



Fotos: Timo Bürger (2), Tesla, Peugeot, MG

Der König ist zurück. Der VW Golf erlebte 2024 im Flottenbereich ein Revival. Was nicht für den Antriebswechsel spricht.

# Lauter Überraschungen

Die Antriebsfrage stellt sich auch in der Flotte. Die reinen E-Marken taten sich 2024 schwer. Wohingegen Opel als Marke und der VW Golf als Modell positiv überraschten.

**Dass den Stromern** in diesem Jahr das Tempo abhandengekommen ist, hat sich rumgesprochen. Nun neigen E-Fahrer selten zur Raserei und das Gros der Stecker-Autos bremst sich bei Tempo 160 bis 180 eh ein, aber die Bremsspuren in der Zulassungsstatistik des Kraftfahrt-Bundesamtes (KBA) sind schon bemerkenswert. Und hausgemacht.

Der Privatmarkt kam mit dem Stopp der staatlichen Förderung zum Erliegen. Parallel wachsen zwar die Ladesäulen, aber zu Stoßzeiten führt in verdichteten urbanen Zentren kaum ein Weg zum Energiespender. Von den Preissteigerungen pro Kilowattstunde gar nicht erst zu reden.

Dennoch, und das sollte die Botschaft für alle sein, die aus der Elektromobilität ein Massenphänomen machen wollen, ist der Stromer eine Top-Wahl für sehr, sehr viele Autofahrten – privat und geschäftlich. Dafür muss allerdings vorab die Lade-strategie festgezurrert sein (am besten mit autarker Stromerzeugung) und die Leasingrate sollte stimmen.

Denn auch im gewerblichen Umfeld, was steuerlich noch subventioniert wird, sind es die laufenden Kosten, welche ein Auto in der Flotte rentabel werden lassen. Die Werkstattaufenthalte sind – sofern die Updates wirklich remote funktionieren – weniger beim E-Modell, dafür sind die Ersatzteile oft teuer. Bleiben also Kraftstoff- und Strompreise als Maßstab und da schneiden die öl-basierten Betriebsmittel immer noch gut ab. Die Betonung liegt auf noch, denn mit dem Ausweiten des Marktes für CO<sub>2</sub>-Zertifikate werden Otto- und Dieselmotoren deutlich teurer werden. Aber eben noch nicht heute.

## Diesel und Benzin schwinden

Die Schwäche der renommierten Hersteller, bezahlbare E-Modelle anbieten zu können, deren Reichweiten niemanden grübeln lassen, wurde im abgelaufenen Jahr deutlich abgemildert, denn mittlerweile bieten nicht nur Autobauer aus Fernost Akku-Flitzer dieselseits der Mittelklasse an. Das Urteil

trifft in erster Linie auf die deutschen Hersteller zu, denn das E-Regal von Renault und Stellantis zählt heute schon viele Fächer. Also blicken wir mal auf die Jahresergebnisse, welche die Zahlenmeister aus Flensburg (KBA) für den Flottenmarkt ausgewiesen haben:

Hier bleiben wir beim Gemisch, das in die Tanks kommt, beziehungsweise bei den Batterie-fahrzeugen. Der Benzineranteil der Neuzulassungen im Gewerbebereich sank um neun Prozent, beim Diesel ging es um 6,2 Prozent zurück, während „Elektro“ um



Der Dieselanteil sank im Flottenmarkt bei den Neuzugängen um 6,2 Prozent.

11,6 Prozent zunahm und mit gut 115.000 Zulassungen auch in der Masse zu sehen war (zum Vergleich: Benziner wurden 215.000 im Flottenmarkt zugelassen).

### Privat vor Gewerbe

Welche Modelle, ob Diesel, Benziner oder Stromer, konnten sich also 2024 behaupten? Da einige wichtige E-Modelle, wie der VW ID.7 Tourer, nicht seit dem Jahresstart 2024 gezählt wurden, ist das Bild hier noch etwas verzerrt, aber es gibt Trendbewegungen zu beobachten. Zunächst fällt der Flottenmarkt wieder hinter den Privatmarkt zurück: 912.000 Einheiten vs. 914.000 Einheiten, was ein Minus von 6,7 Prozent bedeutet.

Interessant sind auch die Verschiebungen innerhalb der Marktanteile im Flottenbereich. In der Gruppe der deutschen Hersteller, die für das Gros der Zulassungen sorgen, sucht **Ford** nach dem radikalen Wechsel hin zur Stromerflotte seinen Halt (minus 26 Prozent an Zulassungen). Hier macht sich das Fehlen etwa des Fiesta deutlich bemerkbar. **Audi** wiederum stromerte verzögert los, was auch im Flottenmarkt Spuren hinterlassen hat (minus 24,5 Prozent). Aber auch auf klassischen Ingolstädtern wie dem seit Winter neuen A5 Avant ruhen die Hoffnungen für 2025. Premium-Riva-



Etwas Sand ins 1-Gang-Getriebe kam 2024 bei Tesla. Minus 40 Prozent sind knackig.

le **Mercedes-Benz** wiederum konnte nicht an das fabelhafte Jahr 2023 anknüpfen und verlor gut 13 Prozent an Neufahrzeugen in den Fuhrparks. Gerade die Performance der C-Klasse, deren Zulassungszahlen sich fast halbiert haben, gibt zu denken. Da kommt das Facelift gerade recht.

### Golf im zweiten Frühling

**BMW** bleibt mit seinem technologieoffenen Ansatz solide und legte fünf Prozent zu. Wobei der X1 den 3er als erfolgreichstes Flottenmodell abgelöst hat. Bei **Mini** war im vergangenen Jahr nomen auch omen: Minus 41 Prozent bei 6.400 Einheiten, aber da stand auch der Wechsel beim Countryman und dem „Basismodell“ an.

Die Krise beim Primus aus Wolfsburg liest sich erst in den Bestellungen für 2025 ab, denn 2024 endete mit gut 191.000 Einheiten [Hinweis: Alle Angaben zu den Einheiten sind gerundet.] noch glimpflich (minus

4,3 Prozent). Bezeichnenderweise erlebte der **VW Golf**, der als Verbrenner ab 2027 einen weiten Weg nach Deutschland haben wird (er wird dann in Mexiko produziert), einen zweiten Frühling und verkaufte sich fast 39.000-mal (plus 26,5 Prozent). Der Passat landet unter 30.000 Einheiten (minus 16 Prozent), der Tiguan bleibt stabil bei über 25.000 Zulassungen. ID.4 und 5 verlieren ein Drittel ihrer Fans, beim ID.3 ist das Minus halb so groß. Die ersten 9.000 Einheiten des ID.7 in der Statistik sollten den Niedersachsen Mut machen. Stark sind die Transporter (T6.1 mit 13.500 Einheiten, plus 27 Prozent und Caddy 11.000 Einheiten, plus 36 Prozent).

Der große Gewinner kommt aus Hessen: Die Stellantis-Marke **Opel** feuerte vor allem ihre zwei Blitze Astra und Corsa ab und wuchs als Marke um fast 14 Prozent bei den Neuzulassungen. Chapeau. **Porsche** kam solide durchs Jahr und wurde vor allem durch die aktuell dritte Generation des Cayennes getragen.

### Škoda vor BMW

Bei den Importeuren lohnt es sich, zunächst nach Größe zu clustern, denn große Steigerungsraten lassen sich bei kleinen Zahlen schneller erzeugen, als es von einer großen Basis heraus gelingt. Zweifelsohne besitzt Škoda diese große Basis. Und sie wuchs stetig an. Mit einem Zehn-Prozent-Sprung landeten die Tschechen bei über 100.000 Einheiten und verkauften damit mehr Fahrzeuge an Gewerbetreibende als etwa BMW. Und man ist auf Tuchfühlung mit Mercedes-Benz. Neben dem Monolithen Octavia, der allein für rund 36.200 Exemplare in den Fuhrparks steht, zeigt



MG macht einiges aus Sicht deutscher Flottenmanager richtig und wuchs stetig.

auch der Stromer Enyaq (16.600 Einheiten), wie massenmarkttauglich die E-Fahrzeuge sein können.

Konzernschwester **Seat/Cupra** verteidigte ihr hohes Vorjahresniveau (knapp 46.000 Einheiten, minus zwei Prozent) und fand vor allem im Privatmarkt zusätzliche Abnehmer (plus 15 Prozent). Beim Gesamtabsatz der Marken liegt Cupra mit rund 55 Prozent (84.281) vor Seat (68.054 Autos).

### Volvo glänzt

Schweden-Power regiert bei **Volvo**. Der XC60 steigt in die Riege der absoluten Flottenlieblinge auf (über 10.500 Einheiten) und auch der XC90 (4.800 Einheiten, plus 86 Prozent) glänzte kurz vor dem Facelift, das bereits erhältlich ist. In Summe schießen die Skandinavier um 42 Prozent nach oben auf 25.200 Einheiten.

Im Hause **Kia/Hyundai** zogen die Kia-Modelle an den Hyundai-Brüdern vorbei, wobei beide mit 18.600 respektive 17.100 Einheiten nicht schlecht dastehen. Einen der Marke gebührenden großen Katzensprung vollzog **Peugeot**. Um 38 Prozent kletterte das Ergebnis der Franzosen auf gut 15.600 Einheiten. Allein der 208 und 308 verdoppeln ihre Vorjahreszahlen.

### Renault und Dacia eher mau

**Renault** hat ein schier überbordendes Angebot geschaffen, aber so richtig zünden die neuen Pkw noch nicht. Bezeichnenderweise wird das Topmodell Clio von den zwei Transportern Trafic und Kangoo auf dem internen Podium eingerahmt.

Konzernbruder **Dacia** legt nach einem tollen Wachstum in den vergangenen Jahren eine deutliche Pause ein (7.000 Einheiten, minus 16 Prozent). Alle Modelle wachsen, nur der Elektro-Floh Spring erreichte 2024 deutlich nicht sein Vorjahresniveau (540 statt 2.300 Einheiten).

**Tesla**, die wohl polarisierendste Marke, kommt aus dem 2023er-Hui ins 2024er-Pfui. Exemplarisch das Model Y dessen 10.500 Einheiten ein Minus von 40 Prozent bedeuten.

**Toyota** wiederum freut sich vor allem über seine Kleinen: Aygo X (fast 6.000 Einheiten, plus 53 Prozent) und Yaris (5.800 Einheiten). Damit klettert der Welt-Auto-Gigant um 16,5 Prozent auf rund 23.000 Einheiten in hiesigen Flotten.

Bei Citroën kam vermutlich der neue (ë-)C3 etwas zu spät, denn das Jahresergebnis ist deutlich im Minus (5.500 Einheiten, minus 27 Prozent). Eigene Wege geht bekanntlich **Mazda**. Die Japaner freuen sich 2025 auf einige Neuheiten, die helfen werden, das 2024er-Loch zu stopfen (7.500 Einheiten, minus 26 Prozent). Der einzige Stromer (MX-30) tat sich 2024 sehr schwer im Gewerbemarkt (290 statt 600 Einheiten).

### Wo ist Fiat?

Dass wir **Fiat** erst jetzt erwähnen, zeigt, dass die einstige Großmarke derzeit kaum in den Fuhrparks zu finden ist und außer dem 500er (der von 6.700 Einheiten auf 1.400 fiel) und dem Ur-Gestein Ducato kaum ein Modell Einfluss in den Flotten hat. Nur gut 3.600 Neuzugänge sind ein Malus gegenüber 2023 von fast 63 Prozent.

Auf dem Zulassungsniveau befindet sich mittlerweile auch **Mitsubishi**. Die Japaner wachsen dabei um starke 35 Prozent. Auch **Nissan** bremst sich hier ein. Rund 3.500 Einheiten bedeu-

ten aber ein Minus von 21 Prozent. Wer **Jaguar** fährt, ist mittlerweile ein Exot in der Flotte (rund 540 Einheiten). Da scheint es logisch, dass die Modelle von **Land Rover** (4.800 Einheiten) die Basis für die Neuausrichtung der beiden Traditionshäuser sind. Die neue Generation Jaguar startet 2026 rein elektrisch im Höchstpreissegment.

### China sucht sich noch

Den Weg der China-Exporte weist **MG**. Allein vom MG 4 wurden mehr als 2.800 Leasing- oder Kaufverträge geschrieben, insgesamt waren es fast 4.000 Einheiten. **Polestar** wiederum lebte noch vom Polestar 2, aber 3 und 4 sorgen schon für erste Hoffungszeichen für die Geely-Marke, die stabil bei 2.000 Einheiten bleibt.

Ganz unten in den deutschen Gewerbezulassungen stehen aktuell noch zwei sehr interessante Marken: Allen voran **BYD**. Die bisher vom Seal (U), Atto 3 und Dolphin aber erst gut 800 Stück in die deutschen Flotten gebracht haben. **Great Wall Motor**, als zweiter Großer aus dem Reich der Mitte, spürt mit seinem Portfolio – etwa dem **GWM Ora 03** (250 Einheiten) und dem **GWM Wey 03** (210 Einheiten) – noch viel Luft nach oben. Aber diese Atemzüge werden sich die Chinesen mit Sicherheit nehmen, wie etwa **Xpengs** Auftritt 2024 erahnen ließ. *rs*



**Peugeot zählt zu den Gewinnern, was auch am guten Ergebnis des 308 liegt.**