

2025  
www.flotte.de

# Flotten management

**SONDERAUSGABE** Elektromobilität

A close-up photograph of a hand pressing a circular button. The button has a blue glowing ring and the text 'E-MOBILITY' above a horizontal line and 'START' below it. The background is dark and textured.

**E-MOBILITY**  
**START**

Grundlagen der Elektromobilität:  
Elektromotoren, Akkutechnologien,  
Innovationen

Elektromobilität in der Flotte:  
Steuervorteile, Mitarbeitererein-  
bindung, Ladeinfrastruktur,  
Alternativen zur Alternative

Rechtsanspruch auf ein Elektro-  
fahrzeug? Marktübersichten Pkw,  
Kleinfahrzeuge, Lkw, Busse,  
Fahrräder und Lastenräder



Mercedes-Benz

# BUSINESS UPGRADE ONLINE BESTELLT.

Der neue vollelektrische CLA mit einer Reichweite von bis zu 792km (WLTP)<sup>1</sup> ist der richtige Partner für längere Dienstreisen. Jetzt im Mercedes-Benz Store bestellen und von individuellen Konditionen und persönlicher Beratung profitieren.

**Eine Klasse für sich.**



QR Code scannen  
und bestellen



<sup>1</sup> Mercedes-Benz CLA 250+ mit EQ Technologie | Energieverbrauch kombiniert: 14,1–12,2 kWh/100 km | CO<sub>2</sub>-Emissionen kombiniert: 0 g/km | CO<sub>2</sub>-Klasse: A



**RALPH WUTTKE**

Chefredakteur  
Flottenmanagement



# Und immer wieder Elektromobilität

**S**o schnell ist ein Jahr vorüber – dies ist bereits die zweite Sonderausgabe „Elektromobilität“ mit (fast) allen Themen rund um die stromgetriebenen Fahrzeuge. Das Konzept ist weitestgehend gleich geblieben: Über den untenstehenden QR-Code erhalten Sie eine PDF-Version dieser Sonderausgabe mit nochmals deutlich mehr Inhalten, insbesondere zu Tests, Fahrberichten, Marktübersichten und natürlich Förderprogrammen.

Unsere Sonderausgabe „Elektromobilität“ wird sowohl als Beilage zum regulären „Flottenmanagement“ versendet, als auch an unsere PDF-Abonnenten, Newsletter-Empfänger sowie über Social Media, Xing, LinkedIn und Google Ads vertrieben. Denn das Thema ist wirklich wichtig und wird es wohl auch noch lange bleiben.

Nur noch zehn Jahre, dann – so noch immer der aktuelle Plan der EU – sollen keine Verbrenner mehr in Europa zugelassen werden. Das sind einerseits noch drei bis vier Fahrzeuggenerationen im gewerblichen Fuhrpark, andererseits aber ist es höchste Zeit, sich intensiver mit dem Thema zu beschäftigen. Denn man stellt ja nicht „nur“ den Kraftstoff

um, mit dem der Dienstwagen bewegt wird. Daran hängen eine ganze Menge Details, die beachtet werden wollen und von denen wir vieles in dieser Sonderausgabe beleuchten.

Themen in Unternehmen sind beispielsweise: Definition der für Elektromobilität geeigneten Fahr- und Tankprofile, Überzeugung der Mitarbeiter und Einbindung in die Car Policy, modifizierte Fahrereinweisung und Unterweisung, Ladeinfrastruktur im Unternehmen und beim Mitarbeiter, Solarparken im Unternehmen, bundesweite und regionale Förderprogramme, Ladekarten, Restwertrisiken sowie die Vermarktung von gebrauchten BEV und vieles mehr. Ebenfalls haben wir uns in dieser Ausgabe der zugrunde liegenden Technologie ein bisschen mehr gewidmet.

Es würde natürlich helfen, wenn die Politik etwas Planungssicherheit lieferte. Das ist aber leider nicht wirklich der Fall: Weder können wir uns auf die Einführung des Verbrennerverbots 2035 verlassen, noch wissen wir, ob so überraschende „Beschleunigungsideen“ der EU eingeführt werden, wie die am 5. März 2025 veröffentlichte Mitteilung zur „Dekarbonisierung der Unternehmensflotten“,

was zur Folge hätte, dass diese unter Umständen bereits 2030 elektrifiziert sein müssten und zuvor Elektrifizierungsquoten zu erfüllen hätten.

Helfen würde es natürlich, wenn es langfristig planbare Förderungen für eine frühzeitige Umstellung gäbe. Aber das ist wahrscheinlich zu viel verlangt von unseren sprunghaft unterschiedlichen Klientelpolitik folgenden Politikern – ob in Deutschland oder der EU. Fordern ist einfach, langfristig fördern offenbar schwieriger.

Ralph Wuttke  
Chefredakteur



|           |  |           |  |
|-----------|--|-----------|--|
| <b>3</b>  | <b>Und immer wieder Elektromobilität</b><br>Editorial und Konzept des Jahresspecials   | <b>38</b> | <b>Ein- und Aussteuerung von Elektroautos im Fuhrpark</b><br>Tipps zur Ein- und Aussteuerung, Batteriepflege sowie zur Einweisung für eine effiziente und sichere Nutzung der E-Fahrzeuge                      |
| <b>6</b>  | <b>Elektromobilität in Unternehmen</b><br>Vieles spricht für den Einsatz von elektrisch angetriebenen Fahrzeugen in Unternehmen                                | <b>40</b> | <b>ETS II – Sprit wird teurer</b><br>Wie ist der Status quo beim Emissionshandel und der Treibhausgasminderungsquote?  |
| <b>10</b> | <b>Ein Fall für die Car Policy</b><br>Nicht jedes Fahrzeug, das über einen elektrischen Antrieb verfügt, entspricht den Richtlinien für die Unternehmensflotte | <b>44</b> | <b>Noch bröckeln die Restwerte</b><br>Warum Restwerte auch bei Elektrofahrzeugen für Fuhrparkverantwortliche entscheidend sind   |
| <b>14</b> | <b>Steuervorteile von Elektroautos</b><br>Von der 0,25-Prozent-Regelung bis zur Förderung von Ladeinfrastruktur – ein Überblick für Unternehmen                | <b>46</b> | <b>Gebrauchte Elektroautos oft günstig</b><br>Preiskampf und technische Fortschritte senken die Restwerte gebrauchter Elektrofahrzeuge – Herausforderungen und Chancen im Markt                                |
| <b>16</b> | <b>Für wen geeignet?</b><br>Leise, effizient und ideal für kurze Strecken – wer besonders von der E-Mobilität profitiert                                       | <b>48</b> | <b>Schwergewicht mit Stecker</b><br>Vorteile wie CO <sub>2</sub> -Reduktion und leiser Betrieb treffen beim E-Lkws auf Herausforderungen bei Kosten sowie Ladeinfrastruktur                                    |
| <b>20</b> | <b>Wirklich ökologisch?</b><br>Bessere CO <sub>2</sub> -Bilanz als Verbrenner, aber mit Herausforderungen bei Rohstoffen und Strommix – eine komplexe Debatte  | <b>50</b> | <b>Förderung? Na klar!</b><br>Finanzielle Anreize und Steuervergünstigungen fördern den Übergang zu nachhaltiger Unternehmensmobilität   |
| <b>24</b> | <b>Europa wird elektrisch</b><br>Von Norwegen als Vorreiter bis zu Nachzüglern – ein Blick auf Fortschritte, Herausforderungen und Ziele                       | <b>56</b> | <b>Was kommt nach dem Elektroauto?</b><br>Nicht für jeden Einsatzzweck ist das batterieelektrische Fahrzeug die ökologisch und ökonomisch beste Wahl. Andere Antriebstechnologien können hier deutlich punkten |
| <b>28</b> | <b>Wo laden wir heute?</b><br>Heimische oder betriebliche Ladeinfrastruktur macht das Fahren des Elektro-Firmenwagens besonders attraktiv                      | <b>58</b> | <b>Elektromobilität abseits des Pkw</b><br>E-Bikes, Cargobikes und Leichtfahrzeuge als nachhaltige Alternativen für urbane Mobilität   |
| <b>30</b> | <b>Große Lademarken</b><br>Wer unterwegs laden will oder muss, sollte die Angebote der großen Fahrstromanbieter kennen   | <b>61</b> | <b>Immer auf dem neuesten Stand</b><br>Nützliche Webseiten, Messen und Weiterbildungen für Fuhrparkentscheider sowie Unternehmen   |
| <b>36</b> | <b>Günstiger Laden</b><br>Mit Solarzellen und bidirektionalem Laden können Energiekosten gesenkt und der Fuhrpark für maximale Effizienz optimiert werden      | <b>62</b> | <b>Abgesichert</b><br>Besonderer Schutz für Akkus, Ladeinfrastruktur und spezifische Risiken – maßgeschneiderte Versicherungslösungen für Flotten  |
|           | Unsere redaktionellen Themen sind in folgende Bereiche unterteilt:   | <b>63</b> | <b>Komplexer und anspruchsvoller</b><br>Schadenmanagement bei E-Fahrzeugen: Spezielle Anforderungen an Sicherheit, Reparaturen und präventive Maßnahmen im Fuhrpark  |
|           | <b>MANAGEMENT</b>  | <b>64</b> | <b>„Elektrik-Trick“?</b><br>Von Dienstwagenregelungen bis zu Park- und Geschwindigkeitsvorschriften für E-Fahrzeuge – rechtliche Aspekte der Elektromobilität  |
|           | <b>TECHNIK</b>   | <b>68</b> | <b>Besonderheiten der Elektromobilität</b><br>Zentrale Begriffe und Funktionen für effizientes sowie komfortables Fahren mit dem Elektrofahrzeug verständlich erklärt  |
|           | <b>MARKTÜBERSICHTEN</b>  | <b>70</b> | <b>Wie funktioniert ein Elektromotor?</b><br>Funktionsweisen, Bauarten und Materialien – ein Überblick über das Herzstück der Elektromobilität   |



- 72 Wie lange hält die Traktionsbatterie?**  
Moderne Akkus von Elektrofahrzeugen sind langlebiger als oft angenommen
- 73 Kabelklau an Ladesäulen**  
Betreiber reagieren auf das wachsende Problem mit GPS-Tracking, Überwachung und weiteren Sicherheitsmaßnahmen
- 74 Zwischen Performance und Preis**  
Von Natrium-Ionen bis zum Solid-State-Akku:  
Die nächste Generation der Elektroauto-Batterien
- 76 Was bedeutet WLTP-Verbrauch?**  
Warum Elektroautos im Stadtverkehr besonders effizient sind und welche zusätzliche Orientierungshilfe die WLTP City-Reichweite bietet
- 78 Innovativ, effizient und schnell**  
Schnelleres Laden, effizientere Technik und neue Akkus treiben die Elektromobilität voran und machen sie attraktiver
- 80 Für jeden etwas dabei**  
Vom Kleinwagen bis zum SUV – die Vielfalt an Elektroautos bietet für jeden das passende Modell
- 106 Klein, aber OHO**  
L7e-Fahrzeuge stärken das nachhaltige Image und bieten flexible Einsatzmöglichkeiten für Unternehmen.  
Ein Überblick
- 108 Marktübersicht E-Bikes**  
E-Bikes im Überblick – eine Modellauswahl für nachhaltige und flexible Mobilität
- 112 Marktübersicht E-Cargobikes**  
E-Cargobikes verbinden Umweltbewusstsein mit praktischen Transportlösungen. Eine Übersicht
- 116 Schwer elektrisch**  
Mit bis zu 500 Kilometern Reichweite und 600 kW Leistung stehen die E-Lkw in unserer Übersicht für die Zukunft des Transports
- 118 Elektrisch. Effizient. Nachhaltig.**  
Reichweite, Ladezeiten und Vielseitigkeit – die wichtigsten E-Transporter im Überblick
- 124 Strom statt Diesel**  
Von Stadtverkehr bis Überlandlinien:  
Die Marktübersicht zeigt, wie E-Busse den öffentlichen Verkehr revolutionieren
- 128 Tests**
- 142 Fahrberichte**
- 154 Fahrtelegramme**
- 160 Elektroschock**  
Kolumne von Prof. Dr. Michael Schreckenberger

# Flotten management

## SONDERAUSGABE Elektromobilität 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](mailto:post@flotte.de)  
Internet: [www.flotte.de](http://www.flotte.de)

Geschäftsführer: Bernd Franke, Dipl.-Kfm.

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

Redaktion: Steven Bohg, Patrick Broich, Christian Kerz

E-Mail: [post@flotte.de](mailto:post@flotte.de)

Layout: Lisa Görner, E-Mail: [lg@flotte.de](mailto:lg@flotte.de)

Mitarbeiter dieser Ausgabe:  
Lutz D. Fischer, Katharina Schukin, Gerhard Trinkl

Fotos: Steven Bohg, Patrick Broich, Christian Kerz;  
4th Life Photography, Al.noevation, Andrey Lobachev, Anon,  
basketman23, BGStock72, Björn Wylezich, Bohdan, Brebca,  
Butch, Daniel Ernst, David Fuentes, Dennis, Dina Photo Stories,  
Dirk, dizain, DNY3D, Dusan Petkovic, Edler von Rabenstein,  
electriceye, Erman Gunes, flatvectors, Frank Gärtner, fotoak80,  
Foto Art, Hannah, hd3dsh, Hermann, Hurca!, igor, Igor, Irina  
Strelnikova, j-mel, Jason, Jibber, Jim White, john, JOURNEY  
STUDIO7, Jürgen Fälchle, kamiphotos, killykoon, LeArchitecto,  
lisakolbasa, luchschenF, Markus Luigs, marqs, Mediaparts, Mike  
Mareen, miss irine, mpix-foto, nuttawutnuy, Prathankarnpap,  
Pech, Puckung, rail, ScanStock Image Zone, Semi, Sergey, shine.  
graphics, Stefan Werner, Stockwerk-Fotodesign, Strassi, sujgat,  
Tetiana, tete\_escape, thanakrit, ThomBal, Tomas Ragina, Ton-  
done, Vadym, Val Thoermer, VectorMine, vegefox.com, Vladis-  
lav, Wild Dream, Yuri Bizgaimer, Zayan/stock.adobe.com

Anzeigen:  
Gerhard Trinkl  
Telefon: 0228/28 62 94-22,  
E-Mail: [gt@flotte.de](mailto:gt@flotte.de)

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

Druckauflage: 20.100 Exemplare  
Erscheinungsweise: 1x jährlich  
Liegt der Ausgabe Flottenmanagement 4-2025 bei

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.



# Elektromobilität in Unternehmen

In einer zunehmend elektrifizierten Gesellschaft wird die Mobilitätsstrategie eines Unternehmens zum Ausdruck seiner Werte – und zur messbaren Investition in Zukunftsfähigkeit. Immer mehr Firmen schreiben sich Nachhaltigkeit nicht nur als Schlagwort auf die Fahne, sondern entwickeln verbindliche Strategien. In diesem Kontext kommt der Antriebswende eine Schlüsselrolle zu: Die Umstellung auf eine elektrifizierte Flotte senkt den CO<sub>2</sub>-Ausstoß direkt und sichtbar. Wer seine Firmenwagen elektrifiziert, reduziert die betriebsbedingten Emissionen und kann dies in Nachhaltigkeitsberichten entsprechend ausweisen – ein zunehmend relevantes Kriterium in ESG-Ratings, bei Ausschreibungen und in der Investorenkommunikation. Der Einsatz von E-Fahrzeugen wird damit zum Baustein eines umfassenderen Transformationsprozesses. In der öffentlichen Wahrnehmung signalisiert er: Dieses Unternehmen handelt. Es denkt langfristig und übernimmt Verantwortung.

## Ökologisches Image und Arbeitgeberattraktivität

Die Sichtbarkeit von Fahrzeugen im Straßenbild ist ein oft unterschätzter Kommunikationskanal. Eine vollelektrische Flotte, versehen mit dem Unter-

*Die Mobilität der Zukunft wird unter anderem durch Windstrom angetrieben*



*Laden statt Tanken wird zur neuen Normalität in der Flotte*

nehmenslogo, sendet ein starkes Signal – sowohl an die Öffentlichkeit als auch an interne Zielgruppen. Für Kundin und Geschäftspartner zeigt sich hier Innovationsbereitschaft, Fortschrittsdenken und ökologisches Engagement. Für Mitarbeiter und potenzielle Bewerber wird Elektromobilität zum Symbol eines modernen, zukunftsorientierten Arbeitgebers. Gerade jüngere Generationen legen verstärkt Wert auf Klimaschutz und Nachhaltigkeit – auch bei der Wahl ihres Arbeitsplatzes. Unternehmen, die konsequent auf emissionsarme Mobilität setzen, verbessern nicht nur ihr Image auf dem Arbeitsmarkt, sondern schärfen auch ihr Profil in der gesellschaftlichen Debatte.

## Wirtschaftliche Anreize und steuerliche Vorteile

Neben dem ökologischen Nutzen spielt auch der wirtschaftliche Faktor eine



Die Elektromobilität hat sich in den vergangenen Jahren von einer Nische zu einer strategischen Entscheidung für viele Unternehmen entwickelt. Dabei geht es nicht nur um Umweltaspekte oder regulatorische Zwänge, sondern auch um wirtschaftliche, kommunikative und praktische Vorteile.



*Wer als Unternehmer elektrifiziert, profitiert von einem besseren Image*

zentrale Rolle. Der Gesetzgeber hat in den vergangenen Jahren zahlreiche Anreize geschaffen, um Elektromobilität im Unternehmenskontext zu fördern. Besonders hervorzuheben ist die sogenannte 0,25-Prozent-Regelung, die für vollelektrische Firmenfahrzeuge gilt. Wer als Mitarbeiterin ein reines Elektroauto als Dienstwagen nutzt, zahlt bei der Besteuerung des geldwerten Vorteils nur ein Viertel dessen, was für herkömmliche Verbrenner angesetzt wird. Vor allem bei höherpreisigen Fahrzeugen kann dies zu erheblichen Einsparungen führen. Darüber hinaus existieren Förderprogramme und Zuschüsse auf kommunaler oder Landesebene, etwa über regionale Energieversorger oder branchenspezifische Initiativen. Obwohl der bundesweite Umweltbonus ausgelaufen ist, profitieren viele Unternehmen weiterhin von finanziellen Anreizen.

Hinzu kommt die Tendenz zu niedrigeren Betriebskosten: Elektroautos sind in der Regel wartungsärmer, da sie über weniger bewegliche Teile verfügen. Zudem können die Energiekosten pro Kilometer – abhängig von Stromtarifen und Ladeinfrastruktur – günstiger sein als bei Fahrzeugen mit fossilem Antrieb. In der Gesamtkostenbetrachtung schneiden viele Elektrofahrzeuge im gewerblichen Einsatz daher besser ab als erwartet, insbesondere wenn die Fahrzeuge sinnvoll in den Betriebsalltag integriert sind.

### Regulatorischer Druck und Zukunftssicherheit

Neben ökologischen und ökonomischen Argumenten spielt auch der regulatorische Rahmen eine wachsende Rolle. Immer mehr Städte führen Umweltzonen oder emissionsfreie Bereiche ein, die

*(Fortsetzung auf S.8)*



*Perfekt ist, wenn der Strom aus regenerativen Quellen stammt*



Firmenflotten werden zunehmend elektrisch



künftig nur noch von Fahrzeugen mit niedrigem oder gar keinem Schadstoffausstoß befahren werden dürfen. Für viele Unternehmen, insbesondere aus dem Dienstleistungs- und Logistikbereich, ist dies ein entscheidendes Kriterium. Wer heute auf Elektromobilität umstellt, macht sich unabhängiger von drohenden Nutzungseinschränkungen in Innenstädten und urbanen Ballungsräumen.

Auch auf europäischer Ebene ist mit verschärften Emissionsgrenzen und strengeren Flottenvorgaben zu rechnen (die EU diskutiert aktuell E-Quoten in Flotten von 100 Prozent). Hinzu kommt der Druck von Geschäftspartnern, die im Rahmen eigener Nachhaltigkeitsziele eine Dekarbonisierung ihrer Lieferketten anstreben. Unternehmen, die diese Anforderungen frühzeitig erfüllen, sichern sich Wettbewerbsvorteile – etwa durch den Erhalt bestehender Kundenbeziehungen oder durch neue Ausschreibungen,

in denen CO<sub>2</sub>-Reduktion ein formales Kriterium ist.

### Infrastruktur im Wandel

Ein weiterer Aspekt, der die Elektrifizierung des Fuhrparks erleichtert, ist der zunehmende Ausbau der Ladeinfrastruktur. Viele Unternehmen investieren mittlerweile in eigene Ladepunkte auf dem Betriebsgelände – sei es für die betriebseigene Flotte, für Dienstwagen oder für die Fahrzeuge der Mitarbeiter. Dies ermöglicht ein effektives Lastmanagement, optimiert die Stromkosten und schafft gleichzeitig zusätzliche Komfortangebote für die Belegschaft.

In Kombination mit Photovoltaikanlagen, Batteriespeichern oder dynamischer Tarifsteuerung wird das Laden nicht nur wirtschaftlich effizienter, sondern auch ökologisch sinnvoller. Moderne Abrechnungssysteme erlauben es zudem, auch

die private Nutzung von Dienstwagen rechtssicher abzurechnen – etwa dann, wenn ein Mitarbeiter das E-Auto zu Hause lädt und die Kosten automatisiert dem Arbeitgeber in Rechnung gestellt werden. Diese technische Reife senkt die Einstiegshürden deutlich. Was vor wenigen Jahren noch als kompliziert oder teuer galt, wird zunehmend zur praktikablen Standardlösung.

### Wandel als Chance

Der Umstieg auf Elektromobilität ist für viele Unternehmen mehr als eine Fuhrparkentscheidung – er markiert den Beginn eines tiefergehenden strukturellen und kulturellen Wandels. Wer in nachhaltige Mobilitätslösungen investiert, sendet ein starkes Signal an Kundschaft, Mitarbeiter und die Öffentlichkeit: Wir übernehmen Verantwortung. Wir denken zukunftsorientiert. Und wir sind bereit, neue Wege zu gehen.



In elektrifizierten Flotten liegt der Schlüssel zur CO<sub>2</sub>-Minderung





# Entscheiden Sie sich für mehr.

## Der ID.7 Tourer als Geschäftswagen.

Der ID.7 Tourer zeigt sich mit zahlreichen Premiumstandards – und steht damit für überzeugende Elektromobilität: Der vollelektrische Kombi bietet Ihnen viel Platz fürs Reisegepäck, hohen Komfort auf jeder Geschäftsreise und eine Reichweite für nahezu jede Non-Stop-Fahrt. Fragen Sie Ihren Volkswagen Partner, er berät Sie gern.







**G**rundsätzlich gilt: Wer auf ein batterieelektrisches Fahrzeug (BEV) umsteigt, profitiert steuerlich. Die Regelung zur privaten Nutzung – also die Ein-Prozent-Regel – greift bei BEV nur auf ein Viertel des Bruttolistenpreises. Und das bis zu einer Höchstgrenze, die im Jahr 2025 auf 100.000 Euro erhöht wurde. Das ist besonders relevant, weil sich in genau diesem Preisbereich immer mehr interessante Modelle finden: Doch damit die Steuerersparnis greift, muss auch das Unternehmen mitspielen – und genau hier kommen Car Policies ins Spiel.

In vielen Fuhrparks gibt es klare Vorgaben, welche Antriebsarten, Hersteller oder Karosserieformen zulässig sind. Das dient der Vereinheitlichung, erleichtert das Management und verbessert oft auch die Konditionen bei Leasing und Wartung. Gleichzeitig kann das aber bedeuten, dass der Wunschwagen auf der Verbotsliste steht. Besonders bei exotischen Modellen, Importfahrzeugen oder ganz neuen Marken, die noch keine breite Serviceinfrastruktur bieten, winken Fuhrparkmanager oft ab. Der Trend geht daher hin zu deutschen Marken oder international etablierten OEM, bei denen Service, Ersatzteile und Verfügbarkeit gesichert sind. Das wiederum beschränkt die Auswahl – aber sie wächst. Audi, BMW, Mercedes, VW, Opel, aber auch Ford und Renault oder Kia bieten längst eine große Bandbreite.

### Im Außendienst hohe Ladeleistung

Viele Unternehmen gewichten heute neben Umweltaspekten auch das Image. Ein E-Fahrzeug als Dienstwagen signalisiert

Innovationskraft – nach innen wie nach außen. Gleichzeitig sollen die Fahrzeuge praxistauglich sein, also im Idealfall genügend Reichweite bieten, komfortabel laden und flexibel einsetzbar sein. Besonders im Außendienst kommt es auf hohe Ladeleistung an. Hier trennt sich schnell die Spreu vom Weizen: Wer regelmäßig lange Strecken fährt, braucht DC-Ladeleistung von mindestens 150 kW. Besser sind 200 kW oder mehr – gerade wenn auf Langstrecken Ladepausen kurzgehalten werden sollen. Immer mehr Modelle erfüllen diese Anforderungen.

Tatsächlich ist Ladeleistung derzeit noch ein neuralgischer Punkt. Während manche Kleinwagen oder Kompaktfahrzeuge nur mit 50–100 kW laden, sind bei modernen Mittel- und Oberklassemodellen 150–250 kW oder mehr Standard.



Der Wunsch nach einem elektrischen Dienstwagen ist in vielen Unternehmen angekommen. Die Motivation ist oft eine Mischung aus Kostenbewusstsein, Nachhaltigkeitsambitionen und dem Wunsch nach zukunftsfähiger Mobilität. Doch wie frei ist man als Fahrer wirklich? Was sagt die Car Policy – und welche Hürden oder Chancen ergeben sich daraus?





# Ein Fall für die Car Policy



Entscheidend ist, wie lange das Auto braucht, um auf 80 Prozent zu kommen. Werte von unter 30 Minuten gelten heute als gut – alles darüber wird in Dienstwagenflotten schnell zum Zeitfresser. Vor allem in Unternehmen mit vielen Außendienstlern kann schlechte Ladeleistung die Akzeptanz eines E-Autos erheblich schmälern. Daher lohnt sich eine vorausschauende Car Policy, die Ladegeschwindigkeit aktiv berücksichtigt.

Doch auch innerstädtisch genutzte Fahrzeuge brauchen eine gute Strategie: Wenn der E-Dienstwagen hauptsächlich für Fahrten im urbanen Raum genutzt wird, reicht oft ein kleinerer Akku mit moderater Ladeleistung. Dafür sollten Wallbox oder AC-Ladepunkte an der

Arbeitsstätte vorhanden sein – oder zumindest in Reichweite. Unternehmen, die ihre Ladeinfrastruktur ausbauen, sichern nicht nur die Alltagstauglichkeit der eigenen E-Flotte, sondern investieren in Mitarbeiterbindung und Image.

## Abrechnung ist entscheidend

Ein weiterer Punkt ist die Ladeabrechnung: Viele Unternehmen erwarten heute, dass Mitarbeiter zu Hause oder am Firmensitz laden. Manche Fuhrparks stellen eine Wallbox zur Verfügung, andere übernehmen die Stromkosten oder regeln dies über Ladekarten. Wer unterwegs auf öffentliche Infrastruktur angewiesen ist, muss wissen: Gleichstromladen ist meist teurer – und wird

von einigen Car Policies begrenzt oder gar untersagt. In der Praxis lässt sich das aber nur schwer durchhalten. Denn spontane, schnelle Nachladungen auf der Langstrecke lassen sich nicht komplett vermeiden – und genau dafür ist DC-Laden gedacht. Unternehmen sollten hier realistische Leitlinien setzen, statt zu stark zu reglementieren.

Auch Plug-in-Hybride (PHEV) können in der Car Policy eine Rolle spielen – gerade für Fahrprofile mit wechselnden Streckenlängen. Doch hier droht Gegenwind aus der Politik: Die Förderung ist gefallen, die steuerliche Gleichstellung mit BEV nicht mehr gegeben. Und: PHEV-Fahrer müssen ihr Fahrzeug regelmäßig laden, um die Umweltbilanz zu verbessern – sonst fährt der Wagen überwiegend mit dem Verbrenner. Einige Unternehmen prüfen deshalb, ob sich PHEV überhaupt noch lohnen – oder ob sie den Sprung zu reinen E-Fahrzeugen wagen. Die gute Nachricht: Mit steigender Reichweite und Ladeleistung werden BEV auch für Langstrecke und Vielfahrer tauglich.

Im Übrigen hat sich auch beim Downsizing einiges getan: Früher galt „viel Auto für wenig Geld“ – heute ist die Strategie differenzierter. Kleine Akkus und kompakte Fahrzeuge haben nach wie vor ihre Daseinsberechtigung – etwa im urbanen Umfeld, im Vertrieb oder als Poolfahrzeuge. Sie sind günstiger in der Anschaffung, verbrauchen weniger Strom und können effizient eingesetzt werden. Entscheidend ist die intelligente Zuordnung: Wer braucht wie viel Reichweite, wie oft wird geladen, und welche Strecken sind üblich? Moderne Fuhrparksoftware und Telematik hilft dabei, diese Parameter zu analysieren und die passende Fahrzeugstrategie zu entwickeln.

**Fazit:** Der Weg zum elektrischen Dienstwagen ist längst keine technische Frage mehr – sondern eine strategische. Wer als Unternehmen erfolgreich umstellen will, braucht klare Leitlinien, Flexibilität bei der Fahrzeugwahl und ein gutes Verständnis für Ladeverhalten und Nutzungsprofile. Die Car Policy ist das zentrale Steuerungsinstrument – und sollte regelmäßig angepasst werden. Nur so gelingt der Wandel – wirtschaftlich, ökologisch und menschlich.



# MINI IN NEUER DIMENSION.

Der geräumigste MINI Countryman aller Zeiten ist 13 Zentimeter länger und acht Zentimeter höher als sein Vorgängermodell und verspricht Raum für alle erdenklichen Abenteuer. Wir sind den MINI Countryman\* als vollelektrischen MINI Countryman SE ALL4 Probe gefahren.

## ECKDATEN ZUM MINI COUNTRYMAN SE ALL4:

|                              |                 |
|------------------------------|-----------------|
| LEISTUNG:                    | 230 kW (313 PS) |
| ANHÄNGELAST:                 | 1.200 kg        |
| KOFFERRAUMVOLUMEN:           | bis zu 1.450 l  |
| BESCHLEUNIGUNG 0 – 100 km/h: | 5,6 Sek.        |

Pflichtangaben gemäß Pkw-EnVKV:  
WLTP Energieverbrauch kombiniert: 18,5 kWh/100 km;  
WLTP CO<sub>2</sub>-Emissionen kombiniert: 0 g/km; CO<sub>2</sub>-Klasse: A

Zusätzliche Information zu möglichen Werten bei individueller Konfiguration nach WLTP: Energieverbrauch kombiniert: 18,5 – 16,8 kWh/100 km; Reichweite: 399 – 432 km





Mit einer Gesamtlänge von 4,44 Metern ist der MINI Countryman deutlich gewachsen. Komfort für lange Fahrten soll so garantiert sein. Das gilt es zu überprüfen. Also: Ab in den Süden, gut 1.300 Kilometer mit dem vollelektrischen MINI Countryman SE ALL4. Mit vollem Akku und reichlich Gepäck geht's los. Verstaute ist im 460 Liter großen Kofferraum alles schnell. Sollen sperrige Gegenstände mit, sind auch die bei umgeklappter Sitzbank einfach transportiert. Das als Sonderausstattung verbaute Panorama-Glasdach sorgt zudem für ein luftiges Raumgefühl, das durch das Extra an Helligkeit zum Wohlfühlen einlädt.

## EIN MULTITALENT, DAS FAHRKOMFORT UND SPORTLICHKEIT VEREINT.

Auf der Autobahn angekommen, lassen die zwei kraftvollen Elektromotoren zum ersten Mal so richtig ihre Muskeln spielen. Aus der höchsten Rekuperationsstufe B in D umgeschaltet, gleiten wir unserem Ziel entgegen. Die Höchstgeschwindigkeit von 180 km/h reizen wir zwar nur selten aus (Stichwort: Tempolimit), auf der Langstrecke geht es aber ohnehin mehr um Komfort. Und da schlägt sich der MINI Countryman SE ALL4 dank eines bis dato nie da gewesenen umfangreichen Angebots an Assistenzsystemen



Sie wollen den vollelektrischen MINI Countryman selbst testen? Scannen Sie den QR-Code oder vereinbaren Sie einen Termin zur Probefahrt auf [mini.de/probefahrt](https://mini.de/probefahrt)

\*Verfügbare Motorisierungen: Benzin (3), Diesel (1), Vollelektrisch (2). Weitere Details zu Ausstattungsumfängen und Preisen finden Sie auf [mini.de/countrymanelectric](https://mini.de/countrymanelectric)



außerordentlich gut. Mit dem ab Paket XL erhältlichen Driving Assistant Professional an Bord mutiert unsere Fahrt zum Wellness-Trip. Denn: Erstmals in einem MINI ist teilautomatisiertes Level-2-Fahren möglich. Einmal die gewünschte Geschwindigkeit eingestellt, können wir uns beruhigt auf unseren MINI verlassen, der für uns auch in komplexen und schnell wechselnden Verkehrssituationen den Überblick behält. Durch das perfekte Zusammenspiel aller Assistenzsysteme beschleunigt der MINI Countryman SE ALL4 eigenständig, bremst ab und erkennt zum Beispiel auch zur Ausfahrt hin notwendige Lücken im Verkehr, ehe er beim Spurwechsel unterstützt.

Klar, Pausen dürfen auf so einem langen Roadtrip auch nicht fehlen: Während der MINI Countryman SE ALL4 lädt, nutzen wir die Zeit zum Durchschnaufen. Auf unserem Trip von München an die Costa Brava ist das insgesamt viermal der Fall. Eine Ladesäule zu finden, ist dank eRoute kinderleicht. MINI setzt auf eine intelligente Laderoutenplanung, die genau berechnet, wie lange wir wo an der Ladesäule stehen müssen, um schnellstmöglich an unser Ziel zu kommen. Ebenfalls sehr praktisch: Erstmals kann der vollelektrische MINI Countryman mit dem Plug & Charge System geladen werden. Dieses erkennt öffentliche Ladestationen ohne zusätzliche Autorisierung und startet an geeigneten Ladesäulen automatisch den Ladevorgang. Beim Schnellladen mit Gleichstrom mit bis zu 130 kW genügen knapp 30 Minuten, um die Batterie von 10 auf 80 Prozent aufzuladen.

## GESCHÄFTLICH ODER PRIVAT – MINI KANN BEIDES.

Nach 15 Stunden Fahrt erreichen wir unser Ziel. Klingt viel? Es hat sich kein bisschen so angefühlt. Fahrten mit dem geräumigen Crossover-Modell entschleunigen. Und so bleibt die Erkenntnis: Mit dem MINI Countryman SE ALL4 haben wir einen zuverlässigen vollelektrischen Begleiter für den (Business-)Alltag, aber auch jedes Abenteuer darüber hinaus gefunden.



# Steuervorteile von Elektroautos

Es gibt zahlreiche Förderungen für Mitarbeiter und Unternehmen im Bereich Elektromobilität – ein kleiner steuerlicher Überblick.

Elektrofahrzeuge bieten nicht nur ökologische Vorteile, sondern auch zahlreiche steuerliche und finanzielle Anreize für Unternehmen und deren Mitarbeiter. Sowohl der Gesetzgeber als auch verschiedene Förderinstitutionen unterstützen die Elektromobilität mit attraktiven Regelungen – allen voran die sogenannte „0,25-Prozent-Regelung“ zur privaten Nutzung von Dienstwagen. Doch bei aller Begeisterung gilt: Wer von allen Vorteilen profitieren will, muss die Voraussetzungen genau kennen – insbesondere in Bezug auf Sonderausstattungen und Fahrzeugtypen.

## 0,25 Prozent- und 0,5 Prozent-Regelung: Steuerliche Entlastung bei privater Nutzung

Seit der Einführung steuerlicher Begünstigungen für Elektrofahrzeuge gelten abweichende Regelungen zur Besteuerung des geldwerten Vorteils für privat genutzte Dienstwagen:

- **0,25-Prozent-Regelung:** Für vollelektrische Fahrzeuge mit einem Bruttolistenpreis von bis zu 70.000 Euro.
- **0,5-Prozent-Regelung:** Für vollelektrische Fahrzeuge mit einem Bruttolistenpreis über 70.000 Euro sowie förderfähige Plug-in-Hybriden mit entsprechender elektrischer Mindestreichweite und niedrigem CO<sub>2</sub>-Ausstoß.

ge Plug-in-Hybriden mit entsprechender elektrischer Mindestreichweite und niedrigem CO<sub>2</sub>-Ausstoß.

Die 0,25- beziehungsweise 0,5-Prozent-Regelung stellt eine erhebliche steuerliche Entlastung gegenüber der klassischen 1 Prozent-Regelung für Verbrenner dar. Die Bemessungsgrundlage ist jeweils der Bruttolistenpreis des Fahrzeugs inklusive Sonderausstattungen zum Zeitpunkt der Erstzulassung.

Das am 11. Juli 2025 beschlossene Gesetz für ein steuerliches Investitionssofortprogramm sieht vor, die Bruttopreisgrenze für die 0,25-Prozent-Regelung auf 100.000 Euro anzuheben. Ebenso soll es eine degressive Abschreibung von Elektrofahrzeugen geben, die mit 75 Prozent Abschreibung beginnt und insgesamt die Fahrzeuge über 6 Jahre abschreibt – die beiden gesetzlichen Anreize gelten jedoch nur für Anschaffungen nach dem 30. Juni 2025.

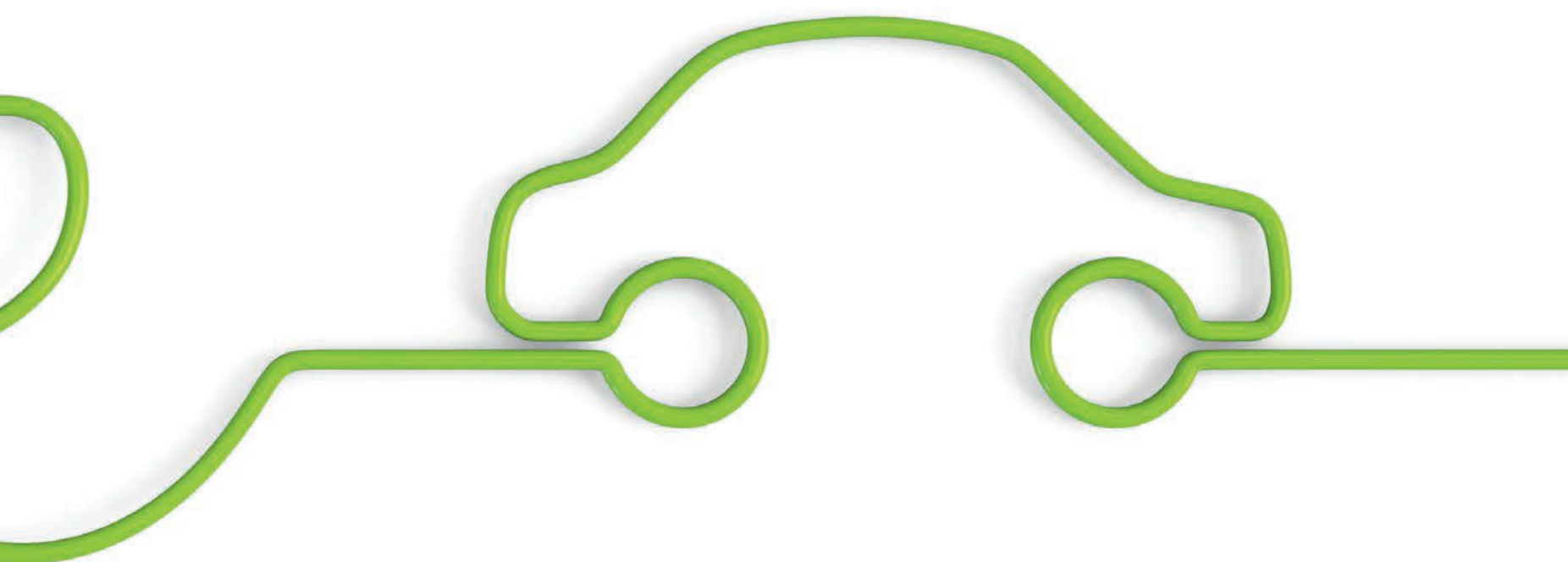
## Wichtige Voraussetzungen zur Einhaltung der Steuersätze

Ein zentrales Kriterium für die Einstufung unter die 0,25 Prozent-Grenze ist der Bruttolistenpreis inklusive aller werkseitig verbauten Sonderausstattungen. Wird durch aufpreispflichtige Extras wie Assistenzsysteme, Komfortpakete oder besondere Lackierungen die Grenze von 70.000 Euro brutto überschritten,

Auch die heimische Wallbox der Mitarbeiter kann gefördert werden







fällt das Fahrzeug automatisch in die 0,5 Prozent-Kategorie.

Ein einmaliger Verstoß gegen diese Preisgrenze führt zur dauerhaften Anwendung der höheren Besteuerung für die gesamte Nutzungsdauer des Fahrzeugs. Nachträgliche Reduzierungen oder Rabatte beeinflussen den Listenpreis steuerlich nicht.

### Fördermöglichkeiten für Unternehmen und Mitarbeitende

Neben der steuerlichen Entlastung bestehen weitere staatliche und regionale Förderprogramme.

#### Für Unternehmen:

- Innovationsprämie (ehemals BAFA-Förderung): Finanzielle Zuschüsse beim

#### Kauf oder Leasing von Elektrofahrzeugen

- Steuerfreiheit für betriebliche Ladeinfrastruktur: Die Bereitstellung von Ladesäulen auf dem Firmengelände kann steuerfrei erfolgen.
- Förderung von Elektronutzfahrzeugen und Ladeeinrichtungen durch Bundes- oder Landesprogramme

#### Für Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter:

- Steuerfreie Überlassung von Ladestrom durch den Arbeitgeber
- Begünstigte Dienstwagenbesteuerung bei Elektro- und Hybridfahrzeugen.
- Mögliche Zuschüsse für private Wallboxen (je nach Bundesland)

### Risiken und Fallstricke in der Praxis

- Falsche Konfiguration: Die Überschreitung der Preisgrenze durch Son-

derausstattung ist einer der häufigsten Fehler. Die Auswahl sollte sorgfältig geplant und dokumentiert werden werden.

- Fehlende Nachweise: Für Plug-in-Hybride müssen elektrische Mindestreichweiten (80 km) und CO<sub>2</sub>-Werte (nicht mehr als 50 Gramm CO<sub>2</sub> pro Kilometer) nachgewiesen werden werden.
- Steuerliche Risiken bei privat genutzten Ladeeinrichtungen: Die Kostenersatzung für das Laden zu Hause sollte sauber abgegrenzt werden, um eine Nachbesteuerung zu vermeiden vermeiden. Voll- oder Mildhybridfahrzeuge erhalten keine besondere Förderung.

#### Empfehlung für Flottenverantwortliche:

- Eine vollständige Aufstellung aller Ausstattungen sollte vor der Fahrzeugbestellung durchgeführt und die Einhaltung der Preisgrenze von 70.000 Euro geprüft werden.
- Förderdatenbanken und steuerliche Beratung sollten genutzt werden, um passende Programme frühzeitig zu identifizieren.
- Digitale Tools zur Dokumentation von Fahrzeugdaten, Nutzerverhalten und Stromverbrauch bieten eine verlässliche Grundlage, um steuerliche Anforderungen lückenlos zu erfüllen.

**Fazit:** Die Einbindung von Elektrofahrzeugen in den Unternehmensfuhrpark bietet erhebliche steuerliche und finanzielle Vorteile. Voraussetzung ist jedoch eine genaue Kenntnis der gesetzlichen Vorgaben, insbesondere im Hinblick auf den Bruttolistenpreis und die technische Ausstattung der Fahrzeuge. Der Beschaffungsprozess sollte eng mit der Steuerabteilung und externen Beratern abgestimmt werden, um die maximale Förderung zu erzielen und steuerliche Nachteile zu vermeiden.



Beim Bestellen muss man genau auf die Fördergrenzen achten





Leistungsstarke Ladesäulen ploppen immer häufiger am Wegesrand auf



**E**lektroautos eignen sich nicht für alle, aber für viele – oft sogar mehr, als gedacht. Entscheidend ist die Alltagspraxis. Wer täglich unter 100 Kilometer fährt, zu Hause oder am Arbeitsplatz laden kann und nur selten spontan lange Strecken zurücklegt, gehört zur idealen Zielgruppe. Genau das trifft auf einen großen Teil der Autofahrer in Deutschland zu. Die durchschnittliche tägliche Fahrleistung liegt laut Kraftfahrt-Bundesamt bei etwa 40 Kilometern.

Auch Pendler mit festen Routen, Carsharing-Nutzer, Stadtbewohner mit Lademöglichkeit, Handwerker oder Lieferdienste mit planbaren Touren profitieren besonders vom elektrischen Antrieb. In diesen Fällen überwiegen die Vorteile: Geringere Betriebskosten, geräuscharmer Lauf, lokale Emissionsfreiheit und steuerliche Anreize schaffen eine echte Alltagstauglichkeit.

### Schnellladenetz wird dichter

Demgegenüber bleiben Vielfahrer ohne Ladeoption, Menschen in Regionen mit schlechter Infrastruktur oder Nutzer mit sehr speziellen Anforderungen – etwa extreme Zuglasten oder häufige Fernreisen in dünn besiedelte Gebiete – vorerst schwerer zu bedienen. Doch auch hier verbessert sich die Situation stetig. Reichweitenzuwächse, ein dichter werdendes Schnellladenetz und neue Fahrzeugkonzepte führen dazu, dass sich die Grenzen des Machbaren sukzessive verschieben.

Menschen lassen sich allerdings selten durch Technikdaten allein überzeugen. Was zählt, sind Dinge wie Vertrauen, Transparenz in der Kostenstruktur und die Erfahrung, dass Elektromobilität zuverlässig funktioniert – und zwar ohne ständig planen zu müssen. Überzeugend wirken Probefahrten, bei denen das direkte An-

# Für wen g

Die Elektromobilität ist auf dem Vormarsch – politisch gefördert, technologisch gereift und infrastrukturell zunehmend gut erschlossen. Dennoch bleibt die zentrale Frage: Für wen ist ein Elektroauto heute wirklich sinnvoll?

sprechverhalten, das leise Fahrgefühl und die intuitive Bedienung unmittelbar erlebbar sind. Auch authentische Erfahrungsberichte aus dem persönlichen Umfeld haben oft mehr Überzeugungskraft als Werbeaussagen. Hinzu kommt der Eindruck funktionierender Ladeinfrastruktur im Alltag, der Berührungsängste abbauen kann. Wenn Strom dort geladen werden kann, wo man ohnehin verweilt – etwa auf der Arbeit, beim Einkaufen oder an Raststätten – entsteht Vertrauen. Ebenso wichtig ist eine verständliche und kalkulierbare Gesamtkostenbetrachtung. Wenn Nutzer erkennen, dass sie durch geringeren Wartungsaufwand, Steuervergünstigungen und günstige Strompreise unter dem Strich sparen können, wird die Entscheidung oft einfacher.

### Komplizierte Tarife nerven

Weniger hilfreich sind hingegen komplizierte Tarifsysteme, unübersichtliche



Am besten lädt man dort, wo man eh verweilt



Die Ladeinfrastruktur  
ist heutzutage exzellent  
ausgeprägt

# eeignet?

App-Lösungen oder Ladeabbrüche an veralteter Infrastruktur. Auch überzogene Versprechen, die im Alltag nicht eingehalten werden können, führen schnell zu Frustration. Wer Elektromobilität als „die Lösung für alles“ präsentiert, weckt falsche Erwartungen und riskiert Enttäuschung.

Überzeugungsarbeit gelingt besonders dann, wenn emotionale Vorbehalte ernst genommen und technische Fakten verständlich vermittelt werden. Ein häufiger Denkfehler besteht darin, dass Elektromobilität als Verzicht empfunden wird – auf Spontaneität, auf Reichweite oder auf gewohnte Abläufe. Wer hingegen die positiven Aspekte in den Vordergrund rückt, etwa das entspannte, leise Fahren, die einfache Bedienung, die planbaren Kosten und den Zugang zu Umweltzonen, kann eine neue Perspektive eröffnen. Das Ziel ist nicht, Menschen zu überreden, sondern ihnen realistische Informationen und positive Erlebnisse zu ermöglichen. Gerade unsichere Käufergruppen profitieren von Ehrlichkeit und konkreten Beispielen. Ein Elektroauto ist nicht für jeden Einsatzzweck ideal – aber für viele Alltagssituationen inzwischen die bessere Wahl.

Elektromobilität ist heute für weite Teile der Bevölkerung praktikabel – besonders im urbanen Raum, für Berufspendler sowie für Fuhrparks mit planbaren Einsätzen. Die Technik ist ausgereift, die Infrastruktur wächst, und bei geschickter Nutzung können die Kosten überzeugen. Entscheidend ist, die richtigen Menschen mit den richtigen Informationen zu erreichen – ohne Druck, aber mit Klarheit. Wer Potenziale aufzeigt, Hürden benennt und konkrete Lösungen anbietet, schafft Vertrauen – und trägt dazu bei, den Wandel mitzugestalten.





# Überzeugend in doppelter Hinsicht

Der neue Audi A5 Avant e-hybrid für Flottenkunden.

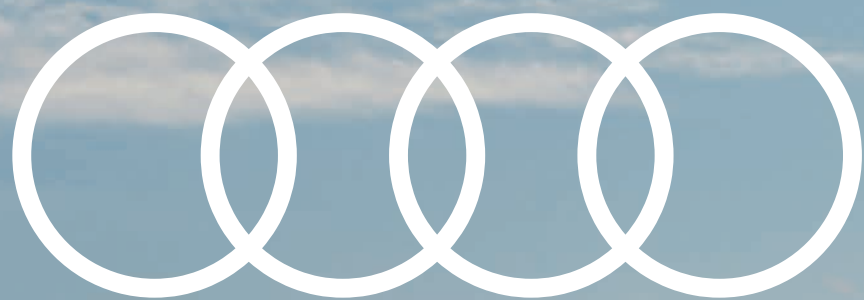


## Audi Vorsprung durch Technik

Kraftstoffverbrauch (gewichtet kombiniert): 2,7–2,1 l/100 km; Stromverbrauch  
CO<sub>2</sub>-Emissionen (gewichtet kombiniert): 61–47 g/km; CO<sub>2</sub>-Klasse (gewichtet ko  
Kraftstoffverbrauch bei entladener Batterie (kombiniert): 7,4–6,5 l/100 km; CO



t.



Infos für  
Flotten-  
manager



n (gewichtet kombiniert): 15,9–15,0 kWh/100 km;  
mbiniert): B;  
O<sub>2</sub>-Klassen bei entladener Batterie: E-F.



# Wirklich ökologisch?

**G**rundsätzlich belegen zahlreiche Studien, dass batterieelektrische Fahrzeuge (BEV) im Lebenszyklus – also über Produktion, Nutzung und Entsorgung hinweg – in den allermeisten Fällen eine bessere CO<sub>2</sub>-Bilanz aufweisen als vergleichbare Verbrenner. Die Vorteile werden mit steigendem Ökostromanteil im Strommix weiter ausgebaut. Allerdings ist die Produktion insbesondere der Traktionsbatterie mit einem hohen Energieeinsatz verbunden. Dieser sogenannte CO<sub>2</sub>-Rucksack muss durch eine möglichst emissionsarme Nutzung ausgeglichen werden. In Regionen mit kohlelastigem Strommix oder bei sehr geringen Fahrleistungen kann es mehrere Jahre dauern, bis sich der ökologische Vorteil gegenüber einem sparsamen Verbrenner deutlich bemerkbar macht.

Ein zentraler Kritikpunkt betrifft die Rohstoffgewinnung für Lithium, Kobalt, Nickel und andere Komponenten der Batterieherstellung. Der Abbau dieser Rohstoffe kann mit ökologischen und sozialen Problemen einhergehen – etwa hohem Wasserverbrauch, Bodendegradation oder schlechten Arbeitsbedingungen in einzelnen Abbauländern.

## Streitpunkt Rohstoffe

Befürworter der Elektromobilität verweisen darauf, dass Rohstoffe auch für die Herstellung von Motoren, Getrieben und Katalysatoren konventioneller Fahrzeuge benötigt werden – inklusive problematischer Stoffe wie Platin, Palladium oder Seltenerdmetalle. Zudem sei der Materialbedarf bei E-Autos durch technischen Fortschritt, Recycling und Second-Life-Konzepte langfristig rückläufig. Ein weiterer Aspekt der Diskussion betrifft mögliche Rebound-Effekte: Wenn Elektroautos als „grün“ wahrgenommen werden, könnten Menschen häufiger oder längere Strecken fahren – oder zusätzliche Fahrzeuge anschaffen, was den ökologischen Vorteil relativiert. Auch der wachsende Strombedarf durch Millionen von Fahrzeugen kann je nach Ausbau der erneuerbaren Energien zu Zielkonflikten führen. Dazu kommt die Frage,

Der Umstieg auf Elektromobilität gilt als zentraler Baustein der Verkehrswende – und dennoch ist der ökologische Nutzen von Elektroautos immer wieder Gegenstand kontroverser Debatten. Während die einen E-Autos als Hoffnungsträger des Klimaschutzes sehen, verweisen andere auf mögliche ökologische Schattenseiten.

wie Elektromobilität in ein ganzheitliches Mobilitätskonzept eingebettet wird. Ein E-Auto ersetzt nicht zwingend ein Auto mit Verbrennungsmotor – manchmal ersetzt es auch das Fahrrad, den Bus oder den Fußweg. Die ökologische Bilanz hängt also stark vom Nutzungskontext ab.

Die Debatte über den ökologischen Nutzen ist nicht rein wissenschaftlich geprägt, sondern oft emotional aufgeladen. Elektroautos stehen sinnbildlich für einen gesellschaftlichen Wandel – und lösen damit Widerstand aus, etwa bei Menschen, die technologische oder politische Entscheidungen skeptisch sehen. Hinzu kommen Interessenlagen von Industrie, Lobbygruppen und Medien, die die Diskussion zuspitzen oder instrumentalisieren.

## Debatte oft zugespitzt

Begriffe wie „Akkuschrott“, „Stromlücke“ oder „Kinderarbeit“ tauchen oft in zugespitzten Schlagzeilen auf – unabhängig davon, wie differenziert das Thema im Detail ist. In sozialen Medien verstärken sich solche Narrative gegenseitig, was zu einer Polarisierung der Debatte führt. Ein häufig diskutierter Punkt ist der Strommix: Die ökologische Bilanz eines E-Autos hängt wesentlich davon ab, wie der Strom erzeugt wird, mit dem es ge-



Leider benötigen elektrische Antriebe kritische Seltenerdmetalle



laden wird. In Ländern mit einem hohen Anteil erneuerbarer Energien (wie Norwegen) fällt die CO<sub>2</sub>-Bilanz besonders positiv aus. In Regionen mit hohem Kohlestromanteil (wie Polen) ist der Vorteil geringer – aber dennoch meist gegeben.

Gegner der Elektromobilität argumentieren gerne mit dem „deutschen Strommix“, vergessen dabei aber oft, dass dieser sich stetig verändert. Der Anteil erneuerbarer Energien am deutschen Bruttostromverbrauch lag 2023 bereits bei über 50 Prozent. Für 2030 sind über 80 Prozent geplant. Damit verbessert sich auch die Klimabilanz aller batteriebetriebenen Fahrzeuge über ihren Nutzungszeitraum hinweg.





Die Gewinnung von Lithium ist nicht unumstritten



Auch große Nickelmengen werden für E-Antriebsstränge gebraucht

### Transparenz und Vertrauen als Grundlage

Ein Teil der Unsicherheit in der öffentlichen Wahrnehmung rührt auch daher, dass Studien teils unterschiedliche Ergebnisse liefern – je nach Annahmen über Fahrzeuggröße, Batteriekapazität, Stromquellen, Fahrverhalten und Laufleistung. Wer beispielsweise ein großes SUV mit Kohlestrom vergleicht, wird zu einem anderen Ergebnis kommen als bei einem kleinen Stadtflitzer mit Ökostrom. Diese Vielzahl an Einflussfaktoren macht einfache Aussagen schwierig – und eröffnet Spielraum für Interpretation. Für eine sachliche Diskussion wäre mehr Transparenz bei Methodik,

Datenlage und Grenzen der jeweiligen Studien hilfreich.

**Fazit:** Dass über den ökologischen Impact von Elektroautos noch immer gestritten wird, liegt nicht daran, dass keine Fakten vorliegen – sondern daran, dass Fakten unterschiedlich gewichtet, interpretiert oder in emotionale Erzählungen eingebettet werden. Die Elektromobilität ist in allererster Linie eine große Transformationsaufgabe – technisch, wirtschaftlich sowie gesellschaftlich. Wer darüber diskutiert, verhandelt also nicht nur CO<sub>2</sub>-Werte, sondern auch Lebensstile, Machtverhältnisse und Zukunftsbilder. Genau das macht die Debatte so komplex – und so wichtig.



Mit der Zeit kommt die Batterieproduktion ohne umweltschädliche Elemente aus



# Der unterschätzte **REICHWEITEN BOOSTER**



## Wie spezielle Reifen die Reichweite von E-Autos deutlich steigern

Die richtige Bereifung eines Fahrzeugs ist nicht nur in punkto Sicherheit ein elementarer Faktor. Auch beim Thema Effizienz und Reichweite spielen sie eine bedeutende Rolle. Das gilt umso mehr, wenn es um E-Autos geht. Gerade im gewerblichen Flottenbetrieb, wo Planbarkeit und Wirtschaftlichkeit im Vordergrund stehen, lohnt sich ein genauer Blick auf das Thema Auswahl der Reifen. Denn sie können dazu beitragen, den Stromverbrauch zu senken – und so die Reichweite eines Elektrofahrzeugs messbar zu erhöhen.

Ein hochwertiger Reifen ist sicher, leise und effizient. Er sorgt für gute Bremsleistungen auf trockener wie auf nasser Fahrbahn, überzeugt durch niedrige Rollgeräusche und trägt durch einen geringen Rollwiderstand zur Verbrauchsreduktion bei. Nicht zuletzt spielt auch die Langlebigkeit eine zentrale Rolle – insbesondere in gewerblich genutzten Fahrzeugflotten, wo hoher Verschleiß schnell zu Zusatzkosten führt. Das gilt generell für alle Fahrzeuge, unabhängig davon, ob sie mit saisonaler Bereifung oder mit Ganzjahresreifen unterwegs sind. Dennoch arbeiten die meisten Pneus ohne, dass sie von den Fahrzeughaltern viel Auf-

merksamkeit erhalten. Doch gerade bei E-Autos kann sich die Wahl und die Pflege der Reifen besonders auszahlen.

### **SPEZIELLE REIFEN FÜR E-AUTOS – KEIN MUSS, ABER EMPFEHLENSWERT**

Per Gesetz sind spezielle E-Auto-Reifen nicht vorgeschrieben. Dennoch lohnt sie sich. Durch die besondere Konstruktion können E-Auto-Reifen den Stromverbrauch reduzieren und maßgeblich zur Reichweitenoptimierung beitragen. Reifentests und Herstellerangaben zeigen: Bei Nutzung von speziell für Elektroautos entwi-

### **ZWEI, DREI ODER VIER?**

Viele nehmen die Kontrolle der Profile nicht besonders ernst, obwohl europaweit ist eine Mindestprofiltiefe von 1,6 Millimetern gesetzlich vorgeschrieben ist. Für Sommerreifen empfehlen Experten jedoch mindestens drei Millimeter, bei Winter- oder Allwetterreifen besser vier.

ckelten Reifen lassen sich im Durchschnitt 4 bis 7 Prozent mehr Reichweite erzielen. Ein E-Auto mit einer standardisierten WLTP-Reichweite (Worldwide Harmonized Light-Duty Vehicles Test Procedure) von 450 Kilometern kann mit E-Reifen – bei idealen Bedingungen und vorausschauender Fahrweise – zwischen 468 Kilometern (4 % Steigerung) und 481,5 Kilometern (7 % Steigerung) erreichen. Das bedeutet: Eine potenzielle Zusatzreichweite von bis zu 31,5 Kilometern – ein nicht zu unterschätzender Faktor im Flottenalltag. E-Fahrzeuge sind durch den verbauten Akku oft deutlich schwerer als vergleichbare Verbrenner.





Auch die unmittelbare Kraftentfaltung durch das elektrische Drehmoment beansprucht die Reifen stärker. Beide Aspekte wirken sich auf den Reifenverschleiß aus und unterstreichen die Bedeutung einer hochwertigen, robusten Bereifung. Wichtig dabei ist, beim Reifenkauf auf die vorgegebenen Modell-Spezifikationen der Fahrzeughersteller zu achten. Viele Premiumanbieter unter den Reifenherstellern kennzeichnen ihre Modelle bereits mit dem Zusatz „EVR“ (Electric Vehicle Ready) als Zeichen dafür, dass sie für alle Antriebsarten geeignet sind – inklusive E-Fahrzeugen.

#### **WAS UNTERSCHIEDET E-AUTO-REIFEN VOM KLASSISCHEN MODELL?**

E-Auto-Reifen unterscheiden sich schon optisch von herkömmlichen Exemplaren. Sie besitzen meist größere Durchmesser bei schmalen Laufflächen. Grund dafür ist die Batteriearchitektur, die sich in der Fahrzeugbodenplatte befindet. Das Fahrzeug sitzt dadurch höher, was größere Räder notwendig macht. Gleichzeitig bringt das auch Vorteile für die Effizienz und für die Ästhetik. Ein zentraler Punkt ist der verminderte Rollwiderstand. Je geringer der ausfällt, desto effizienter rollt das Fahrzeug und desto höher ist die mögliche Reichweite. Zwar kann ein niedriger Rollwiderstand zulasten der Bodenhaftung gehen, doch moderne Gummimischungen bieten mittlerweile einen sehr guten Kompromiss zwischen

Grip, Sicherheit und Effizienz. Auch der Reifenaufbau sowie spezielle Laufflächenmuster und die Aerodynamik tragen zur Effizienz bei. Wer gezielt einkauft, sollte auf die Reifenkennzeichnung achten: Kategorie „A“ steht für besonders niedrigen Rollwiderstand und der Zusatz „Eco“ auf E-Autoreifen weist auf energieeffiziente Modelle hin.

Entscheidungsrelevant sind überdies eine Reihe von Eigenschaften, die es zwingend zu beachten gilt. So spielt die Widerstandsfähigkeit der Modelle eine wichtige Rolle. Die immense Beanspruchung durch Gewicht und Beschleunigung erfordert besonders robuste Materialien. Außerdem müssen sie eine hohe Tragfähigkeit aufweisen. Ein Blick auf den Lastindex, wie beispielsweise 94 bei „205/55 R16 94 V“, ist entscheidend, ebenso wie die Angaben der zulässigen Last laut Fahrzeugschein. Dazu gehört auch der Reifendruck. Viele Hersteller geben lediglich Mindestwerte an. Eine Erhöhung des Drucks um 0,2 bar kann den Verbrauch zusätzlich senken, ohne dass es zu Einbußen bei der Sicherheit kommt. Ein weiterer Faktor ist die Lautstärke: Da der E-Motor nahezu geräuschlos arbeitet, nehmen Fahrer das Abrollgeräusch der Reifen stärker wahr. Einige Hersteller setzen hier auf Schaumstoffeinlagen in der Reifenninnenseite, die Vibrationen und damit Geräusche reduzieren.

#### **REIFENMANAGEMENT IM FUHRPARK – EIN UNTERSCHÄTZTER OPTIMIERUNGSHEBEL?**

Gute Gründe also für ein professionelles Reifenmanagement. Für Flottenbetreiber ist es unverzichtbar, nicht nur aus sicherheitstechnischer Sicht, sondern auch zur Kostenoptimierung. Spezialisierte Fachdienstleister wie ATU Flottenlösungen bieten Fuhrparkbetreibern Unterstützung rund um das Thema intelligentes Reifenmanagement und Elektromobilität – von der Beratung bis zur Umsetzung. Für Flottenmanager bedeutet das: Wer bei der Bereifung mitdenkt und auf die richtigen Partner setzt, fährt sicherer und wirtschaftlicher. Weitere Informationen unter [www.atu-flottenloesungen.de](http://www.atu-flottenloesungen.de)

*Mehr über ATU Flottenlösungen –  
Partner für Unternehmensfuhrparks:  
[www.atu-flottenloesungen.de](http://www.atu-flottenloesungen.de)*

**Georg Thoma**  
Director Fleet und  
B2B Partnerships  
ATU Flottenlösungen





Die Elektromobilität ist in Europa längst keine Nische mehr, sondern ein Megatrend, der mit rasanter Geschwindigkeit voranschreitet – allerdings in sehr unterschiedlichem Tempo.

**W**ährend einzelne Länder fast vollständig auf batterieelektrische Fahrzeuge umgestiegen sind, gibt es in anderen Regionen noch große Lücken bei Zulassung, Ladeinfrastruktur und politischer Unterstützung. Wer die Entwicklung in Europa analysiert, entdeckt ein Spannungsfeld aus ambitionierten Zielen, strukturellen Unterschieden, wirtschaftlichen Realitäten und technologischen Herausforderungen. Doch eines ist klar: Die Richtung ist gesetzt, und die Zukunft der europäischen Mobilität wird elektrisch sein. Die Frage ist bloß: Wer führt den Wandel an – und wer muss aufholen?

Deutschland gilt als Schwergewicht der europäischen Automobilindustrie, und auch bei der Elektromobilität kann die Bundesrepublik solide Zahlen vorweisen. Im ersten Halbjahr 2025 wurden laut Kraftfahrtbundesamt über 248.000 vollelektrische Fahrzeuge neu zugelassen, was einem Marktanteil von fast 18 Prozent entspricht. Das ist ein deutliches Plus gegenüber dem Vorjahr bei schrumpfendem Gesamtmarkt. Diese Entwicklung unterstreicht, dass sich die Transformation zur Elektromobilität zunehmend verselbstständigt – auch ohne staatliche Förderung. Dennoch bleibt der deutsche Markt vergleichsweise preisensibel. Das Auslaufen der Umweltpremie wurde vielfach als Risiko gesehen, doch es zeigt sich nun, dass insbesondere Flottenkunden und Leasinganbieter den Wandel mittragen. Gleichzeitig investieren zahlreiche Energieversorger und Infrastrukturunternehmen in den Ausbau des Schnellladenetzes, sodass das Argument der unzureichenden Ladeverfügbarkeit längst an Schlagkraft verloren hat.

### Norwegen ist Elektro-Vorreiter

Ganz anders präsentiert sich das Bild in Norwegen. Dort liegt der Anteil batterieelektrischer Fahrzeuge an den Neuzu-

Europa ist vernetzt, auch bei den Ladesäulen



# Europa **wir**

lassungen bei nahezu 90 Prozent – ein weltweit einzigartiger Wert. Die skandinavische Vorreiterrolle ist kein Zufall, sondern das Ergebnis konsequenter politischer Maßnahmen über mehr als ein Jahrzehnt. Steuerliche Begünstigungen, Mautbefreiungen, großzügige Parkvorteile und ein weitgehend staatlich getriebener Infrastrukturausbau haben dazu geführt, dass elektrische Antriebe in Norwegen heute nicht nur günstiger, sondern auch praktischer sind als herkömmliche Verbrenner. Der Erfolg ist dabei nicht nur ein ökologisches Signal, sondern auch ein ökonomischer Impulsgeber: Die hohe Nachfrage hat ein dynamisches Ökosystem aus Werkstätten, Ladeanbietern und Mobilitätsdienstleistern entstehen lassen. Inzwischen exportiert Norwegen nicht nur Strom, sondern auch seine Erfahrung in Sachen Mobilitätswende.

Auch die Niederlande haben sich frühzeitig strategisch positioniert. Mit einer Vielzahl an öffentlichen Ladepunkten weist das Land eine der höchsten Ladedichten pro Einwohner weltweit auf. Das ist bemerkenswert, zumal der geografische Raum begrenzt ist und der Parkdruck in den urbanen Zentren

erheblich. Trotzdem hat man es geschafft, ein flächendeckendes Netz mit hoher Nutzungsfrequenz aufzubauen. Förderprogramme für Heimpladepunkte, emissionsfreie Zonen in Innenstädten und attraktive Steuervergünstigungen für Dienstwagenfahrten haben dazu beigetragen, dass insbesondere im urbanen Raum Elektromobilität nicht als Einschränkung, sondern als komfortable und gesellschaftlich akzeptierte Lösung gilt. Dass sich die Politik dort frühzeitig und technologieoffen gezeigt hat, dürfte ein entscheidender Erfolgsfaktor gewesen sein. Die Niederlande beweisen damit, dass Dichte, Digitalisierung und Dezentralisierung kein Widerspruch sein müssen, sondern sich synergetisch ergänzen können.

### UK braucht mehr Schnelllader

Das Vereinigte Königreich wiederum hat sich durch ein großangelegtes Förderprogramm innerhalb weniger Jahre vom Nachzügler zum ernstzunehmenden Player entwickelt. Die Regierung agierte und reagierte mit umfangreichen Investitionen, insbesondere entlang der Autobahnen entstanden Ladestandorte.





Ladesäulen gibt es mittlerweile auch da, wo man nicht mit ihnen rechnet



Dennoch gibt es auch hier Nachholbedarf, wie zuletzt ein Bericht über sogenannte Cold Spots entlang der A-Roads zeigte – also Streckenabschnitte ohne adäquate Schnellladeabdeckung. Trotzdem ist der Trend eindeutig positiv. Das Land profitiert zusätzlich von einer lebendigen Startup-Kultur im Bereich Mobilität, die zunehmend auch Hardwarelösungen wie bidirektionales Laden, Ladeplanung per App und netzintegrierte Speicherlösungen umfasst.

Südlichere Länder wie Spanien und Italien gelten traditionell als eher träge bei technologischen Umbrüchen. Doch auch hier hat sich das Blatt gewendet. Spanien konnte im ersten Quartal 2025 ein Zulassungsplus von über 67 Prozent bei reinen E-Autos verzeichnen, Italien folgt mit rund 64 Prozent Wachstum. Diese Dynamik ist bemerkenswert und lässt sich unter anderem durch fallende Fahrzeugpreise, EU-geförderte Infrastrukturprojekte und eine wachsende Modellvielfalt erklären. In beiden Ländern ist die Schnellladeinfrastruktur allerdings noch unterdurchschnittlich entwickelt. Der Ausbau konzentriert sich vor allem auf die Ballungsräume und die Verbindungsachsen zwischen den Metropolregionen. Gerade in ländlichen Gebieten fehlt es bislang an leistungsstarken Ladepunkten. Dennoch ist die politische Zielsetzung inzwischen klar:

(Fortsetzung auf S. 24)

# d elektrisch





Die nationale Strategie in Spanien sieht bis 2030 rund fünf Millionen Elektrofahrzeuge und 340.000 Ladepunkte vor, in Italien will man bis dahin etwa 135.000 öffentliche Ladepunkte erreichen.

### Frankreich ist Durchschnitt

Frankreich wiederum liegt bei den Ladepunkten mit etwa 155.000 gleichauf mit Deutschland, bewegt sich jedoch bei der Marktdurchdringung leicht unterhalb des EU-Schnitts. Interessant ist dabei der Fokus auf Langfriststrategien: Der Staat fördert nicht nur den Kauf, sondern auch die Instandhaltung von Ladepunkten, etwa durch gezielte Zuschüsse für Wartung und Netzstabilisierung. Zudem gibt es eine stärkere Rolle von Energieversorgern im Mobilitätssektor, was die Integration von Ladeinfrastruktur in das Gesamtsystem der Energiewende erleichtert. Frankreich verfolgt dabei das Ziel, Elektromobilität als Teil eines größeren ökologischen Wandels zu begreifen – nicht als losgelöstes Einzelprojekt. Das führt dazu, dass Investitionen oft besser abgestimmt sind und Ladeparks seltener brachliegen als in anderen Ländern.

Die Unterschiede zwischen den Ländern sind also keineswegs zufällig. Politischer Wille, regulatorische Rahmenbedingungen, steuerliche Anreize, die Rolle des Strompreises und die kulturelle Akzeptanz neuer Technologien beeinflussen maßgeblich, wie schnell sich Elektromobilität durchsetzt. Länder mit hohem An-

*Ob Metropolen oder ländlicher Raum, Europa ist elektrisch zu bereisen*



teil an Wohneigentum und Garagen, wie Deutschland oder die Niederlande, tun sich leichter mit Heimladung und sparen damit Infrastrukturkosten. Staaten mit dicht besiedelten Innenstädten wie Großbritannien oder Frankreich müssen dagegen massiv in öffentliche Ladeangebote investieren. Hinzu kommt der Netzfaktor: Nicht alle Regionen verfügen über ausreichend Stromkapazität, um Schnelllader in großer Zahl zu betreiben. Das gilt insbesondere für südeuropäische Länder, in denen die Energiewende oft mit einer Modernisierung der Netzinfrastuktur einhergehen muss. Auch wirtschaftliche Faktoren spielen eine Rolle. In wohlhabenden Ländern ist die Zahlungsbereitschaft für neue Technik höher, während

in strukturschwächeren Regionen oft günstige Gebrauchtfahrzeuge dominieren, für die es keine Förderung gibt.

### Europa ordnet Ladestationen an

Europa versucht nun, mit übergeordneten Richtlinien gegenzusteuern. Die sogenannte AFIR-Verordnung schreibt unter anderem vor, dass bis 2025 alle 60 Kilometer entlang des transeuropäischen Verkehrsnetzes ein Schnellladepunkt mit mindestens 150 Kilowatt installiert sein muss. Bis 2027 sollen diese Stationen mindestens 600 Kilowatt Ladeleistung pro Standort liefern. Die Umsetzung erfolgt jedoch höchst unterschiedlich. Während Länder wie Irland oder Dänemark ambitionierte Ausbaupläne vorlegen, hapert es in Teilen Osteuropas noch an der praktischen Umsetzung. Das gilt auch für die Integration in die Stromnetze: Je mehr Elektroautos unterwegs sind, desto wichtiger wird die netzschonende Steuerung des Ladeverhaltens. Intelligente Ladestrategien, zeitgesteuertes Laden und bidirektionale Systeme sind hier die Zukunft – aber bislang kaum Realität.

Die Elektromobilität in Europa ist also ein Spiegelbild der gesellschaftlichen, wirtschaftlichen und politischen Diversität des Kontinents. Der Fortschritt ist dynamisch, aber nicht homogen. Während einige Länder mit Innovationskraft, Förderpolitik und Infrastrukturinvestitionen voranschreiten, kämpfen andere mit strukturellen Hürden. Die gute Nachricht ist: Der Trend ist unumkehrbar. Die Herausforderungen liegen nicht mehr im Ob, sondern im Wie. Entscheidend wird sein, ob es gelingt, Ladeinfrastruktur, Nutzerakzeptanz, Wirtschaftlichkeit und Umweltziele in Einklang zu bringen. Europa steht damit nicht nur vor einer technischen, sondern vor einer kulturellen und politischen Mobilitätswende. Und diese wird nicht am Reißbrett entschieden, sondern auf den Straßen von Oslo, Amsterdam, München, Mailand und Madrid.

*Gestrandet wird in Europa nicht*





V O L V O

# Der Volvo EX30.

Nachhaltigkeit im Fokus.



Der vollelektrische Volvo EX30 ist unser bisher nachhaltigstes Fahrzeug. Dank der recycelten Materialien im Innenraum hat das kompakte SUV einen geringen CO<sub>2</sub>-Fußabdruck und setzt neue Maßstäbe für umweltfreundliche Mobilität.

**Jetzt ab 245€ mtl. leasen.\***

**[volvocars.de/EX30](https://volvocars.de/EX30)**

16,7 kWh/100 km; CO<sub>2</sub>-Emission: 0 g/km; (kombinierte WLTP-Werte); CO<sub>2</sub>-Klasse A.

\*Gewerbekunden-Kilometer-Leasing-Angebot der Volvo Car Financial Services – ein Service der Santander Consumer Leasing GmbH (Leasinggeber), Santander-Platz 1, 41061 Mönchengladbach – Volvo EX30 Single Motor Core, 1-Gang-Automatikgetriebe, Antriebsart elektrisch, monatliche Leasingrate ab 245,00 Euro, Vertragslaufzeit 48 Monate, max. 10.000 km p.a., Sonderzahlung 0,00 Euro zzgl. Überführung und MwSt., Gültig bis 30.09.2025. Nicht erhältlich für z. B. Taxis, Fahrschulen und Mietwagen. Beispielfoto der Baureihe, die Ausstattung des abgebildeten Fahrzeugs ist nicht Bestandteil des Angebots.



# Wo laden wir heute?



Wallboxen für die eigene Garage sind kompakt

Die Mobilitätswende ist längst auch in Fuhrparks angekommen. Immer mehr Unternehmen setzen auf elektrifizierte Dienstwagen – aus Überzeugung, Imagegründen oder steuerlicher Motivation.

**D**och spätestens mit der Entscheidung für ein Elektrofahrzeug stellt sich die Frage: Wo wird eigentlich geladen? Und wie lassen sich Lademöglichkeiten im Unternehmen oder zu Hause beim Mitarbeiter sinnvoll und wirtschaftlich einrichten?

Unternehmen mit größerem Fuhrpark oder vielen Außendienstfahrzeugen sehen sich mit der Aufgabe konfrontiert, eigene Ladeinfrastruktur anzubieten. Dabei gilt: Es geht nicht nur um die Anzahl der Ladepunkte, sondern vor allem um deren Leistungsfähigkeit, Zugänglichkeit und Integration in den Betriebsablauf. Je nach Fahrprofil der Flotte kann eine

Kombination aus AC-Ladepunkten für Übernachtladungen oder Ladungen in der Arbeitszeit und DC-Schnellladern für schnelle Zwischenstopps sinnvoll sein.

Die technischen Anforderungen sind klar. Lastmanagementsysteme sorgen dafür, dass die vorhandene Netzkapazität effizient genutzt wird, ohne das Stromnetz zu überlasten. Dabei ist eine intelligente Steuerung essenziell, um etwa Ladeprioritäten zu setzen oder externe Nutzer (Gäste, Kunden oder Lieferanten) einzubinden. Besonders praktisch – viele Systeme lassen sich in bestehende Buchungstools oder Fuhrparksoftware integrieren.

Zudem ergeben sich steuerliche Anreize. So sind Investitionen in Ladeinfrastruktur unter bestimmten Voraussetzungen als Betriebsausgaben absetzbar. Unternehmen profitieren außerdem von staatlichen Förderprogrammen, etwa der KfW oder einzelner Landesinitiativen, die Zuschüsse oder zinsgünstige Kredite für den Aufbau von Ladepunkten gewähren. Auch bei der Integration in den Gebäudeenergieausweis oder bei der Betrachtung der CO<sub>2</sub>-Bilanz können Ladelösungen eine positive Rolle spielen.

## Private Wallbox beim Mitarbeiter – oft sinnvoller als gedacht

Viele Dienstwagenfahrer laden ihr Fahrzeug überwiegend zu Hause. Daher ist es naheliegend, auch dort Ladeinfrastruktur bereitzustellen. Der Klassiker ist die private Wallbox in der Garage oder auf dem Stellplatz. Unternehmen, die ihren Mitarbeitern Wallboxen zur Verfügung stellen oder deren Anschaffung bezuschussen, erhöhen nicht nur die Alltagstauglichkeit von Elektrodienstwagen, sondern verbessern auch die Mitarbeiterbindung.

Die steuerliche Behandlung hängt dabei vom konkreten Modell ab: Stellt das Unternehmen die Wallbox dauerhaft unentgeltlich zur Verfügung, kann ein geldwerter Vorteil entstehen – es sei denn, das Fahrzeug darf ausschließlich dienstlich genutzt werden. Erfolgt die Überlassung hingegen im Rahmen eines Gehaltsumwandlungsmodells oder einer Pauschalversteuerung, gelten je nach Einzelfall besondere Regelungen. In vielen Fällen lohnt sich eine Beratung mit dem Steuerexperten, um rechtssicher und transparent vorzugehen.





So sieht es aus, wenn große Firmenparkplätze Wallboxen haben

Gut zu wissen: Der Ladestrom, den Mitarbeiter zu Hause verbrauchen, lässt sich über verschiedene Abrechnungsmodelle erstatten. Einige Anbieter offerieren Lösungen, bei denen die Wallbox direkt mit dem Unternehmen kommuniziert und die Ladevorgänge automatisch dokumentiert. Alternativ kann auch pauschal abgerechnet werden – derzeit mit einem steuerlich akzeptierten Satz von 30 Cent pro kWh (Stand: Mitte 2025), sofern keine separate Strommessung erfolgt.

### Was Arbeitgeber beachten sollten

Wer Ladeinfrastruktur im Unternehmen oder bei Mitarbeitern fördert, sollte verbindliche Regelungen treffen. In einer entsprechenden Dienstwagenrichtlinie oder einem Anhang zur Car Policy lassen sich Fragen zur Nutzung, Wartung, Kostenübernahme und Rückgabe eindeutig regeln. Auch das Thema Rückbau sollte adressiert werden, falls der Mitarbeiter aus dem Unternehmen ausscheidet und die Wallbox firmeneigen bleibt. Darüber hinaus empfiehlt sich die Kooperation mit professionellen Dienstleistern, die sowohl Hardware als auch Abrechnungssysteme aus einer Hand anbieten. Gerade bei wachsenden Flotten wird die Skalierbarkeit der Ladelösung zu einem wichtigen Erfolgsfaktor.

Die Bereitstellung geeigneter Lademöglichkeiten ist ein zentraler Baustein für die erfolgreiche Elektrifizierung von Dienstwagenflotten. Unternehmen sollten Ladeinfrastruktur dabei nicht nur als technische Notwendigkeit sehen, sondern als strategisches Instrument – zur Kostensenkung, Mitarbeitermotivation und Imagepflege. Wer frühzeitig plant, kann nicht nur Fördermittel nutzen, sondern auch langfristig von effizienteren Prozessen profitieren. Und für den Mitarbeiter gilt: Mit der passenden Lademöglichkeit wird der elektrische Dienstwagen vom modernen Aushängeschild zum alltagstauglichen Mobilitätsbegleiter.



Wohin mit dem Strom, wenn nicht ins Auto?

# FIRMENLADEN

DER VERLÄNGERTE ARM DES FUHRPARKS  
FÜR ALLES RUND UMS LADEN.

EFFIZIENT UMSTEIGEN, LANGFRISTIG SPAREN – MIT  
E-MOBILITÄT NACHHALTIGKEITSZIELE ERFÜLLEN.

## PKW-FLOTTE ELEKTRIFIZIEREN

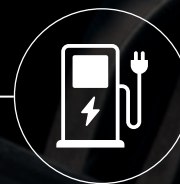
- ✓ Betriebsführung & Abrechnung aller Ladeszenarien:



ZUHAUSE  
LADEN



UNTERWEGS  
LADEN



BETRIEBS  
LADEN

- ✓ Ressourcen im Fuhrparkmanagement schonen durch digitale FIRMENLADENWELT
- ✓ 24/7 Service – wir beantworten die Fragen Ihrer Mitarbeiter
- ✓ Einfache Integration Ihrer bestehenden Ladeinfrastruktur

## LKW-FLOTTE ELEKTRIFIZIEREN

- ✓ TCO-Rechnung & Fördermittelberatung
- ✓ Standortanalyse & Kommunikation mit dem Netzbetreiber
- ✓ Auswahl E-LKW-gereigneter Ladehardware
- ✓ Intelligentes Energie- & Lastmanagement



QR Code scannen und  
Termin vereinbaren!

vertrieb@firmenladen.de  
+49 9332 5935025

FIRMENLADEN.DE

INFO@FIRMENLADEN.DE



# Große Lademarken

Die Elektromobilität ist angekommen – nicht nur in den Köpfen, sondern auch auf den Straßen. Was früher als Zukunftsvision galt, ist heute vielerorts Alltag. Doch mit der wachsenden Zahl batterieelektrischer Fahrzeuge rückt ein Thema zunehmend in den Fokus: die Ladeinfrastruktur – insbesondere, was sie kostet und wie verlässlich sie funktioniert.

Gerade Vielfahrer und Dienstwagenlenker, die auf Langstrecken unterwegs sind, haben ein Interesse an schnellen, fairen und stabil funktionierenden Ladepunkten. Doch worauf ist zu achten – und wo liegen die Unterschiede? Die Preisspanne für das sogenannte Ad-hoc-Laden an Schnellladesäulen ist mittlerweile erheblich. Je nach Anbieter kann es hier böse Überraschungen geben – bis zu einem Euro oder mehr kann es je Kilowattstunde kosten, wenn man nicht auf Ladetarife achtet, manchmal aber auch bloß 49 Cent. Die meisten namhaften Anbieter wie Aral pulse, Elli, EnBW, IONITY oder Shell Recharge bieten vielschichtige Ladetarife an – teils mit monatlichen Grundgebühren –, um verschiedene Fahrprofile zu berücksichtigen. Für Vielfahrer ist es nahezu unmöglich, ohne einen entsprechenden Tarif zu hantieren, wenn sie günstig wegkommen möchten. Die Preise variieren in der Regel zwischen 39 und 59 Cent.

Jede Lademarke hat so ihre Eigenheiten. Während man Allego-Stationen gern auf Parkplätzen von Dienstleistern findet, tummeln sich EWE-Stationen gerne auf den Grundstücken von Burgerketten; Ionity kennt man von Autorastplätzen, allerdings eröffnen die Hersteller auch immer häufiger Stationen am Stadtrand oder sogar in Citylagen. EnBW-Stationen finden sich oft auf den Parkplätzen von Bau- und Supermärkten, gelegentlich aber auch an Autobahnen. Und Mer hat eine weitreichende Kooperation mit einer Möbelhauskette geschlossen.

Sparfüchse tummeln sich an Schnellladern bei Discounter: Hier bekommt man



*Lademarken sind immer auf Standort-Kooperationen angewiesen*

nicht selten Strom zu Preisen von unter 50 Cent, doch diese Stationsgattung hat Tücken: Die Ladeinfrastruktur ist häufig technisch veraltet, nicht selten kommt es zu Defekten, nicht erkannten Fahrzeugen oder nicht funktionierenden Displays. Auch die Software ist häufig überholt, was zu Ladefehlern führt. Was nach Sparpotenzial klingt, endet bei längeren Reisen nicht selten im Ärger – Ladeabbrüche oder langsame Ladeleistungen sind keine Seltenheit.

## Technische Unterschiede und Nutzererlebnis

Während Fastned mit seinen hochperformanten Ladesäulen, überdachten Stationen und extrem zuverlässiger Technik

glänzt, überzeugt auch EnBW mit gut gewarteten Ladeparks, einer durchdachten App und transparenter Preisdarstellung. Auch Shell Recharge hat sein Netz in den vergangenen Jahren stark ausgebaut, setzt aber teilweise auf unterschiedliche Hardware-Partner, was die Bedienerfreundlichkeit uneinheitlich wirken lässt.

Allego wird in Deutschland zunehmend präsenter, öffnet einen Standort nach dem anderen. Außerdem setzen die Niederländer auf den Ladesäulen-Marktführer Alpitronic, was eine zuverlässige Handhabung garantiert. Auch Mer und EWE Go setzen auf Alpitronic, ebenso Aral Pulse und EnBW. Für Flottenbetreiber und Vielfahrer ist allerdings noch ein anderes Kriterium wichtig. Wie zuverlässig ist der Ladeplatz? Es bringt ja wenig, wenn die

*(Fortsetzung auf S. 32)*



*Nicht alle Aral-Parks sind überdacht*



# Der Kia PV5 Cargo.

Die flexible Lösung für Ihr Business.



Movement that inspires



Mehr erfahren

Abbildung zeigt kostenpflichtige Sonderausstattung.

Der Kia PV5 Cargo steht für mehr als nur Transport – er ist Teil einer neuen Generation elektrischer Mobilität. Entwickelt für die Anforderungen von morgen. Flexibel. Vollelektrisch. Effizient. Und bereit, sich Ihrem Arbeitsalltag ideal anzupassen. Im DC-Modus (Mindestleistung 150 kW) lädt er unter Optimalbedingungen von 10% auf 80% in nur 30 Minuten, verfügt über agile Fahreigenschaften mit kleinem Wendekreis, eine sehr niedrige Ladekante und innovative Features wie Vehicle-to-Load. Erleben Sie ein Fahrzeug, das nicht nur mitdenkt, sondern sich ganz auf Ihre Bedürfnisse einstellt. Wenn Sie mehr über unsere PBV-Nutzfahrzeuge erfahren möchten, kontaktieren Sie uns unter [firmenkunden@kia.de](mailto:firmenkunden@kia.de) und lassen Sie sich beraten.





*Ionity gehört in Deutschland zu den großen Ladeplayern*

Ladesäule nominal 300 kW leistet, man dort mit gut konditioniertem Akku laden möchte, aber bloß die Hälfte der versprochenen Ladeleistung bekommt. Große, standortunabhängige Ladeparks nutzen oft Pufferbatterien, um die Ladeleistung zu stützen. Währenddessen bekommt man auf den Parkplätzen dritter Infrastrukturgeber (Baumärkte, Dienstleister oder Supermärkte) einfach nicht immer die volle Ladeleistung, weil es das Netz gerade nicht hergibt. Um ein Gefühl für den optimalen Ladeplatz zu entwickeln, braucht es allerdings auch Erfahrung.

### Steuerlicher Kontext sowie Unternehmenspraxis

Wer regelmäßig auf öffentliche Ladeinfrastruktur angewiesen ist – etwa als Dienstwagenfahrer –, profitiert nicht nur von guten Tarifen, sondern auch von steuerlichen Regelungen. So wird die private Nutzung eines rein elektrischen Dienstwagens mit einem geviertelten Bruttolistenpreis angesetzt – bis zu einem Betrag von 100.000 Euro. Diese Regelung macht das E-Auto im Dienstwagenkontext attraktiv.

Auch das Laden zu Hause kann steuerlich begünstigt werden, etwa wenn der Arbeitgeber Wallboxen fördert oder bereitstellt. Ladeinfrastruktur im Unternehmen wiederum ist bis zu 900 Euro pro Ladepunkt förderfähig – sofern entsprechende BAFA-Förderprogramme aktiv sind.

Ein gut durchdachtes Lademanagement – ob mit App oder RFID-Karte – und klare unternehmensinterne Car Policies sorgen für Kostenkontrolle und weniger Stress im Alltag. Unternehmen tun gut daran, auf Anbieter mit verlässlicher Technik, stabilen Apps und klarer Preisstruktur zu setzen. Gerade bei Außendienstmitarbeitern, die viel unterwegs sind, zahlt sich Ladequalität am Ende direkt aus – in Zeit, Planungssicherheit und letztlich auch Zufriedenheit.

**Fazit:** Laden ist nicht gleich Laden. Wer häufig öffentlich lädt, sollte nicht nur auf den Preis achten, sondern auch auf die Qualität der Technik und die Nutzerfreundlichkeit. Anbieter wie Fastned, EnBW oder Pfalzwerke liefern ein überzeugendes Gesamtpaket. Discounter-Lader mögen verlockend günstig erscheinen, sind aber eher als Gelegenheitssäulen für den kurzen Zwischenstopp zu sehen. Wer unterwegs zuverlässig laden will, setzt besser auf Marken mit System – auch wenn der Preis etwas höher liegt. Denn am Ende zählt: Laden muss einfach funktionieren.

## PREMIUM-UPGRADE FÜR IHRE FLOTTE



Wer heute Dienstwagen fährt, erwartet mehr als nur Mobilität. Mit den vollelektrischen Modellen von Genesis entscheiden Sie sich für Fahrzeuge, die Komfort, Design und Technologie auf höchstem Niveau vereinen.

Der Genesis Electrified GV70 überzeugt als dynamischer SUV mit Allradantrieb und 800-Volt-Schnellladetechnologie. Die Elektrolimousine Genesis Electrified G80 ermöglicht elegantes Reisen mit beeindruckender Reichweite und einem erstklassig komfortablen Innenraum, der Ruhe und Entspannung bietet.

Doch Genesis bedeutet mehr als Fahren. Erleben Sie, was es heißt, Premium neu zu denken.

Wir definieren Servicestandards neu. Jeder neue Genesis wird mit einem 5-Jahre-Serviceversprechen geliefert. Dieses beinhaltet 5 Jahre Garantie, planmäßige Wartungen, digitale Updates und sogar einen Leihwagen.

Profitieren Sie von weiteren Vorteilen:

- Individuelle Beratung
- Schnelle Verfügbarkeit
- Perfekte Fahrzeugvorbereitung
- Ausgezeichneter Service

**Gestalten Sie jetzt die Mobilität Ihres Unternehmens neu. Wir freuen uns auf Sie.**

[firmenkunden@de.genesis.com](mailto:firmenkunden@de.genesis.com)  
[www.genesis.com](http://www.genesis.com)







# DER NEUE GENESIS ELECTRIFIED GV70

MEHR RAUM FÜR KOMFORT



Ihr direkter Kontakt zu Genesis: [firmenkunden@de.genesis.com](mailto:firmenkunden@de.genesis.com)

JETZT ENTDECKEN  
ELECTRIFIED GV70



Genesis Electrified GV70 (MY25) – Energieverbrauch kombiniert: 19,4 kWh/100 km; CO<sub>2</sub>-Emissionen kombiniert: 0 g/km; CO<sub>2</sub>-Klasse kombiniert: A (Werte nach WLTP); elektrische Reichweite bei voller Batterie (kombiniert): max. 479 km.



| Marke                      | Art des Anbieters                  | Monatliche Grundgebühr  | Preise AC je Kilowattstunde   |
|----------------------------|------------------------------------|---|---|
| ADAC e-Charge              | Ladekarte oder über Aral Pulse App | –   | an Aral Pulse Ladestationen: 55 Cent (brutto; ab 1. Oktober 57 Cent (brutto)); andere Betreiber: 75 Cent (brutto)   |
| Aldi                       | Lademarke                          | –   | 29 Cent (brutto)  |
| Allego                     | Lademarke                          | –   | abhängig vom Ladekarten- und -appanbieter   |
| Aral Pulse                 | Lade-App und -karte, Plug & Charge | –   | 55 Cent (brutto)<br>andere Betreiber: 59 Cent (brutto)  |
| Audi Charging Hub          | Lade-App und -karte, Plug & Charge | Basic-Tarif: –; Plus-Tarif: 11,99 Euro (brutto)<br>Pro-Tarif: 17,99 Euro (brutto)   | Basic- und Plus-Tarif: flexible Preise<br>Pro-Tarif: 69 Cent (brutto)   |
| BMW Charging               | Lade-App und -karte, Plug & Charge | Flex-Tarif: –<br>Active-Tarif: 4,99 Euro (brutto) bzw. 0,00 Euro im ersten Jahr für BMW Neufahrzeug; Ionity Plus Option: 5,99 Euro (brutto)   | Flex-Tarif: abhängig von Ladestationsbetreiber<br>Active-Tarif: 46 Cent (brutto); EnBW 58 Cent (brutto)   |
| Charge & Fuel              | Lade-App und -karte, Plug & Charge | Flex-Tarif: 3,50 Euro (netto)<br>Advanced-Tarif: 6,00 Euro (netto)<br>Pro-Tarif: 11,00 Euro (netto)   | Flex-Tarif: abhängig von Ladestationsbetreiber  |
| chargE Business            | Lade-App und -karte                | abhängig vom Partner im TankE-Netzwerk  | abhängig vom Partner im TankE-Netzwerk  |
| Chargemap                  | Ladekarte                          | 14,90 Euro  | abhängig von Ladestationsbetreiber  |
| Charge Now for Business    | Lade-App und -karte                | 3,79 Euro (netto) für Start Now; individuell bei Customise Now  | abhängig von Ladestationsbetreiber  |
| Circle K Business          | Lade- und Tankkarte                | –   | auf Anfrage   |
| Connect Charge (GP Joule)  | Lade-App und -karte                | –   | abhängig von Ladestationsbetreiber  |
| DKV Mobility               | Lade- und Tankkarte                | 5,99 Euro monatlich   | ab 29 Cent (abhängig von Ladestationspartner)   |
| E.ON Drive                 | Lade-App und -karte                | –   | E.ON Ladepunkt: 54 Cent<br>andere Betreiber: 59 Cent  |
| Elli                       | Lade-App und -karte                | Standard-Tarif: ohne monatliche Gebühr<br>Plus-Tarif: 5,99 Euro je Nutzer   | 69 Cent   |
| EnBW Business              | Lade-App und -karte                | Ladetarif S: 1,68 Euro (netto) je Nutzer<br>Ladetarif M: 6,71 Euro (netto) je Nutzer<br>Ladetarif L: 16,80 Euro (netto) je Nutzer   | Ladetarif S: 49,58 Cent (netto, EnBW Ladestationen);<br>andere Betreiber 49,58 bis 74,79 Cent (netto)<br>Ladetarif M: 41,18 Cent (netto, EnBW Ladestationen);<br>andere Betreiber 49,58 bis 74,79 Cent (netto)<br>Ladetarif L: 32,78 Cent (netto, EnBW Ladestationen);<br>andere Betreiber 49,58 bis 74,79 Cent (netto) |
| Energielenker              | Lade-App und -karte                | Charge@Road nur als Zusatzprodukt zu Charge@Work  | auf Anfrage   |
| EWE Go                     | Lade-App und -karte                | –   | EWE Go Ladesäule: 52 Cent (brutto)<br>Partner Ladesäulen: 62 Cent (brutto)  |
| Fastned                    | Lade-App                           | Gold Member: 11,99 Euro (brutto) für 30 Prozent Rabatt auf Standard-Tarif   | –   |
| Hyundai (Charge myHyundai) | Lade-App und -karte, Plug & Charge | Flex-Tarif: – (einmalige Aktivierungsgebühr 7,49 Euro (brutto))<br>Smart-Tarif: 7,49 Euro (brutto)<br>Ionity Plus Option: 7,49 Euro (brutto)  | Flex-Tarif: abhängig von Ladestationsbetreiber<br>Smart-Tarif: -15 Prozent  |
| Ionity                     | Lade-App und -karte, Plug & Charge | Passport Motion: 5,99 Euro (brutto, im ersten Monat 3,99 Euro (brutto));<br>Passport Power: 11,99 Euro (brutto, im ersten Monat 7,99 Euro (brutto))   | –   |
| Kia Charge                 | Lade-App und -karte, Plug & Charge | Easy-Tarif: – (einmalige Aktivierungsgebühr 7,49 Euro (brutto))<br>Advanced-Tarif: 4,99 Euro (brutto)<br>Aral Pulse Small: 4,99 Euro (brutto)<br>Aral Pulse Large: 9,99 Euro (brutto)<br>Ionity Paket: 7,49 Euro (brutto)                   | Easy-Tarif: abhängig von Ladestationsbetreiber<br>Advanced-Tarif: 55 Cent (brutto)  |
| MAINGAU Autostrom Business | Lade-App und -karte                | –   | 62 Cent (brutto)  |
| Mercedes me Charging       | Lade-App und -karte, Plug & Charge | S-Tarif: –<br>M-Tarif: 4,90 Euro (brutto) bzw. 0,00 Euro im ersten Jahr für Mercedes-Benz Neufahrzeug<br>L-Tarif: 12,90 Euro (brutto) bzw. 0,00 Euro im ersten Jahr für Mercedes-Benz Neufahrzeug<br>Ionity Plus Option: 5,99 Euro (brutto) | S-Tarif: abhängig von Ladestationsbetreiber<br>M-Tarif: 39 Cent (brutto)<br>L-Tarif: 39 Cent (brutto)   |
| Mer Connect                | Lade-App und -karte                | 4,20 Euro pro Karte   | 42 Cent   |
| Octopus Energy             | Lade-App und -karte                | –   | abhängig von Ladestationsbetreiber  |
| Plugsurfing                | Lade-App                           | –   | Kaufland, LIDL: 54 Cent (brutto)<br>Aral Pulse, EnBW, EWE Go: 79 Cent (brutto)<br>andere Betreiber: 59 Cent (brutto)  |
| Porsche Charging Service   | Lade-App und -karte, Plug & Charge | Standard-Tarif: 0 Euro (brutto); Plus-Tarif: 16,99 Euro (brutto)<br>Bei Porsche Neufahrzeugen mit Elektromotor: 3 Jahre Porsche Charging Service Plus inklusive   | Standard-Tarif: 54 Cent (brutto)<br>Plus-Tarif: 44 Euro (brutto)  |
| Shell Recharge             | Lade-App und -karte                | –   | abhängig von Ladestationsbetreiber  |
| Tesla                      | Ladeapp                            | keine für Tesla-Besitzer; 9,99 Euro monatlich wenn man mit einem Fremdfabrikat zu den gleichen Konditionen laden will   | gemäß Tesla-App   |
| UTA Edenred                | Lade-App und -karte                | UTA eCharge Option zusätzlich zur UTA Tankkarte: 2,95 Euro (netto)  | 34 Cent   |



|  | plus Vorgangs-<br>gebühr       | Preise DC je Kilowattstunde  | plus Vorgangs-<br>gebühr       | Highlights  |
|--|--------------------------------|--|--------------------------------|---|
|  | –                              | an Aral Pulse Ladestationen: 55 Cent (brutto; ab 1. Oktober 57 Cent (brutto)); andere Betreiber: 75 Cent (brutto)  | –                              | Tarife für ADAC-Mitglieder  |
|  | –                              | 44 bis 47 Cent (brutto)  | –                              | Tarife für EC- und Kreditkartenzahlung am Terminal  |
|  | –                              | abhängig vom Ladekarten- und -appanbieter  | –                              | 35.000 Ladepunkte in Europa   |
|  | –                              | 55 bis 79 Cent (brutto)<br>andere Betreiber: 79 Cent (brutto)  | –                              | Plug&Charge-Funktion, 2.700 Aral Pulse Ladepunkte in Deutschland  |
|  | –                              | Preise weitgehend flexibilisiert. Plus-Kunden zahlen 39 Cent (brutto) bei Ionity. Pro-Kunden zahlen 39 Cent am Audi-Charging Hub und Ionity.   | –                              | Reservierung möglich, 600.000 Ladepunkte, in Europa im Roaming  |
|  | 59 Cent                        | Flex-Tarif: abhängig von Ladestationsbetreiber; Active-Tarif: 49 Cent (brutto) bei Aral Pulse, Ionity, Mer sowie Shell Recharge  | 59 Cent                        | 776.223 Ladepunkte in Europa im Roaming, modellspezifische Tarife   |
|  | –                              | Flex-Tarif: abhängig von Ladestationsbetreiber<br>Advanced-Tarif: 59 Cent (netto); Ionity 56 Cent (netto)<br>Pro-Tarif: 59 Cent (netto); Ionity 41 Cent (netto)  | –                              | Zugang zu mehr als 700.000 Ladepunkte in Europa im Roaming;<br>Aktionsvorteil 2 Cent auf Diesel und Benzin  |
|  | –                              | abhängig vom Partner im TankE-Netzwerk   | –                              | Ladenetzwerk vornehmlich kommunaler Energieunternehmen  |
|  | –                              | abhängig von Ladestationsbetreiber   | –                              | Zugang zu 562.557 Ladepunkten auch in seltener befahrenen Gebieten aus westeuropäischer Sicht (Tunesien oder Ukraine), beinhaltet eine Routenplanungsfunktion           |
|  | –                              | abhängig von Ladestationsbetreiber   | –                              | Zugang zu 767.337 Ladepunkten in Europa, zahlreiche Verwaltungsfunktionen   |
|  | –                              | auf Anfrage  | –                              | Nutzt das Netzwerk von TotalEnergies  |
|  | –                              | abhängig von Ladestationsbetreiber   | –                              | Entwickelt Gesamtlösungen zur Elektrifizierung von Flotten sowie Beratungsdienstleistungen  |
|  | –                              | ab 53 Cent (abhängig von Ladestationspartner)  | –                              | Zugang zu über einer Million Ladepunkten in Europa;<br>100% Grünstrom-Garantie  |
|  | –                              | E.ON Ladepunkt: 61 Cent; andere Betreiber: 79 Cent, mit Vertrag zu 6,99 Euro monatlich 55 Cent bei E.ON und Partnerstationen   | –                              | Anbieter für Ladeinfrastruktur am Firmenstandort und bei Mitarbeitern zuhause; Zugang zu 230.000 Ladepunkten  |
|  | –                              | 89 Cent<br>Ionity: 50 Cent (Plus-Tarif)  | –                              | Anbieter der Flexpole-Ladesäule mit eingebautem Akku; Anbieter für Ladeinfrastruktur am Firmenstandort und bei Mitarbeitern zuhause; Zugang zu über 700.000 Ladepunkten |
|  | –                              | Ladetarif S: 49,58 Cent (netto, EnBW Ladestationen); andere Betreiber 49,58 bis 74,79 Cent (netto)<br>Ladetarif M: 41,18 Cent (netto, EnBW Ladestationen); andere Betreiber 49,58 bis 74,79 Cent (netto)<br>Ladetarif L: 32,78 Cent (netto, EnBW Ladestationen); andere Betreiber 49,58 bis 74,79 Cent (netto) | –                              | Nach eigenen Angaben Deutschlands größtes Schnellladenetz; Zugang zu mehr als 600.000 Ladepunkten in Europa   |
|  | –                              | auf Anfrage  | –                              | Aufbau von Ladeinfrastruktur, Installation von Ladeinfrastruktur sowie Übernahme von Genehmigungsmanagement   |
|  | –                              | EWE Go Ladesäule: 52 Cent (brutto)<br>Partner Ladesäulen: 62 Cent (brutto)   | –                              | RFID-Karte ist kostenlos; Zugang zu über 500.000 Ladepunkten  |
|  | –                              | Standard-Tarif: 73 Cent (brutto)<br>Gold Member Tarif: 51 Cent (brutto)<br>über Ladekarte: abhängig vom Ladekartenanbieter   | –                              | Zugang zu 1.900 Ladepunkten in acht Ländern   |
|  | 59 Cent (Smart-Tarif: –)       | Flex-Tarif: abhängig von Ladestationsbetreiber<br>Smart-Tarif: -15 Prozent (brutto, außer IONITY)<br>Ionity Plus Option: -20 Cent (brutto)   | 59 Cent (Smart-Tarif: –)       | 776.223 Ladepunkte in Europa im Roaming, modellspezifische Tarife   |
|  | –                              | Passport Motion: 49 Cent (brutto)<br>Passport Power: 39 Cent (brutto)  | –                              | Ladesäulen mit bis zu 350 kW Ladeleistung; Zugang zu 4.080 Ionity-Ladepunkten in Europa   |
|  | 59 Cent (im Easy-Tarif)        | Easy-Tarif: abhängig von Ladestationsbetreiber<br>Advanced-Tarif: 69 Cent (brutto, außer IONITY)<br>Aral Pulse Small: 49 Cent (brutto, an Aral Pulse Ladesäule)<br>Aral Pulse Large: 39 Cent (brutto, an Aral Pulse Ladesäule)<br>Ionity Paket: -20 Cent (brutto)  | 59 Cent (im Easy-Tarif)        | 776.223 Ladepunkte in Europa im Roaming, modellspezifische Tarife   |
|  | –                              | Zwischen 62 und 82 Cent je nach Anbieter und Tarif   | –                              | Business-Tarif für bis zu fünf elektrische Dienstwagen; individuelle Preise für MAINGAU Flottenstrom (mehr als 5 E-Autos)   |
|  | –                              | S-Tarif: abhängig von Ladestationsbetreiber<br>M-Tarif: 67 Cent (brutto); Mercedes-Benz Charging Network 39 Cent (brutto); Ionity 67 Cent (brutto)<br>L-Tarif: 57 Cent (brutto); Mercedes-Benz Charging Network 39 Cent (brutto); Ionity 55 Cent (brutto)  | –                              | 776.223 Ladepunkte in Europa im Roaming   |
|  | –                              | 57 Cent  | –                              | 400 kW Ladesäulen im Angebot; Installation von Ladeinfrastruktur  |
|  | –                              | abhängig von Ladestationsbetreiber   | –                              | Zugriff auf eine große Anzahl an Ladenetzwerken   |
|  | –                              | Ionity, Kaufland, LIDL: 68 Cent (brutto)<br>Aral Pulse, EnBW, EWE Go: 96 Cent (brutto)<br>andere Betreiber: 79 Cent (brutto)   | –                              | Rund 800.000 Ladepunkte in Europa im Roaming; auch in Südosteuropa wie Bulgarien, Rumänien sowie Ungarn aktiv   |
|  | –                              | Standard-Tarif: 74 Cent (brutto); Porsche Charging Lounge 49 Cent (brutto); Plus-Tarif: 59 Cent (brutto); Preferred (Porsche Zentren, Porsche Charging Lounges, Porsche Werk, Ionity) 39 Cent (brutto)   | –                              | Zugang zu über 500.000 Ladepunkten in Europa; eigene Porsche Charging Lounges   |
|  | 35 Cent (brutto, ClubSmart: –) | Shell Recharge: 57 bis 67 Cent (brutto)<br>Inklusive Ad-hoc-Laden, mit Tarif zu 4,99 Euro monatlich 44 bis 48 Cent   | 35 Cent (brutto, ClubSmart: –) | Zugang zu mehr als 700.000 Ladesäulen   |
|  | –                              | gemäß Tesla-App  | –                              | 186 Supercharger-Stationen mit 2.581 Schnell-Ladepunkten in Deutschland, Laden auch mit Fremdfabrikat möglich (99 %),   |
|  | –                              | 54 Cent  | –                              | über 612.000 öffentliche Ladepunkte in 28 Ländern   |



# Günstiger Laden

Die Nutzung von Elektrofahrzeugen im Unternehmensfuhrpark hat sich als wirtschaftlich und nachhaltig etabliert. Wer jedoch noch einen Schritt weitergehen möchte, kann mit eigenen Solaranlagen und bidirektionalem Laden (Vehicle-to-Grid oder Vehicle-to-Home) weiteres Einsparpotenzial erschließen. Dieser Artikel zeigt, wie Unternehmen die Betriebskosten durch intelligente Ladeinfrastruktur nochmals deutlich senken können und worauf dabei zu achten ist.

## Photovoltaik am Unternehmensstandort: Eigener Strom für die eigene Mobilität

Die Kombination aus Solaranlage und Ladeinfrastruktur erlaubt es, den gesamten oder einen Teil des Strombedarfs für den Fuhrpark selbst zu decken. Insbesondere bei der Aufladung der Fahrzeuge tagsüber kann der direkt erzeugte Solarstrom effizient genutzt werden. Interessant ist auch die Kombination mit einem eigenen Batterie-Puffer, mit dem der nicht direkt verbrauchte Solarstrom zwischengespeichert und später zum Laden der eigenen Elektrofahrzeuge verwendet werden kann.

Natürlich kann der erzeugte Solarstrom auch für die Produktion im Unternehmen oder andere Stromverbraucher in der Verwaltung genutzt werden – so oder so: Die eigene Photovoltaikanlage, beispielsweise über den Parkflächen des Unternehmens, senkt die Energiekosten und sorgt nebenbei auch noch für die Beschattung der Mitarbeiterfahrzeuge plus Regenschutz.

### Vorteile der Eigenerzeugung von Solarstrom:

- Reduzierung der Stromkosten für das Laden der Elektrofahrzeuge
- Unabhängigkeit von Energiepreisschwankungen
- Verbesserung der CO<sub>2</sub>-Bilanz im Unternehmen

## Mit Solarzellen und bidirektionalem Laden Kosten senken

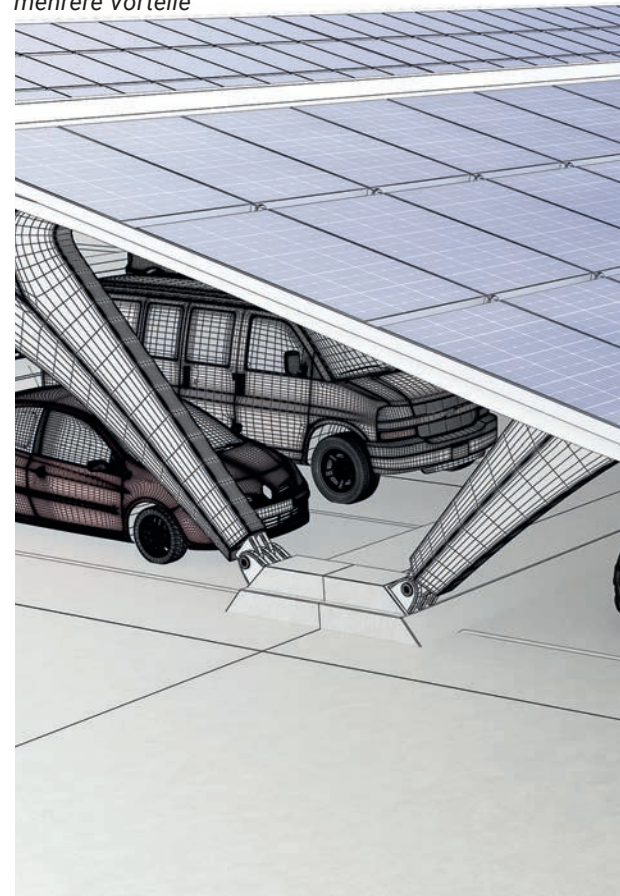
- Positive Außenwirkung durch Sichtbarkeit nachhaltiger Investitionen
- Senkung der allgemeinen Energiekosten im Unternehmen

## Bidirektionales Laden: Das Fahrzeug als Energiespeicher nutzen

Beim bidirektionalen Laden können Elektrofahrzeuge nicht nur Strom aufnehmen, sondern auch wieder abgeben. Dies eröffnet neue Möglichkeiten im Energiemanagement:

- **Vehicle-to-Grid (V2G):** Stromrückspeisung ins öffentliche Netz bei Bedarfsspitzen
- **Vehicle-to-Building (V2B) / Vehicle-to-Home (V2H):** Nutzung der Fahrzeugbatterie zur Versorgung des Firmengebäudes

Mit Solarzellen überdachte Parkplätze bieten mehrere Vorteile



Besonders sinnvoll ist diese Technik bei Fuhrparks mit regelmäßigen Standzeiten, etwa über Nacht oder am Wochenende.

## Technische und wirtschaftliche Voraussetzungen

Für eine effiziente Nutzung von Solarstrom und bidirektionalem Laden sind bestimmte Voraussetzungen zu erfüllen:

- **Kompatible Fahrzeuge und Ladeinfrastruktur:** Leider unterstützen aktuell nur wenige Modelle V2G/V2B
- **Intelligente Steuerungssysteme:** Der Energiefluss muss automatisiert und be-

Ob auf Industriehallen oder Freiflächen: Photovoltaikanlagen finden immer Platz







darfsgerecht geregelt werden

- **Netzanschluss und rechtliche Rahmenbedingungen:** Eine Anmeldung beim Netzbetreiber ist erforderlich; regulatori-

sche Vorgaben sind einzuhalten

- **Wirtschaftlichkeitsbetrachtung:** Investitions- und Betriebskosten sollten im Vorfeld kalkuliert werden

### Potenziale für Unternehmen und Fuhrparkverantwortliche

- Der Eigenverbrauch kann gezielt optimiert werden, indem Ladevorgänge auf sonnenreiche Zeiten gelegt werden oder der Strom in einem eigenen Batteriepark zwischengespeichert wird
- Energieflüsse lassen sich intelligent steuern, um Lastspitzen zu vermeiden und Netzentgelte zu reduzieren
- Die Fahrzeugflotte wird Teil eines ganzheitlichen Energiemanagements

**Fazit:** Wer den betrieblichen Fuhrpark mit einer Photovoltaikanlage kombiniert und zusätzlich auf bidirektionales Laden setzt, kann die Wirtschaftlichkeit signifikant steigern und gleichzeitig zur Netzstabilität beitragen. Noch ist die Technik nicht flächendeckend verfügbar, doch zukunftsorientierte Unternehmen sollten sich bereits heute mit den Möglichkeiten und Voraussetzungen vertraut machen. Eine vorausschauende Planung ermöglicht es, frühzeitig von technologischen und finanziellen Vorteilen zu profitieren.

## Einfach laden. Überall. Mit Aral Fleet Solutions.

Advertorial



Immer die richtige Ladeoption für die gewerblich genutzte Flotte: Die Tank- und Ladekarten von Aral Fleet Solutions setzen Maßstäbe bei der Energieversorgung von elektrifizierten Flotten. Das reicht von ultraschnellen Lademöglichkeiten an Aral Standorten und den Zugang zu fast allen öffentlich zugänglichen Ladepunkten in Deutschland über den Aufbau eigener Ladeinfrastruktur bis zur rechtssicheren Rückerstattung von Energiekosten an Fahrer:innen, die ihr Fahrzeug zu Hause aufladen. Wer viel unterwegs ist,

braucht ein zuverlässiges Ladenetz. Hier spielt Aral Fleet Solutions seine Stärken aus: Mit der Fuel & Charge Karte haben Fahrer:innen Zugriff auf 99 Prozent aller öffentlich zugänglichen Ladepunkte in Deutschland, 86 Prozent sind es in Europa. An rund 500 Aral Tankstellen stehen aktuell mehr als 3.700 Ladepunkte zur Verfügung. Ultraschnelle Ladeleistungen von bis zu 300 kW ermöglichen es, je nach Fahrzeugtechnik, binnen 10 Minuten rund 300 Kilometer Reichweite zu laden. Die perfekte Gelegenheit für eine

Kaffeepause bei Aral als Deutschlands größtem Coffee-to-go-Anbieter und nebenbei können Kund:innen auch noch exklusive PAYBACK Punkte fürs Laden, Shoppen oder Tanken kassieren.

### Eigene Ladeinfrastruktur aufbauen

Gemeinsam mit dem Partner Vattenfall InCharge bietet Aral auch die Möglichkeit, eine Ladeinfrastruktur im Unternehmen oder bei Mitarbeitenden aufzubauen. Vor allem die rechtssichere Rückerstattung von Ladekosten an Mitarbeitende, die zu Hause laden, vereinfacht das Flottenmanagement und die Kostenanalyse. Apropos Kosten: Für eine verlässliche Kalkulationsgrundlage und maximale Planungssicherheit bei der Energieversorgung von E- und Hybridfahrzeugen sorgt der Aral Business Charging Festpreis.

Und für gemischte Flotten bieten die Aral Fuel & Charge Tank- und Ladekarten neben der Energieversorgung auch den Zugriff auf ein großes Tankstellennetz mit klassischen Kraftstoffen. In Deutschland umfasst das Akzeptanznetz rund 6.000 Stationen, in Europa sind es 30.000.



[www.aral.de/fuelandcharge](http://www.aral.de/fuelandcharge)



# Ein- und Aussteu

## von Elektroautos im Fuhrpark

Mit der zunehmenden Integration von Elektrofahrzeugen in Unternehmensfuhrparks ergeben sich neue Herausforderungen und Anforderungen in den Prozessen der Ein- und Aussteuerung sowie bei der Einweisung der Nutzer.

Anders als bei konventionellen Verbrennerfahrzeugen müssen spezifische technische, organisatorische und sicherheitsrelevante Aspekte berücksichtigt werden. Dieser Artikel beleuchtet die Besonderheiten, auf die Fuhrparkverantwortliche achten sollten.

### Einststeuerung von Elektrofahrzeugen: Worauf es ankommt

Die Aufnahme eines Elektrofahrzeugs in den Fuhrpark unterscheidet sich deutlich von der eines Verbrenners. Der Fokus liegt neben der Fahrzeugtechnik

vor allem auf der Ladeinfrastruktur, der Integration in das Energiemanagement sowie auf digitalen Schnittstellen. Vor allem muss im Vorfeld geprüft werden, welche Servicefahrzeuge oder Dienstfahrzeuge mit privater Nutzung sich vom Fahrprofil des Nutzers her für die Umstellung eignen und welche Voraussetzungen das Elektroauto haben muss.

### Besondere Aspekte bei der Einststeuerung:

- **Kompatibilität zur Ladeinfrastruktur:** Vor der Beschaffung ist zu prüfen, ob vorhandene Ladesäulen geeignet sind



(Ladeleistung, Stecker, Softwarekompatibilität).

- **Verfügbare Reichweite im Fahrprofil:** Das Fahrzeug sollte realistische Anforderungen hinsichtlich Reichweite und Einsatzzeiten für das individuelle Fahrprofil erfüllen.
- **Software-Updates und Flottenintegration:** Die digitale Anbindung (zum Beispiel via Telematiksysteme) ist für Monitoring und Wartung essenziell.
- **Ladekarten und Abrechnung:** Integration in bestehende Ladesysteme, Auswahl geeigneter Anbieter für öffentliches Laden und gegebenenfalls Möglichkeit zum privaten Laden bei dem den Mitarbeitern prüfen.
- **Fördermöglichkeiten vorab prüfen:** Nach wie vor gibt es je nach Fahrzeugart und Region die Möglichkeit der Förderung von Anschaffung und Betrieb beziehungsweise Errichtung von Ladestationen bei den Mitarbeitern oder im Unternehmen. Auch können THG-Quoten und steuerliche Vergünstigungen in die Kalkulation einbezogen werden.

### Aussteuerung von Elektrofahrzeugen: Neue Anforderungen bei Rückgabe und Verwertung

Beim Ausscheiden eines Elektrofahrzeugs aus dem Fuhrpark ergeben sich neue Fragestellungen, insbesondere im



Auch das richtige Laden und die Selektion der Ladestationen sollte erklärt werden



# erung



Bei der Übergabe eines Elektrofahrzeuges an den Nutzer gibt es einiges zu beachten

Hinblick auf die Batterie und die Rückgabe an Leasinggesellschaften. Gleiches gilt natürlich für die Weitervermarktung von Kaffahrzeugen.

#### Wichtige Punkte bei der Aussteuerung:

- **Batteriezustand dokumentieren:** Der sogenannte State of Health (SoH) der Batterie ist ein entscheidender Bewertungsfaktor.
- **Restwert und Zweitvermarktung:** Die Entwicklung von Restwerten bei E-Fahrzeugen ist noch volatil; professionelle Bewertung wird empfohlen.
- **Sicherheitsaspekte beim Transport:** Hochvoltkomponenten erfordern spezielle Maßnahmen bei Transport und Lagerung
- **Ladezubehör und Infrastruktur trennen:** Wallboxen und Ladekabel müssen gegebenenfalls separat verwertet oder rückgebaut werden, sofern keine Verwendung für das Nachfolgefahzeug vorgesehen ist

#### Einweisung und Unterweisung: Elektromobilität sicher und effizient nutzen

Elektrofahrzeuge erfordern eine gezielte Einweisung der Fahrerinnen und Fahrer,

um Betriebssicherheit, effiziente Nutzung und Langlebigkeit zu gewährleisten.

#### Wichtige Inhalte einer Einweisung:

- **Ladevorgänge und Ladeverhalten:** Hinweise zum optimalen Ladezeitpunkt, Ladezyklen, Vermeidung von Schnellladung im Dauerbetrieb
- **Umgang mit der Rekuperation:** Die Rückgewinnung von Energie durch Bremsen unterscheidet sich deutlich vom konventionellen Fahrverhalten
- **Verhalten bei Pannen und Notfällen:** Umgang mit Hochvoltkomponenten, Besonderheiten bei Unfällen
- **Unterweisungspflicht gemäß DGUV Vorschrift 1:** Elektrospezifische Risiken müssen in der jährlichen Unterweisung berücksichtigt werden

**Fazit:** Die Ein- und Aussteuerung sowie die Einweisung in Elektrofahrzeuge im Fuhrpark erfordern neue Abläufe, Fachkenntnisse und technische Voraussetzungen. Fuhrparkverantwortliche sollten diese Prozesse frühzeitig anpassen, Mitarbeiter gezielt schulen und relevante Normen sowie Sicherheitsvorschriften beachten. Nur so lässt sich das Potenzial der Elektromobilität sicher und wirtschaftlich ausschöpfen.

ADVERTORIAL

## Mit dem Rad zur Arbeit – Drei Tipps für eine fahrradfreundliche Unternehmenskultur von Lease a Bike

Der Sommer ist die perfekte Zeit, um mit dem Fahrrad zur Arbeit zu fahren. Bewegung auf dem Arbeitsweg fördert nicht nur die Gesundheit, sondern auch die Stimmung und Zufriedenheit im Team. Viele Unternehmen haben erkannt, dass sie von einer fahrradfreundlichen Kultur profitieren können. Der Fahrradleasing-Anbieter Lease a Bike zeigt, wie das gelingt.

### 1. Fahrradfreundliche Infrastruktur schaffen

Ein sicherer Abstellplatz für Fahrräder ist essenziell – idealerweise überdacht und geschützt. Auch Umkleiden

und Duschen sind hilfreich, damit sich Mitarbeiter\*innen nach der Fahrt frisch machen können. Reparaturstationen für kleinere Schäden wie platte Reifen runden das Angebot ab. Solche Angebote im Unternehmen fördern die Motivation der Angestellten, aufs Rad umzusteigen.

### 2. Gemeinsam radeln

Unternehmen können Angestellte ermutigen, Fahrgemeinschaften mit dem Rad zu bilden oder gemeinsame Radtouren als Teambuilding-Event zu organisieren. Das stärkt nicht nur die Fitness, sondern auch den Zusammenhalt.

### 3. Fahrradleasing-Angebot: Ein attraktiver Mitarbeiterbenefit

Fahrradleasing ist ein zentraler Baustein einer modernen Fahrradkultur. Anbieter wie Lease a Bike ermöglichen es Firmen jeder Größe, ihren Mitarbeiter\*innen unkompliziert Traumräder

zu leasen – ob Citybike, Rennrad oder E-Bike. Dank Gehaltsumwandlung sparen Arbeitnehmer\*innen bis zu 40 % im Vergleich zum Kauf. Die Registrierung erfolgt schnell und einfach über ein Online-Portal, das den Prozess für Unternehmen und Mitarbeitende erleichtert.



Credit: Kalkhoff/Lease a Bike

Mehr Informationen unter:  
[lease-a-bike.de](https://lease-a-bike.de)





Emissionen sollen durch Autos künftig nicht mehr verursacht werden

# ETS II

# Sprit wird teuer

**W**ährend das ursprüngliche EU-ETS (seit 2005) auf große Industrieanlagen und den Stromsektor beschränkt war, wird das neue System nun deutlich breiter ausgerollt. Im Kern bedeutet das: Wer fossile Brennstoffe nutzt – sei es zum Heizen oder zum Autofahren – muss künftig die Folgekosten des CO<sub>2</sub>-Ausstoßes stärker mittragen. Und doch ist bislang unklar, wie hoch diese Mehrkosten für Verbraucherinnen und Verbraucher am Ende wirklich ausfallen werden.

Die Grundidee des Systems ist einfach: CO<sub>2</sub> bekommt einen Preis. Unternehmen, die Benzin, Diesel, Heizöl oder Erdgas in Umlauf bringen, sollen Emissionszertifikate erwerben – jedes berechtigt zur Freisetzung von einer Tonne Kohlendioxid. Damit wird das Verursacherprinzip umgesetzt, allerdings nicht direkt beim Endkunden. Es sind die Lieferanten und Energieunternehmen, die zur Kasse gebeten werden – doch die schlagen diese Kosten natürlich auf die Preise für Verbraucherinnen und Verbraucher auf. Wer also einen Liter Diesel tankt oder mit Gas heizt, zahlt in Zukunft mit an den Klimafolgen seiner Emissionen.

**Niemand weiß, wie teuer es wird**

Der Einstieg in ETS II erfolgt ab 2027, wobei bereits ab 2025 eine vorbereitende

Phase vorgesehen ist. In der Anfangszeit soll eine Preisobergrenze von 45 Euro pro Tonne CO<sub>2</sub> gelten – ein Mechanismus, der vor übermäßigen Belastungen schützen soll. Aber selbst diese Begrenzung führt bereits zu spürbaren Preisaufschlägen. Für Benzin bedeutet das etwa 11 Cent mehr pro Liter, bei Diesel können es rund 13 Cent sein. Heizöl und Erdgas würden ebenfalls im Bereich von sieben bis neun Cent pro Liter respektive Kubikmeter teurer. Allerdings handelt es sich hierbei um Modellrechnungen, die von gleichbleibenden Marktbedingungen ausgehen. In der Praxis wird sich der Preis wohl kaum so geradlinig entwickeln.

Das liegt vor allem daran, dass der neue Emissionshandel viele Unwägbarkeiten enthält. Zwar sind die Grundlagen auf europäischer Ebene beschlossen, doch die konkrete Umsetzung in den Mitgliedstaaten ist noch nicht vollständig geregelt. In Deutschland etwa existiert bereits ein nationaler CO<sub>2</sub>-Preis über das sogenannte Brennstoffemissionshandelsgesetz. Dieses System soll mit ETS II zusammengeführt oder ersetzt werden, aber wie genau das geschieht, ist politisch noch offen. Auch ist noch nicht klar, ob eine echte Harmonisierung stattfindet oder ob es zu regionalen Unterschieden kommt – etwa durch unterschiedliche Steuersätze oder Förderprogramme.

Die EU möchte den CO<sub>2</sub>-Ausstoß lieber heute als morgen bei null sehen



Mit dem neuen Emissionshandelssystem ETS II nimmt die Europäische Union ab 2027 erstmals auch die Emissionen aus dem Straßenverkehr und dem Gebäudesektor ins Visier. Das könnte teuer werden.

## Marktgeschehen dynamisch

Zudem hängt die tatsächliche Preisentwicklung stark vom Verhalten der Unternehmen ab. Nicht alle werden die zusätzlichen Kosten eins zu eins an ihre Kundschaft weitergeben. Manche könnten sie – zumindest zeitweise – abfedern, um wettbewerbsfähig zu bleiben. Andere werden sie schneller und direkter abwälzen. Welche Strategie sich durchsetzt, ist offen. Auch Marktmechanismen spielen eine Rolle: Die Zahl der verfügbaren Zertifikate, die Höhe der Nachfrage, geopolitische Entwicklungen oder schlicht die wirtschaftliche Lage können die Preise beeinflussen. Und spätestens ab 2030, wenn die derzeit geplante Preisobergrenze entfällt, ist ein deutlich dynamischeres Marktgeschehen zu erwarten. In der Vergangenheit hat man beim Emissionshandel für Industrieanlagen gesehen, wie rasch sich Preise entwickeln können: Noch vor wenigen Jahren lag der CO<sub>2</sub>-Preis dort unter zehn Euro pro Tonne, inzwischen pendelt er teils bei über 80 Euro – mit entsprechenden Auswirkungen auf Strompreise.

Hinzu kommt, dass auch politische Entscheidungen den Preisverlauf beeinflussen werden. Die EU plant etwa einen sozialen Klimafonds, um einkommensschwächere Haushalte zu entlasten. Wie

(Fortsetzung auf S. 42)



# Der neue Hyundai INSTER

Elektrisch. Kompakt. Ausgezeichnet.  
Are you in?

Ab **155 EUR<sup>1</sup>**  
mtl. Leasingrate



Ausgezeichnete Elektromobilität für Ihr Business. Der neue Hyundai INSTER, prämiert als „World Electric Vehicle 2025“<sup>2</sup>, bietet bis zu ca. 370 km Reichweite<sup>3</sup>, Schnellladetechnologie<sup>4</sup> und einen flexiblen Innenraum. Perfekt für den urbanen Berufsalltag: wendig, effizient und komfortabel. Moderne Assistenzsysteme, hochwertige Ausstattung und smarte Details machen ihn zum zuverlässigen Partner für Ihren geschäftlichen Einsatz.

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



Hyundai INSTER Select 71 kW (97 PS), Batterie 42 kWh Heckantrieb: Energieverbrauch kombiniert: 14,3 kWh/100 km; CO<sub>2</sub>-Emissionen kombiniert: 0 g/km. CO<sub>2</sub>-Klasse: A. Elektrische Reichweite bei voller Batterie nach WLTP: 327 km<sup>2</sup>.

**5** JAHRE **Garantie**  
ohne Kilometerlimit\*

**8** JAHRE **Batterie**  
Garantie\*

<sup>1</sup> Ein unverbindliches Leasingbeispiel für Gewerbekunden der HYUNDAI Finance, ein Geschäftsbereich der Hyundai Capital Bank Europe GmbH, Europa-Allee 22, 60327 Frankfurt am Main. Verbraucher haben ein gesetzliches Widerrufsrecht. Hyundai INSTER Select, 42kWh mit 71 kW (97 PS), Laufzeit 48 Monate, Gesamtleistung 40.000 km, 48 mtl. Raten à 155,00 EUR, kostenpflichtige Zusatzausstattung möglich. Zuzüglich Überführungskosten. Alle Preise exkl. gesetzlicher MwSt. Angebot gültig

bis 30.09.2025. <sup>2</sup> Mehr Informationen unter: [www.worldcarawards.com/files/2025\\_WCA\\_Winner\\_Electric.pdf](https://www.worldcarawards.com/files/2025_WCA_Winner_Electric.pdf). <sup>3</sup> Die angegebenen Werte wurden nach dem vorgeschriebenen Messverfahren WLTP (Worldwide harmonised Light-duty vehicles test Procedure) ermittelt. Die maximale Reichweite wird von verschiedenen Faktoren beeinflusst, z. B. von Verkehrsbedingungen, Fahrzeugausstattungen und Fahrweise. Im realen Fahrbetrieb kommt es zu einer geringeren Reichweite. <sup>4</sup> Entsprechende Hochleistungs-Ladepunkte vorausgesetzt, kann die Hochvoltbatterie in nur 30 Minuten von 10% auf 80% geladen werden. Die Ladezeiten können variieren – in Abhängigkeit von den örtlichen Ladebedingungen (z. B. Art und Zustand der Ladesäule, Batterietemperatur oder Umgebungstemperatur). \* Sämtliche Informationen zum Umfang der Herstellergarantie unter: [www.hyundai.de/garantien](https://www.hyundai.de/garantien).



genau diese Unterstützung aussehen soll – ob als Energiegeld, als Zuschuss zur Heizkostenabrechnung oder in Form von Investitionshilfen für Wärmepumpen und E-Autos – ist derzeit ebenso unklar wie die Frage, wer genau davon profitieren wird. Die einen sprechen von einer gezielten Kompensation, andere fürchten eine Bürokratisierung oder eine zu geringe Entlastung angesichts steigender Energiepreise.

### Preisentwicklung noch unsicher

All das führt zu einer paradoxen Situation: Die Richtung ist politisch klar – weg von fossilen Brennstoffen, hin zu einem CO<sub>2</sub>-be-preisten Alltag. Und doch bleibt offen, wie stark diese Transformation den einzelnen Haushalt trifft. Zwar lassen sich auf Basis der bisherigen Planungen grobe Schätzungen anstellen. Doch diese bewegen sich in einem unsicheren Umfeld. Niemand kann heute verlässlich sagen, ob der Liter Diesel im Jahr 2028 wegen ETS II tatsächlich nur 13 Cent mehr kostet – oder ob ein CO<sub>2</sub>-Preis von 90 Euro pro Tonne nicht doch für deutlich höhere Aufschläge sorgt.

Der unklare Preispfad ist kein Zufall. Vielmehr ist ETS II als langfristiges Lenkungs-instrument gedacht, nicht als kurzfristige Strafsteuer. Ziel ist es, Investitionsanreize zu setzen: Wer auf Wärmepumpe, Elektroauto oder klimaneutrale Technologien umsteigt, soll mittel- bis langfristig profitieren. Fossile Alternativen hingegen werden all-



Ob der Strom so schnell bloß aus Sonnen- und Windquelle kommt, ist fraglich

mählich unattraktiver – nicht durch Verbote, sondern durch steigende Betriebskosten. Die Politik erhofft sich davon eine sozial verträglichere Transformation, weil die Haushalte selbst entscheiden können, wann und wie sie umsteigen. Allerdings gilt auch: Wer nicht umsteigen kann – etwa mangels Eigenheim, Budget oder Infrastruktur – droht zum Verlierer dieser Entwicklung zu werden. Die soziale Flankierung ist deshalb kein Nebenprodukt, sondern eine zentrale Voraussetzung für die Akzeptanz von ETS II.

Insgesamt markiert ETS II einen tiefgreifenden Wandel in der Klimapolitik Europas. Es ist der Einstieg in einen Alltag, in dem CO<sub>2</sub>

einen Preis hat – nicht nur für Konzerne, sondern auch für Haushalte. Zwar bleibt noch etwas Zeit bis zur vollen Einführung im Jahr 2027, doch viele Weichenstellungen erfolgen bereits heute. Die größte Unsicherheit bleibt die Preisentwicklung. Denn obwohl es gesetzliche Rahmenbedingungen gibt, hängt der tatsächliche Preisaufschlag auf Sprit, Heizöl und Gas von einem Zusammenspiel aus Markt, Politik und Verhalten ab. Und genau deshalb wissen wir heute noch nicht genau, wie viel das Tanken in ETS-II-Zeiten tatsächlich kosten wird. Sicher ist nur: Es wird teurer – und es wird zur Frage werden, wie sich Europa die Energiewende leisten kann.

## Die eFamily wächst: Wessels macht's vor.

Mit dem eActros 600 wurde die Transportbranche bereits aufgemischt – jetzt erweitert Mercedes-Benz Trucks die eFamily. Neben dem eActros 300/400, dem eEconic und dem eArocs 400 gibt es ab diesem Herbst weitere Varianten auf Basis des Flaggschiffs eActros 600. Auch Wessels Logistik aus Rhede hat den eActros 600 im Einsatz. Wer die neuen Trucks bestaunen möchte, hat dafür jedoch nur selten Gelegenheit. Denn sie sind rund um die Uhr auf Tour. „Der Zweischichtbetrieb macht den Einsatz für uns besonders wirtschaftlich“, erklärt Geschäftsführer André Wessels. Geringere Stehzeit bedeutet höhere Effizienz. Ein einfaches Prinzip. Das natürlich nur funktioniert, wenn die Batterie für eine angemessene Reichweite ausgelegt ist. Genau dieser Punkt hat André Wessels beim eActros 600 besonders überzeugt: Die neue Lithium-Eisenphosphat-Batterie ermöglicht höhere Ladeleistungen und Speicherkapazitäten.

So kommt das Mercedes-Benz Trucks Elektroflaggschiff auf eine erstaunliche Reichweite von 500 Kilometern.<sup>1</sup> Künftiges Megawatt Charging lädt die Batterien gar in nur 30 Minuten von 20 % auf 80 %.<sup>2</sup>

Ausschlaggebend war laut Wessels das „Gesamtpaket“ von Mercedes-Benz Trucks. Neben den Fahrzeugen sind das vor allem der Service und der Ausbau der Elektroinfrastruktur. So hat Daimler Truck im März ein Konzept für ein eigenes, halböffentliches Ladenetz vorgestellt, das bis 2030 über 3.000 Schnellladepunkte in Europa umfassen soll. Seit 2021 steigt der Anteil von Elektro-Lkw im Mercedes-Benz Trucks Portfolio stetig. Nun sind ab Herbst weitere Varianten von eTrucks auf Basis des eActros 600 verfügbar. Achim Puchert, CEO von Mercedes-Benz Trucks, betont, dass man mit diesen Varianten das Beste aus dem betriebseigenen Baukasten anbieten wolle.

Sie umfassen neue Fahrerhäuser, eine größere Auswahl an Batteriepaketen sowie zusätzliche Radstände.

Sie wollen mehr erfahren? Über den QR-Code finden Sie einen Händler in Ihrer Nähe. Testen Sie die eActros 600 Vorführmodelle und planen Sie eine Probefahrt.



Hier Händler finden:

<sup>1</sup> Die Reichweite wurde unter spezifischen Testbedingungen, nach Vorkonditionierung mit einer 4x2-Sattelzugmaschine mit 40 t Gesamtzuggewicht bei 20 °C Außentemperatur im Fernverkehrseinsatz, intern ermittelt und kann von den nach der Verordnung (EU) 2017/2400 ermittelten Werten abweichen.

<sup>2</sup> Basierend auf internen Simulationen, da ein verbindlicher und einheitlicher Megawatt-Charging-System-(MCS)-Standard aktuell noch in Erarbeitung ist.





Der eActros 600.

# NIMMT FAHRT AUF. OHNE GAS ZU GEBEN.

## 500 km Reichweite<sup>1</sup> – ohne Zwischenladen.

Der eActros 600, International Truck of the Year 2025, stellt bereits jetzt seine Reichweite im täglichen Einsatz unter Beweis. Die effiziente eAchse, kurze Ladevorgänge und langlebige LFP-Batterien machen ihn zum Gamechanger von Mercedes-Benz Trucks im Fernverkehr. Starten Sie in die elektrische Realität: Ihr Mercedes-Benz Trucks Partner informiert Sie.

<sup>1</sup> Die Reichweite wurde unter spezifischen Testbedingungen, nach Vorkonditionierung mit einer 4x2-Sattelzugmaschine mit 40 t Gesamtzuggewicht bei 20 °C Außentemperatur im Fernverkehrseinsatz, intern ermittelt und kann von den nach der Verordnung (EU) 2017/2400 ermittelten Werten abweichen.



Scannen und Reichweite berechnen.

**Mercedes-Benz**  
Trucks you can trust





# Noch bröckeln die Restwerte

Das Thema Restwert bleibt in der Elektromobilität ein sensibles Feld. Die Technologie befindet sich weiterhin im Wandel, ihre Potenziale sind längst nicht ausgeschöpft. Deshalb lohnt es sich, beim Kauf eines E-Autos genauer hinzuschauen – gerade mit Blick auf Wiederverkauf und Wertstabilität. Worauf es ankommt, erklären wir hier.

*Die Restwerte von E-Autos kennen bislang nur eine Richtung: nach unten*



**W**er einen Fuhrpark betreut, weiß: Wirtschaftlichkeit ist das A und O. Und dabei rückt zwangsläufig auch die Frage nach dem Restwert in den Fokus – vor allem bei batterieelektrischen Fahrzeugen. Denn gerade bei Stromern zeigt sich der Wertverlust teils deutlich ausgeprägter als bei Verbrennern. In einzelnen Fällen liegt er bis zu zwölf Prozent höher. Doch woran liegt das – und wie kann man gegensteuern?

Ein Grund ist sicher die noch nicht ausgereifte Technologie: Weder Ladegeschwindigkeit noch Reichweite sind aktuell auf einem Niveau, das Vielfahrer dauerhaft überzeugt. Denn auch wenn sich das E-Auto in vielen Bereichen als praxistauglich erweist – an die unkomplizierte Handhabung eines Verbrenners beim Tanken reicht es (noch) nicht heran. Hinzu kommt, dass sich die größten technischen Sprünge nicht beim Antrieb

oder im Fahrwerk zeigen, sondern bei der Batterie. Das erschwert die Einschätzung des Wiederverkaufswerts zusätzlich.

Jedoch ist davon auszugehen, dass sich die Akzeptanz für Elektroautos mit der Zeit weiter erhöht. Je mehr Menschen sich mit der Technologie vertraut machen, desto besser stehen die Chancen, dass auch der Gebrauchtwagenmarkt langfristig anspringt.

## Wärmepumpe sollte sein

Wer heute einen Stromer kauft, kann jedoch bereits einiges beachten, um den späteren Wiederverkauf zu erleichtern. Ein zentraler Punkt ist etwa die Wärmepumpe. Sie hilft, die Reichweite insbesondere an kalten Tagen zu erhöhen, da sie die Effizienz steigert und den Energiebedarf fürs Heizen senkt. Auch wenn das Thema Ladeinfrastruktur wichtiger er-

scheint: Solche Details machen im Alltag den Unterschied – und beeinflussen, wie attraktiv ein Fahrzeug später noch ist.

Ebenfalls relevant ist die Frage nach der Bordspannung. Zwar gilt die 800-Volt-Technologie als zukunftsweisend, weil sie das Schnellladen beschleunigt – derzeit ist die Auswahl an entsprechenden Modellen jedoch noch überschaubar. In absehbarer Zeit dürfte sich das zwar ändern, aktuell dominieren aber Fahrzeuge mit klassischer 400-Volt-Architektur. Genau diese stehen nun unter besonderem Preisdruck, da sie mittelfristig als veraltet gelten könnten. Das wiederum setzt die Restwerte zusätzlich unter Druck.

## Batteriegesundheit ist wichtig

Zudem bleibt das Thema Batteriegesundheit ein Unsicherheitsfaktor. Viele Kaufinteressierte sorgen sich, dass ältere Akkus nicht mehr die gewohnte Leistung bringen. Unabhängige Batteriezertifikate können hier helfen – zumindest ein Stück weit. Sie bescheinigen eine gewisse Leistungsfähigkeit der Batterie zum Zeitpunkt der Prüfung. Was sie jedoch nicht liefern, ist eine Aussage über die tatsächliche Lebensdauer des Stromspeichers.

All diese Entwicklungen stellen auch die Autohersteller vor Herausforderungen. Denn wenn die Gebrauchtwagenpreise stark sinken, wirkt sich das negativ auf die Attraktivität des Neuwagenkaufs aus – insbesondere bei gewerblichen Kunden. Und paradoxerweise: Je besser die Reichweiten der neuen Fahrzeuge werden, desto mehr verliert der Vorgänger an Wert. Die Innovationsdynamik in der Batterieentwicklung führt also zu einem Zwiespalt zwischen Fortschritt und Restwertsicherheit.

Dennoch besteht für Fuhrparkverantwortliche ein gewisser Handlungsspielraum. Wer seine Fahrzeuge nur über kürzere Zeiträume hält, kann dem Wertverfall teilweise entgehen. Voraussetzung dafür ist allerdings, dass die Nutzer mitziehen – nicht immer einfach, wenn sich Ladeverhalten und Routenplanung verändern.

Ändern könnte sich die Situation, wenn sich die Rahmenbedingungen für Verbrenner deutlich verschlechtern. Und exakt danach sieht es derzeit aus.





## E-Auto, Hybrid, Verbrenner - Die Vergleichsübersicht für Firmenwagen

Elektroauto, Hybrid oder klassischer Verbrenner? Die Wahl des richtigen Antriebs ist heute mehr denn je eine strategische Entscheidung. Es geht nicht nur um Technik, sondern um Wirtschaftlichkeit und Nachhaltigkeit, Infrastruktur und Digitalisierung. Wer hier zukunftsicher plant, sichert sich klare Vorteile.

Elektrofahrzeuge überzeugen durch Emissionsfreiheit, niedrige Betriebskosten und steuerliche Vorteile. Voraussetzung hierfür ist eine gut geplante Ladeinfrastruktur – zuhause, unterwegs und im Unternehmen. Hybridfahrzeuge bieten Flexibilität durch ihren Verbrennungsmotor und elektrisches Sparpotenzial – jedoch nur bei regelmäßiger Ladung. Klassische Verbrenner sind kurzfristig oft günstiger, geraten aber durch CO<sub>2</sub>-Preis, Umweltauflagen und steigende Betriebskosten zunehmend unter Druck.

### Gesamtkosten statt Kaufpreis

Entscheidend ist nicht allein der Anschaffungspreis, sondern die Total Cost of Ownership. Elektrofahrzeuge bieten hier langfristig wirtschaftliche Vorteile – vor allem durch Steuervorteile sowie geringere Wartungs- und Energiekosten. Hybride lohnt sich vor allem bei konsequenter Nutzung des Elektromodus. Auch wenn Verbrenner zunächst meist günstiger wirken, verursachen sie aber langfristig höhere Folgekosten. Förderprogramme, Fahrprofile und Nutzungsmuster spielen eine entscheidende Rolle und sollten bei jeder Flottenentscheidung berücksichtigt werden.

### Ladeinfrastruktur und Nachhaltigkeit als Wettbewerbsvorteil

Ohne passende Infrastruktur bleibt selbst das beste Fahrzeug Stückwerk. So braucht Elektromobilität verlässliche Ladepunkte – ob am Arbeitsplatz, zu Hause oder on Tour. Investitionen in Ladeinfrastruktur rechnen sich durch Steuererleichterungen, reduzierte Betriebskosten und eine höhere Mitarbeiterzufriedenheit. Hybride benötigen zwar weniger Infrastruktur, profitieren aber ebenfalls.

Wer auf emissionsarme Mobilität setzt, verbessert seine Umweltbilanz – und stärkt die eigene Position gegenüber Kunden, Partnern und Talenten. CSR-Ziele, ESG-Vorgaben und Nachhaltigkeitskriterien in Ausschreibungen machen moderne Flottenstrategien zunehmend unverzichtbar. Elektromobilität wird dabei zum wichtigen Bestandteil des Employer Brandings.



### UTA Edenred: Ihr Mobilitätspartner heute und morgen

Ob Sie erste E-Fahrzeuge in ihre Flotte integrieren oder den umfassenden Umstieg planen: UTA Edenred begleitet Sie mit einer 360°-Lösung für Lade- und Tankprozesse, die alles abdeckt – von der technischen Anbindung über die Ladeinfrastruktur bis hin zur digitalen Abrechnung. Mit nur einer Karte nutzen Ihre Mitarbeitenden sämtliche Mobilitätsangebote: klassisches Tanken, öffentliches Laden, Workplace- oder Home-Charging – alles steuerkonform, effizient und aus einer Hand. Ergänzt durch intuitive Dashboards, vollständige Systemintegration und individuelle Beratung entsteht so ein Mobilitätskonzept, das sich flexibel an Ihre Anforderungen anpasst – schon heute und in Zukunft.

### Jetzt umsteigen – wirtschaftlich, nachhaltig, digital.

Erfahren Sie mehr über die passende Antriebsstrategie für Ihre Flotte und wie UTA Edenred Sie als Ihr Partner für zukunftsichere Unternehmensmobilität begleitet unter [www.uta.com](http://www.uta.com).

Laden Sie noch heute die UTA Edenred Drive App herunter!





Derzeit sind gebrauchte Stromer immer noch günstig zu haben. Das dürfte sich auch so schnell nicht ändern, zumal schnellere Ladetechnologien am Horizont aufploppen. Doch darin liegen auch Chancen.

**N**eue Technologien bringen oft Unsicherheiten mit sich – auch in der Autobranche. Aktuell trifft es die Elektromobilität. Denn Flottenverantwortliche stehen vor der Situation, dass die Preise für neue Elektrofahrzeuge trotz weggefallener staatlicher Zuschüsse weiter sinken. Für gewerblich genutzte Stromer wurde die Förderung sogar früher gestrichen als für Privatkunden. Gleichzeitig überziehen die Hersteller den Markt mit Rabattaktionen – ein Preiskampf, der den Neuwagenabsatz befeuert, aber den Gebrauchtwagenmarkt massiv unter Druck setzt. Warum ein gebrauchtes Elektrofahrzeug kaufen, wenn der Neuwagen mit aktueller Technik fast genauso viel kostet?

Zentraler Punkt ist die technische Entwicklung: Die Ladeleistung verbessert sich mit jeder Fahrzeuggeneration. Kaum jemand möchte heute noch ein Modell mit langsamer Ladegeschwindigkeit übernehmen. Wer dennoch gebrauchte Elektroautos vermarkten will, sollte auf eine bestmögliche Präsentation achten. Besonders kritisch ist dabei der Zustand der Traktionsbatterie – denn sie macht grob geschätzt die Hälfte des Fahrzeugwerts aus. Ein zertifiziertes Gutachten, das den „State of Health“ dokumentiert, kann potenziellen Käufern Sicherheit geben. Solche Prüfungen setzen jedoch Fachwissen voraus. Auf EU-Ebene ist für Ende der 2020er-Jahre ein verpflichtender Batteriepass angekündigt, der mehr Transparenz schaffen soll.

### Fuhrparkmanager setzen auf Kompetenz von außen

Unterstützung erhalten Fuhrparkmanager von professionellen Plattformen wie Auto1, Autobid, Autoproff, Autorola, Copart oder AutoScout. Diese bündeln Händler aus ganz Europa, organisieren Auktionen und kümmern sich um B2B-Transaktionen. Trotzdem zeigt sich der Markt für gebrauchte Stromer derzeit wenig dynamisch. Das Angebot ist groß, die Nachfrage gering. Entsprechend niedrig fallen die Restwerte aus. Laut Analysten ist ein drei Jahre alter Stromer mit einem ursprünglichen Listenpreis von 43.600 Euro und 60.000 Kilometern Laufleistung

*Einen Stromer zu vermarkten, benötigt aktuell viel Geschick*



# Gebrauchte Elektroautos oft günstig

oft nur noch rund 24.800 Euro wert. Ein vergleichbarer Verbrenner schneidet beim Werterhalt meist besser ab.

Solange sich Lade- und Batterietechnologie rasant weiterentwickeln, wird es für gebrauchte Elektroautos schwierig bleiben. Die Nachfrage konzentriert sich auf Reichweite und Ladegeschwindigkeit – Kriterien, bei denen neue Modelle klar im Vorteil sind. Erst wenn technologisch reifere Fahrzeuge in den Gebrauchtwagenmarkt einsickern, könnte sich das Blatt wenden.

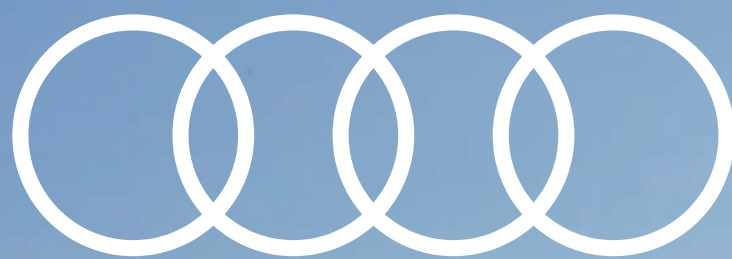
Bis dahin ist eine durchdachte Strategie gefragt. Wer seine Fuhrparkmodelle länger hält oder gezielt auf ausstattungsstarke Varianten mit attraktiven Ladeeigenschaften setzt, kann den Restwert einbruch zumindest abfedern.

Allerdings liegen hier auch Chancen. Denn wenn die Ladeperformance nicht ganz so wichtig ist (mit einem mittleren Wert kann man klarkommen), hat die Möglichkeit, zum fairen Kurs ein üppig ausgestattetes Fahrzeug zu bekommen.



*Benziner vermarkten sich derzeit einfach noch besser*





# Überzeugend in doppelter Hinsicht.

Der neue Audi A5 Avant e-hybrid für Flottenkunden.



## **Audi** Vorsprung durch Technik

Kraftstoffverbrauch (gewichtet kombiniert): 2,7–2,1 l/100 km;  
Stromverbrauch (gewichtet kombiniert): 15,9–15,0 kWh/100 km;  
CO<sub>2</sub>-Emissionen (gewichtet kombiniert): 61–47 g/km;  
CO<sub>2</sub>-Klasse (gewichtet kombiniert): B;  
Kraftstoffverbrauch bei entladener Batterie (kombiniert):  
7,4–6,5 l/100 km; CO<sub>2</sub>-Klassen bei entladener Batterie: E-F.

Infos für  
Flotten-  
manager





# Schwergewicht mit Stecker



*Ein Traum für Öko-Fans:  
Berufskraftverkehr rein  
durch Wind angetrieben*

**E**in batterieelektrischer Lkw? Für viele klingt das immer noch nach Science-Fiction. Wie groß müssten die Akkus sein? Wo soll man solche Energiemengen laden? Doch E-Laster sind längst keine Fantasieprodukte von Öko-Träumern mehr, sondern rollen tatsächlich – wenn auch noch in kleiner Zahl – über deutsche Straßen. Von den rund vier Millionen zugelassenen Lastkraftwagen in Deutschland fahren aktuell rund 90.000 rein elektrisch, Tendenz steigend. Besonders im urbanen Verteilerverkehr und bei kurzen Strecken zeigen sich batterieelektrische Antriebe als effektive Maßnahme zur CO<sub>2</sub>-Reduktion. Und was für Pkw längst gilt, trifft auch auf den Güterverkehr zu: Der Wasserstoffantrieb braucht deutlich mehr Energie – je nach Quelle das Vier- bis Fünffache dessen, was ein batterieelektrisches Fahrzeug verbraucht.

Doch wie praxistauglich sind E-Lkw heute wirklich? Die Antwort fällt differenziert aus – aber grundsätzlich positiv. Serienfahrzeuge wie der Volvo FH Electric oder der Mercedes eActros 600 speichern bereits jetzt bis zu 600 kWh Strom. Das reicht unter Realbedingungen für 400 bis 500 Kilometer Reichweite. Erste Proto-

typen mit einem Megawatt Akkukapazität befinden sich in der Erprobung. Das ist auch nötig, denn mit zunehmendem Ladegewicht, winterlichen Temperaturen oder Steigungen schrumpft die Reichweite merklich. Dennoch: Weniger als ein Drittel der Lkw-Fahrten in Europa überschreiten überhaupt die 300-Kilometer-Marke – die meisten Touren sind also mit heutigen Modellen technisch machbar. Die große Herausforderung

Das Transportwesen ist ein echter CO<sub>2</sub>-Schwergewichtsträger. Klar ist: Auch der Lkw muss elektrifiziert werden. Und das nicht nur der Umwelt zuliebe – denn der Umstieg bringt handfeste Vorteile. Ob sie die Nachteile überwiegen? Entscheiden Sie selbst.

liegt weniger in der Technik, sondern in der Ladeinfrastruktur.

Zwar ist mit dem neuen Megawatt Charging System (MCS) eine einheitliche Schnittstelle für das Schnellladen schwerer Nutzfahrzeuge in Entwicklung



*Hier hängt eine Zugmaschine am  
400-kW-Punkt. Da muss mehr gehen*





– erste Pilotanlagen sind bereits am Netz. Doch bis 2027 sollen laut EU-Vorgabe entlang der Hauptverkehrsachsen alle 100 Kilometer solche Ladepunkte bereitstehen, bis 2030 sogar alle 50 Kilometer. Und mit bis zu 3,75 Megawatt Ladeleistung pro Anschluss wird künftig nicht mehr nur „nachgeladen“, sondern echte Streckentauglichkeit geschaffen. Ob sich dieser ambitionierte Ausbauplan flächendeckend realisieren lässt, bleibt abzuwarten – denn der Aufbau erfordert enorme Investitionen in Netzanschluss, Stromversorgung und Flächen.

### E-Lkw sind leise

Ein Vorteil der E-Lkw wird oft übersehen: Ihre hohe Dauerleistung. Während Elek-



Für elektrischen Lkw-Verkehr braucht es ein flächendeckendes Ladenetzwerk

troantriebe im Pkw-Bereich oft drehmomentstark, aber kurzzeitig belastet sind, bieten moderne Elektromotoren im Nutzfahrzeugbereich konstante Leistung über längere Zeiträume. Zwar liegt das Drehmoment im unteren Bereich etwas unter dem eines klassischen Dieselantriebs, doch durch die Ansatzlosigkeit ist das Anfahrverhalten geschmeidiger. Besonders im urbanen Raum macht sich das bemerkbar: kein Ruckeln, kein Lärm. Im Gegenteil – der Geräuschpegel halbiert sich bei moderater Geschwindigkeit. Gerade in Wohngebieten oder bei nächtlichen Lieferungen ist das ein unschätzbarer Vorteil.

Natürlich gibt es weiterhin Hürden. Eine der größten ist der Preis: Ein batterieelektrischer Sattelzug kostet derzeit etwa das Zwei- bis Dreifache eines konventionellen Modells. Zwar bieten viele Länder Förderprogramme für Anschaffung und Infrastrukturaufbau an – in Deutschland etwa über das KsNI-Förderprogramm –, doch das Grundproblem

bleibt: Der Investitionsbedarf ist hoch, gerade für kleine und mittlere Speditionen. Die Betriebskosten hingegen sprechen langfristig für den Stromer. Wird der Lkw zusätzlich mit eigenem Solarstrom geladen, reduzieren sich die Energiekosten erheblich. Zudem ist der Wartungsbedarf geringer – kein Ölwechsel, weniger bewegliche Teile, kaum Bremsverschleiß dank Rekuperation. Auch Defekte an Abgasnachbehandlungssystemen entfallen vollständig.

Und wie steht es um die Lebensdauer der Batterie? Aktuell gibt es noch wenig belastbare Daten. Doch ein 600-kWh-Akku, der mit maximal 500 kW geladen wird, wird vergleichsweise sanft beansprucht. Viele Hersteller geben Garantien über 1.200 bis 1.500 Ladezyklen, was bei typischem Einsatz einem Zeitraum von fünf bis acht Jahren entspricht. Langzeiterfahrungen fehlen zwar noch, doch in der Praxis könnten künftige Second-Life-Konzepte greifen – etwa als stationäre Speicherlösung.

## Kraftvolle Vermarktung von E-Fahrzeugen



Flottenfahrzeuge  
clever aussteuern

 Greencars

**TOP  
100**  
Top-Innovator  
2023

**AUTOMATIS | asp  
BEST  
BRANDS  
2024**  
1. PLATZ

### Für schnelleren Verkauf und bessere Erträge

Als einer der führenden Gebrauchtwagen-Vermarkter in Europa nutzt Autobid.de seine internationale Ausrichtung und über 35-jährige Auktionserfahrung für eine unkomplizierte und lukrative Vermarktung von Flottenfahrzeugen aus dem Kauffuhrpark. Insbesondere BEV, PHEV und HEV profitieren davon.

Jetzt einliefern und 100 % Vermarktungskompetenz für E-Fahrzeuge nutzen. Europaweit und ohne Risiko – denn wir sind alleiniger Vertragspartner, auch bei Verkäufen ins Ausland. Alle weiteren Infos über +49 611 44796-750 oder [autobid@auktion-markt.de](mailto:autobid@auktion-markt.de)

 **autobid.de**  
auto-auktionen



# Förderung?

## Na klar!

Die Elektromobilität gewinnt an Bedeutung, auch wenn der Fortschritt oft langsamer verläuft, als von vielen gewünscht. Um die Verbreitung dieser Antriebstechnologie zu fördern, setzen Staat und Förderbanken auf finanzielle Anreize und steuerliche Vergünstigungen. Diese Maßnahmen sollen die Elektromobilität attraktiver gestalten und den Übergang zu nachhaltigen Verkehrslösungen beschleunigen.



Eine der bekanntesten steuerlichen Vergünstigungen betrifft Dienstwagenfahrer. Bei Fahrzeugen mit Verbrennungsmotor wird ein Prozent des Bruttolistenpreises für die Besteuerung des geldwerten Vorteils privater Fahrten herangezogen, während es bei Elektrofahrzeugen maximal 0,5 Prozent sind. Für Fahrzeuge mit einem Listenpreis von bis zu 70.000 Euro wird sogar nur ein gevierter Bruttolistenpreis zur Berechnung verwendet. Diese Regelung soll insbesondere günstigere Fahrzeuge mit weniger leistungsstarken Motoren fördern. Am 11. Juli 2025 hat der Bundesrat dem vom Bundestag beschlossenen Gesetz für ein steuerliches Investitions-s Sofortprogramm zur Stärkung des Wirtschaftsstandorts Deutschland einstimmig zugestimmt. Das Programm sieht auch eine Erhöhung der Bruttolistenpreisgrenze auf 100.000 Euro vor, jedoch nur für Kraftfahrzeuge, die ab dem 1. Juli 2025 angeschafft werden.

Zusätzlich umfasst das Programm eine befristete Spezial-Abschreibung für Elektrofahrzeuge. Unternehmen können für neu angeschaffte, rein elektrisch betriebene Fahrzeuge, die zum Anlagevermögen gehören, eine degressive Abschreibung mit fallenden Sätzen nutzen. Im Jahr der Anschaffung sind 75 Prozent der Kosten absetzbar, gefolgt von 10 Prozent im zweiten Jahr, 5 Prozent im dritten

und vierten Jahr, 3 Prozent im fünften und 2 Prozent im sechsten Jahr. Diese Regelung gilt für Pkw, Nutzfahrzeuge, Lkw und Busse, die zwischen dem 30. Juni 2025 und dem 1. Januar 2028 erworben werden. Ziel ist es, die finanzielle Belastung zu senken und Unternehmen zur Umstellung ihrer Flotten auf Elektromobilität zu motivieren, während gleichzeitig CO<sub>2</sub>-Emissionen reduziert werden.

### Nicht nur die Anschaffung von Fahrzeugen wird gefördert

Noch bis zum 31. Dezember 2030 verzichtet der Staat auf die Kraftfahrzeugsteuer für Elektrofahrzeuge. Unternehmer profitieren zudem von zahlreichen Fördermöglichkeiten, die unter anderem von der Kreditanstalt für Wiederaufbau (KfW) bereitgestellt werden. Im Rahmen ihrer „Klimaschutzoffensive“ unterstützt die KfW Investitionen in Ladeinfrastruktur und Stromerzeugung. Diese Maßnahmen sind Teil eines umfassenden Ansatzes zur Reduktion von CO<sub>2</sub>-Emissionen.

Auch Unternehmen können ihren Mitarbeitern attraktive Fördermöglichkeiten bieten, indem sie die Nutzung von förderfähigen Wallboxen zu Hause unterstützen. Gleichmaßen haben Privatpersonen Zugang zu diesen Förderungen: Regionale Programme von Bundesländern, Kommunen und Städten bieten

zusätzliche Unterstützung, etwa für die Umstellung von Taxiflotten auf Elektroantriebe oder für Ladepunkte, die Mitarbeitern oder der Öffentlichkeit zugänglich sind. Die Höhe der Fördergelder variiert je nach Ladeleistung und weiteren Faktoren wie Anschluss- und Montagekosten sowie der Herkunft des Stroms. Besonders gefördert wird regenerativ erzeugte Energie, da sie den ökologischen Nutzen der Elektromobilität maximiert.

Neben der Ladeinfrastruktur werden auch batterieelektrische Fahrzeuge, Wasserstoffautos und elektrische Lastenfahräder gefördert. Zudem sind Beratungsdienstleistungen förderfähig, die Unternehmen bei der Entwicklung ganzheitlicher Konzepte für den Einstieg in die Elektromobilität unterstützen. Diese Beratungen sind besonders wichtig, da die Vielzahl an Fördermöglichkeiten und deren komplexe Bedingungen oft schwer zu durchschauen sind. Experten helfen Unternehmen, die passenden Förderprogramme zu identifizieren und optimal zu nutzen.

Es gibt zudem Fördermöglichkeiten für Lastkraftwagen, Elektroroller und teure Stromspeicher. Letztere sind entscheidend für eine nachhaltige Energieversorgung, da sie die Speicherung von Sonnen- und Windenergie ermöglichen.

(Fortsetzung auf S. 53)



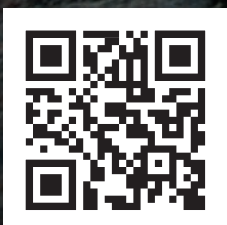
# Der Fuhrpark für Ihr Business.

Ford for  
**Business**



Von Elektrifizierung über Service:  
Firmenwagen zu Top-Konditionen.

Mehr Informationen  
auf [ford.de](https://ford.de)



*Ford*



# RANGE ROVER SPORT

## BUSINESS AS UNUSUAL



Die Geschäftswelt ist im Wandel.  
Die Mobilität auch. Der Range Rover Sport  
Plug-in Hybrid bringt über 100 km elektrische  
Reichweite und bis zu 450 PS Systemleistung  
- für Führungskräfte, die Effizienz, Stil und  
Performance verlangen.

[rangerover.com](http://rangerover.com)

Range Rover Sport P460e AWD 3.0 Liter 6-Zylinder Turbobenziner Plug-in Electric Hybrid mit 338kW (460PS): Kraftstoff- und Stromverbrauch sowie CO<sub>2</sub>-Emissionen (jeweils gewichtet kombiniert): 3,2l/100km; 22,4 kWh/100km; 72 g/km; CO<sub>2</sub>-Klasse: B; Kraftstoffverbrauch bei entladener Batterie kombiniert: 10,0 l/100km; CO<sub>2</sub>-Klasse bei entladener Batterie: G



Obwohl noch umfangreiche Grundlagenforschung nötig ist, könnten solche Speicherlösungen langfristig das globale Energieproblem lösen.

### Umstieg lohnt sich in vielerlei Hinsicht

Die Umstellung auf Elektromobilität bietet Unternehmen viele Vorteile. Wer Strom aus einer eigenen Photovoltaikanlage nutzt, spart nicht nur Kosten, sondern kann auch Dienstwagen mit selbst erzeugtem Strom laden. Dies senkt die Betriebskosten erheblich und macht Elektromobilität wirtschaftlich attraktiv. Elektroautofahrer profitieren zudem davon, ihre Fahrzeuge während der Arbeitszeit aufladen zu können, sodass sie mit vollem Akku starten und weniger Ladezeiten einlegen müssen. Das Laden mit Wechselstrom schont die Batterie und ermöglicht eine vollständige Ladung, während beim Schnellladen oft nur bis zu 80 Prozent des Akkus gefüllt werden können.

Die Elektromobilität erfordert ein Umdenken bei Nutzern und Unternehmen. Mit zunehmender Erfahrung lernen Elektroautofahrer, die Besonderheiten des elektrischen Fahrens besser einzuschätzen, was Frustrationen verringert und die Ak-



Finanzielle Anreize und steuerliche Vergünstigungen ermöglichen erhebliche Einsparungen beim Umstieg auf Elektromobilität

zeptanz steigert. Förderprogramme machen die Umstellung auf Elektromobilität finanziell attraktiver und beschleunigen die Verbreitung dieser Technologie.

Unter dem Strich können finanzielle Anreize der Elektromobilität zum Durchbruch verhelfen, da sie den Übergang

zu nachhaltigen Verkehrslösungen erleichtern und sowohl Unternehmen als auch Privatpersonen zahlreiche Vorteile bieten. Mit der richtigen Unterstützung und einem strategischen Ansatz können Unternehmen ihre CO<sub>2</sub>-Emissionen senken, wirtschaftliche Vorteile erzielen und zur Energiewende beitragen.

ADVERTORIAL



Die Geschäftswelt befindet sich im ständigen Wandel und mit ihr die Ansprüche an Mobilität. Range Rover Business versteht die Anforderungen moderner Unternehmen und bietet mit dem Range Rover Sport Plug-in Electric Hybrid mehr als nur ein Fahrzeug, sondern eine durchdachte Geschäftslösung, die Effizienz und Präzision verkörpert – genau richtig für Entscheider, die keine Kompromisse eingehen.

Mit 460 PS<sup>1</sup> oder 550 PS<sup>2</sup> Systemleistung meistert der Range Rover Sport Plug-in

## VISION WIRD REALITÄT

Electric Hybrid jede Herausforderung mühelos. Die elektrische Reichweite von über 100 Kilometern (nach WLTP<sup>3</sup>) macht ihn zum idealen Begleiter für urbane Geschäftstermine – emissionsarm und nahezu geräuschlos. Wenn längere Strecken anstehen, übernimmt der 6-Zylinder Turbobenziner und sorgt für grenzenlose Mobilität.

Das Design spiegelt Selbstbewusstsein und Status wider, während innovative Technologien den Arbeitsalltag unterstützen. Das Pivi Pro Infotainment-System ermöglicht nahtlose Vernetzung und adaptive Assistenzsysteme fördern ein entspanntes Fahrerlebnis.

Für Business-Kunden bietet Range Rover flexible Finanzierungsoptionen, umfassende Servicepakete und attraktive steuerliche Vorteile. Die verlängerte 5-Jahres-Garantie<sup>4</sup>, die auch Originalzubehör<sup>5</sup>

umfasst, sorgt für maximale Planungssicherheit – damit Sie sich ganz auf Ihr Business konzentrieren können.

Der Range Rover Sport Plug-in Electric Hybrid verbindet wirtschaftliche Effizienz mit modernem Führungsanspruch, den nur ein Range Rover erfüllen kann.

Mehr erfahren:  
**rangerover.com**



<sup>1</sup>: Range Rover Sport P460e AWD 3.0 Liter 6-Zylinder Turbobenziner Plug-in Electric Hybrid mit 338kW (460PS): Kraftstoff- und Stromverbrauch sowie CO<sub>2</sub>-Emissionen (jeweils gewichtet kombiniert): 3,2 l/100km; 22,4 kWh/100km; 72 g/km; CO<sub>2</sub>-Klasse: B; Kraftstoffverbrauch bei entladener Batterie kombiniert: 10,0 l/100km; CO<sub>2</sub>-Klasse bei entladener Batterie: G

<sup>2</sup>: Range Rover Sport P550e AWD 3.0 Liter 6-Zylinder Turbobenziner Plug-in Electric Hybrid mit 405kW (550PS): Kraftstoff- und Stromverbrauch sowie CO<sub>2</sub>-Emissionen (jeweils gewichtet kombiniert): 3,2 l/100km; 22,4 kWh/100km; 72 g/km; CO<sub>2</sub>-Klasse: B; Kraftstoffverbrauch bei entladener Batterie kombiniert: 10,0 l/100km; CO<sub>2</sub>-Klasse bei entladener Batterie: G

<sup>3</sup>: Die Reichweitenangabe von Elektrofahrzeugen wird anhand eines Serienfahrzeugs auf einer Standardstrecke ermittelt. Die tatsächliche Reichweite hängt vom Zustand des Fahrzeugs und der Batterie sowie von der konkreten Strecke, den äußeren Einflüssen und der Fahrweise ab. Die Werte wurden in offiziellen Herstellertests nach Maßgabe der EU-Vorschriften mit einer vollständig geladenen Batterie ermittelt. Nur zu Vergleichszwecken. Die tatsächlichen Werte können abweichen. CO<sub>2</sub>-Emissionen, Kraftstoffverbrauch, Energieverbrauch und Reichweite können je nach Fahrstil, Umgebungsbedingungen, Last, Felgen, montierten Zubehörteilen, der aktuellen Strecke und dem Batteriezustand variieren. Die Reichweitenangabe wird anhand eines Produktionsfahrzeugs auf einer standardisierten Strecke ermittelt.

<sup>4</sup>: 5-Jahres-Garantie oder bis zu 150.000 km geben – je nachdem, was zuerst eintritt.

<sup>5</sup>: Bei Anbau des Zubehörs an das entsprechende Fahrzeug innerhalb der ersten 30 Tage oder 1.600 km (je nachdem, was zuerst eintritt), fallen die Produkte zudem in die 5-jährige Fahrzeuggarantie.



## Bundesweite Förderungen für Elektromobilität (Stand: 31. Juli 2025)

| Fördergeber                                 | Förderungsname  | Was wird gefördert   | Laufzeit  |
|---|---|--|---|
| BALM (Bundesamt für Logistik und Mobilität) | Umweltschutz und Sicherheit (vormals De-minimis) 2025 | Förderung des Umweltschutzes und der Sicherheit in Unternehmen des Güterkraftverkehrs mit schweren Nutzfahrzeugen ab einem technisch zulässigen Gesamtgewicht von mindestens 3.501 kg: Maßnahmen zum Umweltschutz (bspw. Emissionsreduzierung und Energieeffizienz) und zur Sicherheit (bspw. Arbeitsplatzsicherheit und Verkehrssicherheit) sowie die damit im Zusammenhang stehenden Ausgaben für Montage/Installation   | 31. Dezember 2025 (Antragsfrist: 1. September 2025) |
| KfW   | KfW-Umweltprogramm (240/241)                          | Neuanschaffung Batterie- oder Brennstoffzellen-betriebener mobiler Maschinen sowie<br><br>Nachrüstung mobiler Maschinen, wie Baumaschinen, mit Rußpartikelfiltern  | unbestimmt  |
| KfW   | Investitionskredit Nachhaltige Mobilität (268/269)    | Anschaffung von klimafreundlichen Fahrzeugen für die Personenbeförderung und leichte Nutzfahrzeuge (Öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV) und Regionalverkehr; Fahrzeuge zur Personenbeförderung im Straßenfernverkehr; Pkw, Krafträder und leichte Nutzfahrzeuge; Fahrzeuge für aktive Mobilität)<br><br>Anschaffung von klimafreundlichen Fahrzeugen für die Güterbeförderung (Schwere Nutzfahrzeuge)<br><br>Errichtung von Infrastruktur für klimafreundlichen Verkehr (Infrastruktur für emissionsarmen Verkehr an Land; Infrastruktur für den Öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV), den Regionalverkehr und sonstigen Schienenverkehr)<br><br>Investitionen in nachhaltige Informations- und Kommunikationstechnologien (IKT) für Mobilität (Datengesteuerte Lösungen zur Reduzierung von Treibhausgasemissionen; Digitale Vernetzung für eine bessere und effizientere Organisation von Mobilität)                      | unbestimmt  |
| KfW   | Erneuerbare Energien – Standard (270)                 | Errichtung, Erweiterung und Erwerb von Anlagen zur Nutzung erneuerbarer Energien einschließlich der zugehörigen Kosten für Planung, Projektierung und Installation: Photovoltaik-Anlagen auf Dächern, an Fassaden oder auf Freiflächen, Anlagen zur Stromerzeugung aus Wasserkraft bis zu einer Größe von 20 MW; Anlagen zur Stromerzeugung aus Windkraft; Anlagen zur Strom- und Wärmeerzeugung in Kraft-Wärme-Kopplungsanlagen (KWK-Anlagen) auf der Basis von Biomasse-Brennstoffen; Anlagen zur Erzeugung, Aufbereitung und Einspeisung von Biogas, Biogasleitungen; Batteriespeicher<br><br>Flexibilisierung von Stromnachfrage und -angebot, Digitalisierung der Energiewende mit dem Ziel, die erneuerbaren Energien systemverträglich in das Energiesystem zu integrieren: zum Beispiel Stromspeicheranlagen (Power-to-X-Technologien), Lastmanagement, Mess- und Steuerungssysteme, als Einzelmaßnahme oder Nachrüstung | unbestimmt  |
| KfW   | KfW-Konsortialkredit Nachhaltige Transformation (291) | Errichtung und Erwerb förderfähiger Anlagen sowie Modernisierungen bestehender Anlagen: Modul F – Nachhaltige Mobilität in Form emissionsarmer Fahrzeuge und Schiffe sowie dazu erforderlicher Infrastruktur wie Ladestationen   | unbestimmt  |
| KfW   | Klimaschutzoffensive für Unternehmen (293)            | Errichtung von Anlagen zur CO <sub>2</sub> -armen Bereitstellung von Strom inklusive hierfür notwendiger Infrastruktur zur Verteilung und Speicherung (Modul C) (Photovoltaik-Anlagen und andere Erneuerbare-Energien-Anlagen, sofern mindestens 50 % des selbst erzeugten Stroms am Unternehmensstandort genutzt werden; Maßnahmen zum Ausbau der Stromübertragungs- und -verteilnetze; Energiespeicher)<br><br>Ausschließlich in Verbindung mit weiteren Maßnahmen aus der Klimaschutzoffensive für Unternehmen (293): Integrierte Mobilitätsvorhaben (Modul F) (Elektro-Autos, E-Lkw und E-Busse; elektrisch betriebene Züge, Straßen- und U-Bahnen; Ladestationen und Wasserstofftankstellen; Radwege, Schienen und Fußwege)   | unbestimmt  |

### Ausgewählte nützliche Websites für Förderungen (bundesweit, Landesebene, kommunal):

Bundesministerium für Wirtschaft und Energie (BMWE)

[www.foerderdatenbank.de/FDB/DE/Home/home.html](http://www.foerderdatenbank.de/FDB/DE/Home/home.html)

Nationale Klimaschutzinitiative (NKI) des Bundesministerium für Wirtschaft und Energie

[www.klimaschutz.de/de/foerderung/foerderkompass](http://www.klimaschutz.de/de/foerderung/foerderkompass)

Bundesministerium für Verkehr (BMV)

[www.bmv.de/SharedDocs/DE/Artikel/foerderlandkarte-bmvi-iframe.html](http://www.bmv.de/SharedDocs/DE/Artikel/foerderlandkarte-bmvi-iframe.html)

Bundesamt für Wirtschaft und Ausfuhrkontrolle (BAFA)

[www.bafa.de/DE/Energie/Energieeffizienz/energieeffizienz\\_node.html](http://www.bafa.de/DE/Energie/Energieeffizienz/energieeffizienz_node.html)



|  | Förderhöhe  | Förderberechtigt  | Website  |
|--|---|---|--|
|  | <p>Anteilfinanzierung von höchstens 80 Prozent der zuwendungsfähigen Ausgaben</p> <p>Unternehmensbezogene Förderhöchstbetrag von bis zu 2.000 Euro je schweres Nutzfahrzeug multipliziert mit der Anzahl der zum 1. Dezember 2024 auf das zuwendungsberechtigte Unternehmen als Halter/Halterin oder Eigentümer/Eigentümerin verkehrsrechtlich zugelassenen schweren Nutzfahrzeuge (absoluter Förderhöchstbetrag beträgt 33.000 Euro)</p> | <p>Unternehmen, die zum Zeitpunkt der Antragstellung Güterkraftverkehr im Sinne von § 1 Güterkraftverkehrsgesetz (GüKG) durchführen und zum 1. Dezember 2024 Eigentümer/Eigentümerin oder Halter/Halterin von in der Bundesrepublik Deutschland zum Verkehr auf öffentlichen Straßen zugelassenen schweren Nutzfahrzeugen sind</p>  | <p><a href="https://www.balm.bund.de/DE/Foerderprogramme/Gueterkraftverkehr/Deminimis/Umweltschutz_und_Sicherheit_2025/umweltschutz_und_sicherheit_node.html">https://www.balm.bund.de/DE/Foerderprogramme/Gueterkraftverkehr/Deminimis/Umweltschutz_und_Sicherheit_2025/umweltschutz_und_sicherheit_node.html</a></p> |
|  | <p>Kredit von maximal 25 Millionen Euro pro Vorhaben (bis zu 100% der Investitionskosten finanzierbar)</p>  | <p>Mit Sitz in Deutschland oder im Ausland: Unternehmen jeder Größe; Einzelunternehmerinnen und Einzelunternehmer; Freiberuflich Tätige</p> <p>Für Vorhaben innerhalb der Europäischen Union (EU): auch Tochtergesellschaften deutscher Unternehmen und Joint Ventures mit Unternehmenssitz in der Europäischen Union</p>   | <p><a href="http://www.kfw.de/inlandsfoerderung/Unternehmen/Energie-und-Umwelt/F%C3%B6rderprodukte/Umweltprogramm-(240-241)/">www.kfw.de/inlandsfoerderung/Unternehmen/Energie-und-Umwelt/F%C3%B6rderprodukte/Umweltprogramm-(240-241)/</a></p>  |
|  | <p>Standardvariante (Programmnummer 268): Kredit bis zu 50 Millionen Euro pro Vorhaben (bis zu 100% der förderfähigen Kosten finanzierbar) und kann im Rahmen einer Einzelfallentscheidung überschritten werden</p> <p>Individualvariante (Programmnummer 269): Kredit über 25 Millionen Euro oder mehr zu individuellen Konditionen (bis zu 100% der förderfähigen Kosten finanzierbar)</p>  | <p>Vorhaben in Deutschland: Unternehmen und Einzelunternehmer der gewerblichen Wirtschaft; kommunale Unternehmen; Gemeinnützige Antragsteller; Körperschaften, Anstalten und Stiftungen des öffentlichen Rechts</p>   | <p><a href="http://www.kfw.de/inlandsfoerderung/%C3%96ffentliche-Einrichtungen/Kommunale-Unternehmen/Energie-und-Umwelt/Nachhaltige-Mobilit%C3%A4t-(268-269)/">www.kfw.de/inlandsfoerderung/%C3%96ffentliche-Einrichtungen/Kommunale-Unternehmen/Energie-und-Umwelt/Nachhaltige-Mobilit%C3%A4t-(268-269)/</a></p>      |
|  | <p>Kredit von maximal 150 Millionen Euro pro Vorhaben (bis zu 100% der Investitionskosten finanzierbar)</p>   | <p>Vorhaben in Deutschland: In- und ausländische private und öffentliche Unternehmen – unabhängig von der Größe; Körperschaften, Stiftungen und Anstalten des öffentlichen Rechts, kommunale Zweckverbände; Privatpersonen und gemeinnützige Antragsteller (zumindest ein Teil des erzeugten Stroms oder der erzeugten Wärme muss eingespeist werden); Freiberufler</p> <p>Vorhaben im Ausland: Deutsche private Unternehmen und deren Tochtergesellschaften im Ausland; Joint Ventures mit maßgeblicher deutscher Beteiligung im Ausland; In Deutschland tätige Freiberufler</p>   | <p><a href="https://www.kfw.de/inlandsfoerderung/Unternehmen/Energie-Umwelt/F%C3%B6rderprodukte/Erneuerbare-Energien-Standard-(270)/">https://www.kfw.de/inlandsfoerderung/Unternehmen/Energie-Umwelt/F%C3%B6rderprodukte/Erneuerbare-Energien-Standard-(270)/</a></p>   |
|  | <p>KfW als Konsortialpartner oder indirekt im Rahmen einer Risikounterbeteiligung (KfW-Risikoanteil in der Regel 7,5 Millionen Euro bis maximal 100 Millionen Euro) bis zu 50% der Finanzierung</p>   | <p>Vorhaben in Deutschland: In- und ausländische Unternehmen der gewerblichen Wirtschaft, die sich mehrheitlich in Privatbesitz befinden</p> <p>Vorhaben im Ausland: deutsche Unternehmen und deren Tochtergesellschaften mit Sitz im Ausland</p>   | <p><a href="https://www.kfw.de/inlandsfoerderung/Unternehmen/Energie-und-Umwelt/F%C3%B6rderprodukte/KfW-Konsortialkredit-Nachhaltige-Transformation-(291)/">https://www.kfw.de/inlandsfoerderung/Unternehmen/Energie-und-Umwelt/F%C3%B6rderprodukte/KfW-Konsortialkredit-Nachhaltige-Transformation-(291)/</a></p>     |
|  | <p>Kredit von maximal 25 Millionen Euro pro Vorhaben (bis zu 100% der förderfähigen Kosten finanzierbar)</p>  | <p>Vorhaben in Deutschland: natürliche Personen, juristische Personen und rechtsfähige Personengesellschaften mit mehrheitlich privatrechtlicher Beteiligung, die in Ausübung oder zur Aufnahme einer gewerblichen oder freiberuflichen Tätigkeit mit Unternehmenssitz in Deutschland oder im Ausland handeln; Juristische Personen und rechtsfähige Personengesellschaften mit mehrheitlich kommunaler Beteiligung, die in Ausübung oder zur Aufnahme einer gewerblichen oder freiberuflichen Tätigkeit handeln</p> <p>Vorhaben innerhalb der Europäischen Union (EU): Unternehmen mit Unternehmenssitz in Deutschland; Tochtergesellschaften deutscher Unternehmen mit Unternehmenssitz in der Europäischen Union; Joint Ventures in der Europäischen Union mit eigener Rechtspersönlichkeit und maßgeblicher deutscher Beteiligung von mindestens 25 %</p> | <p><a href="http://www.kfw.de/inlandsfoerderung/Unternehmen/Energie-Umwelt/F%C3%B6rderprodukte/Klimaschutzoffensive-f%C3%BCr-den-Mittelstand-(293)/">www.kfw.de/inlandsfoerderung/Unternehmen/Energie-Umwelt/F%C3%B6rderprodukte/Klimaschutzoffensive-f%C3%BCr-den-Mittelstand-(293)/</a></p>                          |

Nationale Organisation Wasserstoff- und Brennstoffzellentechnologie (NOW GmbH)

[www.now-gmbh.de/foerderung/foerderfinder/](http://www.now-gmbh.de/foerderung/foerderfinder/)

Bundesverband deutscher Fördermittel-Berater e.V. (BvdFB))

[www.bvdffb.de/foerdermittel-fuer/klima-und-umweltschutz](http://www.bvdffb.de/foerdermittel-fuer/klima-und-umweltschutz)

Projekträger Jülich (ptj)

<https://www.ptj.de/projektfoerderung/fri-elektromobilitaet>

Vattenfall InCharge

[incharge.vattenfall.de/pages/foerdermitteldatenbank](http://incharge.vattenfall.de/pages/foerdermitteldatenbank)



Immer wieder taucht die Frage auf: Gibt es Alternativen zur elektrischen Alternative? Gemeint sind damit in der Regel zwei Technologien: E-Fuels und die Brennstoffzelle. Beide gelten als Hoffnungsträger – und doch ist ihre Rolle in einer realistischen Mobilitäts-zukunft begrenzt. E-Fuels, also synthetisch hergestellte Kraftstoffe auf Basis von grünem Wasserstoff und CO<sub>2</sub>, sind technisch faszinierend. Sie versprechen, Verbrennungsmotoren weiterzubetreiben – theoretisch sogar klimaneutral, sofern nur erneuerbare Energien verwendet werden. Für Flugzeuge, Schiffe oder historische Fahrzeuge könnte das eine sinnvolle Lösung sein.

Doch für den Alltagsbetrieb im Personenwagensegment ergeben sich klare Einschränkungen: Der Wirkungsgrad ist schlicht zu niedrig. Während ein batterieelektrisches Fahrzeug rund 70 Prozent der eingesetzten Energie auf die Straße bringt, sind es bei E-Fuels – über den

Umweg Elektrolyse, Synthese, Transport und Verbrennung – oft nicht mehr als 10 bis 15 Prozent. Mit anderen Worten: Wer mit E-Fuels fährt, braucht für dieselbe Strecke fünf- bis siebenmal so viel Strom wie mit einem BEV.

Hinzu kommen hohe Kosten. Selbst optimistische Prognosen sehen E-Fuels langfristig bei etwa zwei bis drei Euro pro Liter – ohne Steuern. Für eine breite Anwendung im Pkw-Bereich ist das kaum realistisch. Trotzdem könnten E-Fuels eine wichtige Nische besetzen: Etwa dort, wo Verbrennungsmotoren noch lange im Einsatz bleiben – etwa bei Bestandsfahrzeugen mit hoher Restlaufzeit, oder dort, wo Elektrifizierung kaum möglich ist.

#### Logistikprobleme und Effizienzdefizite bei Wasserstoff

Die Brennstoffzelle galt lange als Königslösung: lokal emissionsfrei, mit vertrau-

Elektroautos gelten als gesetzt, wenn es um die Antriebswende geht. In vielen Märkten Europas und Asiens steigen die Zulassungszahlen rasant, Ladeinfrastruktur wird ausgebaut, Reichweiten steigen, Preise sinken.



# Was kommt nach dem Elektroauto?



Könnten E-Fuels eine Alternative sein?





Die Wasserstofflagerung ist ziemlich energieträchtig

tem Tankvorgang und großer Reichweite. Tatsächlich funktionieren Brennstoffzellenfahrzeuge problemlos – technisch sind sie ausgereift. Doch auch hier sprechen zentrale Faktoren gegen eine große Zukunft im Personenwagenmarkt.

Erstens: der schlechte Gesamtwirkungsgrad. Auch bei Wasserstoffantrieben liegt der „Tank-to-Wheel“-Wirkungsgrad – also der Anteil der eingesetzten Energie, der letztlich in Vortrieb umgesetzt wird – deutlich unter dem des Batterieautos. Die Kette ist lang. Strom, Elektrolyse,

Wasserstoff, Kompression, Transport und Rückverstromung. Dabei gehen rund zwei Drittel der Energie verloren. Zweitens: die Infrastruktur. Wasserstofftankstellen sind teuer, aufwendig im Betrieb und bislang nur sehr spärlich verfügbar. Selbst in Ländern wie Deutschland mit gezielter Förderung ist die Verfügbarkeit gering. Für den Alltagsgebrauch bedeutet das eine hohe Abhängigkeit von wenigen Standorten und wenig Flexibilität. Drittens: die Kosten. Wasserstoff ist teuer in der Herstellung und Distribution. Selbst bei steigenden Produktionsmen-

gen wird ein H<sub>2</sub>-Tankvorgang für Pkw voraussichtlich deutlich teurer bleiben als Strom aus der Steckdose – sowohl in Bezug auf den Energiepreis als auch auf die Wartungskosten der Tankanlagen.

### Warum batterieelektrische Autos wohl das Rennen machen

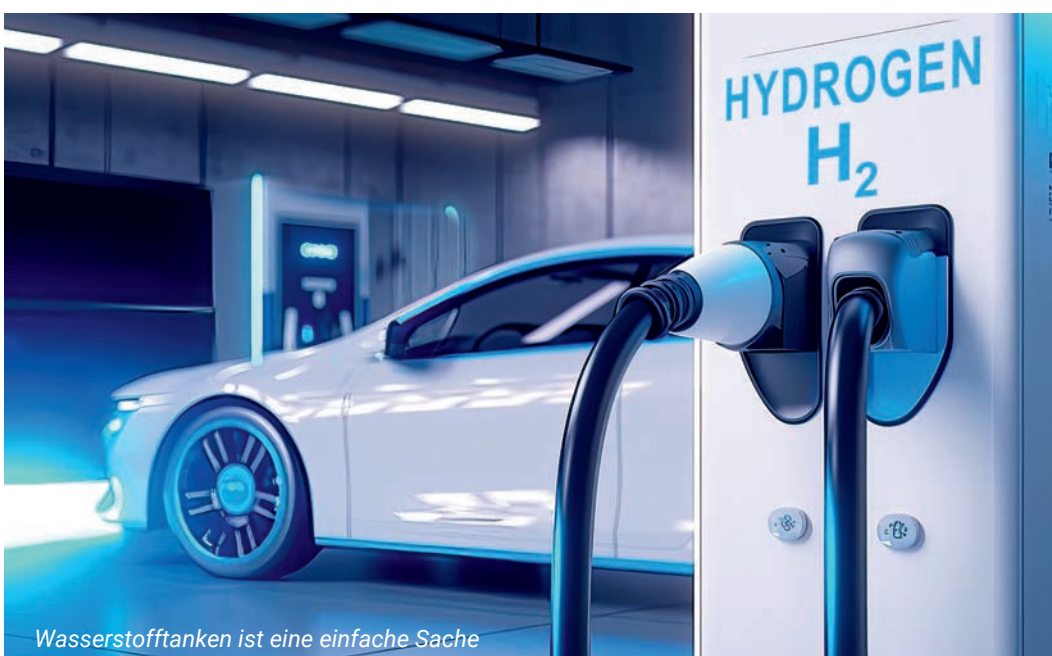
Die batterieelektrische Mobilität hat sich in den vergangenen Jahren rasant weiterentwickelt. Nicht nur Reichweiten steigen, sondern auch Ladeleistungen. Viele neue Fahrzeuge laden heute 200, 250 oder gar 350 kW – damit ist in wenigen Minuten wieder Energie für hunderte Kilometer an Bord. Gleichzeitig sinken die Akkupreise, Lebensdauern steigen, und immer mehr Hersteller optimieren Wärmepumpen, Batteriemanagement und Effizienz. Die Achillesferse „Ladeinfrastruktur“ wird Schritt für Schritt entschärft. In Ballungsräumen, auf Fernstrecken und bei Arbeitgebern entstehen stetig neue Lademöglichkeiten. Immer mehr Modelle bieten Plug & Charge, Routenplanung mit Ladestopp-Empfehlung und automatisierte Ladevorgänge. Selbst für Langstreckenpendler wird das Elektroauto zunehmend praktikabel. Und hinzu kommt, dass ein batterieelektrisches Auto zu Hause, auf dem Firmenparkplatz oder beim Einkaufen geladen werden kann – ein Brennstoffzellenfahrzeug nicht. Der Komfortfaktor spielt eine enorme Rolle.

### Und dennoch: Es wird mehr als nur eine Lösung geben

Trotz aller Vorteile der Batterie – es ist unwahrscheinlich, dass die Zukunft ausschließlich elektrisch-batteriebetrieben sein wird. Es gibt Nischen, Märkte und Anwendungsfälle, in denen E-Fuels oder Wasserstoff sinnvoll sein können: Schwerlastverkehr, Schifffahrt, Luftfahrt, Notstromversorgung oder Infrastruktur mit extrem langen Einsatzzyklen. Auch für Regionen mit instabiler Stromversorgung oder ohne Ausbaupotenzial könnte Wasserstoff eine Alternative darstellen.

Der Bestand an Verbrennern wird uns außerdem noch viele Jahre begleiten – und hier können E-Fuels helfen, die CO<sub>2</sub>-Bilanz zu verbessern. Doch für den klassischen Neuwagenmarkt wird sich aller Voraussicht nach der batterieelektrische Antrieb durchsetzen, jedenfalls in der Masse.

**Fazit:** Es geht nicht um ein Entweder-Oder. Die Frage ist nicht, ob Wasserstoff oder E-Fuels „verloren“ haben, sondern, wo sie ihren Platz finden. Für den Individualverkehr der Zukunft ist der Trend klar. Das batterieelektrische Auto hat aktuell die Nase vorn. Aber in der großen Transformation der Mobilität ist Platz für verschiedene Lösungen – wenn sie sinnvoll eingesetzt werden.



Wasserstofftanken ist eine einfache Sache



# Elektromobilität



Der Mobilize Duo eignet sich perfekt für Fahrten in die Stadt

Quelle: Renault

Elektromobilität beschränkt sich längst nicht mehr nur auf E-Autos. Vielmehr erfreuen sich elektrisch betriebene Fahrräder, Lastenfahrräder und E-Leichtfahrzeuge zunehmender Beliebtheit und etablieren sich als sinnvolle Alternativen im urbanen und betrieblichen Mobilitätsmix.

E-Bikes haben sich als geeignete Lösung für den Arbeitsweg etabliert. Sie ermöglichen Berufspendlern, den Berufsverkehr, überfüllte Bahnen und Busse sowie Parkplatzprobleme zu umgehen. Laut Studien nutzt bereits jeder vierte Berufspendler das Fahrrad für den Weg ins Büro. Neben den klassischen E-Bikes gewinnen auch E-Cargobikes in Unternehmen zunehmend an Bedeutung, insbesondere für den Einsatz auf der „letzten Meile“, beispielsweise bei der Auslieferung von Waren.

## Vorteile

Die Vorteile sind offensichtlich: Anstatt im Stau zu stehen, können Pendler frische Luft genießen – vorausgesetzt, das Wetter spielt mit. Darüber hinaus ist das Fahrradfahren, auch mit elektrischer Unterstützung, gesundheitsfördernd und kann langfristig die Krankheitsausfälle reduzieren. Der Trend zur Nachhaltigkeit und das zunehmende Umweltbewusstsein machen E-Bikes zu einem wichtigen Beitrag zum Klima- und Umweltschutz. Gesetzgeber und Kommunen fördern diesen Fahrrad-Boom durch den Ausbau von Radwegen und eine verbesserte Beschilderung.

Für Unternehmen bieten Diensträder aber nicht nur praktische Vorteile, sondern auch einen Imagegewinn. Arbeitgeber, die ihren Mitarbeitern E-Bikes zur Verfügung stellen, werden als attraktiv und nachhaltig wahrgenommen. Dies trägt dazu bei, Fachkräfte zu gewinnen und Mitarbeiter langfristig an das Unternehmen zu binden. Zusätzliche Maßnahmen wie sichere, überdachte Stellplätze, Umkleiden, Duschräume und Lademöglichkeiten für E-Bikes erhöhen die Attraktivität des Arbeitgebers weiter.

## Leasingmodelle

Die Finanzierung von Diensträdern erfolgt zunehmend über Leasingmodelle, die sowohl für Arbeitgeber als auch für Arbeitnehmer attraktiv sind. Leasinganbieter gestalten den Prozess unkompliziert und mit minimalem Aufwand. Besonders beliebt ist das Modell der Gehaltsumwandlung, bei dem ein Teil des Bruttolohns für die Leasingraten verwendet wird. Dieses Bruttoentgeltumwandlungsmodell erfordert eine enge Zusammenarbeit zwischen Personalwesen, Betriebsrat und Fuhrparkmanagement. Bei privater Nutzung wird der geldwerte Vorteil mit lediglich 0,25 Prozent versteuert,

Für das Pendeln zur Arbeit eignen sich E-Bikes ideal



ert, was das Leasing oft günstiger macht als einen Direktkauf.

Ein Dienstrad kann auch als zusätzliches Gehaltselement angeboten werden, wobei der Arbeitgeber sämtliche Kosten übernimmt. In den meisten Leasingverträgen sind Wartung und Reparatur bereits enthalten, und die Kommunikation erfolgt direkt zwischen den Mitarbeitern und den Werkstätten. Dabei spielt es keine Rolle, ob es sich um ein klassisches Fahrrad, ein E-Bike oder ein S-Pedelec handelt. Fuhrparkleiter sollten jedoch beachten, dass S-Pedelecs, die Geschwindigkeiten von bis zu 45 km/h erreichen, rechtlich als Kleinkraftfahrzeuge gelten. Daher sind ein Führerschein der Klasse AM sowie zusätzliche Verfahren wie Führerscheinkontrollen, UVV und Versicherungen erforderlich.

## E-Cargobikes

Elektrisch unterstützte Lastenräder bieten eine umweltfreundliche Alternative zu Autos und Lieferwagen, insbesondere



# abseits des Pkw



forderungen: Der Anschaffungspreis ist höher als bei herkömmlichen Fahrrädern, und es wird Platz benötigt, um ein solches Fahrzeug zu lagern. Doch Förderprogramme und Leasingmodelle machen die Anschaffung zunehmend erschwinglicher.

## E-Leichtfahrzeuge: Eine innovative Lösung für die betriebliche Mobilität

Elektrisch angetriebene Leichtfahrzeuge, insbesondere solche der L7e-Kategorie, bieten eine vielversprechende Option für betriebliche Mobilität. Diese Fahrzeuge sollten nicht mit den oft als „25-km/h-Autos“ bezeichneten Kleinstwagen verwechselt werden. Vielmehr handelt es sich um leistungsstarke Leichtfahrzeuge, die ohne Batterie maximal 450 Kilogramm wiegen und mit einer Höchstleistung von 15 kW (20 PS) ausgestattet sind. Mit einem Gesamtgewicht von bis zu 600 Kilogramm und einer Höchstgeschwindigkeit von 80 bis 90 km/h sind sie sogar für den Einsatz auf Autobahnen zugelassen. Um diese Fahrzeuge zu fahren, ist ein Führerschein der Klasse B erforderlich, und sie tragen „große“ Kennzeichen, ähnlich wie herkömmliche Autos.

Innerhalb der L7e-Kategorie existieren mehrere Unterkategorien, darunter „schwere Straßenquads“ (Kategorie A),

in städtischen Gebieten. E-Cargobikes sind dabei äußerst vielseitig und eignen sich hervorragend für den Transport von Gütern. Mit einer Traglast von bis zu 250 Kilogramm und einer Reichweite von bis zu 100 Kilometern stellen sie eine ernstzunehmende Option für den Alltag dar. Dank des Elektromotors wird das Treten selbst bei voller Beladung erleichtert, was sie besonders attraktiv für hügelige Strecken oder längere Distanzen macht. Zudem benötigen sie weniger Platz als Autos, was in überfüllten Innenstädten ein klarer Vorteil ist. Parkprobleme gehören der Vergangenheit an, und Radwege ermöglichen oft eine schnellere Fortbewegung als im stockenden Autoverkehr.

Immer mehr Unternehmen erkennen die Vorteile von E-Cargobikes. Lieferdienste, Handwerker und sogar städtische Verwaltungen nutzen sie, um effizient und nachhaltig zu arbeiten. Besonders in der sogenannten „letzten Meile“ – der Zustellung von Waren direkt an den Kunden – erweisen sie sich als äußerst praktisch. Natürlich gibt es auch Heraus-



Beim Microlino steigt man vorne ein

Quelle: Microlino



„schwere Geländequads“ (Kategorie B) und „schwere Vierradmobilie“ (Kategorie C). Letztere zeichnen sich durch ihre Vielseitigkeit aus und sind in der Lage, sowohl Personen als auch Waren zu transportieren. Diese Vielfalt macht L7e-Fahrzeuge zu einer attraktiven Option für verschiedene Einsatzbereiche.

### Vorteile der E-Leichtfahrzeuge

Ein wesentlicher Vorteil der L7e-Fahrzeuge ist ihr günstiger Preis. Im Vergleich zu herkömmlichen Autos sind sie deutlich kosteneffizienter, da sie weniger Material benötigen und auf viele gängige Assistenzsysteme verzichten. Die Akkukapazitäten liegen häufig im einstelligen oder moderaten zweistelligen Kilowattstundenbereich, was Reichweiten von maximal 200 Kilometern ermöglicht – in der Regel jedoch nur etwa 100 Kilometer. Schnellladefunktionen sind meist nicht vorhanden; stattdessen erfolgt das Laden über herkömmliche Schuko-Stecker. Diese Einfachheit führt zu niedrigeren Anschaffungs- und Betriebskosten: Während kleine Elektroautos oft nicht unter 20.000 bis 25.000 Euro erhältlich sind, kosten L7e-Fahrzeuge weniger als 15.000 Euro.

Auch in Bezug auf die Betriebskosten erweisen sich diese Fahrzeuge als äußerst wirtschaftlich. Sie verbrauchen etwa 8 kWh Strom pro 100 Kilometer, was im Vergleich zu größeren Elektroautos, die häufig mehr als doppelt so viel Energie benötigen, deutlich kostengünstiger ist.

### Vielfältige Einsatzmöglichkeiten

Die Einsatzmöglichkeiten von E-Leichtfahrzeugen sind breit gefächert. Im Personenverkehr eignen sie sich hervorragend

*Mit einem Dienstrad entfallen die Parkplatzprobleme*



für alltägliche Strecken, wie den Weg zur Arbeit, und sie bieten zudem die Möglichkeit, Güter zu transportieren. Für KEP-Dienstleistungen (Kurier-, Express- und Paketdienste) sind L7e-Fahrzeuge ebenfalls ideal. Dank ihres kompakten Formats und ihrer Wendigkeit können sie auch schwer zugängliche Orte in dicht besiedelten Städten erreichen. Modelle mit ausreichendem Ladevolumen sind perfekt für den regulären Zustellverkehr oder Bringdienste, wie beispielsweise die Lieferung von zubereiteten Speisen.

L7e-Fahrzeuge bieten auf größeren Betriebsgeländen oder für Werkverkehre zahlreiche Vorteile. Sie eignen sich hervorragend für Service- und Personenwirtschaftsverkehre, bei denen Arbeits- oder Verbrauchsmaterial transportiert werden muss. Beispiele hierfür sind die Stadtreinigung, Grünpflege, Hausmeister- und Facility-Services sowie technische oder Pflegedienste. Mit einer Vielzahl von Aufbauten, die bis hin zu Lieferwagen reichen, und einer hohen Zuladung von bis zu 700 Kilogramm stellen sie eine praktische Alternative für viele Einsatzmöglichkeiten dar.

*Mit einem Lastenrad lässt sich einiges transportieren*



**Fazit:** Elektromobilität jenseits des klassischen Pkw bietet eine Vielzahl von Möglichkeiten, die sowohl im städtischen als auch im geschäftlichen Umfeld überzeugen. E-Bikes und E-Cargobikes stellen eine nachhaltige, kosteneffiziente und gesundheitsfördernde Alternative für den Arbeitsweg sowie die „letzte Meile“ in der Logistik dar. Sie zeichnen sich durch ihre Flexibilität, Umweltfreundlichkeit und die Unterstützung durch Leasingmodelle sowie Förderprogramme aus. Gleichzeitig bieten elektrisch angetriebene Leichtfahrzeuge der L7e-Kategorie eine innovative Lösung für betriebliche Mobilität. Mit ihrer Vielseitigkeit, den geringen Betriebskosten und der Fähigkeit, sowohl Personen als auch Waren zu transportieren, sind sie eine attraktive Option für Unternehmen und Kommunen. Beide Fahrzeugtypen tragen dazu bei, den Mobilitätsmix zu diversifizieren und nachhaltige Alternativen zu schaffen, die den Anforderungen der modernen Mobilität gerecht werden.



# Immer auf dem neuesten Stand

Die Einführung von Elektromobilität im Unternehmen ist ein komplexes Thema. Gut, dass es inzwischen zahlreiche Veranstaltungen, Verbände und Newsletter gibt, die dabei helfen, den Überblick über die aktuellen Entwicklungen zu behalten. Was hilft dem Fuhrparkentscheider potenziell weiter?

## Messen und Kongresse

Messen bieten den unschlagbaren Vorteil, nicht nur einen Überblick über den Stand der Technik und Dienstleister zu erhalten, sondern mit diesen auch gleich vor Ort über seine Anforderungen diskutieren zu können. Zudem sind Messen auch ein Treffpunkt für Gleichgesinnte, so dass die ein oder andere Benchmark oder das ein oder andere Best Practice Beispiel ausgetauscht werden kann. Hier eine kleine Auswahl der wichtigsten Veranstaltungen zum Thema, natürlich gibt es zusätzlich eine Fülle regionaler Messen und Kongresse zum Thema Elektromobilität

### <https://derbranchentreff.de>

Die größte Netzwerkmesse für Fuhrparkentscheider findet jedes Jahr im März in Düsseldorf statt. Neben allen „Standard“-Themen liegt ein großer Schwerpunkt auf allen Facetten der Elektromobilität – von Elektroautos, E-Bikes, Lastenfahrzeugen, E-Transporter und Lkw, E-Bussen und Kommunalfahrzeugen und natürlich die gesamten Services drumherum, angefangen bei der Ladeinfrastruktur und Tankkarten

### <https://www.powertodrive.de/start>

Die internationale Fachmesse für Ladeinfrastruktur und Elektromobilität in München konzentriert sich tatsächlich stark auf Ladeinfrastruktur und ist offen für alle Besucher. Großer Vorteil ist die zeitgleich stattfindende Solarworld (im gleichen Ticket enthalten), so dass man gleich die Ladeinfrastruktur mit Solar-Stromerzeugung kombinieren kann

### <https://www.iaa-mobility.com/de>

Die IAA Mobility fokussiert sich auf alle Themen rund um die Mobilität, mit Schwerpunkt alternative Mobilität vom E-Bike bis zum Elektroauto. Als Publikumsmesse liegt der Fokus auf der privaten Mobilität.

### <https://www.nakobemo.de>

Die Nationale Konferenz für betriebliche Mobilität in Mainz fokussiert die Weiterentwicklung der Mobilität im Unternehmen – und dazu gehört natürlich auch massiv die Elektromobilität.

### <http://www.fleetdating.de>

Fleetdating ist eine Mischung aus Netzwerk-Event und Speeddating für Fuhrparkentscheider. Auch hier finden sich immer mehr Anbieter und Themen rund um die Elektromobilität. Fleetdating findet mehrmals im Jahr in verschiedenen Regionen Deutschlands statt.

## Verbände

Verbände vertreten die Interessen der Mitglieder gegenüber der Politik, und helfen immer gerne mit Informationen zum Thema weiter. Folgend Verbände sind für Fuhrparkentscheider empfehlenswert:

### <https://www.mobilitaetsverband.de>

Der Bundesverband betriebliche Mobilität hat sich genau auf die Bedürfnisse der Fuhrparks spezialisiert, und da ist natürlich die Elektromobilität ein großes Thema. Der BBM führt auch eigene Weiterbildungen und Konferenzen durch

### <https://www.emobilityeurope.org/>

E-Mobility Europe (zuvor AVERE) ist ein repräsentatives Gremium auf europäischer Ebene mit Sitz in Brüssel. Der einzige europäische Verband wurde bereits 1978 gegründet und agiert in enger Kooperation mit europäischen Institutionen und weiteren internationalen Behörden für das Ziel, die Verbreitung von Elektromobilität im Allgemeinen und Elektrofahrzeugen im Besonderen in Europa zu fördern.

## Weiterbildung

Weiterbildung ist generell wichtig. Bei der komplexen Materie Elektromobilität und den sich stets ändernden technischen Gegebenheiten und politischen oder wirtschaftlichen Förderungen ist

es um so wichtiger, auf dem aktuellen Stand zu sein. Einige Weiterbildungsmöglichkeiten finden Sie hier:

### <https://www.wbstraining.de/kurse/weiterbildung/consultant-nachhaltige-mobilitaet/>

Ein umfangreicher Kurs rund um Elektromobilität und Ladeinfrastruktur bis hin zu technischen Fahrzeugdetails und Nachhaltigkeitsbetrachtungen. Mit Dekra-Zertifikat.

### <https://akademie.tuv.com/weiterbildungen/grundlagen-der-elektromobilitaet-im-firmenfuhrpark-537124>

Spezieller Kurs für Fuhrparkentscheider zur Einführung der Elektromobilität.

### <https://www.mobilitaetsverband.de/gesamtangebot.html>

Der Bundesverband betriebliche Mobilität bietet zahlreiche Weiterbildungen an, davon auch etliche im Bereich Elektromobilität.

## Webseiten & Newsletter

Tagesaktuelle Webseiten und Newsletter sind eine wichtige Informationsquelle für das schnelle Update zwischendurch. Wir haben einige spannende Webseiten und Newsletter zusammengetragen, die stets das aktuellste aus der sich schnell entwickelnden Welt der Elektromobilität abbilden. Tipp: nutzen Sie unser Magazin als PDF, dort können Sie die Links direkt kopieren oder anklicken!

### <https://flotte.de/elektromobilitat>

<https://www.electrive.net>

<https://www.adac.de/rund-ums-fahrzeug/elektromobilitaet/>

<https://emobilitaet.online>

<https://www.elektroautomobil.com>

<https://emobility-magazin.com>

<https://www.electrincar-magazin.de>

<https://electricdrivemagazin.de>

<https://www.chip.de/tests/epower,136093>

[epower,136093](https://www.chip.de/tests/epower,136093)

## Nützliche Webseiten für die Praxis

<https://www.adac.de/rund-ums-fahrzeug/auto-kaufen-verkaufen/>

[autokosten/elektroauto-kostenvergleich/](https://www.adac.de/rund-ums-fahrzeug/auto-kaufen-verkaufen/autokosten/elektroauto-kostenvergleich/)

<https://www.now-gmbh.de/>

<https://www.ptj.de/projektfoerderung/fri-elektromobilitaet>

[fri-elektromobilitaet](https://www.ptj.de/projektfoerderung/fri-elektromobilitaet)



Ein Elektroauto kann wie jedes andere Firmenfahrzeug über eine Flottenversicherung abgedeckt werden. Allerdings sollten einige Punkte bei dieser Fahrzeugkategorie beachtet werden.

Versicherer bieten spezielle Leistung für E-Fahrzeuge



# Abgesichert

Grundsätzlich unterscheiden sich die Versicherungsleistungen für E-Fahrzeuge zunächst nicht von denen für herkömmliche Verbrenner. Sowohl die Haftpflichtversicherung, die Schäden abdeckt, die anderen durch das eigene Fahrzeug zugefügt werden, als auch die Teil- oder Vollkaskoversicherung, die Schäden am eigenen Fahrzeug reguliert, bieten identische Leistungen. Dennoch gibt es einige Besonderheiten und Zusatzversicherungen, die speziell für E-Fahrzeuge von Bedeutung sind.

## Der Akku: Das Herzstück des Elektrofahrzeugs

Der Akku ist das kostenintensivste Bauteil eines Elektrofahrzeugs und kann bei Beschädigungen hohe Kosten verursachen. Daher ist es wichtig, ihn umfassend abzusichern. Grundsätzlich ist der Akku als Fahrzeugteil in der Kaskoversi-

cherung eingeschlossen, wobei ein Vergleich der jeweiligen Versicherungsleistungen ratsam ist. Besonders die Vollkaskoversicherung bietet beispielsweise Schutz bei Schäden, die durch eigenes Verschulden an der Batterie entstehen.

Zu den spezifischen Leistungen, auf die Fuhrparkleiter bei einer Versicherung für ein E-Auto achten sollten, gehören unter anderem Erstattungen für Schäden, die durch Kurzschluss oder Überspannung sowie durch Brandentzündung entstehen. Auch Tierbisse und deren Folgeschäden sowie Bedienfehler beim Laden sollten abgesichert werden. Ein weiterer wichtiger Punkt, der abgedeckt werden sollte, sind die Folgen unsachgemäßen Abschleppens: Hier können durch Rekuperation hohe Induktionsspannungen entstehen, die die Steuerungselektronik beeinträchtigen.

Darüber hinaus können Gebühren für die Überprüfung der Reparaturfähigkeit der Antriebsbatterie sowie Kosten für den Ausbau und die fachgerechte Entsorgung des Akkus anfallen. Diese sollten, ebenso wie Transportgebühren zur nächstgelegenen Rücknahmestelle, in der Versicherung eingeschlossen sein. Nach einem Unfall oder bei drohender Entzündung des Akkus können zudem spezielle Maßnahmen erforderlich sein, wie die Lagerung des Fahrzeugs in einem

Wassercontainer. Diese Maßnahme dient dazu, eine mögliche Brandgefahr zu verhindern. Die Kosten für das Abschleppen in eine Spezialwerkstatt, die Lagerung im Wassercontainer und die Entsorgung des kontaminierten Wassers sollten ebenfalls in den Versicherungsleistungen enthalten sein.

## Allgefahrendeckung und Schutzbrief

Einige Versicherungen bieten eine sogenannte Allgefahrendeckung für den Akku an, bei der nahezu jeder Schaden an der Fahrzeugbatterie abgesichert ist. Darüber hinaus gibt es spezielle Versicherungslösungen für die Ladeinfrastruktur, wie Ladepunkte und Ladekabel: Schäden an Ladesäulen oder Wallboxen, beispielsweise durch Vandalismus, sowie der Diebstahl von Ladekabeln und der Verlust von Ladekarten sind somit ebenfalls abgedeckt. Ein Schutzbrief kann schließlich besonders hilfreich sein, wenn ein Elektrofahrzeug aufgrund eines leeren Akkus liegen bleibt. Dieser bietet unter anderem kostenloses Abschleppen zur nächsten Ladestation, falls die angestrebte Ladesäule außer Betrieb ist.

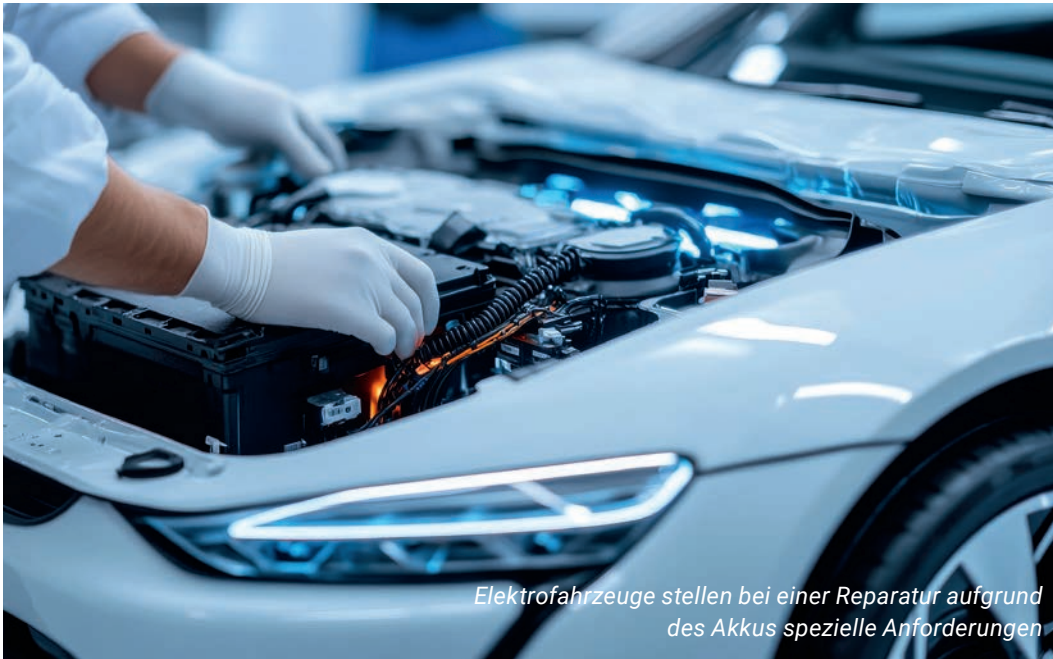
**Fazit:** Die Flottenversicherung für Elektrofahrzeuge bietet eine Vielzahl von Optionen, um die spezifischen Risiken und Anforderungen dieser Fahrzeuge abzudecken. Von der Absicherung des Akkus über die Ladeinfrastruktur bis hin zu speziellen Schutzbriefen – die Versicherungsbranche hat sich auf E-Fahrzeuge eingestellt.



Auch die Ladeinfrastruktur kann mitversichert werden



# Komplexer und anspruchsvoller



Elektrofahrzeuge stellen bei einer Reparatur aufgrund des Akkus spezielle Anforderungen

Das Schadenmanagement ist ein zentraler Bestandteil des Flottenmanagements. Ziel ist es, entstandene Schäden so effektiv und schnell wie möglich zu steuern, um die wirtschaftlichen Folgekosten so gering wie möglich zu halten. Elektrofahrzeuge erfordern jedoch einen anderen Umgang im Falle eines Unfalls als Fahrzeuge mit Verbrennungsmotoren. Die verbauten Hochvoltbatterien bringen spezielle Sicherheitsaspekte mit sich, die sowohl bei der Bewertung als auch bei der Reparatur von Schäden berücksichtigt werden müssen. Hochvoltssysteme, die mit mehr als 60 Volt Gleichstrom arbeiten, stellen bei Beschädigung eine potenziell lebensbedrohliche Gefahr dar. Besonders bei modernen Elektrofahrzeugen, die häufig mit 800-Volt-Systemen ausgestattet sind, sind daher zusätzliche Sicherheitsmaßnahmen erforderlich.

## Aufwendige Reparaturen und spezielle Qualifikationen

Die Reparatur von Elektrofahrzeugen ist deutlich aufwendiger als die von Fahrzeugen mit Verbrennungsmotoren. Nur speziell geschultes Personal mit einer Hochvoltqualifizierung gemäß DGUV-200-005 darf an diesen Fahrzeugen arbeiten. Diese Qualifizierung ist in drei Stufen unterteilt:

- **HV 1S:** Allgemeine Arbeiten an Serienfahrzeugen mit Hochvoltssystemen, jedoch nur nicht-elektrotechnische Aufgaben.

Natürlich sind auch Elektrofahrzeuge in Unfälle verwickelt und können beschädigt werden. Was Flottenleiter dann beachten sollten, erfahren Sie hier.

- **HV 2S:** Fachkundiges Personal darf Arbeiten an Hochvoltssystemen nur im spannungsfreien Zustand durchführen.
- **HV 3S:** Arbeiten an unter Spannung stehenden Hochvoltkomponenten sind nur auf der höchsten Qualifizierungsstufe möglich. Reparaturen an der Batterie werden in der Regel von den Herstellern selbst durchgeführt, da diese durch die Garantie abgedeckt sind.

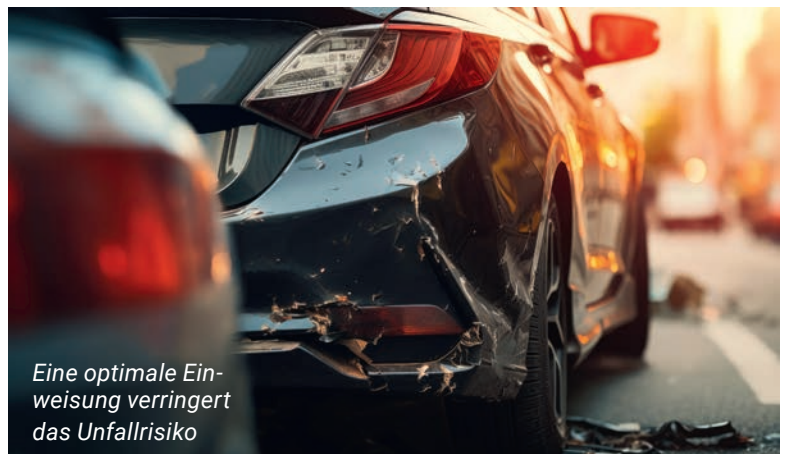
Neben der Qualifikation des Personals benötigen Werkstätten spezielle Ausrüstungen, wie Werkzeuge und Diagnosetechnologie, um die Arbeiten sicher und präzise durchzuführen. Hochvoltbatterien erfordern spezielle Schutzkleidung, die unter anderem Handschuhe sowie Augen- und Atemschutz umfasst. Auch die

Diagnose von Elektrofahrzeugen ist komplexer, da diese mit zahlreichen Steuergeräten und Sensoren ausgestattet sind. Werkstätten müssen über geeignete Diagnosegeräte und Software verfügen, um Fehlercodes korrekt auszulesen und Reparaturen durchzuführen. Diese Anforderungen führen zu höheren Reparaturkosten, die Flottenleiter im Schadenmanagement berücksichtigen müssen.

## Präventive Maßnahmen im Risikomanagement

Ein effektives Risikomanagement ist entscheidend, um unfallbedingte Schadenereignisse zu reduzieren. Obwohl es unmöglich ist, alle Unfälle zu verhindern, können präventive Strategien die Anzahl der Vorfälle erheblich senken. Mit der Elektrifizierung von Fuhrparks entstehen jedoch neue Herausforderungen: Eine umfassende Schulung und Unterweisung der Mitarbeiter in der Bedienung und Handhabung von Elektrofahrzeugen ist unerlässlich, da die neue Antriebsart anfangs ein verändertes Fahrverhalten mit sich bringt. Darüber hinaus müssen die Fahrer auf neue Gefahrenquellen, wie beispielsweise den Ladevorgang, hingewiesen werden.

**Fazit:** Die Elektrifizierung von Fuhrparks bietet nicht nur Vorteile, sondern bringt auch neue Herausforderungen im Schaden- und Risikomanagement mit sich. Elektrofahrzeuge erfordern aufgrund ihrer Technologie spezifische Kenntnisse, Sicherheitsmaßnahmen und Ausrüstungen, um Reparaturen effektiv durchzuführen. Fuhrparkleiter und Werkstätten müssen sich auf diese neuen Anforderungen einstellen, um den Übergang zur Elektromobilität erfolgreich zu gestalten.



Eine optimale Einweisung verringert das Unfallrisiko



# „Elektrik-Trick“?

Zum Einsatz von Elektromobilität im Fuhrpark geistert viel Halbwissen durch das Internet. Zur Elektrifizierung von Fuhrparks tauchen in der Fuhrparkberatung immer wieder zwei Fragestellungen auf, die sowohl die Arbeitnehmerseite wie auch die Arbeitgeberseite in Bezug auf die Überlassung von Elektrofahrzeugen als Dienstwagen betreffen.

## Gibt es einen Anspruch auf einen elektrischen Dienstwagen?

Mitarbeiter, die einen Dienstwagen erhalten sollen, stellen häufig die Frage, ob sie angesichts der mit der Überlassung eines Elektrofahrzeugs als Dienstwagen verbundenen Steuervorteile nicht einen Rechtsanspruch auf die Überlassung eines E-Fahrzeugs als Geschäftsfahrzeug haben.

Einen pauschalen Rechtsanspruch darauf, dass ein Arbeitnehmer vom Arbeitgeber zwingend die Überlassung eines Elektro-Dienstwagen als Firmenfahrzeug verlangen kann, gibt es in Deutschland nicht. Es ist vielmehr grundsätzlich eine ureigene Entscheidung des Unternehmers, wie er seinen Firmenfuhrpark zusammenstellen möchte und wie dabei sein CO<sub>2</sub>-Fußabdruck aussehen soll. Auch die Frage, wer grundsätzlich dienstwagen-

## Missverständnisse bei der Überlassung von E-Fahrzeugen an Mitarbeiter

berechtigt sein soll, obliegt in erster Linie der Entscheidung des Arbeitgebers. Dabei werden auch betriebswirtschaftliche Argumente maßgeblich bei der Zusammenstellung des Fuhrparks eine entscheidende Rolle spielen, wie beispielsweise die Frage, welche Aufgaben im Unternehmen mit dem Dienstwagen zu erledigt werden und ob diese Reichweiten mit einem Elektrofahrzeug abgedeckt werden können. Last but not least stellt sich auch die Frage einer erlaubten Privatnutzung des elektrischen Dienstfahrzeugs, die womöglich ganz andere Prämissen für die Reichweiten beinhaltet. Dieser Aspekt muss freilich stets zurückstehen, denn die Privatnutzung ist regelmäßig nur eine Nebenfolge der primär geschäftlich ausgerichteten Dienstwagennutzung.

Ansprüche auf die Überlassung von Dienstfahrzeugen – ganz gleich, ob Elektro- oder Verbrennerfahrzeug – findet man jedoch häufig im Arbeitsvertragsrecht. Ein vertraglicher Anspruch auf die



Überlassung eines Dienstfahrzeugs kann sich (unabhängig von der Antriebsart) grundsätzlich ergeben aus dem Arbeitsvertrag selbst, aus arbeitsrechtlichen Zusatzvereinbarungen (Ergänzungsvertrag oder Dienstwagenüberlassungsvertrag) oder aus einer Dienstwagenrichtlinie (Car Policy) oder einer vergleichbaren Betriebsvereinbarung.

Eine andere Möglichkeit für die Herleitung von Rechtsansprüchen auf die Überlassung von Dienstfahrzeugen ist der allgemeine arbeitsrechtliche Gleichbehandlungsgrundsatz. Dieser besagt im Prinzip, dass wenn vergleichbare Mitarbeiter in vergleichbarer Position regelmäßig einen Dienstwagen erhalten, dann darf der Arbeitgeber einen bestimmten Mitarbeiter nicht ohne sachlichen Grund von der Überlassung eines vergleichbaren Fahrzeugs ausschließen.

## Darf das Unternehmen einfach so auf den Elektro-Fuhrpark umschalten?

Viele Arbeitgeber fragen danach, ob sie ihren Fuhrpark nicht zukünftig ausschließlich elektrisch ausrichten dürfen. Oder sich sogar dagegen entscheiden? Arbeitgeber dürfen ihr Flottenkonzept eigenständig gestalten – sie brauchen weder zwingend Elektrofahrzeuge anzubieten, noch müssen sie bestehende Überlassungsverträge in „elektrische“ umwandeln. Auch dies ist eine grundsätzliche Entscheidung, die in erster Linie von unternehmerischen Erwägungen getragen wird. Der Trend der Praxis sieht



Unternehmen haben ihre festen Kriterien für die Dienstwagenüberlassung



Ein Anspruch auf ein Elektroauto besteht meist nicht



aber anders aus. Entscheidet der Arbeitgeber sich einseitig dafür, seinen Fuhrpark auf Elektrofahrzeuge umzustellen, dann ist dies jedenfalls unproblematisch im Hinblick auf die rein dienstliche Nutzung des Fuhrparks. Für rein dienstlich genutzte Fahrzeuge kann der Arbeitgeber grundsätzlich jederzeit einseitig auf Elektromobilität in seiner Flotte umstellen.

Gibt es im Fuhrpark jedoch Fahrzeuge mit dem Recht auf Privatnutzung, ist zu berücksichtigen, dass die Privatnutzung des Dienstwagens nach der Rechtsprechung der Arbeits- und Finanzgerichte ein vertraglicher Bestandteil der Vergütung ist. Nach § 107 Abs. 2 Gewerbeordnung (GewO) können Arbeitgeber und Arbeitnehmer Sachbezüge als Teil des Arbeitsentgelts vereinbaren, wenn dies dem Interesse des Arbeitnehmers oder der Eigenart des Arbeitsverhältnisses entspricht. Zu diesen Sachbezügen kann auch die Überlassung eines dienstlichen Fahrzeugs zur Nutzung für private Zwecke gehören.

Dies bedeutet letztlich, dass eine einseitige Umstellung auf Elektrofahrzeuge im Fuhrpark nur insoweit zulässig ist, wenn das zu überlassende Elektrofahrzeug ein Äquivalent zu dem bislang überlassenen Fahrzeugtyp (gleiche Größe, Ausstattung, Leistung) darstellt, das heißt mit anderen Worten zum bisherigen Vertrag passt. Gibt der bisherige Dienstwagenüberlassungsvertrag jedoch ein ganz bestimmtes Fahrzeugmodell vor, ist eine Umstellung auf einen Elektroantrieb nur insoweit rechtlich möglich, wenn es dieses Modell

auch als Elektro-Variante gibt. Gibt der Vertrag demgegenüber nur allgemeine Kriterien (beispielsweise „Mittelklasse“) an, darf der Arbeitgeber im Rahmen dieser Kriterien auf ein vergleichbares Elektrofahrzeug der Mittelklasse umsteigen.

Bei vorhandenen Dienstwagenrichtlinien als arbeitgeberseitig einseitig vorgegebener Rahmenrichtlinie kann der Arbeitgeber diese mit Wirkung für die Zukunft ändern. Letztlich wird sich ansonsten der Umstieg auf ein Elektrofahrzeug sukzessive bewerkstelligen lassen, wenn der Überlassungsvertrag für einen Dienstwagen mit Verbrennungsantrieb ausläuft und als neues Fahrzeug nur noch ein (Hybrid-)Elektrofahrzeug oder ein rein

batterieelektrisch betriebenes Fahrzeug überlassen werden soll.

Wurden hingegen die Überlassungskriterien im Rahmen einer Betriebsvereinbarung festgelegt (vgl. § 77 BetrVG), haben diese regelmäßig Vorrang vor den individualvertraglichen arbeitsrechtlichen Regelungen. Eine Umstellung auf Elektrofahrzeuge erfordert dann die Mitbestimmung des Betriebsrats, das heißt Arbeitgeber und Arbeitnehmervertretung müssten insoweit eine neue Betriebsvereinbarung unterzeichnen.

**Fazit:** Es gibt weder einen Rechtsanspruch der (dienstwagenberechtigten) Arbeitnehmerseite auf die Bereitstellung eines elektrischen Dienstwagens, noch gibt es eine damit korrespondierende Rechtspflicht des Arbeitgebers zur Bereitstellung eines Elektro-Dienstwagens. Entsprechende Ansprüche folgen einzig und allein aus bestehenden Vereinbarungen wie Arbeitsvertrag oder Dienstwagenüberlassungsvertrag, Dienstwagenrichtlinie oder Betriebsvereinbarung. Ein arbeitsrechtlicher Anspruch auf einen elektrischen Dienstwagen besteht daher nur dann, wenn er vertraglich vereinbart oder durch den sogenannten Gleichbehandlungsgrundsatz gedeckt ist.

Während der Arbeitgeber an einer einseitig vorgegebenen Dienstwagenrichtlinie ebenso einseitige Änderungen in Richtung Elektrifizierung des Fuhrparks vornehmen kann, geht dies bei Betriebsvereinbarungen lediglich mit Zustimmung des Betriebsrats. Fuhrparkentscheider und Unternehmer sollten sich bei der Umstellung ihres Fuhrparks auf einen CO<sub>2</sub>-neutralen Elektrofuhrpark fachkundig beraten lassen.

**Rechtsanwalt und Syndikusrechtsanwalt**  
Lutz D. Fischer, St. Augustin  
Kontakt: [kanzlei@fischer.legal](mailto:kanzlei@fischer.legal)  
Internet: [www.fischer.legal](http://www.fischer.legal)



## Rechtsanwalt Lutz D. Fischer

ist zugleich Syndikusrechtsanwalt und Mitglied der ARGE Verkehrsrecht im Deutschen Anwaltverein. Ein besonderer Kompetenzbereich liegt im Bereich des Mobilitäts-, Dienstwagen- und Verkehrsrechts. Seine Schwerpunkte bei der Dienstwagenüberlassung und der betrieblichen Mobilität liegen insbesondere beim Autonomen Fahren, Elektromobilität sowie Mobilitätsbudgets mit weiteren Bezügen zu Zivil-, Arbeits- und Steuerrecht, Schadenmanagement und Datenschutz. Als Autor hat er zahlreiche Publikationen zum Dienstwagenrecht veröffentlicht. Als Referent hält er bundesweit offene Seminare und Inhouse-Veranstaltungen zur Dienstwagenüberlassung.



# Rechtsprechung

## Abschleppen von einem Parkplatz für elektrisch betriebene Fahrzeuge

Die Sicherstellung eines verbotswidrig auf einem Parkplatz für elektrisch betriebene Fahrzeuge während des Ladevorganges abgestellten Fahrzeugs mit Verbrennungsmotor ist unverhältnismäßig, wenn offensichtlich ist, dass die zu dem Parkplatz gehörende Ladesäule längerfristig funktionsunfähig ist.

Bei der Beurteilung der Verhältnismäßigkeit ist es im Regelfall unerheblich, ob der Parkende durch das verbotswidrige Abstellen konkret ein bevorrechtigtes Elektrofahrzeug am Parken und Laden hinderte. Denn bei der rechtswidrigen Inanspruchnahme von Parkraum, der Bevorrechtigten zur Verfügung stehen soll, darf ein Fahrzeug auch ohne konkrete Behinderung der bevorrechtigten Verkehrsteilnehmer und ohne Einhaltung einer besonderen Wartezeit regelmäßig zwangsweise entfernt werden. Nur so kann dem mit der Einrichtung von bevorrechtigten Parkplätzen verfolgten Anliegen hinreichend effektiv Rechnung getragen werden. Die parkbevorrechtigten Benutzerkreise sollen nach der gesetzgeberischen Wertung darauf vertrauen können, dass der gekennzeichnete Parkraum ihnen unbedingt zur Verfügung steht. Zudem kann den Verkehrsordnungsbehörden nicht die Pflicht auferlegt werden, den Bedarf an freizuhaltenen Plätzen fortlaufend zu überprüfen und hiervon ein Einschreiten abhängig zu machen. Diese Grundsätze sind auf die für bevorrechtigte Elektrofahrzeuge vorgesehenen Parkplätze an Ladesäulen zu übertragen. Auch deren Funktion wird nur gewährleistet, wenn sie jederzeit von nicht parkberechtigten Fahrzeugen freigehalten werden.

Im vorliegenden Einzelfall ergibt sich jedoch ausnahmsweise ein von den vorstehenden Maßgaben abweichendes Abwägungsergebnis. Maßgeblich in die Abwägung einzustellen ist, dass die Ladesäule, die Anlass für die entsprechende Beschilderung gab, zum Zeitpunkt der Sicherstellungsanordnung erkennbar funktionsunfähig war. Dabei verkennt das Gericht nicht, dass die Funktionsfähigkeit einer Ladesäule nicht zwingend auf den ersten Blick erkennbar ist und dass es dem handelnden Polizeibeamten regelmäßig nicht zuzumuten sein dürfte, Nachforschungen betreffend die Funktionsfähigkeit und gegebenenfalls betreffend die Dauer der Funktionsunfähigkeit anzustellen. Dies gilt auch deshalb, weil letzteres im Regelfall nicht absehbar sein und eine Wiederherstellung der Funktionsfähigkeit in unmittelbarer zeitlicher Nähe nicht ausgeschlossen sein dürfte. VG Hamburg, Urteil vom 18.03.2025, Az. 21 K 3886/24

**Geschwindigkeitsbegrenzung mit Zusatzschild „Luftreinhaltung“ gilt auch für Elektrofahrzeuge**

Die aufgeworfene Rechtsfrage, ob das Zusatzschild „Luftreinhaltung“ eine die angeordnete Geschwindigkeitsbegrenzung einschränkende Anordnungswirkung für Elektrofahrzeuge hat, ist nicht klärungsbedürftig.

Das Zusatzzeichen „Luftreinhaltung“ findet in Nordrhein-Westfalen seine Rechtsgrundlage in dem auf der Grundlage von § 46 Abs. 2 StVO i.V.m. der VwV-StVO zu den §§ 39 bis 43 Rn. 46 ergangenen Erlass des Ministeriums für Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen vom 30. Juli 2020 (Az. III B3-78-39/2). Es wird nach diesem Erlass nur dann angeordnet, wenn der wissenschaftliche Nachweis erbracht ist, dass die Geschwindigkeitsbegrenzung, auf die sich das Zusatzzeichen bezieht, der Luftreinhaltung dient.

Die vom betroffenen Fahrer des Elektrofahrzeugs vertretene Rechtsauffassung, die mit diesem Zusatzschild versehene Geschwindigkeitsbegrenzung gelte für Fahrer von Elektrofahrzeugen nicht, wird weder in der Rechtsprechung noch in der Literatur vertreten. Entgegenstehende Literatur oder Rechtsprechung zeigt auch der Betroffene nicht auf.

Dass die vom Amtsgericht getroffenen Feststellungen die Verurteilung wegen vorsätzlicher Überschreitung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit nicht tragen und nicht beweismäßig unterlegt sind, führt als Rechtsanwendungsfehler im Einzelfall ebenfalls nicht zur Zulassung der Rechtsbeschwerde, zumal die Bemessung der Geldbuße auf diesem Fehler erkennbar nicht beruht. OLG Hamm, Beschluss vom 10.06.2025, Az. 3 ORbs 57/25

## Rückgabe des „Umweltbonus“ bei Rücktritt von Kaufvertrag über Elektroauto

Bei einem Rücktritt von einem Kaufvertrag über ein Elektroauto muss ein Verkäufer auch einen erhaltenen so genannten „Umweltbonus“ zurückgeben. Der Umweltbonus ist Teil des zu erstattenden Kaufpreises. Er wurde von dem Käufer an den Verkäufer gezahlt und zählt als empfangene Leistung. Der Umweltbonus ist auch nicht als „gezogene Nutzung“ der Kaufsache zu behandeln. Der dauerhafte Verbleib der Beihilfe bei dem das Batterieelektrofahrzeug erstzulassenden Käufer war nämlich nur von einer Haltedauer abhängig, die einen Fahrzeuggebrauch nicht einmal zwingend impliziert. Ein anderes Ergebnis ergibt sich auch nicht aus den Grundsätzen von Treu und Glauben. Denn der Käufer eines mit dem Umweltbonus geförderten Elektroautos dürfte dieses auch nach Ablauf der Haltedauer als junges Gebrauchtfahrzeug veräußern. Dies führt zwar zu einer unfreiwilligen Subventionierung von (oft) außerhalb Deutschlands genutzten Elektroautos, bleibt jedoch naturgemäß ohne Auswirkung auf den schuldrechtlichen Kaufpreisrückzahlungsanspruch des Käufers. Brandenburgisches OLG, Urteil vom 03.09.2024, Az. 6 U 79/23

## Entziehung der Fahrerlaubnis bei einer Trunkenheitsfahrt mit E-Scooter

Elektrokleinstfahrzeuge mit elektrischem Antrieb, einer bauartbedingten Höchstgeschwindigkeit von nicht weniger als 6 km/h und nicht mehr als 20 km/h und bestimmten, in § 1 eKFV genannten zusätzlichen Merkmalen (E-Scooter), sind gemäß der Verordnung über die Teilnahme von Elektrokleinstfahrzeugen am Straßenverkehr (eKFV) als Kraftfahrzeuge einzustufen. Der Mindestwert für die unwiderlegliche Annahme von absoluter Fahruntüchtigkeit liegt für Führer von Elektrokleinstfahrzeugen in diesem Sinne bei einer Blutalkoholkonzentration von 1,1 Promille.

Gemäß § 69 Abs. 2 Nr. 2 StGB ist ein Täter dann regelmäßig als ungeeignet zum Führen von Kraftfahrzeugen anzusehen, wenn als rechtswidrige Tat ein Vergehen der Trunkenheit im Verkehr zugrunde liegt. Die Wirkung der gesetzlichen Vermutung geht dahin, dass für die Feststellung der Ungeeignetheit eine sie explizit begründende Gesamtwürdigung nur erforderlich ist, wenn ernsthafte Anhaltspunkte dafür vorliegen, dass ein Ausnahmefall vorliegen könnte. In einem solchen Fall muss das Gericht erkennen lassen, dass es ihm bewusst war, bei Ausnahmen vom Regelfall von der Entziehung der Fahrerlaubnis absehen zu können. Solche besonderen Umstände können entweder in der Tat, in der Persönlichkeit des Täters oder dem Nachtatverhalten liegen und sind insbesondere dann besonders sorgfältig zu prüfen, wenn die Anlasstat ein Fall der Trunkenheit im Verkehr ist. Die Benutzung eines sog. E-Scooters durch einen alkoholbedingt fahruntüchtigen Fahrer widerlegt für sich genommen nicht die Ungeeignetheit im Sinne des § 69 StGB. OLG Hamm, Urteil vom 08.01.2025, Az. III-1 ORs 70/24

## Kurs zur Wiederherstellung der Fahreignung nach Trunkenheitsfahrt mit E-Scooter

Die Zustimmung der Fahrerlaubnisbehörde zur Teilnahme an einem Kurs zur Wiederherstellung der Fahreignung von alkohol- oder drogenauffälligen Kraftfahrern an Stelle eines erneuten medizinisch-psychologischen Gutachtens kann als vorbereitende behördliche Verfahrenshandlung für die Entscheidung über die Fahrerlaubniserteilung nicht im Wege der Verpflichtungsklage oder einer einstweiligen Anordnung begehrt werden. Die Rechtmäßigkeit der Verweigerung ist nur inzident im Falle der Versagung der Fahrerlaubniserteilung zu prüfen, sofern der Antragsteller hiergegen Rechtsschutz begehrt.

Die nach § 11 Abs. 10 Satz 1 Nr. 4 FeV erforderliche Zustimmung der Fahrerlaubnisbehörde zur Kursteilnahme und deren Ablehnung sind behördliche Verfahrenshandlungen im Vorfeld der Entscheidung über die Erteilung der Fahrerlaubnis und können daher gemäß § 44a VwGO nicht isoliert mit Rechtsbehelfen angegriffen bzw. erzwungen werden. Vielmehr ist der Betroffene darauf zu verweisen, gegen die nachfolgende Versagung der Fahrerlaubniserteilung vorzugehen. Bayer. VGH, Beschluss vom 24.03.2025, Az. 11 CE 25.212



euromobil-mietwagen.de

# Elektromobilität mieten – vollelektrisch in die Zukunft

**Volle Flexibilität für Ihre E-Flotte:** Ob kompakt, sportlich oder komfortabel – mit unserer Langzeitmiete fahren Sie flexibel und vollelektrisch. Wir bieten eine breite Auswahl an aktuellen E-Fahrzeugen – passend zu Ihrem Mobilitätsbedarf – und attraktiven Inklusivleistungen:



4.000 Freikilometer/Monat



Deutschlandweite Lieferung und Abholung



Fahrzeugschutz, Wartung und Verschleiß



24/7 Schadenhotline

Jetzt  
langzeitmieten  
für 30 - 365 Tage



VW ID.7 Tourer  
ab 999 €  
/ Monat\*



## Entdecken Sie unsere E-Flotte für Ihr Business:

CUPRA Born

ab 699 €  
/ Monat\*



CUPRA Tavascan

ab 949 €  
/ Monat\*



VW ID.4

ab 839 €  
/ Monat\*



Sie wollen privat mieten? Kein Problem: Unter euromobil-mietwagen.de bieten wir Ihnen ebenfalls attraktive Angebote für Privatkunden.

\* Alle Preise sind Nettopreise zzgl. USt. Für die Berechnung von Nutzungsentgelten gilt eine Berechnungsbasis von 30 Tagen (=1 Monat). Es können weitere Kosten entstehen (z.B. Sonderausstattung und Extras). Das Fahrzeug wird in der Regel innerhalb von 14 Tagen nach Bestellung geliefert. Bei einer Vertragslaufzeit unter 91 Tagen wird eine pauschale Servicegebühr in Höhe von 99 € (zzgl. USt.) erhoben. Bei den Abbildungen handelt es sich um Beispielfahrzeuge. Farben und einzelne Ausstattungsmerkmale können abweichen. Abgabe nur an Gewerbekunden auf Basis unserer allgemeinen Vermietbedingungen und nur solange der Vorrat reicht. Irrtümer und Änderungen vorbehalten. Ein Angebot der Euromobil GmbH.



# Besonderheiten der Elektromobilität

Wer sich mit Elektroautos beschäftigt oder selbst eines fährt, begegnet schnell Fachwörtern wie Rekuperation, One-Pedal-Driving oder Vorkonditionierung. Was sich dahinter verbirgt, ist jedoch meist leichter zu verstehen, als es zunächst scheint. Ein Überblick über die wichtigsten Fachtermini – verständlich erklärt.

Der Begriff One-Pedal-Driving beschreibt eine Fahrweise, bei der fast ausschließlich das Fahrpedal genutzt wird – auch zum Verzögern. Hebt der Fahrer den Fuß vom rechten Pedal, beginnt das Fahrzeug automatisch zu bremsen – allerdings nicht mit der Betriebsbremse (gemeint ist die herkömmliche Reibbremse), sondern durch den Elektromotor. Das funktioniert, weil beim Loslassen des Pedals die sogenannte Rekuperation einsetzt. One-Pedal-Driving ermöglicht ein sehr intuitives und angenehmes Fahrerlebnis, vor allem im Stadtverkehr. Viele Elektroautos bieten dabei die Möglichkeit, die Stärke dieser automatischen Verzögerung individuell einzustellen – von nahezu freiem Rollen bis hin zum starken Abbremsen bis zum Stillstand.

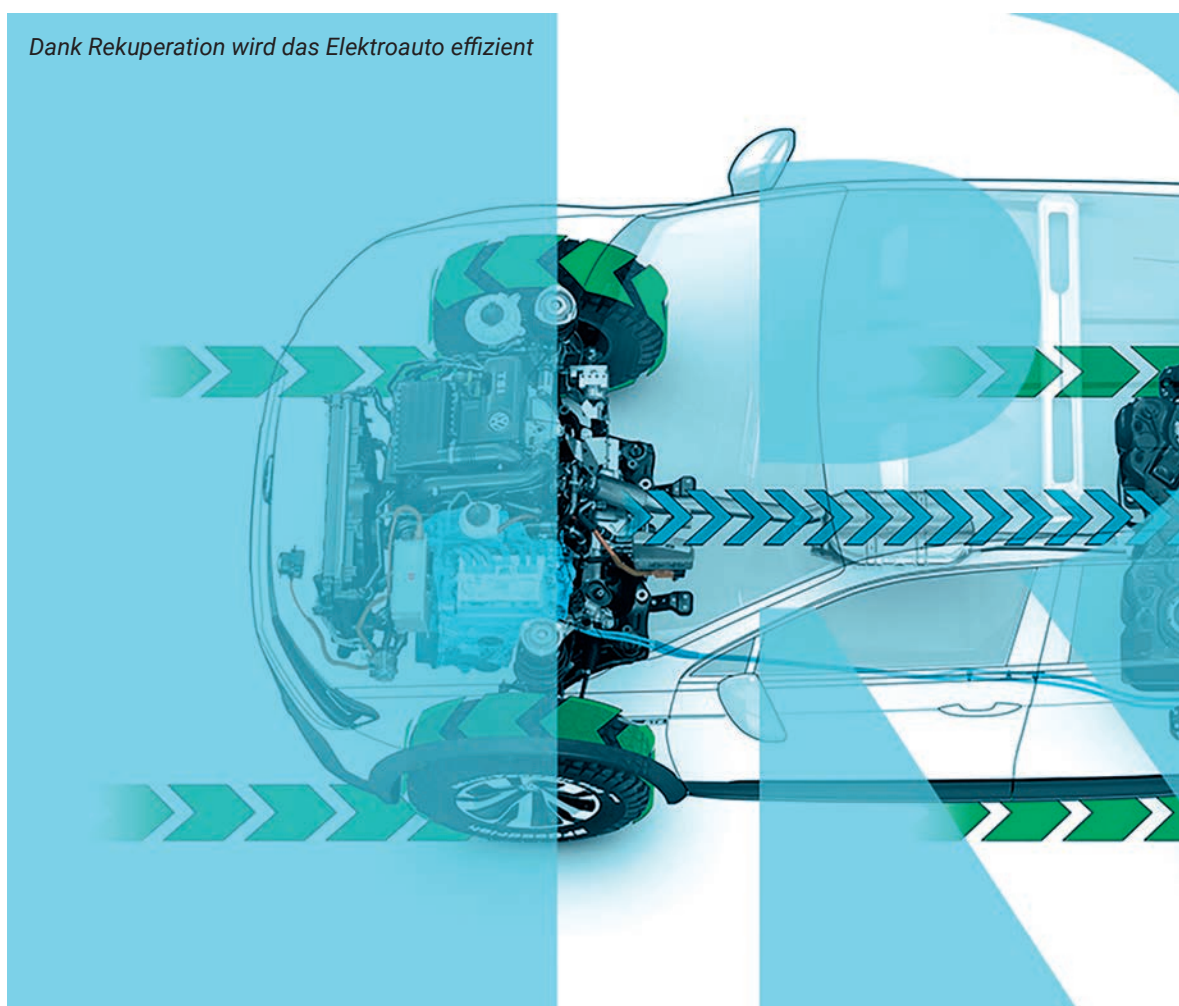
## Rekuperation sorgt für Effizienz

Vorteil: Man spart Bremsverschleiß, erhöht die Effizienz – und hat nach kurzer Eingewöhnung ein erstaunlich sanftes Fahrerlebnis. Manche Fahrer berichten sogar, dass sie das Bremspedal im Alltag kaum noch benutzen.

Der Begriff Rekuperation stammt vom lateinischen „recuperare“ – „zurückgewinnen“. In der Elektromobilität bedeutet das: Beim Bremsen wird Bewegungsenergie nicht ungenutzt in Wärme verwandelt (wie beim Verbrenner), sondern zurück in elektrische Energie umgewandelt – und direkt in die Batterie eingespeist.

Das geschieht über den Elektromotor, der beim Verzögern wie ein Generator funktioniert. Je nach Fahrzeugmodell und Einstellung kann dabei unterschiedlich viel Energie zurückgewonnen werden – in der Stadt mit häufigem Stop-and-Go sind die Einsparungen besonders spürbar.

*Dank Rekuperation wird das Elektroauto effizient*



Interessant ist, dass auch bei Autobahnabfahrten oder Pässestraßen große Mengen an Energie rekuperiert werden können. Manche Modelle zeigen dem Fahrer sogar an, wie viel Prozent bei der Fahrt durch Rekuperation zurückgewonnen wurden. Wichtig zu wissen ist aber auch, dass die Rekuperation auch dann erfolgt, wenn man das One-Pedal-Driving ausschaltet. Dann entscheidet die Elektronik selbst, wann per Betriebsbremse oder Rekuperation (Blending) verzögert wird.

## Vorkonditionierung reduziert Frust

Weniger bekannt, aber umso wichtiger für die Alltagspraxis ist die Vorkonditionierung der Batterie. Dabei handelt es sich um die gezielte Vorbereitung des Akkus zum Laden.

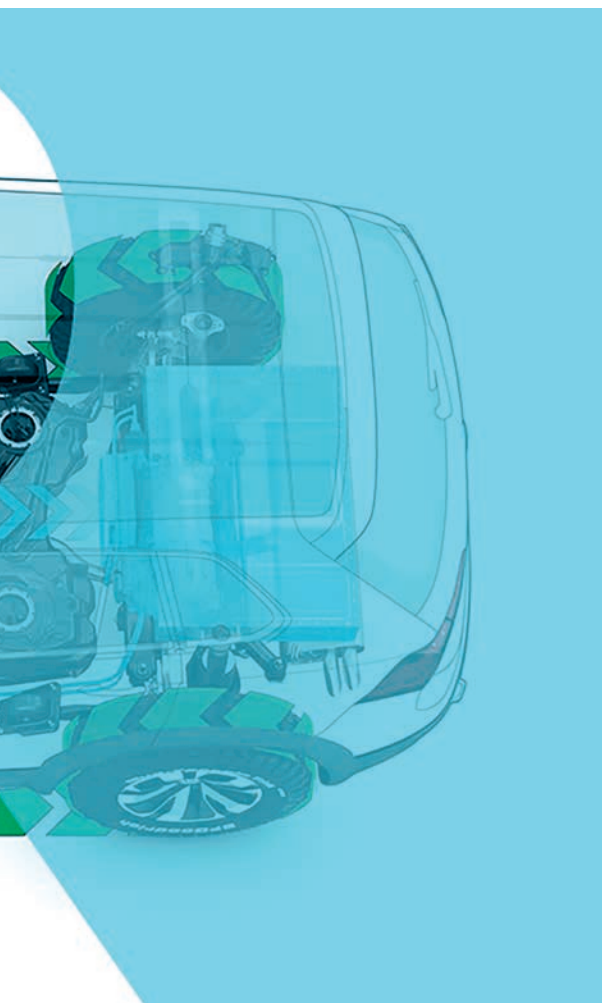
Traktionsbatterien arbeiten optimal in einem bestimmten Temperaturbereich.

Ist die Batterie zu kalt oder zu warm, sinkt die Ladeleistung – und im Winter kann es passieren, dass Schnellladen (DC) deutlich länger dauert als erwartet. Und dann kommt es zu einem negativen Ladeerlebnis aufgrund entsprechender Enttäuschung.

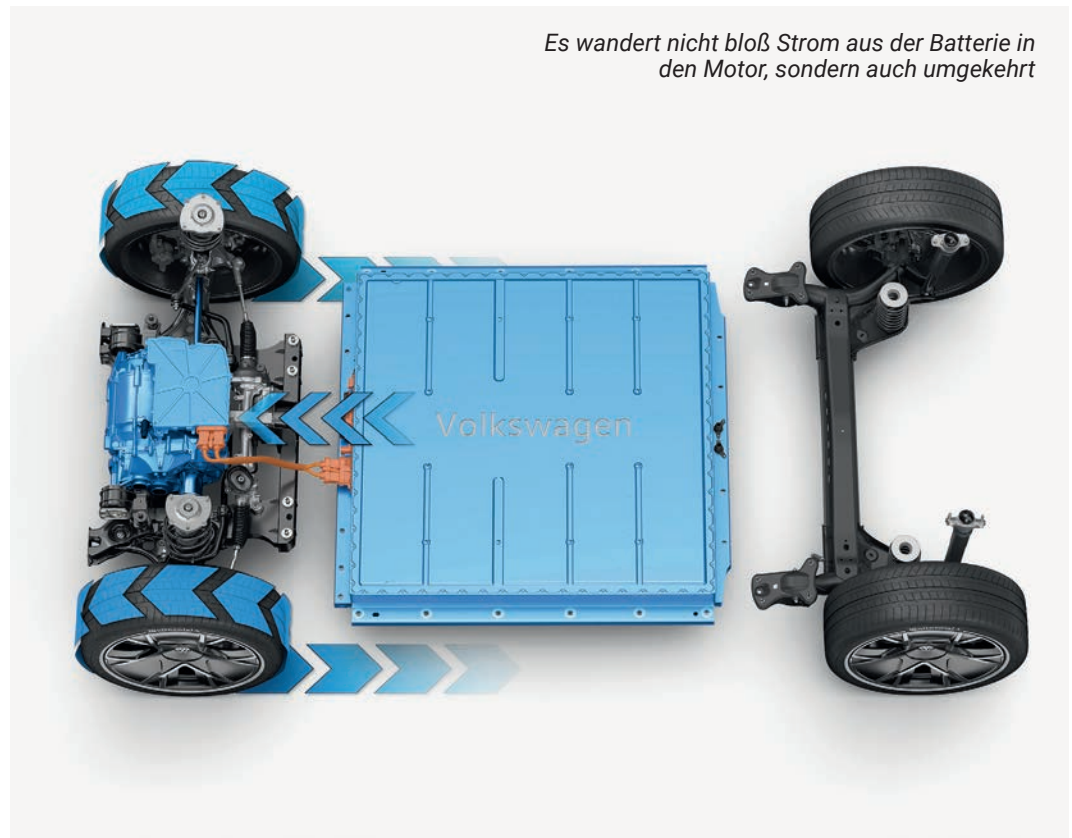
Viele Elektrofahrzeuge bieten daher eine automatische Vorkonditionierung an: Wenn man eine Schnellladesäule im Navigationssystem auswählt, beginnt das Fahrzeug, die Batterie auf die optimale Temperatur zu bringen. Wichtig zu wissen ist hierbei, dass dieser Vorgang bei tiefen Temperaturen teils sogar über 40 Minuten lang dauern kann. Das sorgt dafür, dass man an der Ladesäule die maximale Ladegeschwindigkeit nutzen kann. Bei manchen Modellen kann man die Batteriekonditionierung auch manuell starten und benötigt keine Ladeplanung, was die Handhabung ein bisschen flexibler gestaltet.



Die Elektromobilität bringt nicht nur eine neue Antriebsart auf die Straße, sondern auch ein ganzes Vokabular an Begriffen, das für viele Autofahrer zunächst fremd klingt. Wir entschlüsseln.



*Es wandert nicht bloß Strom aus der Batterie in den Motor, sondern auch umgekehrt*



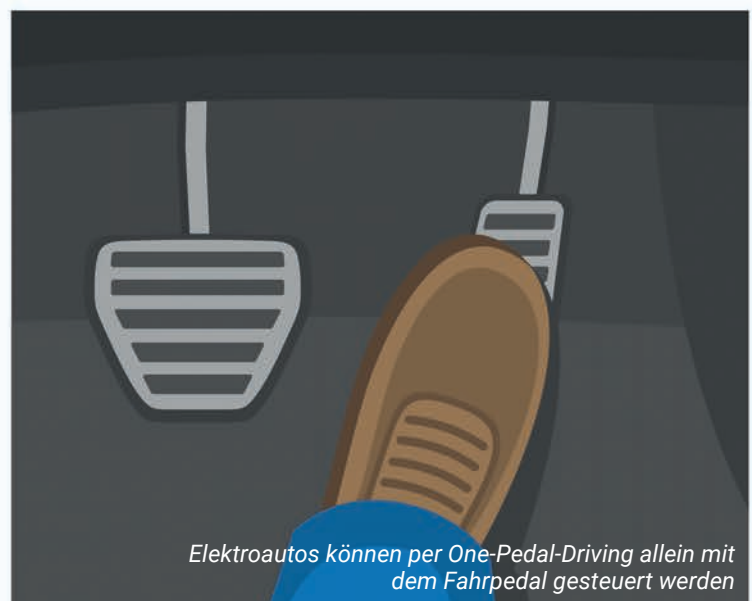
Die Elektromobilität funktioniert anders als der klassische Verbrennungsmotor – und deshalb verändern sich auch die Anforderungen an das Fahrverhalten. Wer die zentralen Begriffe versteht, kann sein Fahrzeug effizienter, komfortabler und sicherer nutzen. Vor allem One-Pedal-Driving und Rekuperation helfen dabei, Reichweite zu verlängern und den Verschleiß zu reduzieren – während Vorkonditionierung zum schnelleren Laden beiträgt.

**Fazit:** Was zunächst nach technischer Fachsprache klingt, entpuppt sich bei näherem Hinsehen als durchdachte, alltagstaugliche Technik. One-Pedal-Driving sorgt für entspanntes Fahren, Rekuperation macht Bremsen effizient – und Vorkonditionierung spart Zeit an der Ladesäule. Wer diese Begriffe kennt und bewusst nutzt, hat schon mal jede Menge verstanden zum Thema Elektromobilität, was den Umstieg vom Verbrenner womöglich erleichtert.

**! WRONG**



**✓ CORRECT**



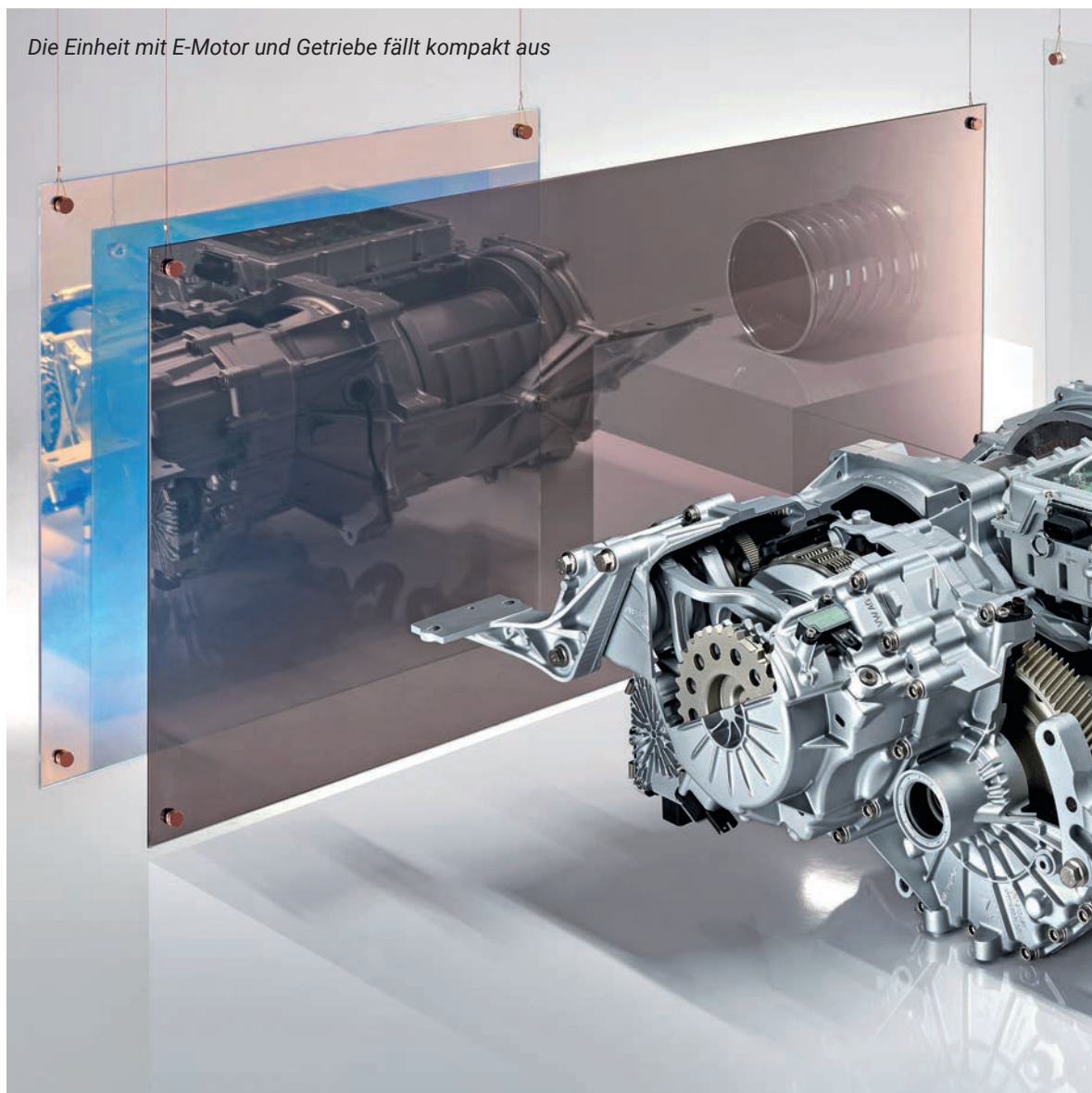
*Elektroautos können per One-Pedal-Driving allein mit dem Fahrpedal gesteuert werden*



Die Elektromobilität ist auf dem Vormarsch – und mit ihr rückt eine Technik in den Fokus, die bereits seit über 100 Jahren im Einsatz ist: der Elektromotor. Doch wie funktioniert er überhaupt? Welche unterschiedlichen Bauarten gibt es? Und was steckt in so einem Motor an Materialien? Wir liefern einen Überblick über das Herzstück jedes Elektroautos.

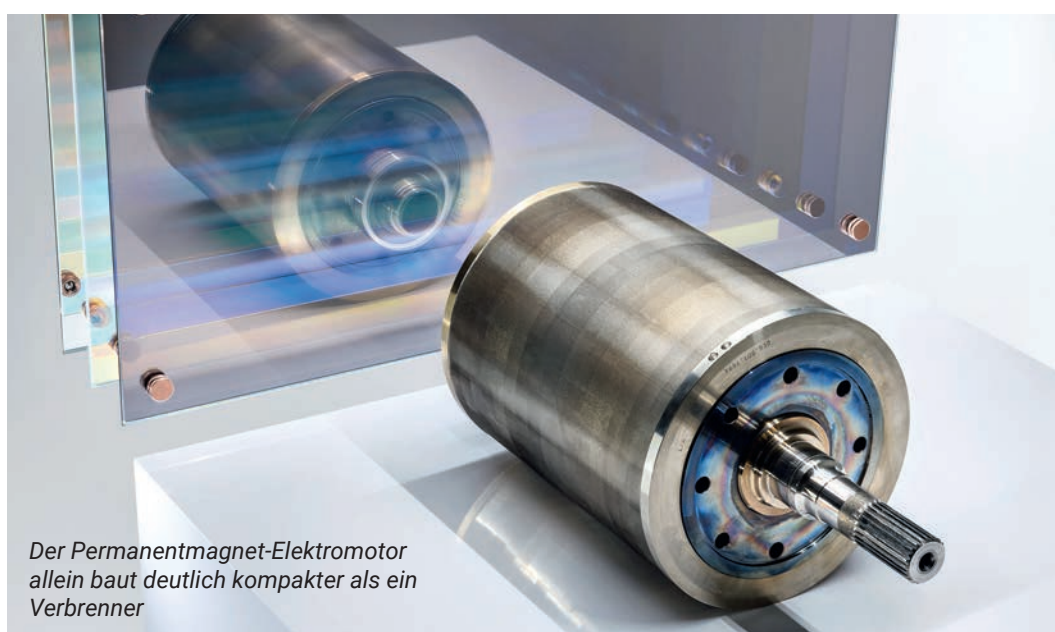
**E**in Elektroaggregat wandelt elektrische Energie in mechanische Bewegung um – genauer gesagt: in eine Drehbewegung. Das Prinzip basiert auf einer physikalischen Grundlage, dem elektromagnetischen Effekt. Wenn Strom durch einen Leiter – zum Beispiel eine Spule – fließt, erzeugt dieser ein Magnetfeld. Dieses Feld kann andere magnetische Felder beeinflussen, beispielsweise Dauermagnete oder ebenfalls stromdurchflossene Spulen. In einem Elektromotor wird dieser Effekt gezielt genutzt, um eine rotierende Bewegung zu erzeugen. Diese Rotation wird dann über eine Welle direkt auf die Räder oder ein Getriebe übertragen.

Die Einheit mit E-Motor und Getriebe fällt kompakt aus



# Wie funktioniert ein Elektromotor?

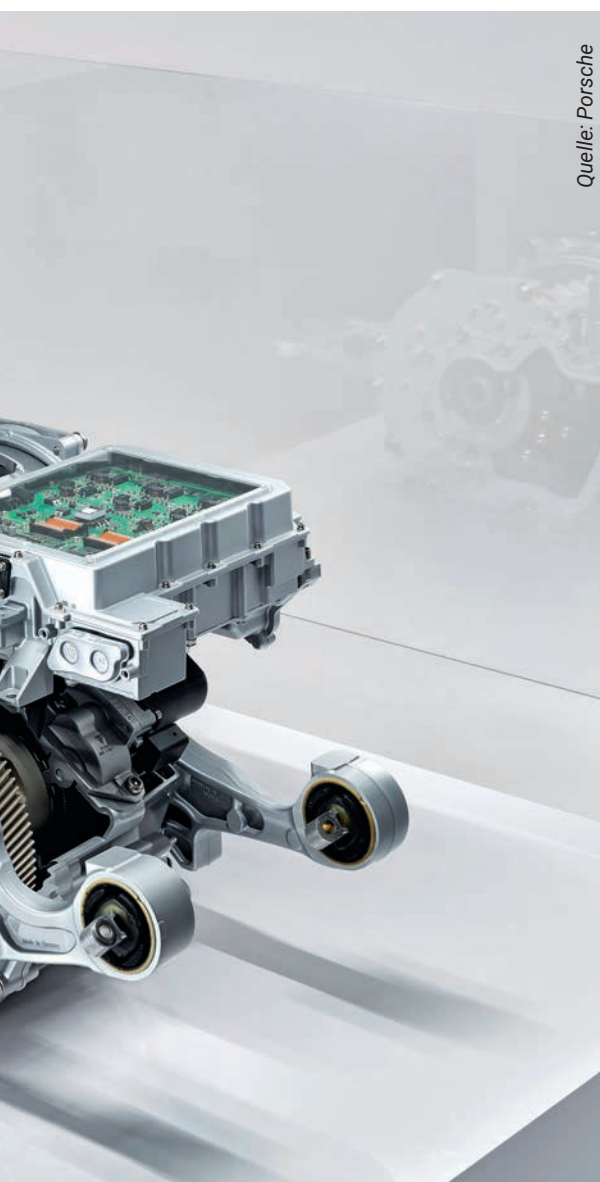
Zentrale Bauteile aller Elektromotoren sind folgende: Da wäre der Stator, also der feststehende Teil mit den Erregerwicklungen oder Magneten sowie der Rotor. Hierbei handelt es sich um den drehenden Teil mit Spulen oder Magneten. Und ein Luftspalt dazwischen sitzt der Inverter, der den Strom für den Motor regelt – zumindest bei Wechselstrommotoren. Es gibt jedoch verschiedene Arten von Elektromotoren, die sich grob in zwei Gruppen unterteilen lassen. Gleichstrommotoren, früher häufig in E-Bikes oder einfachen Antrieben verwendet, sind heute eher selten bei Pkw. Sie benötigen keine komplexe Steuerung, verschleßen jedoch schneller und sind weniger effizient. Im Automobilbereich spielen sie kaum noch eine Rolle.



Der Permanentmagnet-Elektromotor allein baut deutlich kompakter als ein Verbrenner

Quelle: Porsche





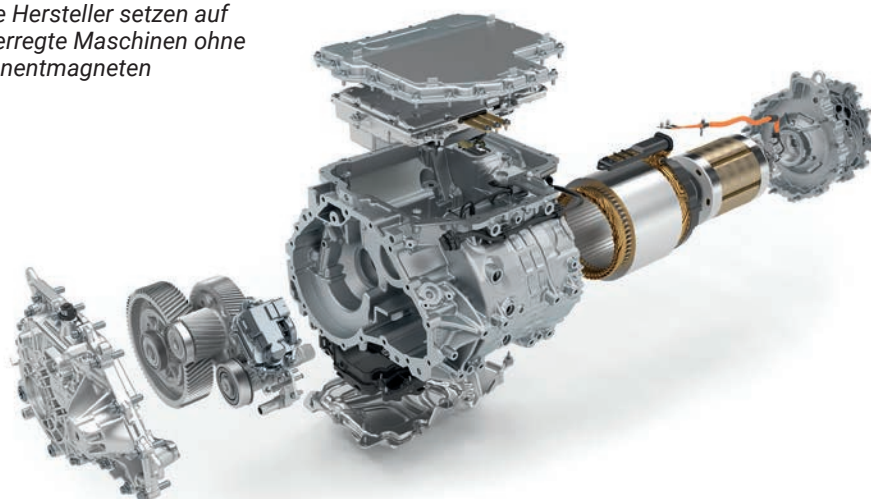
Quelle: Porsche

### Die Zahl verschiedener E-Motoren ist hoch

Die Mehrheit der heutigen E-Autos nutzt AC-Motoren (Wechselstrom). Sie werden von einem Inverter mit Wechselstrom versorgt – auch wenn die Batterie selbst Gleichstrom liefert. Bekannt zum Beispiel aus älteren Tesla-Modellen ist der Asynchronmotor (Induktionsmotor). Der Rotor wird durch ein umlaufendes Magnetfeld im Stator in Bewegung versetzt, ohne dass Magnete im Rotor nötig sind. Er ist robust, wartungsarm und relativ günstig. Nachteil ist der geringere Wirkungsgrad in der Teillast. Hier ist der Synchronmotor mit Permanentmagneten deutlich besser. Denn er verfügt über starke Dauermagnete (meist Neodym) im Rotor, die fest mit dem Magnetfeld des Stators synchron laufen. Diese Bauart ist besonders beliebt bei deutschen Herstellern. Dafür enthalten die Magnete oft Seltenerdmetalle, was Abbau und Recycling anspruchsvoll macht.

Und dann gibt es ja noch den Reluktanzbeziehungsweise Hybrid-Reluktanzmotor – eine aufstrebende Technologie, die inzwischen bei einigen Herstellern zum Einsatz kommt. Der Rotor hat keine Magnete, sondern nutzt die sogenannte magnetische Reluktanzkraft – also

Andere Hersteller setzen auf stromerregte Maschinen ohne Permanentmagneten



Quelle: BMW

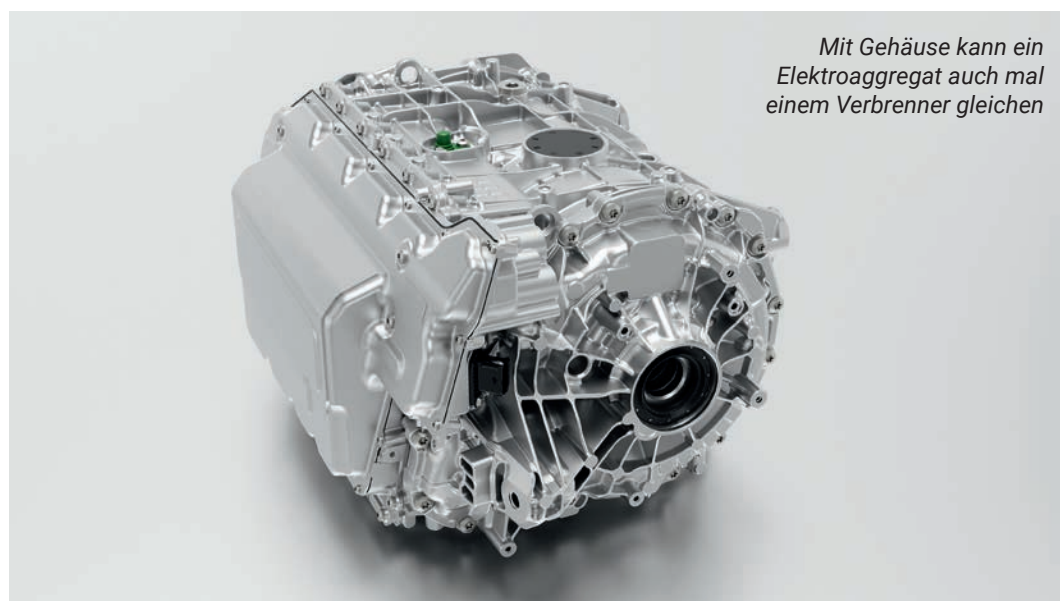
den „Widerstand“ gegen Magnetfelder. Sie sind kostengünstiger, ressourcenschonend und benötigen keine Seltenen Erden, erreichen aber oft nicht ganz die Effizienz von Permanentmagnet-Synchronmotoren.

### Magnete sind unabdingbar

Ein Elektromotor besteht aus hochpräzise gefertigten Komponenten, darunter vor allem Magnete. In Permanentmagnetsynchronmotoren kommen meist Neodym-Eisen-Bor-Magnete zum Einsatz. Sie sind extrem stark, aber teuer und ressourcenintensiv. Herkunftsländer (insbesondere China) beherrschen große Teile des Marktes. Für Spulen und Kupferleitungen sowohl im Rotor als auch im Stator werden Kupferwicklungen verwendet. Kupfer ist leitfähig, aber schwer und nicht unbegrenzt verfügbar. Einige Hersteller arbeiten an aluminiumbasierten Alternativen. Stahlblechpakete – die magnetischen Kerne bestehen aus elektrisch isolierten Blechen, die den Magnetfluss leiten und Wirbelstromverluste minimieren. Auch hier wird auf Effizienz durch minimale Reibung und Verluste geachtet

Komponenten wie Gehäuse, Lager und Isolierungen müssen hohen Drehzahlen und Temperaturen standhalten. Moderne Elektromotoren rotieren mit bis zu 20.000 Umdrehungen pro Minute. Und wo sind die Unterschiede spürbar? Die Wahl des Motortyps beeinflusst Dinge wie die Effizienz im Alltag (und damit die Reichweite), die Fahrcharakteristik (Ansprechverhalten oder Geräuschentwicklung) sowie den Materialbedarf. Vor allem Seltenerdmetalle und Kupfer sind durchaus kritische Produkte. Produktionskosten und Recyclingfähigkeit sind auch ein Thema. Ein Permanentmagnetsynchronmotor liefert beispielsweise sehr gutes Drehmoment aus dem Stand, ist aber teuer. Ein Asynchronmotor ist einfacher, aber weniger effizient. Ein Reluktanzmotor ist ressourcenschonend, aber schwerer zu regeln.

**Fazit:** Der Elektromotor ist ein faszinierendes Stück Technik – einfach im Grundprinzip, aber hochkomplex in der Umsetzung. Je nach Bauart unterscheidet er sich in Kosten, Effizienz, Rohstoffbedarf und Fahrverhalten. Wer sich für Elektromobilität interessiert, sollte die Unterschiede kennen – denn sie zeigen, dass auch bei Elektroautos nicht jeder Antrieb gleich ist.



Mit Gehäuse kann ein Elektroaggregat auch mal einem Verbrenner gleichen

Quelle: Mercedes-Benz



# Wie lange hält die Traktionsbatterie?

Mit dem Aufstieg der Elektromobilität rückt eine zentrale Frage in den Fokus potenzieller Käuferinnen und Käufer: Wie langlebig ist eigentlich die Batterie eines Elektroautos?

Anders als bei klassischen Fahrzeugen mit Verbrennungsmotor steht beim batterieelektrischen Antrieb ein Bauteil im Mittelpunkt, das als teuer, sensibel und technisch komplex gilt – die Hochvolt-Traktionsbatterie. Die meisten Autohersteller geben heute Garantien von acht Jahren oder 160.000 bis 240.000 Kilometern. Üblich ist die Bedingung, dass die nutzbare Kapazität in diesem Zeitraum nicht unter 70 Prozent der ursprünglichen Nennkapazität sinkt. Das heißt: Solange mindestens 70 Prozent Reichweite im Vergleich zum Neuwagenzustand abrufbar sind, gilt die Batterie als intakt.

Tesla etwa garantiert acht Jahre oder 240.000 Kilometer beim Model S und X. Bei BMW, Volkswagen, Renault oder Hyundai liegt die Grenze ebenfalls bei acht Jahren, allerdings meist bei 160.000 Kilometern. Einige Hersteller verzichten auf eine explizite Prozentgrenze, garantieren aber funktionale Mindestanforderungen.

## LFP-Batterie ist haltbarer

Technisch wird die Lebensdauer einer Batterie oft in Ladezyklen gemessen. Ein Ladezyklus entspricht einer vollständigen Entladung und Wiederaufladung – in der Praxis geschieht das meist in Teilzyklen, etwa von 60 auf 90 Prozent. Lithium-Ionen-Akkus – je nach Zelltyp – überstehen typischerweise 1.000 bis 2.000 Zyklen, LFP-Zellen (Lithium-Eisenphosphat) sogar bis zu 3.000.

Rechnet man konservativ mit 300 Kilometern pro Zyklus, ergeben sich daraus Reichweiten von 300.000 bis 900.000 Kilometern. Viele Elektroautos werden diese Marken im Alltag gar nicht erreichen, bevor andere Komponenten verschleßen oder das Fahrzeug ersetzt wird. Die Angabe einer bestimmten Zykusanzahl markiert jedoch nicht das abrupte Ende der

Vermutlich hält der Akku im Boden länger als das Fahrzeug selbst



Batterie. Vielmehr handelt es sich um den Punkt, an dem die Kapazität – meist bei rund 80 Prozent – messbar gesunken ist. Die Alterung verläuft danach weiter, allerdings zunehmend flacher. In der Praxis bedeutet das: Auch nach Überschreiten dieser Schwelle ist der Akku weiter nutzbar, lediglich mit verringerter Reichweite und Ladeleistung.

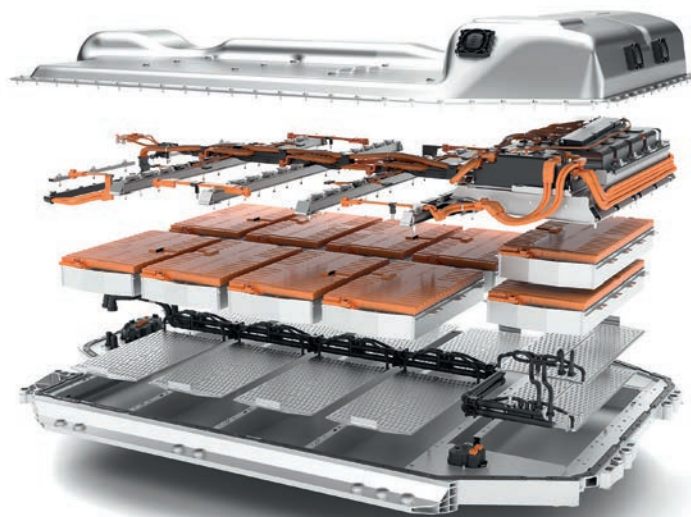
## Akku-Komplettausfall selten

Zu den möglichen Veränderungen zählen eine moderate Abnahme der Reichweite, verlängerte Ladezeiten, ein leichter Leistungsverlust bei Beschleunigung oder Rekuperation sowie ein erhöhter Aufwand für das Batteriemanagementsystem, das alternde Zellspannungen ausgleichen muss. Ein kompletter Ausfall der Batterie ist durch moderne Zellüberwachung und Thermomanagement äußerst selten geworden.

Unabhängige Untersuchungen – etwa von Recurrent Auto in den USA, vom ADAC oder der TU München – zeigen, dass die meisten Batterien in den ersten 100.000 bis 200.000 Kilometern weniger als 10 bis 15 Prozent ihrer Kapazität verlieren. Teslas Langstreckenflotten, darunter viele Fahrzeuge mit über 300.000 Kilometern Laufleistung, belegen eine bemerkens-

werte Stabilität. Auch Daten zu Akkus von BYD oder Hyundai bestätigen diese Tendenz, insbesondere bei robusten Zellchemien wie LFP.

**Fazit:** Moderne Traktionsbatterien halten länger, als viele skeptische Stimmen vermuten. Bei angemessenem Ladeverhalten – also der Vermeidung häufiger Vollladungen und einer maßvollen Nutzung von Schnellladeleistungen sowie normaler Alltagsnutzung – kann man mit einer Lebensdauer von zehn bis fünfzehn Jahren oder deutlich über 300.000 Kilometern rechnen. Einige Akkus überdauern sogar das Fahrzeug selbst – insbesondere, wenn sie auf Langlebigkeit optimierte Zellchemien wie LFP verwenden, die bewusst auf thermische und zyklische Belastbarkeit ausgelegt sind.



So eine Fahrzeug-Hochvoltbatterie ist ein vielschichtiges Gebilde



Was zunächst wie ein Randphänomen wirkt, kann bei zunehmender Verbreitung durchaus das Vertrauen in die Elektromobilität erschüttern. Was genau wird gestohlen – und warum? Betroffen sind vor allem Gleichstrom-Ladesäulen (DC), wie sie entlang von Autobahnen oder an Supermärkten, Raststätten und Parkplätzen zu finden sind. Dort sind die dicken CCS-Kabel fest mit der Säule verbunden. Ihr hoher Kupferanteil macht sie für organisierte Tätergruppen attraktiv. Diebe durchtrennen die Leitungen und entwenden die Kabel – oft innerhalb weniger Minuten. Bei marktüblichen Preisen für Kupfer sind das je nach Kabellänge mehrere Hundert Euro Materialwert. Allerdings fällt der Schaden an den Ladesäulen deutlich höher aus mit etlichen tausend Euro.

Vor allem in Regionen mit schlechter sozialer Kontrolle oder grenznaher Lage mehrten sich solche Fälle. Die Täter handeln meist professionell, arbeiten nachts oder in kurzen Zeitfenstern und nutzen teils gestohlene Transporter oder Tarnkennzeichen. Besonders betroffen sind Standorte mit geringer Ausleuchtung, ohne Kamerasystem oder direkter Aufsicht. Und welche Gegenmaßnahmen ergreifen die Betreiber?

### Kabelschutz wird wichtiger

Die Reaktionen fallen zunehmend entschlossen aus. Immer mehr Ladeinfrastrukturbetreiber setzen auf eine Kombination aus mechanischem Schutz, digitaler Überwachung und intelligenter Ortung. Eine Maßnahme ist der Einbau von GPS-Trackern direkt in die Kabel. Wird ein Kabel abgetrennt oder bewegt sich außerhalb eines definierten Radius, sendet der Tracker ein Signal an die Zentrale oder an die Polizei. Erste Pilotprojekte zeigen, dass so in mehreren Fällen das Diebesgut zurückverfolgt werden konnte.

Zusätzlich rüsten viele Betreiber ihre Ladepunkte mit Videoüberwachung, Bewegungssensoren und smarter Lichtsteuerung aus. Auffällig oft genutzte Standorte werden in Echtzeit kontrolliert; Kameras mit Kennzeichenerkennung sollen potenzielle Täter abschrecken. Auch der Einbau von Alarmsirenen direkt in die Ladesäule wird diskutiert oder bereits umgesetzt.

### E-Auto-Image leidet

Die Ladebranche hat erkannt, dass Kabelklau nicht nur ein wirtschaftlicher Schaden ist, sondern auch das Image der Elektromobilität belastet. Ladesäulen, die außer Betrieb sind, weil sie repariert werden müssen, frustrieren Nutzerinnen und Nutzer. In besonders betroffenen Regionen denken einige Betreiber sogar über den verstärkten Einsatz von Wachschutz oder temporär bewachten Lade-Hotspots nach.



Ohne Kabel geht auch bei der schönsten Ladesäule nichts mehr

# Kabelklau an Ladesäulen

Mit der wachsenden Zahl an Elektroautos steigt auch die Bedeutung öffentlicher Ladeinfrastruktur. Doch in jüngster Zeit häufen sich Meldungen über einen eher unscheinbaren, aber ernsten Aspekt: den Diebstahl von Ladekabeln an Ladesäulen.

### Ist die Elektromobilität durch diese Fälle gefährdet?

Kurzfristig wohl nicht – der technische Fortschritt schreitet schnell voran, und die Reaktionsgeschwindigkeit der Betreiber ist hoch. Doch langfristig gilt: Die Alltagstauglichkeit der Elektromobilität steht und fällt mit dem Vertrauen in eine funktionierende, sichere und verlässliche Ladeinfrastruktur. Jede negative Erfahrung, insbesondere nachts oder auf Langstrecke, kann Umsteiger abschrecken oder Vorurteile gegenüber der Technologie verstärken.

Die Branche steht also vor der Herausforderung, nicht nur Ladeleistung und Netzabdeckung zu verbessern, sondern auch Sicherheitsstandards zu definieren, die dem zunehmenden Vandalismus gewachsen sind. Kabelschutz ist dabei kein technisches Detail, sondern Teil der gesamtgesellschaftlichen Akzeptanzfrage für die Verkehrswende.

**Fazit:** Kabeldiebstahl an DC-Ladesäulen ist ein konkretes Risiko, das professionell

organisiert sein kann und erhebliche Schäden verursacht. Die Industrie reagiert mit technischen Innovationen wie GPS-Tracking, Sensorik, Alarmierung und Monitoring – doch auch Standortwahl, Ausleuchtung und politische Rahmenbedingungen spielen eine Rolle. Elektromobilität kann nur dann flächendeckend gelingen, wenn Sicherheit, Vertrauen und Verfügbarkeit in jeder Alltagssituation gewährleistet sind. Die gute Nachricht: Genau daran wird mit Hochdruck gearbeitet.



Kabel einfach durchtrennen? Dagegen wollen sich die Hersteller mit festerem Material schützen



# Zwischen Perfor

Um mehr Energie speichern zu können, gilt es, die Batteriepakete möglichst effizient zu packen



Was ist bloß geworden aus dem berühmten Feststoffakku, der alles so viel besser machen soll als bisher eingesetzte Batterien mit flüssigem Elektrolyt. Er ist jahrelang von Forschung und Industrie energisch angekündigt worden, und nun gibt es sogar Stimmen unter den Ingenieuren, die sagen, vielleicht werde die Technologie gar übersprungen. Doch das ist mitnichten der Fall. Aber der Feststoffakku ist nicht das spannendste Thema in diesem Bereich. Jedenfalls nicht, wenn es darum geht, Elektroautos künftig deutlich günstiger anbieten zu können. Und so gibt es auf dem Weg zum sogenannten Solid-State-Akku noch interessante Nebenpfade, die die Autoindustrie ebenfalls betritt. Und zwar bewegen sich Industrie und Zulieferer ja im Spannungsfeld zwischen der Ladeperformance einerseits und den Kosten andererseits.

Dabei spielt natürlich auch die Materialverfügbarkeit eine wachsende Rolle. Denn was bringt eine hochgezüchtete Zellchemie, wenn sie in der Breite kaum herzustellen ist? Hier wäre auch die Natrium-Ionen-Batterie ein heißer Kandidat – nicht, weil ihre Energiedichte besonders hoch ist, aber weil der Preis unschlagbar scheint. Außerdem ist dieser Stromspeicher umweltfreundlich, weil er keine Seltenerdmetalle benötigt. Und Natrium ist quasi unbegrenzt verfügbar, da es aus Salz gewonnen werden kann. Die Wertschöpfungskette wäre also nicht nur günstiger, sondern auch geopolitisch robuster. Aber selbst in den nächsten Jahren wird der Natrium-Akku voraussichtlich maximal im kompakten Bereich eingesetzt werden. Größere Fahrzeuge mit hohem Energiebedarf werden wohl

Aktuell scheint es mit neuen Akkutechnologien bloß zäh voranzugehen. Wo bleibt beispielsweise die lang herbeigesehnte Feststoffbatterie? Allerdings gibt es noch andere spannende Zellchemien. Welche Vorteile haben sie? Jedenfalls wird kontinuierlich an der Verbesserung der Batterien gearbeitet. Wir gehen der Sache auf den Grund.

weiterhin auf leistungsfähigere Systeme angewiesen sein.

## Energiedichte muss steigen

Was ist für den User relevant? Es geht um zwei zentrale Dinge: Einerseits möchte man mehr Energie auf kleinem Bauraum speichern können, und andererseits muss diese auch noch schneller in den Akku. Denn Ladeperformance ist eine Schlüsselfertigkeit für das gute Gelingen der Elektromobilität. Wer unterwegs ist, will nicht ewig warten. Um mal eine Idee davon zu geben, wie viel Strom ein Akku aufnehmen kann: Die inzwischen absolut gängigen Lithium-Ionen-Batterien mit Nickel-Mangan-Kobalt speichern etwa 180 bis 230 Wh je kg Gewicht auf der sogenannten Packebene. Das bezeichnet den Wert, der realistisch gespeichert wird – also nicht im Labor, sondern im Fahrzeug. Und hier sind die günstigen Natrium-Speicher noch deutlich schlechter mit bloß 100

Um effiziente Automobilakkus zu entwickeln, muss noch so mancher Chemiker schuften



bis 140 Wh je kg. Allerdings sind in den kommenden Jahren auch über 180 Wh pro kg denkbar mit dieser Technik – was die Lücke zu NCM-Batterien immerhin schließen würde.

Preislich ebenfalls günstig sind Lithium-Eisenphosphat-Batterien, die heute als absolut etabliert bezeichnet werden dürfen. Sie nehmen 130 bis 160 Wh je kg auf und bieten daher bis in die Mittelklasse hinein praxistaugliche Lösungen mit akzeptablen Reichweiten. Sie gelten als langlebig, robust, günstig und relativ sicher – was sie für viele Hersteller zur bevorzugten Option für Volumenmodelle macht. Allerdings ist die LFP-Technik bei Kälte weniger effizient – nicht direkt an der Zelle, aber indirekt, weil im Winter mehr Konditionierung nötig ist. Hier sind die Natrium-Speicher deutlich besser, da deutlich weniger temperaturempfindlich. Gerade für Fahrzeuge im urbanen Raum könnte das ein Pluspunkt werden. Allerdings steckt hier noch viel Ent-



# performance und Preis



wicklungsarbeit drin, bevor die Natrium-Technologie flächendeckend in die Serie gehen kann. In diesem Punkt unterscheiden sich Natrium-Batterien nicht von den begehrten Feststoffzellen – bis zur Serienreife wird es noch eine Weile dauern. Nach aktuellem Stand könnte es 2030 werden, und dann zunächst eher in der Oberklasse.

## Feststoffakku kommt

Die Vorteile des Feststoffspeichers liegen auf der Hand. Weniger Temperaturempfindlichkeit und hohe Ladeleistungen plus extrem hohe Energiedichte sind spannend. Sie liegt bei modernen Prototypen im Bereich von 300 Wh je kg. Damit dürfte dann auch bei den Außendienstlern der Damm endgültig gebrochen sein und Elektromobilität akzeptiert werden. Denn dann sind Reichweiten von tausend Kilometern zu erwarten – real, nicht theoretisch. Die Feststoff-Akku-Fahrzeuge werden die Diesel der Zu-

kunft, wenn man so will. Und dann noch in zehn Minuten von 10 auf 80 Prozent laden als Zielmarke, wie wäre es? Richtig, das ist aktuell noch Zukunftsmusik,

aber eine neue Modellgeneration kommt schneller, als man denkt. Wer heute skeptisch ist, könnte in wenigen Jahren positiv überrascht werden.



So werden die Akkus gelagert, bevor sie unter das Auto wandern



Akku schon leer? Der WLTP-Verbrauch entspricht nicht immer der Realität

Was genau ist eigentlich gemeint, wenn man über den WLTP-Verbrauch spricht? Und was bedeutet insbesondere der WLTP-City-Verbrauch beim Elektroauto? Wir erklären die Hintergründe.



# Was bedeutet WLTP-Verbrauch?

Der offizielle Verbrauch eines Fahrzeugs ist für Käufer, Fuhrparkbetreiber und Behörden ein zentraler Wert – denn er beeinflusst vor allem Reichweite sowie Betriebskosten. Seit 2017 wird in Europa nicht mehr nach dem altbekannten NEFZ („Neuer Europäischer Fahrzyklus“) gemessen, sondern nach dem realitätsnäheren WLTP – dem „Worldwide Harmonized Light Vehicles Test Procedure“. Doch was steckt dahinter? Und warum taucht bei Elektroautos häufig zusätzlich der Begriff WLTP-City auf?

Der WLTP ist ein standardisierter Prüfzyklus, der weltweit gültige Rahmenbedingungen schaffen soll, um den Energieverbrauch und damit zusammenhängend die CO<sub>2</sub>-Emissionen plus – bei Elektroautos – die Reichweite vergleichbar zu machen. Der Zyklus wurde eingeführt, um die unrealistisch niedrigen Werte des NEFZ zu ersetzen, die mit dem realen Straßenverkehr nur wenig zu tun hatten.

Auch, wenn das Auto einen Stecker hat, spielt der Verbrauch eine Rolle







### WLTP berücksichtigt verschiedene Fahrprofile

Der WLTP umfasst dabei vier verschiedene Fahrprofile mit unterschiedlichen Geschwindigkeiten (langsam, mittel, hoch und sehr hoch). Insgesamt wird etwa 23 Minuten lang getestet. Die Teststrecke umfasst etwas über 20 Kilometer auf dem Rollenprüfstand. Das Ziel ist es, realistische Beschleunigungsphasen, Lastzustände und Temperaturbedingungen abzubilden. Und die ermittelten Verbrauchswerte sollen näher an der Alltagspraxis liegen als früher – auch wenn es sich immer noch um Laborwerte handelt. Bei Fahrzeugen mit elektrischem Antrieb wird nach demselben Schema geprüft wie bei Verbrennern – allerdings mit dem Fokus auf Energieverbrauch (kWh/100 km) und elektrischer Reichweite. Die Messung erfolgt mit voll geladener Batterie. Danach wird das Fahrzeug im WLTP-Zyklus „leer gefahren“, bis es stehen bleibt, um die Reichweite zu bestimmen. Der durchschnittliche Verbrauch ergibt sich aus der Energiemenge, die zum Zurücklegen der WLTP-Teststrecke benötigt wurde, hochgerechnet auf 100 Kilometer.

Typische WLTP-Verbrauchswerte liegen – je nach Fahrzeuggröße und Antriebskonzept – zwischen 13 und 25 kWh/100 km. Wichtig: Diese Werte gelten inklusive Ladeverlusten, also nicht nur für das Fahren, sondern für den gesamten Energiebedarf. Zusätzlich zum kombinierten WLTP-Wert

Wenn das Auto mehr verbraucht als erwartet, geht es ans Geld



wird bei Elektroautos häufig ein zweiter Wert angegeben: die WLTP-City-Reichweite. Diese bezieht sich ausschließlich auf die Abschnitte des Testzyklus mit niedrigen Geschwindigkeiten – also auf Stadtverkehr mit häufigem Anhalten, Rekuprieren und niedrigem Durchschnittstempo. Hier haben Elektroautos einen entscheidenden Vorteil: Durch Rekuperation (Energierückgewinnung beim Bremsen) und den besonders effizienten Teillastbereich des Elektromotors verbrauchen sie im Stadtverkehr oft deutlich weniger Energie als bei Autofahrten. Um Mal ein Beispiel zu nennen: Ein Elektrofahrzeug kann im kombinierten WLTP-Zyklus eine Reichweite von 420 km aufweisen, im WLTP-City-Zyklus aber bis zu 550 km.

### Im urbanen Raum ist der Stromer besonders effektiv

Dieser Unterschied ist kein Marketingtrick, sondern spiegelt die realen Effizienzvorteile unter urbanen Bedingungen wider. Anders als beim Verbrenner, der im Stadtverkehr oft mehr verbraucht, profitieren Elektroautos von niedrigen Geschwindigkeiten und Stop-and-Go-Verkehr. Der WLTP-City-Wert ist deshalb für viele Nutzer – etwa Pendler, Lieferdienste oder Carsharing-Flotten – besonders relevant. Er zeigt, welche Reichweite im urbanen

Alltag realistisch erwartet werden kann. Außerdem hilft er bei der Modellwahl. Denn wer überwiegend in der Stadt fährt, kann durch den Vergleich der WLTP-City-Werte besser einschätzen, welcher Akku groß genug ist – und welcher vielleicht zu groß gewählt wäre.

Allerdings liegt der WLTP-Gesamtwert beim batterieelektrischen Fahrzeug in der Realität häufig deutlich unterhalb der Werksangaben. Das liegt daran, dass der Autobahnanteil bei vielen Langstreckenfahrern deutlich größer ist als im Zyklus. Dazu kommt der Reichweitenverlust bei Fahrten an kalten Wintertagen. Diesen Umstand sollten Elektroautofahrer natürlich berücksichtigen und lieber einen Ladestopp mehr einplanen, wenn es in der ungemütlichen Jahreszeit auf die Reise geht.

**Fazit:** Der WLTP-Verbrauch ist heute der maßgebliche Standard zur Bewertung von Energieeffizienz und Reichweite – sowohl bei Verbrennern als auch bei Elektrofahrzeugen. Besonders bei batterieelektrischen Fahrzeugen erlaubt der zusätzliche WLTP-City-Wert eine genauere Einschätzung der urbanen Alltagstauglichkeit. Er offenbart die Stärken des Elektroantriebs dort, wo er seine größten Vorteile ausspielt: nämlich in der Stadt.



Augen auf beim WLTP-Stromverbrauch!



Wenn Laden wie Tanken wäre, gäbe es wohl deutlich mehr Elektroautos auf den Straßen – so viel darf man mutmaßen. Denn ein zentraler Grund für die Zurückhaltung liegt bis heute in der Frage: Wie schnell kommt die Energie überhaupt in den Akku? Was einst der große Pferdefuß der Elektromobilität war, verliert jedoch zunehmend an Gewicht. Zwar dauert es in der Realität häufig noch 30 bis 40 Minuten, bis ein leerer Akku wieder zu 80 Prozent geladen ist – aber: Es tut sich etwas.

Mittlerweile schaffen manche Fahrzeuge diese Marke bereits in 15 bis 20 Minuten. Das ist zwar noch immer kein klassischer Tankvorgang, aber ein spürbarer Fortschritt. Doch Ladegeschwindigkeit ist derzeit noch eine Frage der Klasse: Hohe Ladeleistungen findet man fast nur im hochpreisigen Segment. Das dürfte sich in naher Zukunft ändern. Erste Volumenmodelle mit 800-Volt-Technik stehen in den Startlöchern, wodurch Ladeleistungen jenseits der 300 kW möglich werden – selbst in bürgerlichen Fahrzeugklassen. Und am oberen Ende der Skala wird es beinahe surreal: Bereits für das kommende Jahr werden Ladeleistungen von über 800 kW angekündigt – mit realistischen Ladezeiten von unter zehn Minuten.

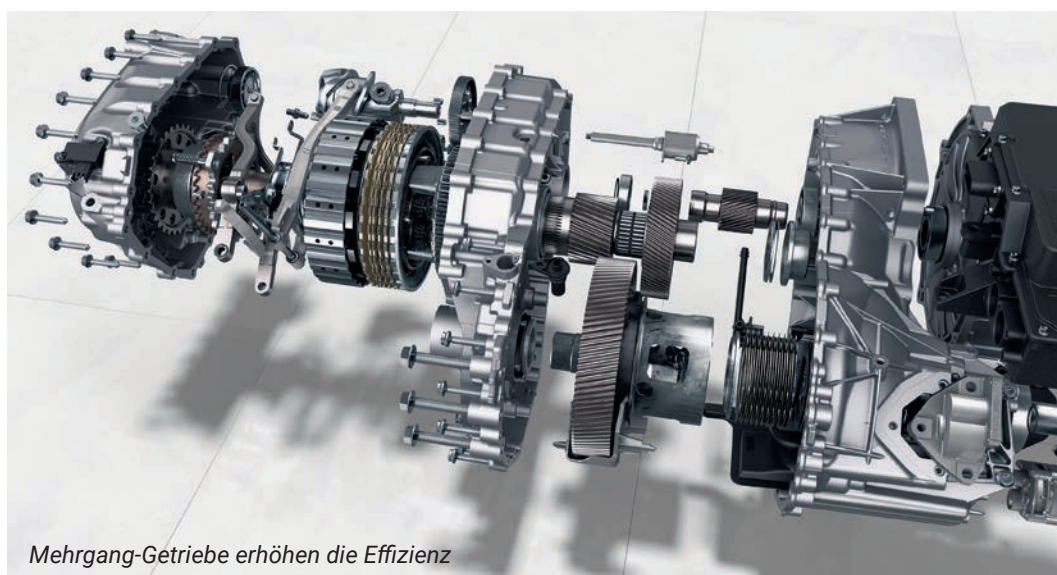
### Es braucht mehr Power-Ladehubs

Voraussetzung dafür ist aber eine passende Infrastruktur. Zwar ist das Netz an Ladesäulen in Europa mittlerweile dicht – doch leistungsstarke Ladehubs sind nach wie vor Mangelware. Es braucht Ladeplätze mit hoher Netzkapazität oder Pufferspeichern, um diese neuen Strommengen überhaupt bereitstellen zu können. Wer an einem solchen Ort lädt, soll künftig die maximale Leistung tatsächlich auch abrufen können – zuverlässig und unabhängig davon, ob gerade fünf Fahrzeuge nebendran ebenfalls Strom zapfen. Die gute Nachricht: Der Ausbau läuft. Viele Anbieter wollen ihre Ladepunkte in den kommenden fünf Jahren verdreifachen, darunter auch Marken, die bislang nicht mit Infrastruktur in Verbindung gebracht wurden.

Doch bei aller Ladeleistung: Elektromobilität ist kein Selbstzweck – sie dient dem Ziel, CO<sub>2</sub> einzusparen. Und da auch grüner Strom nicht unbegrenzt zur Verfügung steht, muss der Verbrauch möglichst niedrig bleiben. Die Antwort der Autoindustrie lautet daher: Effizienz. Und zwar auf allen Ebenen.

Ein möglicher Hebel sind mehrgängige Getriebe. Auch ein Elektromotor hat einen optimalen Wirkungsbereich – den

# Innovativ, effizient und schnell





Die Elektromobilität setzt sich bloß allmählich durch, langsamer, als von manchen Verantwortlichen erwartet. Innovationen wie schnelles Laden und mehr Effizienz sollen die neuen Antriebe attraktiver machen.



Schön, wenn Sonnenstrom in Ladeperformance umgewandelt wird

sogenannten Sweetspot. Ein mehrstufiges Getriebe hilft, diesen Punkt häufiger zu treffen. Schon heute bieten einzelne Hersteller zwei Gänge im E-Auto an. Auch Inverter – also die Umwandler zwischen Batterie und E-Maschine – lassen sich optimieren. Etwa durch den Einsatz von Siliziumkarbid statt Silizium. Der Wirkungsgrad steigt, die Reichweite ebenso. Gerade im urbanen Verkehr mit vielen Lastwechseln kann das spürbare Vorteile bringen.

**Auf die Zellchemie kommt es an**

Große Einsparpotenziale liegen außerdem in der Zellchemie. Lithium-Eisen-



Die ersten 600-kW-Ladesäulen gehen bald an den Start

phosphat ist günstig, aber verlustreicher als Nickel-Mangan-Kobalt. Dafür wiederum ist NMC teurer – es bleibt also eine Frage der Fahrzeugklasse. Auch das Thermomanagement spielt eine Rolle. Bei niedrigen Temperaturen muss die Batterie geheizt werden – das kostet Energie. Hier punktet der Natrium-Ionen-Akku: Er ist kälteresistenter und benötigt weniger aktive Heizung. Für Kleinwagen in der Stadt könnte er daher künftig die bessere Lösung sein – auch weil er auf günstigen, global verfügbaren Rohstoffen basiert. Außerdem wird er gänzlich ohne Kobalt und Nickel gefertigt – ein Umweltaspekt, der politisch wie gesellschaftlich zunehmend Gewicht bekommt.

Und schließlich lässt sich durch intelligentes Motorenmanagement sparen. Bei Allradantrieben etwa können Maschinen so kombiniert werden, dass nur ein Motor aktiv ist, während der zweite effizient mitläuft – oder ganz abgeschaltet wird. Besonders fremderregte Motoren eignen sich hier, da sie im Leerlauf weniger Widerstand erzeugen als Aggregate mit Permanentmagnet. Auch in Bezug auf Materialeinsatz – Stichwort Seltene Erden – bieten sie Vorteile.

**Fazit:** Elektromobilität wird schneller, günstiger – und klüger. Die Technik reift. Und wer heute noch wartet, dürfte bald feststellen, dass der einstige Pferdefuß zum tragenden Element geworden ist.



Dicke und teils gekühlte Kabel erlauben hohe Ladeströme





2026 kommt der neue  
CLA Shooting Brake –  
der erste elektrische Mercedes-Benz  
mit Kombi-Heck  
© Mercedes-Benz

# Für jeden etwas dabei

Die Elektromobilität wächst rasant und bietet eine Vielzahl von Fahrzeugen für unterschiedliche Bedürfnisse. Ob Kleinwagen oder SUV – für jeden Bedarf gibt es geeignete Modelle. Wichtige Faktoren wie Batteriegröße, Reichweite und Ladezeiten sind entscheidend für die Auswahl des idealen Elektroautos.

**D**ie Elektromobilität wächst rasant und bietet eine Vielzahl von Fahrzeugen für unterschiedliche Bedürfnisse. Ob Kleinwagen oder SUV – für jeden Bedarf gibt es geeignete Modelle. Wichtige Faktoren wie Batteriegröße, Reichweite und Ladezeiten sind entscheidend für die Auswahl des idealen Elektroautos.

Bereits heute ist die Auswahl an elektrisch betriebenen Pkw immens, und fast jeden Monat kommen weitere Modelle

hinzu: Trotz der noch jungen Entwicklung der Elektromobilität ist das Angebot bereits vielfältig, mit batterieelektrischen Fahrzeugen (BEV) in nahezu jeder Fahrzeugkategorie. Einige Segmente sind jedoch stärker vertreten als andere. Besonders auffällig ist die begrenzte Auswahl bei Kleinwagen, was vor allem auf die hohen Batteriekosten zurückzuführen ist – das teuerste Bauteil eines Elektrofahrzeugs. Diese Kosten erhöhen die Anschaffungspreise und machen E-Kleinwagen für viele potenzielle Käufer unattraktiv. Zudem werden Fahrzeuge mit kleineren Batterien oft wegen eingeschränkter Reichweite oder längerer Ladezeiten kritisiert. Dennoch sind Kleinwagen ideal für den urbanen Raum oder kurze Strecken, da sie genau auf diese Anforderungen abgestimmt sind. Auch auf der bevorstehenden IAA Mobility vom 8. bis 14. September werden Neuankündigungen in diesem Segment erwartet, wie die Kleinwagen-Studie Kia Concept EV2, der neue Nissan Micra, ein Konzept des Volkswagen ID.1 und der Volkswagen ID.2 GTI, der erste batterieelektrische GTI überhaupt.

Besitzer größerer Fahrzeuge bevorzugen oft längere Fahrten, weshalb SUVs unter den Elektroautos stark vertreten sind.

Diese Fahrzeugkategorie ist zwar nicht die beliebteste, gehört jedoch zu den meistverkauften. Elektrische SUVs sind mittlerweile in allen Klassen erhältlich – vom kompakten Modell bis zum luxuriösen Fahrzeug. Kombis sind weniger präsent, obwohl Deutschland ein großer Kombimarkt ist. Positiv ist jedoch der Trend, dass insbesondere deutsche Hersteller zunehmend elektrische Kombis anbieten.

## Marktübersicht zu Elektroautos

Um Flottenkunden bei der Auswahl eines Elektrofahrzeugs zu unterstützen, haben wir in der PDF-Ausgabe unseres Elektromobilitäts-Specials eine Übersicht mit 188 Modellen erstellt, die bis einschließlich Oktober 2025 auf den Markt kommen beziehungsweise erhältlich sind. Die Übersicht enthält wichtige Spezifikationen wie Akkukapazität, Ladezeit, Leistung, Preis und Reichweite. Eine häufige Frage ist, ob eine größere Batterie oder eine höhere Ladeleistung wichtiger ist. Die Antwort hängt stark vom individuellen Nutzungsverhalten ab. Wer seinen Akku regelmäßig zu Hause oder an einem nahegelegenen Schnelllader auflädt, legt möglicherweise mehr Wert auf eine hohe Reichweite. Für Fahrer, die unterwegs oft nachladen müssen, sind kurze Ladezeiten entscheidend. Interessanterweise können größere Batterien aufgrund ihrer Zellchemie oft schneller geladen werden als kleinere, was die Ladeperformance begünstigt. Diese wird sich durch technologische Fortschritte weiter verbessern.



Ein wichtiger Aspekt bei der Wahl der Batteriegröße ist der Umweltschutz. Die Herstellung von Batterien benötigt erhebliche Ressourcen, sowohl an Rohstoffen als auch an Energie. Umweltbewusster handelt, wer auf eine große Batterie verzichtet und dennoch eine hohe Reichweite erzielt. Allerdings haben kleinere Batterien derzeit den Nachteil, dass sie im Verhältnis länger zum vollständigen Laden benötigen. Dennoch bietet der Markt bereits heute für jeden Elektroautofahrer das passende Modell.

### Neue Modelle 2025/2026

Das Jahr 2025 ist für die Automobilbranche ein entscheidender Wendepunkt: Hersteller, die bis dahin keine wettbewerbsfähigen Elektrofahrzeuge im Angebot haben, laufen Gefahr, den Anschluss zu verlieren. Gleichzeitig profitieren die Verbraucher von einer immer größer werdenden Modellvielfalt und sinkenden Preisen. Die politische Debatte über das Aus für Verbrennungsmotoren sorgt zwar für Unsicherheit, doch die Hersteller reagieren mit einer Vielzahl attraktiver vollelektrischer Modelle. Eine Preisschlacht beginnt sich abzuzeichnen, die sowohl die Kaufpreise als auch die Leasingraten deutlich senken wird.

Mehrere Elektroautos sind gerade erst auf den Markt eingeführt worden, darunter der BYD Dolphin Surf, der Fiat Grande Panda und der Lancia Ypsilon. Im Laufe des Jahres 2025 folgen weitere Highlights wie BMWs Neue Klasse mit dem iX3 sowie der neue Mercedes-Benz EQA. Andere Fahrzeuge, die teilweise schon seit Jahren prognostiziert werden, sind hingegen noch weit von

ihrer Europapremiere entfernt oder könnten den deutschen Markt möglicherweise gar nicht erreichen; das prominenteste Beispiel ist der Tesla Cybertruck. Aber auch der Blick auf chinesische Hersteller, die zunehmend mit innovativen Konzepten auf sich aufmerksam machen, bleibt weiterhin spannend.

Rund 40 Elektrofahrzeuge sind für die kommenden Monate offiziell bestätigt. Diese Modelle bieten eine vielfältige Auswahl an Reichweiten, Preisklassen und Designs, die den Einstieg in die Elektromobilität für Verbraucher deutlich attraktiver gestalten. Mit dem neuen Jaguar GT wird beim Hersteller mit der Raubkatze eine neue vollelektrische Zeitrechnung anbrechen. Ob das viel diskutierte Design des Konzepts auch den Weg in die Serie schafft, ist hingegen fraglich. Kia wird nach den beiden neuen EV4-Varianten auch zwei weitere BEVs auf den Markt bringen: den EV2 und den EV5. Bei Mercedes-Benz steht für 2026 der erste vollelektrische Kombi auf dem Plan: der CLA Shooting Brake mit EQ-Technologie.

**Fazit:** Die Elektromobilität hat eine vielversprechende Zukunft, in der Technologie und Modellvielfalt weiter zunehmen. Mit der richtigen Auswahl und einem bewussten Umgang mit Ressourcen können Elektroautos nicht nur den individuellen Mobilitätsbedarf decken, sondern auch zum Umweltschutz beitragen. Ob Kleinwagen, SUV oder Kombi – die Elektromobilität bietet für jeden Bedarf eine Lösung und wird durch kontinuierliche Innovationen immer attraktiver.

### Abarth 500e (42 kWh)



**Segment:**  
Kleinwagen  
**Systemleistung:**  
114 kW (155 PS)  
**Grundpreis (netto):**  
31.924,37 €

**Versteuerung (Privatnutzung):** 0,25%  
**Akkukapazität (netto):** 37,8 kWh  
**Verbrauch kombiniert (WLTP):** 17,1 kWh/100 km  
**elektr. Reichweite:** 265 km  
**max. Ladeleistung (DC):** 85 kW  
**Ladezeit auf 80 %:** 35 Minuten

### Abarth 600e



**Segment:**  
Kleinwagen  
**Systemleistung:** ab 174 kW (240 PS)  
**Grundpreis (netto):**  
37.806,72 €

**Versteuerung (Privatnutzung):** 0,25 %  
**Akkukapazität (netto):** 51 kWh  
**Verbrauch kombiniert (WLTP):** 17,5 bis 18,9 kWh/100 km  
**elektr. Reichweite:** 315 bis 344 km  
**max. Ladeleistung (DC):** 100 kW  
**Ladezeit auf 80 %:** 27 Minuten

### Aiways U5



**Segment:**  
Kompaktklasse  
**Systemleistung:**  
204 PS  
**Grundpreis (netto):**  
k. A.

**Versteuerung (Privatnutzung):** 0,25 %  
**Akkukapazität:** 63 kWh  
**Verbrauch kombiniert (WLTP):** 16,6 bis 17 kWh/100 km  
**elektr. Reichweite:** 410 km  
**max. Ladeleistung (DC):** k. A.  
**Ladezeit auf 80 %:** 35 Minuten

### Aiways U6



**Segment:**  
Mittelklasse  
**Systemleistung:**  
160 kW (218 PS)  
**Grundpreis (netto):**  
k. A.

**Versteuerung (Privatnutzung):** 0,25 %  
**Akkukapazität:** 63 kWh  
**Verbrauch kombiniert (WLTP):** 15,9 kWh/100 km  
**elektr. Reichweite:** 405 km  
**max. Ladeleistung (DC):** k. A.  
**Ladezeit auf 80 %:** 35 Minuten



**Alfa Romeo Junior Elettrica**

**Segment:**  
Kleinwagen

**Systemleistung:**  
115 kW (156 PS)

**Grundpreis (netto):**  
33.193,28 €

**Versteuerung (Privatnutzung):** 0,25 %  
**Akkukapazität (netto):** 51 kWh  
**Verbrauch kombiniert (WLTP):** 15,1 bis 15,5 kWh/100 km  
**elektr. Reichweite:** 582 bis 592 km  
**max. Ladeleistung (DC):** 100 kW  
**Ladezeit auf 80 %:** 27 Minuten

**Alpine A290**

**Segment:**  
Kleinwagen

**Systemleistung:**  
ab 130 kW (177 PS)

**Grundpreis (netto):**  
32.521,00 €

**Versteuerung (Privatnutzung):** 0,25 %  
**Akkukapazität:** 52 kWh  
**Verbrauch kombiniert (WLTP):** 15,8 kWh  
**elektr. Reichweite:** 380 km  
**max. Ladeleistung (DC):** 100 kW  
**Ladezeit auf 80 %:** 30 Minuten

**Audi A6 e-tron Avant**

**Segment:**  
obere Mittelklasse

**Systemleistung:**  
240 kW (326 PS)

**Grundpreis (netto):**  
54.159,66 €

**Versteuerung (Privatnutzung):** 0,25 %  
**Akkukapazität (netto):** 75,8 kWh  
**Verbrauch kombiniert (WLTP):** 14,8 kWh/100 km  
**elektr. Reichweite:** 512 km  
**max. Ladeleistung (DC):** 225,0 kW  
**Ladezeit auf 80 %:** 21 Minuten

**Audi A6 e-tron Sportback**

**Segment:**  
obere Mittelklasse

**Systemleistung:**  
240 kW (326 PS)

**Grundpreis (netto):**  
52.773,11 €

**Versteuerung (Privatnutzung):** 0,25 %  
**Akkukapazität (netto):** 75,8 kWh  
**Verbrauch kombiniert (WLTP):** 14,4 bis 16,6 kWh/100 km  
**elektr. Reichweite:** 520 bis 598 km  
**max. Ladeleistung (DC):** 225,0 kW  
**Ladezeit auf 80 %:** 21 Minuten

**Audi e-tron GT**

**Segment:**  
Oberklasse

**Systemleistung:**  
ab 370 kW (430 PS)

**Grundpreis (netto):**  
91.512,61 €

**Versteuerung (Privatnutzung):** 0,5 %  
**Akkukapazität (netto):** 97 kWh  
**Verbrauch kombiniert (WLTP):** 17,8 bis 19,3 kWh/100 km  
**elektr. Reichweite:** 575 bis 622 km  
**max. Ladeleistung (DC):** 320 kW  
**Ladezeit auf 80 %:** 18 Minuten

**Audi Q4 e-tron**

**Segment:**  
Kompaktklasse

**Systemleistung:**  
ab 150 kW (204 PS)

**Grundpreis (netto):**  
38.781,51 €

**Versteuerung (Privatnutzung):** 0,25 %  
**Akkukapazität (netto):** 59 kWh  
**Verbrauch kombiniert (WLTP):** 16,6 bis 18,4 kWh/100 km  
**elektr. Reichweite:** 370 bis 411 km  
**max. Ladeleistung (DC):** 165 kW  
**Ladezeit auf 80 %:** 24 Minuten

**Audi Q4 e-tron Sportback**

**Segment:**  
Kompaktklasse

**Systemleistung:**  
ab 150 kW (204 PS)

**Grundpreis (netto):**  
40.462,18 €

**Versteuerung (Privatnutzung):** 0,25 %  
**Akkukapazität (netto):** 59 kWh  
**Verbrauch kombiniert (WLTP):** 16,1 bis 18 kWh/100 km  
**elektr. Reichweite:** 379 bis 422 km  
**max. Ladeleistung (DC):** 165  
**Ladezeit auf 80 %:** 24 Minuten

**Audi Q6 e-tron**

**Segment:**  
Mittelklasse

**Systemleistung:**  
ab 215 kW (292 PS)

**Grundpreis (netto):**  
53.361,34 €

**Versteuerung (Privatnutzung):** 0,25 %  
**Akkukapazität (netto):** 75,8 kWh  
**Verbrauch kombiniert (WLTP):** 16,1 bis 18,7 kWh/100 km  
**elektr. Reichweite:** 455 bis 531 km  
**max. Ladeleistung (DC):** 225 kW  
**Ladezeit auf 80 %:** 21 Minuten



**Audi Q6 e-tron Sportback**

**Segment:**  
Mittelklasse

**Systemleistung:**  
ab 215 kW (292 PS)

**Grundpreis (netto):**  
55.378,15 €

**Versteuerung (Privatnutzung):** 0,25 %  
**Akkukapazität (netto):** 75,8 kWh  
**Verbrauch kombiniert (WLTP):** 15,6 bis 17,7 kWh/100 km  
**elektr. Reichweite:** 484 bis 546 km  
**max. Ladeleistung (DC):** 225 kW  
**Ladezeit auf 80 %:** 21 Minuten

**BMW i4**

**Segment:**  
Mittelklasse

**Systemleistung:**  
ab 210 kW (286 PS)

**Grundpreis (netto):**  
48.403,36 €

**Versteuerung (Privatnutzung):** 0,25 %  
**Akkukapazität (netto):** 67,1 kWh  
**Verbrauch kombiniert (WLTP):** 14,7 bis 17,5 kWh/100 km  
**elektr. Reichweite:** 428 bis 514 km  
**max. Ladeleistung (DC):** 180 kW  
**Ladezeit auf 80 %:** 32 Minuten

**BMW i5**

**Segment:**  
obere Mittelklasse

**Systemleistung:**  
ab 250 kW (340 PS)

**Grundpreis (netto):**  
58.991,60 €

**Versteuerung (Privatnutzung):** 0,25 %  
**Akkukapazität (netto):** 81,2 kWh  
**Verbrauch kombiniert (WLTP):** 14,4 bis 17,9 kWh/100 km  
**elektr. Reichweite:** 513 bis 627 km  
**max. Ladeleistung (DC):** 205 kW  
**Ladezeit auf 80 %:** 30 Minuten

**BMW i5 Touring**

**Segment:**  
obere Mittelklasse

**Systemleistung:**  
ab 250 kW (340 PS)

**Grundpreis (netto):**  
60.672,26 €

**Versteuerung (Privatnutzung):** 0,25 %  
**Akkukapazität (netto):** 81,2 kWh  
**Verbrauch kombiniert (WLTP):** 15,4 bis 18,6 kWh/100 km  
**elektr. Reichweite:** 494 bis 602 km  
**max. Ladeleistung (DC):** 205 kW  
**Ladezeit auf 80 %:** 30 Minuten

**BMW i7**

**Segment:**  
Oberklasse

**Systemleistung:**  
ab 335 kW (455 PS)

**Grundpreis (netto):**  
97.394,96 €

**Versteuerung (Privatnutzung):** 0,5 %  
**Akkukapazität (netto):** 101,7 kWh  
**Verbrauch kombiniert (WLTP):** 17,5 bis 18,3 kWh/100 km  
**elektr. Reichweite:** 574 bis 610 km  
**max. Ladeleistung (DC):** 195 kW  
**Ladezeit auf 80 %:** 34 Minuten

**BMW iX**

**Segment:**  
obere Mittelklasse

**Systemleistung:**  
ab 300 kW (408 PS)

**Grundpreis (netto):**  
73.168,07 €

**Versteuerung (Privatnutzung):** 0,25 %  
**Akkukapazität (netto):** 96 kWh  
**Verbrauch kombiniert (WLTP):** 17,8 bis 21,8 kWh/100 km  
**elektr. Reichweite:** 491 bis 602 km  
**max. Ladeleistung (DC):** 175 kW  
**Ladezeit auf 80 %:** 34 Minuten

**BMW iX1**

**Segment:**  
Kompaktklasse

**Systemleistung:**  
ab 150 kW (204 PS)

**Grundpreis (netto):**  
41.008,40 €

**Versteuerung (Privatnutzung):** 0,25 %  
**Akkukapazität (netto):** 64,8 kWh  
**Verbrauch kombiniert (WLTP):** 15,5 bis 17,1 kWh/100 km  
**elektr. Reichweite:** 430 bis 473 km  
**max. Ladeleistung (DC):** 130 kW  
**Ladezeit auf 80 %:** 29 Minuten

**BMW iX2**

**Segment:**  
Kompaktklasse

**Systemleistung:**  
150 kW (204 PS)

**Grundpreis (netto):**  
42.268,90 €

**Versteuerung (Privatnutzung):** 0,25 %  
**Akkukapazität (netto):** 64,8 kWh  
**Verbrauch kombiniert (WLTP):** 15,3 bis 16,9 kWh/100 km  
**elektr. Reichweite:** 439 bis 478 km  
**max. Ladeleistung (DC):** 130 kW  
**Ladezeit auf 80 %:** 29 Minuten



**BYD Atto 2**

**Segment:**  
Kleinwagen

**Systemleistung:**  
130 kW (177 PS)

**Grundpreis (netto):**  
26.882,35 €

**Versteuerung (Privatnutzung):** 0,25 %  
**Akkukapazität:** 45,1 kWh  
**Verbrauch kombiniert (WLTP):** 16 kWh/100 km  
**elektr. Reichweite:** 312 km  
**max. Ladeleistung (DC):** 65 kW  
**Ladezeit auf 80 %:** 37 Minuten

**BYD Atto 3**

**Segment:**  
Kompaktklasse

**Systemleistung:**  
150 kW (204 PS)

**Grundpreis (netto):**  
32.764,71 €

**Versteuerung (Privatnutzung):** 0,25 %  
**Akkukapazität:** 60,4 kWh  
**Verbrauch kombiniert (WLTP):** 16 kWh/100 km  
**elektr. Reichweite:** 420 km  
**max. Ladeleistung (DC):** 88 kW  
**Ladezeit auf 80 %:** 40 Minuten

**BYD Dolphin**

**Segment:**  
Kleinwagen

**Systemleistung:**  
150 kW (204 PS)

**Grundpreis (netto):**  
29.109,24 €

**Versteuerung (Privatnutzung):** 0,25 %  
**Akkukapazität:** 60,4 kWh  
**Verbrauch kombiniert (WLTP):** 15,9 kWh/100 km  
**elektr. Reichweite:** 427 km  
**max. Ladeleistung (DC):** 88 kW  
**Ladezeit auf 80 %:** 40 Minuten

**BYD Dolphin Surf**

**Segment:**  
Kleinstwagen

**Systemleistung:**  
ab 65 kW (88 PS)

**Grundpreis (netto):**  
19.319,33 €

**Versteuerung (Privatnutzung):** 0,25 %  
**Akkukapazität (netto):** 30 kWh  
**Verbrauch kombiniert (WLTP):** 15,5 kWh/100 km  
**elektr. Reichweite:** 220 km  
**max. Ladeleistung (DC):** 65 kW  
**Ladezeit auf 80 %:** 30 Minuten

**BYD Seal**

**Segment:**  
Mittelklasse

**Systemleistung:**  
ab 170 kW (231 PS)

**Grundpreis (netto):**  
39.487,40 €

**Versteuerung (Privatnutzung):** 0,25 %  
**Akkukapazität:** 61,4 kWh  
**Verbrauch kombiniert (WLTP):** 15,4 kWh/100 km  
**elektr. Reichweite:** 460 km  
**max. Ladeleistung (DC):** 110 kW  
**Ladezeit auf 80 %:** 37 Minuten

**BYD Seal U**

**Segment:**  
Mittelklasse

**Systemleistung:**  
160 kW (218 PS)

**Grundpreis (netto):**  
36.126,05 €

**Versteuerung (Privatnutzung):** 0,25 %  
**Akkukapazität:** 71,8 kWh  
**Verbrauch kombiniert (WLTP):** 19,9 kWh/100 km  
**elektr. Reichweite:** 420 km  
**max. Ladeleistung (DC):** 115 kW  
**Ladezeit auf 80 %:** 42 Minuten

**BYD Sealion 7**

**Segment:**  
obere Mittelklasse

**Systemleistung:**  
ab 230 kW (313 PS)

**Grundpreis (netto):**  
42.008,40 €

**Versteuerung (Privatnutzung):** 0,25 %  
**Akkukapazität:** 82,5 kWh  
**Verbrauch kombiniert (WLTP):** 19,9 kWh/100 km  
**elektr. Reichweite:** 482 km  
**max. Ladeleistung (DC):** 150 kW  
**Ladezeit auf 80 %:** 32 Minuten

**BYD Tang**

**Segment:**  
obere Mittelklasse

**Systemleistung:**  
380 kW (517 PS)

**Grundpreis (netto):**  
63.025,21 €

**Versteuerung (Privatnutzung):** 0,25 %  
**Akkukapazität:** 108,8 kWh  
**Verbrauch kombiniert (WLTP):** 24 kWh/100 km  
**elektr. Reichweite:** 530 km  
**max. Ladeleistung (DC):** 170 kW  
**Ladezeit auf 80 %:** 46 Minuten



**Cadillac LYRIQ**

**Segment:**  
obere Mittelklasse

**Systemleistung:**  
ab 388 kW/528 PS

**Grundpreis (netto):**  
68.067,23 €

**Versteuerung (Privatnutzung):** 0,25 %  
**Akkukapazität:** 102 kWh  
**Verbrauch kombiniert (WLTP):** 22,5 kWh/100 km  
**elektr. Reichweite:** 530 km  
**max. Ladeleistung (DC):** 190 kW  
**Ladezeit auf 80 %:** k. A.

**Cadillac VISTIQ**

**Segment:**  
Oberklasse

**Systemleistung:**  
452 kW/615 PS

**Grundpreis (netto):**  
83.731,09 €

**Versteuerung (Privatnutzung):** 0,25 %  
**Akkukapazität:** 91 kWh  
**Verbrauch kombiniert (WLTP):** 21,8 kWh/100 km  
**elektr. Reichweite:** 460 km  
**max. Ladeleistung (DC):** 130 kW  
**Ladezeit auf 80 %:** k. A.

**Citroën e-Berlingo Kastenwagen**

**Segment:**  
Hochdachkombi

**Systemleistung:**  
100 kW (136 PS)

**Grundpreis (netto):**  
30.550,00 €

**Versteuerung (Privatnutzung):** 0,25 %  
**Akkukapazität:** 50 kWh  
**Verbrauch kombiniert (WLTP):** 18,0 bis 18,6 kWh/100 km  
**elektr. Reichweite:** 354 km  
**max. Ladeleistung (DC):** 100 kW  
**Ladezeit auf 80 %:** 30 Minuten

**Citroën e-Berlingo**

**Segment:**  
Hochdachkombi

**Systemleistung:**  
100 kW (136 PS)

**Grundpreis (netto):**  
31.042,02 €

**Versteuerung (Privatnutzung):** 0,25 %  
**Akkukapazität:** 50 kWh  
**Verbrauch kombiniert (WLTP):** 18,0 bis 18,6 kWh/100 km  
**elektr. Reichweite:** 335 bis 343 km  
**max. Ladeleistung (DC):** 100 kW  
**Ladezeit auf 80 %:** 30 Minuten

**Citroën e-C3**

**Segment:**  
Kleinwagen

**Systemleistung:**  
83 kW (113 PS)

**Grundpreis (netto):**  
19.579,83 €

**Versteuerung (Privatnutzung):** 0,25 %  
**Akkukapazität:** 44 kWh  
**Verbrauch kombiniert (WLTP):** 16,8 bis 17,2 kWh/100 km  
**elektr. Reichweite:** 314 bis 322 km  
**max. Ladeleistung (DC):** 100 kW  
**Ladezeit auf 80 %:** 26 Minuten

**Citroën e-C3 Van**

**Segment:**  
Kleinwagen

**Systemleistung:**  
83 kW (113 PS)

**Grundpreis (netto):**  
22.800,00 €

**Versteuerung (Privatnutzung):** 0,25 %  
**Akkukapazität:** 44 kWh  
**Verbrauch kombiniert (WLTP):** 17,3 kWh  
**elektr. Reichweite:** 323 km  
**max. Ladeleistung (DC):** 100 kW  
**Ladezeit auf 80 %:** 26 Minuten

**Citroën e-C3 Aircross**

**Segment:**  
Kleinwagen

**Systemleistung:**  
83 kW (113 PS)

**Grundpreis (netto):**  
22.260,50 €

**Versteuerung (Privatnutzung):** 0,25 %  
**Akkukapazität:** 44 kWh  
**Verbrauch kombiniert (WLTP):** 18,1 bis 18,6 kWh/100 km  
**elektr. Reichweite:** 299 bis 307 km  
**max. Ladeleistung (DC):** 100 kW  
**Ladezeit auf 80 %:** 26 Minuten

**Citroën e-C4**

**Segment:**  
Kompaktklasse

**Systemleistung:**  
ab 100 kW (136 PS)

**Grundpreis (netto):**  
26.806,72 €

**Versteuerung (Privatnutzung):** 0,25 %  
**Akkukapazität:** 50 kWh  
**Verbrauch kombiniert (WLTP):** 15,3 bis 15,6 kWh/100 km  
**elektr. Reichweite:** 340 bis 354 km  
**max. Ladeleistung (DC):** 100 kW  
**Ladezeit auf 80 %:** 30 Minuten



**Citroën e-C4 X**

**Segment:**  
Kompaktklasse

**Systemleistung:**  
ab 100 kW (136 PS)

**Grundpreis (netto):**  
27.394,96 €

**Versteuerung (Privatnutzung):** 0,25 %  
**Akkukapazität:** 50 kWh  
**Verbrauch kombiniert (WLTP):** 15 kWh/100 km  
**elektr. Reichweite:** 352 bis 360 km  
**max. Ladeleistung (DC):** 100 kW  
**Ladezeit auf 80 %:** 30 Minuten

**Citroën e-C5 Aircross**

**Segment:**  
Mittelklasse

**Systemleistung:**  
ab 157 kW (210 PS)

**Grundpreis (netto):**  
35.789,92 €

**Versteuerung (Privatnutzung):** 0,25 %  
**Akkukapazität (netto):** 73 kWh  
**Verbrauch kombiniert (WLTP):** 17 kWh/100 km  
**elektr. Reichweite:** 520 km  
**max. Ladeleistung (DC):** 160 kW  
**Ladezeit auf 80 %:** 30 Minuten

**CUPRA Born**

**Segment:**  
Kompaktklasse

**Systemleistung:**  
ab 150 kW (204 PS)

**Grundpreis (netto):**  
33.991,60 €

**Versteuerung (Privatnutzung):** 0,25 %  
**Akkukapazität (netto):** 60 kWh  
**Verbrauch kombiniert (WLTP):** 15,6 bis 17,5 kWh/100 km  
**elektr. Reichweite:** 379 bis 428 km  
**max. Ladeleistung (DC):** 165 kW  
**Ladezeit auf 80 %:** 24 Minuten

**CUPRA Tavascan**

**Segment:**  
Kompaktklasse

**Systemleistung:**  
ab 210 kW (286 PS)

**Grundpreis (netto):**  
44.823,53 €

**Versteuerung (Privatnutzung):** 0,25 %  
**Akkukapazität (netto):** 77 kWh  
**Verbrauch kombiniert (WLTP):** 15,9 bis 17,7 kWh/100 km  
**elektr. Reichweite:** 498 bis 553 km  
**max. Ladeleistung (DC):** 135 kW  
**Ladezeit auf 80 %:** 28 Minuten

**Dacia Spring**

**Segment:**  
Kleinstwagen

**Systemleistung:**  
ab 33 kW (45 PS)

**Grundpreis (netto):**  
14.201,68 €

**Versteuerung (Privatnutzung):** 0,25 %  
**Akkukapazität:** 26,8 kWh  
**Verbrauch kombiniert (WLTP):** 13,2 bis 14,1 kWh/100 km  
**elektr. Reichweite:** 225 bis 228 km  
**max. Ladeleistung (DC):** 30 kW  
**Ladezeit auf 80 %:** 56 Minuten

**Deepal S07**

**Segment:**  
Mittelklasse

**Systemleistung:**  
160 kW (217 PS)

**Grundpreis (netto):**  
k. A.

**Versteuerung (Privatnutzung):** 0,25 %  
**Akkukapazität:** 80 kWh  
**Verbrauch kombiniert (WLTP):** k. A.  
**elektr. Reichweite:** 475 km  
**max. Ladeleistung (DC):** 93 kW  
**Ladezeit auf 80 %:** 45 Minuten

**DS 3 E-Tense**

**Segment:**  
Kleinwagen

**Systemleistung:**  
115 kW (156 PS)

**Grundpreis (netto):**  
34.873,95 €

**Versteuerung (Privatnutzung):** 0,25 %  
**Akkukapazität:** 54 kWh  
**Verbrauch kombiniert (WLTP):** 15,5 bis 15,7 kWh/100 km  
**elektr. Reichweite:** 400 km  
**max. Ladeleistung (DC):** 100 kW  
**Ladezeit auf 80 %:** 35 Minuten

**DS No 4**

**Segment:**  
Kompaktklasse

**Systemleistung:**  
156 kW (213 PS)

**Grundpreis (netto):**  
38.571,43 €

**Versteuerung (Privatnutzung):** 0,25 %  
**Akkukapazität (netto):** 58,3 kWh  
**Verbrauch kombiniert (WLTP):** 15,0 bis 15,1 kWh/100 km  
**elektr. Reichweite:** 447 bis 449 km  
**max. Ladeleistung (DC):** 100 kW  
**Ladezeit auf 80 %:** 31 Minuten



## DS No 8



**Segment:**  
Mittelklasse

**Systemleistung:**  
190 kW (258 PS)

**Grundpreis (netto):**  
48.487,40 €

**Versteuerung (Privatnutzung):** 0,25 %  
**Akkukapazität (netto):** 73,7 kWh  
**Verbrauch kombiniert (WLTP):** 15,7 bis 16,5 kWh/100 km  
**elektr. Reichweite:** 527 bis 550 km  
**max. Ladeleistung (DC):** 160 kW  
**Ladezeit auf 80 %:** 31 Minuten

## Fiat 500e



**Segment:**  
Kleinstwagen

**Systemleistung:**  
ab 70 kW (95 PS)

**Grundpreis (netto):**  
24.781,51 €

**Versteuerung (Privatnutzung):** 0,25 %  
**Akkukapazität (netto):** ab 21,3 kWh  
**Verbrauch kombiniert (WLTP):** 13 kWh/100 km  
**elektr. Reichweite:** 190 km  
**max. Ladeleistung (DC):** 50 kW  
**Ladezeit auf 80 %:** k. A.

## Fiat 500e 3+1



**Segment:**  
Kleinstwagen

**Systemleistung:**  
ab 70 kW (95 PS)

**Grundpreis (netto):**  
25.621,85 €

**Versteuerung (Privatnutzung):** 0,25 %  
**Akkukapazität (netto):** ab 21,3 kWh  
**Verbrauch kombiniert (WLTP):** 13 kWh/100 km  
**elektr. Reichweite:** 190 km  
**max. Ladeleistung (DC):** 50 kW  
**Ladezeit auf 80 %:** k. A.

## Fiat 500e Cabrio



**Segment:**  
Kleinstwagen

**Systemleistung:**  
ab 70 kW (95 PS)

**Grundpreis (netto):**  
27.302,52 €

**Versteuerung (Privatnutzung):** 0,25 %  
**Akkukapazität (netto):** ab 21,3 kWh  
**Verbrauch kombiniert (WLTP):** 13 kWh/100 km  
**elektr. Reichweite:** 190 km  
**max. Ladeleistung (DC):** 50 kW  
**Ladezeit auf 80 %:** k. A.

## Fiat 600e



**Segment:**  
Kleinwagen

**Systemleistung:**  
115 kW (156 PS)

**Grundpreis (netto):**  
30.663,87 €

**Versteuerung (Privatnutzung):** 0,25 %  
**Akkukapazität (netto):** 51 kWh  
**Verbrauch kombiniert (WLTP):** 15,1 kWh/100 km  
**elektr. Reichweite:** 409 km  
**max. Ladeleistung (DC):** 100 kW  
**Ladezeit auf 80 %:** k. A.

## Fiat Grande Panda Elektro



**Segment:**  
Kleinwagen

**Systemleistung:**  
83 kW / 113 PS

**Grundpreis (netto):**  
21.000,00 €

**Versteuerung (Privatnutzung):** 0,25 %  
**Akkukapazität (netto):** 43,8 kWh  
**Verbrauch kombiniert (WLTP):** 16,8 kWh  
**elektr. Reichweite:** 320 km  
**max. Ladeleistung (DC):** 100 kW  
**Ladezeit auf 80 %:** 27 Minuten

## Ford Capri



**Segment:**  
Kompaktklasse

**Systemleistung:**  
ab 125 kW (170 PS)

**Grundpreis (netto):**  
35.630,25 €

**Versteuerung (Privatnutzung):** 0,25 %  
**Akkukapazität (netto):** 52 kWh  
**Verbrauch kombiniert (WLTP):** 15,5 bis 16,7 kWh/100 km  
**elektr. Reichweite:** 370 bis 393 km  
**max. Ladeleistung (DC):** 145 kW  
**Ladezeit auf 80 %:** 25 Minuten

## Ford E-Tourneo Courier



**Segment:**  
Hochdachkombi

**Systemleistung:**  
100 kW (136 PS)

**Grundpreis (netto):**  
30.252,00 €

**Versteuerung (Privatnutzung):** 0,25 %  
**Akkukapazität (netto):** 43 kWh  
**Verbrauch kombiniert (WLTP):** 16,9 bis 18,3 kWh/100 km  
**elektr. Reichweite:** 266 bis 296 km  
**max. Ladeleistung (DC):** 100 kW  
**Ladezeit auf 80 %:** 23 Minuten



**Ford Explorer EV**

**Segment:**  
Kompaktklasse

**Systemleistung:**  
ab 125 kW (170 PS)

**Grundpreis (netto):**  
33.529,41 €

**Versteuerung (Privatnutzung):** 0,25 %  
**Akkukapazität (netto):** 52 kWh  
**Verbrauch kombiniert (WLTP):** 16,3 bis 17,5 kWh/100 km  
**elektr. Reichweite:** 352 bis 378 km  
**max. Ladeleistung (DC):** 145 kW  
**Ladezeit auf 80 %:** 25 Minuten

**Ford Mustang Mach-E**

**Segment:**  
Mittelklasse

**Systemleistung:**  
ab 197 kW (268 PS)

**Grundpreis (netto):**  
47.478,99 €

**Versteuerung (Privatnutzung):** 0,25 %  
**Akkukapazität (netto):** 73 kWh  
**Verbrauch kombiniert (WLTP):** 18,5 kWh  
**elektr. Reichweite:** 470 km  
**max. Ladeleistung (DC):** 150 kW  
**Ladezeit auf 80 %:** 32 Minuten

**Ford Puma Gen-E**

**Segment:**  
Kleinwagen

**Systemleistung:**  
124 kW (168 PS)

**Grundpreis (netto):**  
31.008,40 €

**Versteuerung (Privatnutzung):** 0,25 %  
**Akkukapazität (netto):** 43 kWh  
**Verbrauch kombiniert (WLTP):** 13,1 bis 14,5 kWh/100 km  
**elektr. Reichweite:** 347 bis 376 km  
**max. Ladeleistung (DC):** 100 kW  
**Ladezeit auf 80 %:** 23 Minuten

**Genesis G80 Electrified**

**Segment:**  
obere Mittelklasse

**Systemleistung:**  
272 kW (370 PS)

**Grundpreis (netto):**  
64.016,81 €

**Versteuerung (Privatnutzung):** 0,25 %  
**Akkukapazität :** 87,2 kWh  
**Verbrauch kombiniert (WLTP):** 19,1 kWh  
**elektr. Reichweite:** 570 km  
**max. Ladeleistung (DC):** 240 kW  
**Ladezeit auf 80 %:** 21 Minuten

**Genesis GV60**

**Segment:**  
Mittelklasse

**Systemleistung:**  
ab 168 kW (229 PS)

**Grundpreis (netto):**  
45.949,58 €

**Versteuerung (Privatnutzung):** 0,25 %  
**Akkukapazität:** 77,4 kWh  
**Verbrauch kombiniert (WLTP):** 17 kWh/100 km  
**elektr. Reichweite:** 517 km  
**max. Ladeleistung (DC):** 240 kW  
**Ladezeit auf 80 %:** 18 Minuten

**Genesis GV70 Electrified AWD**

**Segment:**  
Mittelklasse

**Systemleistung:**  
360 kW (490 PS)

**Grundpreis (netto):**  
58.025,21 €

**Versteuerung (Privatnutzung):** 0,25 %  
**Akkukapazität (netto):** 84,0 kWh  
**Verbrauch kombiniert (WLTP):** 19,4 kWh/100 km  
**elektr. Reichweite:** 433 km  
**max. Ladeleistung (DC):** 240,0 kW  
**Ladezeit auf 80 %:** 19 Minuten

**GWM ORA 03**

**Segment:**  
Kleinwagen

**Systemleistung:**  
126 kW (171 PS)

**Grundpreis (netto):**  
k. A.

**Versteuerung (Privatnutzung):** 0,25 %  
**Akkukapazität (netto):** ab 45,4 kWh  
**Verbrauch kombiniert (WLTP):** 16,5 bis 16,8 kWh/100 km  
**elektr. Reichweite:** 310 km  
**max. Ladeleistung (DC):** 64 kW  
**Ladezeit auf 80 %:** 43 Minuten

**GWM ORA 07**

**Segment:**  
Mittelklasse

**Systemleistung:**  
ab 150 kW (204 PS)

**Grundpreis (netto):**  
k. A.

**Versteuerung (Privatnutzung):** 0,25 %  
**Akkukapazität (netto):** 64,3 kWh  
**Verbrauch kombiniert (WLTP):** 16,5 kWh/100 km  
**elektr. Reichweite:** 440 km  
**max. Ladeleistung (DC):** 88 kW  
**Ladezeit auf 80 %:** 36 Minuten



## Honda e-Ny1



**Segment:**  
Kompaktklasse

**Systemleistung:**  
150 kW (204 PS)

**Grundpreis (netto):**  
32.764,71 €

**Versteuerung (Privatnutzung):** 0,25 %  
**Akkukapazität:** 68,8 kWh  
**Verbrauch kombiniert (WLTP):** 18,2 kWh/100 km  
**elektr. Reichweite:** 412 km  
**max. Ladeleistung (DC):** 78 kW  
**Ladezeit auf 80 %:** 45 Minuten

## Hongqi E-HS9



**Segment:**  
Oberklasse

**Systemleistung:**  
405 kW (551 PS)

**Grundpreis (netto):**  
67.222,69 €

**Versteuerung (Privatnutzung):** 0,25 %  
**Akkukapazität (netto):** 90 kWh  
**Verbrauch kombiniert (WLTP):** 19,4 kWh/100 km  
**elektr. Reichweite:** 465 km  
**max. Ladeleistung (DC):** 130 kW  
**Ladezeit auf 80 %:** k. A.

## Hongqi EH7



**Segment:**  
obere Mittelklasse

**Systemleistung:**  
ab 253 kW (344 PS)

**Grundpreis (netto):**  
48.735,29 €

**Versteuerung (Privatnutzung):** 0,25 %  
**Akkukapazität:** 85 kWh  
**Verbrauch kombiniert (WLTP):** 17,9 kWh/100 km  
**elektr. Reichweite:** 510 km  
**max. Ladeleistung (DC):** 246 kW  
**Ladezeit auf 80 %:** 20 Minuten

## Hyundai Inster



**Segment:**  
Kleinstwagen

**Systemleistung:**  
ab 71 kW (97 PS)

**Grundpreis (netto):**  
20.084,03 €

**Versteuerung (Privatnutzung):** 0,25 %  
**Akkukapazität:** 42 kWh  
**Verbrauch kombiniert (WLTP):** 14,3 kWh  
**elektr. Reichweite:** 327 km  
**max. Ladeleistung (DC):** 73 kW  
**Ladezeit auf 80 %:** 30 Minuten

## Hyundai IONIQ 5



**Segment:**  
Mittelklasse

**Systemleistung:**  
ab 125 kW/170 PS

**Grundpreis (netto):**  
36.890,76 €

**Versteuerung (Privatnutzung):** 0,25 %  
**Akkukapazität:** 63 kWh  
**Verbrauch kombiniert (WLTP):** 15,6 kWh/100 km  
**elektr. Reichweite:** 440 km  
**max. Ladeleistung (DC):** 195 kW  
**Ladezeit auf 80 %:** 18 Minuten

## Hyundai IONIQ 6



**Segment:**  
Mittelklasse

**Systemleistung:**  
111 kW (151 PS)

**Grundpreis (netto):**  
36.890,76 €

**Versteuerung (Privatnutzung):** 0,25 %  
**Akkukapazität:** 53 kWh  
**Verbrauch kombiniert (WLTP):** 13,9 kWh/100 km  
**elektr. Reichweite:** 429 km  
**max. Ladeleistung (DC):** k. A.  
**Ladezeit auf 80 %:** 18 Minuten

## Hyundai IONIQ 9



**Segment:**  
obere Mittelklasse

**Systemleistung:**  
160 kW (218 PS)

**Grundpreis (netto):**  
57.563,03 €

**Versteuerung (Privatnutzung):** 0,25 %  
**Akkukapazität (netto):** 110,0 kWh  
**Verbrauch kombiniert (WLTP):** 19,9 kWh/100 km  
**elektr. Reichweite:** 553 km  
**max. Ladeleistung (DC):** 233,0 kW  
**Ladezeit auf 80 %:** 24 Minuten

## Hyundai Kona Elektro



**Segment:**  
Kleinwagen

**Systemleistung:**  
99 kW (135 PS)

**Grundpreis (netto):**  
31.924,37 €

**Versteuerung (Privatnutzung):** 0,25 %  
**Akkukapazität:** 49 kWh  
**Verbrauch kombiniert (WLTP):** 14,6 kWh/100 km  
**elektr. Reichweite:** 380 km  
**max. Ladeleistung (DC):** k. A.  
**Ladezeit auf 80 %:** 38,5 Minuten



## Jeep Avenger Elektro



**Segment:**  
Kleinwagen

**Systemleistung:**  
115 kW (156 PS)

**Grundpreis (netto):**  
32.352,94 €

**Versteuerung (Privatnutzung):** 0,25 %  
**Akkukapazität (netto):** 51 kWh  
**Verbrauch kombiniert (WLTP):** 15,5 bis 16 kWh/100 km  
**elektr. Reichweite:** 386 bis 400 km  
**max. Ladeleistung (DC):** 100 kW  
**Ladezeit auf 80 %:** 27 Minuten

## Jeep Compass Elektro



**Segment:**  
Mittelklasse

**Systemleistung:**  
157 kW (213 PS)

**Grundpreis (netto):**  
42.352,94 €

**Versteuerung (Privatnutzung):** 0,25 %  
**Akkukapazität (netto):** 74 kWh  
**Verbrauch kombiniert (WLTP):** 17,5 kWh/100 km  
**elektr. Reichweite:** 500 km  
**max. Ladeleistung (DC):** 160 kW  
**Ladezeit auf 80 %:** 31 Minuten

## KGM Torres EVX



**Segment:**  
Mittelklasse

**Systemleistung:**  
152 kW (207 PS)

**Grundpreis (netto):**  
35.285,71 €

**Versteuerung (Privatnutzung):** 0,25 %  
**Akkukapazität:** 73,4 kWh  
**Verbrauch kombiniert (WLTP):** 18,6 kWh/100 km  
**elektr. Reichweite:** 462 km  
**max. Ladeleistung (DC):** 120 kW  
**Ladezeit auf 80 %:** 42 Minuten

## Kia EV3



**Segment:**  
Kleinwagen

**Systemleistung:**  
150 kW (204 PS)

**Grundpreis (netto):**  
30.243,70 €

**Versteuerung (Privatnutzung):** 0,25 %  
**Akkukapazität:** 58,3 kWh  
**Verbrauch kombiniert (WLTP):** 14,9 bis 15,8 kWh/100 km  
**elektr. Reichweite:** 414 bis 436 km  
**max. Ladeleistung (DC):** 101 kW  
**Ladezeit auf 80 %:** 29 Minuten

## Kia EV4



**Segment:**  
Kompaktklasse

**Systemleistung:**  
150 kW (204 PS)

**Grundpreis (netto):**  
31.288,24 €

**Versteuerung (Privatnutzung):** 0,25 %  
**Akkukapazität:** 58,3 kWh  
**Verbrauch kombiniert (WLTP):** 14,9 bis 16,2 kWh/100 km  
**elektr. Reichweite:** 425 bis 440 km  
**max. Ladeleistung (DC):** 101 kW  
**Ladezeit auf 80 %:** 29 Minuten

## Kia EV4 Fastback



**Segment:**  
Kompaktklasse

**Systemleistung:**  
150 kW (204 PS)

**Grundpreis (netto):**  
39.613,45 €

**Versteuerung (Privatnutzung):** 0,25 %  
**Akkukapazität:** 81,4 kWh  
**Verbrauch kombiniert (WLTP):** 14,9 bis 16,2 kWh/100 km  
**elektr. Reichweite:** 613 bis 633 km  
**max. Ladeleistung (DC):** 128 kW  
**Ladezeit auf 80 %:** 31 Minuten

## Kia EV6



**Segment:**  
Mittelklasse

**Systemleistung:**  
ab 125 kW (170 PS)

**Grundpreis (netto):**  
37.806,72 €

**Versteuerung (Privatnutzung):** 0,25 €  
**Akkukapazität:** 63 kWh  
**Verbrauch kombiniert (WLTP):** 16,4 kWh/100 km  
**elektr. Reichweite:** 428 km  
**max. Ladeleistung (DC):** 195 kW  
**Ladezeit auf 80 %:** 18 Minuten

## Kia EV9



**Segment:**  
obere Mittelklasse

**Systemleistung:**  
ab 160 kW (218 PS)

**Grundpreis (netto):**  
53.100,84 €

**Versteuerung (Privatnutzung):** 0,25 %  
**Akkukapazität:** 76,1 kWh  
**Verbrauch kombiniert (WLTP):** 19,5 kWh/100 km  
**elektr. Reichweite:** 443 km  
**max. Ladeleistung (DC):** 210 kW  
**Ladezeit auf 80 %:** 20 Minuten



## Lancia Ypsilon Elettrica



**Segment:**  
Kleinwagen

**Systemleistung:**  
115 kW (156 PS)

**Grundpreis (netto):**  
k. A.

**Versteuerung (Privatnutzung):** 0,25 %  
**Akkukapazität:** 51 kWh  
**Verbrauch kombiniert (WLTP):** k. A.  
**elektr. Reichweite:** k. A.  
**max. Ladeleistung (DC):** 100 kW  
**Ladezeit auf 80 %:** k. A.

## Leapmotor C10



**Segment:**  
Mittelklasse

**Systemleistung:**  
160 kW (218 PS)

**Grundpreis (netto):**  
31.596,64 €

**Versteuerung (Privatnutzung):** 0,25 %  
**Akkukapazität:** 69,9 kWh  
**Verbrauch kombiniert (WLTP):** 18,5 kWh  
**elektr. Reichweite:** 425 km  
**max. Ladeleistung (DC):** 84 kW  
**Ladezeit auf 80 %:** 30 Minuten

## Leapmotor T03



**Segment:**  
Kleinstwagen

**Systemleistung:**  
70 kW (95 PS)

**Grundpreis (netto):**  
15.882,35 €

**Versteuerung (Privatnutzung):** 0,25 %  
**Akkukapazität (netto):** 37,3 kWh  
**Verbrauch kombiniert (WLTP):** 16,3 kWh/100 km  
**elektr. Reichweite:** 265 km  
**max. Ladeleistung (DC):** 45 kW  
**Ladezeit auf 80 %:** 36 Minuten

## Lexus RZ



**Segment:**  
obere Mittelklasse

**Systemleistung:**  
150 kW (204 PS)

**Grundpreis (netto):**  
46.714,29 €

**Versteuerung (Privatnutzung):** 0,25 %  
**Akkukapazität:** 71,4 kWh  
**Verbrauch kombiniert (WLTP):** 14,9 bis 16,7 kWh/100 km  
**elektr. Reichweite:** 429 bis 669 km  
**max. Ladeleistung (DC):** 150 kW  
**Ladezeit auf 80 %:** 30 Minuten

## Lexus UX e



**Segment:**  
untere Mittelklasse

**Systemleistung:**  
150 kW (204 PS)

**Grundpreis (netto):**  
41.168,07 €

**Versteuerung (Privatnutzung):** 0,25 %  
**Akkukapazität:** 72,8 kWh (brutto)  
**Verbrauch kombiniert (WLTP):** 16,7 kWh/100 km  
**elektr. Reichweite:** 450 km\*  
**max. Ladeleistung (DC):** 50 kW  
**Ladezeit auf 80 %:** 80 Minuten

## Lotus Eletre



**Segment:**  
Oberklasse

**Systemleistung:**  
450 kW (612 PS)

**Grundpreis (netto):**  
84.025,21 €

**Versteuerung (Privatnutzung):** 0,25 %  
**Akkukapazität (netto):** 109 kWh  
**Verbrauch kombiniert (WLTP):** 22,5 kWh/100 km  
**elektr. Reichweite:** 570 km  
**max. Ladeleistung (DC):** 350 kW  
**Ladezeit auf 80 %:** 20 Minuten

## Lotus Emeya



**Segment:**  
Oberklasse

**Systemleistung:**  
450 kW (612 PS)

**Grundpreis (netto):**  
90.747,90 €

**Versteuerung (Privatnutzung):** 0,5 %  
**Akkukapazität (netto):** 98,9 kWh  
**Verbrauch kombiniert (WLTP):** 18,7 bis 21,4 kWh/100 km  
**elektr. Reichweite:** 500 bis 580 km  
**max. Ladeleistung (DC):** 420 kW  
**Ladezeit auf 80 %:** 15 Minuten

## Lotus Evija



**Segment:**  
Hypercar

**Systemleistung:**  
1.471 kW (2.000 PS)

**Grundpreis (netto):**  
>2.000.000 €

**Versteuerung (Privatnutzung):** 0,5 %  
**Akkukapazität:** 70 kWh  
**Verbrauch kombiniert (WLTP):** 17,5 kWh/100 km  
**elektr. Reichweite:** 346 km  
**max. Ladeleistung (DC):** 350 kW  
**Ladezeit auf 80 %:** 20 Minuten



**Lucid Air**

**Segment:**  
obere Mittelklasse

**Systemleistung:**  
325 kW (442 PS)

**Grundpreis (netto):**  
71.428,57 €

**Versteuerung (Privatnutzung):** 0,25 %  
**Akkukapazität:** 88 kWh  
**Verbrauch kombiniert (WLTP):** 13 bis 13,7 kWh/100 km  
**elektr. Reichweite:** 708 bis 747  
**max. Ladeleistung (DC):** 210 kW  
**Ladezeit auf 80 %:** k. A.

**Lucid Gravity**

**Segment:**  
obere Mittelklasse

**Systemleistung:**  
588 kW (800 PS)

**Grundpreis (netto):**  
k. A.

**Versteuerung (Privatnutzung):** 0,25 bis 0,5 %  
**Akkukapazität (netto):** k. A.  
**Verbrauch kombiniert (WLTP):** k. A.  
**elektr. Reichweite:** 700 km  
**max. Ladeleistung (DC):** k. A.  
**Ladezeit auf 80 %:** k. A.

**Lynk & Co 02**

**Segment:**  
Kompaktklasse

**Systemleistung:**  
200 kW (272 PS)

**Grundpreis (netto):**  
30.247,90 €

**Versteuerung (Privatnutzung):** 0,25 %  
**Akkukapazität:** 66 kWh  
**Verbrauch kombiniert (WLTP):** 17,6 kWh/100 km  
**elektr. Reichweite:** 435 km  
**max. Ladeleistung (DC):** 150 kW  
**Ladezeit auf 80 %:** 30 Minuten

**Maserati GranCabrio Folgore**

**Segment:**  
Oberklasse

**Systemleistung:**  
560 kW (761 PS)

**Grundpreis (netto):**  
176.427,73 €

**Versteuerung (Privatnutzung):** 0,5 %  
**Akkukapazität (netto):** 83 kWh  
**Verbrauch kombiniert (WLTP):** 22,4 kWh/100 km  
**elektr. Reichweite:** 447 km  
**max. Ladeleistung (DC):** 270 kW  
**Ladezeit auf 80 %:** 18 Minuten

**Maserati GranTurismo Folgore**

**Segment:**  
Oberklasse

**Systemleistung:**  
560 kW (761 PS)

**Grundpreis (netto):**  
165.075,63 €

**Versteuerung (Privatnutzung):** 0,5 %  
**Akkukapazität (netto):** 83 kWh  
**Verbrauch kombiniert (WLTP):** k. A.  
**elektr. Reichweite:** 450 km  
**max. Ladeleistung (DC):** 270 kW  
**Ladezeit auf 80 %:** 18 Minuten

**Maserati Grecale Folgore**

**Segment:**  
Mittelklasse

**Systemleistung:**  
410 kW (557 PS)

**Grundpreis (netto):**  
93.631,93 €

**Versteuerung (Privatnutzung):** 0,5 %  
**Akkukapazität:** 105 kWh  
**Verbrauch kombiniert (WLTP):** 24 kWh/100 km  
**elektr. Reichweite:** 426 km  
**max. Ladeleistung (DC):** 150 kW  
**Ladezeit auf 80 %:** 29 Minuten

**Maxus Euniq 5**

**Segment:**  
Mittelklasse Van

**Systemleistung:**  
130 kW (177 PS)

**Grundpreis (netto):**  
45.489,92 €

**Versteuerung (Privatnutzung):** 0,25 %  
**Akkukapazität:** 70,0 kWh (brutto)  
**Verbrauch kombiniert (WLTP):** 22,6 kWh/100 km  
**elektr. Reichweite:** 360 km\*  
**max. Ladeleistung (DC):** k. A.  
**Ladezeit auf 80 %:** 35 Minuten

**Maxus Euniq 6**

**Segment:**  
Mittelklasse

**Systemleistung:**  
130 kW (177 PS)

**Grundpreis (netto):**  
44.950,42 €

**Versteuerung (Privatnutzung):** 0,25 %  
**Akkukapazität:** 70 kWh  
**Verbrauch kombiniert (WLTP):** 21,5 kWh/100 km  
**elektr. Reichweite:** 354 km  
**max. Ladeleistung (DC):** k. A.  
**Ladezeit auf 80 %:** 35 Minuten



## Maxus Mifa 9



**Segment:**  
Großraumlimousine

**Systemleistung:**  
180 kW (245 PS)

**Grundpreis (netto):**  
57.974,79 €

**Versteuerung (Privatnutzung):** 0,25 %  
**Akkukapazität:** 90 kWh  
**Verbrauch kombiniert (WLTP):** 21,3 kWh/100 km  
**elektr. Reichweite:** 440 km  
**max. Ladeleistung (DC):** k. A.  
**Ladezeit auf 80 %:** 30 Minuten

## Mazda 6e



**Segment:**  
Mittelklasse

**Systemleistung:**  
190 kW (258 PS)

**Grundpreis (netto):**  
37.731,09 €

**Versteuerung (Privatnutzung):** 0,25 %  
**Akkukapazität:** 68,8 kWh  
**Verbrauch kombiniert (WLTP):** 16,6 kWh/100 km  
**elektr. Reichweite:** 479 km  
**max. Ladeleistung (DC):** 165 kW  
**Ladezeit auf 80 %:** 24 Minuten

## Mercedes-Benz CLA 350 4Matic



**Segment:**  
Kompaktklasse

**Systemleistung:**  
260 kW (354 PS)

**Grundpreis (netto):**  
50.740,34 €

**Versteuerung (Privatnutzung):** 0,25 %  
**Akkukapazität (netto):** 85,0 kWh  
**Verbrauch kombiniert (WLTP):** 12,6 kWh/100 km  
**elektr. Reichweite:** 675 km  
**max. Ladeleistung (DC):** 320,0 kW  
**Ladezeit auf 80 %:** 22 Minuten

## Mercedes-Benz eCitan Tourer



**Segment:**  
Hochdachkombi

**Systemleistung:**  
90 kW (122 PS)

**Grundpreis (netto):**  
28.925,23 €

**Versteuerung (Privatnutzung):** 0,25 %  
**Akkukapazität:** 45 kWh  
**Verbrauch kombiniert (WLTP):** 19,0 bis 20,9 kWh/100 km  
**elektr. Reichweite:** 280 km  
**max. Ladeleistung (DC):** 75 kW  
**Ladezeit auf 80 %:** 38 Minuten

## Mercedes-Benz EQA



**Segment:**  
Kompaktklasse

**Systemleistung:**  
ab 140 kW (190 PS)

**Grundpreis (netto):**  
43.370,00 €

**Versteuerung (Privatnutzung):** 0,25 %  
**Akkukapazität (netto):** 70 kWh  
**Verbrauch kombiniert (WLTP):**  
**elektr. Reichweite:** 561 km  
**max. Ladeleistung (DC):** 100 kW  
**Ladezeit auf 80 %:** 35 Minuten

## Mercedes-Benz EQB



**Segment:**  
Kompaktklasse

**Systemleistung:**  
ab 140 kW (190 PS)

**Grundpreis (netto):**  
44.970,00 €

**Versteuerung (Privatnutzung):** 0,25 %  
**Akkukapazität (netto):** 70,5 kWh  
**Verbrauch kombiniert (WLTP):** 15,2 kWh/100 km  
**elektr. Reichweite:** 535 km  
**max. Ladeleistung (DC):** 100 kW  
**Ladezeit auf 80 %:** 35 Minuten

## Mercedes-Benz EQE



**Segment:**  
obere Mittelklasse

**Systemleistung:**  
ab 195 kW (265 PS)

**Grundpreis (netto):**  
56.460,00 €

**Versteuerung (Privatnutzung):** 0,25 %  
**Akkukapazität (netto):** 90,5 kWh  
**Verbrauch kombiniert (WLTP):** 15,8 kWh/100 km  
**elektr. Reichweite:** 664 km  
**max. Ladeleistung (DC):** 170 kW  
**Ladezeit auf 80 %:** 32 Minuten

## Mercedes-Benz EQE SUV



**Segment:**  
obere Mittelklasse

**Systemleistung:**  
ab 195 kW (265 PS)

**Grundpreis (netto):**  
70.150,00 €

**Versteuerung (Privatnutzung):** 0,25 %  
**Akkukapazität (netto):** 90,5 kWh  
**Verbrauch kombiniert (WLTP):** 18,3 kWh/100 km  
**elektr. Reichweite:** 574 km  
**max. Ladeleistung (DC):** 170 kW  
**Ladezeit auf 80 %:** 32 Minuten



**Mercedes-Benz EQS**

**Segment:**  
Oberklasse

**Systemleistung:**  
ab 265 kW (360 PS)

**Grundpreis (netto):**  
92.060,00 €

**Versteuerung (Privatnutzung):** 0,5 %  
**Akkukapazität (netto):** 118 kWh  
**Verbrauch kombiniert (WLTP):** 16,5 kWh/100 km  
**elektr. Reichweite:** 816 km  
**max. Ladeleistung (DC):** 200 kW  
**Ladezeit auf 80 %:** 31 Minuten

**Mercedes-Benz EQS SUV**

**Segment:**  
Oberklasse

**Systemleistung:**  
ab 265 kW (360 PS)

**Grundpreis (netto):**  
93.270,00 €

**Versteuerung (Privatnutzung):** 0,5 %  
**Akkukapazität (netto):** 118 kWh  
**Verbrauch kombiniert (WLTP):** 19,6 kWh/100 km  
**elektr. Reichweite:** 695 km  
**max. Ladeleistung (DC):** 200 kW  
**Ladezeit auf 80 %:** 31 Minuten

**Mercedes-Benz EQT**

**Segment:**  
Hochdachkombi

**Systemleistung:**  
90 kW (122 PS)

**Grundpreis (netto):**  
29.578,84 €

**Versteuerung (Privatnutzung):** 0,25 %  
**Akkukapazität (netto):** 45 kWh  
**Verbrauch kombiniert (WLTP):** 19,5 kWh/100 km  
**elektr. Reichweite:** 278 km  
**max. Ladeleistung (DC):** 75 kW  
**Ladezeit auf 80 %:** 38 Minuten

**Mercedes-Benz G 580 EQ**

**Segment:**  
Geländewagen

**Systemleistung:**  
432 kW (587 PS)

**Grundpreis (netto):**  
119.850,00 €

**Versteuerung (Privatnutzung):** 0,5 %  
**Akkukapazität (netto):** 116 kWh  
**Verbrauch kombiniert (WLTP):** 28 kWh/100 km  
**elektr. Reichweite:** 468 km  
**max. Ladeleistung (DC):** 200 kW  
**Ladezeit auf 80 %:** 32 Minuten

**Mercedes-Maybach EQS SUV**

**Segment:**  
Oberklasse

**Systemleistung:**  
484 kW (658 PS)

**Grundpreis (netto):**  
158.484,00 €

**Versteuerung (Privatnutzung):** 0,5 %  
**Akkukapazität (netto):** 118 kWh  
**Verbrauch kombiniert (WLTP):** 21,9 kWh/100 km  
**elektr. Reichweite:** 615 km  
**max. Ladeleistung (DC):** 200 kW  
**Ladezeit auf 80 %:** 31 Minuten

**MG Cyberster**

**Segment:**  
Cabrio

**Systemleistung:**  
ab 250 kW (340 PS)

**Grundpreis (netto):**  
54.613,45 €

**Versteuerung (Privatnutzung):** 0,25 %  
**Akkukapazität:** 77 kWh  
**Verbrauch kombiniert (WLTP):** 16,7 kWh/100 km  
**elektr. Reichweite:** 507 km  
**max. Ladeleistung (DC):** 144 kW  
**Ladezeit auf 80 %:** 38 Minuten

**MG4**

**Segment:**  
Kompaktklasse

**Systemleistung:**  
125 kW (170 PS)

**Grundpreis (netto):**  
29.949,58 €

**Versteuerung (Privatnutzung):** 0,25 %  
**Akkukapazität:** 49 kWh  
**Verbrauch kombiniert (WLTP):** 16,8 kWh/100 km  
**elektr. Reichweite:** 350 km  
**max. Ladeleistung (DC):** 88 kW  
**Ladezeit auf 80 %:** 37 Minuten

**MGS5 EV**

**Segment:**  
Kompaktklasse

**Systemleistung:**  
125 kW (170 PS)

**Grundpreis (netto):**  
31.924,37 €

**Versteuerung (Privatnutzung):** 0,25 %  
**Akkukapazität:** 49 kWh  
**Verbrauch kombiniert (WLTP):** 16,6 kWh/100 km  
**elektr. Reichweite:** 340 km  
**max. Ladeleistung (DC):** 120 kW  
**Ladezeit auf 80 %:** 24 Minuten



## MINI Aceman



**Segment:**  
Kleinwagen

**Systemleistung:**  
135 kW (184 PS)

**Grundpreis (netto):**  
25.756,30 €

**Versteuerung (Privatnutzung):** 0,25 %  
**Akkukapazität:** 38,5 kWh  
**Verbrauch kombiniert (WLTP):** 14,6 kWh/100 km  
**elektr. Reichweite:** 301 bis 309 km  
**max. Ladeleistung (DC):** 75 kW  
**Ladezeit auf 80 %:** 29 Minuten

## MINI Cooper Electric 3-Türer



**Segment:**  
Kleinwagen

**Systemleistung:**  
135 kW (184 PS)

**Grundpreis (netto):**  
23.655,46 €

**Versteuerung (Privatnutzung):** 0,25 %  
**Akkukapazität:** 38,5 kWh  
**Verbrauch kombiniert (WLTP):** 14,3 kWh/100 km  
**elektr. Reichweite:** 300 km  
**max. Ladeleistung (DC):** 75 kW  
**Ladezeit auf 80 %:** 28 Minuten

## MINI Countryman SE ALL4



**Segment:**  
Kompaktklasse

**Systemleistung:**  
230 kW (313 PS)

**Grundpreis (netto):**  
35.294,12 €

**Versteuerung (Privatnutzung):** 0,25 %  
**Akkukapazität (netto):** 64,6 kWh  
**Verbrauch kombiniert (WLTP):** 16,8 kWh/100 km  
**elektr. Reichweite:** 385 km  
**max. Ladeleistung (DC):** 130,0 kW  
**Ladezeit auf 80 %:** 29 Minuten

## NIO EL6



**Segment:**  
Mittelklasse

**Systemleistung:**  
360 kW (489 PS)

**Grundpreis (netto):**  
44.957,98 €

**Versteuerung (Privatnutzung):** 0,25 %  
**Akkukapazität:** ab 75 kWh  
**Verbrauch kombiniert (WLTP):** 20,4 bis 22,1 kWh/100 km  
**elektr. Reichweite:** 406 km  
**max. Ladeleistung (DC):** 140 kW  
**Ladezeit auf 80 %:** 30 Minuten

## NIO EL7



**Segment:**  
obere Mittelklasse

**Systemleistung:**  
480 kW (652 PS)

**Grundpreis (netto):**  
k. A.

**Versteuerung (Privatnutzung):** 0,25 %  
**Akkukapazität:** ab 75 kWh  
**Verbrauch kombiniert (WLTP):** 21,6 bis 23,5 kWh/100 km  
**elektr. Reichweite:** 391 km  
**max. Ladeleistung (DC):** 140 kW  
**Ladezeit auf 80 %:** 30 Minuten

## NIO EL8



**Segment:**  
Oberklasse

**Systemleistung:**  
480 kW (652 PS)

**Grundpreis (netto):**  
69.663,87 €

**Versteuerung (Privatnutzung):** 0,25 %  
**Akkukapazität (netto):** 75 kWh  
**Verbrauch kombiniert (WLTP):** 21,2 bis 23,1 kWh/100 km  
**elektr. Reichweite:** 380 km  
**max. Ladeleistung (DC):** 170 kW  
**Ladezeit auf 80 %:** 27 Minuten

## NIO ET5



**Segment:**  
Mittelklasse

**Systemleistung:**  
360 kW (489 PS)

**Grundpreis (netto):**  
k. A.

**Versteuerung (Privatnutzung):** 0,25 %  
**Akkukapazität:** 75 kWh  
**Verbrauch kombiniert (WLTP):**  
**elektr. Reichweite:** 456 km  
**max. Ladeleistung (DC):** 140 kW  
**Ladezeit auf 80 %:** 30 Minuten

## NIO ET5 Touring



**Segment:**  
Mittelklasse

**Systemleistung:**  
360 kW (489 PS)

**Grundpreis (netto):**  
39.915,97 €

**Versteuerung (Privatnutzung):** 0,25 %  
**Akkukapazität:** 75 kWh  
**Verbrauch kombiniert (WLTP):** 19,3 bis 21,6 kWh/100 km  
**elektr. Reichweite:** 435 km  
**max. Ladeleistung (DC):** 140 kW  
**Ladezeit auf 80 %:** 30 Minuten



**NIO ET7**

**Segment:**  
obere Mittelklasse

**Systemleistung:**  
480 kW (652 PS)

**Grundpreis (netto):**  
k. A.

**Versteuerung (Privatnutzung):** 0,25 %

**Akkukapazität:** 75 kWh

**Verbrauch kombiniert (WLTP):** 19 bis 22,3 kWh/100 km

**elektr. Reichweite:** 445 km

**max. Ladeleistung (DC):** 140 kW

**Ladezeit auf 80 %:** 30 Minuten

**NIO Firefly**

**Segment:**  
Kleinwagen

**Systemleistung:**  
105 kW (143 PS)

**Grundpreis (netto):**  
k. A.

**Versteuerung (Privatnutzung):** 0,25 %

**Akkukapazität:** 41,2 kWh

**Verbrauch kombiniert (WLTP):** k. A.

**elektr. Reichweite:** 330 km

**max. Ladeleistung (DC):** 100 kW

**Ladezeit auf 80 %:** k. A.

**Nissan Ariya**

**Segment:**  
Mittelklasse

**Systemleistung:**  
ab 160 kW (218 PS)

**Grundpreis (netto):**  
36.546,22 €

**Versteuerung (Privatnutzung):** 0,25 %

**Akkukapazität (netto):** 63 kWh

**Verbrauch kombiniert (WLTP):** 17,7 bis 18,1 kWh/100 km

**elektr. Reichweite:** 393 bis 402 km

**max. Ladeleistung (DC):** 130 kW

**Ladezeit auf 80 %:** k. A.

**Nissan Townstar EV Kombi**

**Segment:**  
Hochdachkombi

**Systemleistung:**  
90 kW (122 PS)

**Grundpreis (netto):**  
30.336,26 €

**Versteuerung (Privatnutzung):** 0,25 %

**Akkukapazität:** 45 kWh

**Verbrauch kombiniert (WLTP):** 19,3 bis 20,1 kWh/100 km

**elektr. Reichweite:** 281 km

**max. Ladeleistung (DC):** 80 kW

**Ladezeit auf 80 %:** 37 Minuten

**Omoda 5 EV**

**Segment:**  
Kompaktklasse

**Systemleistung:**  
150 kW (204 PS)

**Grundpreis (netto):**  
k. A.

**Versteuerung (Privatnutzung):** 0,25 %

**Akkukapazität:** 62 kWh

**Verbrauch kombiniert (WLTP):** 16,9 kWh/100 km

**elektr. Reichweite:** 402 km

**max. Ladeleistung (DC):** 80 kW

**Ladezeit auf 80 %:** 28 Minuten

**Opel Astra Electric**

**Segment:**  
Kompaktklasse

**Systemleistung:**  
115 kW (156 PS)

**Grundpreis (netto):**  
31.924,37 €

**Versteuerung (Privatnutzung):** 0,25 %

**Akkukapazität:** 54 kWh

**Verbrauch kombiniert (WLTP):** 15,4 bis 15,6 kWh/100 km

**elektr. Reichweite:** 397 bis 419 km

**max. Ladeleistung (DC):** 100 kW

**Ladezeit auf 80 %:** 30 Minuten

**Opel Astra Sports Tourer Electric**

**Segment:**  
Kompaktklasse

**Systemleistung:**  
115 kW (156 PS)

**Grundpreis (netto):**  
33.184,87 €

**Versteuerung (Privatnutzung):** 0,25 %

**Akkukapazität:** 54 kWh

**Verbrauch kombiniert (WLTP):** 15,6 bis 15,8 kWh/100 km

**elektr. Reichweite:** 391 bis 413 km

**max. Ladeleistung (DC):** 100 kW

**Ladezeit auf 80 %:** 30 Minuten

**Opel Combo Electric**

**Segment:**  
Hochdachkombi

**Systemleistung:**  
100 kW (136 PS)

**Grundpreis (netto):**  
32.436,97 €

**Versteuerung (Privatnutzung):** 0,25 %

**Akkukapazität:** 50 kWh

**Verbrauch kombiniert (WLTP):** 18,5 kWh/100 km

**elektr. Reichweite:** 335 bis 344 km

**max. Ladeleistung (DC):** 100 kW

**Ladezeit auf 80 %:** 30 Minuten



## Opel Corsa Electric



**Segment:**  
Kleinwagen

**Systemleistung:**  
ab 100 kW (136 PS)

**Grundpreis (netto):**  
25.201,68 €

**Versteuerung (Privatnutzung):** 0,25 %  
**Akkukapazität:** 50 kWh  
**Verbrauch kombiniert (WLTP):** 15,7 bis 16,2 kWh/100 kmelekt. Reichweite: 357 km  
**max. Ladeleistung (DC):** 100 kW  
**Ladezeit auf 80 %:** 30 Minuten

## Opel Frontera Electric



**Segment:**  
Kleinwagen

**Systemleistung:**  
83 kW (113 PS)

**Grundpreis (netto):**  
24.361,34 €

**Versteuerung (Privatnutzung):** 0,25 %  
**Akkukapazität:** ab 44 kWh  
**Verbrauch kombiniert (WLTP):** 18,2 bis 18,5 kWh/100km elektr. Reichweite: 305 km  
**max. Ladeleistung (DC):** 100 kW  
**Ladezeit auf 80 %:** 26 Minuten

## Opel Grandland Electric



**Segment:**  
Mittelklasse

**Systemleistung:**  
ab 157 kW (213 PS)

**Grundpreis (netto):**  
39.285,71 €

**Versteuerung (Privatnutzung):** 0,25 %  
**Akkukapazität:** 73 kWh  
**Verbrauch kombiniert (WLTP):** 17 bis 17,6 kWh/100 km elektr. Reichweite: 505 bis 521 km  
**max. Ladeleistung (DC):** 160 kW  
**Ladezeit auf 80 %:** 30 Minuten

## Opel Mokka Electric



**Segment:**  
Kleinwagen

**Systemleistung:**  
115 kW (156 PS)

**Grundpreis (netto):**  
30.873,95 €

**Versteuerung (Privatnutzung):** 0,25 %  
**Akkukapazität:** 54 kWh  
**Verbrauch kombiniert (WLTP):** 15,4 bis 15,6 kWh/100 km elektr. Reichweite: 403 km  
**max. Ladeleistung (DC):** 100 kW  
**Ladezeit auf 80 %:** 27 Minuten

## Peugeot e-2008



**Segment:**  
Kleinwagen

**Systemleistung:**  
115 kW (156 PS)

**Grundpreis (netto):**  
34.075,63 €

**Versteuerung (Privatnutzung):** 0,25 %  
**Akkukapazität:** 54 kWh  
**Verbrauch kombiniert (WLTP):** 15,5 kWh/100 km elektr. Reichweite: 399 bis 406 km  
**max. Ladeleistung (DC):** 100 kW  
**Ladezeit auf 80 %:** 35 Minuten

## Peugeot e-208



**Segment:**  
Kleinwagen

**Systemleistung:**  
100 kW (136 PS)

**Grundpreis (netto):**  
30.693,28 €

**Versteuerung (Privatnutzung):** 0,25 %  
**Akkukapazität:** 50 kWh  
**Verbrauch kombiniert (WLTP):** 14,1 bis 14,5 kWh/100 km elektr. Reichweite: 350 bis 362 km  
**max. Ladeleistung (DC):** 100 kW  
**Ladezeit auf 80 %:** 30 Minuten

## Peugeot e-3008



**Segment:**  
Kompaktklasse

**Systemleistung:**  
157 kW (213 PS)

**Grundpreis (netto):**  
40.966,39 €

**Versteuerung (Privatnutzung):** 0,25 %  
**Akkukapazität:** 73 kWh  
**Verbrauch kombiniert (WLTP):** 16,9 bis 17,7 kWh/100 km elektr. Reichweite: 504 bis 524 km  
**max. Ladeleistung (DC):** 160 kW  
**Ladezeit auf 80 %:** 30 Minuten

## Peugeot e-308



**Segment:**  
Kompaktklasse

**Systemleistung:**  
115 kW (156 PS)

**Grundpreis (netto):**  
35.659,66 €

**Versteuerung (Privatnutzung):** 0,25 %  
**Akkukapazität:** 54 kWh  
**Verbrauch kombiniert (WLTP):** 15,2 kWh/100 km elektr. Reichweite: 396 bis 419 km  
**max. Ladeleistung (DC):** 100 kW  
**Ladezeit auf 80 %:** 35 Minuten



**Peugeot e-308 SW**

**Segment:**  
Kompaktklasse

**Systemleistung:**  
115 kW (156 PS)

**Grundpreis (netto):**  
36.500,00 €

**Versteuerung (Privatnutzung):** 0,25 %  
**Akkukapazität:** 54 kWh  
**Verbrauch kombiniert (WLTP):** 15,3 kWh/100 km  
**elektr. Reichweite:** 405 bis 410 km  
**max. Ladeleistung (DC):** 100 kW  
**Ladezeit auf 80 %:** 35 Minuten

**Peugeot e-408**

**Segment:**  
Mittelklasse

**Systemleistung:**  
157 kW (213 PS)

**Grundpreis (netto):**  
39.243,70 €

**Versteuerung (Privatnutzung):** 0,25 %  
**Akkukapazität:** 58 kWh  
**Verbrauch kombiniert (WLTP):** 14,8 bis 15,1 kWh/100 km  
**elektr. Reichweite:** 448 bis 456 km  
**max. Ladeleistung (DC):** 120 kW  
**Ladezeit auf 80 %:** k. A.

**Peugeot e-5008**

**Segment:**  
Mittelklasse

**Systemleistung:**  
157 kW (213 PS)

**Grundpreis (netto):**  
43.067,23 €

**Versteuerung (Privatnutzung):** 0,25 %  
**Akkukapazität (netto):** 73 kWh  
**Verbrauch kombiniert (WLTP):** 17,8 bis 18,8 kWh/100 km  
**elektr. Reichweite:** 476 bis 502 km  
**max. Ladeleistung (DC):** 160 kW  
**Ladezeit auf 80 %:** 30 Minuten

**Peugeot e-Rifter**

**Segment:**  
Hochdachkombi

**Systemleistung:**  
100 kW (136 PS)

**Grundpreis (netto):**  
32.386,55 €

**Versteuerung (Privatnutzung):** 0,25 %  
**Akkukapazität:** 50 kWh  
**Verbrauch kombiniert (WLTP):** 18,3 bis 19,1 kWh/100 km  
**elektr. Reichweite:** 327 bis 339 km  
**max. Ladeleistung (DC):** 100 kW  
**Ladezeit auf 80 %:** 30 Minuten

**Polestar 2**

**Segment:**  
Mittelklasse

**Systemleistung:**  
ab 200 kW (272 PS)

**Grundpreis (netto):**  
41.168,07 €

**Versteuerung (Privatnutzung):** 0,25 %  
**Akkukapazität:** 70 kWh  
**Verbrauch kombiniert (WLTP):** 14,9 kWh/100 km  
**elektr. Reichweite:** 554 km  
**max. Ladeleistung (DC):** 180 kW  
**Ladezeit auf 80 %:** 26 Minuten

**Polestar 3**

**Segment:**  
obere Mittelklasse

**Systemleistung:**  
ab 220 kW (299 PS)

**Grundpreis (netto):**  
62.680,67 €

**Versteuerung (Privatnutzung):** 0,25 %  
**Akkukapazität:** 111 kWh  
**Verbrauch kombiniert (WLTP):** 17,6 bis 20,3 kWh/100 km  
**elektr. Reichweite:** 706 km  
**max. Ladeleistung (DC):** 200 kW  
**Ladezeit auf 80 %:** 30 Minuten

**Polestar 4**

**Segment:**  
Mittelklasse

**Systemleistung:**  
ab 200 kW (272 PS)

**Grundpreis (netto):**  
48.655,46 €

**Versteuerung (Privatnutzung):** 0,25 %  
**Akkukapazität:** 100 kWh  
**Verbrauch kombiniert (WLTP):** 18,1 bis 18,4 kWh/100 km  
**elektr. Reichweite:** 620 km  
**max. Ladeleistung (DC):** 200 kW  
**Ladezeit auf 80 %:** 30 Minuten

**Porsche Macan**

**Segment:**  
Mittelklasse

**Systemleistung:**  
ab 265 kW (360 PS)

**Grundpreis (netto):**  
67.815,13 €

**Versteuerung (Privatnutzung):** 0,25 %  
**Akkukapazität (netto):** 95 kWh  
**Verbrauch kombiniert (WLTP):**  
**elektr. Reichweite:** 644 km  
**max. Ladeleistung (DC):** 270 kW  
**Ladezeit auf 80 %:** 21 Minuten



## Porsche Taycan



**Segment:** Oberklasse  
**Systemleistung:** ab 300 kW (408 PS)  
**Grundpreis (netto):** 86.218,49 €  
**Versteuerung (Privatnut-**

**zung):** 0,5 %  
**Akkukapazität (brutto):** 89 kWh  
**Verbrauch kombiniert (WLTP):** 16,7 kWh/100 km  
**elektr. Reichweite:** 592 km  
**max. Ladeleistung (DC):** 270 kW  
**Ladezeit auf 80 %:** 18 Minuten

## Porsche Taycan Cross Turismo



**Segment:** Oberklasse  
**Systemleistung:** ab 320 kW/435 PS  
**Grundpreis (netto):** 95.966,39 €

**Versteuerung (Privatnutzung):** 0,5 %  
**Akkukapazität (brutto):** 105 kWh  
**Verbrauch kombiniert (WLTP):** 18,7 kWh/100 km  
**elektr. Reichweite:** 614 km  
**max. Ladeleistung (DC):** 320 kW  
**Ladezeit auf 80 %:** 18 Minuten

## Porsche Taycan Sport Turismo



**Segment:** Oberklasse  
**Systemleistung:** 300 kW (408 PS)  
**Grundpreis (netto):** 86.974,79 €

**Versteuerung (Privatnutzung):** 0,5 %  
**Akkukapazität (brutto):** 89 kWh  
**Verbrauch kombiniert (WLTP):** 17,5 kWh/100 km  
**elektr. Reichweite:** 566 km  
**max. Ladeleistung (DC):** 270 kW  
**Ladezeit auf 80 %:** 18 Minuten

## Renault Kangoo E-Tech Electric



**Segment:** Hochdachkombi  
**Systemleistung:** 90 kW (122 PS)  
**Grundpreis (netto):** 31.386,55 €

**Versteuerung (Privatnutzung):** 0,25 %  
**Akkukapazität:** 45 kWh  
**Verbrauch kombiniert (WLTP):** 19,2 kWh/100 km  
**elektr. Reichweite:** 285 km  
**max. Ladeleistung (DC):** 80 kW  
**Ladezeit auf 80 %:** 31 Minuten

## Renault Mégane E-Tech Electric



**Segment:** Kompaktklasse  
**Systemleistung:** 160 kW (218 PS)  
**Grundpreis (netto):** 34.369,75 €

**Versteuerung (Privatnutzung):** 0,25 %  
**Akkukapazität:** 60 kWh  
**Verbrauch kombiniert (WLTP):** 15,4 kWh  
**elektr. Reichweite:** 452 km  
**max. Ladeleistung (DC):** 130 kW  
**Ladezeit auf 80 %:** 32 Minuten

## Renault R4 E-Tech Electric 150 Comfort Range



**Segment:** Kleinwagen  
**Systemleistung:** 110 kW (150 PS)  
**Grundpreis (netto):** 27.226,89 €

**Versteuerung (Privatnutzung):** 0,25 %  
**Akkukapazität (netto):** 52,0 kWh  
**Verbrauch kombiniert (WLTP):** 15,1 kWh/100 km  
**elektr. Reichweite:** 344 km  
**max. Ladeleistung (DC):** 100,0 kW  
**Ladezeit auf 80 %:** 30 Minuten

## Renault R5 E-Tech Electric



**Segment:** Kleinwagen  
**Systemleistung:** ab 90 kW (122 PS)  
**Grundpreis (netto):** 23.445,38 €

**Versteuerung (Privatnutzung):** 0,25 %  
**Akkukapazität:** 40 kWh  
**Verbrauch kombiniert (WLTP):** 14,8 kWh/100 km  
**elektr. Reichweite:** 307 km  
**max. Ladeleistung (DC):** 80 kW  
**Ladezeit auf 80 %:** 31 Minuten

## Renault Scénic E-Tech Electric



**Segment:** Kompaktklasse  
**Systemleistung:** ab 125 kW (170 PS)  
**Grundpreis (netto):** 33.949,58 €

**Versteuerung (Privatnutzung):** 0,25 %  
**Akkukapazität:** 60 kWh  
**Verbrauch kombiniert (WLTP):** 16,6 kWh  
**elektr. Reichweite:** 420 km  
**max. Ladeleistung (DC):** 130 kW  
**Ladezeit auf 80 %:** 32 Minuten



## Rolls-Royce Spectre



**Segment:**  
Luxusklasse

**Systemleistung:**  
430 kW (585 PS)

**Grundpreis (netto):** k. A.  
**Versteuerung (Privatnut-**

**zung):** 0,5 %  
**Akkukapazität:** 102 kWh  
**Verbrauch kombiniert (WLTP):** 22,2 kWh/100 km  
**elektr. Reichweite:** 530 km  
**max. Ladeleistung (DC):** 195 kW  
**Ladezeit auf 80 %:** k. A.

## SERES 3



**Segment:**  
Kompaktklasse

**Systemleistung:**  
120 kW (163 PS)

**Grundpreis (netto):**  
32.268,91 €

**Versteuerung (Privatnutzung):** 0,25 %  
**Akkukapazität:** 53,6 kWh  
**Verbrauch kombiniert (WLTP):** 18 kWh/100 km  
**elektr. Reichweite:** 301 km  
**max. Ladeleistung (DC):** k. A.  
**Ladezeit auf 80 %:** k. A.

## SERES 5



**Segment:**  
Mittelklasse

**Systemleistung:**  
430 kW (585 PS)

**Grundpreis (netto):**  
54.537,82 €

**Versteuerung (Privatnutzung):** 0,25 %  
**Akkukapazität:** 80 kWh  
**Verbrauch kombiniert (WLTP):** 18,6 kWh/100 km  
**elektr. Reichweite:** k. A.  
**max. Ladeleistung (DC):** k. A.  
**Ladezeit auf 80 %:** k. A.

## Škoda Elroq



**Segment:**  
Kompaktklasse

**Systemleistung:**  
ab 125 kW (170 PS)

**Grundpreis (netto):**  
28.487,40 €

**Versteuerung (Privatnutzung):** 0,25 %  
**Akkukapazität (netto):** 52 kWh  
**Verbrauch kombiniert (WLTP):** 15,7 bis 17,1 kWh/100 km  
**elektr. Reichweite:** 350 bis 377 km  
**max. Ladeleistung (DC):** 145 kW  
**Ladezeit auf 80 %:** k. A.

## Škoda Enyaq



**Segment:**  
Kompaktklasse

**Systemleistung:**  
ab 150 kW (204 PS)

**Grundpreis (netto):**  
37.310,92 €

**Versteuerung (Privatnutzung):** 0,25 €  
**Akkukapazität (netto):** 59 kWh  
**Verbrauch kombiniert (WLTP):** 15,6 bis 16,7 kWh/100 km  
**elektr. Reichweite:** 437 km  
**max. Ladeleistung (DC):** 165 kW  
**Ladezeit auf 80 %:** k. A.

## Škoda Enyaq Coupé



**Segment:**  
Kompaktklasse

**Systemleistung:**  
ab 150 kW (204 PS)

**Grundpreis (netto):**  
39.369,75 €

**Versteuerung (Privatnutzung):** 0,25 €  
**Akkukapazität (netto):** 59 kWh  
**Verbrauch kombiniert (WLTP):** 15,2 bis 16,2 kWh/100 km  
**elektr. Reichweite:** 446 km  
**max. Ladeleistung (DC):** 165 kW  
**Ladezeit auf 80 %:** k. A.

## smart #1



**Segment:**  
Kleinwagen

**Systemleistung:**  
ab 200 kW (272 PS)

**Grundpreis (netto):**  
31.084,03 €

**Versteuerung (Privatnutzung):** 0,25 %  
**Akkukapazität (netto):** 47 kWh  
**Verbrauch kombiniert (WLTP):** 18,1 kWh/100 km  
**elektr. Reichweite:** 310 km  
**max. Ladeleistung (DC):** 130 kW  
**Ladezeit auf 80 %:** 30 Minuten

## smart #3



**Segment:**  
Kleinwagen

**Systemleistung:**  
ab 200 kW (272 PS)

**Grundpreis (netto):**  
34.025,21 €

**Versteuerung (Privatnutzung):** 0,25 %  
**Akkukapazität (netto):** 47 kWh  
**Verbrauch kombiniert (WLTP):** 17,2 kWh/100 km  
**elektr. Reichweite:** 325 km  
**max. Ladeleistung (DC):** 130 kW  
**Ladezeit auf 80 %:** 30 Minuten



## smart #5



**Segment:**  
Mittelklasse

**Systemleistung:**  
250 kW (340 PS)

**Grundpreis (netto):**  
38.571,43 €

**Versteuerung (Privatnutzung):** 0,25 %  
**Akkukapazität (netto):** 74,4 kWh  
**Verbrauch kombiniert (WLTP):** 18,5 kWh/100 km  
**elektr. Reichweite:** 465 km  
**max. Ladeleistung (DC):** 150 kW  
**Ladezeit auf 80 %:** 30 Minuten

## Subaru Solterra



**Segment:**  
Kompaktklasse

**Systemleistung:**  
160 kW (218 PS)

**Grundpreis (netto):**  
42.008,40 €

**Versteuerung (Privatnutzung):** 0,25 %  
**Akkukapazität:** 71,4 kWh  
**Verbrauch kombiniert (WLTP):** 16 kWh/100 km  
**elektr. Reichweite:** 466 km  
**max. Ladeleistung (DC):** 150 kW  
**Ladezeit auf 80 %:** k. A.

## Suzuki e Vitara



**Segment:**  
Kompaktklasse

**Systemleistung:**  
106 kW (144 PS)

**Grundpreis (netto):** k. A.  
**Versteuerung (Privatnut-**

**zung):** 0,25 %  
**Akkukapazität:** 49 kWh  
**Verbrauch kombiniert (WLTP):** 14,9 kWh  
**elektr. Reichweite:** 346 km  
**max. Ladeleistung (DC):** 150 kW  
**Ladezeit auf 80 %:** k. A.

## Tesla Model Y



**Segment:**  
Kompaktklasse

**Systemleistung:**  
k. A.

**Grundpreis (netto):**  
38.630,25 €

**Versteuerung (Privatnutzung):** 0,25 %  
**Akkukapazität (netto):** k. A.  
**Verbrauch kombiniert (WLTP):** 13,9 kWh/100 km  
**elektr. Reichweite:** 500 km  
**max. Ladeleistung (DC):** k. A.  
**Ladezeit auf 80 %:** k. A.

## Tesla Model S



**Segment:**  
obere Mittelklasse

**Systemleistung:**  
k. A.

**Grundpreis (netto):**  
k. A.

**Versteuerung (Privatnutzung):** 0,25 %  
**Akkukapazität (netto):** k. A.  
**Verbrauch kombiniert (WLTP):** 17,5 kWh  
**elektr. Reichweite:** 634 km  
**max. Ladeleistung (DC):** k. A.  
**Ladezeit auf 80 %:** k. A.

## Tesla Model X



**Segment:**  
obere Mittelklasse

**Systemleistung:**  
k. A.

**Grundpreis (netto):**  
k. A.

**Versteuerung (Privatnutzung):** 0,25 %  
**Akkukapazität (netto):** k. A.  
**Verbrauch kombiniert (WLTP):** 19,1 kWh  
**elektr. Reichweite:** 576 km  
**max. Ladeleistung (DC):** k. A.  
**Ladezeit auf 80 %:** k. A.

## Tesla Model 3



**Segment:**  
Mittelklasse

**Systemleistung:**  
k. A.

**Grundpreis (netto):**  
34.428,57 €

**Versteuerung (Privatnutzung):** 0,25 %  
**Akkukapazität (netto):** k. A.  
**Verbrauch kombiniert (WLTP):** 13,2 kWh  
**elektr. Reichweite:** 513 km  
**max. Ladeleistung (DC):** k. A.  
**Ladezeit auf 80 %:** k. A.

## Togg T10X



**Segment:**  
Kompaktklasse

**Systemleistung:**  
160 kW (218 PS)

**Grundpreis (netto):**  
k. A.

**Versteuerung (Privatnutzung):** 0,25 %  
**Akkukapazität:** 52,4 kWh  
**Verbrauch kombiniert (WLTP):** 19,5 kWh  
**elektr. Reichweite:** 314 km  
**max. Ladeleistung (DC):** 180 kW  
**Ladezeit auf 80 %:** 28 Minuten



**Toyota bZ4X**

**Segment:**  
Kompaktklasse

**Systemleistung:**  
ab 123 kW (167 PS)

**Grundpreis (netto):**  
36.050,42 €

**Versteuerung (Privatnutzung):** 0,25 %  
**Akkukapazität:** 58 kWh  
**Verbrauch kombiniert (WLTP):** 13,5 kWh  
**elektr. Reichweite:** 444 km  
**max. Ladeleistung (DC):** 150 kW  
**Ladezeit auf 80 %:** 30 Minuten

**Toyota Proace City Electric Verso**

**Segment:**  
Hochdachkombi

**Systemleistung:**  
100 kW (136 PS)

**Grundpreis (netto):**  
30.615,00 €

**Versteuerung (Privatnutzung):** 0,25 %  
**Akkukapazität:** 50 kW  
**Verbrauch kombiniert (WLTP):** 18,5 bis 19,1 kWh/100 km  
**elektr. Reichweite:** 337 km  
**max. Ladeleistung (DC):** 100 kW  
**Ladezeit auf 80 %:** 32 Minuten

**Toyota Urban Cruiser**

**Segment:**  
Kompaktklasse

**Systemleistung:**  
b 106 kW (144 PS)

**Grundpreis (netto):**  
25.201,68 €

**Versteuerung (Privatnutzung):** 0,25 %  
**Akkukapazität:** 49 kWh  
**Verbrauch kombiniert (WLTP):** 15 kWh  
**elektr. Reichweite:** 330 km  
**max. Ladeleistung (DC):** k. A.  
**Ladezeit auf 80 %:** k. A.

**VinFast VF 6**

**Segment:**  
Kleinwagen

**Systemleistung:**  
130 kW (177 PS)

**Grundpreis (netto):**  
29.403,36 €

**Versteuerung (Privatnutzung):** 0,25 %  
**Akkukapazität:** 59,6 kWh  
**Verbrauch kombiniert (WLTP):** k. A.  
**elektr. Reichweite:** 410 km  
**max. Ladeleistung (DC):** k. A.  
**Ladezeit auf 80 %:** 25 Minuten

**VinFast VF 7**

**Segment:**  
Kompaktklasse

**Systemleistung:**  
150 kW (204 PS)

**Grundpreis (netto):**  
k. A.

**Versteuerung (Privatnutzung):** 0,25 %  
**Akkukapazität:** 75,3 kWh  
**Verbrauch kombiniert (WLTP):** k. A.  
**elektr. Reichweite:** 450 km  
**max. Ladeleistung (DC):** k. A.  
**Ladezeit auf 80 %:** k. A.

**VinFast VF 8**

**Segment:**  
Mittelklasse

**Systemleistung:**  
260 kW (354 PS)

**Grundpreis (netto):**  
40.747,90 €

**Versteuerung (Privatnutzung):** 0,25 %  
**Akkukapazität:** 87,7 kWh  
**Verbrauch kombiniert (WLTP):** 22,9 kWh  
**elektr. Reichweite:** 471 km  
**max. Ladeleistung (DC):** k. A.  
**Ladezeit auf 80 %:** 31 Minuten

**Volkswagen ID.3**

**Segment:**  
Kompaktklasse

**Systemleistung:**  
ab 125 kW (170 PS)

**Grundpreis (netto):**  
28.008,40 €

**Versteuerung (Privatnutzung):** 0,25 %  
**Akkukapazität (netto):** 52 kWh  
**Verbrauch kombiniert (WLTP):** 15,2 kWh/100 km  
**elektr. Reichweite:** 388 km  
**max. Ladeleistung (DC):** 145 kW  
**Ladezeit auf 80 %:** 25 Minuten

**Volkswagen ID.4**

**Segment:**  
Kompaktklasse

**Systemleistung:**  
ab 125 kW (170 PS)

**Grundpreis (netto):**  
33.894,96 €

**Versteuerung (Privatnutzung):** 0,25 %  
**Akkukapazität (netto):** 52 kWh  
**Verbrauch kombiniert (WLTP):** 16,5 bis 16,9 kWh/100 km  
**elektr. Reichweite:** 364 km  
**max. Ladeleistung (DC):** 145 kW  
**Ladezeit auf 80 %:** 25 Minuten



**Volkswagen ID.5**

**Segment:**  
Kompaktklasse

**Systemleistung:**  
ab 125 kW (170 PS)

**Grundpreis (netto):**  
36.109,24 €

**Versteuerung (Privatnutzung):** 0,25 %  
**Akkukapazität (netto):** 52 kWh  
**Verbrauch kombiniert (WLTP):** 16,1 kWh/100 km  
**elektr. Reichweite:** 371 km  
**max. Ladeleistung (DC):** 145 kW  
**Ladezeit auf 80 %:** 25 Minuten

**Volkswagen ID.7**

**Segment:**  
Mittelklasse

**Systemleistung:**  
210 kW (286 PS)

**Grundpreis (netto):**  
45.466,39 €

**Versteuerung (Privatnutzung):** 0,25 %  
**Akkukapazität (netto):** 77 kWh  
**Verbrauch kombiniert (WLTP):** 14,0 bis 16,3/100 km  
**elektr. Reichweite:** 614 km  
**max. Ladeleistung (DC):** 175 kW  
**Ladezeit auf 80 %:** 28 Minuten

**Volkswagen ID.7 Tourer GTX 4MOTION**

**Segment:**  
Obere Mittelklasse

**Systemleistung:**  
250 kW (340 PS)

**Grundpreis (netto):**  
53.863,13 €

**Versteuerung (Privatnutzung):** 0,25 %  
**Akkukapazität (netto):** 86,0 kWh  
**Verbrauch kombiniert (WLTP):** 16,6 kWh/100 km  
**elektr. Reichweite:** 518 km  
**max. Ladeleistung (DC):** 200,0 kW  
**Ladezeit auf 80 %:** 26 Minuten

**Volvo ES90 Twin Motor Ultra AWD**

**Segment:**  
Obere Mittelklasse

**Systemleistung:**  
240 kW (326 PS)

**Grundpreis (netto):**  
74.781,51 €

**Versteuerung (Privatnutzung):** 0,25 %  
**Akkukapazität (netto):** 102,0 kWh  
**Verbrauch kombiniert (WLTP):** 17,1 kWh/100 km  
**elektr. Reichweite:** 596 km  
**max. Ladeleistung (DC):** 350,0 kW  
**Ladezeit auf 80 %:** 20 Minuten

**Volvo EC40**

**Segment:**  
Kompaktklasse

**Systemleistung:**  
175 kW (238 PS)

**Grundpreis (netto):**  
45.705,88 €

**Versteuerung (Privatnutzung):** 0,25 %  
**Akkukapazität (netto):** 67 kWh  
**Verbrauch kombiniert (WLTP):** 16,7 bis 18,1 kWh/100 km  
**elektr. Reichweite:** 445 bis 488 km  
**max. Ladeleistung (DC):** 180 kW  
**Ladezeit auf 80 %:** 26 Minuten

**Volvo EX30**

**Segment:**  
Kleinwagen

**Systemleistung:**  
ab 200 kW (272 PS)

**Grundpreis (netto):**  
32.344,54 €

**Versteuerung (Privatnutzung):** 0,25 €  
**Akkukapazität (netto):** 49 kWh  
**Verbrauch kombiniert (WLTP):** 17,0 bis 17,8 kWh/100 km  
**elektr. Reichweite:** 324 bis 339 km  
**max. Ladeleistung (DC):** 134 kW  
**Ladezeit auf 80 %:** 26 Minuten

**Volvo EX40**

**Segment:**  
Kompaktklasse

**Systemleistung:**  
75 kW (238 PS)

**Grundpreis (netto):**  
42.008,40 €

**Versteuerung (Privatnutzung):** 0,25 %  
**Akkukapazität (netto):** 67 kWh  
**Verbrauch kombiniert (WLTP):** 17,0 bis 18,7 kWh/100 km  
**elektr. Reichweite:** 435 bis 480 km  
**max. Ladeleistung (DC):** 200 kW  
**Ladezeit auf 80 %:** 28 Minuten

**Volvo EX90**

**Segment:**  
obere Mittelklasse

**Systemleistung:**  
ab 205 kW (279 PS)

**Grundpreis (netto):**  
70.336,13 €

**Versteuerung (Privatnutzung):** 0,25 %  
**Akkukapazität (netto):** 100 kWh  
**Verbrauch kombiniert (WLTP):** 18,1 bis 20,4 kWh/100 km  
**elektr. Reichweite:** 549 bis 624 km  
**max. Ladeleistung (DC):** 235 kW  
**Ladezeit auf 80 %:** 30 Minuten



**Voyah Free EV**

**Segment:**  
obere Mittelklasse

**Systemleistung:**  
368 kW (489 PS)

**Grundpreis (netto):**  
k. A.

**Versteuerung (Privatnutzung):** 0,25 %  
**Akkukapazität (netto):** 100 kWh  
**Verbrauch kombiniert (WLTP):** 20,0 kWh  
**elektr. Reichweite:** 500 km  
**max. Ladeleistung (DC):** k. A.  
**Ladezeit auf 80 %:** k. A.

**Xpeng G6**

**Segment:**  
Mittelklasse

**Systemleistung:**  
218 kW (296 PS)

**Grundpreis (netto):**  
40.000,00

**Versteuerung (Privatnutzung):** 0,25 %  
**Akkukapazität (netto):** 80 kWh  
**Verbrauch kombiniert (WLTP):** 17,5 kWh/100 km  
**elektr. Reichweite:** 525 km  
**max. Ladeleistung (DC):** 451 kW  
**Ladezeit auf 80 %:** 12 Minuten

**Xpeng G9**

**Segment:**  
obere Mittelklasse

**Systemleistung:**  
258 kW (351 PS)

**Grundpreis (netto):**  
50.084,03 €

**Versteuerung (Privatnutzung):** 0,25 %  
**Akkukapazität (netto):** 78,2 kWh  
**Verbrauch kombiniert (WLTP):** 18,4 kWh/100  
**elektr. Reichweite:** 502 km  
**max. Ladeleistung (DC):** 445 kW  
**Ladezeit auf 80 %:** 12 Minuten

**Xpeng P7**

**Segment:**  
Mittelklasse

**Systemleistung:**  
203 kW (276 PS)

**Grundpreis (netto):**  
41.680,67 €

**Versteuerung (Privatnutzung):** 0,25 %  
**Akkukapazität (netto):** 82,7 kWh  
**Verbrauch kombiniert (WLTP):** 16,8 kWh/100 km  
**elektr. Reichweite:** 576 km  
**max. Ladeleistung (DC):** 175 kW  
**Ladezeit auf 80 %:** 29 Minuten

**ZEEKR 7X**

**Segment:**  
Mittelklasse

**Systemleistung:**  
310 kW (421 PS)

**Grundpreis (netto):**  
k. A.

**Versteuerung (Privatnutzung):** 0,25 %  
**Akkukapazität:** 75 kWh  
**Verbrauch kombiniert (WLTP):** k. A.  
**elektr. Reichweite:** 480 km  
**max. Ladeleistung (DC):** k. A.  
**Ladezeit auf 80 %:** 13 Minuten

**ZEEKR 001**

**Segment:**  
obere Mittelklasse

**Systemleistung:**  
200 kW (272 PS)

**Grundpreis (netto):**  
k. A.

**Versteuerung (Privatnutzung):** 0,25 %  
**Akkukapazität:** 100 kWh  
**Verbrauch kombiniert (WLTP):** 17,3 kWh/100 km  
**elektr. Reichweite:** 620 km  
**max. Ladeleistung (DC):** 200 kW  
**Ladezeit auf 80 %:** 30 Minuten

**ZEEKR X**

**Segment:**  
Kleinwagen

**Systemleistung:**  
ab 200 kW (272 PS)

**Grundpreis (netto):**  
k. A.

**Versteuerung (Privatnutzung):** 0,25 %  
**Akkukapazität:** 49 kWh  
**Verbrauch kombiniert (WLTP):** 17,4 kWh/100 km  
**elektr. Reichweite:** 330 km  
**max. Ladeleistung (DC):** 130 kW  
**Ladezeit auf 80 %:** 30 Minuten



**Das erste große Flottenevent des Jahres 2026!**

**Flotte!**  
Der Branchentreff

# **SAVE THE DATE** **„Flotte! Der Branchentreff“** am 25.+26. März 2026 in der Messe Düsseldorf



## **Das erwartet Sie:\***

- rund 340 Aussteller auf mehr als 25.000 m<sup>2</sup>
- rund 100

Vorträge

Workshops

Roundtables

**Ganztägig Catering + Netzwerk-Abend inklusive!**

**Jetzt vormerken!**



\*(Schätzung 2026)

Jetzt informieren und mit dabei sein!  
[derbranchentreff.de](https://derbranchentreff.de)



In Kooperation  
mit

**DATAFORCE**

Bundesverband  
**Betriebliche  
Mobilität**  
Experte für Fuhrpark- & KMU-Management

**KEP**  
Wirtschaftsdienst GmbH

BUNDESVERBAND DEUTSCHER  
LEASING-UNTERNEHMEN

**Flottentermine.de**  
Termine und Neuigkeiten rund um den Fuhrpark

**DMB** DEUTSCHER  
MITTELSTANDS-  
BUND

**bcs**  
Bundesverband CarSharing

Medienpartner

**electrive**  
FLEET

**messen.DE**



Leichtfahrzeuge der L7e-Kategorie bieten Unternehmen interessante Möglichkeiten für ihre betriebliche Mobilität. Flottenmanagement hat sich einige Modelle angeschaut.

## Klein, aber OHO



Mit dem Silence S04 hat man nirgendwo Platzprobleme

**I**n einer Zeit, in der Nachhaltigkeit und Effizienz zunehmend an Bedeutung gewinnen, rücken L7e-Fahrzeuge zunehmend in den Fokus von Unternehmen. Diese Leichtfahrzeuge, die in der EU als vierrädrige Kraftfahrzeuge mit einer Höchstgeschwindigkeit von 90 km/h und einem maximalen Gewicht von 450 kg (ohne Batterien) klassifiziert sind, stellen eine innovative Lösung für moderne Fuhrparks dar.

Im nachfolgenden Überblick präsentieren wir Ihnen eine Auswahl von acht verschiedenen Modellen. Diese Übersicht umfasst wichtige Spezifikationen wie Leistung, Höchstgeschwindigkeit, Akkukapazität, Reichweite, Ladezeit sowie das Kofferraumvolumen, das bei umgeklappter Rückbank durchaus großzügig ausfällt. Hier lässt sich also problemlos das ein oder andere Transportgut unterbringen. Fuhrparkverantwortliche sollten beachten, dass für das Führen dieser Fahrzeuge ein Führerschein der Klasse B erforderlich ist.

### Was sind L7e-Fahrzeuge?

L7e-Fahrzeuge fallen in die Kategorie der Leichtfahrzeuge und zeichnen sich durch ihre kompakte Bauweise, ihren geringen Energieverbrauch und niedrige Betriebskosten aus. Mit einer Reichwei-

te von bis zu 200 Kilometern und einer Ladezeit von nur wenigen Stunden sind sie ideal für den urbanen Einsatz.

### Vorteile für Unternehmen

L7e-Fahrzeuge bieten Unternehmen eine Vielzahl von Vorteilen. Ihre kompakte Größe macht sie ideal für den Einsatz in Innenstädten, wo Parkraum knapp und der Verkehr stark ist. Darüber hinaus profitieren Unternehmen von geringeren Anschaffungs- und Wartungskosten im Vergleich zu herkömmlichen Fahrzeugen. Auch steuerliche Vorteile und Förderprogramme für Elektromobilität erhöhen die Attraktivität der Anschaffung.

Ein weiterer Pluspunkt ist die positive Umweltbilanz: L7e-Fahrzeuge erzeugen keine lokalen Emissionen und tragen somit zur Verringerung des CO<sub>2</sub>-Fußabdrucks bei. Dies leistet nicht nur einen Beitrag zum Klimaschutz, sondern stärkt auch das nachhaltige Image des Unternehmens. Die Einsatzmöglichkeiten von L7e-Fahrzeugen sind dabei vielfältig. Sie eignen sich hervorragend für Lieferdienste, Kurierfahrten oder den Transport von Mitarbeitern zwischen verschiedenen Standorten. Auch im Facility Management oder bei der Pflege städtischer Grünanlagen können sie eine wertvolle Unterstützung bieten.

### Herausforderungen

Die Entwicklung von Elektro-Leichtfahrzeugen bringt jedoch auch einige Herausforderungen mit sich. Der hohe Kostendruck in diesem Marktsegment erfordert Fahrzeuge, die nicht nur preisgünstig sind, sondern auch den Bedürfnissen der Kunden entsprechen und eine lange Lebensdauer aufweisen. Aufgrund des kompakten Designs sind die Akkukapazitäten begrenzt, und die Geräuschentwicklung ist höher, da aus Gewichtsgründen weniger Dämmmaterial verwendet wird. Dennoch bieten viele Modelle moderne Ausstattungsmerkmale wie Klimaanlage, Infotainment-Systeme, Smartphone-Integration, Panorama-Glasdächer und schlüssellose Schließsysteme. Oft wird auf eine Servolenkung verzichtet, was die Fahrzeuge für kurze Strecken und den urbanen Einsatz prädestiniert.

**Fazit:** L7e-Fahrzeuge sind eine kostengünstige und flexible Alternative zur herkömmlichen Mobilität. Sie sind ideal für den Personentransport auf kurzen Strecken und bieten durch ihre unterschiedlichen Aufbauten zahlreiche Einsatzmöglichkeiten, beispielsweise für städtische Kurierdienste. Ihr unkompliziertes Handling sowie die Möglichkeit, sie schnell in der Stadt abzustellen oder für Lieferungen zu nutzen, machen sie zu einer attraktiven Option für Unternehmen, die nach einer nachhaltigen und effizienten Mobilitätslösung suchen.



### Micro Microlino



Leistung kW: 13  
Höchstgeschwindigkeit km/h: 90  
Akkukapazität kWh: 14  
Reichweite km: 230  
Ladezeit 100 Prozent: 330 Minuten  
Kofferraumvolumen Liter: 230

### ARI Motors 902



Leistung kW: 15  
Höchstgeschwindigkeit km/h: 90  
Akkukapazität kWh: bis zu 18,1  
Reichweite km: 220  
Ladezeit 100 Prozent: 480 Minuten  
Kofferraumvolumen Liter: 829 mit umg. Rücksitzbank

### Estrima Birò Big Maxi 60 Urban



Leistung kW: 6  
Höchstgeschwindigkeit km/h: 60  
Akkukapazität kWh: 5  
Reichweite km: 90  
Ladezeit 100 Prozent: 300 Minuten  
Kofferraumvolumen Liter: 308

### Mobilize Duo 80 Evo



Leistung kW: 7  
Höchstgeschwindigkeit km/h: 80  
Akkukapazität kWh: 10,3  
Reichweite km: 160  
Ladezeit 100 Prozent: k. A.  
Kofferraumvolumen Liter: k. A.

### Silence S04 Nanocar



Leistung kW: 14  
Höchstgeschwindigkeit km/h: 85  
Akkukapazität kWh: 11,2  
Reichweite km: 149  
Ladezeit 100 Prozent: 840 Minuten  
Kofferraumvolumen Liter: 247

### Aixam eMinauto Access



Leistung kW: 6  
Höchstgeschwindigkeit km/h: 45  
Akkukapazität kWh: 5,5  
Reichweite km: 75  
Ladezeit 100 Prozent: 150 Minuten  
Kofferraumvolumen Liter: 700 mit umg. Rücksitzbank

### Ligier JS 50 Elektro



Leistung kW: 6  
Höchstgeschwindigkeit km/h: 45  
Akkukapazität kWh: 12,4  
Reichweite km: 192  
Ladezeit 100 Prozent: 360 Minuten  
Kofferraumvolumen Liter: k. A.

### Fiat Topolino



Leistung kW: 6  
Höchstgeschwindigkeit km/h: 45  
Akkukapazität kWh: 7  
Reichweite km: 75  
Ladezeit 100 Prozent: 210 Minuten  
Kofferraumvolumen Liter: 63





|  | Brompton        | Bulls             |
|--|-----------------|-------------------|
| Modelle  | Electric C Line | E-Stream EVO AM 4 |
| Batteriegröße (Wh)                               | 300             | 925               |
| Ladezeit (h)                                     | 3 - 4           | k. A.             |
| Reichweite (km)                                  | 70              | 180               |
| Motorleistung (Watt)                             | 250             | 250               |
| Höchstgeschwindigkeit (km/h)                     | 25              | 25                |
| Gewicht (Leergewicht in kg)                      | 17,6            | 24                |
| Zusammenklappbar/<br>Platzsparend zu verstauen ? | ja              | nein              |
| Preis (netto)                                    | ab 3.120 €      | ab 5.250 €        |



|  | Canyon           | Cube                    |
|--|------------------|-------------------------|
| Modelle  | Roadlite: ONfly7 | Reaction Hybrid SLT 800 |
| Batteriegröße (Wh)                               | 430              | 800                     |
| Ladezeit (h)                                     | 4                | 3                       |
| Reichweite (km)                                  | 120              | 150                     |
| Motorleistung (Watt)                             | 450              | 250                     |
| Höchstgeschwindigkeit (km/h)                     | 25               | 25                      |
| Gewicht (Leergewicht in kg)                      | 22,4             | 25,3                    |
| Zusammenklappbar/<br>Platzsparend zu verstauen ? | nein             | nein                    |
| Preis (netto)                                    | ab 2.270 €       | ab 4.050 €              |





|  | eovolt          | Fischer         |
|--|-----------------|-----------------|
| Modelle  | Morning Origins | MONTIS 8.0i MTB |
| Batteriegröße (Wh)                               | 230             | 711             |
| Ladezeit (h)                                     | 3 - 4           | 6,5             |
| Reichweite (km)                                  | 50              | max. 170        |
| Motorleistung (Watt)                             | 250             | 250             |
| Höchstgeschwindigkeit (km/h)                     | 25              | 25              |
| Gewicht (Leergewicht in kg)                      | 16,5            | 26              |
| Zusammenklappbar/<br>Platzsparend zu verstauen ? | ja              | nein            |
| Preis (netto)                                    | ab 1.799 €      | ab 1.400 €      |



|  | Giant                 | Haibike          |
|--|-----------------------|------------------|
| Modelle  | Explore E+ Pro 45 GTS | Sduro Trekking 4 |
| Batteriegröße (Wh)                               | 800                   | 720              |
| Ladezeit (h)                                     | 3                     | 4 - 5            |
| Reichweite (km)                                  | 180                   | 110              |
| Motorleistung (Watt)                             | 250                   | 250              |
| Höchstgeschwindigkeit (km/h)                     | 45                    | 25               |
| Gewicht (Leergewicht in kg)                      | 27,6                  | 25               |
| Zusammenklappbar/<br>Platzsparend zu verstauen ? | nein                  | nein             |
| Preis (netto)                                    | ab 4.050 €            | ab 2.750 €       |





|  | Hercules       | Kalkhoff            |
|--|----------------|---------------------|
| Modelle  | Futura HD I-11 | Image 7+ Excite ABS |
| Batteriegröße (Wh)                               | 750            | 750                 |
| Ladezeit (h)                                     | k. A.          | 4,9                 |
| Reichweite (km)                                  | max. 100       | 150                 |
| Motorleistung (Watt)                             | 250            | 250                 |
| Höchstgeschwindigkeit (km/h)                     | 25             | 25                  |
| Gewicht (Leergewicht in kg)                      | 28             | 30                  |
| Zusammenklappbar/<br>Platzsparend zu verstauen ? | nein           | nein                |
| Preis (netto)                                    | ab 3.970 €     | ab 5.999 €          |



|  | Kreidler              | MyVelo     | Riese & Müller |
|--|-----------------------|------------|----------------|
| Modelle  | Vitality Eco 10 Cross | Rio        | Charger 4      |
| Batteriegröße (Wh)                               | 625                   | 950        | 750            |
| Ladezeit (h)                                     | k. A.                 | 5          | 4              |
| Reichweite (km)                                  | 170                   | 80         | 100            |
| Motorleistung (Watt)                             | 250                   | 250        | 250            |
| Höchstgeschwindigkeit (km/h)                     | 25                    | 25         | 25             |
| Gewicht (Leergewicht in kg)                      | 27,6                  | 26,5       | 28,6           |
| Zusammenklappbar/<br>Platzsparend zu verstauen ? | nein                  | ja         | nein           |
| Preis (netto)                                    | ab 5.799 €            | ab 2.649 € | ab 3.880 €     |





|  | ROSE Bikes | Scott            | Specialized       |
|--|------------|------------------|-------------------|
| Modelle  | Sneak Plus | Genius eRide 920 | Turbo Vado SL 4.0 |
| Batteriegröße (Wh)                               | 250        | 625              | 320               |
| Ladezeit (h)                                     | k. A.      | 4                | 2 - 3             |
| Reichweite (km)                                  | 100        | 160              | 130               |
| Motorleistung (Watt)                             | 250        | 250              | 240               |
| Höchstgeschwindigkeit (km/h)                     | 25         | 25               | 25                |
| Gewicht (Leergewicht in kg)                      | 15,2       | 23,4             | 15,5              |
| Zusammenklappbar/<br>Platzsparend zu verstauen ? | nein       | nein             | nein              |
| Preis (netto)                                    | ab 1.620 € | ab 4.370 €       | ab 1.931 €        |



|  | Tern        | Trek       | VanMoof    |
|--|-------------|------------|------------|
| Modelle  | Vektron S10 | Powerfly 4 | VanMoof S5 |
| Batteriegröße (Wh)                               | 500         | 625        | 487        |
| Ladezeit (h)                                     | 3,5         | 8          | 6,5        |
| Reichweite (km)                                  | 106         | 130        | 150        |
| Motorleistung (Watt)                             | 250         | 250        | 250        |
| Höchstgeschwindigkeit (km/h)                     | 25          | 25         | 25         |
| Gewicht (Leergewicht in kg)                      | 22,1        | 23,7       | 23         |
| Zusammenklappbar/<br>Platzsparend zu verstauen ? | ja          | nein       | nein       |
| Preis (netto)                                    | ab 3.320 €  | ab 2.600 € | 2.430 €    |





|   | Antric                        | BAYK                |
|---|-------------------------------|---------------------|
| Modelle                                     | Antric ONE / Vierrad          | VeloBRING / Dreirad |
| Batteriesystem (fest/austauschbar)          | austauschbar                  | austauschbar        |
| Batteriegröße                               | 1.440 Wh                      | 3.840 Wh            |
| Ladezeit auf 80 %                           | k. A.                         | k. A.               |
| Reichweite (km)                             | 50 (Dual Battery) erweiterbar | 80                  |
| Motorleistung (Watt)                        | 250                           | 250                 |
| Höchstgeschwindigkeit (km/h)                | 25                            | 25                  |
| Gewicht (Leergewicht in kg)                 | 282                           | 182                 |
| maximal zulässiges Gesamtgewicht (kg)       | 670                           | 500                 |
| Ladekapazität (kg)                          | 291                           | 310                 |
| Abmessungen Ladefläche (cm)                 | L 155 x B 82 x H 173          | L 120 x B 80 cm     |
| Europaletten aufladbar?                     | ja                            | ja                  |
| Zusammenklappbar/Platzsparend zu verstauen? | nein                          | nein                |
| Anhängerkupplung vorhanden?                 | nein                          | ja                  |
| Regenschutz für den Fahrer vorhanden?       | ja                            | ja                  |
| Preis (netto)                               | 19.174 €                      | ab 13.990 €         |



|   | Butchers & Bicycles   | CaGo                     |
|---|-----------------------|--------------------------|
| Modelle                                     | Mk1-E Vario / Dreirad | CaGo CS / Zweirad        |
| Batteriesystem (fest/austauschbar)          | austauschbar          | austauschbar             |
| Batteriegröße                               | 500 Wh / 1.000 Wh     | 400 Wh / 545 Wh / 725 Wh |
| Ladezeit auf 80 %                           | 4 h                   | k. A.                    |
| Reichweite (km)                             | 60                    | 60                       |
| Motorleistung (Watt)                        | 250                   | 250                      |
| Höchstgeschwindigkeit (km/h)                | 25                    | 25                       |
| Gewicht (Leergewicht in kg)                 | 50                    | 35,5                     |
| maximal zulässiges Gesamtgewicht (kg)       | 250                   | 180                      |
| Ladekapazität (kg)                          | 100                   | 80                       |
| Abmessungen Ladefläche (cm)                 | L 98 x B 62 x H 54    | L 40 x B 33              |
| Europaletten aufladbar?                     | nein                  | nein                     |
| Zusammenklappbar/Platzsparend zu verstauen? | nein                  | nein                     |
| Anhängerkupplung vorhanden?                 | nein                  | nein                     |
| Regenschutz für den Fahrer vorhanden?       | ja                    | nein                     |
| Preis (netto)                               | ab 6.490 €            | ab 4.490 €               |





|   | Christiania                 | Chike             |
|---|-----------------------------|-------------------|
| Modelle                                     | Christiania Light / Dreirad | e-Cargo / Dreirad |
| Batteriesystem (fest/austauschbar)          | austauschbar                | austauschbar      |
| Batteriegröße                               | 562 - 630 Wh                | 504 Wh            |
| Ladezeit auf 80 %                           | ca. 4 h                     | 4-6 h             |
| Reichweite (km)                             | 70                          | 45                |
| Motorleistung (Watt)                        | 250                         | 250               |
| Höchstgeschwindigkeit (km/h)                | 25                          | 25                |
| Gewicht (Leergewicht in kg)                 | 45                          | 38                |
| maximal zulässiges Gesamtgewicht (kg)       | 229                         | 200               |
| Ladekapazität (kg)                          | 100                         | 105               |
| Abmessungen Ladefläche (cm)                 | L 188 x B 87 x H 117        | L 94 x B 72       |
| Europaletten aufladbar?                     | nein                        | nein              |
| Zusammenklappbar/Platzsparend zu verstauen? | nein                        | nein              |
| Anhängerkupplung vorhanden?                 | nein                        | nein              |
| Regenschutz für den Fahrer vorhanden?       | nein                        | nein              |
| Preis (netto)                               | ab 2.900 €                  | ab 6.199 €        |



|   | Hercules               | Douze                    |
|---|------------------------|--------------------------|
| Modelle                                     | Rob Cargo F5 / Zweirad | V2 Shimano EP8 / Zweirad |
| Batteriesystem (fest/austauschbar)          | austauschbar           | austauschbar             |
| Batteriegröße                               | 545 Wh                 | 504 Wh                   |
| Ladezeit auf 80 %                           | k. A.                  | k. A.                    |
| Reichweite (km)                             | k. A.                  | 80                       |
| Motorleistung (Watt)                        | 250                    | 250                      |
| Höchstgeschwindigkeit (km/h)                | 25                     | 25                       |
| Gewicht (Leergewicht in kg)                 | 30                     | 35                       |
| maximal zulässiges Gesamtgewicht (kg)       | 200                    | 185                      |
| Ladekapazität (kg)                          | 75                     | 100                      |
| Abmessungen Ladefläche (cm)                 | k. A.                  | L 81 x B 61 x H 50       |
| Europaletten aufladbar?                     | nein                   | nein                     |
| Zusammenklappbar/Platzsparend zu verstauen? | nein                   | ja                       |
| Anhängerkupplung vorhanden?                 | ja                     | nein                     |
| Regenschutz für den Fahrer vorhanden?       | nein                   | nein                     |
| Preis (netto)                               | 3.644 €                | ab 4.252 €               |





|   | Hase Bikes                | Kyburz  |
|---|---------------------------|---|
| Modelle                                     | Pino Cargo / Dreirad      | ePedelec "Cargo" / Vierrad  |
| Batteriesystem (fest/austauschbar)          | austauschbar              | fest eingebaut  |
| Batteriegröße                               | 504 Wh                    | 100 Ah  |
| Ladezeit auf 80 %                           | 3,2 h                     | 10 h  |
| Reichweite (km)                             | 80                        | 30  |
| Motorleistung (Watt)                        | 250                       | k. A.   |
| Höchstgeschwindigkeit (km/h)                | 25                        | 25  |
| Gewicht (Leergewicht in kg)                 | 38                        | 250 (Abhängig von kundenspezifischen Aufbauten)                       |
| maximal zulässiges Gesamtgewicht (kg)       | 225                       | 500   |
| Ladefähigkeit (kg)                          | 120                       | 250 (Abhängig von kundenspezifischen Aufbauten)                       |
| Abmessungen Ladefläche (cm)                 | L 37 x B 77 / L 41 x B 48 | L 70 x B 125 oder L 60 x B 50<br>Kundenindividuelle Aufbauten möglich |
| Europaletten aufladbar?                     | nein                      | nein  |
| Zusammenklappbar/Platzsparend zu verstauen? | ja                        | nein  |
| Anhängerkupplung vorhanden?                 | als Zubehör               | ja  |
| Regenschutz für den Fahrer vorhanden?       | nein                      | ja  |
| Preis (netto)                               | ab 9.664 €                | ca. 10.238 €  |



|   | Mocci          | Muli                    |
|---|----------------|-------------------------|
| Modelle                                     | SPV2 / Zweirad | Muli Motor st / Zweirad |
| Batteriesystem (fest/austauschbar)          | austauschbar   | austauschbar            |
| Batteriegröße                               | 800 Wh         | 504 Wh                  |
| Ladezeit auf 80 %                           | k. A.          | 3,3 h                   |
| Reichweite (km)                             | 80             | max. 60                 |
| Motorleistung (Watt)                        | 250            | 250                     |
| Höchstgeschwindigkeit (km/h)                | 25             | 25                      |
| Gewicht (Leergewicht in kg)                 | 42             | 34                      |
| maximal zulässiges Gesamtgewicht (kg)       | 200            | 195                     |
| Ladefähigkeit (kg)                          | 41             | 70                      |
| Abmessungen Ladefläche (cm)                 | L 60 x B 80    | L 33 x B 50             |
| Europaletten aufladbar?                     | nein           | nein                    |
| Zusammenklappbar/Platzsparend zu verstauen? | nein           | nein                    |
| Anhängerkupplung vorhanden?                 | optional       | nein                    |
| Regenschutz für den Fahrer vorhanden?       | nein           | nein                    |
| Preis (netto)                               | ab 5.000 €     | ab 5.230 €              |





|   | Riese & Müller    | Specialized   | Tenways             |
|---|-------------------|---------------|---------------------|
| Modelle   | Load 75 / Zweirad | Globe Haul ST | Cargo ONE / Zweirad |
| Batteriesystem (fest/austauschbar)              | austauschbar      | austauschbar  | austauschbar        |
| Batteriegröße                                   | 500 Wh            | 772 Wh        | 960 Wh              |
| Ladezeit auf 80 %                               | 3-6 h             | 3-4 h         | k. A.               |
| Reichweite (km)                                 | bis 100           | 95            | 90                  |
| Motorleistung (Watt)                            | 250               | 250           | 250                 |
| Höchstgeschwindigkeit (km/h)                    | 25                | 25            | 25                  |
| Gewicht (Leergewicht in kg)                     | 37,1              | 35            | 58                  |
| maximal zulässiges Gesamtgewicht (kg)           | 200               | 190           | 250                 |
| Ladefähigkeit (kg)                              | 70                | 120           | 60                  |
| Abmessungen Ladefläche (cm)                     | L 75 x B 54       | k. A.         | L 112 x B 56 x H 54 |
| Europaletten aufladbar?                         | nein              | nein          | nein                |
| Zusammenklappbar/<br>Platzsparend zu verstauen? | nein              | nein          | nein                |
| Anhängerkupplung vorhanden?                     | nein              | optional      | nein                |
| Regenschutz für den Fahrer vorhanden?           | nein              | nein          | nein                |
| Preis (netto)                                   | ab 5.899 €        | ab 2.100 €    | ab 4.999 €          |



|   | Tern              | Urban Arrow       | Yoonit               |
|---|-------------------|-------------------|----------------------|
| Modelle   | GSD S10 / Zweirad | Cargo L / Zweirad | Yoonit Pro / Zweirad |
| Batteriesystem (fest/austauschbar)              | austauschbar      | austauschbar      | austauschbar         |
| Batteriegröße                                   | 400 Wh / 900 Wh   | 500 Wh            | 504 Wh               |
| Ladezeit auf 80 %                               | 2-5 h             | 4 h               | k. A.                |
| Reichweite (km)                                 | 80                | 70                | 50 -70               |
| Motorleistung (Watt)                            | 250               | 250               | 250                  |
| Höchstgeschwindigkeit (km/h)                    | 25                | 25                | 25                   |
| Gewicht (Leergewicht in kg)                     | 33,5              | 50                | 21                   |
| maximal zulässiges Gesamtgewicht (kg)           | 200               | 275               | 155                  |
| Ladefähigkeit (kg)                              | 100               | 125               | 80                   |
| Abmessungen Ladefläche (cm)                     | k. A.             | L 72 x B 47       | L 60 x B 80          |
| Europaletten aufladbar?                         | nein              | nein              | nein                 |
| Zusammenklappbar/<br>Platzsparend zu verstauen? | nein              | nein              | nein                 |
| Anhängerkupplung vorhanden?                     | ja                | nein              | auf Kundenwunsch     |
| Regenschutz für den Fahrer vorhanden?           | nein              | nein              | nein                 |
| Preis (netto)                                   | ab 4.995 €        | ab 4.715 €        | ab 3.606 €           |



Das Transportgewerbe steht vor einer großen Herausforderung: Der hohe CO<sub>2</sub>-Ausstoß herkömmlicher Diesel-Lkw belastet die Umwelt erheblich. Elektrisch angetriebene Lastkraftwagen bieten eine vielversprechende Alternative, um die Emissionen im Güter- und Transportwesen zu reduzieren.



Auch Lkw können per Stecker Strom aufnehmen

# Schwer elektrisch

**B**atterieelektrische Antriebe reduzieren aber nicht nur CO<sub>2</sub>-Emissionen, sondern vermeiden auch Ruß und Stickoxide. Darüber hinaus zeichnen sie sich durch eine deutlich geringere Geräuscentwicklung aus, was ebenfalls positive Auswirkungen auf Umweltaspekte hat.

## Reichweite und Ladeinfrastruktur

Ein entscheidender Punkt bei Elektro-Lkw ist die Akkutechnologie. Fahrer legen teilweise Hunderte von Kilometern am Tag zurück, doch nur etwa ein Drittel des Lkw-Verkehrs entfällt auf Fernstrecken. Die große Mehrheit der Fahrten findet im regionalen oder städtischen Verteilerverkehr statt – ein Bereich, der sich hervorragend für batterieelektrische Fahrzeuge eignet. Mit Batteriekapazitäten von bis zu 500 oder 600 kWh, in einigen Fällen sogar einem Megawatt, können Reichweiten von bis zu 500 Kilometern erzielt werden.

Die Ladeinfrastruktur bleibt jedoch eine Herausforderung. Fahrer müssen alle vier Stunden eine 45-minütige Pause einle-

gen, die idealerweise mit dem Laden des Fahrzeugs verbunden werden könnte – vorausgesetzt, ein Ladeplatz ist verfügbar. Für kleinere Speditionen gestaltet sich das Laden im Betriebshof oft als schwierig, da das Stromnetz für die hohen Anforderungen ausgelegt sein muss. Zehn Batterien mit jeweils 500 kWh sind keine Kleinigkeit, und die Umstellung erfordert erhebliche Investitionen. Ein weiteres Problem ist das hohe Gewicht der Batterien, das mehrere Tonnen betragen kann und die Nutzlast einschränkt. In der Praxis spielt dies jedoch eine untergeordnete Rolle, da im Transportgewerbe oft das verfügbare Volumen wichtiger ist als die maximale Nutzlast.

## Marktentwicklung und Angebot

Elektromobilität im Schwerlastverkehr befindet sich noch in der Entwicklungsphase. Der Anteil elektrisch betriebener Lkw liegt derzeit bei etwa 1,75 Prozent, jedoch zeigt die Tendenz einen Anstieg. Entwickler profitieren von der Grundlagenforschung im Automobilbereich, die zu verbesserten Akkus mit höheren Reichwei-

ten führt. Alle großen Hersteller – darunter DAF, FUSO, Iveco, MAN, Mercedes-Benz, Renault, Scania, Volvo und Tesla – haben bereits elektrische Modelle auf den Markt gebracht. Das Angebot ist vielfältig und reicht vom 7,5-Tonner über mittlere Gewichtsklassen bis hin zu Schwerlastzügen. Je nach Einsatzzweck und Aufbauform können Kunden aus verschiedenen Modellen wählen, wobei Reichweite und Ladezeit entscheidende Kriterien darstellen.

Die Umstellung auf Elektro-Lkw wird von vielen Spediteuren nach wie vor skeptisch betrachtet. Die Anschaffungskosten sind etwa dreimal so hoch wie die von Diesel-Lkw, und die Ladeinfrastruktur stellt eine zusätzliche Hürde dar. Allerdings bieten elektrische Lastkraftwagen auch zahlreiche Vorteile: geringere Wartungskosten, niedrigere Betriebskosten und die Möglichkeit, Strom regenerativ aus einer eigenen Photovoltaikanlage zu erzeugen. Zudem können Kunden durch verschiedene Akkumodule die Kosten skalieren und diese individuell an ihre Bedürfnisse anpassen.

**Fazit:** Elektro-Lastkraftwagen sind eine vielversprechende Technologie, die das Transportgewerbe nachhaltiger gestalten kann. Trotz der aktuellen Herausforderungen – von der Ladeinfrastruktur über die Anschaffungskosten bis hin zur Akkutechnologie – zeigt sich eine klare Entwicklung hin zu mehr Elektromobilität im Schwerlastverkehr.



## FUSO eCanter 7C18e



Leistung kW: 110  
 Akkukapazität kWh: bis zu 123,9  
 Reichweite (WLTP): bis zu 200  
 Ladezeit: 10 bis 80%: 30-90 Min.  
 Gewichte: Nutzlast bis zu 4,5 Tonnen

Der elektrisch angetriebene Fuso eCanter mit 7,5 Tonnen kann mit Batteriepaketen in M (bis zu 140 km Reichweite) und L (bis zu 200 km Reichweite) ausgestattet werden (abhängig vom gewählten Radstand) und eignet sich hervorragend für den regionalen Verteilerverkehr.

## IVECO S-eWAY



Leistung kW: 480  
 Akkukapazität kWh: 280 bis 490  
 Reichweite (WLTP): bis 400 km  
 Ladezeit: 10 bis 80%: 90 Min.  
 Gewichte: bis zu 44 Tonnen Gesamtzuggewicht

Der Iveco S-eWay bietet ein modulares Batteriesystem von 280 kWh bis 490 kWh und eine große Reichweite von bis zu 400 km mit 7 Akkupacks. Damit eignet sich der vollelektrische Lkw für die Langstrecke.

## MAN eTGX



Leistung kW: 333 bis 400  
 Akkukapazität kWh: 320 bis 480  
 Reichweite (WLTP): bis 500 km  
 Ladezeit: 10 bis 80%: 90 Min.  
 Gewichte: bis zu 44 Tonnen Gesamtzuggewicht

Der MAN eTGX ist ein batterieelektrischer Lkw für den Fernverkehr, der in verschiedenen Leistungsklassen angeboten wird. Er kann mit unterschiedlichen Batteriepacks ausgestattet werden und bietet Ladeleistungen von bis zu 750 kW (Megawatt Charging System).

## Mercedes-Benz eActros 600



Leistung kW: 600  
 Akkukapazität kWh: 600  
 Reichweite (WLTP): bis 500 km  
 Ladezeit: 10 bis 80%: 60 Min.  
 Gewichte: bis zu 22 Tonnen Nutzlast

Der für den Fernverkehr konzipierte Mercedes-Benz eActros 600 überzeugt mit seiner Reichweite von 500 Kilometern und der Leistungsfähigkeit von 600 kW. Das geplante Megawatt Charging ermöglicht zudem das Laden in circa 30 Minuten von 20 auf 80 Prozent.

## Renault Trucks E-Tech D



Leistung kW: 130 bis 185  
 Akkukapazität kWh: 280 bis 375  
 Reichweite (WLTP): bis 375 km  
 Ladezeit: 10 bis 80%: 150 Min.  
 Gewichte: bis zu 11 Tonnen Nutzlast

Der Renault Trucks E-Tech D ist ein mittlerer vollelektrischer Lkw, der für den Einsatz in städtischer und stadtnaher Umgebung konzipiert ist. Der 16-Tonner verfügt über 250 PS und ist damit ausreichend motorisiert.

## Rightech RT75 Euro



Leistung kW: 90  
 Akkukapazität kWh: 100  
 Reichweite (WLTP): bis 230 km  
 Ladezeit: 10 bis 80%: 50 Min.  
 Gewichte: bis zu 4,5 Tonnen Nutzlast

Der Rightech RT75 Euro Batterie-Elektro-Lkw mit 7,5 Tonnen wurde entwickelt, um den Anforderungen der Stadtlogistik gerecht zu werden. Seine 100 kW DC-Schnellladefähigkeit ermöglicht eine Ladung von 20 auf 80 Prozent in nur 50 Minuten.

## Scania 25P



Leistung kW: 295  
 Akkukapazität kWh: 300  
 Reichweite (WLTP): bis 200 km  
 Ladezeit: 10 bis 80%: 60-90 Min.  
 Gewichte: bis zu 8 Tonnen Nutzlast

Der 25P ist der erste vollelektrisch angetriebene Lkw der schwedischen Marke Scania und gut geeignet für mittlere Transportaufgaben. In Bezug auf den Akku können Kunden zwischen fünf oder neun parallel geschalteten Einheiten wählen, die zusammen 165 oder 300 kWh leisten.

## Volvo FH Aero Electric



Leistung kW: 330 bis 490  
 Akkukapazität kWh: 360 bis 540  
 Reichweite (WLTP): bis 300 km  
 Ladezeit: 10 bis 80%: 150 Min.  
 Gewichte: bis zu 44 Tonnen Gesamtzuggewicht

Der Volvo FH Aero Electric ist ein effizienter Lkw für den Überlandverkehr, der im Hinblick auf Energieersparnis und Reduktion der CO<sub>2</sub>-Emissionen optimiert wurde. Er kann mit 4 bis 6 Batteriepacks sowie 2 bis 3 Elektromotoren ausgestattet werden.



Transporter mit Elektromotor sind mittlerweile in allen Ausführungen und Klassen erhältlich. Wir haben die wichtigsten Modelle unter die Lupe genommen.



Gerade für die Logistik auf der letzten Meile sind E-Transporter bestens geeignet  
© Mercedes-Benz

# Elektrisch. Effizient. NACHHALTIG.

**B**atterieelektrische Transporter (BEV) sind mehr als ein vorübergehender Trend – sie markieren den Beginn einer neuen Ära in der Logistik und im Handwerk. Ihre emissionsfreie Technologie und die wachsende Nachfrage nach nachhaltigen Lösungen bieten eine optimale Antwort auf die Herausforderungen der modernen urbanen Mobilität. Besonders in Städten mit strengen Umweltauflagen und Fahrverboten für Verbrennungsmotoren sind elektrische Transporter eine zukunftsichere Wahl.

## Vorteile elektrischer Transporter

Der größte Vorteil batterieelektrischer Transporter ist ihre Umweltfreundlichkeit. Sie erzeugen keine lokalen Emissionen und verbessern somit die Luftqualität in Städten. Zudem sind sie deutlich leiser als Verbrenner, was den Lärmschutz in urbanen Räumen fördert. Auch wirtschaftlich überzeugen sie: Die Betriebskosten sind aufgrund des geringeren Energieverbrauchs und der reduzierten Wartungsanforderungen oft niedriger. Elektrische Motoren benötigen keine

komplexen Bauteile wie Getriebe oder Abgasanlagen, was die Wartung vereinfacht und langfristig Kosten spart. Außerdem bieten elektrische Antriebe eine höhere Drehmomentflexibilität, was besonders bei voll beladenen Fahrzeugen von Vorteil ist. Selbst schwere Lasten lassen sich mühelos transportieren, was den Arbeitsalltag erleichtert. Modelle wie der Volkswagen ID. Buzz Cargo mit bis zu 340 PS zeigen, dass elektrische Transporter auch in Leistungsklassen vordringen, die konventionellen Modellen oft verwehrt bleiben.

## Technologische Entwicklungen und Reichweite

Moderne elektrische Transporter bieten Reichweiten von 200 bis 400 Kilometern, abhängig von Batteriekapazität und Einsatzbedingungen. Für den urbanen Einsatz sind diese Reichweiten in der Regel ausreichend. Fortschritte in der Batterietechnologie verkürzen zudem die Ladezeiten: Viele Modelle erreichen in weniger als einer Stunde 80 Prozent ihrer Kapazität, was die Einsatzbereitschaft erhöht. Technologien

wie Vehicle-to-Load (V2L) ermöglichen es, externe Geräte direkt über die Fahrzeugbatterie zu betreiben – ein praktisches Feature für Handwerksbetriebe.

## Herausforderungen und Lösungen

Trotz ihrer Vorteile stehen elektrische Transporter vor Herausforderungen. Die Anschaffungskosten sind oft höher als die von Verbrennern, was für kleinere Unternehmen eine Hürde darstellt. Staatliche Förderungen und Steuervergünstigungen gleichen diesen Nachteil jedoch zunehmend aus. Ein weiteres Problem ist die Nutzlast: Aufgrund des Gewichts der Batterien können elektrische Transporter weniger Ladung transportieren als Diesel-Alternativen. Innovative Leichtbaukonzepte sind hier gefragt, um die Effizienz zu steigern. Auch die Ladeinfrastruktur ist entscheidend. Obwohl die Zahl öffentlicher Ladestationen wächst, benötigen Unternehmen oft eigene Lösungen für den effizienten Betrieb ihrer Flotten. Wallboxen und Schnellladesysteme auf dem Betriebsgelände sind in diesem Zusammenhang eine sinnvolle Investition.

## Anwendungsgebiete und Modelle

Elektrische Transporter sind ideal für den städtischen Einsatz, etwa bei Lieferdiensten, Handwerksbetrieben oder im innerstädtischen Warenverkehr. Modelle wie der Mercedes-Benz eSprinter, Ford E-Transit Courier und Volkswagen ID. Buzz Cargo zeigen die Vielseitigkeit dieser Fahrzeugklasse. Sie bieten flexible Innenraumkonzepte, hohe Sicherheitsstandards und moderne Infotainment-Systeme.



me, die den Arbeitsalltag erleichtern. Ein vielversprechendes Beispiel für die Zukunft ist der Kia PV5 (2025), der mit einer Reichweite von bis zu 350 Kilometern, Schnellladefähigkeit und einem anpassungsfähigen Innenraumkonzept neue Maßstäbe setzt. Varianten wie Kühlwagen, Campingmodelle oder Fahrzeuge für mobilitätseingeschränkte Personen betonen die Vielseitigkeit elektrischer Transporter.

### Die Anforderungen definieren das Modell

Die Wahl des passenden Elektrotransporters für den Unternehmensbedarf muss keine Herausforderung darstellen. Die Anforderungen an Nutzfahrzeuge sind ebenso vielfältig wie die Unternehmen, die sie einsetzen – sei es im Baugewerbe, bei Lieferdiensten oder im Transport empfindlicher Waren. Ein strukturierter Vergleich unterstützt dabei, das optimale Modell zu finden. Ein intuitiver Fragebogen kann aus den hier vorgestellten 36 Modellen das ideale Fahrzeug für den jeweiligen Unternehmensbedarf ermitteln.

Die wichtigsten Kriterien für die Wahl eines Elektrotransporters sind schnell definiert: Zunächst gilt es zu klären, welche Güter transportiert werden sollen – spr-

rige Baustoffe, kleine Pakete oder empfindliche Waren? Je nach Ladung variieren die Anforderungen an Ladevolumen und Nutzlast. Auch die Fahrzeuggröße ist entscheidend: Wird ein kompakter Kastenwagen für städtische Lieferungen oder ein geräumiger Großraumtransporter für größere Güter benötigt? Ein weiterer wichtiger Faktor ist die Reichweite: Findet der Einsatz hauptsächlich in der Stadt statt oder sind längere Strecken auf Autobahnen zu bewältigen? Elektrotransporter bieten unterschiedliche Reichweiten, daher sollte das Modell zum täglichen Fahrbedarf passen. Ebenso wichtig ist die maximale Nutzlast: Von leichten Paketen bis zu schweren Baumaterialien – je nach Gewicht eignen sich verschiedene Modelle; ab mittelgroßen Transportern sind auch Varianten mit erhöhter Nutzlast verfügbar. Neben Kastenwagen bieten viele Hersteller zudem diverse Fahrzeugaufbauten wie Pritschenwagen, Kipper oder Spezialaufbauten an, die die Arbeitseffizienz maßgeblich steigern.



Ford hat bereits den Großteil seiner Nutzfahrzeugpalette mit E-Antrieb ausgestattet. Den Transit Connect gibt es bisher aber nur als PHEV © Ford

**Zusammenfassung:** Batterieelektrische Transporter sind eine Antwort auf die Anforderungen an nachhaltige und effiziente Mobilität. Sie bieten zahlreiche Vorteile wie Umweltfreundlichkeit, geringere Betriebskosten und innovative Technologien. Trotz Herausforderungen wie der Ladeinfrastruktur und der Nutzlast sind sie auf dem besten Weg, die Zukunft des urbanen Transports zu prägen. Unternehmen, die frühzeitig auf elektrische Transporter umsteigen, sichern sich einen Wettbewerbsvorteil und leisten aktiv einen Beitrag zum Klimaschutz.

## ARI Motors 1710 Kastenwagen 3,5t (101 kWh)



**Segment:**  
Großraumtransporter

**Systemleistung:**  
115 kW (156 PS)

**Grundpreis (netto):**  
50.692,44 €

max. Laderaumvolumen: 12.000 l  
Akkukapazität (netto): 101,0 kWh (brutto)\*  
Verbrauch kombiniert (WLTP): 22,8 kWh/100 km  
elektr. Reichweite: 415 km\*  
max. Ladeleistung (DC): k. A.  
Ladezeit auf 80 %: 120 Min.

## ARI Motors 901 Kastenwagen



**Segment:** mittelgroßer Transporter

**Systemleistung:**  
60 kW (82 PS)

**Grundpreis (netto):**  
35.994,96 €

max. Laderaumvolumen: 4.300 l  
Akkukapazität (netto): 40,0 kWh (brutto)\*  
Verbrauch kombiniert (WLTP): 16,0 kWh/100 km  
elektr. Reichweite: 250 km\*  
max. Ladeleistung (DC): k. A.  
Ladezeit auf 80 %: 240 Min.

## Citroën ë-Berlingo Kastenwagen M



**Segment:**  
Kleintransporter

**Systemleistung:**  
100 kW (136 PS)

**Grundpreis (netto):**  
30.550,42 €

max. Laderaumvolumen: 3.300 l  
Akkukapazität (netto): 46,0 kWh  
Verbrauch kombiniert (WLTP): 17,4 kWh/100 km  
elektr. Reichweite: 264 km  
max. Ladeleistung (DC): 100,0 kW  
Ladezeit auf 80 %: 30 Min.

## Citroën ë-Jumpy Kastenwagen standard (75 kWh)



**Segment:** mittelgroßer Transporter

**Systemleistung:**  
100 kW (136 PS)

**Grundpreis (netto):**  
43.300,00 €

max. Laderaumvolumen: 5.300 l  
Akkukapazität (netto): 75,0 kWh (brutto)\*  
Verbrauch kombiniert (WLTP): 23,8 kWh/100 km  
elektr. Reichweite: 328 km\*  
max. Ladeleistung (DC): 100,0 kW  
Ladezeit auf 80 %: 48 min

\*Herstellerangabe



**Citroën ë-Jumper Kastenwagen L3H2 35 Heavy**

**Segment:**  
Großraumtransporter

**Systemleistung:**  
205 kW (279 PS)

**Grundpreis (netto):**  
54.000,00 €

max. Laderaumvolumen: 13.000 l  
 Akkukapazität (netto): 97,8 kWh  
 Verbrauch kombiniert (WLTP): 26,2 kWh/100 km  
 elektr. Reichweite: 373 km  
 max. Ladeleistung (DC): 150,0 kW  
 Ladezeit auf 80 %: 60 min

**Fiat E-Doblò Kastenwagen L1**

**Segment:**  
Kleintransporter

**Systemleistung:**  
100 kW (136 PS)

**Grundpreis (netto):**  
30.550,42 €

max. Laderaumvolumen: 3.800 l  
 Akkukapazität (netto): 50,0 kWh (brutto)\*  
 Verbrauch kombiniert (WLTP): 17,4 kWh/100 km  
 elektr. Reichweite: 354 km\*  
 max. Ladeleistung (DC): 100,0 kW  
 Ladezeit auf 80 %: 30 min

**Fiat E-Scudo Kastenwagen L2 (75 kWh)**

**Segment:** mittelgroßer Transporter

**Systemleistung:**  
100 kW (136 PS)

**Grundpreis (netto):**  
43.300,00 €

max. Laderaumvolumen: 5.300 l  
 Akkukapazität (netto): 75,0 kWh (brutto)\*  
 Verbrauch kombiniert (WLTP): 23,7 kWh/100 km  
 elektr. Reichweite: 352 km\*  
 max. Ladeleistung (DC): 100,0 kW  
 Ladezeit auf 80 %: 45 min

**Fiat E-Ducato Kastenwagen 35 L3H2 (110 kWh)**

**Segment:**  
Großraumtransporter

**Systemleistung:**  
200 kW (270 PS)

**Grundpreis (netto):**  
54.000,00 €

max. Laderaumvolumen: 13.000 l  
 Akkukapazität (netto): 110,0 kWh (brutto)\*  
 Verbrauch kombiniert (WLTP): k. A.  
 elektr. Reichweite: 430 km\*  
 max. Ladeleistung (DC): 150,0 kW  
 Ladezeit auf 80 %: 55 min

**Ford E-Transit Courier Kastenwagen**

**Segment:**  
Kleintransporter

**Systemleistung:**  
100 kW (136 PS)

**Grundpreis (netto):**  
29.230,25 €

max. Laderaumvolumen: 2.900 l  
 Akkukapazität (netto): 43,5 kWh  
 Verbrauch kombiniert (WLTP): 17,1 kWh/100 km  
 elektr. Reichweite: 254 km  
 max. Ladeleistung (DC): 100,0 kW  
 Ladezeit auf 80 %: 23 min

**Ford E-Transit Custom Kastenwagen 320 L1**

**Segment:** mittelgroßer Transporter

**Systemleistung:**  
100 kW (136 PS)

**Grundpreis (netto):**  
48.700,00 €

max. Laderaumvolumen: 5.800 l  
 Akkukapazität (netto): 64,0 kWh  
 Verbrauch kombiniert (WLTP): 22,1 kWh/100 km  
 elektr. Reichweite: 290 km  
 max. Ladeleistung (DC): 125,0 kW  
 Ladezeit auf 80 %: 39 min.

**Ford E-Transit Kastenwagen 350 L2**

**Segment:**  
Großraumtransporter

**Systemleistung:**  
135 kW (184 PS)

**Grundpreis (netto):**  
61.589,92 €

max. Laderaumvolumen: 9.300 l  
 Akkukapazität (netto): 68,0 kWh  
 Verbrauch kombiniert (WLTP): 29,7 kWh/100 km  
 elektr. Reichweite: 229 km  
 max. Ladeleistung (DC): 115,0 kW  
 Ladezeit auf 80 %: 34 min

**KIA PV5 Cargo L2H1 (71,2 kWh)**

**Segment:** mittelgroßer Transporter

**Systemleistung:**  
120 kW (163 PS)

**Grundpreis (netto):**  
36.810,92 €

max. Laderaumvolumen: 4.420 l  
 Akkukapazität (netto): 71,2 kWh  
 Verbrauch kombiniert (WLTP): 20,1 kWh/100 km  
 elektr. Reichweite: 354 km  
 max. Ladeleistung (DC): 150,0 kW  
 Ladezeit auf 80 %: 30 min



### Maxus eDeliver 3 Kastenwagen L1 (50 kWh)



**Segment:** mittelgroßer Transporter

**Systemleistung:** 118 kW (160 PS)

**Grundpreis (netto):** 32.989,92 €

max. Laderaumvolumen: 4.800 l  
**Akkukapazität (netto):** 50,0 kWh (brutto)\*  
**Verbrauch kombiniert (WLTP):** 20,2 kWh/100 km  
**elektr. Reichweite:** 269 km\*  
**max. Ladeleistung (DC):** 57,0 kW  
**Ladezeit auf 80 %:** 45 min

### Maxus eDeliver 5 Kastenwagen L1 (64 kWh)



**Segment:** mittelgroßer Transporter

**Systemleistung:** 120 kW (163 PS)

**Grundpreis (netto):** 38.989,92 €

max. Laderaumvolumen: 6.600 l  
**Akkukapazität (netto):** 64,0 kWh (brutto)\*  
**Verbrauch kombiniert (WLTP):** 21,0 kWh/100 km  
**elektr. Reichweite:** 335 km\*  
**max. Ladeleistung (DC):** 70,0 kW  
**Ladezeit auf 80 %:** 42 min

### Maxus eDeliver 7 Kastenwagen L1 (88 kWh)



**Segment:** mittelgroßer Transporter

**Systemleistung:** 150 kW (204 PS)

**Grundpreis (netto):** 47.989,92 €

max. Laderaumvolumen: 5.900 l  
**Akkukapazität (netto):** 88,0 kWh (brutto)\*  
**Verbrauch kombiniert (WLTP):** 26,9 kWh/100 km  
**elektr. Reichweite:** 370 km\*  
**max. Ladeleistung (DC):** 90,0 kW  
**Ladezeit auf 80 %:** 43 min

### Maxus eDeliver 9 Kastenwagen L3H2 N1 (88 kWh)



**Segment:** Großraumtransporter

**Systemleistung:** 150 kW (204 PS)

**Grundpreis (netto):** 53.489,92 €

max. Laderaumvolumen: 11.000 l  
**Akkukapazität (netto):** 88,0 kWh (brutto)\*  
**Verbrauch kombiniert (WLTP):** 26,6 kWh/100 km  
**elektr. Reichweite:** 358 km\*  
**max. Ladeleistung (DC):** k. A.  
**Ladezeit auf 80 %:** k. A.

### Mercedes-Benz eCitan Kastenwagen Standard



**Segment:** Kleintransporter

**Systemleistung:** 90 kW (122 PS)

**Grundpreis (netto):** 27.065,55 €

max. Laderaumvolumen: 2.900 l  
**Akkukapazität (netto):** 45,0 kWh  
**Verbrauch kombiniert (WLTP):** 18,7 kWh/100 km  
**elektr. Reichweite:** 241 km  
**max. Ladeleistung (DC):** 80,0 kW  
**Ladezeit auf 80 %:** 38 min

### Mercedes-Benz eVito Kastenwagen lang (90 kWh)



**Segment:** mittelgroßer Transporter

**Systemleistung:** 85 kW (116 PS)

**Grundpreis (netto):** 38.662,18 €

max. Laderaumvolumen: 6.000 l  
**Akkukapazität (netto):** 90,0 kWh  
**Verbrauch kombiniert (WLTP):** 21,2 kWh/100 km  
**elektr. Reichweite:** 425 km  
**max. Ladeleistung (DC):** 110,0 kW  
**Ladezeit auf 80 %:** 40 min

### Mercedes-Benz eSprinter Kastenwagen 314 (81 kWh)



**Segment:** Großraumtransporter

**Systemleistung:** 100 kW (136 PS)

**Grundpreis (netto):** 46.194,12 €

max. Laderaumvolumen: 9.000 l  
**Akkukapazität (netto):** 81,0 kWh  
**Verbrauch kombiniert (WLTP):** 27,8 kWh/100 km  
**elektr. Reichweite:** 291 km  
**max. Ladeleistung (DC):** 115,0 kW  
**Ladezeit auf 80 %:** 32 min.

### Nissan Townstar EV Kastenwagen L1 2,2t



**Segment:** Kleintransporter

**Systemleistung:** 90 kW (122 PS)

**Grundpreis (netto):** 33.010,08 €

max. Laderaumvolumen: 3.300 l  
**Akkukapazität (netto):** 45,0 kWh  
**Verbrauch kombiniert (WLTP):** 18,5 kWh/100 km  
**elektr. Reichweite:** 243 km  
**max. Ladeleistung (DC):** 80,0 kW  
**Ladezeit auf 80 %:** 37 min



**Nissan Interstar-e Kastenwagen L2H2 3,5t (87 kWh)**

**Segment:**  
Großraumtransporter  
**Systemleistung:**  
96 kW (130 PS)  
**Grundpreis (netto):**  
46.200,00 €

max. Laderaumvolumen: 10.800 l  
**Akkukapazität (netto):** 40,0 kWh  
**Verbrauch kombiniert (WLTP):** k. A.  
elektr. Reichweite: 175 km  
max. Ladeleistung (DC): 50,0 kW  
Ladezeit auf 80 %: 60 min.

**Opel Combo Electric Cargo L1H1 Heavy**

**Segment:**  
Kleintransporter  
**Systemleistung:**  
100 kW (136 PS)  
**Grundpreis (netto):**  
31.500,00 €

max. Laderaumvolumen: 3.300 l  
**Akkukapazität (netto):** 75,0 kWh (brutto)\*  
**Verbrauch kombiniert (WLTP):** 17,4 kWh/100 km  
elektr. Reichweite: 354 km\*  
max. Ladeleistung (DC): k. A.  
Ladezeit auf 80 %: k. A.

**Opel Vivaro Electric Cargo Standard (75 kWh)**

**Segment:** mittelgroßer  
Transporter  
**Systemleistung:**  
100 kW (136 PS)  
**Grundpreis (netto):**  
44.500,00 €

max. Laderaumvolumen: 5.300 l  
**Akkukapazität (netto):** 75,0 kWh (brutto)\*  
**Verbrauch kombiniert (WLTP):** 23,7 kWh/100 km  
elektr. Reichweite: 352 km\*  
max. Ladeleistung (DC): 100,0 kW  
Ladezeit auf 80 %: 45 min

**Opel Movano Electric Cargo L3H2 35+ Hochdach**

**Segment:**  
Großraumtransporter  
**Systemleistung:**  
205 kW (279 PS)  
**Grundpreis (netto):**  
55.000,00 €

max. Laderaumvolumen: 13.000 l  
**Akkukapazität (netto):** 97,8 kWh  
**Verbrauch kombiniert (WLTP):** 26,2 kWh/100 km  
elektr. Reichweite: 373 km  
max. Ladeleistung (DC): 150,0 kW  
Ladezeit auf 80 %: 60 min

**Peugeot e-Partner Kastenwagen L1 (50 kWh)**

**Segment:**  
Kleintransporter  
**Systemleistung:**  
100 kW (136 PS)  
**Grundpreis (netto):**  
30.550,42 €

max. Laderaumvolumen: 3.300 l  
**Akkukapazität (netto):** 50,0 kWh (brutto)\*  
**Verbrauch kombiniert (WLTP):** 17,4 kWh/100 km  
elektr. Reichweite: 354 km\*  
max. Ladeleistung (DC): 100,0 kW  
Ladezeit auf 80 %: 30 min

**Peugeot e-Expert Kastenwagen Standard (75 kWh)**

**Segment:** mittelgroßer  
Transporter  
**Systemleistung:**  
100 kW (136 PS)  
**Grundpreis (netto):**  
43.300,00 €

max. Laderaumvolumen: 5.800 l  
**Akkukapazität (netto):** 75,0 kWh (brutto)\*  
**Verbrauch kombiniert (WLTP):** 23,7 kWh/100 km  
elektr. Reichweite: 352 km\*  
max. Ladeleistung (DC): 100,0 kW  
Ladezeit auf 80 %: 45 min

**Peugeot e-Boxer Kastenwagen L3H2 435 (110 kWh)**

**Segment:**  
Großraumtransporter  
**Systemleistung:**  
205 kW (279 PS)  
**Grundpreis (netto):**  
54.000,00 €

max. Laderaumvolumen: 13.000 l  
**Akkukapazität (netto):** 97,8 kWh  
**Verbrauch kombiniert (WLTP):** 26,2 kWh/100 km  
elektr. Reichweite: 373 km  
max. Ladeleistung (DC): 150,0 kW  
Ladezeit auf 80 %: 60 min

**Renault Kangoo Rapid L1 E-Tech Electric EV45**

**Segment:**  
Kleintransporter  
**Systemleistung:**  
90 kW (122 PS)  
**Grundpreis (netto):**  
32.640,34 €

max. Laderaumvolumen: 3.300 l  
**Akkukapazität (netto):** 45,0 kWh (brutto)\*  
**Verbrauch kombiniert (WLTP):** 18,4 kWh/100 km  
elektr. Reichweite: 293 km\*  
max. Ladeleistung (DC): k. A.  
Ladezeit auf 80 %: k. A.



### Renault Trafic Kastenwagen L2H1 3,0t E-Tech Electric



**Segment:** mittelgroßer Transporter  
**Systemleistung:** 90 kW (122 PS)  
**Grundpreis (netto):** 48.500,00 €

max. Laderaumvolumen: 6.700 l  
Akkukapazität (netto): 52,0 kWh (brutto)\*  
Verbrauch kombiniert (WLTP): 21,3 kWh/100 km  
elektr. Reichweite: 292 km\*  
max. Ladeleistung (DC): k. A.  
Ladezeit auf 80 %: k. A.

### Renault Master Kastenwagen L3H2 Electric Long Range



**Segment:** Großraumtransporter  
**Systemleistung:** 105 kW (143 PS)  
**Grundpreis (netto):** 52.789,92 €

max. Laderaumvolumen: 13.000 l  
Akkukapazität (netto): 87,0 kWh  
Verbrauch kombiniert (WLTP): 25,3 kWh/100 km  
elektr. Reichweite: 344 km  
max. Ladeleistung (DC): 130,0 kW  
Ladezeit auf 80 %: 40 min

### Toyota Proace City Electric Kastenwagen L1 (50 kWh)



**Segment:** Kleintransporter  
**Systemleistung:** 100 kW (136 PS)  
**Grundpreis (netto):** 30.615,13 €

max. Laderaumvolumen: 3.300 l  
Akkukapazität (netto): 50,0 kWh (brutto)\*  
Verbrauch kombiniert (WLTP): 18,5 kWh/100 km  
elektr. Reichweite: 337 km\*  
max. Ladeleistung (DC): 100,0 kW  
Ladezeit auf 80 %: 32 min

### Toyota Proace Electric Kastenwagen L1 (75 kWh)



**Segment:** mittelgroßer Transporter  
**Systemleistung:** 100 kW (136 PS)  
**Grundpreis (netto):** 43.000,00 €

max. Laderaumvolumen: 5.800 l  
Akkukapazität (netto): 75,0 kWh (brutto)\*  
Verbrauch kombiniert (WLTP): 23,9 kWh/100 km  
elektr. Reichweite: 349 km\*  
max. Ladeleistung (DC): 100,0 kW  
Ladezeit auf 80 %: 48 min

### Toyota Proace Max Electric Kastenwagen L3H2 35 Heavy



**Segment:** Großraumtransporter  
**Systemleistung:** 205 kW (279 PS)  
**Grundpreis (netto):** 55.820,17 €

max. Laderaumvolumen: 13.000 l  
Akkukapazität (netto): 110,6 kWh (brutto)\*  
Verbrauch kombiniert (WLTP): k. A.  
elektr. Reichweite: 424 km\*  
max. Ladeleistung (DC): 150,0 kW  
Ladezeit auf 80 %: 55 min

### TYN-e TX1-e Kastenwagen



**Segment:** Kleintransporter  
**Systemleistung:** 30 kW (41 PS)  
**Grundpreis (netto):** 19.989,92 €

max. Laderaumvolumen: 2.000 l  
Akkukapazität (netto): 17,0 kWh (brutto)\*  
Verbrauch kombiniert (WLTP): k. A.  
elektr. Reichweite: 135 km\*  
max. Ladeleistung (DC): k. A.  
Ladezeit auf 80 %: k. A.

### VW ID. Buzz Cargo Pro



**Segment:** mittelgroßer Transporter  
**Systemleistung:** 210 kW (286 PS)  
**Grundpreis (netto):** 48.225,21 €

max. Laderaumvolumen: 3.900 l  
Akkukapazität (netto): 79,0 kWh  
Verbrauch kombiniert (WLTP): 19,2 kWh/100 km  
elektr. Reichweite: 411 km  
max. Ladeleistung (DC): 185,0 kW  
Ladezeit auf 80 %: 26 min

### VW T7 e-Kastenwagen lang



**Segment:** mittelgroßer Transporter  
**Systemleistung:** 100 kW (136 PS)  
**Grundpreis (netto):** 50.684,87 €

max. Laderaumvolumen: 6.046 l  
Akkukapazität (netto): 63,8 kWh  
Verbrauch kombiniert (WLTP): 20,2 kWh/100 km  
elektr. Reichweite: 316 km  
max. Ladeleistung (DC): 125,0 kW  
Ladezeit auf 80 %: 40 min.



Elektrische Busse sind im Straßenverkehr kein ungewohntes Bild mehr. Sie bieten Betreibern einige Vorteile, stellen diese aber auch vor Herausforderungen.



# Strom statt Diesel

**D**ie Elektrifizierung des öffentlichen Personennahverkehrs schreitet voran und bietet zahlreiche Vorteile. Elektrisch betriebene Busse, insbesondere Batteriebusse, sind in vielen Fällen alltagstauglich und überzeugen durch ihre emissionsfreie Fahrweise. Im Vergleich zu Dieselnissen, die durch ihre Selbstzünder-Technologie Lärmbelästigung und hohe Emissionen verursachen, stellen E-Busse eine umweltfreundliche Alternative dar. Zwar verfügen moderne Dieselnisse über fortschrittliche Abgasnachbehandlungssysteme, doch diese sind kostspielig und verursachen hohe Wartungskosten. Kommunen in Deutschland setzen deshalb bereits auf die Elektrifizierung ihrer öffentlichen Verkehrsmittel: Im Jahr 2024 waren von den rund 35.000 Stadtbussen 3.375 elektrisch, was etwa zehn Prozent der gesamten Stadtbusflotte ausmacht. Davon sind rund 90 Prozent Batteriebusse, während der Rest aus Brennstoffzellen- und Oberleitungsbusen besteht.

## Technologische Fortschritte bei Stadtbussen

Die führenden Hersteller bieten mittlerweile vollelektrische Stadtbusse mit einer Reichweite von über 300 Kilometern an – eine Distanz, die für den Linienverkehr in Städten vollkommen ausreichend ist. Stadtfahrten zeichnen sich durch häufiges Anfahren und Bremsen aus, wobei die Rekuperationstechnologie die Energieeffizienz weiter steigert. Der Ladevorgang erfolgt in der Regel über Nacht in den Depots der Betreiber, sodass keine Zwischenaufladung während des Tages erforderlich ist. Diese Umstellung erfordert jedoch Investitionen und eine sorgfältige Planung. Besonders sinnvoll ist die Nutzung von Strom aus Photovoltaikanlagen, um die Nachhaltigkeit zu maximieren. Die Akkukapazitäten der Bus-Traktionsbatterien können bis zu 700 kWh erreichen, wodurch wiederum Herausforderungen entstehen, wenn

mehrere Busse gleichzeitig geladen werden müssen, insbesondere bei großen Flotten.

Neben dem Laden im Betriebshof gibt es alternative Konzepte, wie das kurzfristige Zwischenladen am Linienende mit hoher Leistung oder das induktive Laden an ausgewählten Haltestellen. Diese Ansätze könnten die Flexibilität und Effizienz des elektrischen Stadtbusverkehrs weiter steigern.

## Gesetzliche Vorgaben

Die Elektrifizierung des Busverkehrs wird nicht nur durch technologische Fortschritte und Umweltziele vorangetrieben, sondern auch durch gesetzliche Vorgaben. Eine zentrale Rolle spielt dabei die Clean Vehicles Directive (CVD), zu Deutsch das Saubere-Fahrzeuge-Beschaffungs-Gesetz. Diese EU-Richtlinie verpflichtet Verkehrsunternehmen und Aufgabenträger, Fahrzeuge mit alter-





*Eine ganze Flotte zu laden, kann auch über Nacht herausfordernd sein*

Prozent der neu zugelassenen Stadtbusse emissionsfrei sein, ab 2035 sogar alle. Dies bedeutet faktisch ein „Verbrennerverbot“ für Stadtbusse. Dieselbetriebene Stadtbusse werden ab diesem Zeitpunkt voraussichtlich nur noch als Gebrauchtfahrzeuge verfügbar sein. Diese Vorgaben zwingen die Bushersteller dazu, ihr Fahrzeugangebot antriebsseitig grundlegend zu verändern und den Fokus auf emissionsfreie Technologien zu legen. Für Verkehrsunternehmen bedeutet dies, dass sie sich frühzeitig auf diese veränderte Situation vorbereiten müssen.

### Elektrifizierung von Reisebussen

Die Elektrifizierung von Reisebussen stellt eine erhebliche Herausforderung dar, da diese ein völlig anderes Fahrprofil aufweisen. Im Gegensatz zu Stadtbussen sind Reisebusse für Langstreckenfahrten konzipiert und fahren mit deutlich höheren Geschwindigkeiten, was den

Energieverbrauch erheblich erhöht. Ohne die Möglichkeit des Zwischenladens ist ein elektrischer Reisebus kaum praktikabel. Hier könnte das geplante Megawatt-Ladesystem, das für die späten 2020er Jahre vorgesehen ist, Abhilfe schaffen. Allerdings muss auch die öffentliche Infrastruktur so gestaltet werden, dass Ladeplätze zuverlässig verfügbar sind – beispielsweise während der Pausen der Passagiere. Die Elektrifizierung des Busverkehrs wird voraussichtlich schrittweise erfolgen. Während Stadtbusse und Überlandlinien bereits elektrisch betrieben werden, sind Reisebusse noch nicht vollständig auf Elektroantrieb umgestellt.

**Fazit:** Die Elektrifizierung des Busverkehrs ist ein zentraler Bestandteil nachhaltiger Mobilität. Trotz der Herausforderungen und hohen Kosten bietet sie langfristig die Möglichkeit, den öffentlichen Verkehr umweltfreundlicher und effizienter zu gestalten.

nativen Antrieben zu beschaffen. Zwischen August 2021 und Dezember 2025 müssen mindestens 45 Prozent der neu angeschafften Fahrzeuge „sauber“ sein, das heißt, sie müssen mit alternativen Kraftstoffen betrieben werden. Mindestens die Hälfte dieser Fahrzeuge, also 22,5 Prozent, muss emissionsfrei sein, beispielsweise durch Batterie- oder Brennstoffzellenantriebe. Ab Januar 2026 steigen die Mindestquoten weiter an: Dann müssen 65 Prozent der neu beschafften Fahrzeuge „sauber“ sein, wobei 32,5 Prozent emissionsfrei sein müssen. Diese Beschaffungsquoten beziehen sich ausschließlich auf Stadtbusse, während Überlandbusse derzeit nicht von der CVD erfasst sind. Verkehrsunternehmen und Aufgabenträger sind daher gefordert, Elektrifizierungsstrategien zu entwickeln, um die gesetzlichen Anforderungen zu erfüllen und ihre Flotten entsprechend anzupassen.

Neben der CVD spielt auch die EU-Verordnung 2024/1610 zu CO<sub>2</sub>-Flottengrenzwerten eine wichtige Rolle. Diese betrifft Busbetreiber zwar nur indirekt, hat jedoch erhebliche Auswirkungen auf die Hersteller. Ab dem Jahr 2030 müssen 90



*E-Busse stellen kein ungewohntes Bild mehr da*



*E-Busse sind mehr als alltagstauglich*





### BYD Europe B.V. eBus B12

Leistung kW: 300  
Akkukapazität kWh: bis zu 500  
Reichweite km: bis zu 600  
Gesamtgewicht kg: 20.000  
Anzahl Sitzplätze: 22+1



### Iveco Bus E-Way (9,5 m)

Leistung kW: 160  
Akkukapazität kWh: bis zu 346  
Reichweite km: bis zu 300  
Gesamtgewicht kg: 16.000  
Anzahl Sitzplätze: 16+1



### JBM Buses e12

Leistung kW: 250  
Akkukapazität kWh: 200  
Reichweite km: bis zu 150  
Gesamtgewicht kg: 18.500  
Anzahl Sitzplätze: k. A.



### Karsan Otomotiv e-ATA 12

Leistung kW: 250  
Akkukapazität kWh: bis zu 396  
Reichweite km: bis zu 350  
Gesamtgewicht kg: 19.000  
Anzahl Sitzplätze: 32+1



### MAN Truck & Bus Lion's City 10 E

Leistung kW: 160  
Akkukapazität kWh: 356  
Reichweite km: bis zu 300  
Gesamtgewicht kg: 19.500  
Anzahl Sitzplätze: 33+1



### Manufacturing Commercial Vehicles MCV C127 EV

Leistung kW: 250  
Akkukapazität kWh: bis zu 462  
Reichweite km: k. A.  
Gesamtgewicht kg: 19.500  
Anzahl Sitzplätze: 39+1





### Mercedes-Benz Buses eCITARO (2 Türen)

Leistung kW: 125

Akkukapazität kWh: bis zu 588

Reichweite km: bis zu 400

Gesamtgewicht kg: 20.000

Anzahl Sitzplätze: 29+1



### Righttech RB9 Euro (9M)

Leistung kW: 245

Akkukapazität kWh: 282

Reichweite km: 300

Gesamtgewicht kg: k. A.

Anzahl Sitzplätze: 25+2



### Scania Citywide BEV

Leistung kW: 250

Akkukapazität kWh: bis zu 320

Reichweite km: 280

Gesamtgewicht kg: 20.000

Anzahl Sitzplätze: 35+1



### Solaris Bus & Coach Urbino 9 LE electric

Leistung kW: 220

Akkukapazität kWh: max. 350

Reichweite km: 240

Gesamtgewicht kg: 16.000

Anzahl Sitzplätze: 27+1



### VDL Bus & Coach Citea SLF-120 Electric

Leistung kW: 256

Akkukapazität kWh: 381

Reichweite km: bis zu 300

Gesamtgewicht kg: 18.745

Anzahl Sitzplätze: 31+1



### Volvo Buses 7900 E (12,0 m)

Leistung kW: 200

Akkukapazität kWh: 470

Reichweite km: 200

Gesamtgewicht kg: 19.500

Anzahl Sitzplätze: 32+1





Markante LED-Grafik sorgt für Markencharakter

Mit über 2.000 Litern Gepäckraumvolumen wird der EX90 zum Lastesel



Volvo möchte mit einer besonders eleganten Antwort auf die Frage nach der oberen Mittelklasse Kunden gewinnen.

Diese heißt EX90 und fährt rein elektrisch vor. Flottenmanagement hat den Schweden ausgiebig getestet.

# Pure Eleganz

**V**olvo gehört zu den Autoherstellern, die früh und konsequent auf Elektromobilität gesetzt haben. Entsprechend zügig elektrifiziert der schwedische Hersteller seine Produkte durch. Relativ jung im Modellportfolio ist der EX90, und bereits an der Bezeichnung lässt sich ablesen, dass unter dem Blech kein Verbrenner mehr steckt. Dass der große Allrounder quasi prädestiniert ist für lange Strecken, ist an wenigen Eckdaten schnell ablesbar. Erstens: Mit einer Länge von 5,04 Metern verspricht der Schwede verdammt viel Platz (es gibt mehr als fünf Sitzplätze, doch dazu später mehr). Und zweitens fasst sein Akku 107 kWh nutzbare Energie, und das ist beim Twin Motor keine Option, sondern gesetzt. Entsprechend hoch fällt die nominale Reichweite aus mit bis zu 632 Kilometern nach WLTP-Disziplin. Und entsprechend überzeugend könnte der Volvo sein, wenn es darum geht, Elektroseptiker ins Boot zu holen. Zumal Volvo verspricht, dass der User die große Batterie binnen 30 Minuten von 10 auf 80 Prozent geladen bekommt – das ist ein Wert, mit dem man ausgezeichnet leben kann.

Aber jetzt wird erst mal innen geschaut. Bei Volvo lohnt sich das schließlich, denn die Skandinavier sind bekannt für dezent-noble Architektur, ohne pompös zu wirken. Und so verzichtet unser Testwagen beispielsweise auf Ledersitze, ohne dass er dadurch weniger distinguiert wirken würde. Retroangehauchte Stoffsitze verströmen sogar eine gewisse Coolness. Und dazu passt das Dekor „Birch“ wie angegossen – es handelt sich dabei um helles Birkenholz-Furnier. Und die Volvo-Designer sparen nicht an ausgefallener Innenraumgestaltung. So eine Art schwebende Mittelkonsole sieht nicht nur gut aus, sondern beherbergt auch diversen Kleinkram. Dazu gesellt sich eine gut zugängliche Schale für kabelloses Smartphone-laden mit Belüftung. Außerdem gibt es auf dem Modul die nahezu einzige physische Bedieneinheit in Form eines schicken Dreh-Drück-Reglers. Eine Jalousie schützt verstaute Dinge vor neugierigen Blicken, während man auf der unteren Ebene weitere Ablagefläche findet – unpraktisch ist der EX90-Innenraum also schon mal nicht.

Des Weiteren finden die Mitfahrer viele USB-Anschlüsse vor, wichtig für Digital Natives. Auch im Fond sind moderne User also nicht von der kom-

munikativen Außenwelt abgeschlossen. Doch wie sieht die Innenwelt auf den hinteren Plätzen aus? Den EX90 gibt es mit verschiedenen Sitzkonfigurationen – den Testwagen von Flottenmanagement haben die Volvo-Mitarbeiter mit sechs Einzelsitzen konfiguriert, mehr Luxus geht also nicht. Heißt im Klartext: Die beiden mitreisenden Personen in der zweiten Reihe kommen sich schon mal nicht zu nahe. Und in puncto Beinfreiheit sieht das auch alles ganz wunderbar aus. Dass es in der dritten Reihe enger zugeht, verzeiht man dem SUV freilich, denn die Stühle kurz vor oder sogar im Gepäckabteil sind bloß als Kompromisslösung ausgelegt – demnach ist ein bisschen Einschränkung hier völlig in Ordnung. Übrigens verschwinden die beiden hinteren Sitze bei Volvo einfach per Druck auf die entsprechenden Schaltflächen und kleinem Elektromotörchen im Kofferraum. Sie werden dann zur ebenen Ladefläche, auch eine Form von Luxus.

Bleibt die Frage, wie die erwachsenen Elektromotoren mit insgesamt 517 PS sowie 910 Newtonmetern Drehmoment unter dem Blech so performen. Angesichts der schieren Leistung kann das bloß rhetorisch gemeint sein. Aber wie fühlt sich der Druck an? Volvos Ingenieure modulieren durchaus, will heißen: Bei voller Last hämmert das 2,8-Tonnen-Schiff nicht einfach wild los, sondern fährt zunächst verhalten an, um dann aber so richtig durchzuladen. Das Werk nennt 4,9 Sekunden für den Sprint von 0 auf 100 km/h – und das ist selbst in der heutigen Zeit noch ein solider Sportwagen-Wert. Danach marschiert der Schwede stramm weiter bis in die selbst gewählte 180-km/h-Abregelung. Doch die Souveränität im Alltag ergibt sich nicht aus der brutalen Beschleunigung, sondern aus der Ansatzlosigkeit, die elektrische Antriebe eben so mit sich bringen. Gedenksekunde zum Luftholen beim Herunterschalten? Nicht mit dem Volvo, denn er muss überhaupt nicht schalten, weil es ja bloß eine einzige Übersetzung gibt. Und die reicht problemlos für den gesamten Geschwindigkeitsbereich.

Doch unter dem Strich ist der große Skandinavier natürlich trotz überbordender Potenz kein Racer, sondern ganz klar komfortbetonter Cruiser. Mit seiner tendenziell geschmeidigen Luftfederung passt sich das Fahrwerk verschiedenen Fahrbahnoberflächen ganz gut an. Wichtig am Chassis mit veränderbarer Federrate ist aber die Fähigkeit, unabhängig vom Be-





Volvo glänzt mit schneider Architektur, die clean und wertig wirkt

ladungszustand immer die gleichen Fahreigenschaften zu garantieren. Grundsätzlich fühlt sich der Volvo behände an, was am Schwerpunkt liegt mit den Akkus im Boden – auf diese Weise lässt sich die Leermasse wunderbar kaschieren. Und selbst auf kurvigen Landstraßen gibt der Brocken eine gute Figur ab und macht seine Runden in einer dynamischen und leichtfüßigen Weise. Unter dem Strich gehört der EX90 sicherlich zu den großen und bequemen Tourern mit souveränen Fahrleistungen. Allerdings ist insbesondere die Performance-Variante nicht gerade zum Schnäppchenpreis erhältlich. Hier hilft allerdings die für elektrisch angetriebene Fahrzeuge reduzierte Dienstwagensteuer auf der Basis des halbierten Bruttolistenpreises.

Apropos Listenpreis. Für den EX90 Twin Motor Performance AWD werden mindestens 81.344 Euro netto fällig. Allerdings stattet Volvo das luxuriöse SUV selbst in der Basisvariante gut aus, wenngleich der Begriff „Basis“ hier ziemlich relativ ist. Die Einsteiger-Line „Core“ ist mit Features wie Navi, LED-Scheinwerfern, Panorama-Glasdach, Rückfahrkamera, schlüssellosem Schließsystem und Wärmepumpe bereits ordentlich ausgestattet. Es geht allerdings noch mehr mit der knapp 4.000 Euro netto teureren Plus-Version. In diesem Fall gibt es erweiterte Beleuchtungsumfänge innen; außerdem kommt noch das Head-up-Display dazu. Und die Türen werden in diesem Fall sanft in das Schloss gesogen. Außerdem verfügt die Line über Pixel-LED-Scheinwerfer, und die Sitze massieren die Passagiere während der Fahrt. Das Soundsystem ist ebenfalls deutlich leistungsfähiger mit 14



Feine Einzelsitze sorgen für luxuriöses Reisen

Die wichtigsten Infos bekommt der Fahrer direkt vor Augen geführt



Lautsprechern sowie knapp 1.000 Watt. Ein ganz eigenes Kapitel könnte man fast über die unzähligen Assistenzsysteme schreiben mit umfassenden autonomen Bremsfunktionen und natürlich dem aktiven Tempomat für sämtliche Ausführungen.



Der EX90 ist schon ein Trumm mit über fünf Metern Länge

Volvo EX90 Twin Motor Performance AWD

|                          |                       |
|--------------------------|-----------------------|
| Motor                    | zwei Elektromaschinen |
| Hubraum in ccm           | -                     |
| kW (PS) bei U/min        | 380 (517)             |
| Drehmoment               | 910 Nm                |
| Getriebe                 | eine Überstzung, fest |
| Höchstgeschw. km/h       | 180                   |
| Beschleunigung 0-100/h   | 4,9 s                 |
| WLTP-Verbrauch           | 20,4 kWh auf 100 km   |
| WLTP-Reichweite          | bis 627 km            |
| Testverbrauch            | 24,9 kWh auf 100 km   |
| CO <sub>2</sub> -Ausstoß | 0 g/km                |
| Effizienzklasse          | A+                    |
| Akkukapazität            | 107 kWh (netto)       |
| Zuladung                 | 610 kg                |
| Laderaumvolumen (VDA)    | 384 bis 2.135 l       |

Kosten:

|                     |                          |
|---------------------|--------------------------|
| Steuer pro Jahr     | steuerfrei bis Ende 2030 |
| Typklassen HP/VK/TK | 22/28/24                 |

Garantie:

|                   |                        |
|-------------------|------------------------|
| Fahrzeug          | 2 Jahre                |
| Durchrostung      | 12 Jahre               |
| Traktionsbatterie | 8 Jahre/bis 160.000 km |

Sicherheit/Komfort:

|                          |                             |
|--------------------------|-----------------------------|
| Kopf- und Seiten-Airbags | Serie                       |
| Klimaautomatik           | Serie                       |
| Spurhalteassistent       | Serie                       |
| Tempomat (adaptiv)       | Serie                       |
| Standheizung             | Serie                       |
| Panorama-Glasdach        | 2.189 Euro (Paket)          |
| Rückfahrkamera           | 3.029 Euro (Exterieurpaket) |
| LED-Scheinwerfer         | Serie                       |
| Parksensorik             | Serie                       |
| Sitzheizung              | Serie                       |
| schlüssell. Zugang       | Serie                       |
| Wärmepumpe               | Serie                       |

Kommunikation:

|                            |       |
|----------------------------|-------|
| Bluetooth-Freisprechanlage | Serie |
| Bildschirm-Navigation      | Serie |

Basispreis:

|                       |                     |
|-----------------------|---------------------|
| Volvo EX90 Twin Motor | ab 81.344 Euro      |
| Performance AWD       | (alle Preise netto) |

Betriebskosten Schaltgetriebe

|                         |   |
|-------------------------|---|
| 20.000/30.000/50.000 km | - |
|-------------------------|---|

Betriebskosten Automatik

|                         |                            |
|-------------------------|----------------------------|
| 20.000/30.000/50.000 km | 1.226,44/1.458,18/1.996,63 |
|-------------------------|----------------------------|

Full-Service-Leasingrate Schaltgetriebe\*

|                         |   |
|-------------------------|---|
| 20.000/30.000/50.000 km | - |
|-------------------------|---|

Full-Service-Leasingrate Automatik\*

|                         |                            |
|-------------------------|----------------------------|
| 20.000/30.000/50.000 km | 1.005,44/1.126,68/1.444,13 |
|-------------------------|----------------------------|

|                       |      |
|-----------------------|------|
| Firmenfahrzeuganteil: | 10 % |
| Dieselanteil:         | -    |

Bewertung:

- + viel Platz im Innenraum
- + souveräner Antrieb
- + hoher Fahrkomfort
- oft nur Paket-Optionen

\* Die Raten für das Gewerbeleasing im S-Mobilitätsportal enthalten: Finanzrate und Servicerate für das Wartungspaket bei einer Laufzeit von 36 Monaten; ohne Anzahlung



# Kompakt & leise

Škoda will die Kompaktklasse aufmischen – mit einem cleveren Elektro-SUV namens Elroq. Flottenmanagement hat die Version mit großer Batterie getestet.



Der Elroq sieht seinem größeren Bruder Enyaq ähnlich

Knapp 500 Liter Gepäckraumvolumen gehen in Ordnung



Škoda gehört zu den Marken, die zwar nicht sonderlich früh auf Elektromobilität gesetzt haben, aber inzwischen sehr konsequent an einem breiten Angebot arbeiten. Entsprechend rund wirkt das neue Kompakt-SUV Elroq – und Insider erkennen am Namen eindeutig, dass hier kein Verbrenner mehr werkelt. Dass der Tscheche in seiner 286-PS-Version sehr wohl auch für Langstrecken taugt, lässt sich an wenigen Fakten schnell festmachen. Erstens: Mit 4,50 Metern Länge nutzt er seinen Raum sehr effizient und bietet auch hinten gute Platzverhältnisse. Zweitens: Der Elroq 85 kommt mit einer 77-kWh-Batterie (netto), die sich in rund 30 Minuten von 10 auf 80 Prozent laden lässt – ein solider Wert in dieser Klasse. Und da Škoda eine WLTP-Reichweite von über 560 Kilometern in Aussicht stellt, dürfte der Wagen auch Skeptiker milde stimmen, die der Elektromobilität noch immer kritisch gegenüberstehen.

Doch zunächst einen Blick in den Innenraum geworfen. Der lohnt sich beim Elroq, denn Škoda hat seinem Kompakten ein angenehm wertiges Ambiente mitgegeben. Besonders auffällig: die aufwendig verarbeiteten Ziernähte im Bereich von Armaturenbrett und Mittelkonsole. Ein Detail, das man sonst eher aus höheren Fahrzeugklassen kennt. Auch die Materialwahl überzeugt mit feinen Oberflächen und klarer Gestaltung. Die Sitze tragen moderne Stoffpolster mit gutem Seitenhalt und wirken trotz Verzicht auf eine Ledermittelbahn nicht weniger hochwertig. Die Bedienung gelingt größtenteils intuitiv: Wichtige Klimafunktionen lassen sich über klassische Tasten steuern, was im Alltag einen klaren Vorteil bringt. Gleichzeitig führt ein großes Touchdisplay durch Menüs und Infotainment – mit flüssiger Reaktion und guter Struktur. Und auch ein oft kritizierter Punkt wurde bedacht: Akustisch aufdringliche Assistenzsysteme lassen sich erfreulich schnell und gezielt über den zentralen Monitor deaktivieren. Dazu bietet der Elroq zahlreiche clevere Ablagen und praktische USB-C-Anschlüsse – ganz wie man es von Škoda erwartet.

Zudem sind die typischen Simply-Clever-Details vorhanden, was mehr Praxistauglichkeit bringt – wie beispielsweise die Handyhalterung in der zweiten Reihe. Und wie schaut es im Fond sonst

aus? Zwei gemütliche Sitzflächen machen die Reise für zwei Personen komfortabel, ein dritter Passagier könnte aber auch noch mit. Größere Erwachsene finden dort bequem Platz, dank luftiger Bein- und Kopffreiheit. Und durch die hohe Sitzposition ergibt sich ein gutes Raumgefühl. Im Fond gibt es serienmäßig eine Mittelarmlehne, eine Lüftungseinheit sowie optional Sitzheizung – das alles wirkt fast schon oberklassig. Der Kofferraum fasst über 500 Liter, die Rücksitze lassen sich geteilt umlegen. Eine elektrische Heckklappe ist natürlich ebenfalls verfügbar. Alles in allem präsentiert sich der Innenraum des Elroq als durchdacht und absolut familientauglich.

Doch wie fährt sich das Ganze nun? Der 2,1-Tonner bringt 545 Newtonmeter auf die Straße. Das klingt kraftvoll – und fühlt sich auch so an. Ohne martialisch vom Fleck zu stürmen, setzt sich der Škoda souverän in Bewegung. Das gilt besonders im Stadtverkehr, wo das sofort anliegende Moment das kompakte SUV zügig vorwärtsbringt. Auf der Autobahn marschiert der Elroq ebenfalls ordentlich, allerdings ist bei 180 km/h Schluss – und das ist für ein Auto dieser Klasse absolut angemessen. Die Sprintzeit liegt bei unter sieben Sekunden – sportlich, aber nicht übertrieben. Vielmehr gefällt, dass das Antriebssystem nahtlos und ohne Getriebestufen agiert. Denn wie bei den meisten Elektroautos wird nicht geschaltet. Das sorgt für einen gleichmäßigen Durchzug – ohne Gedenksekunden.



Mit unter 4,50 Metern Länge bleibt der Elroq praktisch in der City





Im Elroq geht es wertig zu. Ein großer Bildschirm ist gesetzt



An Platz mangelt es im Elroq-Fond nicht



Praktisch auch im Fond: der Tablethalter

Trotz der ordentlichen Leistung bleibt der Elroq ein komfortorientiertes Fahrzeug. Das Fahrwerk zeigt sich überraschend geschmeidig, filtert kleinere Unebenheiten souverän weg und bleibt auch auf schlechten Straßen kontrolliert. Dass die Batterien im Fahrzeugboden untergebracht sind, hilft dabei, den Schwerpunkt zu senken – das bringt Stabilität und ein gutes Handling. Die Lenkung ist leichtgängig, aber nicht gefühllos. Biegungsreiche Landstraßen lassen sich mit dem Elroq entspannt fahren, auch wenn er natürlich nicht als Kurvenräuber konzipiert ist. Insgesamt erweist sich der Elroq als ausgewogener Reisebegleiter mit sehr gutem Langstreckenkomfort. Das Fahrgeräusch bleibt dabei für ein Kompakt-SUV angenehm niedrig, was besonders auf der Autobahn für ein entspanntes Reisen sorgt. Wer also nicht auf der Suche nach dem nächsten Kick ist, sondern solide Elektromobilität mit üppigem Platzangebot will, dürfte hier fündig werden.

Besonders im Alltag überzeugt der Elroq durch seine einfache Bedienbarkeit. Die Übersichtlichkeit fällt dank relativ steiler Fensterlinien gut aus. Die Auflösung der Kamera beim Rangieren ist hoch, und der optionale Einparkassistent erleichtert Manöver in enge Parklücken. Das Bremspedal ist gut dosierbar, die Verzögerung kräftig genug – typisch MEB-Baukasten, auf dem der Elroq fußt. Auch das Rekuperationsverhalten lässt sich über die Schaltwippen fein abstimmen. Auf Wunsch fährt der Tscheche

nahezu im One-Pedal-Modus, was vor allem im Stadtverkehr angenehm ist.

Interessant für Vielfahrer: die hohe Effizienz. Selbst bei flotterer Gangart genehmigt sich der Elroq keine übermäßigen Strommengen – bei vorsichtiger Fahrweise sind Verbrauchswerte von unter 16 kWh auf 100 Kilometer realistisch. Damit wird das Fahrzeug auch im Unterhalt attraktiv.

Nicht zuletzt glänzt der Elroq durch seine gelungene Kombination aus Pragmatismus, modernem Antrieb und souveränem Auftritt. In einer Zeit, in der viele Kompaktmodelle schrill oder verspielt daherkommen, bleibt der Škoda bodenständig – und genau das dürfte für viele Nutzer ein echter Pluspunkt sein. Wer ein vollelektrisches Kompakt-SUV sucht, das weder provoziert noch überfordert, sondern einfach funktioniert, der dürfte mit dem Elroq 85 bestens bedient sein.

Bleibt noch ein Blick auf das Preisgefüge. Der Škoda Elroq 85 kostet laut Liste mindestens 36.891 netto. Dafür gibt es bereits eine gute Grundausstattung mit Einparkhilfe, Klimaautomatik, LED-Scheinwerfern, beheiztes Lenkrad, Sitzheizung und Tempomat. Die gegen 908 Euro netto erhältliche Wärmepumpe sollte an Bord zur Effizienzsteigerung. Interessant für Vielfahrer ist der adaptive Tempomat mit präzise gesteuerter Längsführung. Kostenpunkt: 807 Euro netto.

Škoda Elroq 85

|                          |   |
|--------------------------|---|
| Motor                    | Permanentenerregter Synchron-Elektromotor |
| Hubraum in ccm           | -   |
| kW (PS) bei U/min        | 210 (286) bei k. A.                       |
| Drehmoment               | 545 Nm                                    |
| Antrieb/Getriebe         | Heckantrieb / 1-Gang                      |
| Höchstgeschwindigkeit    | 180 km/h                                  |
| Beschleunigung 0-100/h   | 6,6 s                                     |
| WLTP-Verbrauch           | 15,2 kWh auf 100 km                       |
| WLTP-Reichweite          | 580 km                                    |
| Testverbrauch            | 20,5 kWh auf 100 km                       |
| Ladeleistung             | 135 kW                                    |
| CO <sub>2</sub> -Ausstoß | 0 g/km                                    |
| Effizienzklasse          | A+  |
| Akkukapazität            | 82/77 kWh (brutto/netto)                  |
| Zuladung                 | 606 kg                                    |
| Laderaumvolumen (VDA)    | 470 bis 1.580 l                           |

Kosten:

|                     |                          |
|---------------------|--------------------------|
| Steuer pro Jahr     | bis Ende 2030 steuerfrei |
| Typklassen HP/VK/TK | 14/20/20                 |

Garantie:

|              |                        |
|--------------|------------------------|
| Fahrzeug     | 2 Jahre                |
| Durchrostung | 12 Jahre               |
| Lack         | 3 Jahre                |
| Batterie     | 8 Jahre/bis 160.000 km |

Sicherheit/Komfort:

|                           |                    |
|---------------------------|--------------------|
| Kopf- und Seiten-Airbags  | Serie              |
| Spurhalteassistent        | Serie              |
| Akustikverglasung         | 1.126 Euro (Paket) |
| Tempomat (adaptiv)        | 5.067 Euro (Paket) |
| Rückfahrkamera            | Serie              |
| Sitzheizung               | Serie              |
| schlüssell. Zugang        | 1.126 Euro (Paket) |
| autom. abblendb. Spiegel  | Serie              |
| LED-Scheinwerfer          | Serie              |
| Parksensorik              | Serie              |
| Sitze elektr. mit Massage | 5.067 Euro (Paket) |
| Einparkautomatik          | 5.067 Euro (Paket) |

Kommunikation:

|                        |       |
|------------------------|-------|
| Smartphone-Integration | Serie |
| Bildschirm-Navigation  | Serie |

Basispreis:

|                |                     |
|----------------|---------------------|
| Škoda Elroq 85 | ab 36.891 Euro      |
|                | (alle Preise netto) |

Betriebskosten Schaltgetriebe

|                         |   |
|-------------------------|---|
| 20.000/30.000/50.000 km | - |
|-------------------------|---|

Betriebskosten Automatik

|                         |                        |
|-------------------------|------------------------|
| 20.000/30.000/50.000 km | 647,11/789,53/1.116,90 |
|-------------------------|------------------------|

Full-Service-Leasingrate Schaltgetriebe\*

|                         |   |
|-------------------------|---|
| 20.000/30.000/50.000 km | - |
|-------------------------|---|

Full-Service-Leasingrate Automatik\*

|                         |                      |
|-------------------------|----------------------|
| 20.000/30.000/50.000 km | 482,44/542,53/705,23 |
|-------------------------|----------------------|

|                       |       |
|-----------------------|-------|
| Firmenfahrzeuganteil: | k. A. |
| Dieselanteil:         | -     |

Bewertung:

- + überdurchschnittlich hoher Komfort
- + ordentliches Platzangebot
- + intuitive Bedienung
- oft Paketpolitik bei Sonderausstattung

\* Die Raten für das Gewerbeleasing im S-Mobilitätsportal enthalten: Finanzrate und Servicerate für das Wartungspaket bei einer Laufzeit von 36 Monaten; ohne Anzahlung



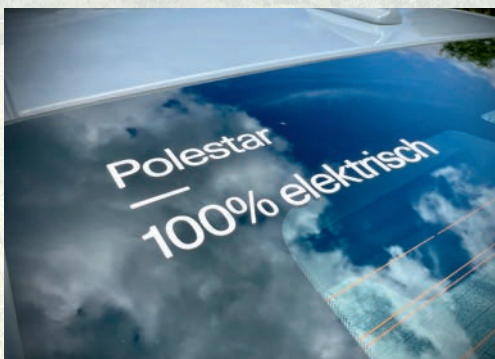


Der Polestar 2 sieht zeitlos-schlicht aus

Dank Durchreiche kann der Schwede auch mal Gäste zum Skifahren bringen



Die Aufschrift verrät, was nicht jeder weiß: Ein Polestar fährt heute immer elektrisch



# Elektrisches Basismodell

Der Polestar 2 ist mit vielfältigen Antriebsoptionen erhältlich. Flottenmanagement war diesmal darauf bedacht, mit dem kleinstmöglichen Akku unterwegs zu sein. Warum eigentlich? Lesen Sie selbst.

**W**ir Autofahrer müssen mit der aufkommenden Elektromobilität jede Menge neuer Dinge lernen. Dazu gehören auch auf den ersten Blick skurrile Gegebenheiten. Beispielsweise der Umstand, dass an der Akkugröße verdammt viel hängt. Umweltverträglichkeit, Preise – aber auch die Nutzbarkeit des Fahrzeugs. Das ist schon verrückt, wenn man überlegt, dass es doch bloß darum geht, wie viel Energie man speichern kann. Übertragen in die alte Automobilwelt würde das schlicht bedeuten: Es geht um so ein schnödes Bauteil wie den Tank. Allerdings! Der clevere Kunde kommt schon ganz von allein drauf, dass er bei der Batterie vielleicht besser zu einer Nummer kleiner greift. Denn Batterie geht mächtig ins Geld. So ist es auch beim Polestar 2. Der Basispreis für den schicken Mittelklasseler beträgt netto 41.168 Euro mit 70 kWh großem Akku. Für zwölf kWh mehr Speicher muss der Käufer einen Aufpreis von 3.109 Euro (netto) einkalkulieren. Kann man machen – aber muss man das wirklich machen? Die Beweggründe für den Verzicht können vielfältiger Natur sein. Budget oder auch einen Sinn für die Umwelt.

Schließlich ist jede Kilowattstunde Batteriespeicher mit Ressourcenverbrauch verbunden. Da möchte mancher Kunde bewusst kürzertreten. Wie kann man diese Entscheidung für sich selbst am besten treffen? Indem man in sich geht und einmal genau überlegt, wie man sein Auto eigentlich nutzt. Derweil steigt Flottenmanagement in den Polestar 2 und wirft einen Blick auf die Reichweite-Anzeige. Und dort erfährt man immerhin von 450 Kilometern bei komplett gefülltem Akku. Das ist ja jetzt kein Wert, mit dem man in der Praxis nicht arbeiten könnte. Also kann selbst der Standard-Polestar Langstrecke, das ist an dieser Stelle mal festzuhalten. Und jetzt könnte man natürlich den Einwand erheben, es komme auf den Fahrstil an. Das ist richtig, aber so arg schnell fährt man mit einem Polestar 2 in der Praxis ja ohnehin nicht, oder? Wenn man sich weitgehend an die Richtgeschwindigkeit hält, erzielt man einen guten Kompromiss aus zügigem Fortkommen und respekabler Reichweite. Und die zweite wichtige Disziplin ist natürlich die Ladeperformance. Jetzt sind allerdings einige Dinge zu beachten.

Laden Sie zu Hause oder meistens unterwegs? Gut, im Langstreckeneinsatz ist man ja sowieso auf die öffentliche Ladeinfrastruktur angewiesen. Und wenn die meisten Autofahrer auf elektrisch angetriebene Mobilität umsteigen sollen, wird öffentliches Laden gängige Praxis werden. Das gilt insbesondere für die Laternenparker. Und hier muss sich der Schwede gar nicht mal verstecken. Das Werk nennt sportliche 28 Minuten für das Laden von zehn auf 80 Prozent. Nicht schlecht! Dabei soll der Hecktriebler eine Ladeleistung von 205 Kilowatt erreichen. Check, hat er auch im Test geschafft, wenn auch nicht lange. Aber es kommt ja schließlich auf die Ladekurve an. Wer mit dem Polestar noch effizienter unterwegs sein möchte, sollte sich die 840 Euro (netto) für die energiesparende Wärmepumpe auf keinen Fall verkneifen. Ein elektrischer Antriebsstrang produziert zwar lange nicht so viel Abwärme wie ein klassischer Verbrenner, aber jede eingesparte Wattstunde zählt schließlich in den Welten höchster Effizienz. Aber wie ist es überhaupt um das Fahrgeschehen im schwächsten Polestar 2 bestellt?

Elektrische Antriebe sollen ja nicht bloß bei den CO<sub>2</sub>-Emissionen zurückhaltend sein, sondern ebenso Spaß machen. Und schwächster Polestar ist gut – so richtig schwach sind 272 Pferdchen unter dem Blech ja jetzt auch nicht gerade, richtig? Genau, demnach legt der Skandinavier ordentlich los. Und sorgt für moderaten Druck. Klar – 6,4 Sekunden von 0 auf 100 km/h ist ja schon immer noch irgendwie ein Sportwagen-Wert, nicht wahr. Und ups, was steht denn da im Datenblatt? Seit dem Facelift rennen auch die Basisversionen 205 Sachen. Wer die Ladeplanung perfekt im Griff hat, kann ja auch mal ne schnelle Runde drehen. Überzeugend ist immer wieder, wie spielend sich elektrisch angetriebene Fahrzeuge in Bewegung setzen, was natürlich auch für dieses Exemplar gilt. Logisch, es liegen ja auch 490 Newtonmeter Drehmoment an. Und das beim Basismodell! Ein Diesel rangierte da schon eher im Top-Bereich. Aber wichtig zu wissen ist auch, dass der Viertürer ein schönes Fahrgefühl erzeugt. Er liegt verbindlich in der Hand, wirkt wertig und solide. Sein Fahrwerk ist nicht zu hart,





Viel Platz, solide Verarbeitung und schöne Architektur findet man im Polestar 2

aber auch nicht zu weich – der goldene Mittelweg eben. Für das Satte, was man spürt, ist sicherlich das Akkupack im Boden verantwortlich. Niedriger Schwerpunkt und so.

Und lange Strecken meistert der Polestar nicht zuletzt wegen seiner bequemen Sitze souverän. Und ein bisschen Ladepause bekommt fernreisenden Passagieren ja gar nicht so schlecht. Zeit, in der man beispielsweise auch mal Einstellungen im Menü vornehmen kann. Allerdings ist der 4,61 Meter lange Premiumtourer von der intuitiven Sorte. Und von der progressiven Sorte, denn auf physische Tasten legen die Innenarchitekten keinen Wert. Wobei! Der große, nicht übersehbare Lautstärkeregler liegt perfekt zur Hand und sieht gut aus. Und auch die Fahrstufen werden beim Polestar 2 noch klassisch eingelegt. Ach ja, fein verarbeitet präsentiert sich der Mittelklässler obendrein. Zum Einsatz kommen schicke Textilstoffe, auch als Polsterung hier beim Testwagen übrigens – es muss nicht immer Leder sein. Und die im Hintergrund operierende Ambientebeleuchtung lässt den Polestar nobel wirken. Nobel geht es außerdem zu, wenn man in der zweiten Reihe mitreisen darf. Denn so viel Beinfreiheit bietet manche Oberklasse nicht. Hier haben die Ingenieure sauberes Packaging betrieben, denn mit 2,74 Metern fällt der Radstand jetzt gar nicht mal so ausufernd lang aus.

Und was braucht man noch für ein glückliches Leben mit dem Polestar? Wenn noch Budget



So viel Beinfreiheit wie im Polestar 2 riecht schon nach Oberklasse

übrig ist, wären die Pixel-LED-Scheinwerfer nicht schlecht. Auf diese Weise kann man quasi dauerhaft mit Fernlicht fahren, entgegenkommende Personen blendet das kameragesteuerte Licht aus, damit diese nicht geblendet werden. Kostenpunkt: 1.008 Euro netto. Die wichtigsten Assistenzsysteme führt der Polestar 2 serienmäßig an Bord. Dazu gehört der aktive Tempomat – er agiert hier feinfühlig und sicher, bremst das Auto sanft ab, wenn der Vordermann zum Stehen kommt an der Ampel. Damit lässt sich das Gefährt auch entspannt durch den zähen Stadtverkehr dirigieren. Für Features wie Spurhaltewarner sowie Verkehrszeichenerkennung muss auch kein weiteres Geld ausgegeben werden. Wohl aber für das Harman-Kardon-Soundsystem (840 Euro netto). Ein bisschen (Musik-)Genuss muss schließlich auch sein.



Der gestreckt wirkende Mittelklässler ist in Wirklichkeit gar nicht so lang

Polestar 2 Standard Range Single Motor

|                          |                        |
|--------------------------|------------------------|
| Motor                    | eine Elektromaschine   |
| Hubraum in ccm           | -                      |
| kW (PS)                  | 200 (272)              |
| Drehmoment               | 490 Nm                 |
| Getriebe                 | eine feste Übersetzung |
| Höchstgeschw. km/h       | 205                    |
| Beschleunigung 0-100/h   | 6,4 s                  |
| EU-Verbrauch             | 14,7 kWh auf 100 km    |
| Testverbrauch            | 16,3 kWh auf 100 km    |
| WLTP-Reichweite          | bis 554 km             |
| CO <sub>2</sub> -Ausstoß | 0 g/km                 |
| Effizienzklasse          | A+                     |
| Akkukapazität            | 70 kWh                 |
| Zuladung                 | 375 kg                 |
| Laderaumvolumen (VDA)    | 407 bis 1.097 l        |

Kosten:

|                     |                     |
|---------------------|---------------------|
| Steuer pro Jahr     | 10 Jahre steuerfrei |
| Typklassen HP/VK/TK | 15/22/22            |

Garantie:

|              |                         |
|--------------|-------------------------|
| Fahrzeug     | 2 Jahre                 |
| Batterie     | 8 Jahre oder 150.000 km |
| Durchrostung | 12 Jahre                |

Sicherheit/Komfort:

|                           |                  |
|---------------------------|------------------|
| Kopf- und Seiten-Airbags  | Serie            |
| Spurhalteassistent, aktiv | Serie            |
| Klimaautomatik            | Serie            |
| Tempomat (adaptiv)        | Serie            |
| Panorama-Glasdach         | 2.437 Euro       |
| Querverkehrwarner         | Serie            |
| Rückfahrkamera            | Serie            |
| LED-Scheinwerfer          | Serie            |
| Lenkradheizung            | 840 Euro (Paket) |
| Sitzheizung               | 840 Euro (Paket) |
| elektr. Heckklappe        | Serie            |
| Wärmepumpe                | 840 Euro         |

Kommunikation:

|                            |       |
|----------------------------|-------|
| Bluetooth-Freisprechanlage | Serie |
| Bildschirm-Navigation      | Serie |

Basispreis:

|                     |                     |
|---------------------|---------------------|
| Polestar 2 Standard | ab 41.168 Euro      |
| Range Single Motor  | (alle Preise netto) |

Betriebskosten Schaltgetriebe

|                         |   |
|-------------------------|---|
| 20.000/30.000/50.000 km | - |
|-------------------------|---|

Betriebskosten Automatik

|                         |                          |
|-------------------------|--------------------------|
| 20.000/30.000/50.000 km | 915,06/1.063,87/1.351,08 |
|-------------------------|--------------------------|

Full-Service-Leasingrate Schaltgetriebe\*

|                         |  |
|-------------------------|--|
| 20.000/30.000/50.000 km |  |
|-------------------------|--|

Full-Service-Leasingrate Automatik\*

|                         |                      |
|-------------------------|----------------------|
| 20.000/30.000/50.000 km | 755,81/824,99/952,95 |
|-------------------------|----------------------|

|                       |      |
|-----------------------|------|
| Firmenfahrzeuganteil: | 77 % |
| Dieselanteil:         | -    |

Bewertung:

- + • respektable Reichweite
- geschmeidiger Antrieb
- solide Verarbeitung
- • oft nur Paket-Optionen

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





Vor allem die zackigen Rückleuchten sorgen für Hingucker-Faktor

Der iX2 kann jede Menge Gepäck mitnehmen



Die „30“ bedeutet ganz schön viel Power

Der neue BMW iX2 ist ein bisschen außergewöhnlich geraten, quasi unvernünftig vernünftig. Warum genau? Das erfahren Sie im folgenden ausführlichen Flottenmanagement-Test.

# Schnittiger Dienstwagen

**U**nvernünftige Autos für die Flotte? Wohl kaum. Zumindest nicht für die meisten dienstwagenberechtigten Kunden. Aber was ist mit dem rein elektrisch angetriebenen BMW iX2 (das „i“ bezeichnet bei den Münchenern Fahrzeuge mit Elektromotor)? Denn der sieht so gar nicht nach Vernunftauto aus. Mit seinem flachen, peppigen Design wirkt der Kompakte mehr nach Athlet als nach Vernunft-SUV. Und allein schon diese außergewöhnlich gestylten Rückleuchten mit den zwei markanten Zacken im Glas. Seine Front wirkt auch nicht gerade brav. Schneidig gezeichnete LED-Scheinwerfer stehen für moderne Zeiten. Und mit der großmäuligen Niere erhält dieser lautlos stromernde BMW zweifellos Überholprestige. Überholprestige, das der Antrieb durchaus rechtfertigt. Schließlich arbeiten unter dem Blech zwei Maschinen, die gemeinsam nicht nur 313 PS freisetzen, sondern dem Kompaktklasse-SUV auch noch den Allradantrieb bescherten. Apropos Kompaktklasse – dieser Begriff ist ja jetzt schon mehrfach gefallen. Doch ist an dieser Bezeichnung etwas dran? Das Datenblatt könnte helfen.

Mit einer Länge von 4,55 Metern ist der formal als kompakt geltende BMW ziemlich übergroß unterwegs. Klar, es ist irgendwie ein ungeschriebenes Gesetz, dass jede neue Modellgeneration größer wird, aber der X2 ist schon ein deutlicher Ausreißer. Macht aber nichts, ganz im Gegenteil. Das Platzangebot kann sich nämlich mehr als sehen lassen. Nicht nur, dass in der zweiten Reihe verdammt viel Beinfreiheit vorherrscht; wer mit voller Besatzung unterwegs gen Urlaub stromert, kann Gepäck im Äquivalent von deutlich über 500 Liter in das hintere Abteil laden. Außerdem lässt es sich im Fond entspannt reisen, flankiert von zwei USB-C-Anschlüssen in der Mittelkonsole hinten (inklusive genügend Kopffreiheit). Und das auch noch auf schön gepolsterten Fauteuils mit ansehnlichem Komfort. Wer dann noch schicke Ledersitze möchte, muss 1.597 Euro (netto) zusätzlich ausgeben – auf diesen sitzt es sich nicht nur gut, sie verleihen dem Interieur auch noch einen luxuriösen Touch.

Apropos Interieur: Hier hat BMW viel Herzblut investiert. Das geht schon los mit dem raffinierten Ambientelicht. Eine zarte Lichtleiste zieht sich durch Konsole und Türleiste. Und den Architekten ist es gelungen, Ästhetik mit Funktionalität zu verschmelzen. Da wäre die schwebende Mittelkonsole, unter der sich jede Menge Ablagefläche verbirgt. Zwei prominent platzierte Getränkehalter beherbergen flüssigen Proviant so, dass er die Ellbogen nicht stört. Und die effektiv arbeitende kabellose Ladeschale verfügt über einen Bügel, um das Smartphone zu arretieren. Außerdem ist der iX2 ein Infotainment-Monster mit seinem riesigen Curved Display (10,25 Zoll) samt neuestem Operating System 9. Es fußt jetzt auf einer Android-Basis. Nach wie vor lassen sich die Menüs intuitiv und daher rasch erfassen. Und auch das Reaktionstempo der verschiedenen Kacheln passt. Physische Tasten beschränken sich beim iX2 auf ganz wenige Funktionen wie beispielsweise der beheizbaren Heckscheibe. Allerdings bleibt unabhängig vom gerade aufgerufenen Menü eine Leiste für die Klimaanlagesteuerung am unteren Rand des Monitors. Auch die Lautstärkeregelung erfolgt über ein klassisches Drehrad.

Zeit, um eine Runde zu drehen. Bekanntermaßen entwickeln sich PS-Werte bei elektrisch angetriebenen Fahrzeugen eher inflationär. Daher erschrickt man kaum angesichts 313 PS, die der stärkere der beiden iX2 auf beide Achsen loslässt. Aber das Fahrgefühl ist immer noch cool, denn er schiebt und schiebt und schiebt. Nach 5,6 Sekunden sollen 100 km/h auf dem Tacho stehen. Vom Druck her passt das. Allerdings ist bei 180 Sachen Schluss. Aber der Stromer ist ein wahres Drehmoment-Biest mit knapp 500 Newtonmetern und hält in dieser Disziplin locker mit einem Selbstzünder mit. Toll ist, dass es bloß eine einzige Übersetzungsstufe gibt. Schließlich geht beim Gangwechsel viel Zeit verloren – der Stromer hüpfte auf Fahrpedalbefehl mal schnell in eine Verkehrslücke, und zwar deutlich agiler als jeder Verbrenner. Außerdem gibt es keinen Motorenlärm unter hoher Last – bloß Abroll- und Windgeräusche dringen in den Innenraum. Aber der iX2 ist



## BMW iX2 xDrive30

|                          |                        |
|--------------------------|------------------------|
| Motor                    | zwei Elektromaschinen  |
| Hubraum in ccm           | -                      |
| kW (PS)                  | 230 (313)              |
| Drehmoment               | 494 Nm                 |
| Getriebe                 | eine feste Übersetzung |
| Höchstgeschw. km/h       | 180                    |
| Beschleunigung 0-100/h   | 5,6 s                  |
| EU-Verbrauch             | 16,9 kWh auf 100 km    |
| Testverbrauch            | 19,8 kWh auf 100 km    |
| WLTP-Reichweite          | bis 433 km             |
| CO <sub>2</sub> -Ausstoß | 0 g/km                 |
| Effizienzklasse          | A+                     |
| Akkukapazität            | 64,8 kWh (netto)       |
| Zuladung                 | 510 kg                 |
| Laderaumvolumen (VDA)    | 525 bis 1.400 l        |

## Kosten:

|                     |                     |
|---------------------|---------------------|
| Steuer pro Jahr     | 10 Jahre steuerfrei |
| Typklassen HP/VK/TK | 19/25/23            |

## Garantie:

|              |                         |
|--------------|-------------------------|
| Fahrzeug     | 3 Jahre                 |
| Batterie     | 8 Jahre oder 160.000 km |
| Durchrostung | 12 Jahre                |

## Sicherheit/Komfort:

|                           |            |
|---------------------------|------------|
| Kopf- und Seiten-Airbags  | Serie      |
| Spurhalteassistent, aktiv | Serie      |
| Klimaautomatik            | Serie      |
| Tempomat (adaptiv)        | 672 Euro   |
| Panorama-Glasdach         | 1.118 Euro |
| schlüsselloser Zugang     | 1.345 Euro |
| Rückfahrkamera            | Serie      |
| LED-Scheinwerfer          | 1.345 Euro |
| Sitzverstellung           | Serie      |
| Sitzheizung               | Serie      |
| elektr. Heckklappe        | Serie      |
| Querverkehrsassistent     | 504 Euro   |

## Kommunikation:

|                        |       |
|------------------------|-------|
| Smartphone-Integration | Serie |
| Bildschirm-Navigation  | Serie |

## Basispreis:

|          |                     |
|----------|---------------------|
| BMW iX2  | ab 47.899 Euro      |
| xDrive30 | (alle Preise netto) |

## Betriebskosten Schaltgetriebe

|                         |   |
|-------------------------|---|
| 20.000/30.000/50.000 km | - |
|-------------------------|---|

## Betriebskosten Automatik

|                         |                          |
|-------------------------|--------------------------|
| 20.000/30.000/50.000 km | 881,09/1.058,84/1.402,18 |
|-------------------------|--------------------------|

## Full-Service-Leasingrate Schaltgetriebe\*

|                         |   |
|-------------------------|---|
| 20.000/30.000/50.000 km | - |
|-------------------------|---|

## Full-Service-Leasingrate Automatik\*

|                         |                      |
|-------------------------|----------------------|
| 20.000/30.000/50.000 km | 698,01/784,21/944,47 |
|-------------------------|----------------------|

|                       |        |
|-----------------------|--------|
| Firmenfahrzeuganteil: | 32,6 % |
|-----------------------|--------|

|               |        |
|---------------|--------|
| Dieselanteil: | 29,1 % |
|---------------|--------|

## Bewertung:

- + • solide Qualität
- leise Fahrgeräusche
- gutes Platzangebot
- • nur eine Akku-Option

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



Der iX2-Innenraum ist eine architektonische Augenweide

dank solider Dämmung recht leise und lässt sogar bei zügigen Autobahntempi Unterhaltungen in Zimmerlautstärke problemlos zu.

Wer als frischer Umsteiger vom Verbrenner auf den Stromer noch neu im Geschäft ist, wird sich ein wenig umgewöhnen müssen. Mit einem Energiegehalt von knapp 65 kWh netto verfügt dieser BMW nicht über unendlich viel Akku. Was aber gut ist, denn die Batterie ist ein Kostentreiber und verschlingt viele Ressourcen. Andererseits muss der Kunde überlegen, wie er mit einer gemittelten WLTP-Reichweite von bis zu 433 Kilometern arbeiten kann. Wer unterwegs lädt, muss eine effektive Ladestrategie entwickeln, es geht hier aber gar nicht mal unbedingt um Planung. Denn Schnellladepunkte gibt es mittlerweile zur Genüge. Die Frage ist vielmehr, was man macht, während der Akku auf 80 Prozent lädt, was etwa eine halbe Stunde Zeit in Anspruch nimmt. Und immer daran denken: Wenn man den Akku unterwegs mit Gleichstrom befüllt, macht es Sinn, bloß bis 80 Prozent Füllstand zu laden. Denn danach sinkt das Ladetempo massiv. Ebenfalls sollte man beachten, den Akku möglichst im warmen Zustand zu laden. Was bedeutet, dass man besser abends vor der Ankunft noch schnell lädt als am nächsten Morgen vor dem Losfahren.

Reden wir über Preise: Ab netto 47.899 Euro ist der starke iX2 namens xDrive30 zu haben. Für Dienstwagenfahrer ist der Stromer allerdings besonders attraktiv, da der geviertelte Bruttolistenpreis als Bemessungsgrundlage für die steu-



Mit Platz geizt dieser BMW nicht

erliche pauschale Abgeltung privater Fahrten gilt. Und die Serienausstattung des iX2 ist jetzt auch nicht von schlechten Eltern. Dinge wie Einparkhilfe, elektrische Heckklappe, Navigationssystem, Rückfahrkamera, Smartphone-Integration und Tempomat sind serienmäßig. Was aber kaum heißt, dass man nicht jede Menge Features zusätzlich bestellen kann. Interessant für Vielfahrer ist sicherlich das netto 800 Euro teure Paket mit Lenkassistent und aktivem Tempomat. In diesem Fall übernimmt das Fahrzeug Beschleunigungs- und Bremsvorgänge, was ein stressfreies Bestreiten des alltäglichen Feierabendverkehrs ermöglicht. Ebenfalls empfehlenswert sind die netto 588 Euro teuren adaptiven LED-Scheinwerfer. Und für einen lichtdurchfluteten Innenraum sorgt das netto 1.118 Euro kostende Panorama-Glasdach.



Für ein kompaktes Auto ist der X2 ziemlich groß





Mit spielerischem Lichtdesign geht der Mercedes-Kombi auf Kundenfang

Immer noch gehört der Kofferraum der E-Klasse in der Kombiversion zu den größten auf dem Markt



Es gibt beim PHEV natürlich einen Drehzahlmesser



# Lust am Laster

Mit leistungsfähigen Plug-in-Hybriden sorgt Mercedes für einen sanften Übergang von der verbrennermotorischen zur elektromotorischen Mobilität hin. Flottenmanagement war mit dem E 300 e als T-Modell unterwegs. Man könnte Lust an diesem Laster bekommen.



Weil das kleine „e“ hinter dem Modellschriftzug, ist auch Strom im Spiel

**A**n Hybridmodellen mangelt es Mercedes wahrlich nicht. Kein Wunder, die Stuttgarter möchten den Kunden ein breites Angebot zur Verfügung stellen, um möglichst alle Anwendungsbereiche abzudecken. Doch das ist bloß die halbe Wahrheit. Es geht um mehr. Schließlich kann ein Autohersteller heute nicht einfach wie wild irgendwelche Motorisierungen verkaufen, sondern muss bestimmte Regularien einhalten. Darunter nicht nur solche bezüglich der Abgasqualität – es will außerdem massiv CO<sub>2</sub> eingespart werden. Und hier kommt der Plug-in-Hybrid voll zum Tragen, der erstens formal nur wenig emittiert und zweitens auch tatsächlich wenig emittiert, wenn man ihn richtig nutzt. Beziehungsweise – wenn er an den richtigen Nutzer gelangt. Der Plug-in-Hybrid macht Sinn, sofern man seinen Strom über eine Photovoltaik-Anlage auf dem Dach erzeugt oder man auf der Arbeit laden kann. Und meistens eher kürzere Strecken zurücklegt. Wobei, die E-Klasse von Mercedes kann sogar auch mittlere Strecken rein elektrisch zurücklegen, immerhin ist die Rede von 110 elektrischen Kilometern.

Okay, steigen wir ein und fahren los. Schnell wird klar, dass die E-Klasse immer noch das ultimative Komfort-Tool ist. Anschmiegsame Sitze, ordentlich Platz und leise Fahrgeräusche sind quasi die Signature-Eigenschaften dieses Vehikels. Und natürlich ist es leise, wenn der Businessklässler sich bei vollgeladenem Akku mit 129 PS vorwärtsbewegt, was er ja eigentlich auch hauptsächlich soll, wenn das Sparen von CO<sub>2</sub> an vorderster Stelle stehen soll. Allerdings kann man keinem User den Spaß verübeln, die in Höhe von 313 PS abrufbare Systemleistung manchmal zu nutzen. Dann reißt der hier aus Effizienzgründen mit Hinterradantrieb ausgerüstete Luxus-Kombi wuchtig an, erreicht nach kurzen 6,5 Sekunden bereits 100 Sachen. Und die Topspeed wäre bei 227 km/h erreicht, da kann man schon mal Express-Kombi sagen. Doch im Alltag muss man den Vierzylinder gar nicht großartig fordern, ir-

gendwann hat man sich die Hörner auch mal abgestoßen. Doch eine andere Sache freilich ist interessant. Bei hybriden Antriebssträngen macht die Betriebsstrategie stets neugierig.

Und die hat auch immer etwas mit dem Komfort-Thema zu tun. Wie gut schaffen es die Ingenieure, beide Aggregate unter einen Hut zu bringen? Dazwischen steckt ja auch noch eine neungängige Automatik. Merken die Passagiere es, wenn der Verbrenner zugeschaltet oder abgeworfen wird? Wie geschmeidig vollzieht sich der Gangwechsel? Klar ist, ein Hybrid ist kein Elektroauto. Ganz so ansatzlos bewegt sich das Gefährt nicht, aber Zugkraftunterbrechungen? Fehlanzeige! Manchmal geht im Alltag völlig unter, wenn der Zweiliter anspringt. Aber auf dem Display sieht man das natürlich, Mercedes hat seinem sogenannten Teilzeitstromer einen Drehzahlmesser gegönnt. Ansonsten lässt sich auf der Skala ablesen, wann gerade Bremsenergie in elektrischen Strom umgewandelt wird. Und da knapp 20 kWh an nutzbarem Speicher zur Verfügung stehen, kann lange und fleißig rekuperiert werden. Ebenfalls gut gemacht: das Blending. Gemeint ist der Übergang zwischen Rekuperation und Reibbremse. Fein ist, wenn er unmerklich erfolgt und die Bremsleistung linear anmutet. Passt.



Ganz schön lang ist das T-Modell der E-Klasse





Die riesige Display-Landschaft dürfte Technikfans begeistern



Viel Platz in der zweiten Reihe ist bei der E-Klasse gesetzt



Die Türgriffe fahren bei Bedarfelektrisch ein und aus

Wir müssen noch einmal über Komfort sprechen, über Sitzkomfort, genauer gesagt. Dazu gehören nicht nur Features wie Massagesitze. Allerdings tragen diese in besonderer Weise zur Entspannung geschundener Rücken bei. Aber schön ist, dass jeder Kombi der E-Klasse serienmäßig über Niveauregulierung verfügt. Und ein Traumchen ist natürlich die Luftfederung (1.700 Euro netto). So bleibt der 4,95 Meter lange Kombi selbst bei beladenem Zustand schön neutral im Fahrverhalten. Und samtig ist er sowieso. Abgesenkte Bordsteine oder Schienen an Bahnübergängen überquert der 2,3-Tonner absolut sanft, als sei die Straße glatt. Und freie Autobahnpassagen? Spult der Dreihunderter unaufgeregt ab und läuft vorzüglich geradeaus. Und in diesem Kontext genießt man dann auch noch einmal die feinen Sessel. Die sind wahrlich langstreckentauglich; nach mehreren Hundert Kilometern steigst du entspannt aus, so soll es sein. Und ganz nebenbei ist das T-Modell praktisch wie eh und je. Der Ladechampion schluckt selbst als Hybrid knapp 1700 Liter, sofern die Rücksitzbank umgelegt wird. Damit kann man leben.

Und mit dem MBUX Superscreen? Aber klar, das Ensemble mit den drei Bildschirmen dürfte ein Fest für Technik-Fans sein. Doch der Reihe nach. Zunächst wird auch dem Beifahrer mittlerweile ein eigenes Display gegönnt. Hier können verschiedene Bildschirmschoner-Motive gezeigt werden, allerdings bietet der rechte Monitor jede Menge Spielwiese für den Passagier auf der rechten Seite. Und der zentrale Monitor? Er fungiert als Kommandozentrale für das gesamte Fahrzeug. Mercedes ist ein System gelungen, mit dessen

Hilfe sich wichtige Funktionen schnell und intuitiv steuern lassen. Ein gutes Beispiel sind die großen Buttons, mit denen man auch rasch die Piep- und Vibrationsassistenten ausschalten kann. Und wer nicht so viel heruntouchen möchte, kann auf die hervorragende Sprachbedienung setzen; diese gehört definitiv zu den besten Einrichtungen ihrer Art. Eine kleine Restmenge an physischen Tasten bleibt den Usern überdies erhalten. Beispielsweise zur Einstellung der Fahrmodi. Auch das Hauptmenü lässt sich per klassischer Drucktaste aufrufen. Und die Lautstärke justieren.

Ein Billigheimer ist der wertige Luxuskombi freilich nicht. Ab netto 61.000 Euro startet der E 300 e mit EQ-Technologie als T-Modell. Die Ausstattung fällt mehr als reichlich aus mit Dingen wie dem vollen Assistenten-Arsenal, Einparkautomatik, LED-Scheinwerfern, Navigationssystem, Rückfahrkamera, Schlüssellosem Schließsystem, Smartphone-Integration sowie Tempomat mit adaptiver Steuerung. Und noch ein wichtiges Feature ist serienmäßig: Die Traktionsbatterie des Plug-in-Hybrid lässt sich per CCS-Anschluss mit Gleichstrom befüllen, was eine kleine Besonderheit darstellt. So kann der Stromspeicher binnen 20 Minuten von zehn auf 80 Prozent geladen werden. Ganz spannend ist das netto 2.135 Euro „Fahrassistenten-Paket Plus“ mit einer automatischen Spurwechselfunktion. Wie funktioniert es? Die Hände bleiben am Lenkrad, und der Rechner entscheidet selbst, wann ein Überholvorgang eingeleitet wird – und dann gleitet der Kombi unter Beobachtung des rückwertigen Verkehrs durch das System geschmeidig von rechts nach links und umgekehrt.

Mercedes-Benz E 300 e T-Modell

|                            |                                |
|----------------------------|--------------------------------|
| Benzin-Motor               | Vierzylinder-Benziner          |
| Hubraum in ccm             | 1.999 ccm                      |
| kW (PS) bei U/min          | 150 (204) bei k. A.            |
| Drehmoment                 | k. A.                          |
| Elektromotor kW (PS)       | 95 (129) bei k. A.             |
| max. Drehmoment E-Motor    | k. A.                          |
| kW (PS) bei U/min (System) | 230 (313) bei k. A.            |
| max. Drehmoment (System)   | 550 Nm                         |
| Schadstoffklasse           | Euro 6e                        |
| Getriebe                   | Neungang-Automatik             |
| Höchstgeschw. km/h         | 227                            |
| Beschleunigung 0-100/h     | 6,5 s                          |
| EU-Verbrauch               | 0,6 l + 20,1 kWh auf 100 km    |
| Testverbrauch              | 7,5 l auf 100 km (leerer Akku) |
| elektr. Reichweite         | 110 km                         |
| CO <sub>2</sub> -Ausstoß   | 14 g/km                        |
| Tankinhalt                 | 50 l                           |
| Zuladung                   | 580 kg                         |
| Laderaumvolumen (VDA)      | 460 bis 1.675 l                |

Kosten:

|                     |  |
|---------------------|--|
| Steuer pro Jahr     | 40 Euro  |
| Typklassen HP/VK/TK | k. A.  |
| Garantie:           |  |
| Fahrzeug            | 3 Jahre  |
| Durchrostung        | 30 Jahre (Voraussetzung: regelm. Service bei MB) |

Sicherheit/Komfort:

|                          |                    |
|--------------------------|--------------------|
| Kopf- und Seiten-Airbags | Serie              |
| Sitzklimatisierung       | 770 Euro           |
| MBUX Superscreen         | 1.490 Euro         |
| Niveauregulierung        | Serie              |
| 360-Grad-Kamera          | 2.700 Euro (Paket) |
| Fingerabdruck-Scanner    | Serie              |
| Servoschließung Türen    | 550 Euro           |
| Soundsystem              | 1.155 Euro         |
| Headup-Display           | 1.050 Euro         |
| adapt. Luftfahrwerk      | 1.500 Euro         |
| Airbags im Fond          | 360 Euro           |
| LED-Vollscheinwerfer     | 2.700 Euro (Paket) |

Kommunikation:

|                        |       |
|------------------------|-------|
| Smartphone-Integration | Serie |
| Bildschirm-Navigation  | Serie |

Basispreis:

|                       |                     |
|-----------------------|---------------------|
| Mercedes-Benz E 300 e | 61.000 Euro         |
| T-Modell              | (alle Preise netto) |

Betriebskosten Schaltgetriebe

|                         |   |
|-------------------------|---|
| 20.000/30.000/50.000 km | - |
|-------------------------|---|

Betriebskosten Automatik

|                         |                                 |
|-------------------------|---------------------------------|
| 20.000/30.000/50.000 km | 1.324,24/1.541,50/1.993,06 Euro |
|-------------------------|---------------------------------|

Full-Service-Leasingrate Schaltgetriebe\*

|                         |   |
|-------------------------|---|
| 20.000/30.000/50.000 km | - |
|-------------------------|---|

Full-Service-Leasingrate Automatik\*

|                         |                                 |
|-------------------------|---------------------------------|
| 20.000/30.000/50.000 km | 1.091,95/1.193,07/1.412,34 Euro |
|-------------------------|---------------------------------|

|                       |        |
|-----------------------|--------|
| Firmenfahrzeuganteil: | 42,1 % |
| Dieselanteil:         | 44,6 % |

Bewertung:

- + ausgezeichnete Fahrleistungen
- + hoher Komfort
- ambitionierter Preis

\*Das Sparkassen-Mobilitätsportal ist ein Kilometer-Leasing mit Wartungspaket für kleingewerbliche Kunden für eine Laufzeit von 36 Monaten





Das innovative Lichtspiel der LED-Rückleuchten gefällt

Mit über 1.700 Litern Laderaumvolumen wird der ID.7 zum Lademeister



# Absolut langstreckenfähig

Volkswagens Mittelklasse – auf Neudeutsch (elektrisch) ID.7 – entwickelt sich zur beliebten Alternative zu den konventionellen Modellen. Flottenmanagement hat für den Test die Kombivariante namens Tourer herangezogen.

**S**chnell hat der sich der Volkswagen ID.7 als der „elektrische Passat“ etabliert. Klar, die Abmessungen (4,96 Meter Länge) korrespondieren mit der klassischen Baureihe, die es übrigens weiterhin als Verbrenner geben wird. Der große ID.7 hingegen fährt unabhängig von der Ausführung rein elektrisch. Und weil die Produktstrategen ihn bewusst auch als Reise- beziehungsweise Langstreckentool platzieren, also auch für Außendienstler spannend, gibt es freilich viel Akku eingepflanzt: Der Tourer fährt mit 86 kWh Netto-Energiegehalt und kommt bis zu 690 Kilometer weit. Damit kann man arbeiten. Außerdem gibt Volkswagen 26 Minuten an, um den Akku von 10 auf 80 Prozent laden zu können. Und damit das auch immer funktioniert, hat der Konzern für die Modelle des MEB die Bedienung der Batterieheizung modifiziert. Sie lässt sich im Menü auf simple Weise auch manuell aktivieren. Das heißt, der Fahrer muss keine Ladeplanung mehr betreiben, wenn er das nicht möchte. Schließlich wimmelt es inzwischen nur so vor Ladestationen, sodass man überhaupt nicht mehr großartig planen muss.

Starten wir mit dem ID.7 auf Tour. Rasch wird klar, dass die Techniker gleich von Beginn an Infotainmentfans auf dem Schirm hatten. Nicht nur der große Zentralscreen deutet darauf hin, auch das Head-up-Display hat mit seiner Informationsfülle und Farbenpracht schon eine andere Dimension erreicht. Ob man jetzt die animierten, schwebenden Elemente braucht, um eine Navi-Zielführung zu unterstützen (was das Augmented-Reality-Erlebnis ausmachen soll), muss jeder für sich selbst entscheiden. Ein witziges Feature ist es allemal. Mehr praktisch als witzig ist, dass sich die Interface-Designer richtig ins Zeug gelegt haben. Heißt im Klartext – die Bedienung ist deutlich einfacher geworden als bei den Vorgänger-Systemen. Vor allem lässt sich die Assistenz jetzt maximal intuitiv und fix anpassen. Freilich muss das Menü auch gut beherrschbar sein, denn Volkswagen setzt nahezu ausschließlich darauf. Physische Tasten sind aus architektonischen Gründen nicht erwünscht. Das lässt den geräumigen Innenraum feiner und zugleich besonders technisch aussehen. Das Auge bleibt nirgends hängen. Was Finish und Verarbeitung betreffen, ist der Volkswagen über alle Zweifel erhaben – das hat die Marke einfach drauf. Und die Architekten haben alle

Register gezogen, um den ID.7 in Richtung Businessklasse zu rücken. Da gibt es edle doppelte Ziernähte auf den belebten Armaturen. Besonders fancy wirken hintergrundbeleuchtete Dekors auf schwarzem Klavierlack. Klavierlack kommt auch im Bereich der Mittelkonsole zum Einsatz in wohl-dosierten Mengen. Generell macht der ID.7 innen einen aufgeräumten Eindruck; dazu tragen auch die in die Interieur-Struktur integrierten Lüftungsdüsen ihren Teil bei. Das schmale Display vor den Augen des Fahrers hat nicht bloß die Aufgabe, diesen zu informieren, sondern soll darüber hinaus schick aussehen. Die Rechnung geht auf. Dabei kann der ID.7 nicht nur gut aussehen, sondern beweist auch praktische Fähigkeiten. Im Passagierraum sind das die kleinen Dinge – die klug konstruierte doppelstöckige Mittelkonsole macht nicht bloß einen schicken Eindruck, sondern ihr wohnt auch eine praktische Komponente inne, beherbergt sie doch den auf Reisen anfallenden Kleinkram.

Das Beherbergen respektive Aufbewahren ist ebenso Aufgabe der Sitze, hier mit schwer in Mode gekommenen Mikrofaser-Bezügen. Diese stammen eigentlich aus der Sportwagenwelt, haben aber mittlerweile die komfortable Mittelklasse erreicht. Schön an den ID.7-Sesseln ist, dass sie nicht bloß einfach bequem sind, sondern auf Wunsch ganz schön technisch sein können. Eine deutlich verbesserte Massagefunktion knetet geschundene Rücken durch, was auf der Langstrecke durchaus angenehm ist. Allerdings erfreut die ausladende Mittelklasse nicht nur vorn, sondern man reist insbesondere in der zweiten Reihe erstklassig. Bein- und Kopffreiheit sind wirklich überbordend, was nicht zuletzt am 2,97 Meter langen Radstand liegen dürfte. Ergonomisch ausgeformte Sitzflächen sorgen für den gleichen Komfort wie auf den vorderen Fauteuils. Außerdem müssen Hinterbländler bei der Benutzung elektronischer Endgeräte nicht zurückstecken angesichts zweier eigener USB-C-Anschlüsse. Und sie können über ihre eigene Klimatisierung verfügen.

Alles schön und gut, doch wie ist es um den Antrieb bestellt? Hier haben sich die Maßstäbe dahingehend verschoben, dass man bei der Elektromobilität grundsätzlich mehr Leistung und Drehmoment als beim gleichran-





Aufgeräumt und wertig wirkt das Interieur der Mittelklasse

gigen Verbrenner erwartet. Diese Erwartung kann das Basismodell des ID.7 mit 286 PS und 545 Newtonmetern durchaus erfüllen. Hier ist souveränes Fortkommen garantiert. Wie einst Sportwagen stürmt der 2,2 Tonnen schwere Kombi binnen 6,7 Sekunden auf 100 km/h und zieht durch bis 180 Sachen. Allerdings besitzt er eher komfortable denn sportliche Allüren. So spürt man im Alltag vor allem das sanfte Überrollen von Bodenwellen aller Art. Möglich macht dies eine adaptive Dämpfung mit zwei getrennten Regelungen von Druck- und Zugstufe. Damit lässt sich noch feinfühler auf bestimmte Straßenarten reagieren. Doch bei aller Reisefähigkeit ist der elektrische Allrounder auch noch ein guter Praktiker. Mit ordentlicher Baumarktcompetenz dank maximal 1.714 Litern Gepäckraumvolumen – nämlich dann, wenn man die hinteren Sitzlehnen umklappt.

Preislich steigt die ID.7-Tourer-Variante mit großem Akku bei netto 50.239 Euro ein. Nicht wenig Geld zwar, allerdings bekommt der Kunde viel Auto mit einem starken Antrieb. Außerdem ist der Wolfsburger bereits ab Werk derartig vollgepackt mit spannenden Ausstattungsfeatures, dass man eigentlich auf Sonderausstattungen verzichten könnte. Jedenfalls nach dem Maßstab, was selbst Langstreckenfahrer wirklich brauchen. Mehr geht natürlich immer. Frei Haus sind zahlreiche Assistenten; darüber hinaus gibt es das umfangreiche Head-up-Display serienmäßig. Außerdem zählen LED-Scheinwerfer, Parkpiepser, Rückfahrkamera, schlüsselloses Schließsystem, Sitzheizung, Smartphone-Integration sowie Tempomat inklusive adaptiver



Mehr Platz als im ID.7-Fond geht kaum

Ein markantes Leuchtband gehört aktuell zum guten Ton in der Welt des Designs



Steuerung zum Grundrüstzeug. Zu den nützlichen Extras gehören das netto 1.513 Euro teure Komfortpaket mit umfangreichem Navi, beheizbarem Lenkrad sowie geräuschkämmender Frontscheibe. Und die 832 Euro (netto) teure Wärmepumpe sollte natürlich ebenfalls an Bord, um die Reichweite vor allem winters zu verlängern.



Fast fünf Meter misst der elektrische Volkswagen-Kombi

Volkswagen ID.7 Tourer Pro S

|                          |   |
|--------------------------|---|
| Motor                    | Permanenterregter Synchron-Elektromotor |
| Hubraum in ccm           | -                                       |
| kW (PS) bei U/min:       | 210 (286) bei k. A.                     |
| Drehmoment bei U/min     | 545 Nm bei k. A.                        |
| Getriebe                 | Heckantrieb / 1-Gang                    |
| Höchstgeschw. km/h       | 180                                     |
| Beschleunigung 0-100/h   | 6,7 s                                   |
| WLTP-Verbrauch           | 14,0 kWh auf 100 km                     |
| WLTP-Reichweite          | bis zu 690 km                           |
| Testverbrauch            | 23,6 kWh auf 100 km                     |
| Ladeleistung             | 200 kW                                  |
| Ladezeit 10 bis 80% SOC  | 26 Minuten                              |
| CO <sub>2</sub> -Ausstoß | 0 g/km                                  |
| Effizienzklasse          | A+                                      |
| Akkukapazität            | 86 kWh (netto)                          |
| Zuladung                 | 465 kg                                  |
| Laderaumvolumen (VDA)    | 605 bis 1.714 l                         |

Kosten:

|                     |                          |
|---------------------|--------------------------|
| Steuer pro Jahr     | bis Ende 2030 steuerfrei |
| Typklassen HP/VK/TK | 20/24/23                 |
| Garantie:           |                          |
| Fahrzeug            | 2 Jahre                  |
| Durchrostung        | 12 Jahre                 |
| Lack                | 3 Jahre                  |
| Batterie            | 8 Jahre/bis 160.000 km   |

Sicherheit/Komfort:

|                          |                             |
|--------------------------|-----------------------------|
| Kopf- und Seiten-Airbags | Serie                       |
| Spurhalteassistent       | Serie                       |
| Verkehrszeichenerkennung | Serie                       |
| Tempomat (adaptiv)       | Serie                       |
| Head-up-Display          | Serie                       |
| Massagesitze             | 2.189 Euro (Paket)          |
| Scheinwerfer, adaptiv    | 3.029 Euro (Exterieurpaket) |
| Wärmepumpe               | 832 Euro                    |
| schlüsselloser Zugang    | Serie                       |
| LED-Scheinwerfer         | Serie                       |
| adaptive Fahrwerksregel. | 3.029 Euro (Exterieurpaket) |
| Heckklappe, elektr.      | 3.029 Euro (Exterieurpaket) |

Kommunikation:

|                        |                           |
|------------------------|---------------------------|
| Smartphone-Integration | Serie                     |
| Bildschirm-Navigation  | 1.513 Euro (Komfortpaket) |
| Basispreis:            |                           |
| Volkswagen ID.7        | ab 50.239 Euro            |
| Tourer Pro S           | (alle Preise netto)       |

Betriebskosten Schaltgetriebe

|  |                               |
|--|-------------------------------|
| 20.000/30.000/50.000 km                  | -                             |
| Betriebskosten Automatik                 |                               |
| 20.000/30.000/50.000 km                  | 958,54/1.113,34/1.474,82 Euro |
| Full-Service-Leasingrate Schaltgetriebe* |                               |
| 20.000/30.000/50.000 km                  | -                             |
| Full-Service-Leasingrate Automatik*      |                               |
| 20.000/30.000/50.000 km                  | 806,87/885,84/1.095,65 Euro   |

|                       |        |
|-----------------------|--------|
| Firmenfahrzeuganteil: | 69,7 % |
| Diesellanteil:        | -      |

Bewertung:

- +

  - leise Fahrgeräusche
  - intuitive Bedienung
  - viel Platz für Mensch und Gepäck
- - komplexe Ausstattungspolitik

\* Die Raten für das Gewerbeleasing im S-Mobilitätsportal enthalten: Finanzrate und Servicerate für das Wartungspaket bei einer Laufzeit von 36 Monaten; ohne Anzahlung





Der Kia EV3 wirkt erwachsen und ist es auch

Knapp 500 Liter Kofferraumvolumen gehen mehr als in Ordnung



Kia hat es geschafft, auf kleinem Bauraum ein äußerst erwachsenes Fahrzeug zu kreieren. Voilà EV3. Flottenmanagement hat den Stromer einem ausgiebigen Test unterzogen.



# Kleine Größe

**K**ia hat gerade einen Lauf, das muss man sagen. Was die Koreaner auch immer vorstellen gerade – sobald Passanten die Kreationen erblicken, legt sich ein dezentes Staunen auf ihre Gesichter. Das liegt daran, dass die Gestalter ganze Arbeit leisten. Aber auch daran, was sich Kia auf die Agenda geschrieben hat. Clean, modern und technisch – so müssen die Fahrzeuge von heute aussehen. Und das zieht der Konzern durch, wie man am jungen EV3 erkennen kann. Das boxy daher kommende Design erfüllt mindestens zwei Zwecke. Es hat einen praktischen Aspekt, macht das Auto flexibel und vielseitig wegen der guten Raumausnutzung. Darüber hinaus verleiht es der Optik einen coolen Touch. Der EV3 fällt auf, ohne aufdringlich zu sein. Brennt sich in die Köpfe der Betrachter. Und darüber hinaus kommt er ein bisschen trekkingmäßig daher mit den schwarz abgesetzten Radhäusern – ein Style, den viele Interessenten mögen. Aerodynamisch gestaltete Felgen sehen nicht bloß gut aus, sondern erhöhen die Effizienz signifikant. Schließlich soll der junge Kia ja auch einigermaßen weit fahren.

Schauen wir auf die Daten. Mit einer Länge von 4,30 Metern könnte man das Crossover gerade noch zu den Kleinwagen zählen, es wildert aber längst im Kompaktsegment. Auch 2,68 Meter Radstand zeugen von einem großzügig geschnittenen Fahrgastraum. Ein ebener Boden ohne Tunnel verstärkt diesen Eindruck. Bevor losgefahren wird, werfen wir aber noch einen Blick in den Fond. Immer im Hinterkopf: Man sitzt in einem kompakten Fahrzeug. Aber Kopf- und Kniefreiheit fallen üppig aus. Könnte man mit besetzter Hinterbank längere Reisen unternehmen? In der Tat ist sich der EV3 dafür nicht zu schade – und so wäre es fast schon gemein, ihn Kleinwagen zu nennen, wenngleich er innerhalb der Kia-Modellhierarchie so zu betrachten ist. Spätestens an dieser Stelle dürfte sich der geneigte Leser fragen, wie man mit einem elektrisch angetriebenen Kleinwagen überhaupt zurechtkommen kann, geschweige lange Strecken zurücklegen. Nun, dafür bauen die Verantwortlichen genug Akku ein – auf Wunsch nämlich 81,4 kWh. Und damit kommt der Koreaner ziemlich weit.

Über 500 Kilometer Reichweite sind schon mal nicht von schlechten Eltern. Von wegen, mit elektrischen Antrieben kann man nicht auf Lang-

strecke gehen. Klar, das Laden geht noch nicht so schnell wie Tanken, aber in rund einer halben Stunde hat die Batterie wieder 80 Prozent State of Charge – so viel Zeit sollte man alle paar hundert Kilometer einplanen können. Pause und so. Man muss aber auch wissen: Kia setzt hier ganz bewusst auf 400 Volt, das ist dem preissensiblen Segment geschuldet. So beträgt die maximale Ladeleistung 128 kW – damit kann man leben. Noch besser leben kann man allerdings mit der Motoreinheit. Hier sind elektrische Antriebe im Vorteil, weil sie einfacher als Verbrenner viel Leistung produzieren können – jedenfalls gilt das für kurzzeitig abrufbare Power. So gibt es für den EV3 ansehnliche 204 PS und 283 Newtonmeter Drehmoment. Damit wird der bis zu zwei Tonnen schwere Koreaner zum flinken Gesellen. Kleine Probefahrt gefällig? Und schon auf den ersten Metern merkt man, dass der Fronttriebler wuchtig loslegt, Nach 7,7 Sekunden sollen 100 km/h auf dem Tacho stehen.

Und genau so zügig geht es weiter auf 170 Sachen. Überraschend ist aber, wie solide der EV3 auf der Straße liegt. Hier dürfte allerdings auch der schwere Akku im Unterboden eine entscheidende Rolle spielen. Und so federt der EV3 gediegen, liegt satt auf der Straße, fühlt sich nach höherem Segment an. Keine Klagen auch darüber, wie der Fronttriebler hartnäckige Querfugen verarbeitet – geschmeidig nämlich. Über längerfrequente Verwerfungen müssen wir nicht reden. Demnach ist das Komfortkapitel beim EV3 erfreulich. Doch Komfort bedeutet nicht nur, gut federn zu können. Wer Strecke macht, möchte auch auf angenehmen Stühlen sitzen. Aber auch hier muss sich der Kia nicht verstecken, erlaubt, viele Kilometer am Stück ermüdungsarm abspulen zu können. Und um den Aufenthalt möglichst angenehm zu gestalten, gibt es gegen Aufpreis sogar belüftete Sitze. Solche Features holen einen Hauch von Luxusklasse in das untere Segment. Außerdem kann das Mobiliar elektrisch verrückt werden – ist einfach bequemer, vor allem, wenn mehrere Personen das Fahrzeug nutzen.

Und sonst? Wie es sich für ein modernes Fahrzeug gehört, ist viel Display an Bord, und zwar 12,3 Zoll. Auf diesem spielt sich nahezu die gesamte Fahrzeugbedienung ab, was intuitiv gelingt. Ein paar physische Tasten





Viel Display und Platz kennzeichnen den EV3-Innenraum

gibt es dann aber doch – beispielsweise in der Mittelkonsole oder auf dem Lenkrad. Und hier lassen sich per Shortcut auch diverse Fahrerassistenz ein- und ausschalten. Was angenehm auffällt, sind die gut zugänglichen USB-Buchsen – auch keine Selbstverständlichkeit. Für die hinteren Passagiere hat sich Kia einen ganz besonderen Kniff einfallen lassen. So lassen sich hier in den Vordersitzen angebrachte Schnittstellen nutzen. Viel Ablagefläche erhöht zudem die Praxis-tauglichkeit. Stichwort Praxis-tauglichkeit: Wer möchte, kann Elektrogeräte an das Fahrzeug anschließen und betreiben (Vehicle-to-Load-Funktion) – ideal, wenn man beim Picknick frischen Kaffee möchte oder sein Elektrobike mit Strom versorgen. Eine dezente Ambientebeleuchtung sorgt außerdem für angenehme Stimmung in den dunklen Zeiten. Sprechen wir über Preise.

Der Kunde kann aktuell bloß zwischen zwei Batteriegrößen wählen – und wer viel fährt sollte freilich zum voluminösen Akku greifen. Dann sind mindestens 34.781 Euro netto anzulegen, allerdings gibt es für diesen Kurs die wichtigsten Ausstattungsfeatures mit auf den Weg. So beinhaltet die Line „Air“ neben der Basis-Assistenz Features wie Navigationssystem, Parksensoren, Rückfahrkamera sowie einen Tempomat, der den Abstand zum Vordermann automatisch



Viel Platz in der zweiten Reihe ist beim kompakten Auto nicht selbstverständlich

einhält. So ein paar Dinge verlocken jedoch zum Kauf. Dazu gehört das Winterpaket (840 Euro netto) mit Lenkrad- plus Sitzheizung sowie Wärmepumpe. Und dann gibt es gegen 832 Euro netto noch ein erweitertes Assistenzpaket. Und auch wenn nicht alle Autofahrer von Assistenten begeistert sind, lohnt es sich, hier kurz aufmerksam zu sein. So macht der Querverkehrwarner beispielsweise absolut Sinn. Er zeigt beim rückwärtigen Heraustasten aus unübersichtlichen Einmündungen an, ob Verkehr herrscht und greift im Notfalls bremsend ein. Hier wird der eine oder andere Crash im Laufe des Fahrzeuglebens vermieden.



Aus der Seitenperspektive wirkt der Koreaner irgendwie geometrisch

Kia EV3 (81,4 kWh)

|                          |                                       |
|--------------------------|---------------------------------------|
| Motor                    | Permanentmagnet Synchron-Elektromotor |
| kw (PS) bei U/min:       | 150 (204) bei k.A..                   |
| Drehmoment bei U/min     | 283 Nm bei k.A.                       |
| Getriebe                 | Frontantrieb / 1-Gang                 |
| Höchstgeschw. km/h       | 170                                   |
| Beschleunigung 0-100/h   | 7,7 s                                 |
| WLTP-Verbrauch           | 14,9 bis 16,2 kWh                     |
| WLTP-Reichweite          | bis zu 546 km                         |
| Testverbrauch            | 17,9 kWh auf 100 km                   |
| Ladeleistung             | 128 kW                                |
| Ladezeit 10 bis 80% SOC  | 31 Minuten                            |
| CO <sub>2</sub> -Ausstoß | 0 g/km                                |
| Effizienzklasse          | -                                     |
| Akkukapazität            | 81,4 kWh                              |
| Zuladung                 | 470 kg                                |
| Laderaumvolumen (VDA)    | 460 bis 1.251 l                       |

Kosten:

|                     |                          |
|---------------------|--------------------------|
| Steuer pro Jahr     | bis Ende 2030 steuerfrei |
| Typklassen HP/VK/TK | 18/26/18                 |
| Garantie:           |                          |
| Fahrzeug            | 7 Jahre/150.000 km       |
| Durchrostung        | bis 12 Jahre             |

Sicherheit/Komfort:

|                          |                  |
|--------------------------|------------------|
| Kopf- und Seiten-Airbags | Serie            |
| Spurhalteassistent       | Serie            |
| Aufmerksamkeitsassistent | Serie            |
| Tempomat (adaptiv)       | Serie            |
| Head-up-Display          | Serie            |
| Parksensoren             | Serie            |
| Sitzheizung              | 840 Euro (Paket) |
| Wärmepumpe               | 840 Euro (Paket) |
| Lenkradheizung           | 840 Euro         |
| LED-Scheinwerfer         | Serie            |
| Querverkehrwarner        | 832 Euro         |
| Rückfahrkamera           | Serie            |

Kommunikation:

|                        |       |
|------------------------|-------|
| Smartphone-Integration | Serie |
| Bildschirm-Navigation  | Serie |

Basispreis:

|          |                     |
|----------|---------------------|
| Kia EV3  | ab 34.781 Euro      |
| 81,4 kWh | (alle Preise netto) |

Betriebskosten Schaltgetriebe

|                         |   |
|-------------------------|---|
| 20.000/30.000/50.000 km | - |
|-------------------------|---|

Betriebskosten Automatik

|                         |                             |
|-------------------------|-----------------------------|
| 20.000/30.000/50.000 km | 562,69/700,07/1.013,44 Euro |
|-------------------------|-----------------------------|

Full-Service-Leasingrate Schaltgetriebe\*

|                         |   |
|-------------------------|---|
| 20.000/30.000/50.000 km | - |
|-------------------------|---|

Full-Service-Leasingrate Automatik\*

|                         |                           |
|-------------------------|---------------------------|
| 20.000/30.000/50.000 km | 401,27/457,94/609,90 Euro |
|-------------------------|---------------------------|

|                       |        |
|-----------------------|--------|
| Firmenfahrzeuganteil: | 14,8 % |
|-----------------------|--------|

|               |   |
|---------------|---|
| Dieselanteil: | - |
|---------------|---|

Bewertung:

- + • hoher Fahrkomfort
- intuitive Bedienung
- gute Raumausnutzung
- • für die Basis nicht alle Optionen

\* Die Raten für das Gewerbeleasing im S-Mobilitätsportal enthalten: Finanzrate und Servicerate für das Wartungspaket bei einer Laufzeit von 36 Monaten; ohne Anzahlung



# Kompakte Sache



Man muss schon sagen – Kia ist es gelungen, den früher etwas eigenwillig gestalteten Niro so richtig aufzuhübschen. Jetzt erblickt man auf kompakten 4,42 Metern wohlgeformtes Blech mit etlichen optischen Kniffen. Als da wären das in schwarz abgesetzte Element im Bereich der C-Säule sowie der ebenfalls schwarz abgesetzte Bereich oberhalb der Schweller. Auch der in schwarz gehaltene Heckstoßfänger geht als markanter Designkniff durch. Und innen? Dort trifft der Passagier ebenfalls auf Designerware – und zwar in Form eines durchgestylten Cockpits. Typisch für Kia: Das Kombiinstrument ist längst zur mächtigen Display-Einheit geworden ohne mechanische Anzeigenadeln. Unterhalb des zentralen Monitors findet man eine multifunktionale Tastenleiste mit doppelter Belegung. Hier erfolgt auch die Bedienung der Klimatisierung. Und wie immer gibt es bei der Marke eine gute Mischung aus Menü und physischer Taste. Die Sitzklimatisierung beispielsweise wird per direkter Tastenwahl angesteuert, heutzutage auch keine Selbstverständlichkeit mehr.

Schön ist darüber hinaus, dass man im Niro recht luftig unterkommt. Und die Sitze selbst machen ebenfalls einen ordentlichen Eindruck. Langstrecke mit dem elektrischen Niro? Gar kein Problem, denn der Koreaner mutet betont komfortabel an, auch in puncto Fahrwerk. Allerdings müssen wir an dieser Stelle auch über das Thema Ladegeschehen und Reichweite sprechen. Und zwar nennt der Hersteller 460 Kilometer WLTP-Reichweite (64,8 kWh Batteriegröße) bei einem durchschnittlichen WLTP-Verbrauch von 16,2 kWh, was dieser Fahrzeugkategorie angemessen ist. Wer im Sinn hat, mit dem Niro EV auch längere Strecken zurückzulegen, sollte die von Kia angegebene Ladezeit berücksichtigen und in seine Fahrgewohnheiten einplanen. Sie beträgt 45 Minuten. Das Fahren mit dem Niro bereitet übrigens mächtig Spaß; seine Permanent-Synchronmaschine leistet 204 PS, was aus dem 1,8-Tonner ein flinkes Bürschchen macht. So huscht der Koreaner innerhalb von 7,8 Sekunden auf Landstraßentempo. Und die Höchstgeschwindigkeit liegt bei 167 km/h. Insgesamt macht der Niro einen souveränen Eindruck mit seinen aus dem Stand anliegenden 255 Newtonmetern. Angenehm bei diesem elektrischen Antrieb ist, dass es keine zu wechselnden Übersetzungen gibt. So erhält der Kompakte ein spontanes Naturell.

Mindestens 38.395 Euro netto verlangt Kia für seinen elektrisch angetriebenen Niro. Der dann in der Ausstattungslinie „Vision“

Mit dem Niro hat Kia einen bezahlbaren Allrounder mit elektrischem Antrieb auf die Räder gestellt, der optisch durchaus anspricht. Flottenmanagement war mit dem kompakten Koreaner unterwegs.



Infotainment-Fans kommen im Niro auf ihre Kosten

Eine völlig ebene Ladefläche hilft beim Transport sperriger Gegenstände



anrollende Fronttriebler kommt reichhaltig ausgestattet daher mit dem vollen Arsenal an Sicherheitsassistenten. Doch auch die Komfortfraktion muss kaum darben mit Features wie Parkpiepser, Sitzheizung sowie aktivem Tempomat. Und auch Navigation sowie Rückfahrkamera gehören zum Grundrüstzeug des Niro. Ein kleiner Tipp für Kunden, die doch mal weiter fahren wollen: Sie sollten unbedingt die netto 840 Euro teure Wärmepumpe nehmen. Diese erhöht die Reichweite vor allem an kühlen Tagen. Spannend ist auch das Komfortpaket zu netto 1.168 Euro. Es enthält nämlich ebenso sicherheitsrelevante Dinge wie beispielsweise der Querverkehrswarner mit Bremsfunktion. Gerade beim Heraustasten aus unübersichtlichen Einfahrten ist dieser Assistent Gold wert.

## Kia Niro EV

|  |                                       |
|--|---------------------------------------|
| Motor:                                     | eine Permanentmagnet-Synchronmaschine |
| kW (PS):                                   | 150 (204)                             |
| Drehmoment bei U/min:                      | 255 Nm bei 0-6.000                    |
| Getriebe:                                  | eine Übersetzung                      |
| Schadstoffklasse/CO <sub>2</sub> -Ausstoß: | -                                     |
| 0-100 in sek/V-max. in km/h:               | 7,8/167                               |
| WLTP-Verbrauch/Reichweite:                 | 16,2 kWh/460 km                       |
| Zuladung kg/Ladevolumen l:                 | 443/475-1.392                         |
| Typklasse HP/VK/TK:                        | 16/23/21                              |
| Firmenfahrzeuganteil gesamt*:              | 17,3 %                                |
| Dieselanteil:                              | 0 %                                   |
| Basispreis (netto):                        | ab 38.395 Euro                        |
| Betriebskosten pro Monat/km**:             | 978,17/0,39 Euro                      |

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



Der Kia Niro ist ein kleiner Designer-Kompaktwagen



# Echter Luxusartikel

BMW überarbeitet sein elektrisches Flaggschiff subtil, aber wirkungsvoll. Der iX xDrive 60 bleibt das Ruhezentrum im Premium-Segment – mit nun noch mehr digitalem Feinschliff. Flottenmanagement hat ihn sich genauer angesehen.



Der BMW iX ist das elektrische Statement aus München – ein SUV, das bewusst anders sein will. Mit seinem extrovertierten Design, der wuchtigen Niere und dem schwebend-luxuriösen Raumgefühl hat er sich rasch als Tech-Flaggschiff der Marke etabliert. Nun bekommt das SUV ein leichtes Lifting – optisch bleibt vieles beim Alten, aber unter der Oberfläche wurde an etlichen Stellen nachgeschärft. Und das Ergebnis überzeugt. Besonders in der von uns gefahrenen xDrive-60-Version mit 544 PS zeigt sich der iX als rollende Ruheoase mit sportlicher Seele.

Gleich beim Einsteigen fällt das luftige Raumgefühl auf. Der iX bietet nicht nur viel Platz, sondern auch ein hochwertiges Ambiente mit reduzierter Linienführung. Feines Leder, aber auch recycelte Textilien sowie strukturierte Bedienelemente vermitteln ein futuristisch-nobles Gefühl. Noch beeindruckender: die Sitzgelegenheiten. Große Sessel erinnern eher an Lounge-möbel als an Autositze. Sie bieten nicht nur vielfache Einstellmöglichkeiten, sondern auch eine

spürbare Weichheit, die sonst kaum ein Serienfahrzeug bietet. Längere Strecken? Kein Ding.

Und dann wäre da das Fahrwerk. Was BMW hier abliefert, ist in der Tat beeindruckend – selbst auf grobem Kopfsteinpflaster bleibt der Wagen geschmeidig. Die Luftfederung gleicht Unebenheiten so effektiv aus, dass man fast vergisst, auf rauem Asphalt unterwegs zu sein. Dabei bleibt das große SUV stets stabil, wirkt nie indifferent. Selbst bei flottem Tempo auf der Autobahn liegt der iX souverän und ruhig. Lenkung, Federung, Geräuschniveau – alles scheint aufeinander abgestimmt und extrem kultiviert. Der elektrische Allradantrieb sorgt zudem für kraftvollen Vortrieb, ohne dass es jemals hektisch wirkt.

Die Bedienung erfolgt über das große Curved Display mit Touchscreen – optisch modern, in der Praxis intuitiv. Darüber hinaus lassen sich viele Funktionen auch per Sprache oder über das iDrive-Rädchen steuern. Wer sich etwas Zeit nimmt,

kommt mit dem System gut klar. Und: Nervige Piepser und Assistenten lassen sich rasch abstellen – ein klarer Fortschritt im Alltag. Dass BMW gleichzeitig an Over-the-Air-Updates und neuen Digitalpaketen arbeitet, zeigt: Hier ist man am Puls der Zeit. Äußerlich bleibt der iX seinem Konzept treu – wirkt aber durch feinere Details wie die neue Lichtsignatur und die beleuchtete Niere



Das Ambiente des iX mutet futuristisch an

Die zweite Reihe dieses SUV bietet Platz in Hülle und Fülle



nochmals eleganter. Gerade letztere verleiht dem Fahrzeug in der Dämmerung eine besondere Präsenz. Auch neue Farben und Felgendesigns bringen frischen Wind. Wer möchte, kann seinen iX nun noch individueller konfigurieren – inklusive nachhaltiger Materialien im Innenraum und neuen, edlen Ausstattungsdetails.

Mit dem sanften Facelift schärft BMW den Charakter des iX, ohne seinen Grundcharme zu verändern. Das Fahrzeug bleibt ein elektrischer Gleiter mit beeindruckendem Komfortniveau, viel Platz und leiser Souveränität. Für Vielfahrer, Familien oder Flottennutzer, die auf Luxus und Ladepower setzen, bleibt der iX xDrive 60 eine der überzeugendsten Optionen – auch weil das Dienstwagenprivileg bei Elektrofahrzeugen weiterhin gilt. Ein Sonderangebot ist der Bayer mit netto 83.950 Euro allerdings nicht gerade. So ist das eben mit echten Luxusartikeln.

## BMW iX xDrive60

|  |                           |
|--|---------------------------|
| Motor:                                     | <b>zwei E-Maschinen</b>   |
| Systemleistung kW (PS):                    | <b>400 (544)</b>          |
| Drehmoment bei U/min vorn:                 | <b>765 Nm bei k. A.</b>   |
| Getriebe:                                  | <b>eine Übersetzung</b>   |
| Schadstoffklasse/CO <sub>2</sub> -Ausstoß: | <b>-/0 g/km</b>           |
| 0-100 in sek/V-max. in km/h:               | <b>4,6/200</b>            |
| Verbrauch (WLTP)/Reichweite:               | <b>17,9 kWh/701 km</b>    |
| Zuladung kg/Ladevolumen l:                 | <b>565/500-1.750</b>      |
| Typklasse HP/VK/TK:                        | <b>21/28/25</b>           |
| Firmenfahrzeuganteil gesamt*:              | <b>58,9 %</b>             |
| Dieselanteil:                              | <b>0 %</b>                |
| Basispreis (netto):                        | <b>ab 83.950 Euro</b>     |
| Betriebskosten pro Monat/km**:             | <b>1.392,41/0,56 Euro</b> |

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



Mit den filigranen Heckleuchten wirkt der iX fein



# Laden im Sauseschritt

Mit dem Q6 macht Audi einen großen Schritt in der elektrisch angetriebenen Mobilität. Denn sein 800-Volt-System bürgt für eine extrem schnelle Ladefähigkeit. Flottenmanagement war mit der quattro-Variante unterwegs.



Der neue Audi Q6 strotzt nur so vor Display

Auch Nutzwert ist dem Q6 nicht fremd



Wer sich den neuen Audi Q6 angesehen und bereits für einen Kauf gestimmt hat, muss leicht konservativ angehaucht sein. Den Ingolstädtern ist es nämlich gelungen, erfolgreich eine Gratwanderung zu absolvieren: So rangiert das rein elektrisch angetriebene Mittelklasse-SUV irgendwo zwischen Tradition und Moderne. Traditionell am Q6 ist, dass er sich jegliche Schnörkel am Blechkleid verkneift. Das Gestalterteam macht keine Experimente, dieser Allradler bleibt konservativ. Zumindest bezüglich seiner allgemeinen Formensprache. Dass er zu den modernsten Audi-Modellen gehört, sieht man sofort. Der geschlossene Kühlergrill ist ebenso ein Hinweis darauf wie seine Hightech-LED-Pixelscheinwerfer. Ähnlich fortschrittlich sind die Rückleuchten – neuerdings sogar mit wählbaren Lichtgrafiken. Und die Architekten des Q6 haben nicht nur außen renoviert. Auch der Innenraum, allen voran das Cockpit, erstrahlt in neuem Glanz. So besteht das Kombiinstrument bloß noch aus einer

fein designten Display-Landschaft. Auf Wunsch bekommt der Beifahrer einen eigenen Monitor.

Und dann wäre da noch eine weitere Kunst. Und zwar die, komplexe Funktionalitäten derart simpel bedienbar zu machen, dass der Durchschnittsuser rasch durchsteigt. In der Tat braucht man keine Bedienungsanleitung, um schnell die wichtigsten Features zu finden. Keine Frage, der Q6 richtet sich an Digital Natives, sonst würden den Passagieren die prominent platzierten USB-C-Buchsen nicht förmlich ins Auge springen. Trotz großem Touchscreen gibt es noch ein paar versprengte physische Schalter, nicht alles muss bei diesem Auto per Berührung bedient werden. Beispielsweise der Getriebewahlschalter. Ansonsten lässt sich neben dem Menü auf dem Bildschirm noch das Lenkrad zur Bedienung heranziehen über entsprechende Touchfelder. Doch wie fährt die Quattroversion mit 388 PS? Schnell (5,9 Sekunden auf 100 km/h) und ansatzlos, wie das bei elektrischen Antrieben üblich ist. Allerdings besticht der Q6 auch durch ein komfortabel abgestimmtes Fahrwerk; selbst die fiesesten Verwerfungen auf dem Asphalt vermag das Multifunktionstalent vor seinen Mitfahrern zu verbergen.

Mit dem Q6 könnte Audi es schaffen, mehr Menschen für die Elektromobilität zu begeistern. Der Grund liegt in seiner überbordenden Ladepformance. So dauert es unter optimalen

Bedingungen bloß 21 Minuten, bis der Akku von zehn auf 80 Prozent lädt. Optimale Bedingungen bedeutet im Klartext, dass die Batterie die richtige Temperatur haben muss. Um das sicherzustellen, sollte man auf der Langstrecke entweder eine Ladeplanung durchführen (geschieht automatisch, wenn man eine Zielführung in der Navigation einstellt). Wer seine Ladeplätze selbst aussucht, sollte aber die Ladesäule als Zielpunkt in das Navigationssystem geben, damit die Elektronik weiß, dass der Stromspeicher konditioniert werden muss. Ab netto 62.773 Euro ist das mit 95 kWh (bis zu 636 km Reichweite) gesegnete Gefährt zu haben. Die Wärmepumpe ist in diesem Preis inbegriffen. Eine lange Aufpreisliste lockt allerdings mit feinen Features, sodass mehr Budget beim Erwerb des Q6 nicht schadet. Empfehlenswert ist die adaptive Luftfederung – vor allem, wenn man oft beladen unterwegs ist. Ein ein aktiver Tempomat darf natürlich nicht fehlen.

## Audi Q6 e-tron quattro

|   |                               |
|---|-------------------------------|
| Motor:                                  | <b>zwei E-Maschinen</b>       |
| Systemleistung kW (PS):                 | <b>285 (388)</b>              |
| Drehmoment bei U/min vorn:              | <b>275 Nm bei k. A.</b>       |
| Drehmoment bei U/min hinten:            | <b>585 Nm bei k. A.</b>       |
| Getriebe:                               | <b>eine Übersetzung</b>       |
| Schadstoffkl./CO <sub>2</sub> -Ausstoß: | <b>keine/0 g/km</b>           |
| 0-100 in sek/V-max. in km/h:            | <b>5,9/210</b>                |
| Verbrauch (WLTP)/Reichweite:            | <b>17-19,8 kWh/bis 636 km</b> |
| Zuladung kg/Ladevolumen l:              | <b>540/526-1.529 plus 64</b>  |
| Typklasse HP/VK/TK:                     | <b>21/27/24</b>               |
| Firmenfahrzeuganteil gesamt*:           | <b>74,6 %</b>                 |
| Dieselanteil:                           | <b>0 %</b>                    |
| Basispreis (netto):                     | <b>ab 62.773 Euro</b>         |
| Betriebskosten pro Monat/km**:          | <b>1.390,18/0,56 Euro</b>     |

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

Neuerdings kann man unter verschiedenen Leuchtgrafiken wählen







Der große Zentralscreen präsentiert sich mit komplett neuer Oberfläche

Das Platzangebot im Fond des ID.Buzz fällt üppig aus



# In die Verlängerung

Der Volkswagen ID.Buzz ist ein cooles Gefährt und damit ein durchaus würdiger Bulli. Mit der jetzt nachgereichten Langversion gibt es Abhilfe für Kunden mit höherem Platzbedarf. Flottenmanagement war mit dem elektrisch angetriebenen Transporter unterwegs.

Da steht mal wieder ein ID.Buzz zur Abholung bereit – den testet man doch gern. Diesmal aber handelt es sich um eine andere Version. Erstens ist die hier zur Verfügung stehende Variante deutlich länger (plus 25 Zentimeter), und auch den Antrieb haben die Volkswagen-Ingenieure deutlich erstarken lassen. Statt 204 gibt es jetzt 286 elektrische Pferdchen, was mehr Souveränität verspricht. Und in der Tat kommt der 2,6-Tonner ziemlich zügig von der Stelle. Trägheit? Fehlangezeige, und zwar sowas von. Innerhalb von 7,9 Sekunden sprintet der lautlose Bus auf Landstraßentempo – das soll ein alter Bulli erst einmal nachmachen. Und mit 160 km/h Topspeed ist er außerdem hinreichend schnell. Ein Nebeneffekt des jetzt deutlich längeren Radstands ist der er-

höhte Federungskomfort. Dieser verleiht dem futuristischen Bulli eine geschmeidige Note. Und die Sitze samt den klappbaren Armlehnen sind ebenfalls dem Komfort zuträglich. Schreit das nicht danach, den ID.Buzz auf die Langstrecke mitzunehmen? Zumal die Ausgabe mit dem starken Motor über einen Akku mit 86 kWh Energiegehalt verfügt – die Rede ist von nutzbarer Energie.

Überdies hat Volkswagen etwas dafür getan, dass die entleerte Batterie schnell wieder zu Kräften kommt. Daher erlaubt der ID.Buzz eine Peak-Ladeleistung von bis zu 200 kW. Somit kann der User den Lithium-Ionen-Akku an einer entsprechenden Ladesäule binnen 26 Minuten von zehn auf 80 Prozent laden, das ist eine Pause, mit der man gut Leben kann. Die WLTP-Reichweite beziffert der Hersteller mit ganz ordentlichen 485 Kilometern. Und der Verbrauch soll bei 19,5 kWh liegen, was angesichts der Fahrzeuggröße absolut in Ordnung geht. Sehr in Ordnung geht auch das Platzangebot. Für die erste Reihe gilt das sowieso. Aber wenn man dann noch vier weitere Personen mitnehmen möchte, klappt das gut. Hinten herrscht derart viel Bein- (und Kopffreiheit sowieso), dass man kommod viele Hundert Kilometer abspulen kann. Kleine, hochklappbare Tischchen erhöhen die Praxistauglichkeit. Und wirklich unzählige USB-Anschlüsse im



Ein bisschen Retro fährt immer mit – hier in Form stilisierter Lüftungsschlitze

ganzen Auto verteilt sorgen dafür, dass zig mobile Endgeräte der ganzen Besatzung mit Energie versorgt werden können. So muss es anno 2024 sein.

Dass ein anspruchsvolles Fahrzeug auch ein bisschen Geld kostet, liegt auf der Hand. Volkswagen verlangt netto 52.705 Euro für den langen Bulli. Doch für diesen Kurs gibt es nicht nur viele Technik-Features, sondern verdammt viel Praxistauglichkeit. Ein Blick in das Datenblatt offenbart, dass der Bus selbst bei aufgestellten Lehnen über 1.300 Liter Gepäckäquivalent bietet. Und sonst? Für die Basisline „Pro“ gibt es sämtliche Assistenten frei Haus; darüber hinaus gibt es ein neu gestaltetes Infotainment mit einer komplett neu gestalteten Oberfläche. Schön ist, dass man piepende und vibrierende Helferlein zügig und intuitiv ausschalten kann. Außerdem sind Dinge wie LED-Scheinwerfer, Parksensoren, schlüsselloses Startsystem, Tempomat sowie Verkehrszeichen-Erkennung frei Haus. Übrigens kostet es 1.060 Euro netto extra, wenn der ID.Buzz ein Sechssitzer sein soll. Auch Siebensitzigkeit ist möglich. Empfehlenswert ist das Package mit der Rückfahrkamera und dem aktiven Tempomat zu netto 1.200 Euro.

| Volkswagen ID.Buzz Pro         |                     |
|--------------------------------|---------------------|
| Motor:                         | Elektromotor        |
| kW (PS) bei U/min:             | 210 (286) bei k. A. |
| Drehmoment bei U/min:          | 560 Nm bei k. A.    |
| Getriebe:                      | Reduktionsgetriebe  |
| CO <sub>2</sub> -Ausstoß:      | -                   |
| 0-100 in sek/V-max. in km/h:   | 7,9/160             |
| Verbrauch/Reichweite:          | 19,5 kWh/bis 485 km |
| Zuladung kg/Ladevolumen l:     | 489/1.340 bis 1.878 |
| Typklasse HP/VK/TK:            | 20/24/29            |
| Firmenfahrzeuganteil gesamt*:  | 47,4 %              |
| Dieselanteil:                  | 0 %                 |
| Basispreis (netto):            | ab 52.705 Euro      |
| Betriebskosten pro Monat/km**: | 1.380,30/0,55 Euro  |

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





Mit dem sportiven EC40 gibt Volvo Kompaktklassekunden die Chance, distinguert unterwegs zu sein – ohne aufzutragen. Flottenmanagement hat die starke Version mit zwei Motoren getestet.

# Coupéhaft zurückhaltend

Mit der Premiummarke Volvo ist man sowieso immer etwas nobler unterwegs – auch in der Kompaktklasse. Wem das nicht reicht bei gleichzeitig begrenztem Budget, bekommt bei den Schweden ein besonderes Schmankerl: Ein kompaktes viertüriges SUV-Coupé mit der Bezeichnung EC40. Und während für die Basis-SUV-Baureihe der Vierziger-Serie immer Verbrenner-Optionen bestanden (und noch bestehen), war für das schnittiger aussehende Coupé von Beginn an ausschließlich der elektrische Antrieb vorgesehen. Und weil hier sportliche Werte in besonderem Maße zählen, hat sich Flottenmanagement gleich für den Doppelmotorer mit 408 PS entschieden. Damit wird der optisch flach daher kommende Allrounder zum wahren Wolf im Schafspelz, denn diese gewaltige Leistung sieht man ihm nun wirklich nicht an.

Kommen wir gleich zum Punkt. Nach dem Losfahren aus der City in die ländliche Gegend geht man erst einmal behutsam mit dem rechten Pedal um. Aber dann, wenn die Straßen breiter und gleich-

zeitig leerer werden, traut man sich, den Fuß etwas tiefer sinken zu lassen. Und man spürt, wie mächtig der Allradler mit seinem Drehmoment-Pfund (670 Newtonmeter) wuchert. Und wehe, du gibst die volle Last der beiden lautlosen Triebwerke auf die Pneus. Dann hämmert der unschuldig vorfahrende EC40 derartig ins Kreuz, wie es sonst nur veritable Athleten können. Zahlen gefällig? Nach 4,6 Sekunden stehen 100 km/h auf dem Digitacho. Und dann schaut man traurig drein, wenn der untere Mittelklasse bei 180 Sachen in die virtuelle Wand läuft. Die Skandinavier gehen mit ihrer gedrosselten Speed aber selbstbewusst um, kommunizieren sie als Sicherheitstempo in einem Werbespot nach dem anderen. Passt eben zum Image der Marke.

Aber ganz ehrlich? Beim elektrischen Antrieb macht es ja vielleicht auch Sinn, gedanklich einen Zacken zurückzuschalten. Nicht etwa, weil schnelles Fahren keinen Spaß machen würde, aber weil man die Batterie eben nicht so schnell wieder aufgefüllt bekommt wie einen Tank. Das ist eben aktueller Stand der Technik. Dennoch reichen beim EC40 Twin bloß 28 Minuten, um den Stromspeicher von 10 auf 80 Prozent zu laden – geht in Ordnung.

Und wie ist es um das Infotainment bestellt? Es gibt Display, wohin das Auge reicht. Das auf dem zentralen Screen laufende Betriebssystem basiert bei Volvo ja schon lange auf Android und lässt sich daher



Infotainment ist auch bei Volvo ein wichtiges Thema

Bei Bedarf schluckt der Volvo EC40 viel Gepäck



ziemlich intuitiv beherrschen. Auf Wunsch kann der User per Smartphone-Integration aber auch Apple CarPlay nutzen. Wer den zweitärksten Volvo EC40 erwerben möchte, muss netto 51.504 Euro in die Hand nehmen. Eine ganze Menge von Features sind in diesem Preis enthalten. Dazu gehören viele Assistenten, LED-Scheinwerfer, Parkpiepser, Rückfahrkamera, elektrisch verstellbare Sitze mit Lendenwirbelstütze, Standheizung, Tempomat und eine Wärmepumpe. Wer noch ein bisschen mehr Assistenz möchte, sollte das Business-Paket zu netto 1.008 Euro wählen. In diesem Fall gibt es einen adaptiven Geschwindigkeitsregler, der im Rahmen des Verkehrsflusses beschleunigt und bremst. Darüber hinaus ist in diesem Package ein sogenannter Querverkehrswarner enthalten, der den fließenden Verkehr beobachtet und eine große Hilfe ist, wenn man sich rückwärts aus unübersichtlichen Ausfahrten oder Einmündungen heraustastet.

## Volvo EC40 Twin Motor Performance AWD

|                                |                                    |
|--------------------------------|------------------------------------|
| Motor:                         | <b>zwei E-Maschinen</b>            |
| kW (PS):                       | <b>325 (408)</b>                   |
| Drehmoment bei U/min:          | <b>670 Nm bei k. A.</b>            |
| Getriebe:                      | <b>Ein-Gang-Reduktionsgetriebe</b> |
| CO <sub>2</sub> -Ausstoß:      | <b>0 g/km</b>                      |
| 0-100 in sek/V-max. in km/h:   | <b>4,6/180</b>                     |
| Verbrauch (WLTP)/Reichweite:   | <b>17,3 kWh/457 km (79 kWh)</b>    |
| Zuladung kg/Ladevolumen l:     | <b>435/404-1.196</b>               |
| Typklasse HP/VK/TK:            | <b>18/21/22</b>                    |
| Firmenfahrzeuganteil gesamt*:  | <b>39,0 %</b>                      |
| Dieselanteil:                  | <b>-</b>                           |
| Basispreis (netto):            | <b>ab 54.109,24 Euro</b>           |
| Betriebskosten pro Monat/km**: | <b>1.102,68/0,44 Euro</b>          |

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



Das flache Erscheinungsbild des EC40 ist durchaus sportiv



# Langstreckengleiter

Audi macht die Elektromobilität auch für Dienstwagenfahrer salonfähig, wie der A6 e-tron Avant zeigt. Mit einer Mischung aus hohem Ladetempo, massig Reichweite und viel Platz (vor allem der Kombi) könnte er zum Liebling der gewerblichen Nutzer werden.



Elektromobilität auf langen Strecken? Immer noch ein heikles Thema. Erst langsam sickert die Einsicht durch, dass es nicht nur theoretisch, sondern auch praktisch weit weg gehen kann inzwischen mit dem batterieelektrischen Auto. Bisher fehlte das richtige Fahrzeug – sowohl für die Car Policy als auch für den multifunktionalen Einsatzzweck. Doch mit dem Debüt des Audi A6 e-tron hat sich das drastisch geändert. Ein smarterer Businessklässler als Kombi mit richtig satter Ladeperformance, großzügigem Raumangebot und riesigem Stromspeicher, so etwas hat es gebraucht. Und nun hat Flottenmanagement erstmals die Möglichkeit, den elektrischen Audi-Kombi ausgiebig zu testen. Ein paar Zahlen gefällig? Im Unterboden ruhen 95 kWh Nettokapazität – was eine ganz schöne Ansage ist. Diese sind laut Werk gut für bis zu 720 Kilometer. Und selbst wenn davon unter widrigen Bedingungen ein bisschen abgezogen werden müsste, reicht die Puste locker aus, um weit entfernte Ziele be-

quem zu erreichen. Und dann wäre da ja noch die satte Ladeperformance. Ist der Akku gut temperiert (was bei einer Ladeplanung automatisch geschieht), lassen sich nach rund 20 Minuten wieder 80 Prozent State of Charge erreichen.

Allerdings verlockt die Performance-Variante dazu, die Energie schnell wieder aus der Batterie zu ziehen. Und zwar mittels Fahrpedal. Denn 381 PS können verführerisch sein, vor allem dann, wenn sie abgerufen werden. So sprintet der Ingolstädter auf Wunsch binnen 5,4 Sekunden auf 100 km/h – das ist schon Sportwagen-Kategorie. Und bei 210 Sachen regelt der Elektro-Audi ab – damit kann man leben. Entscheidend allerdings ist die generell sehr souveräne Fortbewegung mit dem elektrischen Strang. Mal eben in eine Verkehrslücke hüpfen? Kein Problem, denn es muss ja nicht heruntergeschaltet werden. Stattdessen ist immer verzögerungsfrei voller Vortrieb abrufbar. Und wie ist es um den Komfort bestellt?

Der optional luftgefederte Kombi flauscht vor allem über lange Verwerfungen geschmeidig. Und exzellente Sitze mit vielfachen Verstellmöglichkeiten sowie Massagefunktion auf Wunsch machen den noblen Transporter zum Wohlfühl-Tool.

Und praktisch ist vor allem der Avant mit seinem großzügigen Laderaumvolumen von bis zu 1.422 Litern. Und für die ganze Baureihe gilt: Digital Natives kom-



An Display mangelt es dem Ingolstädter nicht gerade

Gerade als Avant kann der elektrische A6 jede Menge einpacken



men definitiv auf ihre Kosten dank ausladender Displayfront. Allerdings müssen sich selbst alte Audi-Hasen neu orientieren und mit den Menüs vertraut werden, was allerdings schnell gelingt. Optional darf auch der Beifahrer ein bisschen heruntouchen – und zwar auf einem zusätzlichen Monitor direkt vor seinen Augen. Dass der A6 e-tron nicht ganz günstig sein kann, liegt auf der Hand. Als Performance-Variante mit bloß einer angetriebenen Achse werden mindestens 64.916 Euro (Avant) netto fällig. Allerdings ist diese Ausgabe gerade spannend wegen der Mischung aus Effizienz und Souveränität – schließlich liegt der gemittelte Stromverbrauch bei nur 14 bis 17 kWh je 100 Kilometer, wenn nicht gerade klirrende Kälte herrscht. Interessant für Vielfahrer dürfte das so genannte Tech-Paket sein zu netto 1.546 Euro – es enthält eine bessere Kameraausrüstung, LED-Scheinwerfer mit einem höheren Funktionsumfang sowie mehr Assistenz.

## Audi A6 e-tron Avant Performance

|                                |                    |
|--------------------------------|--------------------|
| Motor:                         | eine E-Maschine    |
| Systemleistung kW (PS):        | 280 (381)          |
| Drehmoment bei U/min vorn:     | 565 Nm bei k. A.   |
| Getriebe:                      | eine Übersetzung   |
| Ladeleistung:                  | bis zu 270 kW      |
| 0-100 in sek/V-max. in km/h:   | 5,4/210            |
| Verbrauch (WLTP)/Reichweite:   | 14,9 kWh/647 km    |
| Zuladung kg/Ladevolumen l:     | 500/502-1.422      |
| Typklasse HP/VK/TK:            | 19/26/26           |
| Firmenfahrzeuganteil gesamt*:  | 51,4 %             |
| Dieselanteil:                  | 0 %                |
| Basispreis (netto):            | ab 64.916 Euro     |
| Betriebskosten pro Monat/km**: | 1.341,03/0,54 Euro |

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



Das beleuchtete Audi-Logo sieht cool aus



# Für die weite Strecke

Mit dem Basis-Taycan erlaubt Porsche viel Ladeperformance in Verbindung mit hoher Reichweite. Könnte dieser Stuttgarter die Lösung für Langstreckennutzer sein? Flottenmanagement war mit einem Sport Turismo unterwegs.



Elektroautos für die Langstrecke? Davor schrecken immer noch viele potenzielle Neuwagenkäufer zurück. Klar, längere Lade- als Tankzeiten sowie geringere Reichweiten im Vergleich zum Verbrenner führen zu solchen Überlegungen – da stellt jeder kleine Diesel das Elektroauto mit einem noch so großen Akku in den Schatten. In diesem Punkt vielleicht, aber insgesamt? Denn: In puncto Antrieb ist das Elektroauto schließlich fein. Leise Fahrgeräusche, ansatzlose Beschleunigung und die völlige Abwesenheit von Zugkraftunterbrechungen machen den elektrischen Antrieb durchaus attraktiv. Und wenn man dann noch die Gelegenheit hat, mit Porsche elektrisch zu fahren, kann das ja nur in Genuss münden. Wie wäre es mit einem Taycan Sport Turismo als Basismodell? Gut, die etwas leistungsfähigere, sogenannte „Performancebatterie Plus“ mit 97 kWh (nutzbar) Kapazität sollte natürlich an Bord, wenn das Ziel darin besteht, viel zu fahren. Auch der Testwagen führt sie an Bord. Damit einher

geht auch eine leichte Leistungssteigerung – jetzt gibt es 435 statt 408 Pferdestärken auf die Hinterachse.

Für Elektroautoverhältnisse und die Marke Porsche mag das eher mild klingen, aber keine Sorge – das Grundmodell mit dem großen Akku fährt mehr als souverän. Der Zuffenhausener hat Druck von der ersten Motorumdrehung an, schiebt kraftvoll, um den Viertürer innerhalb von 4,8 Sekunden auf 100 km/h zu treiben. Entsprechend kräftig spüren die Passagiere den Schub im Kreuz. Gut, das erwartet man von einem Taycan natürlich auch. Spannender ist da schon, dass dieser Porsche zwar sportlich ist, aber im Grunde dennoch ziemlich komfortabel. Der Taycan als feiner Kilometerfresser? Aber klar, zumal er realistisch binnen 18 Minuten von zehn auf 80 Prozent Akkustand lädt. Damit wäre übrigens ein kritischer Punkt abgeräumt, der anfangs besprochen wurde. Und dann sind über 500 Kilometer WLTP-Reichweite drin. Ganz ehrlich – es fällt schwer, sich auf unlimitierten Strecken immer an die Richtgeschwindigkeit zu halten. Aber selbst bei schwerem Gas-, ähm, Stromfuß würden 20 Minuten Ladepause reichen, um eine Beispielstrecke von Köln nach München abzuspuhlen – und das ist eine Dimension, mit der auch ein kilometerfressender Außendienstler leben könnte.

Bleibt bloß die Kleinigkeit des Grundpreises. Porsche verlangt für das Taycan-Ein-



Unglaublich viel Displayfläche kennzeichnet den Taycan-Innenraum

Auch mit einem Taycan kann ordentlich transportiert werden



steigermodell schlappe 86.050 Euro netto. Spannend ist jetzt natürlich die Möglichkeit für Dienstwagenfahrer. Nämlich Gebrauch zu machen von der 0,5-Prozent-Regel, die besagt, den pauschalen privaten Fahranteil auf der Grundlage eines halben Prozents des Bruttolistenpreises abzugelten. Und von Vorteil ist der Taycan natürlich auch dann, wenn man über eine Photovoltaik-Anlage verfügt, um quasi hauseigen produzierten Strom (kostenlos) zu verfahren. Wer in dieser Preisklasse unterwegs ist, hat hier mit großer Wahrscheinlichkeit Optionen. Apropos Optionen: In Richtung Sonderausstattungsliste müssen Taycan-Kunden nicht mehr unbedingt schielen. Denn selbst das am wenigsten kostspielige Modell der Baureihe läuft unglaublich vollausgestattet vom Band mit Features wie elektrischer Kofferraumklappe, LED-Matrixscheinwerfern, adaptiver Luftfederung, Navi, Rückfahrkamera, Smartphone-Integration, beheizten und elektrisch verstellbaren Sitzen, Tempomat sowie Verkehrszeichenerkennung.

## Porsche Taycan Sport Turismo Performancebatterie Plus

|                                |   |
|--------------------------------|---|
| Motor:                         | permanenterregte Synchron-Elektromaschine |
| kW (PS):                       | 320 (435)                                 |
| Drehmoment bei U/min:          | 420 Nm                                    |
| Getriebe:                      | Zweigang-Automatik                        |
| CO <sub>2</sub> -Ausstoß:      | 0 g/km                                    |
| 0-100 in sek/V-max. in km/h:   | 4,8/230                                   |
| Verbrauch/Reichweite:          | 17,9 kWh/bis 650 km                       |
| Zuladung kg/Ladevolumen l:     | 500/446-1.212                             |
| Typklasse HP/VK/TK:            | 17/28/29                                  |
| Firmenfahrzeuganteil gesamt*:  | 21 %                                      |
| Dieselanteil:                  | 0 %                                       |
| Basispreis (netto):            | ab 86.050 Euro                            |
| Betriebskosten pro Monat/km**: | 1.994,49/0,80 Euro                        |

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



Der fliederfarbene Lackton macht aus dem Taycan einen Hingucker



# Defender mit Stecker

Land Rover Defender mit Stecker, kann man sich das vorstellen? Gibt es, allerdings als Plug-in-Hybrid und nicht als reiner Stromer. Flottenmanagement hat den teilelektrisch fahrenden Kraxler bereits bewegt.



Eigentlich ist die Elektro-Aversion beim Geländewagen unbegründet. Denn gerade das Klettern gelingt elektrisch meist besser. Bei Stromern kann das Drehmoment eben deutlich feinfühler dosiert werden. Andererseits soll der Motorsound ja auch nicht fehlen. Wie wäre es mit dem Besten aus zwei Welten? Land Rover bietet den Defender ja bereits seit geraumer Zeit als Plug-in-Hybrid an. In diesem Fall können 15 kWh (netto) Strom gebunkert werden, was für bis zu 55 km Reichweite in der City sorgt. Und City-Reichweite ist gleich Kletter-Reichweite, denn im Geröll wird äußerst langsam gefahren, was wiederum einen effizienten Umgang mit dem Strom bedeutet. Doch seien wir ehrlich, die meisten Defender trifft man auf den Flaniermeilen dieser Welt oder eben auf der Autobahn im Zugbetrieb. Und da wäre die gute Nachricht, dass der Hybrid aus dem Hause Land Rover richtig was ziehen kann, nämlich satte drei Tonnen. Und er ist generell vielseitig mit nahezu 2.000 Litern maximalem

Ladevolumen. Davon abgesehen dürfen auch die Passagiere jede Menge Platz genießen.

Und wie fährt er? Ziemlich flink dank 300 PS Systemleistung – 7,6 Sekunden bis 100 km/h sind in diesem Segment schon mehr Kür als Pflicht. In der Praxis bedeutet das Souveränität in allen Lebenslagen. Es gibt außerdem keine betriebsstrategischen „Hänger“, demnach gelingt das Zusammenspiel von Achtgang-Automatik, Benziner sowie Elektroaggregat ganz geschmeidig. Aufmerksame Naturen hören freilich, wenn sich der Zweiliter-Vierzylinder zu Wort meldet. Das stört aber nicht weiter, denn erstens darf ein Offroader ruhig ein bisschen Geräusch machen. Zweitens hält sich der Maschinenlärm in Grenzen, denn so schrotig der Defender auch anmuten mag – eigentlich ist er ein ganz schön kultiviertes Multifunktionsstool mit guten Manieren. Entsprechend wirkungsvoll haben die Techniker den Ton weggedämmt. Dazu kommt, dass die Luftbälge für hohen Fahrkomfort sorgen – eine Eigenschaft, die beim Geländewagen oft unterschätzt wird. Kaum eine Fahrzeuggattung steckt Bodenwellen nämlich so gut weg. Und der Brite eliminiert sogar die aggressiven Querfugen ordentlich.

Mit einem Nettopreis von 69.075 Euro ist der Doppelmotorer freilich kein Sonderangebot. Allerdings haben die Marketingstrategen ihn vollgepackt mit



Ein schrotiger Defender führt dennoch Hightech an Bord

Viel Platz auch für Gepäck bietet der Defender



Features wie LED-Scheinwerfern, Luftfederung, Navi, Rückfahrkamera, schlüssellosem Schließsystem, Standheizung sowie adaptivem Tempomat. Da der Defender aber ein Kultfahrzeug ist, mit dem der Hersteller Geld verdienen kann, sind Individualisierungswünschen kaum Grenzen gesetzt. Dafür kommt man allerdings recht entspannt durch die Preisliste mit 34 Seiten. Fast noch beeindruckender als das Farbprogramm ist die Felgenauswahl – nicht weniger als 15 verschiedene Designs dürfen in Betracht gezogen werden. Sechs verschiedene Lines runden die Auswahl ab. Neben den Komfortoptionen verfügt der Defender freilich auch über Offroad-Skills. Dazu gehören Dinge wie ein zweistufiges Verteilergetriebe (Geländereduktion). Jedoch ist das aktive Sperrdifferential an der Hinterachse bloß den höheren Ausstattungsvarianten vorbehalten. Allerdings braucht dieses Feature auch nicht jeder Kunde – hier kommt es auf den Einsatzzweck an.

## Land Rover Defender 110 P300e AWD

|  |                           |
|--|---------------------------|
| Motor/Hubraum in ccm:                      | Vierzyl.-Otto/1.997       |
| kW (PS) bei U/min.:                        | 221 (300) bei 4.500-6.000 |
| Drehmoment bei U/min:                      | 625 Nm bei 1.750-4.500    |
| E-Motor kW (PS):                           | 105 (143) bei k. A.       |
| Getriebe:                                  | Achtstufen-Automatik      |
| Schadstoffklasse/CO <sub>2</sub> -Ausstoß: | Euro 6e/135 g/km          |
| 0-100 in sek/V-max. in km/h:               | 7,6/191                   |
| Stromverbrauch/Reichweite:                 | 14,8 kWh/48 km            |
| Zuladung kg/Ladevolumen l:                 | 687/696-1.759             |
| Typklasse HP/VK/TK:                        | 22/27/27                  |
| Firmenfahrzeuganteil gesamt*:              | 38,8 %                    |
| Dieselanteil:                              | 77,4 %                    |
| Basispreis (netto):                        | 69.075,63 Euro            |
| Betriebskosten pro Monat/km**:             | 1.653,27/0,66 Euro        |

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



Markante LED-Rückleuchten verleihen dem Offroader einen Hauch von Retroanmutung





# Wieder da!

Endlich bekommen die Kunden ihren Mitsubishi Outlander zurück, auf den sie sehnlichst gewartet habe. Und das multifunktionale SUV enttäuscht nicht. Flottenmanagement hat es gefahren.

Der Mitsubishi Outlander ist zurück – und wie. Mit klaren Linien, viel Raum und dem überarbeiteten Plug-in-Hybrid-Antrieb präsentiert sich das SUV als moderne Familienkutsche mit Fokus auf Komfort und Effizienz. Optisch hat sich der Japaner bewusst zurückgenommen, wirkt aber durch markante LED-Signaturen, kantigere Proportionen und edle Details gereift. Innen überzeugt er mit Großzügigkeit sowie feiner Verarbeitung, aber nüchterner Sachlichkeit. Vor allem aber: Er fährt sich überraschend gelassen.

Bereits beim ersten Einsteigen fällt auf, wie durchdacht das Raumkonzept ist. Fahrer und Beifahrer genießen viel Bewegungsfreiheit, die Fauteuils, so muss man es sagen, bieten spürbaren Langstreckenkomfort. Weiche Polster, hochwertige Materialien und eine ruhige Linienfüh-

rung prägen das Interieur – das wirkt insgesamt unaufgeregt und genau deshalb angenehm. Die Bedienung gelingt intuitiv, viele Funktionen sind klassisch über Tasten zugänglich, manches läuft über den Touchscreen.

Auf der Straße zeigt der Outlander dann sein wahres Talent. Er federt erstaunlich souverän – ob auf Flickenteppich, Kopfsteinpflaster oder Landstraße. Das Fahrwerk arbeitet spürbar feinfühlig, ohne ins Schaukeln zu geraten. Demnach bleibt das SUV bleibt stets ruhig und berechenbar, auch bei höherem Tempo. Die Lenkung agiert leichtgängig, aber nicht gefühllos. Und weil der Outlander rein elektrisch fährt, bleibt die Fortbewegung besonders leise. Schaltrucks? Gibt es nicht, denn der Verbrenner produziert im unteren Geschwindigkeitsbereich bloß Strom und klinkt sich bei schnellerer Fahrt ein – aber es bleibt bei einer einzigen Übersetzung.

Der Hybridantrieb mit 306 PS Systemleistung klingt wild, ist aber ein moderater Geselle. In der Regel treiben die Elektromotoren an, der Benziner arbeitet im Hintergrund als Generator. Das Geräuschniveau bleibt niedrig. Im Ergebnis wirkt der Outlander stets gelassen – kein Sprintkönig, aber absolut flink. Fürs flotte Ampelduell oder Autobahn-Attacken ist er nicht gebaut, sondern mag eher gleitende Reisen.

Auch sonst punktet das Fahrzeug mit vielen durchdachten Details: Allradantrieb serienmäßig, variable Fahr-



Ordentliche Qualität, viel Platz und feine Stühle bietet dieser Mitsubishi

Platz pur macht den Outlander zum feinen Reisetool



modi, umfangreiche Assistenzsysteme – und ein CHAdeMO-Ladeanschluss für bis zu 85 elektrische Kilometer (kombiniert) im Alltag. Die Verarbeitungsqualität passt, die Geräuschdämmung ist sehr gut, und auch im Fond fällt das Platzangebot mehr als großzügig aus.

Der neue Outlander PHEV ist kein Provokateur – sondern ein beruhigender Begleiter. Wer viel Wert auf Komfort, Platz und alltagstaugliche Elektromobilität legt, findet hier eine entschleunigende Alternative zum elektrifizierten SUV-Mainstream. Mitsubishi bleibt sich treu – mit einem Auto, das nicht laut ruft, aber lange bleibt. Und dann besticht der mit zwei Elektromotoren sowie einem 2,4-Liter großen Vierzylinder ausgestattete Allrounder auch noch mit einem wohlfeilen Preis. Denn er ist bereits ab netto 42.008 Euro zu haben – reichlich Ausrüstung inklusive.

### Mitsubishi Outlander 2.4 Plug-in-Hybrid 4WD

|  |                        |
|--|------------------------|
| Motor/Hubraum in ccm:                      | Vierzyl.-Otto/2.360    |
| kW (PS) bei U/min.:                        | 100 (136) bei 5.000    |
| Drehmoment bei U/min:                      | 203 Nm bei 4.000       |
| Systemleistung kW (PS):                    | 225 (306)              |
| E-Motor vorn kW (PS):                      | 85 (116) bei k. A.     |
| Drehmoment bei U/min:                      | 255 Nm bei k. A.       |
| E-Motor hinten kW (PS):                    | 100 (136) bei k. A.    |
| Drehmoment bei U/min:                      | 195 Nm bei k. A.       |
| Getriebe:                                  | eine feste Übersetzung |
| Schadstoffklasse/CO <sub>2</sub> -Ausstoß: | Euro 6e/19 g/km        |
| 0-100 in sek/V-max. in km/h:               | 7,9/180                |
| Stromverbrauch/elektr. Reichweite:         | 23,4 kWh/85 km         |
| Zuladung kg/Ladevolumen l:                 | 670/498-1.404          |
| Typklasse HP/VK/TK:                        | 21/29/29               |
| Firmenfahrzeuganteil gesamt*:              | k. A.                  |
| Dieselanteil:                              | 0 %                    |
| Basispreis (netto):                        | 42.008 Euro            |
| Betriebskosten pro Monat/km**:             | 919,83/0,37 Euro       |

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



Der neue Outlander wirkt dezent und solide



# Frisch gemacht

Volvo bedient auch weiterhin die Kunden, die sich mit der Elektromobilität noch Zeit lassen möchten. Beispielsweise mit dem XC90. Und als hier besprochener T8 fährt er auch ein bisschen elektrisch. Flottenmanagement war mit der modifizierten Variante unterwegs.



Machen wir uns nichts vor, Elektromobilität möchte einfach noch nicht jeder Kunde haben. Dabei spielt es keine Rolle, ob die Umstände passen oder nicht – wenn der Nutzer nicht mitgeht, wird es schwierig. Das hat auch Volvo erkannt und den konventionell angetriebenen XC90 noch einmal aufgehübscht, sodass er länger verkauft werden kann. Und obwohl Volvo eine bekanntermaßen feine Marke ist, wirkt das modifizierte SUV besonders nobel. Nach dem Einstieg begrüßt die Karosserie den Passagier mit hell-edlen Holz-Einlagen. Gleich mehrere verschiedene Ziernähte sollen außerdem demonstrieren: Das war teuer! Und der Skandinavier ist vornehm in allen Disziplinen. Üppige Sessel stehen für Reisekomfort erster Güte. Aber es muss nicht immer Leder sein, wie man am Testwagen sehen kann. Auch Stoff kann vornehm wirken. Auch auf den Armaturen gibt es übrigens Stoff – ebenfalls mit einer Ziernaht versehen. Das muss man erst einmal so schick hinbe-

kommen. Und wie ist es um den Antrieb bestellt? Klar, der fällt auch nicht gerade ärmlich aus, davon konnte man ausgehen. Und zwar befinden sich zwei Triebwerke unter dem Blech.

Den Plug-in-Hybrid könnte man sozusagen als Vorstufe zur Elektromobilität begreifen für Autofahrer, die sich noch nicht bereit fühlen, komplett ohne Verbrenner unterwegs zu sein. Und die Batterie des XC90 bunkert mittlerweile immerhin schon so viel Strom (15 kWh netto), dass man ordentlich Strecke machen kann rein elektrisch. Und zwar bis zu 70 Kilometer. Und da Volvo die elektrische Leistung auf 145 PS angehoben hat, ist man keineswegs unsouverän unterwegs. Aber wie so viele andere Plug-in-Hybrid-Modelle besteht auch beim T8 die Verlockung, beide Maschinen fleißig zu nutzen. Denn 455 PS Systemleistung machen einfach Spaß. Dann sprintet der 2,3-Tonner nämlich binnen 5,4 Sekunden auf Landstraßentempo. Und bei 180 km/h ist ja ohnehin Schluss. Rein elektrisch geht es immerhin bis 140 Sachen – reicht also, um bequem einen Laster am Berg zu überholen. Doch auch, wenn er kann – im XC90 will man nicht unbedingt hektisch fahren, sondern eher komfortabel. Dafür spricht auch sein mild abgestimmtes Fahrwerk, das auf Wunsch über Luftfederung verfügt.



Der Volvo XC90 ist zeitlos-schön



Das Update des XC90 erkennt man nicht zuletzt am modifizierten Screen

Auf Wunsch passen sogar sieben Personen in den großen Skandinavier



Mindestens 73.521 Euro netto werden fällig für den großen Brocken, der nicht nur luxuriös, sondern auch richtig praxistauglich ist. So passen knapp 2.000 Liter in das XC90-Gepäckanteil, sofern man die Lehnen umlegt. Serienmäßig ist das volle Assistenten-Arsenal und Features wie elektrische Heckklappe, LED-Matrix-Scheinwerfer, Navigation, Rückfahrkamera, Sitzheizung sowie Tempomat mit adaptiver Steuerung. Ein neu gestalteter 11-Zoll-Zentraltouchscreen sieht fein aus und erlaubt eine intuitive Bedienung per Menüsteuerung. Volvos Innenraumdesigner sind mittlerweile auch fast weg von der Drucktaste. Bloß auf dem Lenkrad sind noch klassische Knöpfchen zu finden, was allerdings gut funktioniert. Wer in puncto Ausstattung noch eine Schippe drauflegen möchte, muss zum „Ultra“ greifen. Dann gibt es neben einer hochwertigen Musikanlage mit 600 Watt Leistung auch noch ein Head-up-Display sowie ein Panorama-Glasschiebedach. Außerdem kann in diesem Fall auch die hintere Sitzbank beheizt werden.

## Volvo XC90 T8 AWD

|  |                        |
|--|------------------------|
| Motor/Hubraum in ccm:                      | Vierzyl.-Otto/1.969    |
| kW (PS) bei U/min.:                        | 228 (310) bei 6.000    |
| Drehmoment bei U/min:                      | 400 Nm bei 3.000-4.800 |
| Systemleistung kW (PS):                    | 335 (445)              |
| E-Motor kW (PS):                           | 107 (145)              |
| Drehmoment:                                | 309 Nm                 |
| Getriebe:                                  | Achtstufen-Automatik   |
| Schadstoffklasse/CO <sub>2</sub> -Ausstoß: | Euro 6e/30 g/km        |
| 0-100 in sek/V-max. in km/h:               | 5,4/180                |
| Stromverbrauch/Reichweite:                 | 19,5 kWh/71 km         |
| Zuladung kg/Ladevolumen l:                 | 653/262-1.816          |
| Typklasse HP/VK/TK:                        | 23/24/23               |
| Firmenfahrzeuganteil gesamt*:              | 44,9 %                 |
| Dieselanteil:                              | -                      |
| Basispreis (netto):                        | 73.521 Euro            |
| Betriebskosten pro Monat/km**:             | 1.316,52/0,53 Euro     |

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





Weiche Fauteuils machen den Chinesen zum Langstreckler

Überbordend viel Display fällt auf in diesem Xpeng



Xpeng schafft es, stylische Elektrofahrzeuge zum relativ günstigen Kurs anzubieten. Flottenmanagement hat den G9 ausgeführt, ein großer SUV-Allrounder mit Leistung satt und erstaunlicher Ladeperformance.

# Überraschungspaket

Was ist denn das bitte für ein futuristisches SUV? So oder so ähnlich könnten Passanten reagieren, wenn sie den Xpeng G9 vorbeiflitzen sehen. Das ausladende SUV wirkt futuristisch-stylisch mit seinem Scheinwerfer-Leuchtband und der geschlossenen Frontmaske. Hinten haben die Designer ebenfalls ein durchgehendes Band installiert – so ist es aktuell eben modern. Und der Chinese weiß ganz genau, was der Europäer mag, bringt also den Markennamen auf den Heckdeckel, und zwar in großen Lettern. Dieses Package wirkt nicht nur schick, sondern auch luxuriös – nach Businessklasse. Das verwundert nicht, denn mit 4,89 Metern Länge ist der Allradler stattlich. Moment, Allrad beim Xpeng gibt es freilich auch – aber Flottenmanagement hat sich für die effizientere Variante mit bloß einer angetriebenen Achse entschieden. Und die ist auch nicht gerade schwächlich auf der Brust, leistet 313 PS und macht dem Allrounder ganz schön Druck. Doch dazu später mehr. Wir richten uns erst einmal ein

hinten dem Steuer, genießen den Platz (der ist wirklich herrschaftlich) und freuen uns über feine, geschmeidige Stühle.

Xpeng weiß offenbar, wie man Reisefahrzeuge baut, das muss man dem Konzern lassen. Aber bevor es losgeht, müssen noch ein paar Dinge erledigt werden. Beispielsweise piepende und vibrierende Assistenten ausschalten – gelingt erstaunlich schnell dank intuitiver Menübedienung. Und dann rollen wir nach dem Losfahren zunächst einmal gemächlich an die Ladestation, denn der Akku braucht Futter. Achtung, falls jetzt das Vorurteil ins Spiel kommen sollte, chinesische Fabrikate würden nicht schnell laden – prompt folgt die Probe auf das Exempel. Bei elf Prozent wird eingesteckt, und dann powert der Lader los. Hier fließt viel Strom, die Ladeleistung strebt Richtung 300 Kilowatt. Und siehe da, nach rund 20 Minuten zeigt das große Display 80 Prozent. Puh, das ging schnell. Warum? Weil der Xpeng über ein 800-Volt-System verfügt. Gut, dann wäre ja jetzt genug Saft im Speicher, um den 2,2-Tonner mal richtig laufen zu lassen. Und in der Tat legt er bei niedergedrücktem Fahrpedal mächtig los. Nicht brutal in der ersten Sekunde, sondern schön modelliert, auf Komfort getrimmt. Der G9 startet sanft, um dann aber mit Schmackes durchzuladen. In Zahlen bedeutet das: 6,4 Sekunden bis 100 km/h. Und dann marschiert der sanfte Riese durch bis 200 Sachen – völlig entspannt. Knapp 100 kWh Akkukapazität sind übrigens gut für 570 Kilometer Fahrt. Damit kann sogar der Vielfahrer leben.

Und das Fahrwerk spielt mit. Schnell gefahrene Autobahnkurven fühlen sich zu keinem Zeitpunkt unsicher an. Was aber nicht heißt, dass das SUV ein hart abrollender Knochen ist – es bleibt geschmeidig, auch auf der holprigen Piste. Und er ist etwas für Digital Natives dank großer Display-Menge und gut zugänglichen Schalen für kabelloses Smartphoneladen, die auch noch richtig leistungsfähig sind. Schön ist, dass der Xpeng G9 trotz hohem Ausstattungs- und Komfortniveau zu den wohlfeilen Offerten gehört mit einem Grundpreis von 50.084 Euro netto. Und für diesen Kurs gibt es neben der gewaltigen Ladeperformance und den Selbstverständlichkeiten wie Navi, Smartphone-Integration sowie Tempomat mit adaptiver Steuerung auch noch eine elektrisch betriebene Heckklappe nebst Zuziehhilfe für die Türen. Der Aufpreis für 93 statt 76 kWh Nettokapazität Batterie schlägt mit netto 3.361 Euro zu Buche.

## Xpeng G9 RWD Long Range

|  |                                       |
|--|---------------------------------------|
| Motor:                                     | eine Permanentmagnet-Synchronmaschine |
| Systemleistung kW (PS):                    | 230 (313)                             |
| Drehmoment bei U/min vorn:                 | 430 Nm bei k. A.                      |
| Getriebe:                                  | eine Übersetzung                      |
| Schadstoffklasse/CO <sub>2</sub> -Ausstoß: | -/0 g/km                              |
| 0-100 in sek/V-max. in km/h:               | 6,4/200                               |
| Verbrauch/Reichweite:                      | 19,4 kWh/480 km (93,1 kWh)            |
| Zuladung kg/Ladevolumen l:                 | 470/660-1.576                         |
| Typklasse HP/VK/TK:                        | 22/30/27                              |
| Firmenfahrzeuganteil gesamt*:              | 56,1 %                                |
| Dieselanteil:                              | 0 %                                   |
| Basispreis (netto):                        | ab 53.445 Euro                        |
| Betriebskosten pro Monat/km**:             | 1.071,44/0,43 Euro                    |

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



Das durchgehende Leuchtband gibt dem G9 ein markantes Erscheinungsbild



# Heißblütiger Stromer

Mit dem Cupra Tavascan bieten die Spanier ein ausgefallen designtes SUV mit rein elektrischem Antrieb. Doch wie praktisch ist das große SUV eigentlich? Flottenmanagement hat es herausgefunden.



Die Innenarchitektur des Tavascan ist fancy

Über Platzmangel kann man sich in diesem Spanier kaum beklagen



Wer sich für den Cupra Tavascan interessiert, muss ein designorientierter Mensch sein. Die Lufteinlässe in der Fronthaube machen an. Der spannungsvoll platzierte Schriftzug zwischen Haubenkante und Stoßfänger sieht cool aus. Noch cooler sogar muten die bronzefarbenen Felgen an. Und die optische Krönung des Tavascan ist zweifelsohne sein beleuchtetes Markensignet. Und wer das „VZ“-Logo erblickt, kann sich sicher sein: Unter dem Blech dieses Tavascan steckt ganz schön viel Power. Nämlich geballte 340 PS und noch geballtere 545 Newtonmeter Drehmoment. Passt zur feurig-wilden Gestaltung des Spaniers. Probefahrt gefällig? Das kompakte SUV reißt auf Fahrpedalbefehl ordentlich an und schiebt beflissen. Laut Werk reichen 5,5 Sekunden, bis 100 km/h auf dem Display angezeigt werden. Bei 180 km/h ist allerdings das Ende der Fahnenstange erreicht. Macht allerdings nichts, denn der Tavascan soll ja keine

Autobahnrennen gewinnen, sondern seine Passagiere möglichst komfortabel an jegliche Ziele bringen. Und das gelingt dem Cupra durchaus gut, so viel sei betont.

So entpuppen sich seine Sitze mit den in die alcantaraähnlichen Polster eingebrachten kleinen Cupra-Logos als ziemlich komfortabel, obwohl sie als Sportsitze deklariert werden. Sportlich sind sie allerdings dennoch, denn die ausgeprägten Wangen halten die Fahrgäste fest in der Mittelbahn, auch wenn man Kurven mal etwas zügiger umrundet. Und der Innenraum? Ist ziemlich cool mit den vielen bronzefarbenen Akzenten. Diese finden sich auf dem Lenkrad wieder, im Bereich der Mittelkonsole, und sogar die Umrandung der Cupholder sind entsprechend gehalten. Die teils schwebende Innenarchitektur sieht übrigens fancy aus. Der große Zentralscreen lädt zum fröhlichen Touchen ein und reagiert zügig – so ist fein. Um die wichtigsten Fahrwerte zu erhaschen, muss der Fahrer allerdings nicht nach rechts schielen, sondern findet diese gleich auf dem kleineren Monitor direkt vor seiner Nase. Wie anno 2024 üblich, ist das Bedienkonzept auf das Sliden und Touchen ausgelegt – physische Schalter beschränken sich weitgehend auf die Fahrmodusschaltung (Lenkrad). Damit muss man heute leben. Der Tavascan bietet übrigens viel Raum für Mensch und Gepäck (rund 1.500 Liter Kofferraumvolumen).

Bleibt die Frage, ob man den Tavascan auch mal als Kilometerfresser einsetzen kann. Ja, man kann. Denn der Spanier glänzt mit einer prope- ren Ladeleistung. So nennt der Hersteller zügige 28 Minuten, um die Batterie von zehn auf 80 Pro- zent zu laden. Die WLTP-Reichweite beträgt bis zu 528 Kilometer bei gemischter Fahrweise. Mit netto 51.076 Euro ist der starke Tavascan kein Schnäppchen, allerdings darf man die reduzierte Dienstwagensteuer keineswegs außer Acht las- sen. So basiert die Bemessungsgrundlage für die pauschale Abgeltung privater Fahrten beim Ta- vascan auf dem geviertelten Bruttolistenpreis, was finanziell attraktiv ist. Überdies ist der Spa- nier ordentlich ausgestattet, bietet Features wie elektrische Heckklappe, LED-Scheinwerfer (mit Matrix-Technologie), Navigationssystem, Rück- fahrkamera und Tempomat mit aktiver Steuerung frei Haus. Die Variante mit Doppelmotor verfügt sogar über elektronisch regelbare Dämpfer. Mehr Auto braucht man wahrlich nicht.

## Cupra Tavascan VZ

|                                |                           |
|--------------------------------|---------------------------|
| Motor:                         | <b>zwei E-Maschinen</b>   |
| kW (PS):                       | <b>250 (340)</b>          |
| Drehmoment bei U/min:          | <b>545 Nm bei k. A.</b>   |
| Getriebe:                      | <b>eine Übersetzung</b>   |
| CO <sub>2</sub> -Ausstoß:      | <b>0 g/km</b>             |
| 0-100 in sek/V-max. in km/h:   | <b>5,5/180</b>            |
| Verbrauch/Reichweite:          | <b>16,5 kWh/521 km</b>    |
| Zuladung kg/Ladevolumen l:     | <b>582/540</b>            |
| Typklasse HP/VK/TK:            | <b>17/23/21</b>           |
| Firmenfahrzeuganteil gesamt*:  | <b>k. A.</b>              |
| Dieselanteil:                  | <b>-</b>                  |
| Basispreis (netto):            | <b>ab 51.076 Euro</b>     |
| Betriebskosten pro Monat/km**: | <b>1.174,36/0,47 Euro</b> |

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



Markant ist das beleuchtete Logo



# Beau mit Stecker

Der Toyota Prius hat sich vom merkwürdig aussehenden Öko-Fahrobjekt zur hübschen Limousine entwickelt. Zu haben ist er bloß noch als Plug-in-Hybrid. Flottenmanagement war mit dem Japaner unterwegs.

Früher sahen Elektroautos und Hybride merkwürdig aus. Die Designer hatten offenbar den Auftrag, den ökologischen Anstrich über das Blechkleid zu kommunizieren. Die Zeiten haben sich geändert, denn Hybride sind keine Außenseiter mehr, sondern längst Mainstream geworden. Und entsprechend konventionell sieht auch die Außenhaut des Prius aus. Vor allem die Front besticht durch eine dezente Ästhetik. Unter dem Blech steckt solide Konzerntechnologie; allerdings hat sich der Prius mittlerweile weit vom braven Ökostromer entfernt und avancierte zum properen Powerpaket. So fällt die Systemleistung mit 223 PS einigermaßen drastisch aus. Aber keine Sorge, der Prius ist kein giftiger Sportler, sondern vielmehr komfortabel-souverän und damit absolut langstreckentauglich. Mit knapp 14 kWh Batteriekapazität erlaubt der Fronttriebler 86 Kilometer rein elektrische Reichweite nach WLTP im gemischten Betrieb. Und auch im lautlosen Betrieb fährt die geräumige Limousine keineswegs unsouverän (und effizient mit etwas weniger als 13 kWh je 100 Ki-



lometer), was an der durchaus üppigen elektrischen Leistung von 163 PS liegt. Innen glänzt der Prius mit viel Infotainment – insbesondere der große Screen (12,3 Zoll) fällt auf. Wer das ständige Touchen nicht so gerne mag, darf sich freuen: Viele Funktionen lassen sich mit klassischen Drucktasten bedienen. Auch das Lenkrad ist damit gespickt, was Technikfans glücklich machen dürfte. Ab netto 38.647 Euro gibt es den Prius übrigens – und der Allrounder präsentiert sich bereits als Basis richtig gut ausgestattet. An Bord sind Features wie autonome Notbremsung, elektrisch verstellbarer Fahrersitz, LED-Scheinwerfer, Navigationssystem, Rückfahrkamera, schlüsselloses Schließsystem, Sitzheizung, Smartphone-Integration sowie Tempomat mit aktiver Steuerung.



Im Prius wird auch noch mit Drucktasten gearbeitet (li.)

## Toyota Prius PHEV

|   |                         |
|---|-------------------------|
| Motor/Hubraum in ccm:                   | Vierzyl.-Otto/1.998     |
| kW (PS):                                | 111 (151)               |
| Drehmoment bei U/min:                   | 190 Nm bei 4.400        |
| E-Motor kW (PS):                        | 120 (163)               |
| Drehmoment:                             | 208 Nm                  |
| Systemleistung kW (PS):                 | 164 (223)               |
| Getriebe:                               | Automatik               |
| Schadstoffkl./CO <sub>2</sub> -Ausstoß: | Euro 6d-ISC-FCM/11 g/km |
| 0-100 in sek/V-max. in km/h:            | 6,8/177                 |
| Stromverbrauch/Reichweite:              | 12,8 kWh / 86 km        |
| Zuladung kg/Ladevolumen l:              | 375/284                 |
| Typklasse HP/VK/TK:                     | 15/27/24                |
| Firmenfahrzeuganteil gesamt*:           | k. A.                   |
| Dieselanteil:                           | 0 %                     |
| Basispreis (netto):                     | 38.647 Euro             |
| Betriebskosten pro Monat/km**:          | 954,36/0,38 Euro        |

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

# Nobler Chinese

Great Wall Motor gibt mächtig Strom und platziert auch in Europa attraktive Modelle. Flottenmanagement war jetzt mit dem großen Ora 07 unterwegs. Und der fährt sich richtig gut.

Was ist denn das bitte für ein Fahrzeug? So ähnlich könnten Fragen lauten, wenn Passanten erstmals auf den Ora 07 treffen. Der 07 sieht nämlich exzentrisch aus, erinnert ein bisschen an britische Luxuskarossen. Und das betont fließend gehaltene Heck macht den Businessklässler optisch ein bisschen sportlich. Und innen? Sieht die Limousine ebenfalls nobel aus mit ihrer terracottafarbenen Lederausstattung. Und selbst das Finish ist überzeugend, muss man einfach sagen. Der 07 überzeugt durch feine Materialien und gute Verarbeitung. Das macht neugierig auf eine erste Fahrt. Vorher vielleicht noch der Hinweis, dass unter dem Blech zwei

Elektromaschinen mit insgesamt 408 PS stecken. Damit wird der 07 zum Allradler. Zum ziemlich potenten Allradler, sei angemerkt. Entsprechend wuchtig legt der 2,2-Tonner los. Wobei die Ingenieure die Kraftentfaltung bewusst modellieren – sie lassen das Drehmoment (680 Newtonmeter) nicht sofort loswüten, sondern haben einen moderaten Anstieg programmiert. So wirkt das Beschleunigen (4,5 Sekunden bis 100 km/h) harmonisch, aber dennoch nachdrücklich. Und überhaupt wirkt der Ora 07 harmonisch, fährt so ein bisschen wie eine klassische Businessklasse mit fein abgestimmtem Fahrwerk. Unebenheiten jeglicher Art absorbiert die Dämpfer-Feder-Einheit sorgfältig; langweilige Verwerfungen erzeugen einen sanften Nachschwung. Dazu kommen komfortable Sitze – diese Limousine ist definitiv auch für lange Strecken geeignet. Dazu passt auch die Menge an gebunkertem Strom. Mit den 83,5 kWh an Bord kommt der 07 über 500 Kilometer weit. Mit einem Grundpreis von netto 44.950 Euro ist der Viertürer übrigens wohlfeil eingepreist. Schließlich ist das noble Gefährt üppig ausgestattet mit



Die verschachtelten Skalen muten ausgefallen an

Brocken wie Head-up-Display, elektrischer Heckklappe sowie Panorama-Glasdach.

## GWM Ora 07 GT

|   |   |
|---|---|
| Motor:                                    | zwei permanenterregte Synchronmaschinen |
| kW (PS):                                  | 150 (204)                               |
| kW (PS):                                  | 150 (204)                               |
| Systemleistung kW (PS):                   | 300 (408)                               |
| Drehmoment bei U/min:                     | 680 Nm                                  |
| Getriebe:                                 | eine Übersetzung                        |
| Schadstoffklasse/CO <sub>2</sub> -Ausst.: | keine/0 g/km                            |
| 0-100 in sek/V-max. in km/h:              | 4,5/180                                 |
| Verbrauch/Reichweite:                     | 17,5 kWh/530 km                         |
| Zuladung kg/Ladevolumen l:                | 350/333-1.045                           |
| Typklasse HP/VK/TK:                       | 20/26/22                                |
| Firmenfahrzeuganteil gesamt*:             | 6 %                                     |
| Dieselanteil:                             | 0 %                                     |
| Basispreis (netto):                       | ab 44.950 Euro                          |
| Betriebskosten pro Monat/km**:            | k. A. (nicht kalkulierbar)              |

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





# Ford elektrisiert

Mit dem neuen Explorer hat Ford einen spannenden elektrischen Allrounder auf die Räder gestellt. Flottenmanagement hat den stylisch gezeichneten Kompakten unter die Lupe genommen.

Explorer, der Name steht bei Ford bereits seit Jahrzehnten für Abenteuerlust. Der neue Explorer könnte allerdings Entdecken ganz anderer Art gefallen. Und zwar ist er spannend, wenn man die Elektromobilität entdecken möchte. Zu Preisen ab netto 35.714 Euro bekommt man den Explorer bereits, dann allerdings mit bloß 52 kWh nutzbarer Batteriekapazität. Flottenmanagement hatte das Vergnügen, mit der stärksten Heckantriebsvariante (286 PS) unterwegs zu sein. Die besticht nicht bloß durch propere Fahrleistungen — dieses SUV beschleunigt binnen 6,4 auf 100 km/h, was sich in der Praxis durch dynamische Gepflogenheiten manifestiert —, sondern es gibt mit 77 kWh auch einen reisetauglichen Akku. Demnach sind bis zu 602 Kilometer drin laut WLTP.

Wer den Explorer entert, findet nicht nur einen wohnlichen Innenraum vor. Auffällig sind unzählige Möglichkeiten, um anfallenden Kleinkram zu verstauen. Ford verspricht, 17 Liter in der sogenannten „MegaConsole“ unterbringen



Viel Display ist im Explorer selbstverständlich (li.)

zu können. In der Tat hält diese das Interieur ziemlich aufgeräumt. Besonders smart ist das versteckte Fach hinter dem großen Touchscreen: Der Monitor fährt elektrisch auf, sodass der User dann Dinge verstauen kann — beispielsweise Wertsachen. Schiebt sich das Display wieder in seine ursprüngliche Position zurück, ist das Fach für Außenstehende verborgen.

Unter dem Strich taugt der Explorer jedenfalls als feiner Tourer mit jeder Menge Platz und bequemen Sitzen. Diese verfügen übrigens serienmäßig über eine wirkungsvolle Massagefunktion. Außerdem ist das Mobiliar beheizt und elektrisch verstellbar samt der Funktion, verschiedene Sitzpositionen abspeichern zu können. Ansonsten sind LED-Scheinwerfer, ein umfangreiches Navigationssystem sowie Tempomat mit adaptiver

Steuerung stets frei Haus. Um den Akku auf 80 Prozent zu laden, dauert es übrigens weniger als 30 Minuten.

### Ford Explorer Extended Range RWD

|  |                                      |
|--|--------------------------------------|
| Motor:                                     | Elektromotor                         |
| kW (PS) bei U/min:                         | 210 (286) bei k. A.                  |
| Drehmoment bei U/min:                      | 545 Nm bei k. A.                     |
| Getriebe:                                  | Reduktionsgetriebe, eine Übersetzung |
| Schadstoffklasse/CO <sub>2</sub> -Ausstoß: | -                                    |
| 0-100 in sek/V-max. in km/h:               | 6,4/180                              |
| Verbrauch (WLTP)/Reichweite:               | 14,5 kWh/531 km (77 kWh)             |
| Zuladung kg/Ladevolumen l:                 | 585/470-1.460                        |
| Typklasse HP/VK/TK:                        | 16/21/25                             |
| Firmenfahrzeuganteil gesamt*:              | 35,0 %                               |
| Dieselanteil:                              | 0 %                                  |
| Basispreis (netto):                        | ab 41.597 Euro                       |
| Betriebskosten pro Monat/km**:             | 1.057,73 / 0,42 Euro                 |

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

# Alternativer Newcomer

Der bisher vor allem als Batteriehersteller bekannte Konzern BYD startet mittlerweile auch auf dem Automobilsektor richtig durch. Allerdings nicht bloß mit rein elektrisch angetriebenen Fahrzeugen, wie der Plug-in-Hybrid Seal U DM-i zeigt.

Schon nach flüchtigem Erstkontakt mit dem BYD Seal wird klar: Da steht ein properes SUV auf Rädern. Eines, das Lust macht, rasch einzusteigen. Innen erwarten den Passagier anschmiegsame Ledersessel (synthetisch). Okay, damit geht auch Langstrecke. Zumal auch das Raumangebot nicht von schlechten Eltern ist. Darüber hinaus blickt man auf einen ziemlich großen Monitor mit intuitiv bedienbaren Menüs. Physische Tasten auf dem Lenkrad erhöhen die Bedienerfreundlichkeit zusätzlich. Als kleiner Gag lässt sich der Screen per Touch auch drehen, so wird aus dem Querplötzlich Hochformat – für jeden Geschmack die richtige Position. Eine edle Note erhält der In-

nenraum durch bestimmte Stilmittel wie Zweifarbigkeit und doppelte Ziernähte. Auch Features wie der kristallne Getriebewählhebel tragen zu diesem Eindruck bei. Hinzu kommen praktische Dinge, wozu eine gut zugängliche Ladematte für zwei Smartphones gehört. Und der Antrieb? Besteht aus einem Mix aus 1,5-Liter-Vierzylinder plus zwei Elektromaschinen. Die Systemleistung beziffert der Hersteller mit 324 PS. Damit marschiert der 2,1-Tonner ordentlich voran, schafft 100 km/h binnen 5,9 Sekunden laut Werk. In der Tat macht der Allradler in der Praxis einen ziemlich dynamischen Eindruck. Als Plug-in-Hybrid ist der Seal natürlich darauf abonniert, möglichst häufig rein elektrisch zu fahren. Kann er dank 18 kWh großem LFP-Speicher immerhin rund 70 Kilometer weit. Und er bietet einen CCS-Anschluss, um die Batterie (Lithium-Eisenphosphat) mit 18 kW Ladeleistung binnen 35 Minuten von 30 auf 80 Prozent zu laden. Mit netto 37.395 Euro preist BYD seinen großen Hybrid wahrlich wohlfeil ein. Immerhin sind Schmankerl wie Head-up-Display, LED-Scheinwerfer, Rundum-Kamera, schlüssel-



Infotainment-Fans kommen im BYD Seal auf ihre Kosten

loses Schließsystem und Adaptivtempomat frei Haus an Bord.

### BYD Seal U DM-i Design

|   |                                  |
|---|----------------------------------|
| Motor/Hubraum in ccm:                   | Vierzyl.-Otto/1.497              |
| kW (PS) bei U/min:                      | 96 (131) bei 5.200               |
| Drehmoment bei U/min:                   | 220 Nm bei 1.500-3.500           |
| Systemleistung kW (PS):                 | 238 (324)                        |
| Systemdrehmoment:                       | 550 Nm                           |
| E-Motor vorn kW (PS)/Drehmoment:        | 150 (204)/ 300 Nm                |
| E-Motor hi. kW (PS)/Drehmoment:         | 120 (163)/ 250 Nm                |
| Getriebe:                               | Automatik                        |
| Schadstoffkl./CO <sub>2</sub> -Ausstoß: | Euro 6e/153 g/km                 |
| 0-100 in sek/V-max. in km/h:            | 5,9/180                          |
| WLTP-Verbrauch/Reichweite:              | 1,2 l + 23,5 kWh/70 km (elektr.) |
| Zuladung kg/Ladevolumen l:              | 410/425-1.440                    |
| Typklasse HP/VK/TK:                     | 18/29/24                         |
| Firmenfahrzeuganteil gesamt*:           | 79,7 %                           |
| Dieselanteil:                           | 0 %                              |
| Basispreis (netto):                     | 37.395 Euro                      |
| Betriebskosten pro Monat/km**:          | k. A. (nicht kalkulierbar)       |

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





# Achtung, Namenswechsel

Aus dem Volvo XC40 wird nun der EX40, sonst ändert sich nichts. Wobei, ein bisschen mehr Leistung kann man jetzt auf Wunsch haben. Flottenmanagement hat vorgefühlt.

Ja, die Elektromobilität und ihre Leistungsinflation. Aber irgendwie auch schön, so kommen Kunden an emotionale Autos (sofern Fahrleistungen auch ohne Sound emotional sein können), die von solchen PS-Zahlen früher nur träumen konnten. Eine PS-Zahl beispielsweise, wie man sie im Datenblatt des Volvo EX40 Performance findet. Da wird sich so mancher Kunde wundern, der von der bisherigen Dienstkutsche mit 180-PS-Diesel umsteigt in diesen unteren Mittelklassler. Plötzlich greifen nämlich 441 elektrische Pferde an und reißen das 2,1 Tonnen schwere Gefährt auf Tempo. Nach 4,6 Sekunden sollen 100 km/h auf dem Tacho stehen, und wenig später schon stürzt der Schwede in die 180-km/h-Abregelung. Einfach tief durchatmen, das klickt. Und belebt die Adrenalinproduktion sowas von – selbst ohne Klang, wie ihn sich Stromer eben verkneifen. Schön ist außerdem, dass der Kompakte dabei nicht ausufernd viel Strom verbraucht. Sein 82-kWh-Vorrat ist gut für über 500 Kilometer in der gewichteten WLTP-Betrachtung.



Über das große Zentralsdisplay wird ein Großteil der Funktionen gesteuert (li.)

In der Anschaffung ist der starke Skandinavier

freilich kein Schnäppchen. Die stärkste Motorisierung kommt zwingend als „Plus“ daher. Daher liegt der Performance bei netto 52.849 Euro. Dafür gibt es unzählige Assistenten, LED-Scheinwerfer, Navi, Parkpiepser und selbstverständlich einen aktiven Tempomat. Apropos Navi: Dabei setzt Volvo auf eine integrierte Google-Lösung, die ausgezeichnet funktioniert. Allerdings gibt es auch die Möglichkeit, per Smartphone-Integration Apple CarPlay zu nutzen. Zum Schluss noch ein Wort zur Ladeperformance – hier hat Volvo nämlich draufgesattelt. So braucht es nur noch 28 Minuten, um die große Batterie von zehn auf 80 Prozent zu laden mit einer Peakleistung von 175 Kilowatt. Damit kann man wahrlich leben.

## Volvo EX40 Twin Motor Performance AWD

|   |                             |                 |
|---|-----------------------------|-----------------|
| Motor:                                  | zwei E-Maschinen            |                 |
| kW (PS) vorn bei U/min:                 | 135 (184)                   | bei 5.200-6.000 |
| kW (PS) vorn bei U/min:                 | 190 (258)                   | bei 4.400-6.000 |
| Systemleistung kW (PS):                 | 325 (442)                   |                 |
| Drehmoment bei U/min (vorn):            | 250 Nm bei 0-5.200          |                 |
| Drehmoment bei U/min (hinten):          | 420 Nm bei 0-4.400          |                 |
| Getriebe:                               | eine Übersetzung            |                 |
| Schadstoffkl./CO <sub>2</sub> -Ausstoß: | keine/0 g/km                |                 |
| 0-100 in sek/V-max. in km/h:            | 4,6/180                     |                 |
| Verbrauch/Reichweite:                   | 17,6 bis 19,4 kWh/485-538km |                 |
| Zuladung kg/Ladevolumen l:              | 480/410-1.286               |                 |
| Typklasse HP/VK/TK:                     | k. A.                       |                 |
| Firmenfahrzeuganteil gesamt*:           | 27,7 %                      |                 |
| Dieselanteil:                           | 0 %                         |                 |
| Basispreis (netto):                     | ab 52.849 Euro              |                 |
| Betriebskosten pro Monat/km**:          | 1.285,91/0,51 Euro          |                 |

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

# Reichweiten-Profi

Kompakter Reichweiten-Riese gesucht? Der EQB 250+ mit einer Schippe mehr Batterie unter dem Blech wäre vielleicht kein schlechter Kandidat. Flottenmanagement hat den Stuttgarter ausprobiert.

Was bedeutet eigentlich das „+“ hinter der „250“ auf dem Heckdeckel des EQB? Ganz einfach, ein bisschen mehr Akku (70,5 statt 66,5 kWh) und nur eine statt zweier Antriebsachsen, um Energie einzusparen und mit einer Stromladung weiter zu fahren. Im Falle des kompakten SUV (allerdings im King-Size-Format) sind das 533 Kilometer in WLTP-Währung, damit kann man leben. Um den Akku zu befüllen, veranschlagt das Werk etwas mehr als eine

halbe Stunde mit einer Peakladeleistung von 100 kW – damit lässt sich planen. Fahren wir los. Das effiziente Modell mobilisiert 190 PS sowie 385 Newtonmeter Drehmoment und bewegt sich daher recht flink. In Zahlen heißt das: Binnen 8,9 Sekunden sprintet der 2,1-Tonner auf 100 km/h, damit ist man souverän unterwegs. Die Höchstgeschwindigkeit ist bei 160 km/h gedeckelt, insbesondere aus Effizienzgründen. Darüber hinaus sorgt ein geräumiges Interieur für gehobenes Reiseflair plus Fahrwerk samt milder Abstimmung. So werden Bodenwellen wirkungsvoll eliminiert. Außerdem bürgen 1.710 Liter Lade-raumvolumen für Praxistauglichkeit.

Und noch etwas fällt beim EQB auf. Mercedes liefert ordentlich ab beim Infotainment. Beispielsweise glänzen die Stuttgarter mit einer ausgezeichneten Sprachbedienung. Wer damit nicht operieren mag, trifft auf eine intuitive Menüführung. Vor allem lässt sich die Fahrerassistenz ziemlich gut beherrschen – einfach das entsprechende Menü herunterziehen und ansteuern – nichts ist versteckt in den Menü-tiefen. Auf dem Lenkrad finden sich weitere Tasten für eine unkomplizierte Bedienung. Ab



Viel Infotainment gibt es bei Mercedes frei Haus

netto 44.970 Euro ist der EQB 250+ zu haben. Serienmäßig sind neben vielen Airbags sowie umfangreicher Assistenz auch LED-Scheinwerfer, Navigationssystem mit Festplattenspeicher plus Rückfahrkamera.

## Mercedes-Benz EQB 250+

|                                |                    |           |
|--------------------------------|--------------------|-----------|
| Motor:                         | E-Maschine         |           |
| kW (PS) bei U/min:             | 140 (190)          | bei k. A. |
| Drehmoment bei U/min:          | 385 Nm bei k. A.   |           |
| Getriebe:                      | eine Übersetzung   |           |
| Ladeleistung:                  | 100 kW             |           |
| 0-100 in sek/V-max. in km/h:   | 8,9/160            |           |
| Verbrauch (WLTP)/Reichweite:   | 15,2 kWh /533 km   |           |
| Zuladung kg/Ladevolumen l:     | 435/495-1.710      |           |
| Typklasse HP/VK/TK:            | 17/23/23           |           |
| Firmenfahrzeuganteil gesamt*:  | k. A.              |           |
| Dieselanteil:                  | 0 %                |           |
| Basispreis (netto):            | ab 44.970 Euro     |           |
| Betriebskosten pro Monat/km**: | 1.005,38/0,40 Euro |           |

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





# Großer Spritsparer

Schon fast ein Jahrzehnt ist der Audi Q7 erhältlich und damit so ziemlich das dienstälteste Modell der Palette. Geschadet hat ihm die lange Bauzeit nicht, die Ingolstädter halten das große SUV frisch. Flottenmanagement hat es noch einmal gefahren – als Hybrid.

CO<sub>2</sub> einsparen mit einem großen SUV, ist das möglich? Na klar, indem man meist elektrisch fährt – am besten noch mit Strom von der eigenen Solaranlage. Kein Problem für den Q7 55 TFSI e, denn an Batteriespeicher mangelt es nicht. So lassen sich 22 kWh Strom (netto) bunkern, und damit sind rund 80 Kilometer rein elektrische Fahrt möglich. Und da die elektrische Leistung mittlerweile auf 177 PS angestiegen ist, kommt man im Alltag souverän über die Runden. Der Q7 kann aber auch anders – möchte man die im Falle des „55“ mit 394 PS bezifferte Systemleistung nutzen, muss der kultiviert laufende Dreiliter-Sechszylinder ran. Der pumpt dann zusätzliche 340 PS in den Antriebsstrang mit Achtgang-Automatik. Und da viele Plug-in-Kandidaten auch immer wieder hybridisch gefahren werden (also mit leerer Batterie), sei erwähnt, dass das Zusammenspiel von Elektromaschine, Getriebe und Verbrenner harmonisch funktioniert. Zugkraftunterbrechungen? Fehlanzeige. Und nicht genug damit, dass der 2,5-Tonner hurtig nach



Obwohl der Q7 schon lange gebaut wird, erfreut er auch Digital Natives (li.)

vorn schießt (fünf Sekunden bis 100 km/h) –

Audi hat auch alles dafür getan, um den Brocken querdynamisch fit zu machen. Allradlenkung und aktiver Wankausgleich sind die Zauberworte. Und sonst? Der Q7 besticht durch ein überbordendes Platzangebot, was im Ergebnis viel Praxistauglichkeit bedeutet. Auch Anhängerbetrieb ist uneingeschränkt möglich – so darf der Hybrid 2,8 Tonnen an den Haken nehmen, was keine Selbstverständlichkeit ist für einen Teilzeitstromer. Und fast 1.900 Liter Gepäckraumvolumen sprechen ebenfalls eine deutliche Sprache. Allerdings ist auch der Preis nicht ganz trivial – mindestens 73.361 Euro netto kostet der Audi Q7 als 55 TFSI e. Allerdings dürfen sich Gewerbetreibende auf eine Halbierung der Dienstwagensteuer freuen. Somit ist der große Ingolstädter attraktiv.

## Audi Q7 55 TFSI e quattro

|  |                               |
|--|-------------------------------|
| Motor/Hubraum in ccm:                      | Sechszyl.-Otto/2.995          |
| kW (PS) bei U/min:                         | 250 (340) bei 5.200 bis 6.400 |
| Drehmoment bei U/min:                      | 500 Nm bei 1.370 bis 4.500    |
| Systemleistung: kW (PS):                   | 290 (394)                     |
| Systemdrehmoment:                          | 600 Nm                        |
| E-Motor kW (PS) bwi U/min:                 | 130 (177) bei k.A.            |
| Drehmoment bei U/min:                      | 460 Nm bei k.A.               |
| Getriebe:                                  | Achtgang-Automatik            |
| Schadstoffklasse/CO <sub>2</sub> -Ausstoß: | Euro 6e/29 g/km               |
| 0-100 in sek/V-max. in km/h:               | 5,7/240                       |
| Verbrauch (WLTP)/Reichweite:               | 27,8 kWh/bis 84 km            |
| Zuladung kg/Ladevolumen l:                 | 640/1.863                     |
| Typklasse HP/VK/TK:                        | 22/28/28                      |
| Firmenfahrzeuganteil gesamt*:              | 39,4 %                        |
| Dieselanteil:                              | 57,9 %                        |
| Basispreis (netto):                        | 73.361 Euro                   |
| Betriebskosten pro Monat/km**:             | 1.563,40/0,63 Euro            |

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

# Nachschlag bitte

In kleinen, aber feinen Schritten entwickelt Kia seinen EV6 weiter. Die neueste Ausbaustufe lächelt nicht nur mit geliftetem Gesicht, sondern verfügt auch über einen moderat vergrößerten Stromspeicher.

Akkukapazität und Reichweite – diese beiden Parameter bilden die entscheidende Währung bei elektrisch angetriebenen Fahrzeugen. Das weiß auch Kia und sattelt im laufenden Modellzyklus drauf, so geschehen beim EV6. Demnach werden aus 77 nun 84 kWh bei der Variante mit großer Batterie, was die kombinierte Reichweite beim AWD von 508 auf bis zu 546 ansteigen lässt gemäß WLTP Angabe. Immerhin! Wer aber denkt, der EV6 sei mit Verzicht verbunden, der irrt. Mit 325 PS Systemleistung steht hier ein ziemlich sportliches Auto auf den Rädern. Und das merkt man

auch schon auf den ersten Metern. Schon wenige Millimeter Fahrpedalweg lassen den Koreaner ziemlich giftig lossprinten. Kein Wunder, dass nach 5,3 Sekunden Landstraßentempo anliegt. Und dann geht es stramm weiter bis 188 Sachen. Doch der Kia kann nicht nur schnell, sondern auch komfortabel.

Üppige Sessel mit Mikrofaserpolsterung sind besonders freundlich zu den Rücken der vorderen Passagiere. Aber auch der Fond geht als gemütliches Plätzchen durch, vor allem ist das Angebot an Beinfreiheit überragend. Beim Blick auf den Radstand wird allerdings klar, was Sache ist. Denn 2,90 Meter sind kein Pappenstiel. Ebenfalls kein Pappenstiel ist die Ladeperformance des EV6. So vergehen bloß 18 Minuten, um den Akku mit einer ebenfalls leicht höheren Peakladeleistung von 258 kW (früher 240) von 10 auf 80 Prozent zu laden. So macht Elektromobilität Spaß – durchaus auch Langstrecklern. Reden wir über Preise. Die von uns getestete Allradvariante kostet mindestens 45.370 Euro netto. Serienmäßig sind ein großes Assistenten-Arse-



Im Kia EV6 findet man ein gemütliches Plätzchen

nal, Batterieheizung, LED-Scheinwerfer, umfangreiches Navigationssystem inklusive Smartphone-Integration, Parkpiepser, Rückfahrkamera, Sitzheizung und Tempomat mit adaptiver Steuerung. Allerdings muss der Kunde für die Wärmepumpe 840 Euro (netto) extra ausgeben.

## Kia EV6 AWD 84 kWh

|                                |  |
|--------------------------------|--|
| Motor:                         | zwei Permanentmagnet-Synchronmaschinen |
| kW (PS):                       | 239 (325)                              |
| Drehmoment bei U/min:          | 605 Nm bei k. A.                       |
| Getriebe:                      | eine Übersetzung                       |
| Ladeleistung:                  | bis zu 258 kW                          |
| 0-100 in sek/V-max. in km/h:   | 5,3/188                                |
| WLTP-Verbrauch/Reichweite:     | 17 kWh/494 km (84 kWh)                 |
| Zuladung kg/Ladevolumen l:     | 450/490-1.290                          |
| Typklasse HP/VK/TK:            | 18/27/28                               |
| Firmenfahrzeuganteil gesamt*:  | 34,5 %                                 |
| Dieselanteil:                  | 0 %                                    |
| Basispreis (netto):            | ab 45.370 Euro                         |
| Betriebskosten pro Monat/km**: | 839,36/0,34 Euro                       |

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





# Elektrisch souverän

Wenn der fahrbare Untersatz giftig und praktisch zugleich sein soll, wäre der Cupra Formentor VZ keine schlechte Option. Darf der Nutzwertprofi auch noch umweltfreundlich sein? Dann bitte zum VZ Hybrid greifen.

Mit den Plug-in-Hybriden ist das so eine Sache. Man schleppt zwei Motoren und damit mehr Gewicht herum, kann das umweltfreundlich sein? Ja, kann. Wenn der Nutzer fleißig lädt und nicht ständig hybridisch unterwegs ist. Denn dann kommen auch erkleckliche Kilometerleistungen in rein elektrischer Form zusammen. Kein Wunder, beim Cupra Formentor VZ beispielsweise sind deutlich über 100 Kilometer rein elektrisch möglich. Im Stadtverkehr können es sogar rund 150 Kilometer sein. Knapp 20 kWh Akku-Nettokapazität erklären das. Und weil die elektrische Leistung 116 PS beträgt, wird das verbrennerlose Fahren auch niemals zur unangenehmen Sache. Logisch, beim starken VZ mit 272 PS Systemleistung ist man immer wieder mal geneigt, den kompletten Punch zu nutzen. Dann nämlich stürmt das SUV binnen 7,2 Sekunden auf 100 km/h und rennt bis zu 220 Sachen. Doch schnelles Vorankommen ist die eine Sache, aber komfortabel untergebracht zu sein, hat ja immerhin auch etwas für sich. Und das funktioniert im



Der Cupra-Innenraum präsentiert sich bestens verarbeitet (li.)

Formentor ausdrücklich gut. Sowohl von der Beschaffenheit der Sitze

wie auch bezüglich des Raumangebots. Mit einer Länge von 4,45 Metern und einem Radstand von 2,68 Metern ist der Spanier allerdings auch kein völlig mickriges Auto, sondern ein erwachsener Kompakter, wenn man das so sagen möchte. Mit einem Grundpreis von 44.672 Euro netto gehört er nicht gerade zu den Sonderangeboten – doch Qualität hat nun einmal ihren Preis. Allerdings gibt es sogar Brocken wie adaptive Dämpfer oder einen aktiven Tempomat serienmäßig. Auch Dinge wie eine elektrische Heckklappe, Rückfahrkamera sowie schlüsselloses Schließsystem weilen serienmäßig an Bord. Ein erweitertes Assistentenpaket inklusive Stauassistent lässt sich optional ordern.

## Cupra Formentor VZ 1.5 e-Hybrid

|   |                            |
|---|----------------------------|
| Motor/Hubraum in ccm:                   | Vierzyl.-Otto/1.498        |
| E-Motor kW (PS) bei U/min:              | 85 (116) bei k. A.         |
| Systemdrehmoment:                       | 400 Nm                     |
| Systemleistung kW (PS):                 | 200 (272)                  |
| kW (PS) bei U/min:                      | 130 (177) bei 5.500-6.000  |
| Drehmoment bei U/min:                   | 250 Nm bei 1.500-4.000     |
| Getriebe:                               | 6-Gang-Doppelkuppl.        |
| Schadstoffkl./CO <sub>2</sub> -Ausstoß: | Euro 6e/10 g/km            |
| 0-100 in sek/V-max. in km/h:            | 7,2/220                    |
| Stromverbrauch/Reichweite:              | 17,0 kWh/116 km (19,7 kWh) |
| Zuladung kg/Ladevolumen l:              | 458/345-1.415              |
| Typklasse HP/VK/TK:                     | 12/16/21                   |
| Firmenfahrzeuganteil gesamt*:           | 37,1 %                     |
| Dieselanteil:                           | 0 %                        |
| Basispreis (netto):                     | 44.672 Euro                |
| Betriebskosten pro Monat/km**:          | 942,73/0,38 Euro           |

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

# Definitiv anders!

Mit dem neuen Santa Fe bringt Hyundai nicht nur einen veritablen Alleskönner auf die Straße, sondern auch noch einen richtigen Hingucker. Flottenmanagement war mit der Plug-in-Hybrid-Variante unterwegs.

Wetten, mit dem Santa Fe bleiben Sie nicht unentdeckt? Hyundai's großes Nutzwert-SUV legt es optisch nämlich darauf an. Mit einem Styling-Mix, der cool und konservativ irgendwie verbindet (ja, das geht wirklich), erreicht der Koreaner das Aufmerksamkeitsmomentum der Passanten auf der Straße. Und die kantige Designsprache ist nicht nur optisch ansprechend, sondern hat auch praktische Vorzüge – beispielsweise beim Laderaumvolumen. So kommt es, dass der mit 4,83 Metern gar nicht mal übertrieben lange Santa Fe aber Gepäck im Äquivalent von über 2.000 Litern einladen kann. Freilich sind dar-

über hinaus unzählige Sitzkonfigurationen möglich, sodass der Allradler zum flexiblen Stück Automobil wird – auch für seine Mitreisenden. Und außerdem weilen die Passagiere nicht bloß in luftiger Umgebung, sondern auch noch fein gepolstert. Komfort ist hier wirklich ein großes Thema. Apropos Komfort. Den spendet auch der souveräne Antriebsstrang – hier als gleich in mehrfacher Hinsicht attraktiver Plug-in-Hybrid. Denn erstens können Nutzer mit Lademöglichkeit beim Arbeitgeber womöglich zu erschwinglichen Kursen oder bis zu einem gewissen Grad sogar kostenlos Strom ziehen. Und zweitens bildet lediglich der halbierte Brutto-Listenpreis die Grundlage zur Berechnung der pauschalen Abgeltung privater Fahrten. Ist der 14 kWh fassende Akku prall gefüllt, lassen sich 54 Kilometer rein elektrisch zurücklegen.

Aber auch hybridisch fährt der Santa Fe angenehm, dann nämlich mit der Power von 253 Pferden unter dem Blech. Moderiert werden die beiden Triebwerke von einem sechsstufigen Automatikgetriebe, das seine Übersetzungen nahezu unmerklich sortiert. Mit netto 53.907



Das Cockpit des Santa Fe steckt voller Display

Euro als Mindestpreis ist der Santa Fe kein Sonderangebot, wenngleich er mit üppiger Ausstattung um die Ecke kommt.

## Hyundai Santa Fe 1.6 T-GDI PHEV

|   |                        |
|---|------------------------|
| Motor/Hubraum in ccm:                     | Vierzyl.-Otto/1.598    |
| kW (PS) bei U/min:                        | 118 (160)              |
| Drehmoment bei U/min:                     | 265 Nm bei 1.500-3.500 |
| E-Motor kW (PS) bei U/min:                | 72 (98)                |
| Drehmoment bei U/min:                     | 304 Nm                 |
| Systemleistung kW (PS) bei U/min:         | 186 (253) bei 5.700    |
| Systemdrehmoment bei U/min:               | 367 Nm bei 1.000-5.100 |
| Getriebe:                                 | 6-Gang-Automatik       |
| Schadstoffklasse/CO <sub>2</sub> -Ausst.: | Euro 6e/38 g/km        |
| 0-100 in sek/V-max. in km/h:              | 9,3/180                |
| Stromverbrauch/Reichweite:                | 19,2 kWh/54 km         |
| Zuladung kg/Ladevolumen l:                | 560/704 bis 2.025      |
| Typklasse HP/VK/TK:                       | 21/31/27               |
| Firmenfahrzeuganteil gesamt*:             | 24,3 %                 |
| Dieselanteil:                             | 0 %                    |
| Basispreis (netto):                       | 53.907 Euro            |
| Betriebskosten pro Monat/km**:            | 1.031,09/0,41 Euro     |

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





# X1 kann elektrisch

BMW hat inzwischen ein reichhaltiges Programm rein elektrisch angetriebener Fahrzeuge. Flottenmanagement war mit dem iX1 unterwegs.

SUV fahren mit weißer Weste? Warum nicht, wenn der Strom vom eigenen Dach kommt – mit Photovoltaik erzeugt. Und dann diesen Strom schön in einen BMW iX1 laden. Ist insbesondere eine spaßige Angelegenheit, wenn die „30“ auf dem Heckdeckel prangt. Dann reißen nämlich 313 PS (zwei Motoren) und knapp 500 Newtonmeter an allen vier Pneus. Das ist Drehmoment, bei dem Rudolf Diesel neidisch aus der Wäsche schauen würde. Und die Beschleunigung (5,6 Sekunden bis 100 km/h) vollzieht sich auch noch geräuschlos. Und sonst so? Typisches BMW-Feeling mit dem nobel gebogenen Display. Und dann kommen auch noch die hellen Ledersitze des Testwagens dazu plus Wurzelholz. Klassisch, aber fein. Auch die Raumverhältnisse gehen in Ordnung. Und das Gestühl ist bei BMW ja erwartungsgemäß auch nicht gerade aus Holz. Insofern macht der darüber hinaus zudem komfortabel gefederte Münchener selbst auf längeren Strecken eine durchaus gute Figur.



Vor allem das gebogene Display lässt die Architektur nobel wirken (li.)

Wer sich für die stärkere Variante interessiert, muss ein bisschen mehr Budget einplanen. Ab netto 46.219 Euro startet der Allradler. Aber bedenke! Dienstwagenfahrer können ihren privaten Fahranteil günstiger versteuern. Und zwar auf Grundlage des geviertelten Bruttolistenpreises. Serienmäßig gibt es übrigens LED-Scheinwerfer, Navigationssystem, Rückfahrkamera und Tempomat. Und wie weit kann man mit dem iX1 fahren? Das Werk nennt bis zu 440 Kilometer nach kombinierter WLTP-Norm. Demnach fasst die Batterie netto knapp 65 kWh. Wer noch etwas Budget übrig hat, sollte zum netto 3.235 Euro teuren Innovationspaket greifen. Hier werden gleich neun weitere Ausstattungsoptionen zusammengefasst. Darunter beispielsweise adaptive LED-Scheinwerfer, schlüsselloses Schließsystem sowie der adaptive

Tempomat. So lässt sich der 4x4 entspannt durch den Stau führen, ohne dass der Fahrer bremsen oder gasgeben müsste.

## BMW iX1 xDrive30

|  |  |
|--|--|
| Motor:                                     | <b>zwei fremderregte Synchronmaschinen</b> |
| kW (PS):                                   | <b>230 (313)</b>                           |
| Drehmoment bei U/min:                      | <b>494 Nm bei k. A.</b>                    |
| Getriebe:                                  | <b>eine Übersetzung</b>                    |
| Schadstoffklasse/CO <sub>2</sub> -Ausstoß: | <b>k. A./0 g/km</b>                        |
| 0-100 in sek/V-max. in km/h:               | <b>5,6/180</b>                             |
| Verbrauch (WLTP)/Reichweite:               | <b>17,1 kWh/bis 440 km</b>                 |
| Zuladung kg/Ladevolumen l:                 | <b>495/490-1.495</b>                       |
| Typklasse HP/VK/TK:                        | <b>18/23/22</b>                            |
| Firmenfahrzeuganteil gesamt*:              | <b>52 %</b>                                |
| Dieselanteil:                              | <b>24,5 %</b>                              |
| Basispreis (netto):                        | <b>ab 46.219 Euro</b>                      |
| Betriebskosten pro Monat/km**:             | <b>1.115,66/0,45 Euro</b>                  |

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

# Geräumiger Stromer

Elektrisch angetriebener Allrounder gefällt? Renault hat die Lösung mit dem geräumigen Scénic E-Tech. Flottenmanagement war mit dem Stromer unterwegs.

Renault liegt die elektrisch angetriebene Mobilität am Herzen, weshalb es bei dem französischen Hersteller ein breites Angebot an Stromern gibt. Der praktischste Vertreter ist unbestritten der Scénic E-Tech. Dass ein Elektrofahrzeug mit hohem Nutzwert nicht langweilig sein muss, zeigt der Franzose schon mit seiner fetzigen Mattlackierung. Und dann wären da noch die üppigen Sessel (Esprit Alpine), die herausstechen, um den Passagieren lange Strecken so angenehm wie möglich zu machen. Außerdem präsentiert sich das Interieur von der noblen Seite mit den schicken doppelten Ziernähten im Bereich der

Armaturen. Viel Infotainment beweist, dass der Renault auf der zeitlichen Höhe weilt. Eine gut zugängliche induktive Ladeschale in der Mittelkonsole plus clever platzierte USB-C-Anschlüsse halten mitreisende Smartphones in Saft und Kraft. Mit einem satten Kofferraumvolumen von knapp 1.700 Litern (umgeklappte Rücksitzlehnen) bekräftigt dieser Renault seine praktischen Ambitionen.

Sprechen wir über den Antrieb: Mit 218 PS steht die stärkere der beiden lieferbaren Versionen gut im Futter. Außerdem stemmt das Triebwerk ansehnliche 300 Newtonmeter auf die Vorderräder. Entsprechend souverän setzt sich der Franzose in Bewegung, erreicht Landstraßentempo spielerisch binnen 7,9 Sekunden. Maximal erreicht der 1,9-Tonner 170 km/h. Und wie steht es um den elektrorelevanten Teil? Da unter dem Blech 87 kWh Strom gebunkert werden können, beträgt die Reichweite 598 Kilometer (kombinierter WLTP-Wert). Die Aufladezeit der Batterie von 15 bis 80 Prozent beziffert der Hersteller mit 37 Minuten. Und die Preisfrage? Ab netto 41.092 Euro



Insbesondere in der Esprit-Alpine-Ausführung geht es nobel zu (li.)

startet der Scénic E-Tech – serienmäßig sind Features wie viele Assistenten, elektrische Heckklappe, adaptive LED-Scheinwerfer, Navigationssystem, Parkpiepser, Rückfahrkamera sowie aktiver Tempomat.

## Renault Scénic E-Tech Electric 220

|                                |                                      |
|--------------------------------|--------------------------------------|
| Motor:                         | <b>Fremderregte-Synchronmaschine</b> |
| kW (PS) bei U/min:             | <b>160 (220) bei k. A.</b>           |
| Drehmoment bei U/min:          | <b>300 Nm bei k. A.</b>              |
| Getriebe:                      | <b>eine Übersetzung</b>              |
| maximale Ladeleistung (kW):    | <b>150</b>                           |
| 0-100 in sek/V-max. in km/h:   | <b>7,9/170</b>                       |
| Verbrauch (WLTP)/Reichweite:   | <b>17,6 kWh/598 km</b>               |
| Zuladung kg/Ladevolumen l:     | <b>514/545-1.670</b>                 |
| Typklasse HP/VK/TK:            | <b>15/20/18</b>                      |
| Firmenfahrzeuganteil gesamt*:  | <b>35,6 %</b>                        |
| Dieselanteil:                  | <b>0 %</b>                           |
| Basispreis (netto):            | <b>ab 41.092 Euro</b>                |
| Betriebskosten pro Monat/km**: | <b>817,70 / 0,33 Euro</b>            |

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





Würde man sich heute eine Welt ohne elektrischen Strom vorstellen, käme man schnell in Schwierigkeiten was die eigene Vorstellungskraft betrifft.

**D**enn was dann noch übrig bleibt, ist eine Art Urzustand, so ähnlich wie Griechen und Römer ihr Leben organisierten, eben ohne Strom. Aber sie waren auch mobil, ohne Verbrenner oder Stromer. Sie kannten sogar Wagenrennen und zogen mit Streitwagen in den Krieg. Der Rest des alltäglichen Lebens entbehrte allerdings vieler lieb gewonnener Dinge, ohne die wir nicht mehr sein wollten.

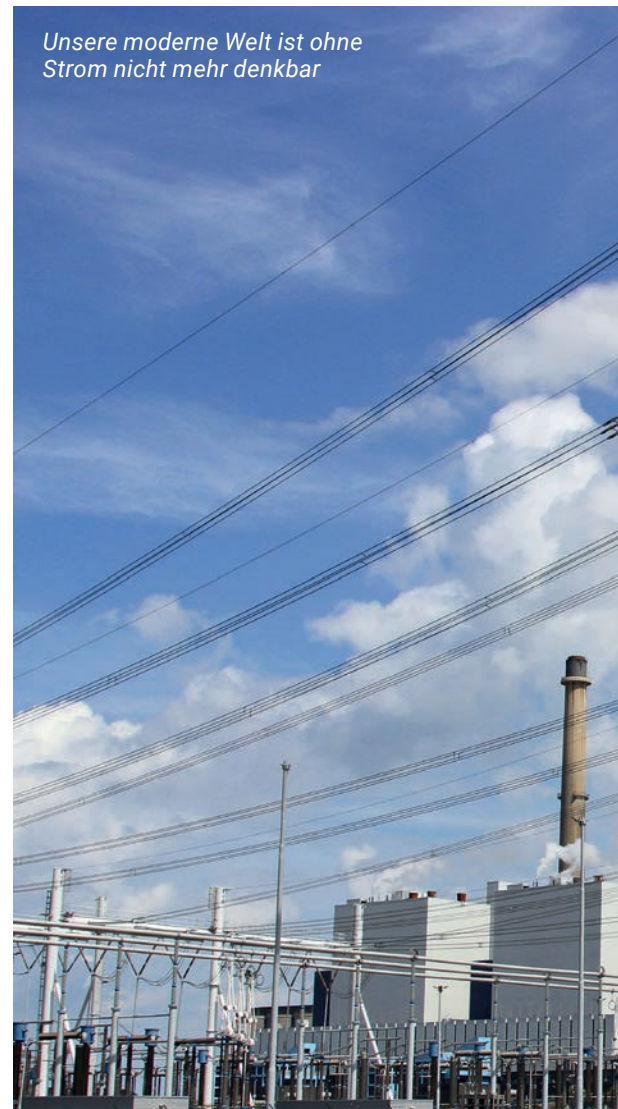
Nun ist Strom keine Erfindung, denn elektrische Ladungen und Elektrizität gab es ja schon (fast) immer. Selbst Tiere hantieren schon lange damit als Waffe. So nutzen auch heute Zitterrochen und Zitteraale Elektroschocks zum Beutefang. Der Mensch aber brauchte ein Weilchen, bevor er die Bewegung elektrischer Ladungen gezielt manipu-

ren und einsetzen konnte. Heute ist der Entzug vom Smartphone für ihre Besitzer geradezu lebensbedrohend.

Eine ganz neue Generation wächst heran, deren Eltern selbst beim Kinderwagen-Schieben den Blick nicht von dem bunt leuchtenden Rechteck in der Hand wenden wollen. Und die Kleinen selbst werden wiederum zum frühestmöglichen Zeitpunkt mit einem Gerät ausgestattet. Schon jetzt reden Wissenschaftler über durch übermäßige Smartphone-Nutzung verursachte Veränderungen im Gehirn. Dort wird praktisch ein Teil nur noch dafür reserviert und fällt für andere Prozesse komplett weg. In der Folge lassen die Konzentrationsfähigkeit und auch die Arbeitsleistung nach. Man ist eben nicht mehr voll und ganz bei der Sache.

Mit weiteren Angeboten, künstliche Intelligenz zur Erledigung von Aufgaben einzusetzen, wird der Fokus immer mehr auf die mediale Interaktion gelegt. Das Lernen neuer Inhalte dauert länger und erfordert mehr Aufwand. Bei den hohen Durchfallquoten beim Führerschein hat die Ablenkung bestimmt auch ihren Anteil. Eine wenig strukturierte Ausbildung in den Fahrschulen tut ihr Übriges. Eigentlich muss die Gesellschaft viel schneller nachsteuern, um den aktuellen und sich sehr schnell ändernden Erfordernissen gerecht zu werden.

*Unsere moderne Welt ist ohne Strom nicht mehr denkbar*



# Elektroschock



*Alles bequem per Smartphone erledigen geht nur mit Strom*

Der Strom im Smartphone kann da nichts für. Man sieht und hört ihn nicht, lediglich die optischen und akustischen Schnittstellen lassen erahnen, dass da irgendwas drinnen passiert (ist). Fühlen kann man auch nur die entstandene Wärme oder Vibrationen. Damit sind die eigentlichen Vorgänge ins Abstrakte entrückt und kein „normaler“ Mensch versteht noch, was da eigentlich passiert. Schlimmer noch, es interessiert auch keinen mehr, Hauptsache das Gerät funktioniert.

Was also das Smartphone angeht, ist der Besitz bei jungen wie alten mittlerweile ein Muss, es geht nur um Android oder iOS. Beim Auto ist die Lage etwas differenzierter. Aber die häufig aufgestellte These, junge Menschen wollten in der Mehrheit kein Auto mehr besitzen, ist so nicht zutreffend. Laut aktueller Umfrage des ADAC wollen mehr als zwei Drittel der jungen Menschen mit Führerschein auch ein Auto besitzen und ein weiteres Viertel denkt über eine Anschaffung nach. Einen ähnlichen Trend bestätigt eine Umfrage der französischen Bank





BNP Paribas. Sogar der Genuss beim Fahren ist bei jüngeren stärker ausgeprägt als bei älteren. Von einer starken Bindung ans Auto als eigene Persönlichkeit ist da die Rede.

Jeder zwölfte junge Mensch möchte erst gar keinen Führerschein machen. Das entspricht auch ungefähr dem Schnitt der Bevölkerung über 18 Jahre, wo im Jahre 2022 laut Umfrage 92 Prozent einen Führerschein besaßen. Mit Älterwerden nimmt der Wunsch nach einem eigenen Auto zu. Das ist verständlich, denn mit der Gründung einer Familie und Kindern ist die mobile Unabhängigkeit von immer größerem Wert.

Interessanterweise ist für rund 40 Prozent der jungen Menschen der Staat für klimafreundliche Mobilität verantwortlich. Wie das aber aussehen soll, ist unklar. Entscheidend ist ja bei Klimakonzepten, ob man die Mobilität insgesamt reduzieren möchte, was unausgesprochen hinter den meisten Plänen steht. Gleichzeitig setzen die Menschen auch weiterhin auf das Auto, was dann am Ende zu einem Interessenskonflikt führt.

Für die Gesamtverkehrsmenge ist ja erstmal egal, was da fährt. Also ob Benziner, Diesel, Hybrid oder ein rein Elektrischer. Kapazitätsreduktion betrifft alle gleichermaßen. Nun könnte man sich diverse

Regelungen ausdenken, die unterschiedliche Beschränkungen für die Antriebsarten vorsehen. Das passiert ja auch schon beim Parkraum, wo spezielle Plätze nur für Elektroautos zeitlich begrenzt beim Laden vorgehalten werden.

Was momentan geschieht, ist eine Art Polarisierung wie beim Tempolimit. Eine Liste mit Für und Wider in Bezug auf die



verschiedenen Antriebe lässt sich trefflich aufstellen. Fragt man Vertreter der verschiedenen Lager, wird die Diskussion dann aber auch schnell emotional. Man kann das schön mit Urlaubsberichten vergleichen (früher noch untermalt mit endlosen langweiligen Diashows, heute online täglich), die euphorischer nicht sein können und das Blaue vom Himmel erzählen oder besser lügen.

Beim Urlaubswetter mit weitem blauen Himmel passt das dann ja auch sogar recht gut. Bei genauerem Hinsehen stellt sich aber heraus, dass in der Farbenlehre Blau als Farbe der Täuschung gilt. Das ist auch zu spüren, wenn man „sein blaues Wunder erlebt“ oder einfach mal „blau macht“. Als Partei sollte man sich daher genau überlegen, ob Blau die richtige Grundfarbe ist. Oder vielleicht als Statement aufgefasst werden soll. Allerdings fährt die Polizei ja auch mit blauem Blinklicht umher und das ist (meistens) keine Täuschung.

Ähnlich verhält es sich mit den reinen Elektrofahrrädern. Immer wenn man aus dem Mainstream ausschert, gibt es Erklärungsbedarf. Eine funktionierende Technik beiseite zu legen und sich auf ein neues Abenteuer einlassen, bedeutet auch, besonders beobachtet zu werden. Da die Deutschen Weltmeister im Kritisieren und Schlechtreden sind, muss man wie beim Urlaubsbericht Vorsorge treffen. Also alles bestens, und sogar noch besser als erwartet.

Letzteres lässt aber auch die Interpretation zu, dass man fast Nichts erwartet hat und sich nun über etwas mehr als Nichts freut. Bei vielen Erfolgs- und Zufriedenheitsmeldungen ist also auch der, so könnte man es nennen, Urlaubsübersetzer anzuwenden. Diese Lesart ist ja weid-

(Fortsetzung auf S. 90)

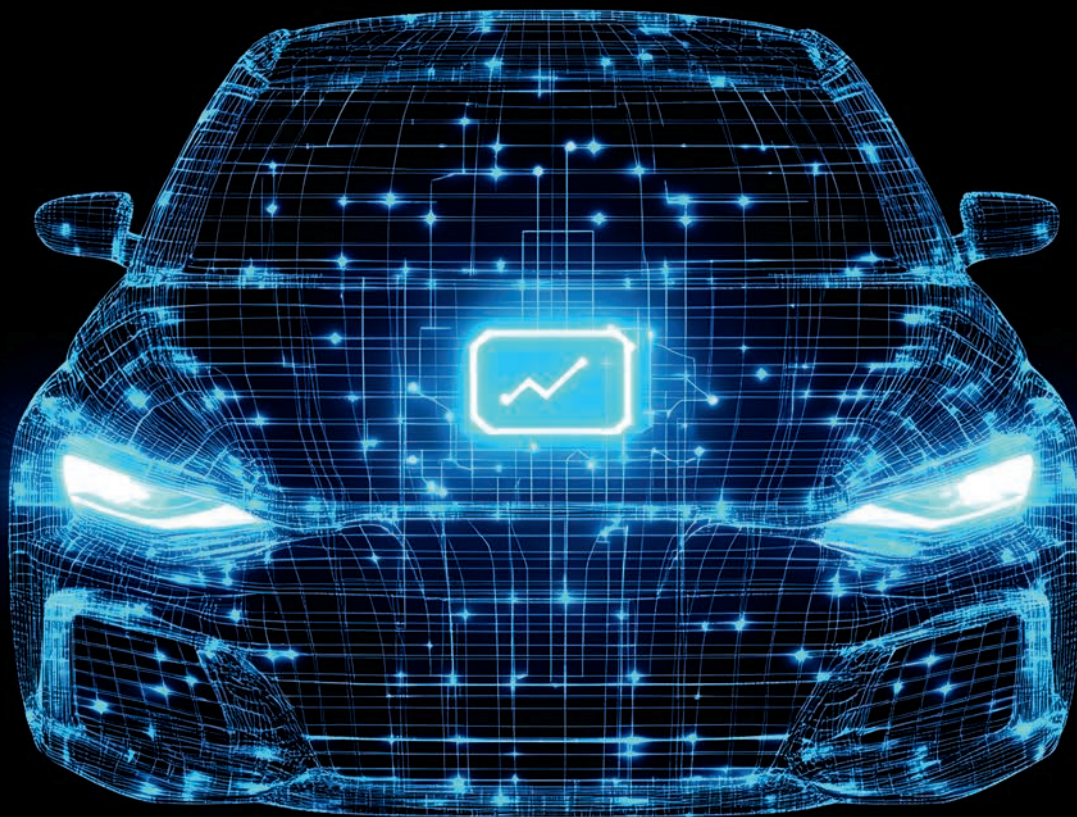
## Professor Dr. Michael Schreckenberger,

geboren 1956 in Düsseldorf, studierte Theoretische Physik an der Universität zu Köln, an der er 1985 in Statistischer Physik promovierte. 1994 wechselte er an die 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.



Elektroautos werden  
maximal digital



lich aus Arbeitszeugnissen bekannt, man muss nur genau hinhören, wo es knistert.

Bei den reinen E-Fahrzeugen ist der Bruch ja deutlich radikaler als bei welchen Hybriden auch immer. Da gibt es keine Rückfallposition und ein wichtiger Aspekt ist nun gute Planung für Ladung und Reichweite. Andererseits wird der „Elektroschock“ überdeckt von der gerade für junge Menschen so einfach zugänglichen digitalen Technik. Ist ein Verbrenner noch mit schmutzigem und stinkigem Treibstoff befüllt, so kommen E-Autos volldigital daher. Lediglich die Reifen mit ihrer Luftfüllung erinnern noch an das analoge Zeitalter. Und ein (genormter) Stecker ist ja auch eine saubere Sache.

Damit taucht man mit dem E-Auto eigentlich voll in die komplett digitale Welt ein. Mit allen Vor- aber auch Nachteilen. Die Vorteile liegen klar auf der Hand, ist nun alles zentral steuerbar, am besten noch über das Smartphone. Die Nachteile sind schwerer abzuschätzen, denn die „Halbwertszeit“ Soft- und Hardware-basierter Systeme schrumpft zusehends. Reichen Softwareaktualisierungen aus, ist alles in Ordnung. Muss neue Hardware her, brennt förmlich die Hütte.

Ein nicht zu unterschätzender Faktor ist eben auch der Wiederverkaufswert. Kann man den nicht von Anfang an mit taxieren, handelt man ohne Netz. Denn die Angebote werden immer günstiger und die Technik, insbesondere der Akkus, immer besser. Angefeuert wird das alles durch den Wettkampf zwischen China und Europa. Eine Ankündigung jagt die nächste. Und was dann wirklich kommt, ist häufig übertra-

schend. Den Markt genau zu verfolgen ist so schwierig wie bei den Smartphones.

Bei den Smartphones und Tablets soll ja nun (genauer ab 20. Juni 2025) die Wegwerf- und Neukaufstrategie von der EU beendet oder zumindest abgeschwächt werden. Immerhin tauschen in Deutschland die Nutzer im Schnitt ihre Geräte alle zwei Jahre. Bei Waschmaschinen oder Kühlschränken hat man heute ja auch schon ein Energie-Label mit den bekannten Ampelfarben. Das fehlt bei den Media-Geräten, ebenso soll die Reparierbarkeit angegeben werden, auch mit einer Skala von A bis E, und auch die Haltbarkeit, insbesondere bei Stürzen. Die Akkus müssen beispielsweise nach 800 Ladezyklen noch 80 Prozent ihrer Leistungsfähigkeit (Kapazität) erreichen. Die Software-Updates müssen mindestens fünf Jahre nach Verkaufsende noch verfügbar sein. Die Ersatzteile wie Kameras oder eben die Akkus sollen sogar mindestens sieben Jahre lang innerhalb von fünf bis zehn Werktagen lieferbar sein. Und die Krönung: Jeder muss die Reparaturen zu Hause mit handelsüblichem Werkzeug selbst durchführen können! Die Preise für die Ersatzteile sind aber (leider) nicht geregelt, das kann dann schön teuer werden. Daher wurde schon über Nachbesserung angedacht.

Überträgt man das Eins zu Eins auf Elektrofahrzeuge, eröffnet sich ein ungeahntes neues Handlungsfeld. Die immer wieder berichteten hohen Reparaturkosten wären Geschichte und die Nutzer hätten viel mehr Vertrauen in ihr Gefährt. Bisher beschränken sich die Vorgaben im Wesentlichen auf Sicherheitsaspekte. Das müsste auch

weiterhin gewährleistet sein. Ein automatisierter „remote“ Kontrolldienst könnte nach der eigenen Reparatur das Ergebnis sicherheitstechnisch abnehmen.

So abwegig ist die Idee nicht. Früher habe ich meinen VW Käfer auch selbst repariert. Sogar am Motor wurde herumgebastelt. So wäre man insbesondere auch im Ausland autark und nicht auf teure und zeitraubende Dienstleistungen angewiesen. Wie bei den Smartphones seit Beginn dieses Jahres ein USB-C Ladeanschluss Vorschrift ist, könnten auch interne Kabelverbindungen im E-Auto standardisiert werden.

Das würde den „Nutzungsanreiz“ von reinen E-Fahrzeugen privat und in der Flotte deutlich verstärken. Die Lebensdauer der E-Autos würde sich deutlich verlängern und vor allem planbar sein. Für Flotten wären dann eigene Ersatzteillager angebracht, wo die Nutzer sich bedienen können. Eine KI-gesteuerte Anleitung mit Sprach- und Bildführung sowie Überwachungskameras mit Bilderkennung machen die (Wartungs-) Arbeiten schließlich zum Kinderspiel.

Bleibt nur noch der Strom, den braucht man dann nach wie vor. Nicht wenige unken heute ja schon, dass da ein Riesenengpass entstehen wird. Getriggert wird er durch den enormen Rechenaufwand für Künstliche Intelligenz sowie Kryptowährungen und eben Elektroautos, aber auch durch die stark wachsende Zahl an Wärmepumpen. Der Kauf eine Bitcoins frisst so viel Strom wie ein Zweipersonenhaushalt in sechs Monaten. Dann droht ein Elektroschock der ganz anderen Art, nämlich aufgrund von zu wenig Strom anstatt zu viel. Dem Zitteraal kann das alles egal sein.



**Das erste große Flottenevent des Jahres 2026!**

**Flotte!**  
Der Branchentreff

# **SAVE THE DATE** **„Flotte! Der Branchentreff“** am 25.+26. März 2026 in der Messe Düsseldorf



## **Das erwartet Sie:\***

- rund 340 Aussteller auf mehr als 25.000 m<sup>2</sup>
- rund 100

Vorträge

Workshops

Roundtables

**Ganztägig Catering + Netzwerk-Abend inklusive!**

**Jetzt vormerken!**



\*(Schätzung 2026)

Jetzt informieren und mit dabei sein!  
[derbranchentreff.de](https://derbranchentreff.de)



In Kooperation  
mit

**DATAFORCE**

Bundesverband  
**Betriebliche  
Mobilität**  
Experte für Fuhrpark- & KMU-Management

**KEP**  
Wirtschaftsdienst GmbH

BUNDESVERBAND DEUTSCHER  
LEASING-UNTERNEHMEN

**Flottentermine.de**  
Termine und Neuigkeiten rund um den Fuhrpark

**DMB** DEUTSCHER  
MITTELSTANDS-  
BUND

**bcs**  
Bundesverband CarSharing

Medienpartner

**electrive**  
FLEET

**messen.DE**



**VOLKSWAGEN  
FINANCIAL SERVICES**

THE KEY TO MOBILITY

CONNECTED, DAMIT  
NICHT IHR TEAM  
UNTER STROM STEHT.  
SONDERN IHRE  
FLOTTE.

Sie möchten Ihre Firmenflotte bequem und flexibel elektrifizieren? Verbinden Sie sich dazu einfach mit unseren Experten und erfahren Sie mehr unter:  
[www.vwfs.de/fleet-electrified](http://www.vwfs.de/fleet-electrified)



Rafael Urbanowicz und Isabel van Jüchems,  
Vertrieb Volkswagen Leasing GmbH.

CONNECTED TO EXPERTS