweren Stand im Flottenmarkt haben heute die Cabrios und Großraum-Vans. Mal schauen, wie sich die Bilanz der Modelle in den kommenden zwei Jahrzehnten lesen wird, wenn es im Rückblick heißt: VW Passat, Citroën C4 Cactus und Mercedes C-Klasse. So lautete der Zieleinlauf der Wahl des „Auto des Jahres“ 2015.

Foto: Chrysler



Chrysler PT Cruiser | Roaring Twenties hieß es ab 2000. Die kauzige Limousine erhielt sogar eine „Oben-ohne-Version“. 2010 war es dann vorbei mit dem „Personal Transportation“

Toyota Previa | Der 4,75 Meter lange Van wurde in seinem Heimatland bereits 2001 als Hybrid angeboten. Seit 2006 gibt es ihn aber nur noch als Gebrauchten



Foto: Toyota

Foto: Kia

Kia Opirus | Sein Name war mesopotamischen Ursprungs und er blieb bis 2010 ein Fundstück

Foto: Peugeot



Peugeot 1007 | Der erste der Doppelnuller-Reihe der Löwenmarke fand bis 2009 nur wenige Fans



DAIMLERCHRYSLER



Marken-Historie | Sie fehlen heute auf den Orderlisten

– Comeback mit Stil: Maybach gibt es nunmehr wieder – zumindest als Untermarke der Mercedes S-Klasse. Hingegen weiterhin stürmisch sind die Zeiten bei der schwedischen Kultmarke Saab. Investorenwechsel und Insolvenzen lassen bis heute keine Ruhe in Trollhättan einkehren. Nicht weniger bewegt ist die Geschichte der beiden britischen Ikonen MG und Rover. Bis Anfang der 1980er Jahre war Rover Teil des British-Leyland-Imperiums. 1994 kam BMW ans Ruder, doch der geplante Zusammenschluss misslang. Heute besitzt der indische Mega-Konzern Tata die Namensrechte an Rover und der chinesische Autohersteller SAIC vermarktet MG. Indes nur kurz konnte Daewoo auf sich aufmerksam machen. Seit der Asienkrise gehört die Marke wieder zu General Motors. Die US-Amerikaner haben indes ihrerseits nun Chevrolet zugunsten von Opel aus dem europäischen Markt abgezogen. Eine deutsch-amerikanische Ehe, die nicht funktionierte, war Daimler Chrysler. Und was macht eigentlich die Toyota-Tochter Daihatsu?

Saab 9-5 | Die nordische Stufenheck-Limousine erhielt zwar eine zweite Generation, diese ging aber mit der Insolvenz im Jahr 2011 unter



Foto: Saab



Foto: VW

VW Lupo | Seit 2005 hört man den Mini-Wolf nicht mehr heulen



Foto: BMW

BMW Z8 | Der weiß-blaue Alu-Roadster war bis 2003 ein schnittiges Statement



Foto: Fiat

Fiat Ulysee | Der Bruder des C8 lief 2011 letztmalig vom Band, ihm folgte der Freemont

Foto: Daimler, Daihatsu, Saab, Rover, Daewoo, GM, MG