

2026

www.flotte.de

Flotten management

SONDERAUSGABE Elektromobilität



Management: Warum die Einführung der Elektromobilität wichtig ist und was alles bedacht werden sollte

Ladeinfrastruktur und Energiemanagement:
Was ist zu beachten?

Faktor Mensch:
Wie argumentiert man bei den Dienstwagenberechtigten?



Gute ID. für urbane Fuhrparks.

Schärfen Sie das Profil Ihres Fuhrparks mit den neuen Modellen unserer Electric Urban Car Family: Die beiden vollelektrischen Kompakten ID. Polo und ID.3 Neo überzeugen zum Beispiel mit einfacher Bedienung dank physischer Tasten und gut erkennbaren Displays. Zudem bieten sie serienmäßig zahlreiche Assistenz- und Komfortfunktionen, wie zum Beispiel den Spurwechselassistenten „Side Assist“ mit Ausparkassistent und Ausstiegswarnung. Und das ist ideal für den Einsatz in Fahrzeugpools mit verschiedenen Nutzerinnen und Nutzern. Ihr Volkswagen Partner berät Sie gern.



RALPH WUTTKEChefredakteur
Flottenmanagement

Elektromobilität boomt

Elektroautos laufen immer besser – privat und in Unternehmen. Im Juni dieses Jahres dominierten rein batterieelektrische Fahrzeuge erstmals die Neuzulassungen, und das mit einem Plus von fast 80 Prozent gegenüber dem Vorjahr.

Elektrofahrzeuge machen durchaus Sinn: überschaubare Ladekosten (sofern man nicht permanent auf öffentliche Schnellladesäulen angewiesen ist), weniger Wartungskosten, keine Kraftfahrzeugsteuer, viel niedriger zu versteuernder geldwerter Vorteil und eine THG-Prämie gibt es jedes Jahr noch obendrauf. Wenn das mal keine Argumente sind! Da spielt der Wegfall der Ladepauschalen für Dienstwagen seit diesem Jahr schon quasi keine Rolle mehr. Lästig ist, dass es nun immer Belege braucht, aber das kennt man ja in fast allen anderen dienstlichen Bereichen auch. Wichtig ist dabei nur, die Car Policy und die internen Prozesse an die neuen Regeln anzupassen.

Natürlich kommt es für den praktischen Einsatz eines Elektrofahrzeugs als Dienstwagen auch immer auf die richtige

Kombination von Anwendungszweck, Batteriegröße sowie Ladegeschwindigkeit an. Denn man will den Dienstwagenfahrer ja nicht unnötig nerven oder gar teure Arbeitszeit mit dem Warten an Ladesäulen verschwenden. Aber die Auswahl an Modellen, die Reichweiten und auch die Ladegeschwindigkeiten werden ja immer besser, sodass immer mehr Dienstwagenfahrer potenziell auch elektrisch fahren können, ohne (größere) Einschränkungen im Alltag erleben zu müssen. Dafür gibt es dann meist ja auch mehr Power, den Wegfall des Gangwechsel-Ruckelns und allgemein ein leiseres und angenehmeres Fahrgefühl. Und ja, während bei Verbrennern das Motorlaufenlassen im Stand an Raststätten oder in Pausen, damit die Klimaanlage weiterlaufen kann, mit einem Bußgeld geahndet werden kann, ist das bei Elektroautos kein Problem. Manchmal sind es halt die kleinen Dinge.

Diese Flottenmanagement-Sonderausgabe „Elektromobilität“ mit fast allen Themen rund um die Elektromobilität gibt es, wie schon in den vergangenen Jahren, wieder in zwei Versionen: gedruckt sowie

um viele Seiten erweitert als kostenfreies digitales Exemplar per PDF – abrufbar auf flotte.de sowie beispielsweise mit dem untenstehenden QR-Code im Magazin. In der erweiterten Version gibt es deutlich mehr Inhalte, insbesondere bei Marktübersichten, Tests und Fahrberichten.

Ralph Wuttke
Chefredakteur

3	Elektromobilität boomt Editorial	34	Laden unterwegs Worauf man achten sollte, wenn man mit dem E-Auto unterwegs lädt
6	An der Elektromobilität führt kein Weg vorbei Vieles spricht für den Einsatz elektrisch angetriebener Fahrzeuge in Unternehmen	36	Was kostet das Laden unterwegs? Wer unterwegs laden will oder muss, sollte die Angebote der großen Fahrstromanbieter kennen
10	Elektromobilität im Unternehmen einführen Der Weg zum elektrischen Fuhrpark beginnt lange vor der ersten Fahrzeugbestellung	38	Wie sparen Unternehmen durch Elektroautos Geld? Elektroautos können Unternehmen weit mehr sparen als nur Kraftstoffkosten
14	Wie umweltfreundlich sind Elektroautos heute und zukünftig? Bessere CO ₂ -Bilanz als Verbrenner, aber mit Herausforderungen bei Rohstoffen und Strommix	40	Geld sparen mit dem Elektroauto Der Umstieg auf ein Elektroauto kann für Mitarbeiter finanziell attraktiv sein, wenn es als Dienstwagen genutzt wird
16	Gut informiert Nützliche Webseiten, Messen und Weiterbildungen für Fuhrparkentscheider	42	Restwertrisiko Elektroauto? Warum Restwerte auch bei Elektrofahrzeugen für Fuhrparkverantwortliche entscheidend sind
17	Fördermöglichkeiten Finanzielle Anreize und Steuervergünstigungen fördern den Übergang zu nachhaltiger Unternehmensmobilität	43	Gebrauchte Elektroautos richtig vermarkten Mit dem wachsenden Anteil von Elektrofahrzeugen wird die Vermarktung immer wichtiger
22	Strategisch elektrisch Welche Besonderheiten bringen Elektrofahrzeuge in den Bereichen Versicherung, Fahrereinweisung und Remarketing mit sich?	44	Vertrauen statt Reichweitenangst Wie lassen sich Vorbehalte gegen die Elektromobilität abbauen?
28	Laden beim Mitarbeiter Mit dem zunehmenden Einsatz von Elektrofahrzeugen gewinnt das Laden beim Mitarbeiter an Bedeutung	46	Wie wird das Elektroauto cool? Wie kann man Mitarbeiter für die Elektromobilität motivieren?
30	Laden am Firmenstandort Die Ladeinfrastruktur wird für Unternehmen zunehmend zum strategischen Faktor	48	Richtig laden: So bleibt die Batterie fit Wie lädt man ein Elektroauto richtig, ohne der Batterie zu schaden?
		49	Effizient unterwegs Auch wenn man elektrisch effizient fährt, heißt das nicht, dass man den Stromverbrauch nicht noch weiter drosseln kann
		50	Fahrprofile im Check Wer besonders von der E-Mobilität profitiert
		52	Für jeden etwas dabei Vom Kleinwagen bis zum SUV – die Vielfalt an Elektroautos bietet für jeden das passende Modell
		54	Marktübersicht E-Fahrzeuge Marktübersicht ausgewählter E-Fahrzeuge
		82	Verbrauch ist nicht gleich Verbrauch Orientierungshilfe in puncto Verbrauch durch WLTP und WLTP-City
		84	Darf ein Unternehmen Elektrofahrzeuge vorschreiben? Rechtliche Aspekte zur Car Policy

Unsere redaktionellen Themen sind in folgende Bereiche unterteilt:

MANAGEMENT

E-NUTZFAHRZEUGE / MARKTÜBERSICHTEN

SONSTIGE ELEKTROMOBILITÄT

- 86 Rechtsanspruch auf eine Wallbox**
Rechtliche Aspekte zur Anbringung einer Wallbox
- 88 Wann sich der Umstieg auf einen E-Transporter lohnt**
Reichweite, Ladezeiten und Vielseitigkeit – E-Transporter im Überblick
- 92 Marktübersicht E-Transporter**
Marktübersicht ausgewählter E-Transporter
- 96 Aufgeladen und abfahrbereit**
Elektrobusse gewinnen zunehmend an Bedeutung, doch wie alltagstauglich sind sie tatsächlich?
- 98 Marktübersicht Elektrobusse**
Marktübersicht ausgewählter Elektrobusse
- 100 Marktübersicht E-Lkw**
Marktübersicht ausgewählter E-Lkw
- 102 Schwergewichte der Elektromobilität**
E-Lkw stellen eine vielversprechende Alternative zu herkömmlichen Diesel-Fahrzeugen dar
- 103 Ist die Brennstoffzelle eine Alternative für Lkw, Busse und Transporter?**
Eignet sich die Brennstoffzelle wirklich für den Schwerlastverkehr?
- 105 Kompakte Mobilität**
Elektrokleinstfahrzeuge und Microcars bieten flexible Einsatzmöglichkeiten für Unternehmen
- 106 Marktübersicht Microcars**
Marktübersicht ausgewählter Microcars
- 107 Zwei Räder, viele Vorteile**
Elektromobilität beschränkt sich längst nicht mehr nur auf Fahrzeuge mit vier Rädern
- 108 Marktübersicht E-Bikes**
Marktübersicht ausgewählter E-Bikes
- 110 Marktübersicht E-Cargobikes**
Marktübersicht ausgewählter E-Cargobikes
- 114 Lasten leicht gemacht**
E-Cargobikes bieten eine innovative Lösung für urbane Mobilitätsherausforderungen
- 115 Fahrberichte**
- 126 Tests**
- 148 Fahrbericht**
- 149 Fahrtelegramme**
- 157 Stromernde Gefühle**
Kolumne von Prof. Dr. Michael Schreckenberger

Flottenmanagement

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
Internet: www.flotte.de

Geschäftsführer: Bernd Franke, Dipl.-Kfm.

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

Redaktion: Steven Bohg, Patrick Broich, Christian Kerz

E-Mail: post@flotte.de

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

Mitarbeiter dieser Ausgabe:
Stefanie Moser, Katharina Schukin, Gerhard Trinkl

Fotos: Steven Bohg, Patrick Broich, Christian Kerz;
69, Abay, AbuAbdillah, Achim Wagner, Africa Studio, Akun,
AndiAzis, Andreas Gruhl, Antto-AI, Artistic Visions, AT media
stock, Axel, Barillo Images, bevisphoto, bluesdesign, CHRIST-
IANA, Deemerwha studio, Dilshad, DOLARRIZ JHON, DSMT,
electriceye, Erman Gunes, Ersä, Fayed, GOLVR, guukaa,
hkama, HQ2X2, IM Imagery, Jim White, Jing, Jürgen Hüls,
Julia, Kalyakan, Kaponia Aliaksei, marcus_hofmann,
mcjanuald, mohammad, momius, Mr. Bolota, Muqodimatul,
NEW, Nick Freund, NK, paramee, Patrick, Petair, Pete, Petro,
Phatcharin, pisan thailand, Pixels by Nazrul, Pure Pixels (PNG),
Reandz, RedCat, Rendara Studio, Romolo Tavani, Running
opossum, Sadia, serperm73, Shutter2U, Spencer, SpicyTruffel,
Stockwerk-Fotodesign, Sven Bachstroem, tanaonte, Tensor-
Spark, The Little Hut, ThomBal, Travis, Trushchenko_O,
Viriya_01k, watz, wedmoments.stock / stock.adobe.com

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

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

Druckauflage: 20.100 Exemplare
Erscheinungsweise: 1x jährlich
Liegt der Ausgabe Flottenmanagement 4-2026 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.

An der Elektromobilität führt kein Weg vorbei

Hersteller stellen ihre Modellpaletten um, gesetzliche Vorgaben werden verschärft, Geschäftspartner verlangen belastbare Klimastrategien und Mitarbeiter erwarten zeitgemäße Mobilitätsangebote. Wer erst reagiert, wenn der Verbrenner aus dem Fahrzeugkatalog verschwindet, dürfte unnötig teuer und hektisch umstellen. Dabei geht es nicht darum, möglichst schnell jeden Diesel vom Hof zu jagen. Eine erfolgreiche Elektrifizierung beginnt mit einer Bestandsaufnahme. Welche Fahrzeuge legen täglich nur 80 Kilometer zurück? Welche stehen regelmäßig über Nacht auf dem Betriebsgelände? Wer fährt überwiegend regional, wer quer durch Europa? Und wo könnten eigene Ladepunkte entstehen? Häufig zeigt sich, dass zumindest ein Teil der Flotte bereits ohne größere Einschränkungen elektrisch betrieben werden kann.

Den CO₂-Ausstoß sichtbar senken

Der offensichtlichste Grund für Elektroautos ist ihre Klimawirkung. Sie verursachen während der Fahrt weder Kohlendioxid noch lokale Abgase. Zwar können Emissionen bei der Stromerzeugung entstehen sowie bei der Herstellung von Fahrzeug und Batterie. Über den gesamten Lebenszyklus schneiden Elektroautos mit dem deutschen beziehungsweise europäischen Strommix dennoch in der Regel besser ab als vergleichbare Ver-



Vielleicht entdeckt der eine oder andere Nutzer das E-Auto auch als Spaßfaktor

brenner. Mit dem wachsenden Anteil erneuerbarer Energien verbessert sich ihre Bilanz während der Nutzungszeit weiter.

Für Unternehmen ist das nicht nur eine abstrakte ökologische Frage. Die Emissionen des Fuhrparks fließen in die Klimabilanz ein und können in Nachhaltigkeitsberichten relevant werden. Größere

Auftraggeber achten zunehmend darauf, welchen CO₂-Fußabdruck ihre Lieferanten verursachen. Eine elektrifizierte Flotte kann deshalb helfen, eigene Klimaziele zu erreichen und Anforderungen von Kunden zu erfüllen. Besonders günstig fällt die Bilanz aus, wenn das Unternehmen selbst erneuerbaren Strom erzeugt. Eine Photovoltaikanlage auf Hallen, Büros oder Carports kann einen Teil der Fahrzeuge direkt versorgen.

Kalkulierbarer als der Kraftstoffpreis

Auch wirtschaftlich lohnt sich eine genaue Betrachtung. Elektroautos sind in der Anschaffung zwar teilweise noch teurer als vergleichbare Verbrenner. Der Kaufpreis allein sagt über die tatsächlichen Kosten eines Firmenwagens jedoch wenig aus. Entscheidend sind die Gesamtkosten über die Haltedauer, also unter anderem Leasingrate oder Wertverlust, Energie, Wartung, Steuern, Versicherung und Ladeinfrastruktur.

Der elektrische Antrieb ist mechanisch einfacher aufgebaut. Er benötigt keinen Motorölwechsel, keine Zündkerzen und keine Abgasnachbehandlung. Auch Kupplung und mehrstufiges Getriebe entfallen bei den meisten Modellen. Durch die Rekuperation übernimmt der Elektro-



Elektrische betriebene Fuhrparks sparen Geld und schonen die Umwelt

Ob ein Unternehmen seine Fahrzeugflotte heute bereits vollständig elektrifizieren sollte, hängt von Einsatzprofilen, Ladebedingungen und wirtschaftlichen Faktoren ab. Sich mit Elektromobilität zu beschäftigen, ist dagegen längst keine freiwillige Zukunft Übung mehr.



motor einen großen Teil der Verzögerung und gewinnt dabei Energie zurück. Bremscheiben und Beläge können deshalb deutlich langsamer verschleifen. Ganz wartungsfrei ist ein Elektroauto trotzdem nicht: Reifen, Fahrwerk, Klimaanlage, Bremsflüssigkeit und andere Komponenten müssen weiterhin kontrolliert werden. Auch können schwere Fahrzeuge und kräftige Beschleunigung den Reifenverschleiß erhöhen.

Einen erheblichen Einfluss hat der Ort des Ladens. Wer überwiegend am eigenen Standort oder an der heimischen Wallbox lädt, kann seine Energiekosten meist besser kontrollieren als ein Unternehmen, dessen Fahrer häufig teure öffentliche Schnelllader nutzen. Noch interessanter wird die Rechnung mit selbst erzeugtem Solarstrom. Zwar ist auch dieser nicht kostenlos, weil Anlage, Finanzierung und Betrieb berücksichtigt werden müssen. Seine Kosten sind jedoch langfristig vergleichsweise gut kalkulierbar. Der Fuhrpark wird damit ein Stück weit unabhängiger von schwankenden Kraftstoffpreisen.

Zugleich können Ladepunkte, Photovoltaik, stationäre Speicher und Autos zu einem gemeinsamen Energiesystem zusammenwachsen. Fahrzeuge werden bevorzugt geladen, wenn viel eigener Strom verfügbar oder der Börsenstrom-

preis niedrig ist. Perspektivisch können bidirektional ladefähige Autos Energie bei Bedarf wieder an Gebäude oder Netz abgeben. Noch stehen einem breiten Einsatz technische, regulatorische und wirtschaftliche Hürden entgegen. Unternehmen, die ihre Infrastruktur heute intelligent planen, halten sich diese Möglichkeit jedoch offen.

Der Fiskus fährt mit

Ein weiterer starker Hebel ist die Dienstwagenbesteuerung. Bei privat genutzten batterieelektrischen Firmenwagen wird der geldwerte Vorteil gegenüber einem Verbrenner deutlich günstiger berechnet. Für geeignete Fahrzeuge wird nur ein Viertel des Bruttolistenpreises als Bemessungsgrundlage angesetzt. Dadurch kann ein Elektroauto für den Mitarbeiter selbst dann finanziell attraktiv sein, wenn sein Listenpreis über dem eines vergleichbaren Verbrenners liegt. Die Grenze für diese Begünstigung wurde für seit Juli 2025 angeschaffte Fahrzeuge auf 100.000 Euro Brutto-Listenpreis angehoben.

Ein modernes Angebot für Mitarbeiter

Die Elektrifizierung betrifft nicht nur Bilanzen und Betriebskosten, sondern auch die Attraktivität eines Arbeitgebers. Ein

(Fortsetzung auf S. 8)

Maximale Flexibilität beim Tanken und Laden

Die **DKV Card +Charge** ermöglicht nicht nur Zugang zu europaweit rund 76.000 Tankstellen, sondern auch zu über 1,2 Millionen EV-Ladepunkten. Mit unseren **Ladelösungen @home und @work** haben unsere Kunden zudem Zugang zu Lademöglichkeiten für ihre Elektrofirmenfahrzeuge sowohl zu Hause als auch am Arbeitsplatz.

Und mit unseren digitalen Tools sorgt DKV Mobility dafür, dass das Flottenmanagement intelligenter, datengetriebener und einfach smarter wird. Damit Unternehmen fundierte Entscheidungen treffen, Kosten sparen und ihre Flotte entspannt in die Zukunft steuern.

YOU DRIVE, WE CARE.



Elektromobilität spart jede Menge CO₂



gut gewählter elektrischer Dienstwagen kann leise, komfortabel und steuerlich günstig sein. Viele aktuelle Modelle bieten hohe Fahrleistungen, große Innenräume und Reichweiten, die den Alltag der meisten Nutzer problemlos abdecken. Allerdings entsteht Akzeptanz nicht durch eine Anweisung in der Car Policy. Wer Mitarbeitern einen Stromer übergibt, ohne Ladeoption, Ladekarte und Einweisung zu organisieren, produziert vor allem Frust. Unternehmen sollten deshalb früh klären, wer zu Hause laden kann, welche Möglichkeiten am Arbeitsplatz bestehen und wie dienstlich geladener Strom abgerechnet wird. Auch Probefahrten und eine verständliche Einführung in Ladeplanung, Reichweitenanzeige und Vorkonditionierung helfen, Vorbehalte abzubauen. Richtig umgesetzt kann Elektromobilität sogar bei der Personalgewinnung punkten.

Erfahrung lässt sich nicht kurzfristig bestellen

Ein oft unterschätzter Grund, jetzt zu beginnen, ist der notwendige Lernprozess. Mit dem Kauf der ersten Elektroautos ist es nicht getan. Unternehmen müssen Ladehardware auswählen, Netzanschlüsse prüfen, Abrechnungssysteme einführen, Ladekarten vergleichen und Verantwortlichkeiten schaffen. Außerdem sammeln sie erst im Betrieb verlässliche Daten darüber, wie viel Energie ihre Fahrzeuge wirklich benötigen, wann sie am Standort stehen und welche Modelle sich für bestimmte Aufgaben eignen.

Ein kleiner, sorgfältig begleiteter elektrischer Teilfuhrpark kann deshalb wertvoller sein als eine überstürzte Komplettumstellung. Er liefert Erfahrungen, auf deren Basis später investiert werden kann. Fehler bleiben überschaubar, während Fahrer, Fuhrparkmanagement, Einkauf und Gebäudetechnik gemeinsam Wissen aufbauen.

Diese Vorbereitung wird wichtiger, weil sich das Fahrzeugangebot verändert. Unabhängig davon, wie einzelne europäische Zielvorgaben bis 2035 letztlich ausgestaltet werden, investieren Hersteller Milliarden in elektrische Plattformen, Batteriefabriken und Software. In immer mehr Segmenten erscheinen neue Modelle zuerst oder ausschließlich mit elektrischem Antrieb. Wer Elektromobilität grundsätzlich aus der Flotte ausschließt, dürfte deshalb künftig weniger Auswahl haben.

Nicht jedes Fahrzeug muss sofort elektrisch werden

Trotz aller Argumente ist das Elektroauto nicht automatisch für jeden Einsatzzweck die beste Lösung. Fahrzeuge mit extrem hohen täglichen Laufleistungen, schweren Anhängern, langen Standzeiten fernab von Ladepunkten oder häufigen spontanen Fernfahrten können weiterhin besondere Anforderungen stellen. Auch ein schwacher Netzanschluss am Standort lässt sich nicht über Nacht verstärken.

Gerade deshalb sollten Unternehmen das Thema nicht ideologisch behandeln. Es geht weder um eine pauschale Elektroquote noch um das Festhalten am Verbrenner aus Gewohnheit. Gefragt ist eine nüchterne Prüfung jedes Fahrprofils. Fahrzeuge, die täglich planbare Strecken zurücklegen und regelmäßig lange stehen, lassen sich meist besonders einfach elektrifizieren. Schwierige Fälle können folgen, sobald Fahrzeugtechnik und Infrastruktur passen.

Sich mit Elektromobilität auseinanderzusetzen bedeutet also nicht, morgen sämtliche Schlüssel auszutauschen. Es bedeutet, Kosten und CO₂-Ausstoß zu kennen, Ladeoptionen aufzubauen und Erfahrungen zu sammeln. Wer diesen Prozess rechtzeitig beginnt, kann schrittweise investieren und aus einer größeren Auswahl passender Lösungen wählen. Wer ihn aufschiebt, muss später womöglich unter Zeitdruck reagieren. Die eigentliche Frage lautet deshalb nicht mehr, ob Elektromobilität ein Thema für Unternehmen wird, sondern wie gut sie darauf vorbereitet sind.

Am besten ist es, wenn der Strom für die E-Autos aus erneuerbaren Quellen stammt



V O L V O



Der vollelektrische Volvo ES90.

Elektrifiziert Ihren Arbeitsalltag ohne Kompromisse: bis zu 706 km Reichweite¹, innovative 800-V-Technologie und attraktive 0,25 %-Dienstwagenbesteuerung². Unsere Premium-Limousine bringt Sie souverän durch Ihre Geschäftswoche.

volvocars.de/ES90

Für ein Leben im Gleichgewicht.

¹ Volvo ES90 Twin Motor AWD, 500 kW (680 PS); Stromverbrauch 16,5-20,7 kWh/100 km; CO₂-Emission 0 g/km; (kombinierte WLTP-Werte); CO₂-Klasse A.

² Fahrer von Dienstwagen, die auch privat genutzt werden, müssen monatlich 1 % des Fahrzeug-Bruttolistenpreises als geldwerten Vorteil versteuern. Profitieren Sie von der 0,25 %-Dienstwagenbesteuerung für die vollelektrischen Volvo Modelle mit einem Bruttolistenpreis von unter 100.000 €. Diese Senkung auf 0,25 % bietet Ihnen auch dann einen Vorteil, wenn Sie Ihr Geschäftsfahrzeug individuell nach Fahrtenbuch versteuern.

Die Elektrifizierung eines Fuhrparks beginnt nicht mit der Bestellung neuer Fahrzeuge und endet nicht mit der Installation einiger Ladepunkte auf dem Firmenparkplatz. Erfolgreiche Elektromobilität ist ein Veränderungsprozess, der Fahrzeuge, Infrastruktur, Mitarbeiter und Unternehmensprozesse gleichermaßen betrifft. Unternehmen, die frühzeitig Erfahrungen sammeln und ihre Umstellung schrittweise planen, können Risiken reduzieren und die Akzeptanz innerhalb der Belegschaft deutlich erhöhen.

Am Anfang steht die Analyse der tatsächlichen Mobilitätsbedürfnisse. Welche Fahrzeuge legen täglich kurze und planbare Strecken zurück? Welche stehen regelmäßig über Nacht am Unternehmensstandort? Wo gibt es feste Einsatzgebiete und vorhersehbare Fahrprofile? Gerade Poolfahrzeuge, Pendlerfahrzeuge oder regional eingesetzte Servicefahrzeuge eignen sich häufig früh für die Elektrifizierung.

Einschränkungen deutlich geringer ausfallen als zunächst angenommen.

Eine zentrale Rolle spielt die Ladeinfrastruktur. Idealerweise erfolgt ein Großteil der Ladevorgänge am Unternehmensstandort oder zu Hause beim Mitarbeiter. Dadurch sinken die Energiekosten und die Fahrzeuge stehen morgens mit einem geladenen Akku bereit. Bereits in der frühen Planungsphase sollte deshalb geprüft werden, ob Netzanschluss, Stellplätze und elektrische Infrastruktur den künftigen Bedarf abdecken können. Ebenso wichtig ist die Frage, ob Mitarbeiter ohne eigene Lademöglichkeit alternative Optionen nutzen können, beispielsweise Ladepunkte am Arbeitsplatz oder öffentliche Infrastruktur in Wohnortnähe.

Neben der Technik entscheidet vor allem die Akzeptanz der Mitarbeiter über den Erfolg der Einführung. Elektromobilität verändert Gewohnheiten. Statt wenige Minuten an der Tankstelle zu verbringen,

wird häufiger dort geladen, wo das Fahrzeug ohnehin längere Zeit steht. Viele Fahrer müssen zunächst lernen, dass nicht jeden Morgen 100 Prozent Ladestand erforderlich sind und dass ein Elektroauto auf Langstrecken anders geplant wird als ein Verbrenner. Eine verständliche Einweisung in Themen wie Ladeplanung, Rekuperation, Vorkonditionierung und Reichweitenanzeige kann Unsicherheiten schnell abbauen.

Organisation ist alles

Ebenso wichtig sind klare organisatorische Prozesse. Welche Ladekarten werden genutzt? Wie wird zu Hause geladener Strom erstattet? Wer ist Ansprechpartner bei technischen Problemen oder Fragen zur Ladeinfrastruktur? Welche Kosten übernimmt das Unternehmen und welche der Mitarbeiter? Je früher solche Fragen geklärt werden, desto reibungsloser funktioniert der Alltag später. Spätestens an dieser Stelle kommt die

Elektromobilität im Unternehmen einführen

Der Weg zum elektrischen Fuhrpark beginnt lange vor der ersten Fahrzeugbestellung. Entscheidend sind passende Fahrprofile, Ladeinfrastruktur und eine moderne Car Policy.

fizierung. Fahrzeuge mit hohen Anhängelasten, sehr langen Tagesetappen oder regelmäßigen Auslandseinsätzen können dagegen zunächst weiterhin konventionell betrieben werden.

Umstellung erfolgt schrittweise

Viele Unternehmen entscheiden sich deshalb bewusst für einen schrittweisen Einstieg. Einzelne Fahrzeuge oder kleine Pilotflotten ermöglichen es, praktische Erfahrungen zu sammeln, ohne den gesamten Fuhrpark auf einmal umzustellen. Fahrer lernen den Umgang mit Ladeplanung, Reichweitenmanagement und öffentlichen Ladepunkten kennen, während Fuhrparkverantwortliche belastbare Daten über Energieverbrauch, Standzeiten und Einsatzprofile erhalten. Nicht selten zeigt sich dabei, dass die tatsächlichen



Auch im Transporter-Bereich stellen die Unternehmen auf Elektro um



Mancher Mitarbeiter wird am Straßenrand laden müssen

Car Policy ins Spiel. In vielen Unternehmen regelt sie bislang vor allem Fahrzeugklassen, Budgets und Ausstattungsoptionen. Mit der Einführung von Elektrofahrzeugen müssen zusätzliche Kriterien berücksichtigt werden. Reichweite, Ladeleistung und Ladefähigkeit gewinnen an Bedeutung, ebenso die Frage, ob Mitarbeiter zu Hause laden können oder

regelmäßig auf öffentliche Infrastruktur angewiesen sind.

Auch die Auswahl der Fahrzeuge verändert sich. Für einen überwiegend regional eingesetzten Dienstwagen können andere Anforderungen gelten als für einen Außendienstmitarbeiter mit hohen Jahresfahrleistungen. Die Car Policy sollte deshalb nicht ausschließlich auf Listenpreis oder Fahrzeuggröße schauen, sondern stärker das tatsächliche Einsatzprofil berücksichtigen.

Car Policy verändert sich

Darüber hinaus lohnt sich ein neuer Blick auf die Ausstattung. Funktionen wie Navigationssysteme mit Ladeplanung, Batterie-Vorkonditionierung oder eine Wärmepumpe können im Alltag relevanter sein als besonders große Räder oder leistungsstärkere Motorvarianten. Gleichzeitig sollte die Richtlinie ausreichend Flexibilität bieten und mehrere Modelle

innerhalb einer Fahrzeugklasse zulassen, um unterschiedlichen Bedürfnissen gerecht zu werden.

Wichtig ist außerdem, die Elektrifizierung nicht als Selbstzweck zu verstehen. Nicht jedes Fahrzeug eignet sich heute bereits für den batterieelektrischen Betrieb. Entscheidend ist nicht die größtmögliche Elektroquote, sondern die passende Antriebslösung für das jeweilige Einsatzprofil. Unternehmen, die ihre Umstellung pragmatisch und datenbasiert angehen, erzielen meist die besten Ergebnisse.

Die Einführung der Elektromobilität ist damit weniger eine technische als eine organisatorische Aufgabe. Wer Fahrzeuge, Infrastruktur, Prozesse und Mitarbeiter gemeinsam betrachtet, schafft die Voraussetzungen für einen erfolgreichen Übergang. Dann wird aus dem ersten Elektroauto im Fuhrpark nicht ein Experiment, sondern der Beginn einer langfristigen Mobilitätsstrategie.



Auch wenn eine Firma auf E-Mobilität umstellt, muss das nicht auf jedes Auto zutreffen

Der Kia EV4 Fastback. Bringt Bewegung in Ihren Fuhrpark.



Movement that inspires

Der vollelektrische Kia EV4 Fastback setzt neue Impulse für Ihre Flotte. Mit dynamischer Linienführung, modernen Technologien und bis zu 633 km Reichweite ist er bereit für jeden Termin und lange Arbeitstage. Im Inneren bietet er großzügigen Raum sowie hohen Komfort. Und dank

Abbildung zeigt kostenpflichtige Sonderausstattung.

Kia EV4 Fastback GT-Line, 81,4 kWh, FWD (Strom/Reduktionsgetriebe); 150 kW (204 PS):



attraktiver Leasingkonditionen bringt er genau das mit, was im Fuhrpark zählt: Substanz, Planbarkeit und einen starken Auftritt. Sichern Sie sich jetzt eine Probefahrt unter 0800 777 30 44 und erfahren Sie mehr auf www.kia.com

Stromverbrauch kombiniert 14,9 kWh/100 km; CO₂-Emissionen kombiniert 0 g/km. CO₂-Klasse A.

Wie umweltfreundlich Elektroautos heute

Elektroautos fahren lokal ohne Abgase, klimaneutral sind sie deshalb jedoch nicht. Für eine faire Bewertung muss der gesamte Lebenszyklus betrachtet werden: Rohstoffgewinnung, Produktion von Fahrzeug und Batterie, Bereitstellung des Fahrstroms sowie spätere Verwertung. Dabei zeigt sich ein differenziertes Bild. Ein batterieelektrisches Auto startet meist mit einem größeren ökologischen Rucksack als ein vergleichbarer Verbrenner, gleicht diesen Nachteil im Betrieb aber gewöhnlich wieder aus.

Der zusätzliche Aufwand entsteht vor allem durch die Traktionsbatterie. Ihre Herstellung benötigt Energie und Rohstoffe, deren Gewinnung Umweltbelastungen verursachen kann. Wie groß der Produktionsnachteil ausfällt, hängt unter anderem von Akkukapazität, Zellchemie, Produktionsstandort und dem dort verwendeten Strommix ab. Ein kompakter Stromer mit maßvoll dimensionierter Batterie beginnt sein Autoleben daher unter günstigeren Voraussetzungen als ein schweres Luxusmodell mit riesigem Energiespeicher.

E-Autos sind im Betrieb deutlich effizienter

Im Fahrbetrieb kehrt sich das Verhältnis um. Elektromotoren nutzen die zugeführte Energie erheblich effizienter als Verbrennungsmotoren, die einen großen Teil des Kraftstoffs als Wärme verlieren. Zudem entstehen beim Fahren weder Kohlendioxid noch Stickoxide aus der Verbrennung. Wird mit dem durchschnitt-

Wie klimafreundlich sind Elektroautos wirklich? Die Antwort hängt von Batterie, Strommix und Nutzung ab. Gleichzeitig versprechen neue Zellchemien, Recycling und Feststoffbatterien weitere Fortschritte.

lichen deutschen oder europäischen Strommix geladen, sinkt der CO₂-Ausstoß je Kilometer bereits deutlich. Mit Strom aus Windkraft oder Photovoltaik fällt der Vorteil entsprechend größer aus.

Ab wann der anfängliche Produktionsrucksack ausgeglichen ist, lässt sich nicht mit einer einzigen Kilometerzahl beantworten. Der sogenannte CO₂-Break-even hängt vom verglichenen Fahrzeug, von Batteriegröße, Verbrauch, Strommix und Jahresfahrleistung ab. Ein effizienter Elektro-Kompaktwagen, der häufig mit erneuerbarer Energie geladen wird, erreicht die Klimaschwelle früher als ein großes Elektro-SUV mit hohem Verbrauch. Ebenso macht es einen Unterschied, ob der Vergleich mit einem sparsamen Kleinwagen oder einem kräftigen Verbrenner erfolgt.

Über eine typische Fahrzeuglebensdauer schneidet das Elektroauto klimatisch meist besser ab. Dieser Vorteil wächst, weil die Stromerzeugung zunehmend



Ganz veröden werden Abbaugebiete wohl noch lange nicht

sauberer wird. Ein heute zugelassenes Elektroauto dürfte während seiner Nutzung mit einem immer günstigeren Strommix fahren. Beim Verbrenner bleibt der wesentliche Teil der Emissionen dagegen an jeden verbrannten Liter Kraftstoff gebunden.

Das Umweltthema beim Elektrofahrzeug ist komplex

Umweltfreundlichkeit bedeutet allerdings mehr als CO₂. Rohstoffabbau, Wasserverbrauch und Belastungen von Ökosystemen gehören ebenfalls zur Betrachtung. Auch Elektroautos verursachen Reifenabrieb und benötigen Stahl, Aluminium, Kunststoffe sowie elektronische Bauteile. Ihr häufig höheres Gewicht kann den Reifenverschleiß beeinflussen. Beim Bremsabrieb besitzen sie hingegen einen Vorteil, weil die Rekuperation einen großen Teil der Verzögerung übernimmt und die mechanische Bremse seltener eingesetzt wird.

Auch die Lebensdauer spielt eine zentrale Rolle. Je länger Fahrzeug und Batterie genutzt werden, desto mehr Kilometer verteilen den Produktionsaufwand. Moderne Akkus halten meist deutlich länger, als frühe Befürchtungen vermuten ließen.



Ganz ohne problematische Rohstoffe kommen Batteriezellen nicht aus

sind und künftig?



Nach dem Einsatz im Fahrzeug können geeignete Batterien zudem noch als stationäre Speicher dienen. Am Ende ihrer Nutzung lassen sich wertvolle Materialien wie Nickel, Kobalt, Kupfer und zunehmend auch Lithium zurückgewinnen. Recycling beseitigt den Rohstoffbedarf

nicht vollständig, kann ihn künftig aber deutlich reduzieren.

Gleichzeitig verändert sich die Zellchemie. Lithium-Eisenphosphat-Batterien kommen ohne Nickel und Kobalt aus und haben sich inzwischen in vielen Volumen-

modellen etabliert. Sie besitzen zwar eine geringere Energiedichte als manche nickelreichen Zellen, gelten aber als langlebig, robust und vergleichsweise kostengünstig. Für Fahrzeuge mit mittleren Reichweiten können sie daher ökologisch und wirtschaftlich sinnvoll sein.

Eine weitere Alternative sind Natrium-Ionen-Batterien. Natrium ist reichlich verfügbar und könnte die Abhängigkeit von Lithium und anderen kritischen Rohstoffen verringern. Allerdings speichern diese Zellen bislang weniger Energie pro Kilogramm. Sie eignen sich deshalb zunächst vor allem für stationäre Speicher, Kleinfahrzeuge oder Modelle mit begrenztem Reichweitenbedarf. Wahrscheinlicher als eine vollständige Ablösung der Lithium-Ionen-Batterie ist ein Nebeneinander verschiedener Zellchemien.

Feststoffbatterien versprechen ebenfalls Fortschritte. Ein fester Elektrolyt könnte höhere Energiedichten, mehr Sicherheit und kürzere Ladezeiten ermöglichen. Ökologisch werden sie aber nicht automatisch zum Wunderakku. Viele Konzepte benötigen weiterhin Lithium, und auch ihre Produktion verbraucht Energie und Materialien. Entscheidend wird sein, ob sie lange halten und sich mit geringerem Material- und Energieeinsatz fertigen lassen.

Für Fuhrparkverantwortliche bieten CO₂-Rechner eine erste Orientierung. Ihre Ergebnisse sind jedoch nur so belastbar wie die zugrunde gelegten Annahmen. Fahrzeugklasse, Batteriegröße, realer Verbrauch, Laufleistung und Stromquelle sollten möglichst konkret eingegeben werden. Ein pauschaler Vergleich zwischen Elektroauto und Diesel sagt weniger aus als die Gegenüberstellung zweier tatsächlich infrage kommender Modelle.

Trotz Abbaumaßnahmen aus Minen werden die Batterien in Zukunft umweltfreundlicher



Gut informiert

Die Integration der Elektromobilität in Unternehmen stellt eine anspruchsvolle Herausforderung dar. Umso wertvoller ist es, dass inzwischen zahlreiche Veranstaltungen, Fachverbände und Newsletter existieren, die dabei helfen, stets über die neuesten Entwicklungen informiert zu bleiben. Flottenmanagement bietet hierzu einen kurzen Überblick.

Messen und Kongresse

Messen sind nicht nur ein Treffpunkt für Fachleute und Gleichgesinnte, sondern auch eine hervorragende Gelegenheit zum Networking. Zudem ermöglichen sie den direkten Austausch mit Dienstleistern und Experten, um individuelle Anforderungen zu besprechen und maßgeschneiderte Lösungen zu finden. Darüber hinaus bieten solche Veranstaltungen einen umfassenden Einblick in den aktuellen Stand der Technik.

<https://derbranchentreff.de>

Die größte Fachmesse für Fuhrparkentscheider öffnet in Düsseldorf ihre Türen und legt einen deutlichen Fokus auf Elektromobilität. Neben den bewährten Themen rund um Fahrzeugflotten stehen innovative Lösungen im Vordergrund: von E-Bikes über Elektroautos und E-Transporter bis hin zu Kommunalfahrzeugen, E-Bussen und E-Lkw. Das Angebot wird durch wichtige Services wie Ladekarten und Ladeinfrastruktur ergänzt, die den Betrieb elektrischer Flotten effizient ermöglichen.

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

In München findet eine internationale Fachmesse statt, die sich umfassend mit den Themen Ladeinfrastruktur und Elektromobilität beschäftigt. Im Mittelpunkt der Veranstaltung stehen daher auch innovative Lösungen für das Laden von Elektrofahrzeugen. Die Messe richtet sich an alle Interessierten und lädt zum Austausch und zur Information ein.

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

Die IAA Mobility stellt die private Mobilität in den Mittelpunkt und richtet sich als Publikumsmesse gezielt an Endverbraucher. Dazu zählen natürlich auch alternative Mobilitätslösungen – von Elektroautos über E-Bikes bis hin zu weiteren innovativen Ansätzen.

<https://mobilitaetsverband.de/nationale-konferenz-mobilitaet>

Die Nationale Konferenz für betriebliche Mobilität widmet sich intensiv der Zukunft der Mobilität in Unternehmen. Ein zentraler Bestandteil ist hierbei die

Elektromobilität, die eine entscheidende Rolle bei der Weiterentwicklung betrieblicher Mobilitätskonzepte einnimmt.

<http://www.fleetdating.de>

FleetDating! vereint die Vorteile eines Netzwerk-Events mit dem Konzept des Speeddatings und richtet sich gezielt an Fuhrparkentscheider. Dabei gewinnen Themen und Anbieter aus dem Bereich der Elektromobilität immer mehr an Bedeutung. Die Veranstaltung findet mehrmals jährlich in verschiedenen Regionen Deutschlands statt und bietet eine hervorragende Plattform für Austausch und Vernetzung.

Verbände

Verbände übernehmen eine zentrale Rolle bei der Interessenvertretung ihrer Mitglieder gegenüber der Politik und dienen zudem als wichtige Informationsquelle zu relevanten Themen.

<https://www.mobilitaetsverband.de>

Der Bundesverband Betriebliche Mobilität (BBM) bietet maßgeschneiderte Unterstützung für Fuhrparks und hat die Elektromobilität als eines seiner zentralen Themen fest verankert. Darüber hinaus organisiert der Verband regelmäßig Konferenzen und Weiterbildungen, um den Wissensaustausch zu fördern und aktuelle Entwicklungen in der Branche voranzubringen.

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

Mit Sitz in Brüssel ist E-Mobility Europe, ehemals unter dem Namen AVARE bekannt, das einzige repräsentative Gremium auf europäischer Ebene, das sich ausschließlich der Förderung der Elektromobilität widmet. Seit seiner Gründung im Jahr 1978 arbeitet der Verband eng mit internationalen Behörden sowie europäischen Institutionen zusammen, um die Verbreitung von Elektrofahrzeugen und die Elektromobilität in ganz Europa voranzutreiben.

Weiterbildung

Gerade im Bereich der Elektromobilität ist kontinuierliche Weiterbildung unerlässlich. Die komplexen technischen

Neuerungen sowie die sich ständig wandelnden politischen und wirtschaftlichen Förderprogramme machen es besonders wichtig, stets auf dem neuesten Stand zu bleiben.

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

Ein umfassender Kurs, der sämtliche Facetten der Elektromobilität abdeckt – von der Ladeinfrastruktur über technische Fahrzeugdetails bis hin zu Nachhaltigkeitsanalysen. Nach erfolgreichem Abschluss erhalten die Teilnehmer ein anerkanntes Zertifikat der Dekra.

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

Ein speziell konzipierter Kurs, der sich gezielt an Fuhrparkverantwortliche richtet und praxisnah die Implementierung von Elektromobilität in Unternehmen vermittelt.

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

Der Bundesverband Betriebliche Mobilität (BBM) bietet ein vielfältiges Weiterbildungsangebot an, das unter anderem zahlreiche Programme rund um das Thema Elektromobilität umfasst.

Webseiten und Newsletter

Um immer auf dem neuesten Stand zu bleiben, bieten tagesaktuelle Webseiten und Newsletter eine hervorragende Möglichkeit für ein schnelles Update zwischendurch. In der dynamisch wachsenden Welt der Elektromobilität haben wir einige spannende Informationsquellen zusammengestellt, die die aktuellsten Entwicklungen und Trends verlässlich abbilden.

<https://www.electrive.net>

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

<https://www.chip.de/tests/>

<https://emobilitaet.online>

<https://www.elektroautomobil.com>

<https://emobility-magazin.com>

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

<https://electricdrivemagazin.de>

<https://www.flotte.de>

Nützliche Webseiten für die Praxis

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

[autokosten/elektroauto-kostenvergleich/](https://autokosten.elektroauto-kostenvergleich/)

<https://www.flotte.de>

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



Fördermöglichkeiten

Auch im Jahr 2026 wird die Elektromobilität weiterhin durch staatliche Förderprogramme und steuerliche Anreize unterstützt, um den Übergang zu nachhaltigen Verkehrslösungen zu beschleunigen. Insbesondere für Dienstwagennutzer und Firmenfuhrparks ergeben sich dadurch attraktive Möglichkeiten, die sowohl wirtschaftliche als auch ökologische Vorteile bieten. Ziel dieser Maßnahmen ist es, die Elektromobilität für eine breite Nutzergruppe zugänglich und finanziell attraktiv zu gestalten.

Eine zentrale Regelung betrifft die Besteuerung des geldwerten Vorteils bei privaten Fahrten mit Dienstwagen: Während bei Fahrzeugen mit Verbrennungsmotor 1 Prozent des Bruttolistenpreises angesetzt wird, beträgt dieser Wert bei Elektrofahrzeugen maximal 0,5 Prozent. Für seit dem 1. Juli 2025 angeschaffte E-Fahrzeuge mit einem Bruttolistenpreis von bis zu 100.000 Euro gilt sogar nur ein Viertel dieses Betrags. Diese Maßnahme soll Dienstwagennutzer zur Elektromobilität motivieren und ist Teil eines steuerlichen Investitionsprogramms zur Stärkung des Wirtschaftsstandorts Deutschland.

Unternehmen profitieren zusätzlich von einer befristeten Sonderabschreibung für Elektrofahrzeuge. Für neu angeschaffte,

rein elektrisch betriebene Fahrzeuge, die zum Anlagevermögen zählen, ist eine degressive Abschreibung möglich. Im Anschaffungsjahr können dabei 75 Prozent der Anschaffungskosten steuerlich geltend gemacht werden, gefolgt von abnehmenden Abschreibungssätzen in den Folgejahren. Diese Regelung gilt für Pkw, Nutzfahrzeuge, Lkw und Busse, die zwischen dem 30. Juni 2025 und dem 1. Januar 2028 erworben werden. Ziel dieser Maßnahme ist es, die finanzielle Belastung der Unternehmen zu reduzieren und sie zur Umstellung ihrer Fahrzeugflotten auf Elektromobilität zu ermutigen. Gleichzeitig leistet sie einen wichtigen Beitrag zur Verringerung der CO₂-Emissionen und stärkt somit die ökologische Nachhaltigkeit der Unternehmensflotten.

Förderung auch für Privatpersonen, Selbstständige und kleine Unternehmen

Im Januar 2026 wurde zudem eine neue Kaufprämie für Elektrofahrzeuge eingeführt, die rückwirkend für alle Fahrzeuge gilt, die ab diesem Zeitpunkt zugelassen werden. Privatpersonen mit einem zu versteuernden Haushaltseinkommen von maximal 80.000 Euro können Zuschüsse in Höhe von 1.500 bis 6.000 Euro beantragen. Familien mit bis zu zwei Kindern erhalten zusätzliche Förderungen, während Personen mit geringeren Einkommen besonders unterstützt werden. Die Förderung umfasst reine Elektroautos, Plug-in-Hybride sowie Brennstoffzellenfahrzeuge, schließt jedoch gebrauchte Fahrzeuge aus. Die Bundesregierung

stellt für dieses Programm insgesamt rund drei Milliarden Euro bereit, womit voraussichtlich etwa 800.000 Fahrzeuge in den kommenden drei bis vier Jahren gefördert werden können. Diese Kaufprämie stellt einen bedeutenden Schritt dar, um Elektromobilität auch für Privatpersonen und kleine Unternehmen attraktiver und zugänglicher zu machen.

Nicht nur Elektrofahrzeuge werden gefördert

Parallel zu den verschiedenen Förderprogrammen für Elektrofahrzeuge wird auch der Ausbau der Ladeinfrastruktur unterstützt: Unternehmen können Investitionen in Ladepunkte und Stromerzeugung durch KfW-Förderprogramme finanziell entlasten. Gefördert werden Wallboxen für Mitarbeiter sowie öffentliche Ladestationen, insbesondere bei Nutzung von regenerativ erzeugtem Strom. Auch die Unterstützung von Mitarbeitern beim Einrichten von Wallboxen zu Hause ist förderfähig. Dadurch wird Elektromobilität für Unternehmen und Beschäftigte attraktiver. Die Nutzung selbst erzeugten Stroms aus Photovoltaikanlagen senkt die Betriebskosten und ermöglicht ein umweltfreundliches Laden von Dienstwagen. Elektrofahrzeuge können während der Arbeitszeit geladen werden, was die Effizienz steigert und Ladepausen



Gefördert werden nicht nur Elektrofahrzeuge, sondern auch die erforderliche Ladeinfrastruktur

minimiert. Das Laden mit Wechselstrom schonnt die Batterie und ermöglicht eine vollständige Ladung, während das Schnellladen meist nur bis zu 80 Prozent der Kapazität lädt. Diese technischen Vorteile erhöhen die Akzeptanz der Elektromobilität. Elektromobilität erfordert jedoch ein Umdenken bei Nutzern und Unternehmen.

Mit wachsender Erfahrung nehmen Frustrationen ab, und Förderprogramme machen den Umstieg finanziell attraktiver. Beratungsangebote unterstützen Unternehmen dabei, passende Förderungen zu

finden und optimal zu nutzen, da die Vielzahl und Komplexität der Programme oft unübersichtlich sind. Insgesamt erleichtern finanzielle Anreize den Übergang zu nachhaltigen Verkehrslösungen und bieten sowohl Unternehmen als auch Privatpersonen vielfältige Vorteile. Mit gezielter Unterstützung können Unternehmen CO₂-Emissionen reduzieren, wirtschaftliche Vorteile realisieren und aktiv zur Energiewende beitragen. Somit machen die Förderprogramme Elektromobilität nicht nur finanziell attraktiv, sondern beschleunigen auch ihre Verbreitung als zukunftsweisende Technologie.

Honda CR-V Plug-in-Hybrid: Effizienz trifft Langstreckenkomfort

Für Fuhrparkmanager ist die Wahl des richtigen Dienstwagens ein Balanceakt zwischen Nachhaltigkeit, Wirtschaftlichkeit und Alltagstauglichkeit. Mit dem CR-V der sechsten Generation bietet Honda als Plug-in-Hybrid (e:PHEV) eine Lösung, die diese Anforderungen gezielt verbindet.

Der SUV kombiniert einen 2,0-Liter-Benziner mit einem Elektromotor und liefert 135 kW (184 PS) maximale Leistung. Herzstück ist die 17,7-kWh-Batterie, die eine elektrische Reichweite von bis zu 78 Kilometern ermöglicht – ideal für Pendelstrecken und innerstädtische Einsätze. Gleichzeitig bleibt der CR-V dank effizientem Hybridbetrieb langstreckentauglich. (Energieverbrauch CR-V e:PHEV: Kraftstoffverbrauch gewichtet, kombiniert: 2,6 l/100 km. Stromverbrauch

gewichtet, kombiniert: 11,7 kWh/100 km. CO₂-Emissionen in g/km gewichtet, kombiniert: 59–60. CO₂-Klasse gewichtet, kombiniert: B. Kraftstoffverbrauch bei entladener Batterie kombiniert: 6,2–6,3 l/100 km. CO₂-Klasse bei entladener Batterie: E. Elektrische Reichweite (EAER): 77–78 km / Die tatsächliche Reichweite hängt von mehreren Faktoren ab, u. a. Fahrgeschwindigkeit, Fahrstil, Topografie, Wetterbedingungen, Zuladung und Nutzung elektrischer Verbraucher.)

Ein intelligenter Verbrauchsassistent optimiert die Energienutzung entlang der Route, während haptisches Feedback im Gaspedal eine effiziente Fahrweise unterstützt. Geladen wird mit bis zu 6,8 kW in rund zweieinhalb Stunden. (Die tatsächliche Ladezeit hängt von verschiedenen Einflussfaktoren ab, darunter Umgebungstemperatur, Batterietemperatur, Entladetiefe der Batterie und Verwendung von elektrischen Zusatzgeräten, z. B. der Heizung für den Fahrgastraum während des Ladevorgangs. Dadurch kann die Ladezeit deutlich vom hier genannten Wert abweichen.)



Im Innenraum überzeugt der SUV mit hoher Variabilität: Eine verschiebbare Rückbank sowie 587 bis 1.710 Liter Ladevolumen bieten Flexibilität im Arbeitsalltag. Serienfeatures wie die Honda SENSING Assistenzsysteme erhöhen Sicherheit und Komfort. Mit bis zu 1.500 kg Anhängelast eignet sich der CR-V zudem für vielseitige Einsätze.

Auch steuerlich punktet der CR-V e:PHEV: Die 0,5-Prozent-Regelung reduziert den geldwerten Vorteil und steigert die Attraktivität für Dienstwagnutzer.

Fazit: Der Honda CR-V e:PHEV kombiniert elektrische Alltagsmobilität mit Langstreckentauglichkeit und steuerlichen Vorteilen – eine wirtschaftlich attraktive Lösung für moderne Dienstwagenflotten.





Der neue CR-V

Plug-in-Hybrid

Wo das Leben passiert



Ob rein elektrisch, Vollhybrid oder Plug-in-Hybrid - mit einem Honda sind Ihnen Zuverlässigkeit, Komfort, Sicherheit und modernste Technologien sicher. Ihr Honda Händler stellt Ihnen gerne unsere elektrifizierten Modelle im Detail vor, damit Sie genau das richtige für Ihr Unternehmen wählen können. Informieren Sie sich jetzt auf [honda.de](https://www.honda.de)

www.honda.de/gewerbekunden

Energieverbrauch CR-V e:PHEV: Kraftstoffverbrauch gewichtet, kombiniert: 2,6 l/100 km. Stromverbrauch gewichtet, kombiniert: 11,7 kWh/100 km. CO₂-Emissionen in g/km gewichtet, kombiniert: 59-60. CO₂-Klasse gewichtet, kombiniert: B. Kraftstoffverbrauch bei entladener Batterie kombiniert: 6,2-6,3 l/100 km. CO₂-Klasse bei entladener Batterie: E. Elektrische Reichweite (EAER): 77-78 km.

Bundesweite Förderungen für Elektromobilität (Stand: 31. Juli 2026)

Fördergeber	Förderungsname	Was wird gefördert	Laufzeit
BALM (Bundesamt für Logistik und Mobilität)	Umweltschutz und Sicherheit (vormals De-minimis) 2026	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	14. April 2026 (Antragsfrist: 31. August 2026)
KfW	KfW-Umweltprogramm (240/241)	Neuanschaffung Batterie- oder Brennstoffzellen-betriebener mobiler Maschinen sowie Nachrüstung mobiler Maschinen, wie Baumaschinen, mit Rußpartikelfiltern	unbestimmt
KfW	Investitionskredit Nachhaltige Mobilität (268/269)	Anschaffung von klimafreundlichen Fahrzeugen für die Personenbeförderung und leichte Nutzfahrzeuge (ÖPNV) und Regionalverkehr; Fahrzeuge zur Personenbeförderung im Straßenfernverkehr; Pkw, Krafträder und leichte Nutzfahrzeuge; Fahrzeuge für aktive Mobilität Anschaffung von klimafreundlichen Fahrzeugen für die Güterbeförderung (Schwere Nutzfahrzeuge) Errichtung von Infrastruktur für klimafreundlichen Verkehr (Infrastruktur für emissionsarmen Verkehr an Land; Infrastruktur für den Öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV), den Regionalverkehr und sonstigen Schienenverkehr) 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 Flexibilisierung von Stromnachfrage und -angebot, Digitalisierung der Energiewende mit dem Ziel, die erneuerbaren Energiesystemverträglich 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 ₂ -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) 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

Nationale Klimaschutzinitiative (NKI) des Bundesministerium für Wirtschaft und Energie

www.klimaschutz.de/de/foerderung/foerderkompass

Bundesministerium für Verkehr (BMV)

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

	Förderhöhe	Förderberechtigt	Website
	Anteilfinanzierung von höchstens 80 Prozent der zuwendungsfähigen Ausgaben 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)	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	https://www.balm.bund.de/DE/Themen/Foerderprogramme/Gueterkraftverkehr/Deminimis/deminimis_node.html
	Kredit von maximal 25 Millionen Euro pro Vorhaben (bis zu 100% der Investitionskosten finanzierbar)	Mit Sitz in Deutschland oder im Ausland: Unternehmen jeder Größe; Einzelunternehmerinnen und Einzelunternehmer; Freiberuflich Tätige Für Vorhaben innerhalb der Europäischen Union (EU): auch Tochtergesellschaften deutscher Unternehmen und Joint Ventures mit Unternehmenssitz in der Europäischen Union	www.kfw.de/inlandsfoerderung/Unternehmen/Energie-und-Umwelt/F%C3%B6rderprodukte/Umweltprogramm-(240-241)/
	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 Individualvariante (Programmnummer 269): Kredit über 25 Millionen Euro oder mehr zu individuellen Konditionen (bis zu 100% der förderfähigen Kosten finanzierbar)	Vorhaben in Deutschland: Unternehmen und Einzelunternehmer der gewerblichen Wirtschaft; kommunale Unternehmen; Gemeinnützige Antragsteller; Körperschaften, Anstalten und Stiftungen des öffentlichen Rechts	https://www.kfw.de/inlandsfoerderung/%C3%96ffentliche-Einrichtungen/Verkehr-und-Fahrzeuge/F%C3%B6rderprodukte/Investitionskredit-Nachhaltige-Mobilit%C3%A4t-(268-269)
	Kredit von maximal 150 Millionen Euro pro Vorhaben (bis zu 100% der Investitionskosten finanzierbar)	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 Vorhaben im Ausland: Deutsche private Unternehmen und deren Tochtergesellschaften im Ausland; Joint Ventures mit maßgeblicher deutscher Beteiligung im Ausland; In Deutschland tätige Freiberufler	https://www.kfw.de/inlandsfoerderung/Unternehmen/Energie-und-Umwelt/F%C3%B6rderprodukte/Erneuerbare-Energien-Standard-(270)/
	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	Vorhaben in Deutschland: In- und ausländische Unternehmen der gewerblichen Wirtschaft, die sich mehrheitlich in Privatbesitz befinden Vorhaben im Ausland: deutsche Unternehmen und deren Tochtergesellschaften mit Sitz im Ausland	https://www.kfw.de/inlandsfoerderung/Unternehmen/Energie-und-Umwelt/F%C3%B6rderprodukte/KfW-Konsortialkredit-Nachhaltige-Transformation-(291)/
	Kredit von maximal 25 Millionen Euro pro Vorhaben (bis zu 100% der förderfähigen Kosten finanzierbar)	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 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 %	www.kfw.de/inlandsfoerderung/Unternehmen/Energie-und-Umwelt/F%C3%B6rderprodukte/Klimaschutzoffensive-f%C3%BCr-den-Mittelstand-(293)/

Nationale Organisation Wasserstoff- und Brennstoffzellentechnologie (NOW GmbH)

www.now-gmbh.de/foerderung/foerderfinder/

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

www.bvdfb.de/foerdermittel-fuer/klima-und-umweltschutz

Projekträger Jülich (ptj)

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

Vattenfall InCharge

incharge.vattenfall.de/pages/foerdermitteldatenbank

Strategisch elek

Welche Besonderheiten bringen Elektrofahrzeuge in den Bereichen Versicherung, Fahrereinweisung und Remarketing im Fuhrpark mit sich? Flottenmanagement gibt Aufschluss.

Elektromobilität ist längst keine Zukunftsvision mehr, sondern bereits Realität in zahlreichen Unternehmensfuhrparks. Immer mehr Firmen setzen auf E-Fahrzeuge, um ihre Nachhaltigkeitsziele zu verwirklichen und Betriebskosten zu reduzieren. Der Umstieg auf elektrische Antriebe bringt jedoch nicht nur technische Neuerungen mit sich, sondern stellt auch neue Anforderungen an Fahrzeugversicherungen, Fahrerschulungen und das Remarketing.

Versicherung

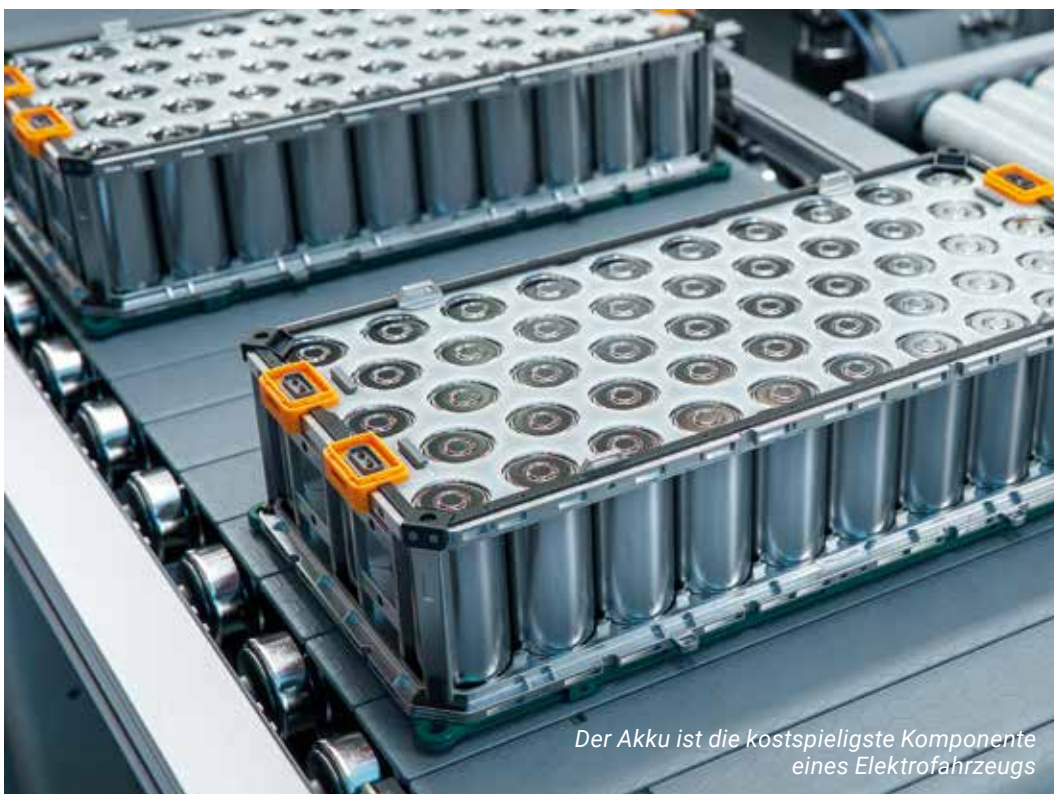
Mit der zunehmenden Integration von Elektrofahrzeugen in den Fuhrpark stellt sich auch die Frage nach der passenden Fahrzeugversicherung. Zwar ähneln sich die Grundprinzipien der Versicherung für Elektrofahrzeuge und herkömmli-

che Verbrenner, dennoch gibt es einige spezifische Aspekte, die Fuhrparkleiter und Mobilitätsentscheider berücksichtigen sollten, um einen optimalen Versicherungsschutz zu gewährleisten. Die gesetzlich vorgeschriebene Haftpflichtversicherung deckt Schäden ab, die das

Fahrzeug anderen Personen oder deren Eigentum zufügt. Hier bestehen keine Unterschiede: Die Leistungen der Haftpflichtversicherung sind unabhängig davon, ob es sich um ein Elektrofahrzeug oder einen Verbrenner handelt, identisch. Auch bei der Teil- oder Vollkaskoversicherung, die Schäden am eigenen Fahrzeug abdeckt, gelten zunächst dieselben Grundsätze. Die Kaskoversicherung schützt vor Schäden durch äußere Einflüsse wie Unfälle, Diebstahl oder Naturereignisse. Allerdings gibt es gerade bei Elektroautos zusätzliche Aspekte, die eine genauere Betrachtung verdienen.

Zusatzversicherungen

Ein entscheidender Unterschied zwischen Elektroautos und herkömmlichen Fahrzeugen liegt in der verwendeten Technologie, insbesondere im Akku. Dieser stellt das Herzstück eines Elektrofahrzeugs dar und ist zugleich das kostenintensivste Bauteil. Bei einer Beschädigung des Akkus können die Reparatur- oder Austauschkosten erheblich ausfallen. Deshalb ist es für Unternehmen, die Elektrofahrzeuge in ihren Fuhrpark aufnehmen, besonders wichtig, den Akku umfassend abzusichern. Grundsätzlich ist der Akku als Fahrzeug-



Der Akku ist die kostspieligste Komponente eines Elektrofahrzeugs

trisch



bestandteil in der Kaskoversicherung enthalten. Dennoch lohnt sich ein genauer Vergleich der Versicherungsangebote, da die Leistungen je nach Anbieter variieren können. Mit einer Allgefahrendeckung für den Akku sind Unternehmen zusätzlich auf der sicheren Seite: Diese spezielle Versicherung deckt nahezu alle Schäden am Akku ab – sei es durch Beschädigung, Zerstörung oder Verlust. Unabhängig davon, ob der Schaden durch äußere Einflüsse, Bedienfehler oder andere Ereignisse verursacht wurde, bietet die Allgefahrendeckung damit einen umfassenden Schutz und minimiert das finanzielle Risiko für den Fuhrpark.

Die Ladeinfrastruktur ist weiterhin ein unverzichtbarer Bestandteil der Elektromobilität und sollte daher umfassend abgesichert werden. Dafür stehen verschiedene Versicherungslösungen zur Verfügung, die sowohl die Ladesäulen auf dem Firmengelände als auch mobile Komponenten wie Ladekabel und Ladekarten schützen:

- **Ladesäulen und Wallboxen:** Schäden an Ladesäulen, beispielsweise durch Blitzschlag, können durch die Gebäudeversicherung abgedeckt sein. Auch Vandalismusschäden an Wallboxen oder Ladesäulen stellen ein häufiges

Risiko dar, das sich durch spezielle Versicherungen absichern lässt.

- **Ladekabel:** Ladekabel sind besonders anfällig für Diebstahl, vor allem beim Laden an öffentlichen Ladestationen. Eine Versicherung, die den Diebstahl von Ladekabeln abdeckt, ist daher empfehlenswert.
- **Ladekarten:** Der Verlust von Ladekarten, die zum Laden an öffentlichen Stationen erforderlich sind, kann ebenfalls versichert werden, um zusätzliche Kosten und organisatorische Schwierigkeiten zu vermeiden.

Fahrereinweisung

Elektrofahrzeuge unterscheiden sich in vielerlei Hinsicht von herkömmlichen Fahrzeugen mit Verbrennungsmotor. Neben der Bedienung und den technischen Besonderheiten spielen auch Aspekte wie Reichweite, Ladeinfrastruktur und energieeffizientes Fahren eine entscheidende Rolle. Ohne eine fundierte Einweisung können Fahrer schnell verunsichert sein, was nicht nur die Nutzung der Fahrzeuge erschwert, sondern auch die Effizienz des Fuhrparks beeinträchtigt. Eine professionelle Fahrereinweisung hilft dabei, Missverständnisse zu vermeiden und die Fahrer mit den neuen Technologien vertraut zu machen. Sie schafft Vertrauen in die Fahrzeuge und fördert eine

(Fortsetzung auf S. 22)

Kraftvolle Vermarktung von E-Fahrzeugen

Flottenfahrzeuge
clever aussteuern



 **Greencars** AI

Höhere Erträge bei Inzahlungnahmen – mit oder ohne E

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 für Sie – denn wir sind alleiniger Vertragspartner, auch bei Verkäufen ins Ausland.

Alle weiteren Informationen über +49 611 44796-750 oder autobid@auktion-markt.de



Bereits zum
4. Mal die
Nummer 1!


auto-auktionen

Ladesäulen auf dem Firmengelände können meist mitversichert werden



positive Einstellung zur Elektromobilität. Die Einweisung sollte individuell auf die spezifischen Anforderungen des Unternehmens sowie die Vorkenntnisse der Fahrer abgestimmt werden. Dabei sollten insbesondere folgende Themen berücksichtigt werden:

- **Technische Grundlagen von Elektrofahrzeugen:** Fahrer sollten die Funktionsweise eines Elektrofahrzeugs genau verstehen. Dazu gehören Kenntnisse über den Elektromotor, die Batterie sowie die wesentlichen Unterschiede zu Fahrzeugen mit Verbrennungsmotor. Ebenso ist eine ausführliche Erklärung der Fahrzeugbedienung unerlässlich.
- **Laden und Ladeinfrastruktur:** Ein wesentlicher Aspekt ist das Aufladen der Fahrzeuge. Fahrer sollten darüber informiert sein, wie sie die firmeneigenen

nen Ladepunkte nutzen können, welche Steckertypen verfügbar sind und wie lange der Ladevorgang in der Regel dauert. Ebenso wichtig ist der Umgang mit öffentlicher Ladeinfrastruktur sowie die Bedienung von Apps oder Karten zur Freischaltung der Ladesäulen.

- **Reichweite und Planung:** Die Reichweite eines Elektrofahrzeugs wird von verschiedenen Faktoren beeinflusst, darunter Fahrstil, Wetterbedingungen sowie die Nutzung von Klimaanlage oder Heizung. Fahrer sollten lernen, wie sie ihre Reichweite optimal nutzen und ihre Fahrten entsprechend planen können.
- **Energieeffizientes Fahren:** Elektrofahrzeuge ermöglichen es, durch einen angepassten Fahrstil Energie zu sparen. Dabei sollten Themen wie Rekuperation (Energierückgewinnung beim Bremsen), vorausschauendes Fahren sowie das

Vermeiden von abrupten Beschleunigungen in der Einweisung behandelt werden.

- **Notfallmanagement:** Wie verhalten Sie sich, wenn die Batterie leer ist oder technische Probleme auftreten? Fahrer sollten auf solche Situationen gut vorbereitet sein und genau wissen, welche Maßnahmen sie ergreifen können.

Praktische Tipps

Eine erfolgreiche Fahrereinweisung zeichnet sich durch eine praxisnahe und interaktive Gestaltung aus. Idealerweise werden theoretische Inhalte mit praktischen Übungen kombiniert, bei denen die Fahrer das Fahrzeug selbst ausprobieren und Fragen stellen können. Dabei sollte die Schulung individuell auf die Bedürfnisse der Teilnehmer abgestimmt sein: Weniger erfahrene Mitarbeiter benötigen häufig eine intensivere Einführung als technikaffine Kollegen. Digitale Hilfsmittel wie Apps, Videos oder Online-Tutorials können die Einweisung sinnvoll ergänzen und den Fahrern jederzeit zur Verfügung gestellt werden. Zudem ist es empfehlenswert, regelmäßige Auffrischungsschulungen anzubieten, da sich die Elektromobilität und die damit verbundenen Technologien kontinuierlich weiterentwickeln. So bleiben die Fahrer stets auf dem neuesten Stand und können die Fahrzeuge optimal nutzen.

Remarketing

Batterieelektrische Fahrzeuge gewinnen auf dem Gebrauchtwagenmarkt zunehmend an Bedeutung. Mit der steigenden Marktdurchdringung und der wachsenden Anzahl von BEVs im Auktionsalltag wird das Remarketing dieser Fahrzeuge für Fuhrparkleiter und Mobilitätsent-

(Fortsetzung auf S. 26)



Nach Einweisung kommen Fahrer gut mit Elektromobilität zurecht

Elektrisch im Einsatz



Wenn Flotten elektrifiziert werden, zählt vor allem, was sich im täglichen Einsatz bewährt. Das Ford Pro™ Ökosystem verbindet Fahrzeuge, Ladeangebote, Service, Software und Finanzierung zu einem integrierten Ansatz, der Unternehmen den Umstieg auf Elektromobilität erleichtert – praxisnah, planbar und auf den Fuhrparkalltag zugeschnitten.



Einblick statt Mehraufwand

Fuhrparkverantwortliche brauchen keine aufwendigen zusätzlichen Arbeitsprozesse, sondern belastbare Informationen. Telematiklösungen im Ford Pro™ Ökosystem liefern Daten zu Ladestand, Reichweite, Fahrzeugverfügbarkeit und Energieverbrauch in Echtzeit. So lassen sich Einsätze präziser koordinieren, Ladefenster besser einplanen und Wartungsbedarfe frühzeitig erkennen.

Laden, wo der Betrieb es braucht

Damit elektrische Flotten reibungslos laufen, muss auch das Laden zum Betriebsablauf passen. Genau hier setzt das Ford Pro™ Ökosystem an: Gemeinsam mit kompetenten Charging-Part-

nern entstehen Ladelösungen für Depot, Betriebshof und unterwegs. Das schafft Spielraum im Tagesgeschäft, erleichtert die Einsatzplanung und sorgt dafür, dass Fahrzeuge dort geladen werden können, wo sie gebraucht werden.

Der Ford E-Transit® Custom: stark im Einsatz

Der Ford E-Transit® Custom ist das elektrische Nutzfahrzeug-Flaggschiff im Ford Pro™ Ökosystem. Mit bis zu 1.059 kg Nutzlast¹, bis zu 373 km Reichweite² und einer Schnellladezeit von rund 29 Minuten³ bringt er die Leistung mit, die im Lieferalltag, im Handwerk und in der Stadtlogistik gefragt ist. So wird E-Mobilität zum verlässlichen Teil des Arbeitstags.

Mehr E-Modelle, mehr Flexibilität

Der Ford E-Transit® Custom steht im Ford Pro™ Ökosystem nicht allein. Ergänzt durch weitere vollelektrische Modelle entsteht ein Angebot, das auf unterschiedliche Einsätze, Strecken und Flottengrößen zugeschnitten werden kann. So wächst die E-Mobilität mit dem Bedarf des Unternehmens mit – und fördert die Produktivität.

Mehr zum Ford Pro™ Ökosystem und zu individuellen Flottenlösungen erfahren Sie in der kostenlosen Großkunden-Broschüre.

Jetzt bestellen:
QR-Code scannen
oder Webseite
besuchen (www.ford-grosskunden-kampagne.de).



¹ Max. Nutzlast bezieht sich auf Dieselmotoren L1H1 320. Fracht- und Ladekapazität begrenzt durch Gewicht und Gewichtsverteilung. Die maximale Nutzlast variiert und ist abhängig von Zubehör und Fahrzeugkonfiguration.

² Die genannte elektrische Reichweite bezieht sich auf den Ford E-Transit Custom Kastenwagen Lkw mit 64 kWh nutzbarer Batteriekapazität. Gemäß dem Messverfahren WLTP (Worldwide harmonised Light-duty vehicles Test Procedures) ist bei voll aufgeladener Batterie eine Reichweite bis zur genannten, zertifizierten elektrischen Reichweite – je nach vorhandener Serien- und Batterie-Konfiguration – möglich. Die tatsächliche Reichweite kann aufgrund unterschiedlicher Faktoren (z.B. Wetterbedingungen, Fahrverhalten, Streckenprofil, Fahrzeugzustand, Alter und Zustand der Lithium-Ionen-Batterie) variieren.

³ Der Ford E-Transit Custom lässt sich an einem 115 kW-Schnellladegerät in rund 29 Minuten von 10 Prozent auf 80 Prozent aufladen. Eine vollständige Ladung über Nacht an einer Standard-230-Volt-Wechselstromversorgung dauert etwas mehr als acht Stunden. Die Ladeleistung nimmt mit steigendem Ladezustand ab. Die tatsächlichen Ladezeiten können aufgrund unterschiedlicher Faktoren (Wetterbedingungen, Fahrverhalten, Fahrzeugzustand, Alter der Lithium-Ionen-Batterie) abweichen.

scheider immer wichtiger. Dabei bringt der Wiederverkauf von Elektroautos spezifische Herausforderungen mit sich, die es zu bewältigen gilt.

Ein zentraler Aspekt beim Remarketing von Elektroautos ist die Bewertung und der Verkauf, die sich deutlich komplexer gestalten als bei herkömmlichen Fahrzeugen. Moderne Batterietechnologien, die in Neuwagen verbaut werden, zeichnen sich durch hohe Ladeeffizienz und ein attraktives Preis-Leistungs-Verhältnis aus. Allerdings führen diese schnellen technologischen Fortschritte dazu, dass Fahrzeuge schneller als technisch veraltet wahrgenommen werden. Neue Modelle mit verbesserter Reichweite und niedrigeren Preisen setzen den Restwert älterer Elektroautos unter Druck. Zudem ist der Markt für gebrauchte Elektrofahrzeuge noch nicht einheitlich entwickelt. Während einige Käufer gezielt nach batterieelektrischen Fahrzeugen (BEVs) suchen, sind andere noch unsicher – insbesondere hinsichtlich der Lebensdauer und Zuverlässigkeit der Batterie. In diesem Zusammenhang spielen Transparenz und Vertrauen eine entscheidende Rolle.

Batteriegesundheit und verunfallte Fahrzeuge

Die Gesundheit der Batterie ist der entscheidende Faktor beim Wiederverkauf von Elektroautos. Standardisierte Batterietests, transparente Bewertungen und eine nachvollziehbare Dokumentation sind unerlässlich, um potenziellen Käufern Sicherheit zu vermitteln. Eine klare und verständliche Darstellung des Batteriezustands kann den Verkaufsprozess



Die Wiedervermarktung von E-Autos sollte gut vorbereitet werden

deutlich vereinfachen und den Restwert des Fahrzeugs nachhaltig steigern.

Eine besondere Herausforderung im Remarketing von Elektrofahrzeugen stellt zudem die Vermarktung verunfallter Fahrzeuge dar. Diese erfordert eine spezielle Vorgehensweise, die über den üblichen Prozess hinausgeht. Aufgrund der Hochvolttechnologie und möglicher Schäden an der Batterie sind Reparaturarbeiten aufwändiger und kostenintensiver. Selbst bei optisch geringfügigen Beschädigungen kann die Hochvolt-Batterie beeinträchtigt sein, was sowohl die Sicherheit als auch die Funktionalität des Fahrzeugs gefährdet. Zudem besteht beim Transport verunfallter Elektroautos ein erhöhtes Brandrisiko, weshalb auf

dem Gelände spezielle Quarantäneplätze eingerichtet werden müssen. Die Anzahl der Werkstätten mit HV-Zertifizierung, die für die Reparatur solcher Fahrzeuge qualifiziert sind, ist nach wie vor begrenzt. Dies führt dazu, dass Unfall-Elektrofahrzeuge häufig schneller als Totalschaden eingestuft werden, was die Vermarktung zusätzlich erschwert.

Fazit: Insgesamt wird deutlich, dass Elektromobilität nicht nur technische, sondern auch organisatorische und strategische Veränderungen mit sich bringt. Unternehmen, die diese Faktoren frühzeitig und ganzheitlich einbeziehen, können die Vorteile der Elektromobilität optimal ausschöpfen und ihre Fuhrparkstrategie nachhaltig zukunftssicher gestalten.



Mit der richtigen Erklärung läuft das Aufladen wie von selbst

Business in Bestform.

Hyundai IONIQ 9



Erweitern Sie Ihre geschäftlichen Möglichkeiten – mit bis zu 620 km Reichweite³, 800-Volt-Schnellladung für bis zu 304 km³ in nur ca. 15 Minuten⁴ und flexiblem Raumkonzept für bis zu sieben Personen. Ob Kundenbesuch oder Shuttle-Fahrt – der vollelektrische SUV überzeugt mit bis zu 2,5 t Anhängelast⁵. Profitieren Sie außerdem vom Investitionsbooster⁶ – bis zu 75 % steuerlich absetzbar im ersten Jahr.

Power your world.



Hyundai IONIQ 9 160 kW (218 PS) 110-kWh-Batterie, Heckantrieb: Energieverbrauch kombiniert: 19,9 kWh/100 km; CO₂-Emissionen kombiniert: 0 g/km; CO₂-Klasse: A. Elektrische Reichweite bei voller Batterie: 620 km.³



in nur ca. 15 Minuten Ladezeit auf eine Kapazität für bis zu 304 km Reichweite geladen werden. Die Ladezeiten können variieren – in Abhängigkeit von den örtlichen Ladebedingungen (z. B. Art und Zustand der Ladesäule, Batterietemperatur oder Umgebungstemperatur). ⁵ Allradantrieb vorausgesetzt. ⁶ Förderung betrieblich genutzter Elektro-Fahrzeuge durch beschleunigte Abschreibung von 75 % der Anschaffungskosten bereits im Investitionsjahr, bei Vorliegen der gesetzlichen Voraussetzungen. Das Gesetz für ein steuerliches Investitions-Sofortprogramm zur Stärkung des Wirtschaftsstandortes Deutschland gilt für elektrisch betriebene Fahrzeuge, die zwischen 01.07.2025 und 31.12.2027 angeschafft werden. * Sämtliche Informationen zum Umfang der Herstellergarantie finden Sie unter: www.hyundai.de/garantien. Für Taxis und Mietwagen gelten generell abweichende Regelungen gemäß den Bedingungen des Garantie- und Servicehefts. ** Garantie für die Hochvolt-Batterie für alle wasserstoff-/batterieelektrischen sowie Hybrid- und Plug-in-Hybrid-Modelle: 8 Jahre oder bis zu 160.000 km, je nachdem, was zuerst eintritt (gemäß den jeweiligen Bedingungen im Garantie- und Serviceheft). Mehr unter: www.hyundai.de/garantien. Für Taxis und Mietwagen gelten generell abweichende Regelungen gemäß den Bedingungen des Garantie- und Servicehefts.

¹ In der Kategorie Importwertung der E-Newcomer über 50.000 EUR. Mehr zur Auszeichnung unter: www.firmenauto.de/events/fadj. ² Mehr zur Auszeichnung unter: www.gcoty.de. ³ Maximale Reichweite nach WLTP. Die tatsächliche Reichweite wird von verschiedenen Faktoren beeinflusst, z. B. von Verkehrsbedingungen, Fahrzeugausstattungen und Fahrweise. Im realen Fahrbetrieb kommt es zu einer geringeren Reichweite.

⁴ Entsprechende Hochleistungs-Ladepunkte vorausgesetzt, kann die Hochvoltbatterie

Laden beim Mitar

Mit dem zunehmenden Einsatz von Elektrofahrzeugen in Unternehmensflotten gewinnt das Laden beim Mitarbeiter an Bedeutung. Gerade bei fest zugewiesenen Dienstwagen kann die Lademöglichkeit am Wohnort ein wichtiger Faktor für Alltagstauglichkeit, Kostenkontrolle und Akzeptanz sein. Gleichzeitig entstehen organisatorische, technische und steuerliche Fragen, die vorab klar geregelt werden sollten.

Eine zentrale Frage ist, ob der Mitarbeiter eine eigene Lademöglichkeit nutzen kann und/oder ob der Arbeitgeber eine Wallbox bereitstellt, bezuschusst oder vollständig finanziert. Dabei sollte geklärt werden, wem die Wallbox gehört, wer für Installation, Wartung, Reparatur und gegebenenfalls Rückbau verantwortlich ist und was bei einem Arbeitgeberwechsel, Fahrzeugwechsel oder Umzug passiert.

Wallboxen und technische Voraussetzungen

Auch die technischen Voraussetzungen spielen eine wichtige Rolle: Nicht jede Wohnsituation eignet sich für eine private Wallbox. Eigentümer haben meist mehr Gestaltungsspielraum als Mieter oder Bewohner einer Wohnungseigentümergeinschaft. Zusätzlich müssen Netzanschluss, Zählerstruktur, Ladeleistung und Sicherheitsanforderungen geprüft werden. Zwar gibt es generell auch für Mieter einen Rechtsanspruch auf eine Wallbox, allerdings müssen hier die tatsächlichen Gegebenheiten gegeneinander abgewogen werden. Für Unternehmen ist es sinnvoll, Mindestanforderungen an die Ladeinfrastruktur zu definieren, etwa im Hinblick auf Messgenauigkeit, Dokumentation und Abrechnung.



So ist es ideal: Der Mitarbeiter hat einen Carport oder eine Garage und einen hinreichenden Stromanschluss

Schnellladeparks sind nicht die preisgünstigste Lösung



beiter



Erstattung von Ladestrom

Wenn der Mitarbeiter den Dienstwagen zu Hause lädt, trägt er die Stromkosten

zunächst häufig selbst. Daher sollte eindeutig geregelt werden, wie diese Kosten erstattet werden. Wichtig ist eine nachvollziehbare und prüfbare Erfassung der geladenen Strommenge. Dies kann zum Beispiel über eine geeignete Wallbox, einen separaten Stromzähler oder eine dokumentierte Lademenge erfolgen.

Entscheidend ist, dass der Ladestrom für das Dienstfahrzeug möglichst klar vom privaten Haushaltsstrom abgegrenzt werden kann. Je sauberer die technische und organisatorische Lösung ist, desto geringer ist das Risiko von steuerlichen Unklarheiten oder späteren Nachfragen. Auch der zugrunde gelegte Strompreis sollte nachvollziehbar dokumentiert werden, etwa anhand des privaten Stromvertrags oder eines festgelegten Erstattungsmodells. Eine pauschalisierte Abrechnung ist seit diesem Jahr nicht mehr möglich.

Steuerliche Rahmenbedingungen

Die steuerliche Behandlung hängt davon ab, ob der Arbeitgeber eine Ladevorrichtung überlässt, bezuschusst oder vollständig übereignet. Auch die Erstattung von zu Hause geladenem Strom muss korrekt dokumentiert werden. Während das Laden am Unternehmensstandort unter bestimmten Voraussetzungen steuerlich begünstigt sein kann, kommt es beim Laden beim Mitarbeiter besonders auf eine saubere Abrechnung und den Nachweis der entstandenen Stromkosten an.

Unternehmen sollten daher frühzeitig mit Steuerberatung, Lohnbuchhaltung und Fuhrparkmanagement klären, welche Lösung für die eigene Flotte geeignet ist. Besonders wichtig ist die Abgrenzung zwischen privater Nutzung, dienstlicher Nutzung und erstattungsfähigen Kosten.

higen Kosten. Klare Prozesse vermeiden Unsicherheiten und erleichtern die spätere Abrechnung.

Forderungen und Kostenübernahme

Auch die Frage der Kostenübernahme sollte eindeutig in der CarPolicy geregelt werden. Dazu gehört, ob ein Anspruch auf eine Wallbox besteht oder ob die Bereitstellung freiwillig und abhängig von betrieblichen Kriterien erfolgt. Ebenso sollte festgelegt werden, welche Kosten der Arbeitgeber übernimmt. Dazu zählen beispielsweise Anschaffung, Installation, Wartung, Prüfung, Reparatur, Rückbau oder laufende Software- und Abrechnungskosten. In der Praxis können zusätzliche Kosten entstehen, etwa bei älteren Gebäuden, langen Leitungswegen, notwendigen baulichen Anpassungen oder einer Verstärkung des Netzanschlusses. Auch hierfür braucht es klare Vorgaben. Ohne vorherige Regelung kann schnell unklar werden, ob der Arbeitgeber, der Mitarbeiter oder gegebenenfalls der Vermieter einzelne Kosten tragen muss.

Laternenparker und fehlende private Lademöglichkeit

Nicht jeder Mitarbeiter verfügt über einen eigenen Stellplatz, eine Garage oder eine geeignete Stromversorgung am Wohnort. Sogenannte Laternenparker können daher oft nicht oder nur eingeschränkt zu Hause laden. Für sie müssen alternative Lösungen gefunden werden, damit der Einsatz eines Elektrofahrzeugs im Alltag praktikabel bleibt.

Mögliche Optionen sind Ladekarten für öffentliche Ladepunkte, Ladeangebote am Unternehmensstandort oder die Nutzung von Schnellladeinfrastruktur. Wichtig ist, dass Mitarbeiter ohne private Lademöglichkeit nicht benachteiligt werden. Wenn Elektrofahrzeuge im Fuhrpark eingesetzt werden, muss die Ladeinfrastruktur realistisch zum Arbeitsalltag und zur Wohnsituation des Mitarbeiters passen. Andernfalls können zusätzliche Wege, Wartezeiten und Kosten entstehen, die die Akzeptanz der Elektromobilität deutlich verringern.

Fazit: Das Laden beim Mitarbeiter ist ein wichtiger Bestandteil moderner Elektromobilitätskonzepte im Fuhrpark. Unternehmen sollten frühzeitig festlegen, ob und unter welchen Bedingungen Wallboxen bereitgestellt oder bezuschusst werden, wie der Ladestrom erstattet wird und welche Alternativen für Mitarbeiter ohne private Lademöglichkeit bestehen. Eine klare Regelung sorgt für steuerliche Sicherheit, faire Rahmenbedingungen und eine höhere Akzeptanz von Elektrofahrzeugen im Unternehmensalltag.

Vor Kauf und Installation einer Wallbox sind zahlreiche Punkte zu vereinbaren



Die Ladeinfrastruktur wird für Unternehmen zunehmend zum strategischen Faktor. Wer Netzanschluss, Lastmanagement und Ausbaureserven früh berücksichtigt, schafft die Grundlage für einen wirtschaftlichen elektrischen Fuhrpark.

Wer Elektrofahrzeuge in den Fuhrpark aufnimmt, braucht früher oder später eine passende Ladeinfrastruktur. Der Firmenstandort bietet dafür besonders gute Voraussetzungen: Fahrzeuge stehen dort häufig mehrere Stunden, Strom lässt sich günstiger beschaffen als an öffentlichen Schnellladesäulen, und die Ladevorgänge können in betriebliche Abläufe eingebunden werden. Trotzdem genügt es nicht, einige Wallboxen aufzustellen und auf das Beste zu hoffen. Netzanschluss, Zahl der Ladepunkte, Abrechnung, Bauarbeiten

So sieht es in Zukunft auf Firmenparkplätzen aus



Laden am Firm

und künftiger Bedarf müssen gemeinsam betrachtet werden.

Am Anfang steht deshalb eine Bestandsaufnahme. Wie viele Elektrofahrzeuge sind bereits im Fuhrpark, wie viele sollen in den kommenden Jahren hinzukommen und wann stehen sie gewöhnlich auf dem Gelände? Ein Poolfahrzeug, das über Nacht geladen werden kann, stellt andere Anforderungen als ein Transporter, der nur während der Mittagspause verfügbar ist. Auch die Fahrzeuge der Mitarbeiter, Besucher oder Kunden können in die Planung einbezogen werden. Wer nur den heutigen Bedarf betrachtet, riskiert, die Anlage schon nach kurzer Zeit erneut umbauen zu müssen.

Anschlussleistung ist Thema

Besonders wichtig ist die vorhandene Anschlussleistung. Ein einzelner Ladepunkt mit elf Kilowatt stellt für viele Standorte kein Problem dar. Werden jedoch 20 Fahrzeuge gleichzeitig mit dieser Leistung geladen, entstehen theoretisch bereits 220 Kilowatt zusätzliche Last. Hinzu kommen Produktion, Beleuchtung, Klimatisierung, Server oder andere große Verbraucher. Vor der Installation sollte deshalb geprüft werden, welche Leistung der Netzan-

schluss bereitstellen kann und wie hoch die tatsächlichen Lastspitzen im Betrieb ausfallen.

Reicht die vorhandene Leistung nicht aus, bedeutet das nicht automatisch, dass der Netzanschluss sofort vergrößert werden muss. Ein intelligentes Lastmanagement verteilt die verfügbare Energie auf die angeschlossenen Fahrzeuge. Müssen zehn Autos erst am nächsten Morgen wieder einsatzbereit sein, benötigen sie nicht während der gesamten Nacht jeweils die volle Ladeleistung. Das System kann die Leistung reduzieren, Fahrzeuge nacheinander laden oder besonders dringende Ladevorgänge priorisieren. So lassen sich mehr Ladepunkte betreiben, ohne unnötig hohe Anschlusskosten zu verursachen.

Dynamisches Lastmanagement berücksichtigt zusätzlich den aktuellen Energiebedarf des gesamten Gebäudes. Läuft die Produktion auf Hochtouren, wird die Ladeleistung vorübergehend abgesenkt. Sinkt der Verbrauch später, steht den Fahrzeugen wieder mehr Energie zur Verfügung. Im Idealfall kommunizieren Fuhrparksoftware, Ladeinfrastruktur und Energiemanagement miteinander. Dann kann das System berücksichtigen, wann ein Fahrzeug benötigt wird, welchen La-



Auch Lkw-Fuhrparks werden in Zukunft am Firmenstandort geladen statt getankt



nstandort



destand es hat und wie viel Energie bis zur nächsten Fahrt erforderlich ist.

AC-Laden macht nicht immer Sinn

Nicht jeder Stellplatz benötigt dieselbe Technik. Für Dienstwagen und Poolfahrzeuge, die mehrere Stunden stehen, reichen AC-Ladepunkte mit elf Kilowatt in vielen Fällen aus. Sie sind vergleichsweise günstig und laden ein Fahrzeug während eines Arbeitstages oder über Nacht vollständig auf. Höhere AC-Leistungen sind nur sinnvoll, wenn Fahrzeuge und Hausinstallation sie unterstützen und die kürzere Standzeit tatsächlich einen Mehrwert bietet.

DC-Schnelllader kommen eher für Fahrzeuge infrage, die rasch wieder einsatzbereit sein müssen. Dazu können stark ausgelastete Poolfahrzeuge, Transporter, Lieferfahrzeuge oder perspektivisch elektrische Lastkraftwagen gehören. Sie sind jedoch deutlich teurer und stellen höhere Anforderungen an Netzanschluss, Planung und Betrieb. Unternehmen sollten deshalb nicht einfach die größtmögliche Ladeleistung bestellen, sondern den tatsächlichen Bedarf prüfen. Zehn sinnvoll gesteuerte AC-Punkte können im Alltag nützlicher sein als ein einzelner Schnelllader, vor dem sich mehrere Fahrer anstellen müssen.

Auch die bauliche Umsetzung verdient Aufmerksamkeit. Häufig machen nicht die Ladegeräte selbst, sondern Tiefbau, Kabeltrassen, Fundamente und Wiederherstellung der Oberflächen einen großen Teil der Kosten aus. Hinzu kommen Beschilderung, Beleuchtung, Anfahrtsschutz, Zugangswege und möglicherweise neue Verteiler oder Transformatoren. Wer einen Parkplatz ohnehin saniert oder neu baut, sollte Leerrohre und Reserven für spätere Ladepunkte direkt mitplanen. Nachträgliches Aufgraben ist meist teurer als eine vorausschauende Vorbereitung.

Der richtige Ladepunkt ist entscheidend

Ladepunkte müssen außerdem zum betrieblichen Alltag passen. Werden Stellplätze dauerhaft von vollständig geladenen Fahrzeugen blockiert, sinkt die nutzbare Kapazität der Anlage. Eine Ladeordnung kann regeln, wann Fahrzeuge umgesetzt werden sollen und welche Plätze für Dienstwagen, private Fahrzeuge oder Besucher vorgesehen sind. Digitale Reservierungssysteme helfen an stark ausgelasteten Standorten. Bei Poolfahrzeugen kann die Buchungssoftware den benötigten Ladestand bereits bei der Fahrzeugzuteilung berücksichtigen.

Ein weiterer zentraler Punkt ist die Abrechnung. Werden ausschließlich firmeneigene Fahrzeuge geladen, genügt unter

Wer neu baut, sollte das Ladethema berücksichtigen



Umständen eine interne Erfassung der Strommengen. Nutzen Mitarbeiter, Gäste oder Kunden die Infrastruktur ebenfalls, müssen Zugangs- und Abrechnungssysteme sauber getrennt werden. RFID-Karten, Apps oder die Fahrzeugidentifikation können einzelne Nutzer und Fahrzeuge zuordnen. Je nach Geschäftsmodell und Nutzerkreis können zusätzliche Anforderungen an Messung und Abrechnung entstehen. Diese Frage sollte deshalb vor der Auswahl der Hardware geklärt werden und nicht erst dann, wenn die ersten Stromkosten verteilt werden müssen.

Unternehmen sollten außerdem festlegen, wer für Betrieb und Wartung verantwortlich ist. Ladepunkte sind Teil der elektrischen Anlage und müssen regelmäßig geprüft werden. Software, Backend, Mobilfunkverbindung und Abrechnungssystem benötigen ebenfalls Betreuung. Eine Störung an einer einzelnen Wallbox ist ärgerlich. Fällt dagegen die gesamte Ladeanlage am Montagmorgen aus, kann sie den Betriebsablauf empfindlich treffen. Servicevereinbarungen und eine erreichbare Ansprechstelle gehören daher zur Planung.

Stationäre Speicher für Solarstrom

Besonders attraktiv wird das Laden am Firmenstandort in Verbindung mit einer Photovoltaikanlage. Hallendächer und Solarcarports können Strom genau dort erzeugen, wo er benötigt wird. Viele Dienst- und Mitarbeiterfahrzeuge stehen tagsüber auf dem Gelände und können einen Teil der Solarproduktion direkt aufnehmen. Das erhöht den Eigenverbrauch und kann die Stromkosten senken. Voraussetzung ist allerdings eine intelligente Steuerung: Werden alle Fahrzeuge bereits früh am Morgen vollgeladen, fehlt mittags möglicherweise ein Abnehmer für den Solarstrom.

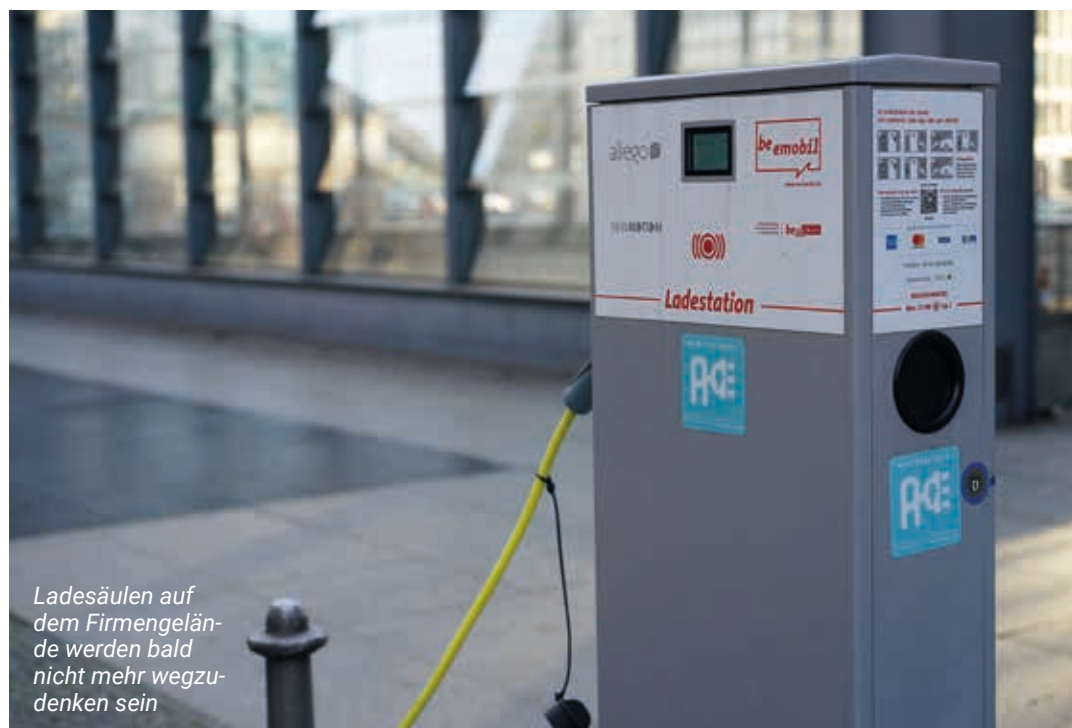
Ein stationärer Batteriespeicher kann Erzeugung und Verbrauch zusätzlich entkoppeln. Er nimmt überschüssige Energie auf und stellt sie später für Fahrzeuge oder Gebäude bereit. Ob sich die Investition lohnt, hängt jedoch stark von Dingen wie Lastprofil, Stromtarif, Photovoltaikleistung und gewünschter Funktion ab. Ein Speicher ist deshalb kein obligatorischer Bestandteil jeder Ladeanlage, kann aber bei hohen Lastspitzen oder schwankender Solarproduktion sinnvoll sein.

Verbrauchsspitzen glätten

Perspektivisch könnten auch die Fahrzeugbatterien selbst in das Energiemanagement einbezogen werden. Beim bidirektionalen Laden fließt Strom nicht nur in das Auto, sondern bei Bedarf wieder zurück in das Gebäude oder das öffentliche Netz. Ein

geparkter Fuhrpark könnte damit Verbrauchsspitzen abfedern oder Solarstrom zeitversetzt nutzbar machen. Noch sind kompatible Fahrzeuge, technische Standards und Geschäftsmodelle nicht flächendeckend verfügbar. Wer heute eine neue Anlage plant, sollte jedoch auf erweiterbare Hard- und Software achten.

Eine gute Ladeinfrastruktur entsteht deshalb nicht durch möglichst viele oder möglichst starke Ladepunkte. Sie muss zum Fuhrpark, zum Standort und zum Energiebedarf des Unternehmens passen. Wer Fahrprofile analysiert, Lastmanagement nutzt, bauliche Reserven schafft und Abrechnung sowie Betrieb früh klärt, kann schrittweise wachsen. Dann wird der Firmenparkplatz nicht nur zum Ladeort, sondern zu einem wichtigen Bestandteil der betrieblichen Energie- und Mobilitätsstrategie.



Ladesäulen auf dem Firmengelände werden bald nicht mehr wegzudenken sein

E-MOBILITÄT

9

E-MOBILITY.
EINFACH
GEMACHT.

ATU

Spezialisierte Service für E-Flotten

ATU Kompetenzwerkstätten für E-Mobilität

Mit der Elektrifizierung von Fuhrparks steigen die Anforderungen an Werkstätten. Neben klassischen Wartungsarbeiten kommen zunehmend Leistungen im Bereich der Hochvolttechnik, Batteriediagnostik sowie gesetzlich vorgeschriebene Prüfungen hinzu. Dazu zählt auch die DGUV-3-Prüfung von Ladekabeln und Adaptern, die für gewerblich genutzte Ladeausrüstung regelmäßig durchgeführt und dokumentiert werden muss.

ATU baut seine E-Mobilitätskompetenz deshalb seit Jahren kontinuierlich aus. Seit 2018 wurden mehr als 160.000 Elektro- und Hybridfahrzeuge betreut. Heute verfügt jede Filiale über mindestens eine Fachkraft mit Hochvoltausbildung der Stufe 2. Damit können Wartungs- und Servicearbeiten an Elektro- und Hybridfahrzeugen bundesweit durchgeführt werden.

Für anspruchsvollere Arbeiten setzt ATU nun auf spezialisierte Kompetenzwerkstätten für E-Mobilität. Dort werden Leistungen gebündelt, die über den Standardservice hinausgehen – etwa Spannungsfreischaltungen, Hochvolt Diagnostik sowie Arbeiten an Hochvoltbatterien. Die Leistungen orientieren sich an definierten Hochvoltstufen:

- HV1: Wartungs- und Servicearbeiten an Elektro- und Hybridfahrzeugen
- HV2: Spannungsfreischaltungen und Arbeiten am Hochvoltsystem
- HV3: Diagnostik, Messverfahren und Arbeiten an Hochvoltbatterien

Ergänzt wird das Angebot durch moderne Diagnose- und Messtechnik, ADAS-Kalibrierung für Fahrerassistenzsysteme sowie Services rund um Ladeinfrastruktur und Wallboxen.

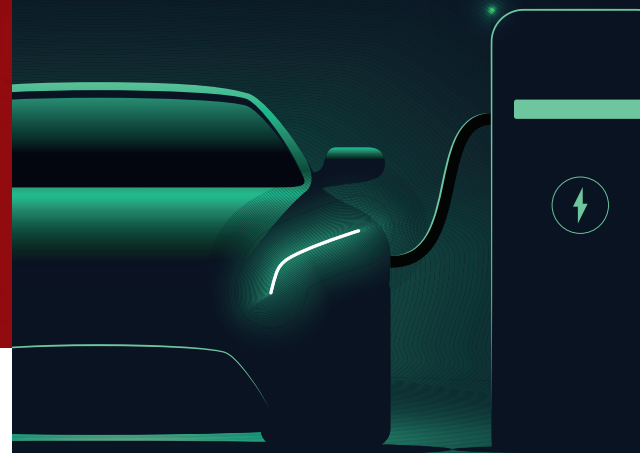
Für Flottenbetreiber bedeutet das: Standardleistungen können bundesweit durchgeführt werden, während spezialisierte Hochvolt- und Batteriearbeiten in den Kompetenzwerkstätten nach einheitlichen Qualitäts- und Sicherheitsstandards erfolgen.

Scannen Sie den QR-Code, um direkt zu unserem B2B-Kontaktformular zu gelangen um sich über unsere individuellen Servicelösungen zu informieren.


[atu-flottenloesungen.de](https://www.atu-flottenloesungen.de)

**ATU – IHR KOMPETENTER
PARTNER FÜR ELEKTROMOBILITÄT!**

WIR SIND
AUCH FÜR IHRE
**ELEKTRO-
FLOTTE**
DA!



PROFESSIONELLE FLOTTENLÖSUNGEN FÜR ALLE UNTERNEHMENSGRÖSSEN

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

Hotline: **+49 (0)961 63186666**

Internet: [atu-flottenloesungen.de](https://www.atu-flottenloesungen.de)

ATU

Flottenlösungen

In den letzten Jahren hat sich die Elektromobilität von einer Zukunftsvision zu einem festen Bestandteil des Straßenverkehrs und der Unternehmensmobilität entwickelt. Mit der steigenden Anzahl an Elektrofahrzeugen gewinnt eine zuverlässige Ladeinfrastruktur zunehmend an Bedeutung.

Besonders für Vielfahrer, Dienstwagennutzer und Flottenbetreiber ist das Laden unterwegs ein zentrales Thema, da es nicht nur die Kosten, sondern auch die Effizienz und Zuverlässigkeit der Mobilität entscheidend beeinflusst. Flottenmanagement hat für Sie die wichtigsten Aspekte des Ladens unterwegs zusammengefasst und gibt einen Überblick über die damit verbundenen Herausforderungen sowie mögliche Lösungsansätze.

Die Kosten für das Laden eines Elektroautos an öffentlichen Ladestationen variieren stark und sind für viele Nutzer nur schwer nachvollziehbar. Es gibt verschiedene Tarifmodelle, die vom Ad-hoc-Laden ohne Vertragsbindung bis hin zu Abonnements mit monatlichen Grundgebühren reichen. Zwar bietet das Ad-hoc-Laden eine hohe Flexibilität, ist jedoch häufig deutlich teurer. Einer Untersuchung des ADAC zufolge kann diese Ladeform bis zu 62 Prozent mehr kosten als vertragsbasierte Angebote. Besonders an Autobahnen steigen die Preise für das Ad-hoc-Laden schnell auf über 80 Cent pro Kilowattstunde, während Kunden mit Vertrag oft deutlich geringere Kosten tragen.

Anbieter wie Aral pulse, EnBW, Ionity und Shell Recharge haben komplexe Tarifmodelle entwickelt, die gezielt auf unterschiedliche Fahrprofile zugeschnitten sind. Für Vielfahrer und Flottenbetreiber sind Verträge mit festen Kilowattstundenpreisen oft die bessere Wahl, da sie Planungssicherheit und Kosteneffizienz bieten. Viele Anbieter offerieren zudem verschiedene Mitgliedsstufen, die das Laden an ihren Schnellladestationen je nach Höhe der monatlichen Gebühr deutlich günstiger machen. Auch das sogenannte Roaming, bei dem ein Anbieter den Zugang zu verschiedenen Ladenetzen ermöglicht, stellt für Dienstwagennutzer und Flottenbetreiber eine sinnvolle Option dar, da es die Nutzung von Ladepunkten im In- und Ausland erheblich erleichtert.

Laden unter



Für Dienstwagennutzer mit Elektroautos lohnt sich oft ein kleiner Umweg zu einem größeren Ladepark

Technische Unterschiede und Nutzererlebnis

Neben den Kosten spielt auch die Qualität der Ladeinfrastruktur eine entscheidende Rolle. Große Anbieter wie bp mit Aral Pulse, Fastned, EnBW, Ionity, Mer und Shell Recharge setzen auf moderne Technologien und sorgfältig gewartete Ladeparks, die eine hohe Zuverlässigkeit und Benutzerfreundlichkeit gewährleisten. Häufig kommen Pufferbatterien zum Einsatz, um die Ladeleistung zu stabilisieren, während durchdachte Apps für eine transparente Preisgestaltung sorgen. Zudem überzeugt die Hardware dieser Anbieter meist durch ihre hohe Qualität, wodurch Ladeabbrüche und technische Probleme weitgehend vermieden werden.

Im Gegensatz dazu sind Ladestationen von Discountern zwar oft günstiger, wei-

sen jedoch häufig technische Mängel auf. Ladeabbrüche, langsame Ladegeschwindigkeiten und veraltete Software sind hier keine Seltenheit. Für Flottenbetreiber und Dienstwagennutzer, die auf eine zuverlässige Ladeinfrastruktur angewiesen sind, können solche Probleme zu erheblichen Zeitverlusten und Frustration führen. Deshalb empfiehlt es sich, auf Anbieter mit stabiler Technik und transparenter Preisgestaltung zu setzen, um eine reibungslose Nutzung zu gewährleisten.

Das Aufladen bis zu 80 Prozent ist vorteilhaft

Das Aufladen eines Elektroautos auf etwa 80 Prozent bietet zahlreiche Vorteile für Batterie und Fahrzeug. Lithium-Ionen-Batterien erzeugen in diesem Ladebereich weniger Wärme, was ihre Lebensdauer verlängert und die Leistung

wegs



Das Laden beim Einkaufen ist bequem, doch für kurze Ladestopps sind die Ladesäulen bei Supermärkten und Discountern oft ungeeignet

geren Fahrten eine vollständige Ladung sinnvoll, doch sollten 80 Prozent als Standard gelten. Die meisten Fahrzeuge verfügen sogar über eine automatische Begrenzung der Ladehöhe.

Innovationen und ein Blick in die Zukunft

Ein zukunftsweisendes Thema sind dynamische Ladepreise, die sich flexibel an Angebot und Nachfrage anpassen. Einige Anbieter testen bereits Preismodelle, bei denen die Kosten je nach Tageszeit und Auslastung schwanken. Für Verbraucher eröffnen diese Modelle insbesondere bei flexibler Nutzung attraktive Einsparpotenziale. Darüber hinaus gewinnt das bidirektionale Laden immer mehr an Bedeutung: Elektrofahrzeuge fungieren

dabei als Energiespeicher für das Stromnetz und könnten in Zukunft eine entscheidende Rolle spielen.

Letztlich bleibt das Laden unterwegs für Dienstwagennutzer und Flottenbetreiber eine komplexe Herausforderung, die eine sorgfältige Planung erfordert. Neben den Kosten spielen vor allem die technische Qualität, die Zuverlässigkeit der Ladepunkte sowie die Benutzerfreundlichkeit eine entscheidende Rolle. Große Ladeanbieter bieten überzeugende Lösungen, während Discounter-Ladestationen eher für gelegentliche Zwischenstopps geeignet sind. Mit der richtigen Strategie und den passenden Partnern lässt sich das Laden von Elektrofahrzeugen effizient und stressfrei gestalten – ein wichtiger Schritt für die Zukunft der Elektromobilität.

stabil hält. Zudem verlangsamt sich die Ladegeschwindigkeit ab rund 80 Prozent deutlich, sodass das Laden bis zu diesem Punkt schneller und effizienter verläuft. Wer das Aufladen bei 80 Prozent beendet, spart Zeit und sorgt dafür, dass Ladestationen schneller wieder frei werden. Auch das regenerative Bremssystem profitiert davon: Es kann mehr Energie zurückgewinnen, wenn die Batterie nicht vollständig geladen ist, was sowohl die Effizienz als auch die Lebensdauer des Bremssystems verbessert.

Einige Ladeanbieter gewähren Boni für das Laden bis zu 80 Prozent, indem sie Freikilowattstunden bereitstellen, um die Verfügbarkeit der Ladepunkte zu verbessern und Wartezeiten zu verkürzen. Zudem wird das Laden außerhalb der Stoßzeiten zunehmend belohnt, um die Auslastung der Infrastruktur gleichmäßiger zu gestalten. Zwar ist bei län-

Ultra-Schnellladesäulen sind an öffentlichen Ladestationen und in Ladeparks zunehmend verbreitet



Was kostet das Laden unterwegs?

Ladetarif	Unternehmen (Name)	Aral Fleet Solutions	Chargemap Business	Digital Charging Solutions GmbH	DKV Mobility	E.ON Drive	Elli Mobility GmbH (Volkswagen Group Charging GmbH)
	Internetadresse	www.aral.de/fleet	www.chargemap-business.com/de	https://digitalchargingsolutions.com/unternehmen/	www.dkv-mobility.com/de/de/e-mobility/charging-e-vehicles/charging-on-the-road	www.eon-drive.de	www.elli.eco
	Name der Ladekarte/-app	Aral Fuel & Charge Tank- und Ladekarte; Aral Fuel & Charge App	Chargemap Pass Business (Karte) Chargemap App	CHARGE NOW for Business CHARGE NOW Flotte	DKV Mobility App und DKV Card +Charge Karte	E.ON Drive Charging Card E.ON Drive Business App	Charge&Fuel Card / App Elli Fleet Charging App (Konsole & App)
Ladepunkte	Anzahl der Ladepunkte in Deutschland	ca. 188.000	ca. 140 000	ca. 175.000	ca. 197.000	ca. 145.000	ca. 180.000
	Anzahl der Ladepunkte in Europa	ca. 922.000	ca. 800.000	ca. 1 Mio.	ca. 1,2 Mio.	ca. 350.000	ca. 900.000
	Akzeptanzpartner/Kooperationen	Circle K, Enilive, OMV, TotalEnergies, Westfalen, Avia	kompatibel mit Tesla Superchargern	mehr als 1.600 Ladesäulenbetreiber	zahlreiche Roaming-Partner	DKV, Mercedes Benz ChargeMe, Ionity	IONITY, EnBW, Shell Recharge
Kosten	Besonderheiten bei der Abrechnung von Ladevorgängen	Kraftstoff- und Ladetransaktionen auf einer Abrechnung ausgewiesen	Preise in der App + Kostensimulator; Sammelrechnung, Exports/API, Kostenstellen	gelistete Herstellerladedienste nutzbar	Erfassung Kilometerstand von Elektrofahrzeuge für alle @ road Ladevorgänge -vor, während oder nach dem Ladevorgang	Abrechnung @ public, @work und @ home über ein Medium	Charge&Fuel: Integration ins Fuhrparkmanagementsystem, Sammelrechnung nach Vereinbarung, Bezahlung per Charge&Fuel Card, App oder Plug&Charge Elli Fleet-Charging: Automatisierte Abrechnung über Fleet Charging Console, Sammel- oder Einzelabrechnung, DATEV-Export, Rückerstattung bei Heimladung basierend auf privatem Stromtarif
	Monatliche Grundgebühr	nein	variabel je nach Betreiber; in der App einsehbar	tarifabhängig	ja, monatlich 5,99 € (inkl. MwSt) für DKV Fleet Card +Charge	nein	Charge&Fuel: je nach Tarif (Flex 3,50 €; Advanced 6,00 €; Pro 11,00 €) Fleet Charging: je nach Tarif (Standard 6,00 €; Plus 11,00 €)
	Preise AC je Kilowattstunde	0,47 € bis 0,57 €	variabel je nach Betreiber; in der App einsehbar	tarifabhängig	tarifabhängig, 6 Level von Akzeptanzstellen	0,54 € brutto	Charge&Fuel: ab 0,49 € (Advanced & Pro); Fleet Charging: 0,49 €
	plus Vorgangsgebühr	nein	nein	tarifabhängig	nein	nein	nein
	Preise DC je Kilowattstunde	Aral pulse Ultraschnelles Ladenetz: 0,59 € Roaming: 0,65 € bis 0,74 €	variabel je nach Betreiber; in der App einsehbar	tarifabhängig	tarifabhängig, 5 Level von Akzeptanzstellen	0,61 € brutto	Charge&Fuel: ab 0,59 € (Advanced & Pro); Fleet Charging: 0,59 €
	plus Vorgangsgebühr	nein	nein	tarifabhängig	nein	nein	nein
	Highlights	Unterstützung beim Aufbau von Home- und Depotladelösungen inkl. rechtssicherer Rückerstattung von Heimladekosten; Planungssicherheit durch Aral Business Tages- und Charging Festpreis; PAYBACK-Teilnahme für Dienstwagennutzer	800.000 Ladepunkte EU-weit; Budget & Overspending-Alerts; API/Exports & Reporting	Roaming, Routenplanung, In Car Integration; CHARGE NOW for Business auch als White Label Lösung mit individuellem Tarif sowie Einbindung des Preferred Partner Netzwerks möglich	Zugang zu über 10.000 Tesla Superchargern	gleiche Preise bei Mercedes-Benz und Ionity	einheitliche Plattform für Laden unterwegs, zuhause und am Standort; transparente Abrechnung; europaweite Akzeptanz

	enercity AG	EWE Go	IONITY GmbH	LichtBlick eMobility GmbH	Mer Germany	Shell Deutschland GmbH	UTA Edenred
	www.enercity.de/geschaeftskunden/produkte/elektromobilitaet/easygo-business	www.ewe-go.de	www.ionity.eu/fleet	www.lichtblick.de/gewerbe/e-mobilitaet/	https://de.mer.eco/	www.shell.de/geschaeftskunden/shell-card-tankkarten.html	https://web.uta.com/laden/ladekarte
	enercity easyGo	EWE Go App EWE Go Ladekarte	IONITY Fleet	E-Auto Unterwegs Business	Mer Connect Plus	Shell Card / Shell App	UTA eCharge und UTA eCard
	ca. 150.000	ca. 100.000	ca. 1.310	ca. 170.000	ca. 170.000	ca. 190.000	über 170.000
	k. A.	mehrere hunderttausend	ca. 5.374	ca. 380.000	ca. 690.000	ca. 1 Mio.	ca. 1,1 Mio.
	lächendeckendes Partnernetzwerk	Partner-Ladestationen (häufig bei McDonald's)	Einbindung in Lade-Allianz geplant	zahlreiche Roaming-Partner	EnBW, Ionity, E.ON, Shell, Aral u.v.m.	Roamingnetzwerk mit über 1 Million Ladepunkten in Europa	zahlreiche Roaming-Partner
	monatliche Abrechnung	monatliche Abrechnung	monatliche Abrechnung	k. A.	auf Fuhrpark-Bedürfnisse angepasst	unterschiedliche Abrechnungsmodellen wählbar: nach Ladepunkt oder mit dem EVolution Preismodell	Personalisierte Karten, individuelle Limits & PINs, 24/7-Kartenspernung und Echtzeit-Monitoring aller Transaktionen. Zusätzlicher Schutz durch das UTA Edenred Fraud Detection Team
	easyGo FixLaden: keine Grundgebühr easyGo SmartLaden: mit Grundgebühr	keine	10 € netto	Business-Ladetarif S Vorteil: 0 Business-Ladetarif L Vorteil: 6,6 Business S: 0 Business L: 9,9	4,20 € netto	für die Grundgebühr gibt es individuelle Modelle.	0 € pro Karte im Monat; ab dem 3. Monat 3,90 € pro Monat pro Karte
	0,42 € bis 0,47 €	0,52 € an EWE Go Ladestationen 0,62 € an Partner-Ladestationen	kein AC in DE	Business-Ladetarif S Vorteil: 0,58 Business-Ladetarif L Vorteil: 0,51 Business S: 0,59 Business L: 0,52	0,42 € netto	die Kosten sind abhängig vom gewählten Preismodell.	abhängig von Ladesäulenbetreiber
	nein	nein	nein	nein	nein	optional	nein
	0,52 € bis 0,57 €	0,52 € an EWE Go Ladestationen 0,62 € an Partner-Ladestationen	0,33 € netto	Business-Ladetarif S Vorteil: 0,73 Business-Ladetarif L Vorteil: 0,66 Business S: 0,75 Business L: 0,57	0,62 € netto	die Kosten sind abhängig vom gewählten Preismodell.	abhängig von Ladesäulenbetreiber
	nein	nein	nein	nein	nein	optional	nein
	Ladezustand jederzeit über App einsehbar	faire & transparente Preise, kostenlose Ladekarte	RFID Karte auch nur für bestimmte Länder freischaltbar; Co-branded Ladekarte auf Anfrage (ab 250 Stück)	ChargeExpert-App speziell für Fuhrparks	einheitliche Preise europaweit	Shell Card Funktion: Travis Serviceangebot in 15 Ländern nutzbar; Echtzeit-Daten zu Zertifikaten und GMP-Registrierungsberichten abrufbar; Mautabrechnungen und Steuerrückstellungen möglich; Betrugs-Prävention	1.100.000 öffentliche Ladepunkte in 28 Ländern inkl. Tesla Supercharger, EnBW, IONITY und Shell Recharge; Schnellladen bis zu 400 kW für minimale Standzeiten; eine Ladekarte für 900 Ladeanbieter im In- und Ausland

Ein E-Fuhrpark ist nicht nur umweltfreundlich, er spart auch Geld



Wie sparen Unternehmen durch Elektroautos Geld?

Die Anschaffung eines Elektroautos ist häufig noch teurer als die eines vergleichbaren Verbrenners. Für Unternehmen entscheidet jedoch nicht allein der Kaufpreis. Maßgeblich sind die Gesamtkosten über die gesamte Nutzungsdauer, die sogenannten Total Cost of Ownership (TCO). Hier können Elektrofahrzeuge ihre Stärken ausspielen und sich je nach Einsatzprofil bereits heute wirtschaftlich rechnen. Ein wesentlicher Kostenfaktor sind die Energiekosten. Strom ist im Regelfall günstiger als Diesel oder Benzin, insbesondere dann, wenn Unternehmen eigene Photovoltaikanlagen nutzen oder ihre Fahrzeuge gezielt in Zeiten niedriger Strompreise laden. Dynamische Stromtarife eröffnen zusätzliche Einsparpotenziale, indem Ladevorgänge automatisch in günstige Tarifzeiten verschoben werden. Wer seinen Fuhrpark intelligent lädt, kann die Energiekosten dauerhaft reduzieren.

Hinzu kommt eine bessere Planbarkeit der Ausgaben. Während Kraftstoffpreise teilweise erheblichen Schwankungen unterliegen, lassen sich Stromkosten häufig langfristig kalkulieren. Unternehmen mit eigener Ladeinfrastruktur profitieren zudem von festen Stromlieferverträgen oder selbst erzeugtem Solarstrom. Das erleichtert die Budgetplanung und

Elektroautos können Unternehmen weit mehr sparen als nur Kraftstoffkosten. Geringerer Wartungsaufwand, intelligente Ladekonzepte, steuerliche Vorteile und passende Einsatzprofile verbessern die Wirtschaftlichkeit des gesamten Fuhrparks.

macht den Fuhrpark unabhängiger von kurzfristigen Entwicklungen an den Energiemärkten.

Ebenso wichtig sind die Wartungskosten. Elektroantriebe bestehen aus deutlich weniger beweglichen Bauteilen als Verbrennungsmotoren. Ölwechsel, Zündkerzen, Kupplungen oder komplexe Abgasnachbehandlung entfallen vollständig. Gleichzeitig werden die mechanischen Bremsen durch die Rekuperation deutlich seltener beansprucht. Das kann Werkstattaufenthalte verkürzen und die laufenden Servicekosten spürbar senken.

Förderung und Steuer sind ein Thema

Neben den reinen Wartungskosten profitieren Unternehmen häufig auch von einer höheren Fahrzeugverfügbarkeit. Weniger Werkstatttermine bedeuten, dass Fahrzeuge länger im täglichen Einsatz





Der Fuhrpark soll möglichst wenig Geld verbrennen

bleiben können. Gerade bei größeren Flotten wirkt sich dies unmittelbar auf die Produktivität aus und reduziert organisatorischen Aufwand, etwa für Ersatzfahrzeuge oder Terminverschiebungen. Auch steuerliche Rahmenbedingungen verbessern häufig die Wirtschaftlichkeit. In Deutschland profitieren Unternehmen unter anderem von der reduzierten Dienstwagenbesteuerung für viele Elektrofahrzeuge. Darüber hinaus können Förderprogramme für Ladeinfrastruktur oder regionale Unterstützungsangebote den Umstieg erleichtern. Welche Instrumente zur Verfügung stehen, sollte regelmäßig geprüft werden, da sich die Förderlandschaft fortlaufend verändert.

Ein weiterer Hebel liegt in der eigenen Ladeinfrastruktur. Werden Fahrzeuge überwiegend am Unternehmensstandort geladen, lassen sich die Energiekosten besser kalkulieren als beim Tanken fossiler Kraftstoffe. Gleichzeitig reduziert intelligentes Lastmanagement teure Leistungsspitzen im Stromnetz. In Verbindung mit Photovoltaikanlagen und Batteriespeichern steigt der Eigenverbrauch selbst erzeugter Energie, was die Wirtschaftlichkeit zusätzlich verbessert.

Zusätzliche Einnahmen können je nach Rahmenbedingungen durch die Vermarktung der THG-Quote entstehen. Sie ersetzt zwar keine Wirtschaftlichkeitsrechnung, kann die Betriebskosten eines elektrifizierten Fuhrparks jedoch weiter reduzieren. Gerade bei größeren Flotten summieren sich solche Zusatzerlöse über die Jahre zu einem relevanten wirtschaftlichen Faktor.

Auch die Fahrzeugnutzung beeinflusst die Gesamtkosten erheblich. Elektroautos eignen sich besonders für regelmäßige Fahrprofile mit planbaren Strecken und häufigen Standzeiten am Unternehmensstandort. Je besser Fahrzeug, Batteriegröße und Einsatzprofil zusammenpassen, desto höher fällt das Einsparpotenzial aus. Eine überdimensionierte Batterie verursacht dagegen unnötige Anschaffungs- und Finanzierungskosten, ohne im Alltag einen echten Mehrwert zu bieten.

Nicht jeder Fuhrpark profitiert gleich

Nicht unterschätzt werden sollte außerdem die Haltedauer der Fahrzeuge. Da Wartungs- und Energiekosten über viele Jahre hinweg anfallen, können sich wirtschaftliche Vorteile mit zunehmender Nutzungsdauer weiter vergrößern. Unternehmen sollten deshalb nicht ausschließlich auf den Anschaffungspreis blicken, sondern sämtliche Kosten über den gesamten Lebenszyklus berücksichtigen. Dennoch gilt: Nicht jeder Fuhrpark profitiert automatisch in gleichem Maße. Hohe tägliche Langstrecken ohne ausreichende Ladegelegenheiten oder ungünstige Einsatzprofile können die Vorteile schmälern. Deshalb empfiehlt sich vor einer Elektrifizierung eine sorgfältige Analyse der Fahrprofile sowie der vorhandenen Lade- und Energieinfrastruktur.

Unter dem Strich zeigt sich jedoch: Wer Elektrofahrzeuge passend zum Einsatz auswählt und intelligent in den betrieblichen Alltag integriert, kann die Mobilitätskosten langfristig senken. Entscheidend ist dabei nicht der Kaufpreis eines einzelnen Fahrzeugs, sondern die Gesamtbetrachtung aller Kosten und Einsparpotenziale über die gesamte Nutzungsdauer. Erst die Kombination aus Energie- und Wartungskosten, Steuervorteilen, intelligenter Ladeinfrastruktur und einem passenden Einsatzprofil entscheidet darüber, wie wirtschaftlich ein elektrischer Fuhrpark tatsächlich ist.

Schön, wenn Geld sparen sowie Umweltfreundlichkeit in Tateinheit funktionieren



Förderung ist beim Elektroauto noch immer ein Thema



Geld sparen mit dem Elektroauto

Ein Elektroauto kann für Mitarbeiter finanziell attraktiv sein, vor allem wenn es als Dienstwagen genutzt wird. Die Einsparungen entstehen nicht nur durch niedrigere Energiekosten im Vergleich zu Benzin oder Diesel, sondern auch durch steuerliche Vorteile, geringere laufende Kosten und neue Möglichkeiten rund um intelligentes und bidirektionales Laden. Entscheidend ist jedoch, wie das Fahrzeug genutzt, geladen und abgerechnet wird.

Ein wesentlicher Vorteil des Elektroautos liegt in den Energiekosten. Wer zu Hause oder am Unternehmensstandort laden kann, fährt in der Regel günstiger als mit einem vergleichbaren Verbrenner. Besonders deutlich wird der Unterschied, wenn der Mitarbeiter günstige Stromtarife nutzt oder das Unternehmen den Ladestrom übernimmt beziehungsweise erstattet.

Beim öffentlichen Laden können die Kosten dagegen stärker schwanken. Normalladen ist meist günstiger als Schnellladen, während Ad-hoc-Laden ohne Vertrag oft teurer sein kann. Für den Mitarbeiter lohnt sich daher eine klare Ladestrategie: Möglichst viel zu Hause, am Arbeitsplatz oder über vertraglich geregelte Ladekarten laden und teure, spontane Schnellladevorgänge nur nutzen, wenn sie wirklich notwendig sind.

Laden zu Hause

Wenn der Mitarbeiter den Elektro-Dienstwagen zu Hause lädt, kann er die Stromkosten vom Arbeitgeber erstattet bekommen. Wichtig ist dabei eine saubere Erfassung der geladenen Strommenge. In der Praxis erfolgt die Abrechnung häufig über eine geeignete Wallbox, einen separaten Zähler oder ein digitales Abrechnungssystem.

Steuerlicher Vorteil beim geldwerten Vorteil

Besonders attraktiv ist ein Elektroauto als Dienstwagen durch die reduzierte Versteuerung des geldwerten Vorteils.

Bei reinen Elektro-Dienstwagen wird der private Nutzungsanteil bei der pauschalen Methode deutlich niedriger angesetzt als bei einem vergleichbaren Verbrenner. Während klassische Benzin- oder Dieselfahrzeuge in der Regel mit einem Prozent des Bruttolistenpreises pro Monat versteuert werden, gelten für Elektrofahrzeuge reduzierte Werte.

Für Mitarbeiter ergibt sich daraus eine spürbare monatliche Ersparnis. Besonders bei höherpreisigen Fahrzeugen ist der Unterschied relevant, weil nicht nur die Fahrzeugkosten selbst betrachtet werden, sondern auch der steuerlich anzusetzende geldwerte Vorteil. Ein Elektro-Dienstwagen kann dadurch netto günstiger sein als ein auf den ersten Blick vergleichbarer Benziner oder Diesel.

So liegt die Versteuerung bis zu einem Brutto-Listenpreis von 100.000 Euro bei einem geldwerten Vorteil von nur 0,25 Prozent monatlich (statt 1 Prozent beim Verbrenner). Teurere Fahrzeuge sowie förderfähige Plug-in-Hybride werden mit immerhin nur 0,5 Prozent monatlich versteuert.

Geringere laufende Kosten

Auch bei den laufenden Kosten kann ein Elektroauto Vorteile bringen. Elektromotoren haben weniger verschleißintensive Bauteile als Verbrennungsmotoren. Ölwechsel, Abgasanlage oder klassische Kupplung entfallen. Zwar bleiben Kosten für Reifen, Bremsen, Wartung und Versicherung bestehen, insgesamt fallen die



Betriebskosten aber in der Regel deutlich niedriger aus.

Für den Mitarbeiter ist dieser Punkt vor allem dann relevant, wenn er bestimmte Kosten selbst trägt oder wenn das Unternehmen die Fahrzeugwahl an einem Budget orientiert. Niedrigere Betriebskosten können dazu beitragen, dass ein besser ausgestattetes Elektrofahrzeug innerhalb des vorgegebenen Kostenrahmens möglich wird.

Bidirektionales Laden

Ein weiterer Zukunftsaspekt ist das bidirektionale Laden. Dabei wird das Elektroauto nicht nur geladen, sondern kann gespeicherten Strom auch wieder abgeben. Je nach technischer Lösung kann das Fahrzeug elektrische Geräte versorgen, das Hausnetz unterstützen oder perspektivisch Strom ins öffentliche Netz zurückspeisen.

Für den Mitarbeiter kann bidirektionales Laden finanziell interessant werden, wenn er günstigen Strom lädt und diesen später im Haushalt nutzt, etwa zu Zeiten höherer Strompreise. Besonders in Kombination mit einer Photovoltaikanlage kann das Elektroauto als zusätzlicher Speicher dienen. So lässt sich



Ein Elektroauto kann sehr
viel Geld sparen

selbst erzeugter Solarstrom zwischenspeichern und später für den Haushalt oder weitere Fahrten nutzen. Allerdings gibt es noch keine Langzeitstudien für den Effekt auf die Batterieabnutzung, die im Zweifel dann ja zu Lasten des Arbeitgebers geht.

Allerdings hängt der tatsächliche Vorteil stark von den technischen Voraussetzungen ab. Das Fahrzeug, die Wallbox, der Stromzähler und das Energiemanagementsystem müssen bidirektionales Laden unterstützen. Außerdem sind rechtliche, steuerliche und abrechnungstechnische Fragen noch nicht in jedem Anwendungsfall vollständig gelöst.

Vorteile für Mitarbeiter mit eigener Lademöglichkeit

Besonders groß ist das Sparpotenzial für Mitarbeiter, die zu Hause laden können. Sie profitieren von planbaren Stromkosten, weniger Zeitverlust an öffentlichen Ladesäulen und einer komfortablen Nutzung im Alltag. Wenn der Arbeitgeber zusätzlich die Wallbox stellt oder bezuschusst und den Ladestrom erstattet, steigt der finanzielle Vorteil deutlich. Auch die Kombination mit einem dynamischen Stromtarif oder einer Photovoltaikanlage kann attraktiv sein. Der Mit-

arbeiter kann das Fahrzeug dann gezielt laden, wenn Strom besonders günstig oder selbst erzeugt verfügbar ist. Dadurch wird das Elektroauto nicht nur zum Fortbewegungsmittel, sondern Teil des privaten Energiemanagements.

Grenzen der Ersparnis

Nicht jeder Mitarbeiter spart automatisch gleich viel. Wer keine eigene Lademöglichkeit hat und häufig öffentlich oder an Schnellladesäulen laden muss, kann deutlich höhere Stromkosten haben.

Auch lange Ladezeiten, Umwege zu Ladesäulen oder ungünstige Tarife können den finanziellen Vorteil reduzieren. Deshalb ist die Wohn- und Ladesituation ein wichtiger Faktor bei der Entscheidung für ein Elektroauto.

Auch bidirektionales Laden ist derzeit noch nicht für jeden sofort nutzbar. Viele Fahrzeuge und Wallboxen unterstützen die Funktion nur eingeschränkt oder noch gar nicht. Zudem können die Anschaffungskosten für die geeignete Technik hoch sein. Der finanzielle Nutzen entsteht daher vor allem dort, wo Fahrzeug, Ladeinfrastruktur, Stromtarif und Nutzungsprofil gut zusammenpassen.

Fazit: Ein Elektroauto kann dem Mitarbeiter auf mehreren Ebenen Geld sparen. Besonders deutlich wird der Vorteil bei einem Elektro-Dienstwagen durch die reduzierte Versteuerung des geldwerten Vorteils und durch niedrigere Stromkosten gegenüber klassischen Kraftstoffen. Wer zu Hause oder am Arbeitsplatz günstig laden kann, profitiert zusätzlich von mehr Planbarkeit und Komfort. In Zukunft kann bidirektionales Laden das Sparpotenzial weiter erhöhen, wenn das Fahrzeug als Strompuffer für Haushalt, Photovoltaikanlage oder dynamische Stromtarife genutzt wird. Entscheidend bleibt jedoch, dass Ladeinfrastruktur, Abrechnung und Nutzung zum Alltag des Mitarbeiters passen.



Allein die Steuerersparnis ist
schon attraktiv für Mitarbeiter
und Unternehmen

Der Restwert zählt zu den wichtigsten Kostenfaktoren im Fuhrpark. Er entscheidet darüber, welchen Erlös ein Fahrzeug nach Ablauf der Nutzung im Unternehmen noch erzielt und beeinflusst damit unmittelbar die Gesamtkosten. Gerade bei Elektroautos wurde lange über hohe Wertverluste diskutiert. Tatsächlich unterliegt der Markt weiterhin einer starken Dynamik, doch pauschale Aussagen greifen inzwischen zu kurz.

In den vergangenen Jahren haben sinkende Batteriepreise, neue Modellgenerationen und teilweise deutliche Preisanpassungen bei Neufahrzeugen den Gebrauchtwagenmarkt beeinflusst. Gleichzeitig verbesserten sich Reichweite, Ladegeschwindigkeit und Software vieler Modelle innerhalb kurzer Zeit. Dadurch

Wie wertstabil sind Elektroautos wirklich? Technischer Fortschritt, Batterieentwicklung und Markttrends beeinflussen den Wiederverkaufswert. Warum der Restwert dennoch nur ein Baustein der Wirtschaftlichkeitsrechnung ist.

konnten ältere Fahrzeuge schneller an Attraktivität verlieren, als es bei klassischen Verbrennern häufig der Fall war.

Mittlerweile entwickelt sich der Markt jedoch zunehmend reifer. Das Angebot an gebrauchten Elektroautos wächst kontinuierlich, gleichzeitig steigt die Nachfrage von Privatkunden und Unternehmen. Viele Interessenten sehen gebrauchte Stromer inzwischen als attraktive Möglichkeit, vergleichsweise günstig in die Elektromobilität einzusteigen. Damit gewinnen auch Restwerte an Stabilität.

Entscheidend ist jedoch nicht allein die Antriebsart. Wie bei jedem Fahrzeug beeinflussen Marke, Modell, Ausstat-



Restwerte können zur ausgewogenen Kostenbilanz beitragen

Restwertrisiko Elektroauto?

tung, Laufleistung und Pflegezustand den späteren Wiederverkaufswert. Bei Elektroautos kommen weitere Kriterien hinzu. Dazu zählen insbesondere die Batteriekapazität, die Ladegeschwindigkeit sowie der allgemeine Zustand des Hochvoltsystems. Moderne Batterien gelten heute als deutlich langlebiger, als noch vor wenigen Jahren häufig angenommen wurde. Viele Hersteller sichern dies zusätzlich durch langfristige Garantien auf die Hochvoltbatterie ab.

Schnellladefunktion ist beim Stromer wichtig

Auch Software gewinnt an Bedeutung. Fahrzeuge, die regelmäßig Aktualisierungen erhalten und neue Funktionen nachträglich integrieren können, bleiben häufig länger aktuell. Ebenso spielen Assistenzsysteme, Konnektivität und die

Kompatibilität mit modernen Schnellladestandards eine zunehmend wichtige Rolle auf dem Gebrauchtwagenmarkt.

Für Unternehmen empfiehlt es sich daher, den Restwert bereits bei der Fahrzeugauswahl mitzudenken. Ein ausgewogenes Verhältnis aus Anschaffungspreis, Batteriegröße, Reichweite und Ladeleistung kann sich später positiv auf die Vermarktung auswirken. Ebenso sinnvoll ist es, die geplante Haltedauer an den technischen Fortschritt und die individuellen Einsatzprofile anzupassen.

Dennoch sollte der Restwert niemals isoliert betrachtet werden. Elektrofahrzeuge bieten häufig Vorteile bei Energie-, Wartungs- und Steuerkosten, die einen geringeren Wiederverkaufswert zumindest teilweise ausgleichen können. Entscheidend bleibt deshalb die Gesamtbeurteilung aller Kosten über die gesamte Nutzungsdauer.

Das Restwertrisiko von Elektroautos ist heute real, fällt jedoch differenzierter aus als noch vor einigen Jahren. Mit der weiteren Marktreife, einer steigenden Zahl potenzieller Käufer und langlebigeren Batterien dürfte sich die Entwicklung zunehmend stabilisieren. Für Unternehmen bleibt der Restwert ein wichtiger Baustein der Wirtschaftlichkeitsrechnung, er ist jedoch nur einer von vielen Faktoren bei der Entscheidung für oder gegen einen elektrischen Fuhrpark.

Die Restwertbilanz von Elektroautos wird mit der Zeit besser



Gebrauchte Elektroautos richtig vermarkten

Mit dem wachsenden Anteil von Elektrofahrzeugen in Unternehmensflotten gewinnt auch die Vermarktung gebrauchter Elektroautos an Bedeutung.



Während bei klassischen Verbrennern vor allem Laufleistung, Alter, Ausstattung und Wartungshistorie im Mittelpunkt stehen, kommen bei Elektrofahrzeugen zusätzliche Faktoren hinzu. Besonders wichtig sind der Zustand der Batterie, die Ladehistorie, die Restreichweite und die Transparenz gegenüber potenziellen Käufern.

Gebrauchte Elektroautos unterscheiden sich in mehreren Punkten von Fahrzeugen mit Verbrennungsmotor. Der Antrieb ist weniger wartungsintensiv, dafür steht die Hochvoltbatterie stärker im Fokus. Sie ist eines der teuersten Bauteile des Fahrzeugs und beeinflusst maßgeblich den Wiederverkaufswert.

Neben klassischen Angaben wie Kilometerstand, Erstzulassung, Unfallfreiheit, Servicehistorie und Ausstattung sollten daher auch Informationen zum Batteriezustand bereitgestellt werden. Für Käufer ist entscheidend, ob die Batterie noch eine gute Kapazität besitzt, ob Garantieansprüche bestehen und wie realistisch die verbleibende Reichweite im Alltag ist. Je transparenter diese Angaben sind, desto leichter lässt sich Vertrauen schaffen.

Batteriezustand als zentraler Verkaufsfaktor

Der sogenannte State of Health, also der Gesundheitszustand der Batterie, ist bei gebrauchten Elektroautos ein wesentlicher Bewertungsfaktor. Er beschreibt, wie viel nutzbare Kapazität die Batterie im Vergleich zum Neuzustand noch besitzt. Ein Fahrzeug mit nachvollziehbar gutem Batteriezustand lässt sich in der Regel besser vermarkten als ein vergleichbares Fahrzeug ohne entsprechende Dokumentation.

Für die Vermarktung kann es sinnvoll sein, vor dem Verkauf einen Batterietest durchführen zu lassen oder ein Batteriezertifikat einzuholen. Dadurch erhält der Käufer eine objektive Einschätzung zum Zustand der Batterie. Gleichzeitig kann der Verkä-

fer den Wert des Fahrzeugs besser begründen und Unsicherheiten reduzieren. Gerade im gewerblichen Verkauf kann ein dokumentierter Batteriezustand ein wichtiger Wettbewerbsvorteil sein.

Ladehistorie und Nutzung transparent darstellen

Auch die bisherige Nutzung des Fahrzeugs spielt eine wichtige Rolle. Wurde das Elektroauto überwiegend langsam zu Hause oder am Unternehmensstandort geladen, kann dies anders bewertet werden als eine intensive Nutzung von Schnellladesäulen. Häufiges Schnellladen muss nicht automatisch problematisch sein, kann aber für Käufer ein relevantes Entscheidungskriterium sein.

Unternehmen sollten deshalb vorhandene Informationen zur Ladehistorie, zum Einsatzprofil und zur Nutzung möglichst transparent aufbereiten. Dazu gehören etwa Angaben zur überwiegenden Nutzung im Stadtverkehr, auf Langstrecken oder im Außendienst. Auch regelmäßige Wartungen, Software-Updates und eventuelle Reparaturen an der Ladeeinheit oder am Hochvoltssystem sollten dokumentiert werden.

Garantie, Gewährleistung und Batterieabsicherung

Ein wichtiger Verkaufsaspekt ist die Frage, welche Garantie- oder Gewährleistungsansprüche noch bestehen. Viele Hersteller geben auf die Hochvoltbatterie längere Garantien als auf das Gesamtfahrzeug. Für Käufer ist daher relevant, ob eine Batteriegarantie noch läuft, welche Bedingungen gelten und ob die Garantie an bestimmte Laufleistungen oder Kapazitätsgrenzen gekoppelt ist.

Vermarktungskanäle und Verkaufsstrategie

Unternehmen können gebrauchte Elektroautos über verschiedene Kanäle vermarkten. Dazu gehören Händler, Leasingrück-

läuferplattformen, Auktionen, Onlinebörsen, spezialisierte Vermarkter oder der direkte Verkauf an Mitarbeiter. Welcher Weg sinnvoll ist, hängt vom Fahrzeugtyp, Zustand, der Stückzahl und dem internen Aufwand ab.

Bei größeren Flotten kann eine professionelle Wiedervermarktung sinnvoll sein, um Prozesse zu standardisieren und Restwerte besser zu steuern. Beim Einzelverkauf ist dagegen eine besonders gute Fahrzeugbeschreibung entscheidend. Hochwertige Fotos, vollständige Unterlagen, klare technische Angaben und ein transparenter Batterienachweis erhöhen die Chancen auf einen erfolgreichen Verkauf.

Fazit: Die richtige Vermarktung gebrauchter Elektroautos erfordert mehr Transparenz als der Verkauf klassischer Verbrenner. Neben Alter, Laufleistung und Ausstattung rücken Batterie, Reichweite, Ladehistorie, Softwarestand und Garantiebedingungen in den Mittelpunkt. Wer diese Informationen sauber dokumentiert und verständlich aufbereitet, schafft Vertrauen und kann bessere Verkaufsergebnisse erzielen. Entscheidend ist, das Elektroauto nicht nur als Gebrauchtwagen, sondern als technisches Gesamtpaket mit nachvollziehbarem Nutzwert zu präsentieren.



Ein professionelles Gutachten ist gut für die Preisfindung und die Revisionssicherheit



Vertrauen statt Reichweitenangst

Die Elektrifizierung eines Fuhrparks funktioniert nur, wenn die Menschen hinter dem Lenkrad mitziehen. Ein Elektroauto kann auf dem Papier perfekt zum Fahrprofil passen. Steht der Fahrer der Technik skeptisch gegenüber, wird der Umstieg dennoch schwierig. Unternehmen sollten Vorbehalte deshalb ernst nehmen und Mitarbeitern Gelegenheit geben, eigene Erfahrungen zu sammeln. Zu den häufigsten Sorgen gehört nach wie vor die Reichweite. Dabei haben sich Elektroautos in den vergangenen Jahren erheblich weiterentwickelt. Viele aktuelle Modelle erreichen unter Alltagsbedingungen Ziele in mehreren hundert Kilometern ohne Ladestopp, Langstreckenfahrzeuge kommen noch deutlich weiter. Für die meisten täglichen Fahrprofile eines Dienstwagens reicht das problemlos aus. Entscheidend ist deshalb weniger die größtmögliche Batterie als die Frage, welche Strecken tatsächlich gefahren werden.

Auch die Reichweitenanzeige moderner Fahrzeuge ist intelligenter geworden. Navigationssysteme berücksichtigen Verbrauch, Fahrstil und teilweise Faktoren wie Wetter oder Topografie. Auf längeren Strecken plant das Fahrzeug notwendige Ladestopps automatisch ein und passt die Route bei Bedarf an. Der Fahrer muss seine Reise längst nicht mehr mit Taschenrechner und Ladesäulenverzeichnis vorbereiten.

Ähnliches gilt für die Ladezeiten. Moderne Elektroautos können an leistungsfähigen Schnellladesäulen innerhalb einer kurzen Pause Energie für mehrere hundert Kilometer aufnehmen. Je nach Fahrzeug

Reichweitenangst, Ladepausen und eine ungewohnte Technik: Nicht jeder Mitarbeiter begrüßt den Umstieg aufs Elektroauto sofort. Mit passenden Fahrzeugen, guter Einweisung und eigenen Erfahrungen lassen sich viele Vorbehalte jedoch schnell abbauen.

ermöglichen hohe Ladeleistungen und stabile Ladekurven eine Weiterfahrt nach 15 bis 30 Minuten. Für die Alltagstauglichkeit ist deshalb nicht allein die maximale Reichweite entscheidend, sondern das Zusammenspiel aus Verbrauch, Batteriegroße und Ladegeschwindigkeit.

Vorbehalte schnell beseitigt

Dennoch lassen sich Vorbehalte selten allein mit technischen Daten beseitigen. Besonders wirkungsvoll ist die eigene Erfahrung. Probefahrten oder ein mehrtägiger Test ermöglichen Mitarbeitern, das Elektroauto im persönlichen Alltag kennenzulernen. Häufig zeigt sich schnell, dass sich das Fahren weniger stark vom gewohnten Dienstwagenalltag unterscheidet als erwartet.

Manches kann sogar begeistern. Elektromotoren reagieren spontan, der Antrieb arbeitet leise und vibrationsarm, und die Rekuperation ermöglicht komfortables Verzögern. Wer zu Hause oder am Arbeitsplatz laden kann, spart zudem den

regelmäßigen Weg zur Tankstelle. Das Fahrzeug lädt, während der Fahrer arbeitet oder schläft.

Gleichzeitig sollten Unternehmen Schwierigkeiten nicht schönreden. Wer keine Lademöglichkeit zu Hause besitzt und auch am Arbeitsplatz nicht laden kann, benötigt ein anderes Konzept als ein Mitarbeiter mit eigener Wallbox. Vielfahrer brauchen zuverlässigen Zugang zu Schnellladeinfrastruktur und geeignete Ladetarife. Wird ein ungeeignetes Fahrzeug einem unpassenden Fahrprofil zugeordnet, bestätigt dies bestehende Vorurteile eher, als sie abzubauen.

Eine gute Einweisung ist deshalb wichtiger als ein dicker Bedienungsordner. Mitarbeiter sollten wissen, wie sie eine Ladesäule finden und freischalten, wie die Routenplanung funktioniert und warum die Batterie vor dem Schnellladen vorkonditioniert werden sollte. Auch Fragen zur Ladekarte, Abrechnung und zum Verhalten bei einer defekten Säule sollten geklärt sein. Ein fester Ansprechpartner verhindert, dass kleine Probleme unnötig groß werden.

Fahrer-Akzeptanz lässt sich nicht verordnen. Sie entsteht durch passende Fahrzeuge, funktionierende Ladebedingungen und positive Erfahrungen. Wer Mitarbeitern die Technik verständlich erklärt, ihnen Gelegenheit zum Ausprobieren gibt und ihre individuellen Fahrprofile berücksichtigt, kann viele Vorbehalte schnell abbauen. Oft wird aus der anfänglichen Reichweitenangst dann etwas wesentlich Unspektakulärer: ganz normaler Dienstwagenalltag.



IHRE FLOTTE KANN MEHR

GENESIS VERBINDET ELEKTRISCHE MOBILITÄT MIT PREMIUM-ANSPRUCH

Genesis bietet Unternehmen eine attraktive Alternative im Premium-Elektrosegment. Mit dem Genesis GV60, dem Genesis Electrified GV70 und dem Genesis Electrified G80 stehen vollelektrische Modelle bereit, die Komfort, Design und Technologie auf hohem Niveau verbinden.

Ob progressiver Crossover, vielseitiger SUV oder elegante Business-Limousine: Genesis bietet Ihnen elektrische Mobilität für unterschiedliche Anforderungen im Fuhrpark. Der Genesis GV60 überzeugt mit markanter Designsprache, innovativer Technologie und souveräner elektrischer Performance. Der Genesis Electrified GV70 kombiniert Allradantrieb, hochwertigen Innenraum und 800-Volt-Schnellladetechnologie. Der Genesis Electrified G80 steht für komfortables Reisen, beeindruckende Reichweite und eine besonders elegante Präsenz.

So wird Genesis zur starken Wahl für Unternehmen, die ihre Flotte elektrifizieren und zugleich sichtbar vom Wettbewerb abheben möchten. Komfortable Innenräume, attraktive Reichweiten, schnelle Lademöglichkeiten und ein unverwechselbares Design machen jede Fahrt zum Premium-Erlebnis.

**Sprechen Sie mit uns über eine Flotte,
die zu Ihrem Anspruch passt.**

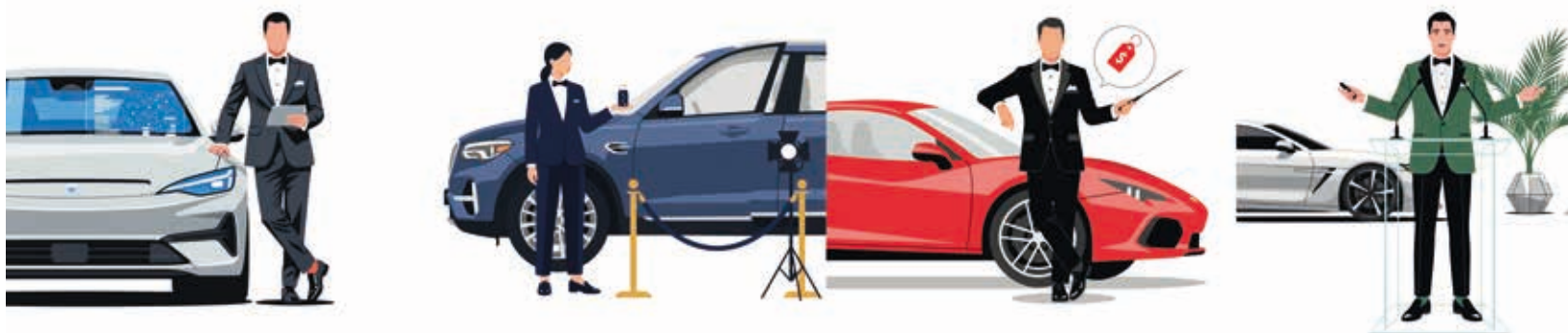
**firmenkunden@de.genesis.com
www.genesis.com**

Genesis GV60 – Energieverbrauch kombiniert: 16,7–19,0 kWh/100 km; CO₂-Emissionen kombiniert: 0 g/km; CO₂-Klasse kombiniert: A (Werte nach WLTP); elektrische Reichweite bei voller Batterie (kombiniert): 501 km bis max. 561 km.

Genesis Electrified GV70 – Energieverbrauch kombiniert: 19,4 kWh/100 km; CO₂-Emissionen kombiniert: 0 g/km; CO₂-Klasse kombiniert: A (Werte nach WLTP); elektrische Reichweite bei voller Batterie (kombiniert): bis zu 479 km.

Genesis Electrified G80 – Energieverbrauch kombiniert: 18,1 kWh/100 km; CO₂-Emissionen kombiniert: 0 g/km; CO₂-Klasse kombiniert: A (Werte nach WLTP); elektrische Reichweite bei voller Batterie (kombiniert): max. 570 km.

Das E-Auto kann auch cool sein



Wie wird das Elektroauto cool?

Elektromobilität lässt sich verordnen, Begeisterung nicht. Attraktive Modelle, Probefahrten, steuerliche Vorteile und komfortables Laden können dafür sorgen, dass Mitarbeiter den elektrischen Dienstwagen nicht als Pflicht, sondern als Gewinn erleben.

Elektromobilität lässt sich per Car Policy verordnen, Begeisterung dagegen nicht. Wer Mitarbeiter zum Umstieg auf einen elektrischen Dienstwagen motivieren möchte, sollte deshalb nicht allein mit CO₂-Werten und Unternehmenszielen argumentieren. Ein Elektroauto muss für den Nutzer attraktiv sein. Dabei helfen finanzielle Vorteile, gute Rahmenbedingungen und vor allem positive Erfahrungen mit der Technik.

Der einfachste Weg führt über das eigene Erleben. Probefahrten, Aktionstage oder die zeitweise Nutzung eines elektrischen Poolfahrzeugs können mehr bewirken als lange Informationsveranstaltungen. Das spontane Ansprechverhalten des Elektromotors, die Ruhe im Innenraum und das komfortable Fahren mit Rekuperation erschließen sich schließlich besser hinter dem Lenkrad als auf einer Präsentationsfolie.

Fahrzeugauswahl ist wichtig

Dabei spielt auch die Fahrzeugauswahl eine wichtige Rolle. Wer Elektromobilität im Unternehmen attraktiv machen möchte, sollte nicht ausschließlich besonders nüchterne Modelle anbieten. Der elektrische Dienstwagen darf gut aussehen, Fahrspaß bieten und zur Lebenssituation des Mitarbeiters passen. Eine abwechslungsreiche Auswahl verschiedener Marken und Fahrzeugklassen erhöht die Chance, dass aus dem vorgeschriebenen Antriebswechsel eine echte Wunschtrennung wird.

Hinzu kommen handfeste finanzielle Argumente. Die günstigere steuerliche Behandlung vieler elektrischer Dienstwagen kann den monatlichen geldwerten

Vorteil gegenüber einem vergleichbaren Verbrenner erheblich reduzieren. Unternehmen sollten diesen Unterschied konkret darstellen. Eine abstrakte Prozentzahl überzeugt weniger als die Information, welcher Betrag dem Mitarbeiter am Monatsende tatsächlich bleibt.

Auch das Laden kann vom vermeintlichen Nachteil zum Komfortgewinn werden. Wer morgens mit ausreichend Energie startet, muss im Alltag kaum noch eine Tankstelle anfahren. Ladepunkte am Arbeitsplatz sind deshalb nicht nur Infrastruktur, sondern ein sichtbarer Vorteil für Mitarbeiter. Noch attraktiver wird das Angebot, wenn dort auch private Elektroautos zu günstigen Konditionen geladen werden können. Für Dienstwagenfahrer kann zusätzlich eine Wallbox zu Hause Teil des Mobilitätspakets sein.

Anreize statt Anordnung

Unternehmen können weitere Anreize schaffen. Besonders attraktive Elektroautos lassen sich beispielsweise innerhalb der Car Policy günstiger einstufen oder mit höheren Budgets ausstatten als vergleichbare Verbrenner. Auch Zuschüs-

se zur heimischen Ladeinfrastruktur oder unkomplizierte Ladekarten erhöhen den Komfort. Entscheidend ist, dass der Umstieg nicht als Verzicht wahrgenommen wird.

Hilfreich können zudem Mitarbeiter sein, die bereits elektrisch fahren. Solche internen Botschafter berichten aus eigener Erfahrung und beantworten praktische Fragen meist glaubwürdiger als jede Hochglanzbroschüre. Auch kleine Wettbewerbe um besonders effizientes Fahren können spielerisch Interesse wecken. Dabei sollte jedoch der Spaß im Vordergrund stehen und keine permanente Kontrolle des Fahrverhaltens entstehen.

Kommunikation bleibt dennoch wichtig. Unternehmen sollten erklären, warum sie ihre Flotte elektrifizieren und welche Vorteile daraus für Mitarbeiter entstehen. Wer lediglich verkündet, dass ab einem bestimmten Zeitpunkt keine Verbrenner mehr bestellt werden dürfen, erzeugt leicht Widerstand. Wer dagegen Wahlmöglichkeiten bietet und Vorteile sichtbar macht, schafft einen positiven Anreiz.

Am Ende wird das Elektroauto nicht durch eine Nachhaltigkeitsbroschüre cool. Attraktiv wird es, wenn Mitarbeiter selbst erleben, dass elektrisches Fahren komfortabel und unterhaltsam sein kann, das Laden unkompliziert funktioniert und sich der Umstieg womöglich sogar finanziell lohnt. Dann wird aus einer Vorgabe im Fuhrpark bestenfalls ein Dienstwagen, den man tatsächlich gerne bestellt.

Wer das richtige Elektroauto fährt, ist oft gut gelaunt



PORSCHE



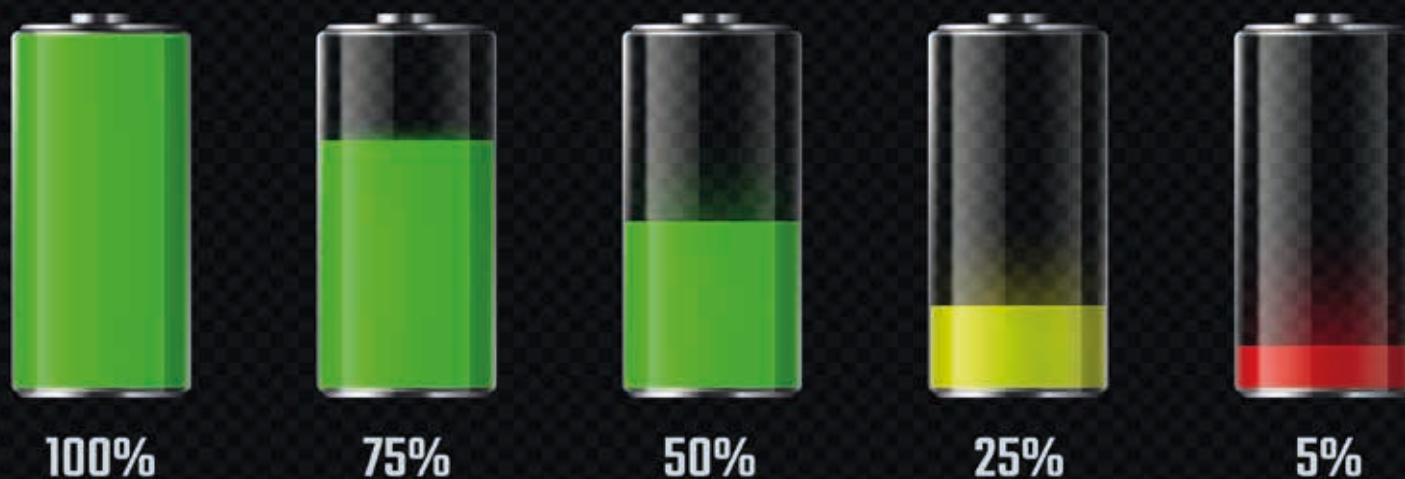
Endlich Montag.

100 % PERFORMANCE.
SCHON AUF DEM ARBEITSWEG.

Mit dem Macan als Dienstwagen startet jede Fahrt mit Porsche typischer Performance.
Informieren Sie sich in Ihrem Porsche Zentrum oder unter www.porsche.de/dienstwagen

Macan 4 (WLTP, vorläufige Werte): Stromverbrauch kombiniert: 20,4 – 17,7 kWh/100 km;
CO₂-Emissionen kombiniert: 0 g/km; CO₂-Klasse: A; Stand 07/2026

Man muss den Akku nicht immer auf 100 Prozent laden



RICHTIG LADEN: So bleibt die Batterie fit

Wie lädt man ein Elektroauto richtig, ohne der Batterie zu schaden? Moderne Akkus sind robuster als oft gedacht. Einige einfache Regeln zu Ladezustand, Schnellladen und Temperatur können dennoch helfen, ihre Lebensdauer zu verlängern.

Die Traktionsbatterie ist das teuerste Bauteil eines Elektroautos. Entsprechend groß ist bei vielen Nutzern die Sorge, durch falsches Laden ihre Lebensdauer zu verkürzen. Doch moderne Akkus sind robust und werden von einem ausgeklügelten Batteriemanagement geschützt. Wer einige einfache Regeln berücksichtigt, muss die Batterie im Alltag keineswegs wie ein rohes Ei behandeln. Grundsätzlich altern Lithium-Ionen-Batterien auf zwei Arten: durch die Zeit und durch ihre Nutzung. Hohe Temperaturen, lange Standzeiten bei extremen Ladezuständen und eine sehr intensive Beanspruchung können die Alterung beschleunigen. Das bedeutet jedoch nicht, dass gelegentliches Schnellladen oder eine Vollladung dem Akku unmittelbar schaden.

Für den täglichen Betrieb empfehlen viele Hersteller, die Batterie nicht ständig bis 100 Prozent zu laden. Häufig lässt sich im Fahrzeug oder per App ein La-

delimit von beispielsweise 80 Prozent einstellen. Für Pendelstrecken und normale Alltagsfahrten reicht diese Energiemenge meist problemlos aus. Der Akku verbringt dadurch weniger Zeit bei sehr hohem Ladezustand, was seiner langfristigen Gesundheit zugutekommen kann. Vor einer längeren Fahrt spricht dagegen nichts gegen eine Vollladung. Idealerweise endet der Ladevorgang möglichst kurz vor der Abfahrt. Problematischer als das Erreichen von 100 Prozent wäre es, das Fahrzeug regelmäßig über längere Zeit vollständig geladen abzustellen. Allerdings gelten auch hier keine starren Regeln für jedes Modell. Unterschiedliche Zellchemien können unterschiedliche Ladeempfehlungen haben. Maßgeblich bleiben deshalb die Vorgaben des Herstellers.

Den Akku nicht ganz entladen

Auch das andere Ende der Ladeanzeige verdient Aufmerksamkeit. Regelmäßiges Fahren bis unmittelbar an null Prozent sollte vermieden werden. Angst vor einer einzelnen Fahrt mit sehr niedrigem Ladezustand ist jedoch unbegründet. Das Batteriemanagement schützt den Akku und hält in der Regel Reserven vor, die dem Fahrer nicht vollständig zur Verfügung stehen. Angezeigte null Prozent bedeuten daher normalerweise keine echte vollständige Entladung der Zellen.

Beim Schnellladen hält sich ebenfalls ein hartnäckiger Mythos: Häufiges DC-Laden kann die Batterie stärker beanspruchen als langsames AC-Laden, insbesondere wenn hohe Ladeleistungen

mit ungünstigen Temperaturen zusammenreffen. Moderne Elektroautos kontrollieren jedoch permanent Zelltemperatur und Ladezustand und reduzieren bei Bedarf automatisch die Leistung. Wer auf Langstrecken regelmäßig Schnelllader nutzt, muss deshalb keine Angst um seinen Akku haben.

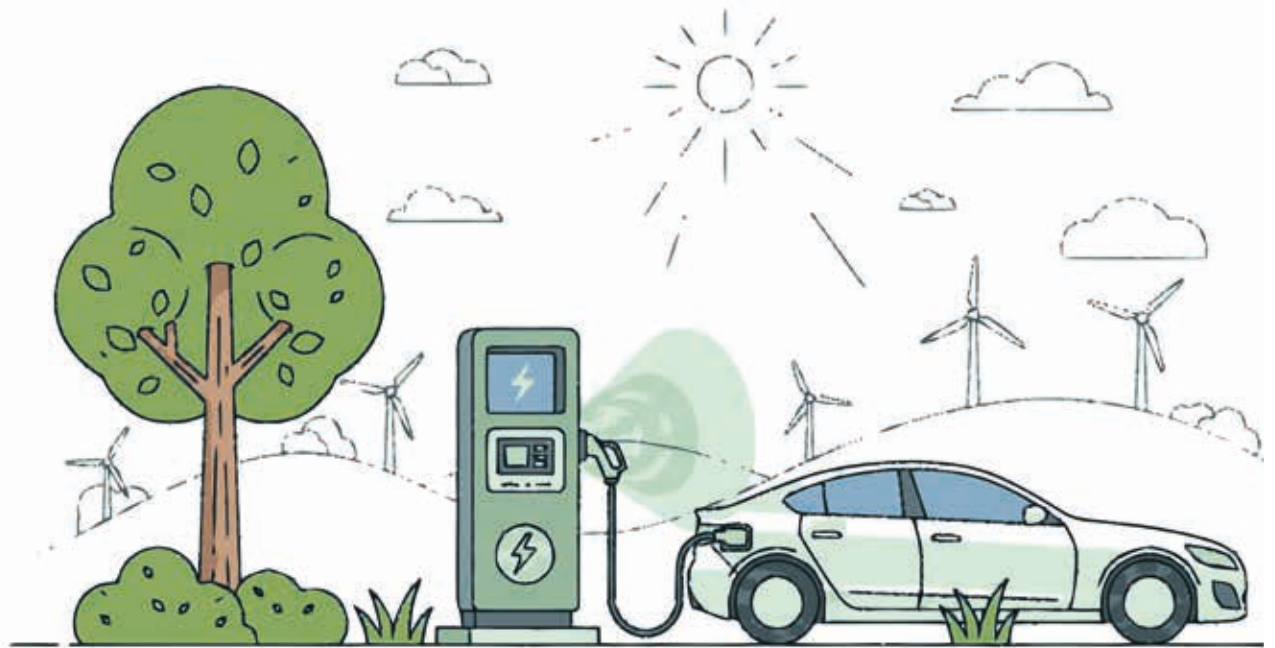
Bei längeren Standzeiten empfiehlt sich ein mittlerer Ladezustand statt eines komplett vollen oder nahezu leeren Akkus. Wer sein Elektroauto beispielsweise mehrere Wochen nicht nutzt, sollte die Empfehlungen des Herstellers beachten. Manche Modelle verfügen dafür über spezielle Einstellungen oder regeln wichtige Schutzfunktionen automatisch.

Wie stark eine Batterie tatsächlich altert, hängt letztlich von vielen Faktoren ab. Zellchemie, Temperaturmanagement, Fahrleistung, Ladeverhalten und konstruktiven Reserven des Herstellers. Eine universelle 80-Prozent-Regel für jedes Elektroauto gibt es deshalb nicht. Moderne Batterien sind für jahrelangen Alltagseinsatz und hohe Laufleistungen ausgelegt.

Richtig laden bedeutet daher vor allem, Extreme nicht unnötig zum Dauerzustand zu machen. Im Alltag ein moderates Ladelimit nutzen, vor langen Strecken bei Bedarf auf 100 Prozent laden und Schnelllader verwenden, wenn sie gebraucht werden. Den Rest erledigt weitgehend das Fahrzeug selbst. Batteriepflege ist heute weniger eine Wissenschaft als vielmehr eine Frage einiger vernünftiger Gewohnheiten.

Effizient unterwegs

Auch wenn man elektrisch fährt und damit per se schon effizienter unterwegs ist, heißt das nicht, dass man den Stromverbrauch nicht noch weiter drosseln kann. Wir erklären, wie es funktionieren kann.



Wer mit einem Elektroauto möglichst weit kommen möchte, braucht weder rollende Askese zu üben noch zum Verkehrshindernis zu werden. Entscheidend ist vielmehr ein ruhiger, vorausschauender Fahrstil. Denn jedes starke Beschleunigen und jedes unnötige Verzögern kostet Energie. Zwar gewinnt das Fahrzeug beim Rekuperieren einen Teil davon zurück, vollständig lässt sich die zuvor eingesetzte Energie aber nie wieder einsammeln.

Am effizientesten ist es deshalb, den Schwung möglichst lange zu nutzen. Wer früh erkennt, dass eine Ampel auf Rot springt oder der Verkehr vor ihm langsamer wird, kann rechtzeitig vom Fahrpedal gehen und sanft ausrollen. Moderne Elektroautos unterstützen dabei häufig mit einer automatischen Rekuperation. Sie berücksichtigt je nach System den Abstand zum vorausfahrenden Fahrzeug, Tempolimits, Kurven, Gefälle oder Navigationsdaten und passt die Verzögerung selbstständig an.

Das ist komfortabel und oft effizienter, als dauerhaft mit einer starken festen Rekuperationsstufe zu fahren. Denn auch beim Elektroauto gilt: Rollen ist günstiger, als erst Energie in Vortrieb umzuwandeln und sie anschließend wieder zurückzugewinnen. Eine hohe Rekuperationsstufe ist deshalb nicht automatisch die sparsamste Einstellung. Sie ist vor allem dann sinnvoll, wenn tatsächlich verzögert werden muss.

Behutsames Beschleunigen hilft ebenfalls. Elektromotoren stellen ihr Drehmoment unmittelbar bereit, was zu kräftigen Zwischenspurts verleitet. Im Alltag reicht meist ein moderater Druck

auf das Fahrpedal. Das bedeutet nicht, langsam zu fahren, sondern unnötige Leistungsspitzen zu vermeiden. Besonders im Stadtverkehr zahlt sich eine gleichmäßige Fahrweise aus.

Auf der Autobahn ist die Geschwindigkeit der größte Hebel. Mit zunehmendem Tempo wächst der Luftwiderstand stark, entsprechend steigt der Verbrauch. Schon wenige Kilometer pro Stunde weniger können die Reichweite spürbar erhöhen. Wer statt konstant 150 nur 120 oder 130 km/h fährt, kommt häufig nicht nur weiter, sondern erreicht sein Ziel wegen kürzerer oder seltenerer Lade-pausen kaum später.

Auch Nebenverbraucher spielen eine Rolle. Im Winter benötigt vor allem die Innenraumheizung zusätzliche Energie. Sitz- und Lenkradheizung wärmen gezielter und meist sparsamer. Noch besser ist es, das Fahrzeug während des Ladens vorzuklimatisieren. Dann

stammt die benötigte Energie aus dem Stromnetz, während Innenraum und Batterie bereits mit günstigen Temperaturen starten können.

Wichtig sind außerdem der richtige Reifendruck und möglichst wenig unnötiger Ballast. Dachboxen und Fahrradträger verschlechtern die Aerodynamik deutlich, zu niedriger Luftdruck erhöht den Rollwiderstand. Wer regelmäßig kontrolliert und nicht dauerhaft den halben Hausstand spazieren fährt, spart Energie ohne Komfortverlust.

Effizientes Fahren im Elektroauto ist damit keine Geheimwissenschaft. Es geht um Voraussicht, gleichmäßiges Tempo und einen sinnvollen Umgang mit Rekuperation und Komfortfunktionen. Das Fahrzeug unterstützt den Fahrer dabei immer stärker. Die wichtigste Effizienztechnik sitzt aber weiterhin hinter dem Lenkrad.



Regenerativer Strom macht beim Elektroauto am meisten Sinn

Fahrprofile im Check

Die Wahl der Batteriekapazität bei Elektroautos hängt vor allem vom individuellen Fahrverhalten ab. Für viele Berufspendler, die täglich kurze Strecken fahren, reicht oft eine kleinere Batterie aus. Studien zeigen, dass deutsche Autofahrer im Durchschnitt nur etwa 30 Kilometer pro Tag zurücklegen. Selbst ältere Elektroautos mit 100 bis 150 Kilometern Reichweite wären dafür ausreichend. Moderne Modelle bieten meist 300 bis 700 Kilometer Reichweite, je nach Batteriegröße. Kleinere Batterien sind ökologisch vorteilhaft, da ihre Herstellung weniger CO₂ verursacht – etwa 100 Kilogramm pro Kilowattstunde. Zudem sind sie leichter, was den Energieverbrauch und die Ladekosten senkt. Auch der geringere Bedarf an seltenen Rohstoffen schont die Umwelt.

Für Haushalte mit nur einem Fahrzeug oder Fahrer, die oft lange Strecken fahren, ist eine größere Batterie sinnvoll. Sie bietet mehr Flexibilität, längere Fahrten ohne Zwischenladen und altert langsamer, da weniger Ladezyklen nötig sind. Das verlängert die Lebensdauer und gleicht Kapazitätsverluste besser aus.

In den letzten Jahren hat sich die Elektromobilität rasant entwickelt und bietet vielfältige Möglichkeiten, das Fahrerlebnis effizienter und nachhaltiger zu gestalten. Entscheidend für die Alltagstauglichkeit und Umweltbilanz sind die Analyse des individuellen Fahrprofils und die Wahl der passenden Batteriekapazität. Zudem beeinflusst die Fahrweise maßgeblich Effizienz und Reichweite eines Elektroautos.

Allerdings verursachen größere Batterien einen höheren CO₂-Fußabdruck, mehr Energieverbrauch und höhere Kosten. Die Entscheidung für die Batteriegröße sollte

daher gut überlegt und an den persönlichen Bedürfnissen orientiert sein.

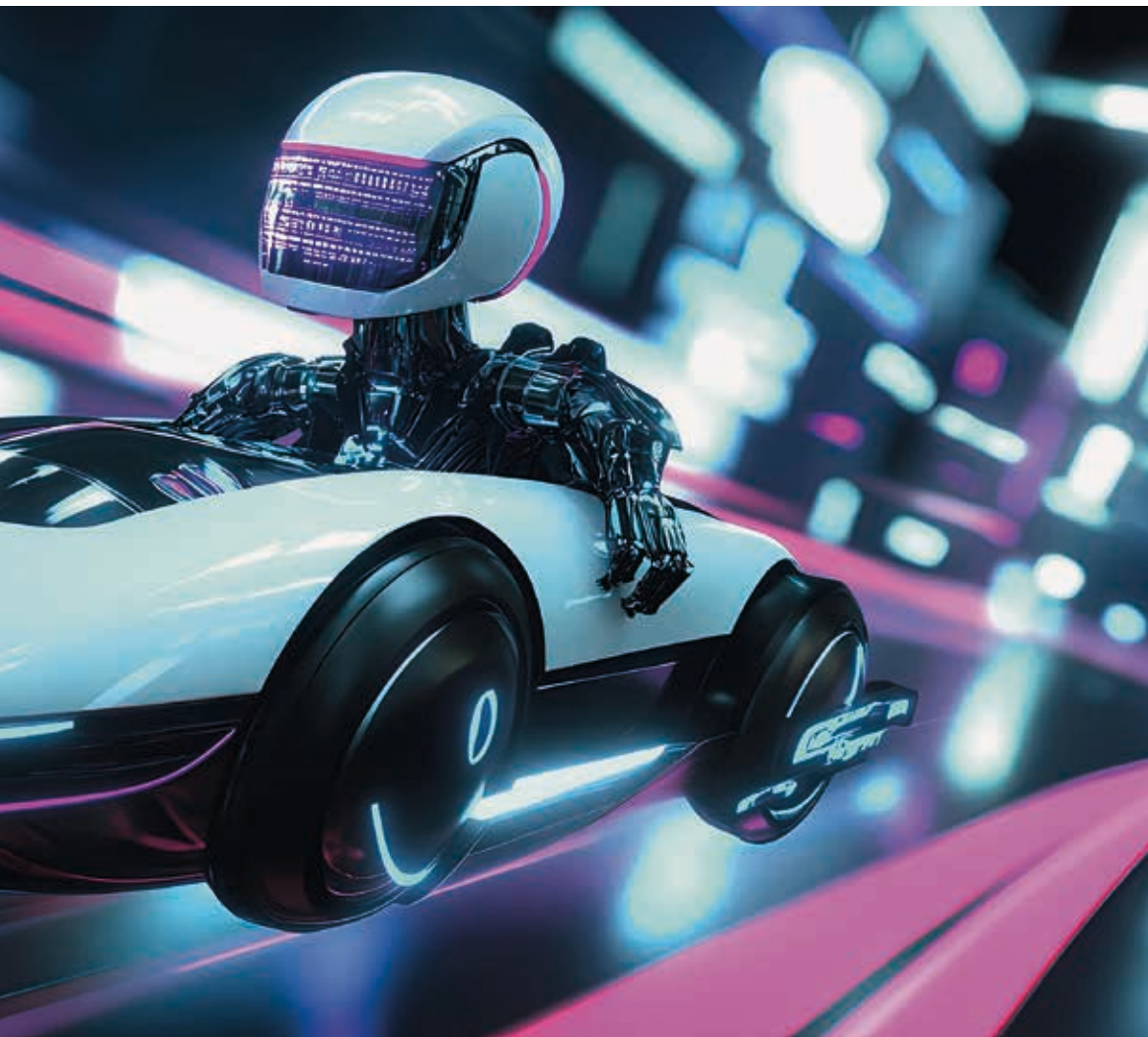
Der Schlüssel zur Reichweitenmaximierung

Neben der Wahl der passenden Batteriegröße ist der Fahrstil entscheidend für die Effizienz eines Elektroautos. Besonders



In den meisten Elektroautos sind ausreichend Informationen verfügbar, um die maximale Reichweite zu erreichen





vorausschauendes und gleichmäßiges Fahren spart Energie und senkt das Unfallrisiko, vor allem im Stadtverkehr mit häufigem Stop-and-Go. Ein zentraler Faktor ist die Rekuperation: Dabei wird die beim Bremsen entstehende Bewegungsenergie nicht in Wärme, sondern in elektrische Energie umgewandelt und in die Batterie zurückgeführt. Der Elektromotor fungiert dabei als Generator. Besonders im Stadtverkehr zahlt sich die Rekuperation

aus, da hier oft gebremst wird. Viele Elektrofahrzeuge erlauben eine individuelle Einstellung der Rekuperationsstärke, wodurch Fahrer die Verzögerung über das Fahrpedal steuern und die Reichweite um bis zu 20 Prozent erhöhen können.

Eine weitere energiesparende Technik ist das „Segeln“, bei dem das Fahrzeug frei rollt, ohne den Elektromotor zu aktivieren. Diese Methode eignet sich besonders

für lange, freie Strecken und reduziert den Energieverbrauch deutlich. Je nach Verkehrssituation sollten Fahrer abwägen, ob sie segeln oder rekuperieren. Für weniger erfahrene Fahrer bietet der Eco-Modus vieler Elektroautos Unterstützung, indem er in bestimmten Situationen automatisch in den Segelmodus wechselt.

Das One-Pedal-Driving ist eine innovative Technik, bei der das Fahrzeug beim Loslassen des Fahrpedals automatisch verzögert, ohne die herkömmliche Bremse zu betätigen. Dies sorgt für ein intuitives und komfortables Fahrerlebnis, besonders im Stadtverkehr. Die Verzögerungsintensität lässt sich individuell einstellen – von fast freiem Rollen bis zum kräftigen Abbremsen bis zum Stillstand. Diese Fahrweise schont die Bremsen und erhöht die Effizienz des Fahrzeugs.

Weitere Aspekte für eine effektive Nutzung

Neben dem Fahrstil beeinflussen weitere Faktoren die Effizienz eines Elektroautos erheblich. Verbraucher wie Klimaanlage sowie Sitz- und Lenkradheizungen sollten sparsam genutzt werden, da sie die Reichweite deutlich reduzieren. Eine Wärmepumpe hingegen erhöht die Energieeffizienz beim Heizen. Das Vorheizen während des Ladevorgangs spart Energie und erhöht den Komfort, da die Akkulation nicht für die Temperierung benötigt wird.

Auch das Ladeverhalten ist entscheidend: Regelmäßiges und rechtzeitiges Laden vermeidet „Ladestress“ und schont die Batterie. Optimal ist ein Ladezustand zwischen 20 und 80 Prozent, um die Akkulebensdauer zu verlängern. Schnellladen sollte nur selten genutzt werden, da es die Batterie stärker belastet. Das Fahrzeug sollte zudem nicht längere Zeit mit vollem oder komplett entladener Akku stehen. Ein optimaler Reifendruck senkt den Energieverbrauch und erhöht die Sicherheit, weshalb er regelmäßig kontrolliert und angepasst werden sollte. Unnötiges Gewicht und Dachboxen sollten vermieden werden, da sie den Verbrauch zusätzlich steigern.

Zusammenfassung

Elektromobilität bietet vielfältige Chancen, das Fahrerlebnis effizienter und nachhaltiger zu gestalten. Durch optimale Batteriekapazität, angepasste Fahrweise und bewusstes Laden lässt sich die Reichweite deutlich steigern und die Umwelt schonen. Besonders vorausschauendes Fahren, Rekuperation und Segeln tragen wesentlich zur Energieeinsparung bei. Mit den richtigen Tipps und sorgfältiger Planung wird das Elektroauto zum verlässlichen, umweltfreundlichen Begleiter im Alltag.

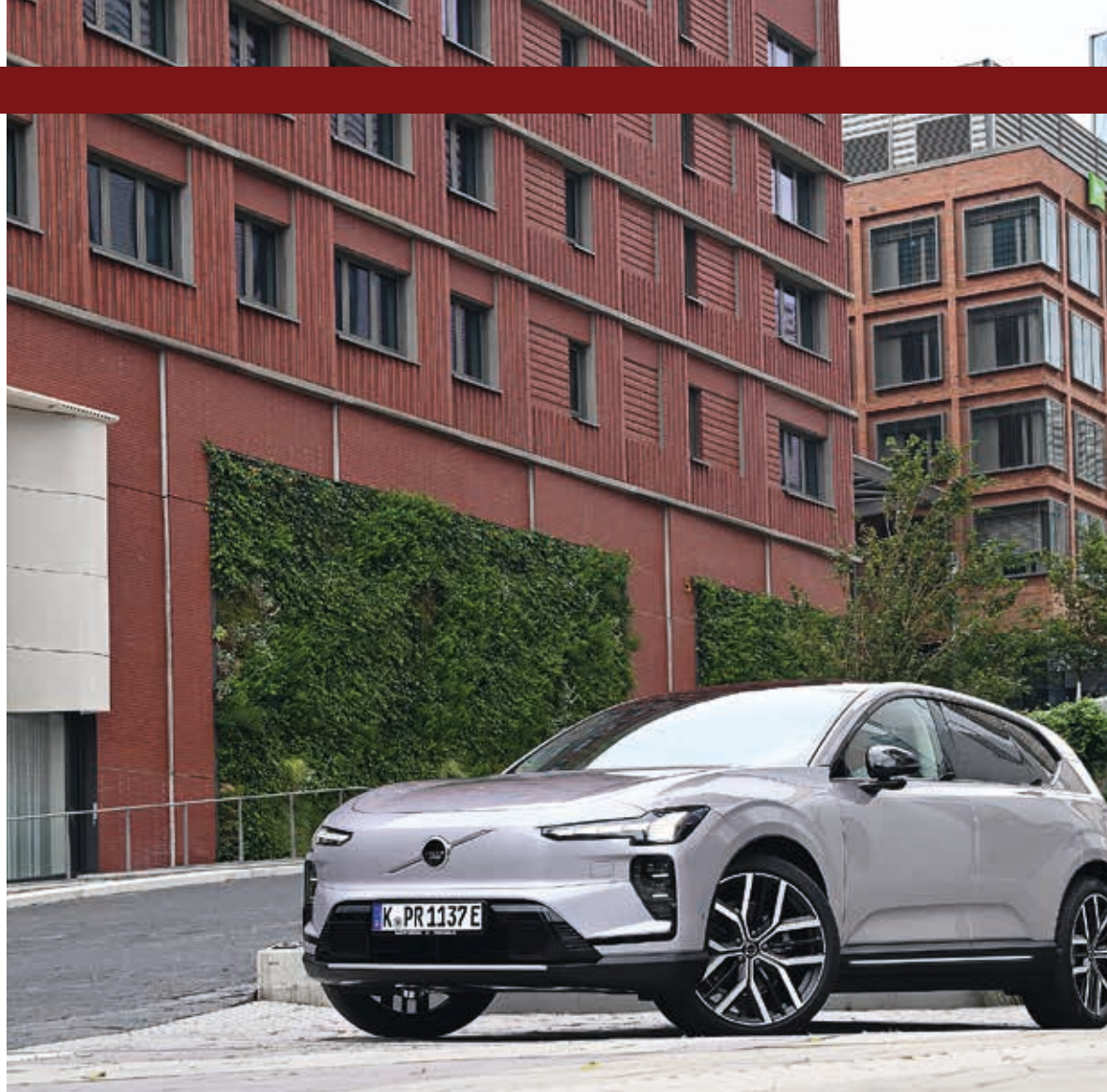


Das Bremspedal spielt in vielen Elektroautos dank des One-Pedal-Driving-Modus nur eine Nebenrolle

In den letzten Jahren hat sich die Elektromobilität zu einem zentralen Thema der Automobilbranche entwickelt und bietet heute eine breite Palette an Fahrzeugen für unterschiedliche Bedürfnisse. Ob kompakte Kleinwagen für die Stadt, geräumige SUVs für lange Strecken oder familienfreundliche Modelle – das Angebot an Elektroautos wächst stetig und wird durch technologische Innovationen immer attraktiver. Die Wahl des passenden Fahrzeugs ist jedoch komplex und hängt von Faktoren wie Batteriekapazität, Reichweite, Ladezeit, Kosten und individuellen Anforderungen ab.

Die Auswahl an batterieelektrischen Fahrzeugen (BEV) ist bereits heute beeindruckend groß, und nahezu monatlich kommen neue Modelle hinzu. Obwohl die Elektromobilität eigentlich noch in den Kinderschuhen steckt, gibt es mittlerweile Fahrzeuge in fast jeder Fahrzeugklasse. Besonders auffällig ist jedoch das begrenzte Angebot im Bereich der Kleinwagen, was vor allem auf die hohen Batteriekosten zurückzuführen ist. Kleinwagen eignen sich ideal für kurze Strecken und den Stadtverkehr, da sie kompakt und wenig sind. Modelle wie der Hyundai Inster oder der Dacia Spring Electric bieten ein attraktives Preis-Leistungs-Verhältnis und sind für viele Käufer eine interessante Option. Kritisiert werden Kleinwagen häufig wegen ihrer eingeschränkten Reichweite und längeren Ladezeiten. Dennoch stellen sie für den urbanen Raum eine sinnvolle Lösung dar, da sie genau auf die dortigen Anforderungen zugeschnitten sind.

Für längere Fahrten und einen größeren Platzbedarf sind SUVs nach wie vor eine beliebte Wahl. Elektrische SUVs sind inzwischen in sämtlichen Klassen erhältlich – vom kompakten Modell bis hin zu luxuriösen Fahrzeugen. Diese Fahrzeugkategorie zählt zu den meistverkauften, da sie sowohl eine hohe Reichweite als auch viel Komfort bietet. Kombis sind



Für jeden etwas dabei



Kompakte Außenmaße, ein großzügiger Innenraum, 475 Litern Kofferraumvolumen sowie vielfältige Transportmöglichkeiten zeichnen den Škoda Epq aus



Dank der 800-Volt-Architektur, eines leistungsstarken Elektroantriebs mit bis zu 500 kW (680 PS), einer Hochvoltbatterie mit bis zu 117 kWh für eine Reichweite von bis zu 810 Kilometern sowie Gleichstrom-Schnellladen mit bis zu 370 kW ist der Volvo EX60 eine attraktive Option für den Außendienst

dagegen weniger präsent, obwohl sie in Deutschland traditionell sehr gefragt sind. Deutsche Hersteller setzen jedoch verstärkt auf elektrische Kombis, wie beispielsweise den Mercedes-Benz CLA Shooting Brake, der in diesem Jahr auf den Markt gekommen ist. Diese Entwicklung verdeutlicht, dass die Elektromobilität auch in bislang weniger stark vertretenen Segmenten zunehmend an Bedeutung gewinnt.

Nicht nur das Fahrzeugsegment ist entscheidend

Die Wahl des passenden Elektroautos hängt maßgeblich vom individuellen Nutzungsverhalten ab, wobei verschiedene Faktoren eine wichtige Rolle spielen. Zunächst ist das Fahrverhalten entscheidend: Wie viele Personen nutzen das Fahrzeug? Werden überwiegend kurze Strecken zurückgelegt oder auch längere Distanzen? Für Pendler und Vielfahrer eignen sich Modelle mit großer Reichweite und zuverlässiger Batterie, etwa der VW ID.7 Tourer oder der Volvo EX60. Stadtfahrer profitieren von kom-

*Platz gefällig?
Der Lucid Gravity
bietet drei Meter
Radstand, drei Sitz-
reihen, bis zu 3200
Liter Kofferraum und
einen über 200 Liter
fassenden Frunk unter
der Haube*



pakten Kleinwagen wie dem BYD Dolphin Surf oder Škoda Epiq, die wendig, preiswert und praktisch sind.

Auch die Ladeinfrastruktur spielt eine wichtige Rolle: Wer zu Hause eine Wallbox oder Zugang zu Schnellladestationen hat, kann von verkürzten Ladezeiten profitieren. Die 800-Volt-Technologie, etwa beim Porsche Taycan oder Audi A6 Avant e-tron Performance, ermöglicht Ladeleistungen über 200 kW, wodurch die Batterie in 20 Minuten von 10 auf 80 Prozent geladen werden kann – ideal für häufiges Nachladen unterwegs.

Nachhaltigkeit gewinnt zunehmend an Bedeutung. Umweltbewusste Käufer sollten die CO₂-Emissionen über den gesamten Lebenszyklus betrachten. Kleinere Batterien schonen Ressourcen, bieten aber oft geringere Reichweiten. Größere Batterien lassen sich dank Zellchemie oft schneller laden, was die Ladeeffizienz verbessert. Dennoch ist ein verantwortungsvoller Umgang mit Ressourcen und eine genaue Prüfung der Mobilitätsbedürfnisse wichtig.

Neben Technik und Ökologie sind auch die Kosten entscheidend. Neben dem Anschaffungspreis sollten Stromverbrauch, Versicherung und Wartung berücksichtigt werden. Klein- und Kompaktwagen wie der Kia EV2 oder Ford Puma Gen-E bieten ein gutes Preis-Leistungs-Verhältnis, besonders für Stadtfahrer und Pendler. Für Familien mit mehr Platzbedarf sind Modelle wie der Genesis GV60 oder Porsche Macan empfehlenswert, da sie großzügigen Raum und hohe Sicherheitsstandards bieten – ein wichtiger Faktor für Eltern.

Das Modellportfolio wächst weiter

Die kommenden Jahre versprechen eine Fülle neuer Modelle und technischer Innovationen. Die Jahre 2026 und 2027 werden für die Automobilbranche entscheidend sein, da immer mehr Hersteller verstärkt auf Elektromobilität setzen. Neben etablierten europäischen Marken wie Audi, BMW, Mercedes-Benz und Volkswagen drängen auch chinesische Hersteller mit innovativen Konzepten auf den Markt. Im Kleinwagensegment erweitern Modelle wie der Renault Twingo und der im Jahr 2027 erscheinende Peugeot E-208 der zweiten Generation die Auswahl, während Fahrzeuge wie der BMW iX5, Lucid Gravity, Mercedes-Benz GLC oder der Range Rover Electric neue Maßstäbe in der Mittel- und Oberklasse setzen. Gleichzeitig sorgt die politische Debatte über das Aus für Verbrennungsmotoren für Unsicherheit, doch die Hersteller reagieren mit einer Vielzahl attraktiver vollelektrischer Modelle. Eine Preisschlacht zeichnet sich ab, die sowohl die Kaufpreise als auch die Leasingraten deutlich senken wird.

Zusammenfassend ist die Wahl des passenden Elektroautos eine persönliche Entscheidung, die von individuellen Bedürfnissen abhängt. Ob Stadtverkehr, lange Fahrten oder Familienfahrzeug – Elektromobilität bietet für jeden Zweck die passende Lösung. Mit der richtigen Auswahl und bewusstem Ressourceneinsatz erfüllen Elektroautos den Mobilitätsbedarf und fördern den Umweltschutz. Die fortschreitende Technik und wachsende Modellvielfalt machen Elektroautos zunehmend attraktiv.

Abarth 500e (42 kWh)

Segment:
Kleinstwagen

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: 221 km
max. Ladeleistung (DC): 85,0 kW
Ladezeit auf 80 %: 35 min.

Abarth 600e

Segment:
Kleinwagen

Systemleistung:
174 kW (237 PS)

Grundpreis (netto):
35.285,71 €

Versteuerung (Privatnutzung): 0,25 %
Akkukapazität (netto): 51,0 kWh
Verbrauch kombiniert (WLTP): 17,5 kWh/100 km
elektr. Reichweite: 291 km
max. Ladeleistung (DC): 100,0 kW
Ladezeit auf 80 %: 27 min.

Alfa Romeo Junior Elettrica 156

Segment:
Kleinwagen

Systemleistung:
115 kW (156 PS)

Grundpreis (netto):
33.193,27 €

Versteuerung (Privatnutzung): 0,25 %
Akkukapazität (netto): 51,0 kWh
Verbrauch kombiniert (WLTP): 15,1 kWh/100 km
elektr. Reichweite: 338 km
max. Ladeleistung (DC): 100,0 kW
Ladezeit auf 80 %: 27 min.

Alpine A290 GT

Segment:
Kleinwagen

Systemleistung:
130 kW (177 PS)

Grundpreis (netto):
32.521,01 €

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

Alpine A390 GT

Segment:
Mittelklasse

Systemleistung:
295 kW (400 PS)

Grundpreis (netto):
56.722,69 €

Versteuerung (Privatnutzung): 0,25 %
Akkukapazität (netto): 89,0 kWh
Verbrauch kombiniert (WLTP): 18,7 kWh/100 km
elektr. Reichweite: 476 km
max. Ladeleistung (DC): 150,0 kW
Ladezeit auf 80 %: 39 min.

ARI Motors Poly (37,9 kWh)

Segment:
Kleinwagen

Systemleistung:
50 kW (68 PS)

Grundpreis (netto):
20.959,92 €

Versteuerung (Privatnutzung): 0,25 %
Akkukapazität (netto): 37,9 kWh
Verbrauch kombiniert (WLTP): 10,4 kWh/100 km
elektr. Reichweite: 410 km*
max. Ladeleistung (DC): –
Ladezeit auf 80 %: k. A.

Audi A6 Avant e-tron performance

Segment:
Obere Mittelklasse

Systemleistung:
280 kW (381 PS)

Grundpreis (netto):
64.915,97 €

Versteuerung (Privatnutzung): 0,25 %
Akkukapazität (netto): 94,9 kWh
Verbrauch kombiniert (WLTP): 14,8 kWh/100 km
elektr. Reichweite: 641 km
max. Ladeleistung (DC): 270,0 kW
Ladezeit auf 80 %: 21 min.

Audi e-tron GT quattro

Segment:
Oberklasse (Sportwagen)

Systemleistung:
370 kW (503 PS)

Grundpreis (netto):
91.512,61 €

Versteuerung (Privatnutzung): 0,5 %
Akkukapazität (netto): 97,0 kWh
Verbrauch kombiniert (WLTP): 17,9 kWh/100 km
elektr. Reichweite: 542 km
max. Ladeleistung (DC): 320,0 kW
Ladezeit auf 80 %: 18 min.

Audi Q4 e-tron performance



Segment:
Mittelklasse

Systemleistung:
210 kW (286 PS)

Grundpreis (netto):
44.957,98 €

Versteuerung (Privatnutzung): 0,25 %
Akkukapazität (netto): 79,0 kWh
Verbrauch kombiniert (WLTP): 15,9 kWh/100 km
elektr. Reichweite: 497 km
max. Ladeleistung (DC): 165,0 kW
Ladezeit auf 80 %: 29 min.

Audi Q6 Sportback e-tron quattro



Segment:
Obere Mittelklasse

Systemleistung:
315 kW (428 PS)

Grundpreis (netto):
64.789,92 €

Versteuerung (Privatnutzung): 0,25 %
Akkukapazität (netto): 94,9 kWh
Verbrauch kombiniert (WLTP): 16,2 kWh/100 km
elektr. Reichweite: 586 km
max. Ladeleistung (DC): 270,0 kW
Ladezeit auf 80 %: 21 min.

BMW i3 50 xDrive (ab Oktober 2026)



Segment:
Mittelklasse

Systemleistung:
345 kW (469 PS)

Grundpreis (netto):
63.310,92 €

Versteuerung (Privatnutzung): 0,25 %
Akkukapazität (netto): 108,7 kWh
Verbrauch kombiniert (WLTP): 13,5 kWh/100 km
elektr. Reichweite: 805 km
max. Ladeleistung (DC): 400,0 kW
Ladezeit auf 80 %: 21 min.

BMW i4 eDrive40



Segment:
Mittelklasse

Systemleistung:
250 kW (340 PS)

Grundpreis (netto):
51.512,61 €

Versteuerung (Privatnutzung): 0,25 %
Akkukapazität (netto): 81,3 kWh
Verbrauch kombiniert (WLTP): 14,9 kWh/100 km
elektr. Reichweite: 546 km
max. Ladeleistung (DC): 205,0 kW
Ladezeit auf 80 %: 30 min.

BMW i5 Touring eDrive40



Segment:
Obere Mittelklasse

Systemleistung:
250 kW (340 PS)

Grundpreis (netto):
61.260,50 €

Versteuerung (Privatnutzung): 0,25 %
Akkukapazität (netto): 81,2 kWh
Verbrauch kombiniert (WLTP): 15,4 kWh/100 km
elektr. Reichweite: 527 km
max. Ladeleistung (DC): 205,0 kW
Ladezeit auf 80 %: 30 min.

BMW i7 50 xDrive (seit Juli 2026)



Segment:
Oberklasse

Systemleistung:
335 kW (455 PS)

Grundpreis (netto):
102.016,81 €

Versteuerung (Privatnutzung): 0,5 %
Akkukapazität (netto): 112,5 kWh
Verbrauch kombiniert (WLTP): 18,1 kWh/100 km
elektr. Reichweite: 622 km
max. Ladeleistung (DC): 250,0 kW
Ladezeit auf 80 %: 28 min.

BMW iX xDrive60



Segment:
Obere Mittelklasse

Systemleistung:
400 kW (544 PS)

Grundpreis (netto):
83.949,58 €

Versteuerung (Privatnutzung): 0,25 %
Akkukapazität (netto): 109,1 kWh
Verbrauch kombiniert (WLTP): 17,9 kWh/100 km
elektr. Reichweite: 610 km
max. Ladeleistung (DC): 195,0 kW
Ladezeit auf 80 %: 35 min.

BMW iX1 eDrive20 (seit März 2026)



Segment:
Kompaktklasse

Systemleistung:
150 kW (204 PS)

Grundpreis (netto):
41.512,61 €

Versteuerung (Privatnutzung): 0,25 %
Akkukapazität (netto): 65,2 kWh
Verbrauch kombiniert (WLTP): 14,3 kWh/100 km
elektr. Reichweite: 456 km
max. Ladeleistung (DC): 130,0 kW
Ladezeit auf 80 %: 29 min.

BMW iX2 eDrive20 (seit März 2026)

Segment:
Kompaktklasse

Systemleistung:
150 kW (204 PS)

Grundpreis (netto):
42.857,14 €

Versteuerung (Privatnutzung): 0,25 %
Akkukapazität (netto): 65,2 kWh
Verbrauch kombiniert (WLTP): 14,4 kWh/100 km
elektr. Reichweite: 453 km
max. Ladeleistung (DC): 130,0 kW
Ladezeit auf 80 %: 29 min.

BMW iX3 50 xDrive (seit März 2026)

Segment:
Mittelklasse

Systemleistung:
345 kW (469 PS)

Grundpreis (netto):
59.579,83 €

Versteuerung (Privatnutzung): 0,25 %
Akkukapazität (netto): 108,7 kWh
Verbrauch kombiniert (WLTP): 15,4 kWh/100 km
elektr. Reichweite: 706 km
max. Ladeleistung (DC): 400,0 kW
Ladezeit auf 80 %: 21 min.

BMW iX5 60 xDrive (ab Januar 2027)

Segment:
Obere Mittelklasse

Systemleistung:
425 kW (578 PS)

Grundpreis (netto):
k. A.

Versteuerung (Privatnutzung): 0,5 %
Akkukapazität (netto): 141,0 kWh
Verbrauch kombiniert (WLTP): 20,1 kWh/100 km
elektr. Reichweite: 701 km
max. Ladeleistung (DC): 460,0 kW
Ladezeit auf 80 %: 23 min.

BYD Atto 2 Comfort

Segment:
Kompaktklasse

Systemleistung:
150 kW (204 PS)

Grundpreis (netto):
35.285,71 €

Versteuerung (Privatnutzung): 0,25 %
Akkukapazität (netto): 64,8 kWh
Verbrauch kombiniert (WLTP): 17,4 kWh/100 km
elektr. Reichweite: 430 km*
max. Ladeleistung (DC): 155,0 kW
Ladezeit auf 80 %: 25 min.

BYD Atto 3 Evo AWD (seit Februar 2026)

Segment:
Kompaktklasse

Systemleistung:
330 kW (449 PS)

Grundpreis (netto):
42.848,74 €

Versteuerung (Privatnutzung): 0,25 %
Akkukapazität (netto): 74,8 kWh
Verbrauch kombiniert (WLTP): 17,8 kWh/100 km
elektr. Reichweite: 470 km*
max. Ladeleistung (DC): 220,0 kW
Ladezeit auf 80 %: 25 min.

BYD Dolphin

Segment:
Kompaktklasse

Systemleistung:
150 kW (204 PS)

Grundpreis (netto):
28.563,03 €

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

BYD Dolphin Surf Boost

Segment:
Kleinwagen

Systemleistung:
65 kW (88 PS)

Grundpreis (netto):
22.680,67 €

Versteuerung (Privatnutzung): 0,25 %
Akkukapazität (netto): 43,2 kWh
Verbrauch kombiniert (WLTP): 5,6 kWh/100 km
elektr. Reichweite: 322 km*
max. Ladeleistung (DC): 85,0 kW
Ladezeit auf 80 %: 22 min.

BYD Seal Comfort (seit März 2026)

Segment:
Obere Mittelklasse

Systemleistung:
170 kW (351 PS)

Grundpreis (netto):
40.327,73 €

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

DER NEUE 100 % ELEKTRISCHE PEAQ

SKODA



BUSINESSLEASING
Peaq 90 ab 450 € mtl.¹

HÖCHST PROFESSIONELL.

Mit über 600 km Reichweite, herausragendem Komfort
und smarter Konnektivität bleibt Ihr Business in Bewegung.

skoda.de/peaq

¹ Fahrzeugabbildung zeigt vom Angebot abweichende Sonderausstattung. Ein Angebot der Škoda Leasing, Zweigniederlassung der Volkswagen Leasing GmbH, Gifhorn Str. 57, 38112 Braunschweig. Gültig für gewerbliche Einzelkunden (ohne Sonderabnehmer) bis zum 31.10.2026. Bonität vorausgesetzt. Leasingbeispiel für das Modell Škoda Peaq Selection 90, 210 kW (286 PS) (Stromverbrauch (kombiniert): 15,1 kWh/100 km; CO₂-Emissionen (kombiniert): 0 g/km; CO₂-Klasse: A; elektrische Reichweite bis zu 642 km) auf Basis der UPE von 48.655,46 € (netto zzgl. MwSt.) bei jährlicher Fahrleistung von 10.000 km: Leasing-Sonderzahlung 0 €, Laufzeit 48 Monate, 48 mtl. Leasingraten à 450 € (netto) zzgl. MwSt. und zzgl. Zulassungs- und händlerindividueller Überführungskosten. Nur bei teilnehmenden Škoda Partnern.

BYD Sealion 7 Excellence AWD

Segment:
Obere Mittelklasse

Systemleistung:
390 kW (530 PS)

Grundpreis (netto):
51.252,10 €

Versteuerung (Privatnutzung): 0,25 %
Akkukapazität (netto): 91,3 kWh
Verbrauch kombiniert (WLTP): 21,9 kWh/100 km
elektr. Reichweite: 502 km*
max. Ladeleistung (DC): 230,0 kW
Ladezeit auf 80 %: 24 min.

BYD Tang Flagship AWD

Segment:
Obere Mittelklasse

Systemleistung:
380 kW (517 PS)

Grundpreis (netto):
63.025,21 €

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

Cadillac LYRIQ Luxury AWD

Segment:
Oberklasse

Systemleistung:
388 kW (528 PS)

Grundpreis (netto):
69.747,90 €

Versteuerung (Privatnutzung): 0,25 %
Akkukapazität (netto): 102,0 kWh
Verbrauch kombiniert (WLTP): 22,5 kWh/100 km
elektr. Reichweite: 453 km
max. Ladeleistung (DC): 190,0 kW
Ladezeit auf 80 %: 40 min.

Cadillac OPTIQ Premium AWD (seit 2/2026)

Segment:
Obere Mittelklasse

Systemleistung:
224 kW (304 PS)

Grundpreis (netto):
54.621,85 €

Versteuerung (Privatnutzung): 0,25 %
Akkukapazität (netto): 75,0 kWh
Verbrauch kombiniert (WLTP): 19,9 kWh/100 km
elektr. Reichweite: 377 km
max. Ladeleistung (DC): 110,0 kW
Ladezeit auf 80 %: 36 min.

Cadillac VISTIQ Luxury AWD (7-Sitzer)

Segment:
Oberklasse

Systemleistung:
452 kW (615 PS)

Grundpreis (netto):
83.731,09 €

Versteuerung (Privatnutzung): 0,25 %
Akkukapazität (netto): 91,0 kWh
Verbrauch kombiniert (WLTP): 21,8 kWh/100 km
elektr. Reichweite: 417 km
max. Ladeleistung (DC): k. A.
Ladezeit auf 80 %: k. A.

Changan Deepal S05 EV Pro

Segment:
Kompaktklasse

Systemleistung:
200 kW (272 PS)

Grundpreis (netto):
32.764,71 €

Versteuerung (Privatnutzung): 0,25 %
Akkukapazität (netto): 68,8 kWh
Verbrauch kombiniert (WLTP): 15,9 kWh/100 km
elektr. Reichweite: 485 km*
max. Ladeleistung (DC): 200,0 kW
Ladezeit auf 80 %: 23 min.

Changan Deepal S07

Segment:
Mittelklasse

Systemleistung:
160 kW (218 PS)

Grundpreis (netto):
37.806,72 €

Versteuerung (Privatnutzung): 0,25 %
Akkukapazität (netto): 80,0 kWh
Verbrauch kombiniert (WLTP): 18,6 kWh/100 km
elektr. Reichweite: 475 km
max. Ladeleistung (DC): 93,0 kW
Ladezeit auf 80 %: 45 min.

Citroën Berlingo MPV M 136 Standard-Range

Segment:
Kompaktklasse

Systemleistung:
100 kW (136 PS)

Grundpreis (netto):
29.386,56 €

Versteuerung (Privatnutzung): 0,25 %
Akkukapazität (netto): 46,0 kWh
Verbrauch kombiniert (WLTP): 18,7 kWh/100 km
elektr. Reichweite: 246 km
max. Ladeleistung (DC): 100,0 kW
Ladezeit auf 80 %: 30 min.

Citroën ë-Berlingo M 136 Standard-Range



Segment:
Kompaktklasse

Systemleistung:
100 kW (136 PS)

Grundpreis (netto):
31.613,45 €

Versteuerung (Privatnutzung): 0,25 %
Akkukapazität (netto): 46,0 kWh
Verbrauch kombiniert (WLTP): 18,0 kWh/100 km
elektr. Reichweite: 256 km
max. Ladeleistung (DC): 100,0 kW
Ladezeit auf 80 %: 30 min.

Citroën ë-C3 113 Standard Range



Segment:
Kleinwagen

Systemleistung:
83 kW (113 PS)

Grundpreis (netto):
19.705,88 €

Versteuerung (Privatnutzung): 0,25 %
Akkukapazität (netto): 44,0 kWh
Verbrauch kombiniert (WLTP): 16,7 kWh/100 km
elektr. Reichweite: 456 km*
max. Ladeleistung (DC): 100,0 kW
Ladezeit auf 80 %: 26 min.

Citroën ë-C3 Aircross 113 Extended-Range



Segment:
Kleinwagen

Systemleistung:
83 kW (113 PS)

Grundpreis (netto):
26.252,10 €

Versteuerung (Privatnutzung): 0,25 %
Akkukapazität (netto): 50,0 kWh
Verbrauch kombiniert (WLTP): 16,0 kWh/100 km
elektr. Reichweite: 401 km*
max. Ladeleistung (DC): 100,0 kW
Ladezeit auf 80 %: 28 min.

Citroën ë-C4 156 Extended-Range



Segment:
Kompaktklasse

Systemleistung:
115 kW (156 PS)

Grundpreis (netto):
29.201,68 €

Versteuerung (Privatnutzung): 0,25 %
Akkukapazität (netto): 51,0 kWh
Verbrauch kombiniert (WLTP): 14,9 kWh/100 km
elektr. Reichweite: 342 km
max. Ladeleistung (DC): 100,0 kW
Ladezeit auf 80 %: 35 min.

Citroën ë-C5 Aircross 230 Long-Range



Segment:
Mittelklasse

Systemleistung:
170 kW (230 PS)

Grundpreis (netto):
41.756,30 €

Versteuerung (Privatnutzung): 0,25 %
Akkukapazität (netto): 97,0 kWh
Verbrauch kombiniert (WLTP): 17,8 kWh/100 km
elektr. Reichweite: 545 km
max. Ladeleistung (DC): 160,0 kW
Ladezeit auf 80 %: 27 min.

Citroën ë-Spacetourer M 136 Extended-Range



Segment:
Obere Mittelklasse (Bus)

Systemleistung:
100 kW (136 PS)

Grundpreis (netto):
44.647,06 €

Versteuerung (Privatnutzung): 0,25 %
Akkukapazität (netto): 75,0 kWh
Verbrauch kombiniert (WLTP): 23,8 kWh/100 km
elektr. Reichweite: 351 km*
max. Ladeleistung (DC): 100,0 kW
Ladezeit auf 80 %: 45 min.

CUPRA Born (79 kWh) Endurance (seit Juni 2026)



Segment:
Kompaktklasse

Systemleistung:
170 kW (231 PS)

Grundpreis (netto):
38.647,06 €

Versteuerung (Privatnutzung): 0,25 %
Akkukapazität (netto): 79,0 kWh
Verbrauch kombiniert (WLTP): 14,4 kWh/100 km
elektr. Reichweite: 549 km
max. Ladeleistung (DC): 183,0 kW
Ladezeit auf 80 %: 29 min.

CUPRA Raval (52 kWh) VZ (seit Juni 2026)



Segment:
Kleinwagen

Systemleistung:
166 kW (226 PS)

Grundpreis (netto):
33.605,04 €

Versteuerung (Privatnutzung): 0,25 %
Akkukapazität (netto): 52,0 kWh
Verbrauch kombiniert (WLTP): 13,8 kWh/100 km
elektr. Reichweite: 377 km
max. Ladeleistung (DC): 105,0 kW
Ladezeit auf 80 %: 24 min.

CUPRA Tavascan (77 kWh) Endurance (seit 5-26)

Segment:
Mittelklasse

Systemleistung:
210 kW (286 PS)

Grundpreis (netto):
45.714,29 €

Versteuerung (Privatnutzung): 0,25 %
Akkukapazität (netto): 77,0 kWh
Verbrauch kombiniert (WLTP): 15,6 kWh/100 km
elektr. Reichweite: 494 km
max. Ladeleistung (DC): 135,0 kW
Ladezeit auf 80 %: 29 min.

Dacia Spring Electric 100 Extreme

Segment:
Kleinstwagen

Systemleistung:
75 kW (102 PS)

Grundpreis (netto):
16.554,62 €

Versteuerung (Privatnutzung): 0,25 %
Akkukapazität (netto): 24,3 kWh
Verbrauch kombiniert (WLTP): 12,4 kWh/100 km
elektr. Reichweite: 196 km
max. Ladeleistung (DC): 40,0 kW
Ladezeit auf 80 %: 46 min.

Denza Z9GT (seit April 2026)

Segment:
Oberklasse (Sportwagen)

Systemleistung:
850 kW (1.156 PS)

Grundpreis (netto):
98.739,50 €

Versteuerung (Privatnutzung): 0,5 %
Akkukapazität (netto): 122,5 kWh
Verbrauch kombiniert (WLTP): k. A.
elektr. Reichweite: 600 km
max. Ladeleistung (DC): 1.500,0 kW
Ladezeit auf 80 %: 9 min.

DFM Forthing 5 EV

Segment:
Kompaktklasse

Systemleistung:
150 kW (204 PS)

Grundpreis (netto):
33.605,04 €

Versteuerung (Privatnutzung): 0,25 %
Akkukapazität (netto): 85,9 kWh
Verbrauch kombiniert (WLTP): 18,2 kWh/100 km
elektr. Reichweite: 371 km*
max. Ladeleistung (DC): k. A.
Ladezeit auf 80 %: k. A.

Dongfeng Box E2

Segment:
Kleinwagen

Systemleistung:
70 kW (95 PS)

Grundpreis (netto):
23.100,84 €

Versteuerung (Privatnutzung): 0,25 %
Akkukapazität (netto): 42,3 kWh
Verbrauch kombiniert (WLTP): k. A.
elektr. Reichweite: 310 km*
max. Ladeleistung (DC): 87,8 kW
Ladezeit auf 80 %: 30 min.

DS Automobiles 3 E-Tense

Segment:
Kleinwagen

Systemleistung:
115 kW (156 PS)

Grundpreis (netto):
35.218,49 €

Versteuerung (Privatnutzung): 0,25 %
Akkukapazität (netto): 51,0 kWh
Verbrauch kombiniert (WLTP): 15,5 kWh/100 km
elektr. Reichweite: 329 km
max. Ladeleistung (DC): 100,0 kW
Ladezeit auf 80 %: 25 min.

DS Automobiles N°4 E-Tense

Segment:
Kompaktklasse

Systemleistung:
156 kW (213 PS)

Grundpreis (netto):
39.067,23 €

Versteuerung (Privatnutzung): 0,25 %
Akkukapazität (netto): 58,3 kWh
Verbrauch kombiniert (WLTP): 15,0 kWh/100 km
elektr. Reichweite: 389 km
max. Ladeleistung (DC): 100,0 kW
Ladezeit auf 80 %: 31 min.

DS Automobiles N°7 E-Tense Long Range (ab 10-26)

Segment:
Mittelklasse

Systemleistung:
207 kW (281 PS)

Grundpreis (netto):
51.848,74 €

Versteuerung (Privatnutzung): 0,25 %
Akkukapazität (netto): 97,2 kWh
Verbrauch kombiniert (WLTP): 16,3 kWh/100 km
elektr. Reichweite: 596 km
max. Ladeleistung (DC): 160,0 kW
Ladezeit auf 80 %: 27 min.

DS Automobiles N°8 Long Range



Segment:
Obere Mittelklasse

Systemleistung:
207 kW (281 PS)

Grundpreis (netto):
53.949,58 €

Versteuerung (Privatnutzung): 0,25 %
Akkukapazität (netto): 97,2 kWh
Verbrauch kombiniert (WLTP): 15,9 kWh/100 km
elektr. Reichweite: 611 km
max. Ladeleistung (DC): 160,0 kW
Ladezeit auf 80 %: 27 min.

Ferrari Luce (ab Dezember 2026)



Segment:
Oberklasse (Sportwagen)

Systemleistung:
772 kW (1.050 PS)

Grundpreis (netto):
462.184,87 €

Versteuerung (Privatnutzung): 0,5 %
Akkukapazität (netto): 122,0 kWh
Verbrauch kombiniert (WLTP): k. A.
elektr. Reichweite: 530 km*
max. Ladeleistung (DC): k. A.
Ladezeit auf 80 %: k. A.

Fiat 500e (42 kWh)



Segment:
Kleinstwagen

Systemleistung:
87 kW (118 PS)

Grundpreis (netto):
26.042,02 €

Versteuerung (Privatnutzung): 0,25 %
Akkukapazität (netto): 37,3 kWh
Verbrauch kombiniert (WLTP): 13,9 kWh/100 km
elektr. Reichweite: 268 km
max. Ladeleistung (DC): 85,0 kW
Ladezeit auf 80 %: 35 min.

Fiat 600e



Segment:
Kleinwagen

Systemleistung:
115 kW (156 PS)

Grundpreis (netto):
26.882,35 €

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 %: 24 min.

Fiat Grande Panda Electric



Segment:
Kleinwagen

Systemleistung:
83 kW (113 PS)

Grundpreis (netto):
21.840,34 €

Versteuerung (Privatnutzung): 0,25 %
Akkukapazität (netto): 43,8 kWh
Verbrauch kombiniert (WLTP): 16,8 kWh/100 km
elektr. Reichweite: 261 km
max. Ladeleistung (DC): 100,0 kW
Ladezeit auf 80 %: 27 min.

Fiat Qubo L Elektro (seit April 2026)



Segment:
Kompaktklasse

Systemleistung:
100 kW (136 PS)

Grundpreis (netto):
29.823,53 €

Versteuerung (Privatnutzung): 0,25 %
Akkukapazität (netto): 50,0 kWh
Verbrauch kombiniert (WLTP): 18,0 kWh/100 km
elektr. Reichweite: 278 km
max. Ladeleistung (DC): 100,0 kW
Ladezeit auf 80 %: 30 min.

Firefly EV (ab September 2026)



Segment:
Kleinwagen

Systemleistung:
105 kW (143 PS)

Grundpreis (netto):
k. A.

Versteuerung (Privatnutzung): 0,25 %
Akkukapazität (netto): 41,2 kWh
Verbrauch kombiniert (WLTP): 14,5 kWh/100 km
elektr. Reichweite: 284 km
max. Ladeleistung (DC): 100,0 kW
Ladezeit auf 80 %: 29 min.

Ford Capri Extended Range (79 kWh) (seit 1-26)



Segment:
Mittelklasse

Systemleistung:
210 kW (286 PS)

Grundpreis (netto):
43.193,28 €

Versteuerung (Privatnutzung): 0,25 %
Akkukapazität (netto): 79,0 kWh
Verbrauch kombiniert (WLTP): 13,8 kWh/100 km
elektr. Reichweite: 572 km
max. Ladeleistung (DC): 183,0 kW
Ladezeit auf 80 %: 29 min.

Ford E-Tourneo Courier (seit März 2026)

Segment:
Kleinwagen

Systemleistung:
100 kW (136 PS)

Grundpreis (netto):
30.949,58 €

Versteuerung (Privatnutzung): 0,25 %
Akkukapazität (netto): 46,0 kWh
Verbrauch kombiniert (WLTP): 17,9 kWh/100 km
elektr. Reichweite: 257 km
max. Ladeleistung (DC): 100,0 kW
Ladezeit auf 80 %: 23 min.

Ford E-Transit Custom Kombi 340 L1 (100 kW)

Segment:
Obere Mittelklasse (Bus)

Systemleistung:
100 kW (136 PS)

Grundpreis (netto):
49.800,00 €

Versteuerung (Privatnutzung): 0,25 %
Akkukapazität (netto): 70,0 kWh
Verbrauch kombiniert (WLTP): 22,3 kWh/100 km
elektr. Reichweite: 314 km
max. Ladeleistung (DC): 125,0 kW
Ladezeit auf 80 %: 39 min.

Ford Mustang Mach-E Extended Range

Segment:
Mittelklasse

Systemleistung:
203 kW (276 PS)

Grundpreis (netto):
49.747,90 €

Versteuerung (Privatnutzung): 0,25 %
Akkukapazität (netto): 88,0 kWh
Verbrauch kombiniert (WLTP): 17,7 kWh/100 km
elektr. Reichweite: 497 km
max. Ladeleistung (DC): 150,0 kW
Ladezeit auf 80 %: 36 min.

Geely E5 Pro+ (seit Mai 2026)

Segment:
Mittelklasse

Systemleistung:
160 kW (218 PS)

Grundpreis (netto):
33.605,04 €

Versteuerung (Privatnutzung): 0,25 %
Akkukapazität (netto): 68,4 kWh
Verbrauch kombiniert (WLTP): 16,0 kWh/100 km
elektr. Reichweite: 475 km
max. Ladeleistung (DC): 100,0 kW
Ladezeit auf 80 %: 20 min.

Ford E-Tourneo Custom 340 L1

Segment:
Obere Mittelklasse (Bus)

Systemleistung:
160 kW (218 PS)

Grundpreis (netto):
51.850,42 €

Versteuerung (Privatnutzung): 0,25 %
Akkukapazität (netto): 70,0 kWh
Verbrauch kombiniert (WLTP): 24,1 kWh/100 km
elektr. Reichweite: 290 km
max. Ladeleistung (DC): 125,0 kW
Ladezeit auf 80 %: 39 min.

Ford Explorer EV Extended Range (79 kWh) (seit Januar 2026)

Segment:
Mittelklasse

Systemleistung:
210 kW (286 PS)

Grundpreis (netto):
41.092,44 €

Versteuerung (Privatnutzung): 0,25 %
Akkukapazität (netto): 79,0 kWh
Verbrauch kombiniert (WLTP): 14,6 kWh/100 km
elektr. Reichweite: 541 km
max. Ladeleistung (DC): 183,0 kW
Ladezeit auf 80 %: 29 min.

Ford Puma Gen-E (seit Februar 2026)

Segment:
Kleinwagen

Systemleistung:
124 kW (168 PS)

Grundpreis (netto):
31.008,40 €

Versteuerung (Privatnutzung): 0,25 %
Akkukapazität (netto): 46,8 kWh
Verbrauch kombiniert (WLTP): 13,0 kWh/100 km
elektr. Reichweite: 360 km
max. Ladeleistung (DC): 100,0 kW
Ladezeit auf 80 %: 26 min.

Genesis G80 Electrified AWD

Segment:
Obere Mittelklasse

Systemleistung:
272 kW (370 PS)

Grundpreis (netto):
63.025,21 €

Versteuerung (Privatnutzung): 0,25 %
Akkukapazität (netto): 94,5 kWh
Verbrauch kombiniert (WLTP): 18,1 kWh/100 km
elektr. Reichweite: 522 km
max. Ladeleistung (DC): 187,0 kW
Ladezeit auf 80 %: 25 min.

Genesis GV60 Magma (seit Juli 2026)



Segment:
Mittelklasse

Systemleistung:
478 kW (650 PS)

Grundpreis (netto):
72.260,50 €

Versteuerung (Privatnutzung): 0,25 %
Akkukapazität (netto): 84,0 kWh
Verbrauch kombiniert (WLTP): 21,5 kWh/100 km
elektr. Reichweite: 391 km
max. Ladeleistung (DC): 264,0 kW
Ladezeit auf 80 %: 18 min.

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 min.

GWM ORA 03 (63 kWh) 400



Segment:
Kompaktklasse

Systemleistung:
126 kW (171 PS)

Grundpreis (netto):
37.386,56 €

Versteuerung (Privatnutzung): 0,25 %
Akkukapazität (netto): 59,3 kWh
Verbrauch kombiniert (WLTP): 16,5 kWh/100 km
elektr. Reichweite: 359 km
max. Ladeleistung (DC): 67,0 kW
Ladezeit auf 80 %: 48 min.

GWM ORA 05 BEV (ab November 2026)



Segment:
Kompaktklasse

Systemleistung:
150 kW (204 PS)

Grundpreis (netto):
k. A.

Versteuerung (Privatnutzung): 0,25 %
Akkukapazität (netto): 58,2 kWh
Verbrauch kombiniert (WLTP): 15,5 kWh/100 km
elektr. Reichweite: 435 km
max. Ladeleistung (DC): 120,0 kW
Ladezeit auf 80 %: 30 min.

GWM ORA 07 GT AWD



Segment:
Mittelklasse

Systemleistung:
300 kW (408 PS)

Grundpreis (netto):
44.949,58 €

Versteuerung (Privatnutzung): 0,25 %
Akkukapazität (netto): 83,5 kWh
Verbrauch kombiniert (WLTP): 17,5 kWh/100 km
elektr. Reichweite: 477 km
max. Ladeleistung (DC): 88,0 kW
Ladezeit auf 80 %: 43 min.

Hyundai Inster (49 kWh)



Segment:
Kompaktklasse

Systemleistung:
85 kW (115 PS)

Grundpreis (netto):
21.974,79 €

Versteuerung (Privatnutzung): 0,25 %
Akkukapazität (netto): 49,0 kWh
Verbrauch kombiniert (WLTP): 14,9 kWh/100 km
elektr. Reichweite (WLTP): 370 km*
max. Ladeleistung (DC): 85,0 kW
Ladezeit auf 80 %: 30 min.

Hyundai IONIQ 3 Long Range (61 kWh) (ab Oktober 2026)



Segment:
Kleinwagen

Systemleistung:
100 kW (136 PS)

Grundpreis (netto):
k. A.

Versteuerung (Privatnutzung): 0,25 %
Akkukapazität (brutto): 61,0 kWh
Verbrauch kombiniert (WLTP): 13,8 kWh/100 km
elektr. Reichweite (WLTP): 496 km
max. Ladeleistung (DC): 110,0 kW
Ladezeit auf 80 %: 30 min.

Hyundai IONIQ 5 (84 kWh) 2WD



Segment:
Mittelklasse

Systemleistung:
168 kW (229 PS)

Grundpreis (netto):
45.462,19 €

Versteuerung (Privatnutzung): 0,25 %
Akkukapazität (brutto): 84,0 kWh
Verbrauch kombiniert (WLTP): 16,0 kWh/100 km
elektr. Reichweite: 570 km*
max. Ladeleistung (DC): 260,0 kW
Ladezeit auf 80 %: 18 min.

Hyundai IONIQ 6 (84 kWh) (ab Januar 2026)



Segment:
Mittelklasse

Systemleistung:
168 kW (229 PS)

Grundpreis (netto):
46.470,59 €

Versteuerung (Privatnutzung): 0,25 %
Akkukapazität (brutto): 84,0 kWh
Verbrauch kombiniert (WLTP): 13,5 kWh/100 km
elektr. Reichweite: 680 km
max. Ladeleistung (DC): 260,0 kW
Ladezeit auf 80 %: 18 min.

Hyundai Kona Elektro (65 kWh)



Segment:
Kompaktklasse

Systemleistung:
150 kW (204 PS)

Grundpreis (netto):
34.739,50 €

Versteuerung (Privatnutzung): 0,25 %
Akkukapazität (brutto): 65,0 kWh
Verbrauch kombiniert (WLTP): 14,7 kWh/100 km
elektr. Reichweite: 510 km*
max. Ladeleistung (DC): 94,0 kW
Ladezeit auf 80 %: 39 min.

Jaecoo 5 EV (seit Juli 2026)



Segment:
Kompaktklasse

Systemleistung:
155 kW (211 PS)

Grundpreis (netto):
27.226,89 €

Versteuerung (Privatnutzung): 0,25 %
Akkukapazität (brutto): 61,0 kWh
Verbrauch kombiniert (WLTP): 16,5 kWh/100 km
elektr. Reichweite (WLTP): 402 km*
max. Ladeleistung (DC): 130,0 kW
Ladezeit auf 80 %: 34 min.

Jeep Compass Elektro (96 kWh) (seit Juli 2026)



Segment:
Kompaktklasse

Systemleistung:
170 kW (231 PS)

Grundpreis (netto):
43.613,45 €

Versteuerung (Privatnutzung): 0,25 %
Akkukapazität (netto): 96,3 kWh
Verbrauch kombiniert (WLTP): 17,8 kWh/100 km
elektr. Reichweite: 541 km
max. Ladeleistung (DC): 160,0 kW
Ladezeit auf 80 %: 27 min.

Hyundai IONIQ 9 (7-Sitzer)



Segment:
Obere Mittelklasse

Systemleistung:
160 kW (218 PS)

Grundpreis (netto):
59.537,82 €

Versteuerung (Privatnutzung): 0,25 %
Akkukapazität (brutto): 110,0 kWh
Verbrauch kombiniert (WLTP): 19,9 kWh/100 km
elektr. Reichweite: 620 km*
max. Ladeleistung (DC): 233,0 kW
Ladezeit auf 80 %: 24 min.

JAC Motors E30X 50



Segment:
Kleinwagen

Systemleistung:
100 kW (136 PS)

Grundpreis (netto):
23.941,17 €

Versteuerung (Privatnutzung): 0,25 %
Akkukapazität (brutto): 51,5 kWh
Verbrauch kombiniert (WLTP): k. A.
elektr. Reichweite (WLTP): 374 km*
max. Ladeleistung (DC): k. A.
Ladezeit auf 80 %: k. A.

Jeep Avenger Elektro (ab September 2026)



Segment:
Kleinwagen

Systemleistung:
115 kW (156 PS)

Grundpreis (netto):
32.352,94 €

Versteuerung (Privatnutzung): 0,25 %
Akkukapazität (netto): 51,0 kWh
Verbrauch kombiniert (WLTP): 15,5 kWh/100 km
elektr. Reichweite: 329 km
max. Ladeleistung (DC): 100,0 kW
Ladezeit auf 80 %: 27 min.

KGM Musso EV 2WD



Segment:
Obere Mittelklasse (Pick-up)

Systemleistung:
152 kW (207 PS)

Grundpreis (netto):
35.285,71 €

Versteuerung (Privatnutzung): 0,25 %
Akkukapazität (netto): 80,6 kWh
Verbrauch kombiniert (WLTP): 23,0 kWh/100 km
elektr. Reichweite (WLTP): 420 km*
max. Ladeleistung (DC): 120,0 kW
Ladezeit auf 80 %: 36 min.

KGM Torres EVX (80,6 kWh) (seit Mai 2026)



Segment:
Mittelklasse

Systemleistung:
152 kW (207 PS)

Grundpreis (netto):
35.285,71 €

Versteuerung (Privatnutzung): 0,25 %
Akkukapazität (brutto): 80,6 kWh
Verbrauch kombiniert (WLTP): 19,3 kWh/100 km
elektr. Reichweite (WLTP): 503 km
max. Ladeleistung (DC): 120,0 kW
Ladezeit auf 80 %: 36 min.

Kia EV2 (61 kWh) (seit Juli 2026)



Segment:
Kleinwagen

Systemleistung:
100 kW (136 PS)

Grundpreis (netto):
28.142,86 €

Versteuerung (Privatnutzung): 0,25 %
Akkukapazität (netto): 61,0 kWh
Verbrauch kombiniert (WLTP): 14,9 kWh/100 km
elektr. Reichweite (WLTP): 453 km
max. Ladeleistung (DC): 110,0 kW
Ladezeit auf 80 %: 30 min.

Kia EV3 (81,4 kWh)



Segment:
Kompaktklasse

Systemleistung:
150 kW (204 PS)

Grundpreis (netto):
34.781,51 €

Versteuerung (Privatnutzung): 0,25 %
Akkukapazität (brutto): 81,4 kWh
Verbrauch kombiniert (WLTP): 14,9 kWh/100 km
elektr. Reichweite (WLTP): 605 km*
max. Ladeleistung (DC): 128,0 kW
Ladezeit auf 80 %: 31 min.

Kia EV4 (81,4 kWh)



Segment:
Kompaktklasse

Systemleistung:
150 kW (204 PS)

Grundpreis (netto):
36.336,13 €

Versteuerung (Privatnutzung): 0,25 %
Akkukapazität (brutto): 81,4 kWh
Verbrauch kombiniert (WLTP): 14,6 kWh/100 km
elektr. Reichweite (WLTP): 625 km*
max. Ladeleistung (DC): 128,0 kW
Ladezeit auf 80 %: 31 min.

Kia EV5 GT AWD (seit Juli 2026)



Segment:
Mittelklasse

Systemleistung:
225 kW (306 PS)

Grundpreis (netto):
50.411,76 €

Versteuerung (Privatnutzung): 0,25 %
Akkukapazität (brutto): 81,4 kWh
Verbrauch kombiniert (WLTP): 18,6 kWh/100 km
elektr. Reichweite (WLTP): 476 km
max. Ladeleistung (DC): 150,0 kW
Ladezeit auf 80 %: 30 min.

Kia EV6 (84 kWh)



Segment:
Mittelklasse

Systemleistung:
168 kW (229 PS)

Grundpreis (netto):
42.008,40 €

Versteuerung (Privatnutzung): 0,25 %
Akkukapazität (netto): 84,0 kWh
Verbrauch kombiniert (WLTP): 15,9 kWh/100 km
elektr. Reichweite (WLTP): 582 km*
max. Ladeleistung (DC): 258,0 kW
Ladezeit auf 80 %: 18 min.

Kia EV9 (99,8 kWh)



Segment:
Obere Mittelklasse

Systemleistung:
283 kW (385 PS)

Grundpreis (netto):
59.403,36 €

Versteuerung (Privatnutzung): 0,25 %
Akkukapazität (brutto): 99,8 kWh
Verbrauch kombiniert (WLTP): 22,3 kWh/100 km
elektr. Reichweite (WLTP): 512 km*
max. Ladeleistung (DC): 210,0 kW
Ladezeit auf 80 %: 24 min.

Kia PV5 Passenger (71,2 kWh) (7-Sitzer) (seit Juli 2026)



Segment:
Obere Mittelklasse (Bus)

Systemleistung:
120 kW (163 PS)

Grundpreis (netto):
37.134,45 €

Versteuerung (Privatnutzung): 0,25 %
Akkukapazität (netto): 71,2 kWh
Verbrauch kombiniert (WLTP): 19,6 kWh/100 km
elektr. Reichweite (WLTP): 397 km*
max. Ladeleistung (DC): 150,0 kW
Ladezeit auf 80 %: 30 min.

Leapmotor B03X BEV ProMax (seit Juli 2026)



Segment:
Kleinwagen

Systemleistung:
145 kW (197 PS)

Grundpreis (netto):
24.705,88 €

Versteuerung (Privatnutzung): 0,25 %
Akkukapazität (brutto): 53,0 kWh
Verbrauch kombiniert (WLTP): 15,7 kWh/100 km
elektr. Reichweite (WLTP): 382 km*
max. Ladeleistung (DC): 133,0 kW
Ladezeit auf 80 %: 21 min.

Leapmotor B05 BEV ProMax (seit Mai 2026)



Segment:
Kompaktklasse

Systemleistung:
160 kW (218 PS)

Grundpreis (netto):
27.226,89 €

Versteuerung (Privatnutzung): 0,25 %
Akkukapazität (brutto): 67,1 kWh
Verbrauch kombiniert (WLTP): 15,9 kWh/100 km
elektr. Reichweite: 482 km*
max. Ladeleistung (DC): 168,0 kW
Ladezeit auf 80 %: 17 min.

Leapmotor B10 BEV ProMax



Segment:
Kompaktklasse

Systemleistung:
160 kW (218 PS)

Grundpreis (netto):
28.907,56 €

Versteuerung (Privatnutzung): 0,25 %
Akkukapazität (netto): 67,1 kWh
Verbrauch kombiniert (WLTP): 17,3 kWh/100 km
elektr. Reichweite (WLTP): 434 km*
max. Ladeleistung (DC): 168,0 kW
Ladezeit auf 80 %: 20 min.

Leapmotor C10 BEV ProMax



Segment:
Mittelklasse

Systemleistung:
220 kW (299 PS)

Grundpreis (netto):
35.210,08 €

Versteuerung (Privatnutzung): 0,25 %
Akkukapazität (brutto): 81,9 kWh
Verbrauch kombiniert (WLTP): 18,0 kWh/100 km
elektr. Reichweite (WLTP): 510 km*
max. Ladeleistung (DC): 180,0 kW
Ladezeit auf 80 %: 22 min.

Leapmotor T03



Segment:
Kleinstwagen

Systemleistung:
70 kW (95 PS)

Grundpreis (netto):
15.882,35 €

Versteuerung (Privatnutzung): 0,25 %
Akkukapazität (netto): 36,0 kWh
Verbrauch kombiniert (WLTP): 16,3 kWh/100 km
elektr. Reichweite: 221 km
max. Ladeleistung (DC): 45,0 kW
Ladezeit auf 80 %: 36 min

Lexus ES 350e (ab September 2026)



Segment:
Obere Mittelklasse

Systemleistung:
165 kW (224 PS)

Grundpreis (netto):
50.084,03 €

Versteuerung (Privatnutzung): 0,25 %
Akkukapazität (netto): 72,0 kWh
Verbrauch kombiniert (WLTP): 14,6 kWh/100 km
elektr. Reichweite: 493 km
max. Ladeleistung (DC): 150,0 kW
Ladezeit auf 80 %: 28 min.

Lexus RZ 350e



Segment:
Obere Mittelklasse

Systemleistung:
167 kW (227 PS)

Grundpreis (netto):
47.983,19 €

Versteuerung (Privatnutzung): 0,25 %
Akkukapazität (netto): 77,0 kWh
Verbrauch kombiniert (WLTP): 14,7 kWh/100 km
elektr. Reichweite: 559 km*
max. Ladeleistung (DC): 150,0 kW
Ladezeit auf 80 %: 30 min.

Lotus Eletre 600



Segment:
Oberklasse

Systemleistung:
450 kW (612 PS)

Grundpreis (netto):
84.024,21 €

Versteuerung (Privatnutzung): 0,25 %
Akkukapazität (netto): 109,0 kWh
Verbrauch kombiniert (WLTP): 22,5 kWh/100 km
elektr. Reichweite: 485 km
max. Ladeleistung (DC): 350,0 kW
Ladezeit auf 80 %: 20 min.

Lotus Emeya 600 GT

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 kWh/100 km
elektr. Reichweite: 529 km
max. Ladeleistung (DC): 420,0 kW
Ladezeit auf 80 %: 15 min.

Lotus Evija

Segment:
Oberklasse (Sportwagen)

Systemleistung:
1.471 kW (2.000 PS)

Grundpreis (netto):
1.689.871,43 €

Versteuerung (Privatnutzung): 0,5 %
Akkukapazität (netto): 70,0 kWh
Verbrauch kombiniert (WLTP): 17,3 kWh/100 km
elektr. Reichweite: 345 km*
max. Ladeleistung (DC): 350,0 kW
Ladezeit auf 80 %: 12 min.

Lucid Air Dual Motor Grand Touring AWD

Segment:
Oberklasse

Systemleistung:
611 kW (831 PS)

Grundpreis (netto):
110.000,00 €

Versteuerung (Privatnutzung): 0,5 %
Akkukapazität (brutto): 117,0 kWh
Verbrauch kombiniert (WLTP): 13,5 kWh/100 km
elektr. Reichweite: 882 km*
max. Ladeleistung (DC): 300,0 kW
Ladezeit auf 80 %: 33 min.

Lucid Gravity Dual Motor Touring AWD (seit Januar 2026)

Segment:
Oberklasse

Systemleistung:
418 kW (568 PS)

Grundpreis (netto):
83.949,58 €

Versteuerung (Privatnutzung): 0,25 %
Akkukapazität (netto): 89,0 kWh
Verbrauch kombiniert (WLTP): 18,2 kWh/100 km
elektr. Reichweite (WLTP): 545 km
max. Ladeleistung (DC): 250,0 kW
Ladezeit auf 80 %: 22 min.

Lynk & Co 02 More

Segment:
Kompaktklasse

Systemleistung:
200 kW (272 PS)

Grundpreis (netto):
33.609,24 €

Versteuerung (Privatnutzung): 0,25 %
Akkukapazität (brutto): 66,0 kWh
Verbrauch kombiniert (WLTP): 17,1 kWh/100 km
elektr. Reichweite: 445 km*
max. Ladeleistung (DC): 150,0 kW
Ladezeit auf 80 %: 30 min.

Maserati GranTurismo Folgore Automatik

Segment:
Oberklasse

Systemleistung:
560 kW (762 PS)

Grundpreis (netto):
165.075,63 €

Versteuerung (Privatnutzung): 0,5 %
Akkukapazität (netto): 83,0 kWh
Verbrauch kombiniert (WLTP): 22,0 kWh/100 km
elektr. Reichweite: 377 km
max. Ladeleistung (DC): 270,0 kW
Ladezeit auf 80 %: 21 min.

Maserati Grecale Folgore Automatik

Segment:
Mittelklasse

Systemleistung:
410 kW (558 PS)

Grundpreis (netto):
91.789,92 €

Versteuerung (Privatnutzung): 0,5 %
Akkukapazität (netto): 98,0 kWh
Verbrauch kombiniert (WLTP): 20,9 kWh/100 km
elektr. Reichweite: 469 km
max. Ladeleistung (DC): 150,0 kW
Ladezeit auf 80 %: 37 min.

Maxus eTERRON 9 Luxury 4WD

Segment:
Obere Mittelklasse (Pick-up)

Systemleistung:
325 kW (442 PS)

Grundpreis (netto):
62.989,92 €

Versteuerung (Privatnutzung): 0,25 %
Akkukapazität (brutto): 102,2 kWh
Verbrauch kombiniert (WLTP): 26,7 kWh/100 km
elektr. Reichweite: 430 km
max. Ladeleistung (DC): 115,0 kW
Ladezeit auf 80 %: 45 min.

Mazda 6e 245 Long Range

Segment:
Mittelklasse

Systemleistung:
180 kW (245 PS)

Grundpreis (netto):
39.075,63 €

Versteuerung (Privatnutzung): 0,25 %
Akkukapazität (brutto): 80,0 kWh
Verbrauch kombiniert (WLTP): 16,5 kWh/100 km
elektr. Reichweite: 552 km
max. Ladeleistung (DC): 90,0 kW
Ladezeit auf 80 %: 47 min.

Mercedes-Benz AMG GT 4-Türer Coupé 55 4MATIC+ (ab August 2026)

Segment:
Oberklasse

Systemleistung:
600 kW (816 PS)

Grundpreis (netto):
130.000,00 €

Versteuerung (Privatnutzung): 0,5 %
Akkukapazität (netto): 106,0 kWh
Verbrauch kombiniert (WLTP): 18,1 kWh/100 km
elektr. Reichweite: 586 km
max. Ladeleistung (DC): 350,0 kW
Ladezeit auf 80 %: 16 min.

Mercedes-Benz CLA Shooting Brake 250+ elektrisch (seit März 2026)

Segment:
Kompaktklasse

Systemleistung:
200 kW (272 PS)

Grundpreis (netto):
47.979,83 €

Versteuerung (Privatnutzung): 0,25 %
Akkukapazität (netto): 85,0 kWh
Verbrauch kombiniert (WLTP): 12,7 kWh/100 km
elektr. Reichweite: 669 km
max. Ladeleistung (DC): 320,0 kW
Ladezeit auf 80 %: 22 min.

Mercedes-Benz EQE SUV 350+

Segment:
Obere Mittelklasse

Systemleistung:
235 kW (320 PS)

Grundpreis (netto):
72.950,42 €

Versteuerung (Privatnutzung): 0,25 %
Akkukapazität (netto): 96,0 kWh
Verbrauch kombiniert (WLTP): 18,7 kWh/100 km
elektr. Reichweite: 513 km
max. Ladeleistung (DC): 170,0 kW
Ladezeit auf 80 %: 32 min.

Mazda CX-6e (ab September 2026)

Segment:
Mittelklasse

Systemleistung:
190 kW (258 PS)

Grundpreis (netto):
42.008,40 €

Versteuerung (Privatnutzung): 0,25 %
Akkukapazität (brutto): 78,0 kWh
Verbrauch kombiniert (WLTP): 18,9 kWh/100 km
elektr. Reichweite: 484 km
max. Ladeleistung (DC): 195,0 kW
Ladezeit auf 80 %: 24 min.

Mercedes-Benz C 400 EQ 4MATIC (seit Juli 2026)

Segment:
Mittelklasse

Systemleistung:
360 kW (489 PS)

Grundpreis (netto):
56.900,00 €

Versteuerung (Privatnutzung): 0,25 %
Akkukapazität (netto): 94,0 kWh
Verbrauch kombiniert (WLTP): 14,3 kWh/100 km
elektr. Reichweite: 657 km
max. Ladeleistung (DC): 330,0 kW
Ladezeit auf 80 %: 22 min.

Mercedes-Benz EQE 350+

Segment:
Obere Mittelklasse

Systemleistung:
235 kW (320 PS)

Grundpreis (netto):
60.010,08 €

Versteuerung (Privatnutzung): 0,25 %
Akkukapazität (netto): 96,0 kWh
Verbrauch kombiniert (WLTP): 16,1 kWh/100 km
elektr. Reichweite: 596 km
max. Ladeleistung (DC): 170,0 kW
Ladezeit auf 80 %: 32 min.

Mercedes-Benz EQS 450+ (seit April 2026)

Segment:
Oberklasse

Systemleistung:
300 kW (408 PS)

Grundpreis (netto):
91.289,92 €

Versteuerung (Privatnutzung): 0,5 %
Akkukapazität (netto): 122,0 kWh
Verbrauch kombiniert (WLTP): 15,5 kWh/100 km
elektr. Reichweite: 787 km
max. Ladeleistung (DC): 350,0 kW
Ladezeit auf 80 %: 27 min.

Mercedes-Benz EQS SUV 450+



Segment:
Oberklasse

Systemleistung:
265 kW (360 PS)

Grundpreis (netto):
93.269,75 €

Versteuerung (Privatnutzung): 0,5 %
Akkukapazität (netto): 118,0 kWh
Verbrauch kombiniert (WLTP): 19,7 kWh/100 km
elektr. Reichweite: 599 km
max. Ladeleistung (DC): 200,0 kW
Ladezeit auf 80 %: 31 min.

Mercedes-Benz EQV 300 lang (90 kWh)



Segment:
Obere Mittelklasse (Bus)

Systemleistung:
150 kW (204 PS)

Grundpreis (netto):
52.512,61 €

Versteuerung (Privatnutzung): 0,25 %
Akkukapazität (netto): 90,0 kWh
Verbrauch kombiniert (WLTP): 27,2 kWh/100 km
elektr. Reichweite: 331 km
max. Ladeleistung (DC): 110,0 kW
Ladezeit auf 80 %: 40 min.

Mercedes-Benz eVito Tourer lang (90 kWh)



Segment:
Obere Mittelklasse (Bus)

Systemleistung:
150 kW (204 PS)

Grundpreis (netto):
48.018,49 €

Versteuerung (Privatnutzung): 0,25 %
Akkukapazität (netto): 90,0 kWh
Verbrauch kombiniert (WLTP): 26,7 kWh/100 km
elektr. Reichweite: 337 km
max. Ladeleistung (DC): 110,0 kW
Ladezeit auf 80 %: 40 min.

Mercedes-Benz G 580 EQ Station-Wagen lang (seit März 2026)



Segment:
Oberklasse

Systemleistung:
432 kW (588 PS)

Grundpreis (netto):
120.730,25 €

Versteuerung (Privatnutzung): 0,5 %
Akkukapazität (netto): 117,0 kWh
Verbrauch kombiniert (WLTP): 28,0 kWh/100 km
elektr. Reichweite: 418 km
max. Ladeleistung (DC): 210,0 kW
Ladezeit auf 80 %: 29 min.

Mercedes-Benz GLA 250+ elektrisch (ab November 2026)



Segment:
Kompaktklasse

Systemleistung:
200 kW (272 PS)

Grundpreis (netto):
46.200,00 €

Versteuerung (Privatnutzung): 0,25 %
Akkukapazität (netto): 85,0 kWh
Verbrauch kombiniert (WLTP): 15,1 kWh/100 km
elektr. Reichweite: 563 km
max. Ladeleistung (DC): 320,0 kW
Ladezeit auf 80 %: 22 min.

Mercedes-Benz GLB 250+ elektrisch (seit März 2026)



Segment:
Mittelklasse

Systemleistung:
200 kW (272 PS)

Grundpreis (netto):
49.620,17 €

Versteuerung (Privatnutzung): 0,25 %
Akkukapazität (netto): 85,0 kWh
Verbrauch kombiniert (WLTP): 15,8 kWh/100 km
elektr. Reichweite: 538 km
max. Ladeleistung (DC): 320,0 kW
Ladezeit auf 80 %: 22 min.

Mercedes-Benz GLC 400 elektrisch Long Range 4MATIC (seit März 2026)



Segment:
Mittelklasse

Systemleistung:
360 kW (489 PS)

Grundpreis (netto):
62.759,66 €

Versteuerung (Privatnutzung): 0,25 %
Akkukapazität (netto): 94,0 kWh
Verbrauch kombiniert (WLTP): 14,9 kWh/100 km
elektr. Reichweite: 631 km
max. Ladeleistung (DC): 330,0 kW
Ladezeit auf 80 %: 22 min.

Mercedes-Benz Maybach EQS SUV 680 4MATIC



Segment:
Oberklasse

Systemleistung:
484 kW (658 PS)

Grundpreis (netto):
168.600,00 €

Versteuerung (Privatnutzung): 0,5 %
Akkukapazität (netto): 108,4 kWh
Verbrauch kombiniert (WLTP): 22,0 kWh/100 km
elektr. Reichweite: 493 km
max. Ladeleistung (DC): 200,0 kW
Ladezeit auf 80 %: 31 min.

**Mercedes-Benz VLE 300 3,78t (6-Sitzer)
(seit Juli 2026)**

Segment:
Oberklasse (Bus)

Systemleistung:
203 kW (276 PS)

Grundpreis (netto):
69.499,16 €

Versteuerung (Privatnutzung): 0,25 %
Akkukapazität (netto): 115,0 kWh
Verbrauch kombiniert (WLTP): 19,6 kWh/100 km
elektr. Reichweite: 587 km
max. Ladeleistung (DC): 300,0 kW
Ladezeit auf 80 %: 25 min.

MG Cyberster Single Motor

Segment:
Obere Mittelklasse (Roadster)

Systemleistung:
250 kW (340 PS)

Grundpreis (netto):
54.613,45 €

Versteuerung (Privatnutzung): 0,25 %
Akkukapazität (netto): 74,4 kWh
Verbrauch kombiniert (WLTP): 16,7 kWh/100 km
elektr. Reichweite: 446 km
max. Ladeleistung (DC): 144,0 kW
Ladezeit auf 80 %: 38 min.

MG IM5 (100 kWh) (seit Juli 2026)

Segment:
Obere Mittelklasse

Systemleistung:
300 kW (407 PS)

Grundpreis (netto):
45.369,75 €

Versteuerung (Privatnutzung): 0,25 %
Akkukapazität (netto): 96,5 kWh
Verbrauch kombiniert (WLTP): 16,0 kWh/100 km
elektr. Reichweite: 603 km
max. Ladeleistung (DC): 396,0 kW
Ladezeit auf 80 %: 17 min.

MG IM6 (100 kWh) (seit Juli 2026)

Segment:
Obere Mittelklasse

Systemleistung:
300 kW (407 PS)

Grundpreis (netto):
47.890,76 €

Versteuerung (Privatnutzung): 0,25 %
Akkukapazität (netto): 96,5 kWh
Verbrauch kombiniert (WLTP): 18,2 kWh/100 km
elektr. Reichweite: 530 km
max. Ladeleistung (DC): 396,0 kW
Ladezeit auf 80 %: 17 min.

MG4 EV (77 kWh) (seit März 2026)

Segment:
Kompaktklasse

Systemleistung:
180 kW (245 PS)

Grundpreis (netto):
37.806,72 €

Versteuerung (Privatnutzung): 0,25 %
Akkukapazität (netto): 74,4 kWh
Verbrauch kombiniert (WLTP): 16,1 kWh/100 km
elektr. Reichweite: 462 km
max. Ladeleistung (DC): 144,0 kW
Ladezeit auf 80 %: 40 min.

MG4 EV Urban (54 kWh) (seit April 2026)

Segment:
Kompaktklasse

Systemleistung:
118 kW (160 PS)

Grundpreis (netto):
23.941,18 €

Versteuerung (Privatnutzung): 0,25 %
Akkukapazität (netto): 52,8 kWh
Verbrauch kombiniert (WLTP): 15,3 kWh/100 km
elektr. Reichweite: 345 km
max. Ladeleistung (DC): 87,0 kW
Ladezeit auf 80 %: 30 min.

MGS5 EV Long Range

Segment:
Kompaktklasse

Systemleistung:
170 kW (231 PS)

Grundpreis (netto):
36.126,05 €

Versteuerung (Privatnutzung): 0,25 %
Akkukapazität (netto): 62,1 kWh
Verbrauch kombiniert (WLTP): 15,5 kWh/100 km
elektr. Reichweite: 401 km
max. Ladeleistung (DC): 139,0 kW
Ladezeit auf 80 %: 28 min.

MGS6 EV (seit März 2026)

Segment:
Kompaktklasse

Systemleistung:
180 kW (244 PS)

Grundpreis (netto):
42.008,40 €

Versteuerung (Privatnutzung): 0,25 %
Akkukapazität (netto): 74,3 kWh
Verbrauch kombiniert (WLTP): 16,6 kWh/100 km
elektr. Reichweite: 448 km
max. Ladeleistung (DC): 144,0 kW
Ladezeit auf 80 %: 38 min.

MINI Aceman SE



Segment:
Kleinwagen

Systemleistung:
160 kW (218 PS)

Grundpreis (netto):
28.151,26 €

Versteuerung (Privatnutzung): 0,25 %
Akkukapazität (netto): 49,2 kWh
Verbrauch kombiniert (WLTP): 14,0 kWh/100 km
elektr. Reichweite: 351 km
max. Ladeleistung (DC): 95,0 kW
Ladezeit auf 80 %: 31 min.

MINI Countryman E (seit Januar 2026)



Segment:
Kompaktklasse

Systemleistung:
150 kW (204 PS)

Grundpreis (netto):
31.176,47 €

Versteuerung (Privatnutzung): 0,25 %
Akkukapazität (netto): 65,2 kWh
Verbrauch kombiniert (WLTP): 14,8 kWh/100 km
elektr. Reichweite: 441 km
max. Ladeleistung (DC): 130,0 kW
Ladezeit auf 80 %: 29 min.

NIO EL6 Long Range (inkl. Batterie)



Segment:
Mittelklasse

Systemleistung:
360 kW (490 PS)

Grundpreis (netto):
62.605,04 €

Versteuerung (Privatnutzung): 0,25 %
Akkukapazität (netto): 90,0 kWh
Verbrauch kombiniert (WLTP): 20,4 kWh/100 km
elektr. Reichweite: 441 km
max. Ladeleistung (DC): 125,0 kW
Ladezeit auf 80 %: 40 min.

NIO EL8 Long Range (inkl. Batterie)



Segment:
Oberklasse

Systemleistung:
480 kW (653 PS)

Grundpreis (netto):
87.310,92 €

Versteuerung (Privatnutzung): 0,5 %
Akkukapazität (netto): 90,0 kWh
Verbrauch kombiniert (WLTP): 21,2 kWh/100 km
elektr. Reichweite: 425 km
max. Ladeleistung (DC): 240,0 kW
Ladezeit auf 80 %: 20 min.

MINI Cooper E



Segment:
Kleinwagen

Systemleistung:
135 kW (184 PS)

Grundpreis (netto):
23.109,24 €

Versteuerung (Privatnutzung): 0,25 %
Akkukapazität (netto): 36,6 kWh
Verbrauch kombiniert (WLTP): 13,8 kWh/100 km
elektr. Reichweite: 265 km
max. Ladeleistung (DC): 75,0 kW
Ladezeit auf 80 %: 28 min.

Mitsubishi Eclipse Cross EV



Segment:
Kompaktklasse

Systemleistung:
160 kW (218 PS)

Grundpreis (netto):
40.327,73 €

Versteuerung (Privatnutzung): 0,25 %
Akkukapazität (netto): 87,0 kWh
Verbrauch kombiniert (WLTP): 16,7 kWh/100 km
elektr. Reichweite: 627 km
max. Ladeleistung (DC): 150,0 kW
Ladezeit auf 80 %: 37 min.

NIO EL7 Long Range (inkl. Batterie)



Segment:
Obere Mittelklasse

Systemleistung:
480 kW (653 PS)

Grundpreis (netto):
79.747,90 €

Versteuerung (Privatnutzung): 0,25 %
Akkukapazität (netto): 90,0 kWh
Verbrauch kombiniert (WLTP): 22,1 kWh/100 km
elektr. Reichweite: 407 km
max. Ladeleistung (DC): 125,0 kW
Ladezeit auf 80 %: 37 min.

NIO ET5 Touring Long Range (inkl. Batterie)



Segment:
Mittelklasse

Systemleistung:
360 kW (490 PS)

Grundpreis (netto):
57.563,03 €

Versteuerung (Privatnutzung): 0,25 %
Akkukapazität (netto): 90,0 kWh
Verbrauch kombiniert (WLTP): 19,3 kWh/100 km
elektr. Reichweite: 466 km
max. Ladeleistung (DC): 125,0 kW
Ladezeit auf 80 %: 40 min.

NIO ET7 Long Range (inkl. Batterie)

Segment:
Oberklasse

Systemleistung:
480 kW (653 PS)

Grundpreis (netto):
67.575,63 €

Versteuerung (Privatnutzung): 0,25 %
Akkukapazität (netto): 90,0 kWh
Verbrauch kombiniert (WLTP): 19,0 kWh/100 km
elektr. Reichweite: 474 km
max. Ladeleistung (DC): 125,0 kW
Ladezeit auf 80 %: 40 min.

**Nissan Leaf (75 kWh)
(seit März 2026)**

Segment:
Kompaktklasse

Systemleistung:
160 kW (217 PS)

Grundpreis (netto):
34.621,85 €

Versteuerung (Privatnutzung): 0,25 %
Akkukapazität (netto): 75,1 kWh
Verbrauch kombiniert (WLTP): 13,7 kWh/100 km
elektr. Reichweite: 548 km
max. Ladeleistung (DC): 150,0 kW
Ladezeit auf 80 %: 30 min.

Nissan Townstar EV Kombi L1

Segment:
Kompaktklasse

Systemleistung:
90 kW (133 PS)

Grundpreis (netto):
30.663,87 €

Versteuerung (Privatnutzung): 0,25 %
Akkukapazität (netto): 45,0 kWh
Verbrauch kombiniert (WLTP): 19,3 kWh/100 km
elektr. Reichweite: 233 km
max. Ladeleistung (DC): 80,0 kW
Ladezeit auf 80 %: 37 min.

Opel Astra Electric (seit März 2026)

Segment:
Kompaktklasse

Systemleistung:
115 kW (156 PS)

Grundpreis (netto):
31.924,37 €

Versteuerung (Privatnutzung): 0,25 %
Akkukapazität (netto): 55,0 kWh
Verbrauch kombiniert (WLTP): 15,3 kWh/100 km
elektr. Reichweite: 360 km
max. Ladeleistung (DC): 100,0 kW
Ladezeit auf 80 %: 32 min.

Nissan Ariya (87 kWh) (seit Juli 2026)

Segment:
Mittelklasse

Systemleistung:
178 kW (242 PS)

Grundpreis (netto):
49.445,38 €

Versteuerung (Privatnutzung): 0,25 %
Akkukapazität (netto): 87,0 kWh
Verbrauch kombiniert (WLTP): 18,2 kWh/100 km
elektr. Reichweite: 478 km
max. Ladeleistung (DC): 130,0 kW
Ladezeit auf 80 %: 30 min.

**Nissan Micra (52 kWh)
(seit Januar 2026)**

Segment:
Kleinwagen

Systemleistung:
110 kW (150 PS))

Grundpreis (netto):
27.722,69 €

Versteuerung (Privatnutzung): 0,25 %
Akkukapazität (netto): 52,0 kWh
Verbrauch kombiniert (WLTP): 14,7 kWh/100 km
elektr. Reichweite: 354 km
max. Ladeleistung (DC): 100,0 kW
Ladezeit auf 80 %: 30 min.

Omoda 5 EV (seit April 2026)

Segment:
Kompaktklasse

Systemleistung:
155 kW (211 PS)

Grundpreis (netto):
31.008,40 €

Versteuerung (Privatnutzung): 0,25 %
Akkukapazität (brutto): 61,0 kWh
Verbrauch kombiniert (WLTP): 15,9 kWh/100 km
elektr. Reichweite (WLTP): 430 km*
max. Ladeleistung (DC): 130,0 kW
Ladezeit auf 80 %: 34 min.

Opel Combo Electric

Segment:
Kompaktklasse

Systemleistung:
100 kW (136 PS)

Grundpreis (netto):
32.857,14 €

Versteuerung (Privatnutzung): 0,25 %
Akkukapazität (netto): 50,0 kWh
Verbrauch kombiniert (WLTP): 18,5 kWh/100 km
elektr. Reichweite: 270 km
max. Ladeleistung (DC): 100,0 kW
Ladezeit auf 80 %: 30 min.

Opel Corsa Electric (54 kWh)



Segment:
Kleinwagen

Systemleistung:
115 kW (156 PS)

Grundpreis (netto):
26.840,34 €

Versteuerung (Privatnutzung): 0,25 %
Akkukapazität (netto): 49,0 kWh
Verbrauch kombiniert (WLTP): 14,2 kWh/100 km
elektr. Reichweite: 345 km
max. Ladeleistung (DC): 100,0 kW
Ladezeit auf 80 %: 30 min.

Opel Frontera Electric Extended Range



Segment:
Kompaktklasse

Systemleistung:
83 kW (113 PS)

Grundpreis (netto):
26.672,27 €

Versteuerung (Privatnutzung): 0,25 %
Akkukapazität (netto): 52,0 kWh
Verbrauch kombiniert (WLTP): 16,7 kWh/100 km
elektr. Reichweite: 311 km
max. Ladeleistung (DC): 100,0 kW
Ladezeit auf 80 %: 28 min.

Opel Grandland Electric Long Range (97 kWh)



Segment:
Mittelklasse

Systemleistung:
170 kW (231 PS)

Grundpreis (netto):
43.487,40 €

Versteuerung (Privatnutzung): 0,25 %
Akkukapazität (netto): 96,9 kWh
Verbrauch kombiniert (WLTP): 18,6 kWh/100 km
elektr. Reichweite: 521 km
max. Ladeleistung (DC): 160,0 kW
Ladezeit auf 80 %: 27 min.

Opel Mokka Electric



Segment:
Kleinwagen

Systemleistung:
115 kW (156 PS)

Grundpreis (netto):
31.294,12 €

Versteuerung (Privatnutzung): 0,25 %
Akkukapazität (netto): 51,0 kWh
Verbrauch kombiniert (WLTP): 15,6 kWh/100 km
elektr. Reichweite: 327 km
max. Ladeleistung (DC): 100,0 kW
Ladezeit auf 80 %: 27 min.

Opel Vivaro Kombi (75 kWh)



Segment:
Obere Mittelklasse (Bus)

Systemleistung:
100 kW (136 PS)

Grundpreis (netto):
43.907,56 €

Versteuerung (Privatnutzung): 0,25 %
Akkukapazität (netto): 69,0 kWh
Verbrauch kombiniert (WLTP): 23,8 kWh/100 km
elektr. Reichweite: 290 km
max. Ladeleistung (DC): 100,0 kW
Ladezeit auf 80 %: 45 min.

Opel Zafira Electric (75 kWh)



Segment:
Obere Mittelklasse (Bus)

Systemleistung:
100 kW (136 PS)

Grundpreis (netto):
45.588,24 €

Versteuerung (Privatnutzung): 0,25 %
Akkukapazität (netto): 69,0 kWh
Verbrauch kombiniert (WLTP): 23,6 kWh/100 km
elektr. Reichweite: 292 km
max. Ladeleistung (DC): 100,0 kW
Ladezeit auf 80 %: 45 min.

Peugeot e-208 156



Segment:
Kleinwagen

Systemleistung:
115 kW (156 PS)

Grundpreis (netto):
31.659,66 €

Versteuerung (Privatnutzung): 0,25 %
Akkukapazität (netto): 51,0 kWh
Verbrauch kombiniert (WLTP): 14,1 kWh/100 km
elektr. Reichweite: 362 km
max. Ladeleistung (DC): 100,0 kW
Ladezeit auf 80 %: 35 min.

Peugeot e-308 SW 156



Segment:
Kompaktklasse

Systemleistung:
115 kW (156 PS)

Grundpreis (netto):
37.676,47 €

Versteuerung (Privatnutzung): 0,25 %
Akkukapazität (netto): 58,3 kWh
Verbrauch kombiniert (WLTP): 15,7 kWh/100 km
elektr. Reichweite: 444 km
max. Ladeleistung (DC): 100,0 kW
Ladezeit auf 80 %: 32 min.

Peugeot e-408 (seit März 2026)

Segment:
Mittelklasse

Systemleistung:
157 kW (214 PS)

Grundpreis (netto):
38.907,56 €

Versteuerung (Privatnutzung): 0,25 %
Akkukapazität (netto): 58,2 kWh
Verbrauch kombiniert (WLTP): 14,7 kWh/100 km
elektr. Reichweite: 396 km
max. Ladeleistung (DC): 120,0 kW
Ladezeit auf 80 %: 30 min.

Peugeot e-2008 156

Segment:
Kleinwagen

Systemleistung:
115 kW (156 PS)

Grundpreis (netto):
34.201,68 €

Versteuerung (Privatnutzung): 0,25 %
Akkukapazität (netto): 51,0 kWh
Verbrauch kombiniert (WLTP): 15,3 kWh/100 km
elektr. Reichweite: 333 km
max. Ladeleistung (DC): 100,0 kW
Ladezeit auf 80 %: 35 min.

Peugeot e-3008 230 Long Range

Segment:
Kompaktklasse

Systemleistung:
170 kW (231 PS)

Grundpreis (netto):
44.537,82 €

Versteuerung (Privatnutzung): 0,25 %
Akkukapazität (netto): 96,9 kWh
Verbrauch kombiniert (WLTP): 17,2 kWh/100 km
elektr. Reichweite: 563 km
max. Ladeleistung (DC): 160,0 kW
Ladezeit auf 80 %: 27 min.

Peugeot e-5008 230 Long Range

Segment:
Mittelklasse

Systemleistung:
170 kW (231 PS)

Grundpreis (netto):
46.428,57 €

Versteuerung (Privatnutzung): 0,25 %
Akkukapazität (netto): 96,9 kWh
Verbrauch kombiniert (WLTP): 18,1 kWh/100 km
elektr. Reichweite: 535 km
max. Ladeleistung (DC): 160,0 kW
Ladezeit auf 80 %: 27 min.

Peugeot e-Expert Kombi L2 (75 kWh)

Segment:
Obere Mittelklasse (Bus)

Systemleistung:
100 kW (136 PS)

Grundpreis (netto):
43.050,42 €

Versteuerung (Privatnutzung): 0,25 %
Akkukapazität (netto): 69,0 kWh
Verbrauch kombiniert (WLTP): 24,1 kWh/100 km
elektr. Reichweite: 286 km
max. Ladeleistung (DC): 100,0 kW
Ladezeit auf 80 %: 45 min.

Peugeot e-Rifter L1

Segment:
Kompaktklasse

Systemleistung:
100 kW (136 PS)

Grundpreis (netto):
32.537,82 €

Versteuerung (Privatnutzung): 0,25 %
Akkukapazität (brutto): 50,0 kWh
Verbrauch kombiniert (WLTP): 18,3 kWh/100 km
elektr. Reichweite (WLTP): 339 km*
max. Ladeleistung (DC): 100,0 kW
Ladezeit auf 80 %: 30 min.

Peugeot e-Traveller L2 (75 kWh)

Segment:
Obere Mittelklasse (Bus)

Systemleistung:
100 kW (136 PS)

Grundpreis (netto):
44.731,09 €

Versteuerung (Privatnutzung): 0,25 %
Akkukapazität (netto): 69,0 kWh
Verbrauch kombiniert (WLTP): 24,3 kWh/100 km
elektr. Reichweite: 284 km
max. Ladeleistung (DC): 100,0 kW
Ladezeit auf 80 %: 45 min.

Polestar 2 Long Range Single Motor (82 kWh)

Segment:
Mittelklasse

Systemleistung:
220 kW (299 PS)

Grundpreis (netto):
48.478,99 €

Versteuerung (Privatnutzung): 0,25 %
Akkukapazität (netto): 78,0 kWh
Verbrauch kombiniert (WLTP): 14,8 kWh/100 km
elektr. Reichweite: 527 km
max. Ladeleistung (DC): 205,0 kW
Ladezeit auf 80 %: 28 min.

Polestar 3 Dual Motor (seit 5/2026)



Segment:
Obere Mittelklasse

Systemleistung:
400 kW (544 PS)

Grundpreis (netto):
73.865,55 €

Versteuerung (Privatnutzung): 0,25 %
Akkukapazität (netto): 106,0 kWh
Verbrauch kombiniert (WLTP): 19,0 kWh/100 km
elektr. Reichweite: 647 km*
max. Ladeleistung (DC): 350,0 kW
Ladezeit auf 80 %: 22 min.

Polestar 4 Coupé Rear Motor (seit 5/2026)



Segment:
Obere Mittelklasse

Systemleistung:
200 kW (272 PS)

Grundpreis (netto):
52.016,81 €

Versteuerung (Privatnutzung): 0,25 %
Akkukapazität (netto): 94,0 kWh
Verbrauch kombiniert (WLTP): 17,8 kWh/100 km
elektr. Reichweite: 528 km
max. Ladeleistung (DC): 200,0 kW
Ladezeit auf 80 %: 30 min.

Polestar 5 Dual Motor



Segment:
Oberklasse

Systemleistung:
550 kW (748 PS)

Grundpreis (netto):
99.663,87 €

Versteuerung (Privatnutzung): 0,5 %
Akkukapazität (netto): 106,0 kWh
Verbrauch kombiniert (WLTP): 17,6 kWh/100 km
elektr. Reichweite: 602 km
max. Ladeleistung (DC): 350,0 kW
Ladezeit auf 80 %: 22 min.

Porsche Cayenne Coupé Electric



Segment:
Obere Mittelklasse

Systemleistung:
325 kW (442 PS)

Grundpreis (netto):
91.596,64 €

Versteuerung (Privatnutzung): 0,5 %
Akkukapazität (netto): 107,9 kWh
Verbrauch kombiniert (WLTP): 19,1 kWh/100 km
elektr. Reichweite: 565 km
max. Ladeleistung (DC): 390,0 kW
Ladezeit auf 80 %: 16 min.

Porsche Macan GTS



Segment:
Obere Mittelklasse

Systemleistung:
420 kW (571 PS)

Grundpreis (netto):
87.563,03 €

Versteuerung (Privatnutzung): 0,5 %
Akkukapazität (netto): 95,0 kWh
Verbrauch kombiniert (WLTP): 18,5 kWh/100 km
elektr. Reichweite: 514 km
max. Ladeleistung (DC): 270,0 kW
Ladezeit auf 80 %: 21 min.

Porsche Taycan Performancebatterie Plus



Segment:
Oberklasse

Systemleistung:
320 kW (435 PS)

Grundpreis (netto):
91.028,57 €

Versteuerung (Privatnutzung): 0,5 %
Akkukapazität (netto): 97,0 kWh
Verbrauch kombiniert (WLTP): 17 kWh/100 km
elektr. Reichweite: 571 km
max. Ladeleistung (DC): 320,0 kW
Ladezeit auf 80 %: 18 min.

Renault Kangoo E-Tech Electric Comfort Range AC1



Segment:
Kompaktklasse

Systemleistung:
90 kW (122 PS)

Grundpreis (netto):
30.210,08 €

Versteuerung (Privatnutzung): 0,25 %
Akkukapazität (netto): 45,0 kWh
Verbrauch kombiniert (WLTP): 19,1 kWh/100 km
elektr. Reichweite: 296 km*
max. Ladeleistung (DC): 80,0 kW
Ladezeit auf 80 %: 40 min.

Renault Mégane E-Tech Electric 220 Comfort Range



Segment:
Kompaktklasse

Systemleistung:
160 kW (218 PS)

Grundpreis (netto):
34.453,78 €

Versteuerung (Privatnutzung): 0,25 %
Akkukapazität (netto): 60,0 kWh
Verbrauch kombiniert (WLTP): 15,4 kWh/100 km
elektr. Reichweite: 452 km*
max. Ladeleistung (DC): 130,0 kW
Ladezeit auf 80 %: 32 min.

Renault 4 E-TECH Electric 150 Comfort Range (52 kWh)



Segment:
Kleinwagen

Systemleistung:
110 kW (150 PS)

Grundpreis (netto):
26.789,92 €

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 min.

Renault R5 E-Tech Electric 150 Comfort Range (52 kWh)



Segment:
Kleinwagen

Systemleistung:
110 kW (150 PS)

Grundpreis (netto):
26.050,42 €

Versteuerung (Privatnutzung): 0,25 %
Akkukapazität (netto): 52,0 kWh
Verbrauch kombiniert (WLTP): 15,2 kWh/100 km
elektr. Reichweite: 342 km
max. Ladeleistung (DC): 100,0 kW
Ladezeit auf 80 %: 30 min.

Renault Scénic E-Tech Electric 220 Long Range



Segment:
Kompaktklasse

Systemleistung:
160 kW (218 PS)

Grundpreis (netto):
40.336,13 €

Versteuerung (Privatnutzung): 0,25 %
Akkukapazität (netto): 87,0 kWh
Verbrauch kombiniert (WLTP): 17,5 kWh/100 km
elektr. Reichweite: 598 km*
max. Ladeleistung (DC): 150,0 kW
Ladezeit auf 80 %: 37 min.

Renault Twingo E-TECH Electric seit 4/26)



Segment:
Kleinstwagen

Systemleistung:
60 kW (82 PS)

Grundpreis (netto):
16.798,32 €

Versteuerung (Privatnutzung): 0,25 %
Akkukapazität (netto): 27,5 kWh
Verbrauch kombiniert (WLTP): 12,7 kWh/100 km
elektr. Reichweite: 217 km
max. Ladeleistung (DC): 50,0 kW
Ladezeit auf 80 %: 30 min.

Rolls-Royce Spectre (ab 11/2026)



Segment:
Oberklasse

Systemleistung:
442 kW (601 PS)

Grundpreis (netto):
340.336,13 €

Versteuerung (Privatnutzung): 0,5 %
Akkukapazität (netto): 112,5 kWh
Verbrauch kombiniert (WLTP): 20,2 kWh/100 km
elektr. Reichweite: 557 km
max. Ladeleistung (DC): 195,0 kW
Ladezeit auf 80 %: 28 min.

Škoda Elroq 85 (seit 4/2026)



Segment:
Kompaktklasse

Systemleistung:
210 kW (286 PS)

Grundpreis (netto):
38.983,19 €

Versteuerung (Privatnutzung): 0,25 %
Akkukapazität (netto): 77,0 kWh
Verbrauch kombiniert (WLTP): 15,4 kWh/100 km
elektr. Reichweite: 500 km
max. Ladeleistung (DC): 165,0 kW
Ladezeit auf 80 %: 29 min.

Škoda Enyaq 85 (seit 4/2026)



Segment:
Mittelklasse

Systemleistung:
210 kW (286 PS)

Grundpreis (netto):
42.394,96 €

Versteuerung (Privatnutzung): 0,25 %
Akkukapazität (netto): 77,0 kWh
Verbrauch kombiniert (WLTP): 15,2 kWh/100 km
elektr. Reichweite: 507 km
max. Ladeleistung (DC): 165,0 kW
Ladezeit auf 80 %: 29 min.

Škoda Epiq 55 (ab 9/2026)



Segment:
Kleinwagen

Systemleistung:
155 kW (211 PS)

Grundpreis (netto):
26.974,79 €

Versteuerung (Privatnutzung): 0,25 %
Akkukapazität (netto): 51,7 kWh
Verbrauch kombiniert (WLTP): 13,7 kWh/100 km
elektr. Reichweite: 377 km
max. Ladeleistung (DC): 105,0 kW
Ladezeit auf 80 %: 24 min.

Škoda Peaq 90x (7-Sitzer) (ab 8/2026)



Segment:
Obere Mittelklasse

Systemleistung:
220 kW (299 PS)

Grundpreis (netto):
51.588,24 €

Versteuerung (Privatnutzung): 0,25 %
Akkukapazität (netto): 86,0 kWh
Verbrauch kombiniert (WLTP): 15,9 kWh/100 km
elektr. Reichweite: 541 km
max. Ladeleistung (DC): 199,0 kW
Ladezeit auf 80 %: 28 min.

smart #1 Premium



Segment:
Kompaktklasse

Systemleistung:
200 kW (272 PS)

Grundpreis (netto):
39.907,56 €

Versteuerung (Privatnutzung): 0,25 %
Akkukapazität (netto): 62,0 kWh
Verbrauch kombiniert (WLTP): 16,8 kWh/100 km
elektr. Reichweite: 369 km
max. Ladeleistung (DC): 150,0 kW
Ladezeit auf 80 %: 30 min.

smart #3 Premium



Segment:
Kompaktklasse

Systemleistung:
200 kW (272 PS)

Grundpreis (netto):
40.747,90 €

Versteuerung (Privatnutzung): 0,25 %
Akkukapazität (netto): 62,0 kWh
Verbrauch kombiniert (WLTP): 16,3 kWh/100 km
elektr. Reichweite: 380 km
max. Ladeleistung (DC): 150,0 kW
Ladezeit auf 80 %: 30 min.

smart #5 Pro+



Segment:
Mittelklasse

Systemleistung:
267 kW (363 PS)

Grundpreis (netto):
42.773,11 €

Versteuerung (Privatnutzung): 0,25 %
Akkukapazität (netto): 94,0 kWh
Verbrauch kombiniert (WLTP): 18,4 kWh/100 km
elektr. Reichweite: 511 km
max. Ladeleistung (DC): 400,0 kW
Ladezeit auf 80 %: 18 min.

Subaru Solterra Trend AWD (seit 6/2026)



Segment:
Mittelklasse

Systemleistung:
252 kW (343 PS)

Grundpreis (netto):
38.647,06 €

Versteuerung (Privatnutzung): 0,25 %
Akkukapazität (netto): 69,1 kWh
Verbrauch kombiniert (WLTP): 14,6 kWh/100 km
elektr. Reichweite: 473 km
max. Ladeleistung (DC): 150,0 kW
Ladezeit auf 80 %: 28 min.

Subaru Uncharted Active (seit 6/2026)



Segment:
Kompaktklasse

Systemleistung:
165 kW (224 PS)

Grundpreis (netto):
36.546,22 €

Versteuerung (Privatnutzung): 0,25 %
Akkukapazität (netto): 77,0 kWh
Verbrauch kombiniert (WLTP): 13,8 kWh/100 km
elektr. Reichweite: 592 km*
max. Ladeleistung (DC): k. A.
Ladezeit auf 80 %: k. A.

Suzuki e Vitara eAxe (61 kWh) (seit 1/2026)



Segment:
Kompaktklasse

Systemleistung:
128 kW (174 PS)

Grundpreis (netto):
30.663,87 €

Versteuerung (Privatnutzung): 0,25 %
Akkukapazität (netto): 61,0 kWh
Verbrauch kombiniert (WLTP): 15,1 kWh/100 km
elektr. Reichweite: 426 km
max. Ladeleistung (DC): k. A.
Ladezeit auf 80 %: 45 min.

Tesla Model 3 Premium Maximale Reichweite



Segment:
Mittelklasse

Systemleistung:
235 kW (320 PS)

Grundpreis (netto):
37.806,72 €

Versteuerung (Privatnutzung): 0,25 %
Akkukapazität (netto): 79,0 kWh
Verbrauch kombiniert (WLTP): 13,6 kWh/100 km
elektr. Reichweite: 581 km
max. Ladeleistung (DC): 250,0 kW
Ladezeit auf 80 %: 22 min.

Tesla Model Y Premium Maximum Range

Segment:
Mittelklasse

Systemleistung:
220 kW (299 PS)

Grundpreis (netto):
42.848,74 €

Versteuerung (Privatnutzung): 0,25 %
Akkukapazität (netto): 74,0 kWh
Verbrauch kombiniert (WLTP): 14,2 kWh/100 km
elektr. Reichweite: 521 km
max. Ladeleistung (DC): 250,0 kW
Ladezeit auf 80 %: 36 min.

Togg T10F V2

Segment:
Mittelklasse

Systemleistung:
160 kW (218 PS)

Grundpreis (netto):
34.621,85 €

Versteuerung (Privatnutzung): 0,25 %
Akkukapazität (netto): 88,5 kWh
Verbrauch kombiniert (WLTP): 17,4 kWh/100 km
elektr. Reichweite: 610 km*
max. Ladeleistung (DC): 180,0 kW
Ladezeit auf 80 %: 28 min.

Togg T10X V2

Segment:
Mittelklasse

Systemleistung:
160 kW (218 PS)

Grundpreis (netto):
34.621,85 €

Versteuerung (Privatnutzung): 0,25 %
Akkukapazität (netto): 88,5 kWh
Verbrauch kombiniert (WLTP): 19,1 kWh/100 km
elektr. Reichweite: 523 km
max. Ladeleistung (DC): 180,0 kW
Ladezeit auf 80 %: 28 min.

Toyota bZ4X Teamplayer

Segment:
Mittelklasse

Systemleistung:
165 kW (224 PS)

Grundpreis (netto):
40.327,73 €

Versteuerung (Privatnutzung): 0,25 %
Akkukapazität (netto): 69,0 kWh
Verbrauch kombiniert (WLTP): 13,9 kWh/100 km
elektr. Reichweite: 496 km
max. Ladeleistung (DC): 150,0 kW
Ladezeit auf 80 %: 30 min.

Toyota C-HR+ (77 kWh) Teamplayer (seit April 2026)

Segment:
Kompaktklasse

Systemleistung:
165 kW (224 PS)

Grundpreis (netto):
38.647,06 €

Versteuerung (Privatnutzung): 0,25 %
Akkukapazität (netto): 72,0 kWh
Verbrauch kombiniert (WLTP): 13,4 kWh/100 km
elektr. Reichweite: 537 km
max. Ladeleistung (DC): 150,0 kW
Ladezeit auf 80 %: 28 min.

Toyota Hilux Double Cab BEV Duty 4x4 (seit Mai 2026)

Segment:
Obere Mittelklasse (Pick-up)

Systemleistung:
144 kW (196 PS)

Grundpreis (netto):
59.000,00 €

Versteuerung (Privatnutzung): 0,25 %
Akkukapazität (netto): 54,0 kWh
Verbrauch kombiniert (WLTP): 24,3 kWh/100 km
elektr. Reichweite: 222 km
max. Ladeleistung (DC): 150,0 kW
Ladezeit auf 80 %: 30 min.

Toyota Proace City Electric Verso L1 (50 kWh)

Segment:
Kompaktklasse

Systemleistung:
100 kW (136 PS)

Grundpreis (netto):
32.630,25 €

Versteuerung (Privatnutzung): 0,25 %
Akkukapazität (netto): 50,0 kWh
Verbrauch kombiniert (WLTP): 18,1 kWh/100 km
elektr. Reichweite: 343 km*
max. Ladeleistung (DC): 100,0 kW
Ladezeit auf 80 %: 32 min.

Toyota Urban Cruiser (61 kWh) (seit Februar 2026)

Segment:
Kompaktklasse

Systemleistung:
128 kW (174 PS)

Grundpreis (netto):
32.764,71 €

Versteuerung (Privatnutzung): 0,25 %
Akkukapazität (netto): 60,0 kWh
Verbrauch kombiniert (WLTP): 15,1 kWh/100 km
elektr. Reichweite: 397 km
max. Ladeleistung (DC): 67,0 kW
Ladezeit auf 80 %: 45 min.

VinFast VF 6 Eco FWD



Segment:
Kompaktklasse

Systemleistung:
130 kW (177 PS)

Grundpreis (netto):
29.403,36 €

Versteuerung (Privatnutzung): 0,25 %
Akkukapazität (netto): 59,6 kWh
Verbrauch kombiniert (WLTP): 19,5 kWh/100 km
elektr. Reichweite: 306 km
max. Ladeleistung (DC): 100,0 kW
Ladezeit auf 80 %: 29 min.

Volkswagen ID. 3 Neo (79 kWh) (seit Juli 2026)



Segment:
Kompaktklasse

Systemleistung:
170 kW (231 PS)

Grundpreis (netto):
37.810,92 €

Versteuerung (Privatnutzung): 0,25 %
Akkukapazität (netto): 79,0 kWh
Verbrauch kombiniert (WLTP): 14,3 kWh/100 km
elektr. Reichweite: 552 km
max. Ladeleistung (DC): 183,0 kW
Ladezeit auf 80 %: 29 min.

Volkswagen ID. 5 Pro (seit 3/2026)



Segment:
Mittelklasse

Systemleistung:
210 kW (286 PS)

Grundpreis (netto):
41.558,82 €

Versteuerung (Privatnutzung): 0,25 %
Akkukapazität (netto): 79,0 kWh
Verbrauch kombiniert (WLTP): 15,4 kWh/100 km
elektr. Reichweite: 513 km
max. Ladeleistung (DC): 165,0 kW
Ladezeit auf 80 %: 29 min.

Volkswagen ID. Buzz kurz Pro (seit 6/2026)



Segment:
Obere Mittelklasse (Bus)

Systemleistung:
210 kW (286 PS)

Grundpreis (netto):
47.110,08 €

Versteuerung (Privatnutzung): 0,25 %
Akkukapazität (netto): 79,0 kWh
Verbrauch kombiniert (WLTP): 19,2 kWh/100 km
elektr. Reichweite: 412 km
max. Ladeleistung (DC): 183,0 kW
Ladezeit auf 80 %: 29 min.

VinFast VF 8 Eco (87,7 kWh) AWD (inkl. Batterie)



Segment:
Obere Mittelklasse

Systemleistung:
260 kW (353 PS)

Grundpreis (netto):
40.747,90 €

Versteuerung (Privatnutzung): 0,25 %
Akkukapazität (netto): 87,7 kWh
Verbrauch kombiniert (WLTP): 22,9 kWh/100 km
elektr. Reichweite: 383 km
max. Ladeleistung (DC): 150,0 kW
Ladezeit auf 80 %: 37 min.

Volkswagen ID. 4 Pro (seit 3/2026)



Segment:
Mittelklasse

Systemleistung:
210 kW (286 PS)

Grundpreis (netto):
39.348,74 €

Versteuerung (Privatnutzung): 0,25 %
Akkukapazität (netto): 79,0 kWh
Verbrauch kombiniert (WLTP): 15,4 kWh/100 km
elektr. Reichweite: 513 km
max. Ladeleistung (DC): 165,0 kW
Ladezeit auf 80 %: 29 min.

Volkswagen ID. 7 Pro S



Segment:
Obere Mittelklasse

Systemleistung:
210 kW (286 PS)

Grundpreis (netto):
49.995,80 €

Versteuerung (Privatnutzung): 0,25 %
Akkukapazität (netto): 86,0 kWh
Verbrauch kombiniert (WLTP): 13,6 kWh/100 km
elektr. Reichweite: 632 km
max. Ladeleistung (DC): 200,0 kW
Ladezeit auf 80 %: 26 min.

Volkswagen ID. Cross (52 kWh) (ab September 2026)



Segment:
Kleinwagen

Systemleistung:
155 kW (211 PS)

Grundpreis (netto):
30.693,28 €

Versteuerung (Privatnutzung): 0,25 %
Akkukapazität (netto): 52,0 kWh
Verbrauch kombiniert (WLTP): 14,4 kWh/100 km
elektr. Reichweite: 361 km
max. Ladeleistung (DC): 105,0 kW
Ladezeit auf 80 %: 24 min.

Volkswagen ID. Polo (52 kWh) (ab 9/2026)

Segment:
Kleinwagen

Systemleistung:
155 kW (211 PS)

Grundpreis (netto):
28.399,16 €

Versteuerung (Privatnutzung): 0,25 %
Akkukapazität (netto): 52,0 kWh
Verbrauch kombiniert (WLTP): 13,3 kWh/100 km
elektr. Reichweite: 391 km
max. Ladeleistung (DC): 105,0 kW
Ladezeit auf 80 %: 24 min.

Volkswagen T7 e-Caravelle kurz (100 kW)

Segment:
Obere Mittelklasse (Bus)

Systemleistung:
100 kW (136 PS)

Grundpreis (netto):
55.530,25 €

Versteuerung (Privatnutzung): 0,25 %
Akkukapazität (netto): 7,0 kWh
Verbrauch kombiniert (WLTP): 22,3 kWh/100 km
elektr. Reichweite: 314 km
max. Ladeleistung (DC): 125,0 kW
Ladezeit auf 80 %: 39 min.

Volkswagen T7 e-Kombi lang (100 kW)

Segment:
Obere Mittelklasse (Bus)

Systemleistung:
100 kW (136 PS)

Grundpreis (netto):
53.584,87 €

Versteuerung (Privatnutzung): 0,25 %
Akkukapazität (netto): 70,0 kWh
Verbrauch kombiniert (WLTP): 22,0 kWh/100 km
elektr. Reichweite: 318 km
max. Ladeleistung (DC): 125,0 kW
Ladezeit auf 80 %: 39 min.

Volvo EC40 Single Motor Extended Range Plus (seit März 2026)

Segment:
Kompaktklasse

Systemleistung:
185 kW (252 PS)

Grundpreis (netto):
47.974,79 €

Versteuerung (Privatnutzung): 0,25 %
Akkukapazität (netto): 79,0 kWh
Verbrauch kombiniert (WLTP): 16,2 kWh/100 km
elektr. Reichweite: 488 km
max. Ladeleistung (DC): 205,0 kW
Ladezeit auf 80 %: 28 min.

Volvo ES90 Single Motor Extended Range

Segment:
Obere Mittelklasse

Systemleistung:
245 kW (333 PS)

Grundpreis (netto):
60.075,63 €

Versteuerung (Privatnutzung): 0,25 %
Akkukapazität (netto): 90,0 kWh
Verbrauch kombiniert (WLTP): 15,6 kWh/100 km
elektr. Reichweite: 577 km
max. Ladeleistung (DC): 310,0 kW
Ladezeit auf 80 %: 22 min.

Volvo EX30 Cross Country P5 Long Range Electric (seit April 2026)

Segment:
Kompaktklasse

Systemleistung:
200 kW (272 PS)

Grundpreis (netto):
41.168,07 €

Versteuerung (Privatnutzung): 0,25 %
Akkukapazität (netto): 65,0 kWh
Verbrauch kombiniert (WLTP): 17,1 kWh/100 km
elektr. Reichweite: 380 km
max. Ladeleistung (DC): 153,0 kW
Ladezeit auf 80 %: 27 min.

Volvo EX60 P12 Electric AWD (seit März 2027)

Segment:
Mittelklasse

Systemleistung:
500 kW (680 PS)

Grundpreis (netto):
60.495,80 €

Versteuerung (Privatnutzung): 0,25 %
Akkukapazität (netto): 112,0 kWh
Verbrauch kombiniert (WLTP): 16,0 kWh/100 km
elektr. Reichweite: 700 km
max. Ladeleistung (DC): 370,0 kW
Ladezeit auf 80 %: 19 min.

Volvo EX90 Twin Motor Core AWD (7-Sitzer) (seit März 2026)

Segment:
Obere Mittelklasse

Systemleistung:
335 kW (456 PS)

Grundpreis (netto):
75.621,85 €

Versteuerung (Privatnutzung): 0,25 %
Akkukapazität (netto): 102,0 kWh
Verbrauch kombiniert (WLTP): 19,3 kWh/100 km
elektr. Reichweite: 529 km
max. Ladeleistung (DC): 350,0 kW
Ladezeit auf 80 %: 22 min.

XPeng G6 Long Range

Segment:
Mittelklasse

Systemleistung:
218 kW (296 PS)

Grundpreis (netto):
40.000,00 €

Versteuerung (Privatnutzung): 0,25 %
Akkukapazität (netto): 80,0 kWh
Verbrauch kombiniert (WLTP): 17,5 kWh/100 km
elektr. Reichweite: 457 km
max. Ladeleistung (DC): 451,0 kW
Ladezeit auf 80 %: 12 min.

XPeng G9 Long Range

Segment:
Obere Mittelklasse

Systemleistung:
258 kW (351 PS)

Grundpreis (netto):
53.445,38 €

Versteuerung (Privatnutzung): 0,25 %
Akkukapazität (netto): 92,2 kWh
Verbrauch kombiniert (WLTP): 18,6 kWh/100 km
elektr. Reichweite: 496 km
max. Ladeleistung (DC): 525,0 kW
Ladezeit auf 80 %: 12 min.

XPeng L03 Long Range (ab 11/2026)

Segment:
Mittelklasse

Systemleistung:
180 kW (245 PS)

Grundpreis (netto):
32.436,98 €

Versteuerung (Privatnutzung): 0,25 %
Akkukapazität (netto): 71,2 kWh
Verbrauch kombiniert (WLTP): 16,0 kWh/100 km
elektr. Reichweite: 520 km*
max. Ladeleistung (DC): 236,0 kW
Ladezeit auf 80 %: 20 min.

XPeng P7+ Long Range (seit 4/2026)

Segment:
Obere Mittelklasse

Systemleistung:
230 kW 313 PS)

Grundpreis (netto):
41.680,67 €

Versteuerung (Privatnutzung): 0,25 %
Akkukapazität (netto): 74,9 kWh
Verbrauch kombiniert (WLTP): 16,4 kWh/100 km
elektr. Reichweite: 530 km*
max. Ladeleistung (DC): 446,0 kW
Ladezeit auf 80 %: 10 min.

XPeng X9 Long Range (seit 6/2026)

Segment:
Oberklasse

Systemleistung:
235 kW (320 PS)

Grundpreis (netto):
68.571,43 €

Versteuerung (Privatnutzung): 0,25 %
Akkukapazität (netto): 110,0 kWh
Verbrauch kombiniert (WLTP): 20,0 kWh/100 km
elektr. Reichweite: 615 km*
max. Ladeleistung (DC): 542,0 kW
Ladezeit auf 80 %: 12 min.

ZEEKR 001 Long Range Business Edition (seit Juli 2026)

Segment:
Obere Mittelklasse

Systemleistung:
200 kW (272 PS)

Grundpreis (netto):
50.411,77 €

Versteuerung (Privatnutzung): 0,25 %
Akkukapazität (netto): 100,0 kWh
Verbrauch kombiniert (WLTP): 17,3 kWh/100 km
elektr. Reichweite: 620 km*
max. Ladeleistung (DC): 200,0 kW
Ladezeit auf 80 %: 30 min.

ZEEKR 7GT Long Range (seit 1/2026)

Segment:
Obere Mittelklasse

Systemleistung:
310 kW (421 PS)

Grundpreis (netto):
44.529,41 €

Versteuerung (Privatnutzung): 0,25 %
Akkukapazität (netto): 100,0 kWh
Verbrauch kombiniert (WLTP): 16,9 kWh/100 km
elektr. Reichweite: 655 km*
max. Ladeleistung (DC): 480,0 kW
Ladezeit auf 80 %: 16 min.

ZEEKR 7X Long Range (seit 1/2026)

Segment:
Mittelklasse

Systemleistung:
310 kW (421 PS)

Grundpreis (netto):
48.731,09 €

Versteuerung (Privatnutzung): 0,25 %
Akkukapazität (netto): 100,0 kWh
Verbrauch kombiniert (WLTP): 17,7 kWh/100 km
elektr. Reichweite: 615 km*
max. Ladeleistung (DC): 360,0 kW
Ladezeit auf 80 %: 16 min.



Mercedes-Benz erzielt mit dem CLA ausgezeichnete WLTP-Werte, die auch im Fahrbetrieb erreichbar sind

(Quelle: Mercedes-Benz)

Seit der Einführung des WLTP (Worldwide Harmonized Light-Duty Vehicles Test Procedure) im Jahr 2017 hat sich die Fahrzeugprüfung grundlegend verändert. Ziel des WLTP ist es, Verbrauchs- und Emissionswerte realistischer und aussagekräftiger zu erfassen, um den Anforderungen moderner Mobilität gerecht zu werden. Besonders für Elektrofahrzeuge ist dieses Verfahren entscheidend, da es Reichweite und Energieverbrauch präziser abbildet und somit eine verlässliche Grundlage zur Bewertung von Fahrzeugen bietet.



Verbrauch ist nicht gleich Verbrauch

Das bisherige Testverfahren, der NEFZ (Neuer Europäischer Fahrzyklus), galt seit den 1990er Jahren in Europa. Es basierte auf theoretischen Fahrprofilen und wurde ursprünglich zur Messung von Schadstoffemissionen entwickelt. Mit der zunehmenden Bedeutung von CO₂-Emissionen und Energieverbrauch als zentrale Bewertungskriterien für Fahrzeuge wurde jedoch deutlich, dass der NEFZ den aktuellen Anforderungen nicht mehr gerecht wurde. Deshalb wurde der WLTP eingeführt, der Verbrauchs- und Emissionswerte auf Grundlage realer Fahrdaten aus Asien, Europa und den USA ermittelt. Dadurch sind die Ergebnisse repräsentativer und für Verbraucher besser nachvollziehbar.

Besonderheiten des WLTP im Überblick

Im Vergleich zum NEFZ ist der WLTP deutlich dynamischer und umfassen-

der. Der längere Testzyklus mit höheren Durchschnitts- und Maximalgeschwindigkeiten berücksichtigt vielfältige Fahrbedingungen – vom Stadtverkehr über Landstraßen bis hin zu Autobahnen. Für Elektrofahrzeuge ergeben sich dadurch realistischere Reichweitenangaben, da der Energieverbrauch unter praxisnäheren Bedingungen ermittelt wird. Ein weiterer Vorteil des WLTP ist die Berücksichtigung von Sonderausstattungen und Fahrzeugvarianten. Zusätzliches Gewicht oder aerodynamische Veränderungen durch Zubehör wie Dach- oder Fahrradträger sowie größere Reifen fließen in die Messungen ein, was besonders für Elektrofahrzeuge wichtig ist, da deren Reichweite dadurch maßgeblich beeinflusst wird.

WLTP und Elektrofahrzeuge

Für Elektrofahrzeuge wurde mit dem WLTP eine neue Messmethode einge-

führt, die den Energieverbrauch in Kilowattstunden pro 100 Kilometer angibt. Die Tests beginnen mit einer vollständig geladenen Batterie, wobei der Energieverbrauch nicht nur während der Fahrt, sondern auch beim Laden erfasst wird, um Ladeverluste zu berücksichtigen. Dadurch erhalten Nutzer eine realistischere Einschätzung der tatsächlichen Betriebskosten eines Elektroautos. Auch Plug-in-Hybride werden nach dem WLTP-Verfahren geprüft: Dabei werden sowohl die elektrische Reichweite als auch der Kraftstoffverbrauch des Verbrennungsmotors gemessen. Der sogenannte „Utility Factor“ (UF) bewertet den Anteil der Fahrten, die rein elektrisch zurückgelegt werden können, und fließt in die Berechnung der CO₂-Emissionen ein. Diese Vorgehensweise spiegelt die Praxisnähe wider, da der Verbrauch von Plug-in-Hybriden je nach Nutzung stark variieren kann.



Der WLTP liefert trotz Laborbedingungen eine verlässliche Grundlage zur Fahrzeugbewertung

Auswirkungen von Zusatzanbauten auf die Reichweite

Ein wichtiger Faktor bei Elektrofahrzeugen ist der Einfluss von Anbauten wie Fahrradträgern, Dachboxen oder Anhängern auf die Reichweite. ADAC-Tests zeigen, dass solche Zusatzausrüstungen den Energieverbrauch deutlich erhöhen und die Reichweite entsprechend verringern. Fahrräder auf dem Dach erhöhen

den Luftwiderstand erheblich, was den Verbrauch um bis zu 25 Prozent steigert. Heckträger haben einen geringeren Einfluss, da sie den Luftwiderstand kaum erhöhen. Ein Anhänger, insbesondere ein Wohnwagen, kann den Verbrauch bei 100 km/h verdoppeln und die Reichweite halbieren. Kleinere Anhänger wirken sich bei moderater Geschwindigkeit weniger stark aus. Der Mehrverbrauch resultiert aus dem erhöhten Luftwiderstand und

dem zusätzlichen Gewicht. Während das Gewicht vor allem bei Beschleunigung und Steigungen ins Gewicht fällt, steigt der Luftwiderstand mit der Geschwindigkeit quadratisch, so dass sich Anbauten bei hohen Geschwindigkeiten besonders stark bemerkbar machen.

Tipps zur Steigerung der Reichweite

Um die Reichweite von Elektrofahrzeugen trotz zusätzlicher Anbauten optimal zu nutzen, sollten Fahrer auf aerodynamisch gestaltetes Zubehör wie Dachboxen oder Fahrradträger achten, um den Luftwiderstand zu minimieren. Beim Anhängerbetrieb empfiehlt sich eine reduzierte Geschwindigkeit sowie das Einfädeln im Lkw-Verkehr, um den Energieverbrauch zu senken. Eine vorausschauende Fahrweise mit gezielter Rekuperation trägt ebenfalls zur Verbrauchsreduzierung bei. Zudem ist es ratsam, bei längeren Fahrten die Route so zu planen, dass ausreichend Ladestationen verfügbar sind. Diese Maßnahmen maximieren die Reichweite und sorgen für eine entspannte, effiziente Fahrt.

Fazit: Der WLTP liefert realistischere Angaben zu Verbrauch und Reichweite, doch die tatsächliche Nutzung hängt weiterhin stark von Fahrstil, Beladung und Klima ab. Besonders bei Elektrofahrzeugen beeinflussen Nebenverbraucher wie Klima- oder Heizsysteme den Energieverbrauch erheblich. Für Dienstwagennutzer und Fuhrparkverantwortliche bietet der WLTP jedoch eine verlässlichere Grundlage für Kaufentscheidungen. Die realitätsnäheren Werte ermöglichen einen besseren Vergleich verschiedener Modelle sowie eine genauere Einschätzung der Betriebskosten. Zudem erhöht der WLTP die Transparenz bei der Fahrzeugbewertung – ein wichtiger Faktor angesichts der steigenden Nachfrage nach Elektroautos.

Fahrräder transportiert man am besten mit einem Heckträger



(Quelle: Kia)

Darf ein Unternehmen Elektrofahrzeuge vorschreiben?

(im Rahmen der Car Policy für einzelne Abteilungen oder Fahrer)

Typischerweise geht es dabei um Dienstwagen, die einzelnen Mitarbeitern dauerhaft überlassen werden, aber auch Poolfahrzeuge können einbezogen sein. Darin kann auch geregelt werden, welche Fahrzeuge als Firmenwagen genutzt werden dürfen.

Viele Unternehmen setzen immer mehr auf Elektrodienstwagen, um ihre Mobilität nachhaltiger und zukunftsfähiger zu gestalten. Dadurch wollen sie die Umwelt schützen, ihr Image verbessern und ihre Attraktivität als Arbeitgeber steigern. Eine spezielle Car Policy für Elektrofahrzeuge geht genauer auf die Besonderheiten von Elektrodienstwagen, wie Ladestationen und Lademöglichkeiten, die Auswahl der Fahrzeuge (rein elektrisch oder Hybrid) sowie die technischen Voraussetzungen ein.

Kann ein Unternehmen im Rahmen der Car Policy Elektrofahrzeuge für einzelne Abteilungen oder Fahrer vorschreiben? Falls ja, welche Besonderheiten sind zu berücksichtigen?

Grundsätzlich können Unternehmen im Rahmen einer Car Policy festlegen, welche Fahrzeugarten den einzelnen Beschäftigten oder bestimmten Mitarbeitergruppen zur Verfügung gestellt werden. Hierzu zählt auch die Vorgabe, Dienstwagen in einzelnen Abteilungen oder für bestimmte Fahrer ausschließlich als Elektrofahrzeuge bereitzustellen.

Das arbeitgeberseitige Weisungsrecht nach § 106 GewO

Rechtliche Grundlage hierfür ist das arbeitgeberseitige Weisungsrecht gemäß § 106 GewO. Danach kann der Arbeit-

Eine Car Policy, auch Dienstwagenrichtlinie oder Firmenwagenordnung genannt, ist eine interne Unternehmensrichtlinie, die den Umgang mit Firmenfahrzeugen regelt. Sie legt einheitliche Regeln fest, die für Arbeitgeber und Mitarbeiter gelten.

geber Inhalt, Ort und Zeit der Arbeitsleistung sowie die näheren Bedingungen der Arbeitsausführung nach billigem Ermessen bestimmen, soweit diese nicht durch Arbeitsvertrag, Betriebsvereinbarung, Tarifvertrag oder gesetzliche Vorschriften festgelegt sind. Erfasst wird hiervon grundsätzlich auch die Ausgestaltung der dienstlichen Mobilität und damit die Auswahl des zur Verfügung gestellten Dienstfahrzeugs.

Grenzen des Weisungsrechts ergeben sich aus den arbeitsvertraglichen Vereinbarungen, insbesondere wenn dem Arbeitnehmer die Privatnutzung gestattet wird. In diesem Fall stellt die Überlassung des Fahrzeugs einen geldwerten Vorteil dar. Eine Umstellung auf ein Elektrofahrzeug ist zwar deshalb nicht ausgeschlossen, sie darf jedoch nicht zu einer unzulässigen Änderung des vereinbarten Vergütungsbestandteils führen. Entscheidend ist daher, ob die Umstellung den arbeitsvertraglichen Vereinbarungen entspricht und für den Arbeitnehmer unter Berücksichtigung aller Umstände zumutbar ist. Sind Fahrzeugtyp oder



Fahrzeugklasse vertraglich nicht festgelegt und verweist der Arbeitsvertrag auf die geltende Car Policy oder räumt dem Arbeitgeber ein entsprechendes Bestimmungsrecht ein, kann die Einführung von Elektrofahrzeugen regelmäßig auf das Weisungsrecht nach § 106 GewO gestützt werden. Enthält der Arbeitsvertrag hingegen konkrete Zusagen zu einem bestimmten Fahrzeug oder einer bestimmten Fahrzeugklasse, ist eine einseitige Umstellung grundsätzlich nicht möglich und bedarf regelmäßig einer einvernehmlichen Vertragsänderung.

Die Auswahl der betroffenen Beschäftigten oder Organisationseinheiten, denen das Elektrofahrzeug zugewiesen wird, muss dem Grundsatz des billigen Er-

Wichtig ist auch die Ladeinfrastruktur – im Unternehmen, unterwegs und zu Hause



Elektroautos boomen im Unternehmen, aber es gibt ein paar Regeln zu beachten



messens entsprechen, vgl. § 106 Satz 1 GewO i. V. m. § 315 BGB. Werden Differenzierungen vorgenommen, müssen diese auf sachlichen Kriterien beruhen. Hierzu zählen insbesondere das Einsatzgebiet, die regelmäßige Fahrleistung, die Verfügbarkeit einer Ladeinfrastruktur am Arbeitsort oder Wohnort sowie betriebliche Anforderungen an die Fahrzeugnutzung.

Mitbestimmungsrechte des Betriebsrats

Besteht ein Betriebsrat, sind dessen Mitbestimmungsrechte zu beachten. Soweit die Car Policy allgemeine Regelungen über die Nutzung von Dienstfahrzeugen oder das Verhalten der Beschäftigten im Betrieb enthält, kann insbesondere § 87 Abs. 1 Nr. 1 BetrVG einschlägig sein. Demnach hat der Betriebsrat, soweit eine gesetzliche oder tarifliche Regelung nicht besteht, in Fragen der Ordnung des Betriebs und des Verhaltens der Arbeitnehmer im Betrieb mitzubestimmen. Berührt die Ausgestaltung der Dienstwagenregelung darüber hinaus Fragen der betrieblichen Lohngestaltung oder der Gewähr-



Es kommt immer auf die Car Policy an

ung geldwerter Vorteile, kommen Mitbestimmungsrechte nach § 87 Abs. 1 Nr. 10 BetrVG in Betracht. Ob und in welchem Umfang eine Beteiligung des Betriebsrats erforderlich ist, hängt von der konkreten Ausgestaltung der Car Policy ab.

Zusätzlicher Regelungsbedarf bei der Dienstwagenrichtlinie

Entscheidet sich ein Arbeitgeber dafür, Elektro- oder Hybridfahrzeuge als Dienstwagen anzubieten, ist die bestehende Dienstwagenrichtlinie anzupassen, da zusätzlicher Regelungsbedarf entsteht.

Das betrifft zum einen die Ladeinfrastruktur. Stellt der Arbeitgeber Ladestationen auf dem Betriebsgelände bereit, sollte er regeln, wie und in welchem Umfang diese von den Beschäftigten genutzt werden dürfen. Auch bestehende Parkplatzregelungen sind gegebenenfalls anzupassen. Alternativ kann der Arbeitgeber den Beschäftigten eine Wallbox für den privaten Wohnsitz zur Verfü-

gung stellen. In diesem Fall müssen die Kostenübernahme für Anschaffung, Installation, Wartung und Ladestrom sowie die Nutzung durch weitere Haushaltsangehörige vertraglich festgelegt werden. Für Beschäftigte bietet eine Wallbox den Vorteil, da sie das Fahrzeug jederzeit bequem zu Hause laden können, was insbesondere bei Hybridfahrzeugen die tatsächliche Nutzung des Elektromotors fördern kann.

In der Praxis stellt sich zudem die Frage, ob Arbeitgeber Beschäftigte verpflichten können, Hybridfahrzeuge tatsächlich elektrisch zu nutzen. Denn einige Mitarbeiter wählen zwar Hybridfahrzeuge aufgrund steuerlicher Vorteile, fahren diese jedoch überwiegend mit Verbrennungsmotor. Eine Verpflichtung zur vorrangigen Stromnutzung wäre zwar grundsätzlich denkbar, ihre Einhaltung lässt sich aber kaum zuverlässig kontrollieren, da die elektrische Reichweite von Hybridfahrzeugen begrenzt und vom individuellen Fahrverhalten abhängig ist.



Rechtsanwältin Stefanie Moser

ist Fachanwältin für Verkehrsrecht mit Kanzlei in Bad Wörishofen und Mitglied der ARGE Verkehrsrecht im deutschen Anwaltverein. Als Autorin hat sie zahlreiche Publikationen zur Unfallregulierung veröffentlicht, unter anderem in den Fachzeitschriften NZV, (Neue Zeitschrift für Verkehrsrecht), DAR (Deutsches Autorecht) und SVR (Straßenverkehrsrecht). Seit 2017 ist sie ausschließlich in der Unfallregulierung und im Schadensmanagement tätig und vertritt sowohl private Unfallgeschädigte als auch Firmen mit Fahrzeugflotten. 2021 hat sie den ersten Platz beim Soldan Kanzleigründerpreis erreicht. Sie ist zudem auf der Liste des F.A.Z. Instituts der Top Anwälte 2026 im Bereich Verkehrsrecht vertreten.

Rechtsanspruch auf eine Wallbox

in der Mietwohnung/öffentlichen Garagen und praktische Hindernisse

In Deutschland können Mieter von ihrem Vermieter und Wohnungseigentümer von der Eigentümergemeinschaft grundsätzlich verlangen, dass der Einbau einer Wallbox oder einer anderen Ladeeinrichtung für Elektrofahrzeuge erlaubt wird. Dadurch soll der Ausbau der privaten Ladeinfrastruktur gefördert und der Umstieg auf die Elektromobilität erleichtert werden.

a.) Für Eigentümer: Anspruch auf Einbau einer Wallbox nach § 20 Abs. 2 Satz 1 Nr. 2 WEG

Um den Zugang zu privater Ladeinfrastruktur zu erleichtern, hat der deutsche Gesetzgeber mit dem Wohnungseigentumsmodernisierungsgesetz (WEMoG), das am 1.12.2020 in Kraft getreten ist, die rechtlichen Rahmenbedingungen für die Installation von Ladeeinrichtungen verbessert. Dadurch sollen bauliche Maßnahmen, wie auch die Installation von Ladeeinrichtungen für Elektrofahrzeuge, erleichtert werden. Vor Inkrafttreten des WEMoG scheiterten Wohnungseigentümer häufig daran, dass die Eigentümergemeinschaft einer baulichen Veränderung zustimmen musste. Da die Zustimmung aller oder zumindest einer qualifizierten Mehrheit erforderlich war, konnten einzelne Eigentümer den Einbau einer Wallbox nicht gegen den Widerstand anderer Eigentümer durchsetzen.

Für Wohnungseigentümer wurde mit § 20 Abs. 2 Satz 1 Nr. 2 WEG ein sogenannter privilegierter Anspruch auf die Gestattung baulicher Veränderungen zur Errichtung einer Ladeeinrichtung geschaffen. Danach kann jeder Wohnungseigentümer verlangen, dass ihm bauliche Veränderungen gestattet werden, die dem Laden eines elektrisch betriebenen Fahrzeugs dienen – der Einbau einer Wallbox zählt zu diesen baulichen Veränderungen. Die Eigentümergemeinschaft kann den Einbau (das „ob“) daher nicht mehr verhindern. Sie darf nur noch über die konkrete Ausgestaltung der Maßnahme (das „wie“) entscheiden, beispielsweise über technische Standards, den Installationsort oder die Einbindung in ein gemeinsames Lastmanagementsystem.



Wallboxen sind häufig ein Streitthema

b.) Für Mieter: Anspruch auf Zustimmung nach § 554 Abs. 1 BGB

Für Mieter ergibt sich aus § 554 Abs. 1 BGB grundsätzlich ein Anspruch auf Zustimmung des Vermieters zu baulichen Veränderungen, die dem Laden elektrisch betriebener Fahrzeuge dienen. Eine Wallbox ist eine typische technische Einrichtung, die dem Laden eines Elektrofahrzeugs dient. Deshalb fällt ihre Installation grundsätzlich unter den Anwendungsbereich der Vorschrift. Der Begriff der baulichen Veränderung deckt alles ab, was technisch notwendig ist, um den Strom vom Hausanschluss zum Stellplatz zu bringen, also auch Mauerdurchbrüche, Kabeltrassen, Erdarbeiten und Erweiterungen am Zählerschrank.

Der Vermieter kann die Zustimmung nicht ohne sachlichen Grund verweigern, es sind aber die Interessen beider Vertragsparteien angemessen zu berücksichtigen. Die Zustimmung kann von Bedingungen abhängig machen, sofern dadurch berechnete Interessen des Vermieters oder anderer Mieter gewahrt werden. Dies betrifft beispielsweise Vorgaben zur technischen Ausführung, Leitungsführung, Einhaltung von Sicherheitsstandards oder die Verpflichtung des Mieters, die Ladeeinrichtung bei Beendigung des Mietverhältnisses zurückzubauen.

Der Vermieter kann die Zustimmung nur verweigern, wenn die bauliche Maßnahme technisch nicht realisierbar ist oder die bauliche Veränderung nach erfolgter Interessenabwägung der Belange des Mieters an der privaten Lademöglichkeit mit den Eigentums- und Vermieterinteressen unzumutbar ist.

Über die Frage, was im Einzelfall unzumutbar ist, haben die Gerichte schon entschieden:

- Das Argument „E-Autos brennen häufiger, das ist in der Tiefgarage zu gefährlich, lassen die Gerichte nicht gelten. So hat das Landgericht München I (Az. 1 S 3343/22 WEG) klargestellt, dass pauschale Hinweise auf eine abstrakte Brandgefahr für sich genommen keinen ausreichenden Ablehnungsgrund darstellen.
- Erfolgsversprechender ist das Argument des Denkmalschutzes. Wenn die Installation das geschützte Erscheinungsbild eines historischen Gebäudes erheblich stören würde und keine schonende Alternative existiert, kann der Anspruch scheitern. So hat das Oberverwaltungsgericht Münster beispielsweise entschieden, dass eine Wallbox im Vorgarten eines denkmalgeschützten Hauses untersagt werden kann.
- Wenn der Hausanschluss nur Strom für drei Wallboxen liefert, aber zehn Mieter laden wollen, gilt grundsätzlich

Wer sein Elektroauto bequem zu Hause laden kann, ist im Alltag deutlich unabhängiger von öffentlichen Ladestationen. Gerade für Mieter und Wohnungseigentümer stellt sich die Frage, ob und unter welchen Voraussetzungen eine private Wallbox installiert werden kann.



das „Windhundprinzip“: Wer zuerst den Antrag stellt, hat die besten Chancen. Das LG München I hat mit Urteil vom 23.6.2022, Az. 31 S 12015/21, bestätigt, dass der Vermieter einen Antrag nicht mit der Begründung ablehnen darf, er müsse Kapazitäten für andere Mieter „aufsparen“, die sich vielleicht später ein E-Auto kaufen.

- Ein Vermieter kann den Einbau als unzumutbar ablehnen, wenn die vorhandene Elektroinfrastruktur des Gebäudes so veraltet ist, dass sie nicht einmal eine einzelne Wallbox sicher versorgen kann und eine grundlegende, sehr teure Sanierung des gesamten Hausanschlusses erfordern würde.

Wichtig ist jedoch, dass der Mieter nach § 554 BGB keinen Anspruch darauf hat, dass der Vermieter die Wallbox selbst errichtet oder bezahlt. Der Anspruch richtet sich vielmehr auf die Erlaubnis, die erforderlichen baulichen Veränderungen vorzunehmen. Die Kosten für Einbau, Betrieb, Wartung und gegebenenfalls den späteren Rückbau trägt der Mieter, sofern keine andere Vereinbarung getroffen wird.

Nach § 546 Abs. 1 BGB muss der Mieter die Wohnung grundsätzlich im „ursprünglichen Zustand“ zurückgeben. Das be-

deutet: Wenn nichts anderes mit dem Vermieter vereinbart ist und dieser die Wallbox nicht übernehmen will, kann er verlangen, dass der Mieter die Anlage wieder entfernen und Leitungen zurückbauen lässt. Die teure Rückbaupflicht kann vermieden werden, wenn sich Vermieter und Mieter entweder auf einen Rückbauverzicht oder auf eine Ablöse einigen. Bei einem Rückbauverzicht verzichtet der Vermieter auf den Rückbau der Infrastruktur (Kabel, Durchbrüche). Bei einer Ablöse oder Heimfall wird vereinbart, dass die Anlage bei Auszug gegen eine Ablösesumme (Zeitwert) an den Vermieter übergeht oder zumindest entschädigungslos dort verbleiben darf („Heimfall“).

c.) Bei Neubauten und größeren Renovierungen

Seit März 2021 gilt für Neubauten und größere Renovierungen bei bestehenden Gebäuden das „Gesetz zum Aufbau einer gebäudeintegrierten Lade- und Leitungsinfrastruktur für die Elektromobilität (Gebäude-Elektromobilitätsinfrastruktur-Gesetz – GEIG)“.

Nach § 6 GEIG sind Eigentümer von zu errichtenden Wohngebäuden mit mehr als fünf Stellplätzen verpflichtet, an jedem Stellplatz eine geeignete Leitungsinfrastruktur zu errichten. In zu errichtenden Nichtwohngebäuden mit mehr als sechs Stellplätzen ist die Leitungsinfrastruktur an jedem dritten Stellplatz und mindestens ein Ladepunkt zu installieren, § 7 Nr. 2 GEIG. Nach § 10 Abs. 1 GEIG soll auch jedes bestehende Nichtwohngebäude mit mehr als zwanzig Stellplätzen über mindestens einen Ladepunkt verfügen.

Bei größeren Renovierungen eines Gebäudes (mehr als 25 Prozent der Oberfläche der Gebäudehülle werden einer Renovierung unterzogen) gilt § 8 GEIG: Bei Wohngebäuden, die über mehr als zehn Stellplätze verfügen, und bei denen auch der Parkplatz oder die elektrische Infrastruktur renoviert wird, muss jeder Stellplatz mit einer Leitungsinfrastruktur für mobiles Laden ausgestattet werden. Bei Nichtwohngebäuden muss mindestens jeder fünfte Stellplatz mit einer Leitungsinfrastruktur ausgestattet und zusätzlich mindestens ein Ladepunkt errichtet werden.

d.) Herausforderungen in der Praxis

Trotz dieser rechtlichen Erleichterungen gibt es in der Praxis weiterhin erhebliche Herausforderungen. Eine der größten Hürden betrifft die technische Infrastruktur von Bestandsgebäuden. Viele Wohnanlagen wurden zu einer Zeit errichtet, in der die gleichzeitige Versorgung mehrerer Ladepunkte nicht vorgesehen war. Die vorhandenen Hausanschlüsse und

elektrischen Leitungen verfügen häufig nicht über ausreichende Kapazitäten, um mehrere Wallboxen parallel zu betreiben, so dass umfangreiche Modernisierungsmaßnahmen erforderlich sind.

Darüber hinaus gewinnt das sogenannte Lastmanagement zunehmend an Bedeutung. Dieses verteilt die verfügbare elektrische Leistung bedarfsgerecht auf mehrere Ladepunkte und verhindert eine Überlastung des Hausanschlusses. Durch intelligente Steuerungssysteme kann die verfügbare Leistung bedarfsgerecht auf die angeschlossenen Fahrzeuge verteilen und die vorhandene Netzkapazität effizienter genutzt werden, es entstehen aber zusätzliche Investitions- und Betriebskosten.

Organisatorische und finanzielle Probleme zeigen sich, wenn in Wohnungseigentümergeinschaften Fragen der Kostentragung, der Nutzung gemeinschaftlicher Flächen sowie der Verantwortlichkeit für Betrieb und Wartung zu beantworten sind. Zudem ist zu klären, ob nur eine einzelne Wallbox installiert oder bereits eine skalierbare Infrastruktur geschaffen werden soll, die den zukünftigen Ladebedarf weiterer Eigentümer berücksichtigt. Dies führt zu höheren Investitionskosten, reduziert aber langfristig den Aufwand für Nachrüstungen und ermöglicht eine bedarfsgerechte Erweiterung der Ladeinfrastruktur.

Auch Betreiber in öffentlich zugänglichen Garagen und Parkhäusern müssen technische Anforderungen der Ladeinfrastruktur erfüllen und berücksichtigen, dass neben den Kosten für Ladeeinrichtungen Investitionen in Netzanschlüsse, Mess- und Abrechnungssysteme sowie Wartung und Betrieb anfallen. Gerade bei älteren Parkhäusern können umfangreiche Umbaumaßnahmen erforderlich werden, wodurch sich die Amortisationsdauer verlängert.

Zu berücksichtigen ist auch die Belastung der Stromnetze, da mit steigender Anzahl von Elektrofahrzeugen der Strombedarf im Verkehrssektor zunimmt. Netzbetreiber müssen Verteilnetze ausbauen und gleichzeitig die Netzstabilität sicherstellen. Seit dem 1.1. 2024 gelten für neu installierte Wallboxen mit einer Leistung von mehr als 4,2 kW die Regelungen des § 14a EnWG. Danach müssen steuerbare Verbrauchseinrichtungen beim zuständigen Netzbetreiber angemeldet und im Bedarfsfall netzorientiert gesteuert werden. Ziel dieser Regelung ist es, eine Überlastung lokaler Verteilnetze zu vermeiden und gleichzeitig den weiteren Ausbau der Elektromobilität zu ermöglichen.

Autorin:
Rechtsanwältin Stefanie Moser

Wann sich der Umstieg auf

Elektrische Transporter sind heutzutage ein wesentlicher Bestandteil nachhaltiger Mobilität, insbesondere in Städten mit strengen Umweltauflagen und Fahrverboten für Fahrzeuge mit Verbrennungsmotoren. Sie überzeugen durch emissionsfreies Fahren vor Ort, geringere Betriebskosten und innovative Technologien, die den Arbeitsalltag deutlich erleichtern. Für Unternehmen stellt die Integration dieser Technologie in bestehende Fuhrparks jedoch eine Herausforderung dar, die es zu bewältigen gilt, um den Wandel erfolgreich zu gestalten.

Elektrotransporter überzeugen durch ihre Umweltfreundlichkeit: Sie verursachen keine lokalen CO₂-Emissionen, verbessern die Luftqualität in Städten und sind deutlich leiser als Dieselmotoren, was den Lärmschutz erheblich fördert. Dank ihres geringen Energieverbrauchs und des reduzierten Wartungsaufwands sinken die Betriebskosten, da elektrische Antriebe auf komplexe Bauteile wie Getriebe oder Abgasanlagen verzichten. Moderne Modelle erreichen Reichweiten von 200 bis über 400 Kilometern, abhängig von der Batteriekapazität und den jeweiligen Einsatzbedingungen. Fortschrittliche Batterietechnologien verkürzen die Ladezeiten erheblich: Viele Fahrzeuge können in weniger als einer Stunde bis zu 80 Prozent ihrer Kapazität aufladen. Zusätzliche Funktionen wie Vehicle-to-Load (V2L) ermöglichen es, externe Geräte direkt über die Fahrzeugbatterie zu betreiben – ein großer Vorteil insbesondere für Handwerksbetriebe.

Seit 2025 setzen Hersteller verstärkt auf leichte und zugleich robuste Faserverbundwerkstoffe, um das Fahrzeuggewicht zu verringern und die Nutzlast zu steigern. Dank der fortschrittlichen 800-Volt-Technologie verbessert sich die Ladegeschwindigkeit kontinuierlich, sodass innerhalb weniger Minuten Reichweiten von mehreren Hundert Kilometern



erreicht werden können. Zudem wächst die Modellvielfalt stetig, um den unterschiedlichen Anforderungen zahlreicher Branchen gerecht zu werden.

Die Vorteile von Elektrotransportern im Überblick

Die Einführung von Elektrotransportern bringt vielfältige wirtschaftliche und ökologische Vorteile mit sich. Besonders hervorzuheben ist ihre Nachhaltigkeit: Elektrotransporter verursachen im Betrieb keine CO₂-Emissionen, verringern den ökologischen Fußabdruck und ermöglichen den uneingeschränkten Zugang zu Umweltzonen. Ab 2035 wird in der gesamten EU der Verkauf neuer Fahrzeuge mit Verbrennungsmotoren, einschließlich leichter Nutzfahrzeuge, verboten sein.

Unternehmen, die frühzeitig auf Elektromobilität setzen, profitieren von THG-Prämien und einer verbesserten ESG-Bewertung. Zudem sind die Wartungskosten geringer, da Elektrofahrzeuge weniger bewegliche Teile besitzen, was den Reparaturaufwand und Ausfallzeiten reduziert – ein entscheidender Vorteil für Betriebe, die auf ihre Transporter angewiesen sind. Die Vernetzung der E-Transporter erlaubt eine optimierte Logistik: Daten zu Batterieladestand, Reichweite und Energieverbrauch können digital erfasst und ausgewertet werden, wodurch die Flottennutzung effizienter gestaltet wird. Staatliche Förderprogramme sowie der Ausbau der Ladeinfrastruktur, etwa durch neue Schnellladepunkte in den kommenden Jahren, erleichtern den Umstieg – insbesondere in ländlichen Regionen und

einen E-Transporter lohnt



(Quelle: Kia)

Wer emissionsfrei Güter und Werkzeuge transportieren möchte, ist mit Elektrotransportern bestens beraten

an Autobahnraststätten. Nicht zuletzt sind Elektrotransporter deutlich leiser als Dieselmotoren, was in Innenstädten und Wohngebieten für weniger Lärm sorgt und das Fahrerlebnis angenehmer macht.

Herausforderungen bei der Umsetzung

Trotz der erzielten Fortschritte stehen Unternehmen bei der Umstellung auf Elektrotransporter weiterhin vor erheblichen Herausforderungen. Ein wesentlicher Hemmschuh sind die hohen Anschaffungskosten: Elektrotransporter sind in der Regel teurer als vergleichbare Dieselmotoren. Allerdings sollten Unternehmen stets die Gesamtbetriebskosten im Blick behalten, denn niedrigere Wartungskosten sowie staatliche Förderprogramme können die Investition langfristig wirtschaftlich attraktiv machen. Häufig gleichen sich die höheren Anfangsinvestitionen durch geringere laufende Kosten aus.

Auch der Aufbau einer geeigneten Ladeinfrastruktur erfordert zunächst beträchtliche Investitionen. Unternehmen müssen sorgfältig prüfen, ob und wann sich diese Ausgaben lohnen – dabei spielen Faktoren wie der Standort, die Nutzung der Fahrzeugflotte und eine verlässliche Planungssicherheit eine entscheidende Rolle. Innerstädtische Lademöglichkeiten sind oft unzureichend, insbesondere für größere Transporter oder Zugkombinationen. Hinzu kommen begrenzte Parkflächen und das Fehlen von Schnellladestationen, die die Versorgung zusätzlich erschweren.

Die Reichweite von Elektrotransportern nimmt unter schweren Lasten oder bei zusätzlichem Stromverbrauch durch Werkzeuge deutlich ab. Daher ist es für Unternehmen essenziell sicherzustellen, dass die Batteriekapazität den täglichen Anforderungen gerecht wird. Darüber hinaus erschweren unterschiedliche Tarifmodelle und Abrechnungsmodalitäten öffentlicher Ladeanbieter die Nutzung. Ohne eigene Lademöglichkeiten sind Mitarbeiter häufig auf verschiedene Ladekarten oder Apps angewiesen, was den organisatorischen Aufwand erheblich erhöht.

Konkrete Schritte zur Umsetzung

Um die Umstellung auf E-Transporter erfolgreich zu gestalten, empfiehlt es sich für Unternehmen, schrittweise vorzugehen. Digitale Telematiklösungen ermöglichen eine präzise Erfassung des tatsächlichen Flottenbedarfs. So lassen sich Fahr- und Streckenprofile detailliert analysieren, um genau zu bestimmen, welche Reichweiten und Ladezeiten erforderlich sind. Der Einsatz von Testfahrzeugen über einen längeren Zeitraum bietet die Chance, die Alltagstauglichkeit der E-Transporter realistisch zu bewerten. Dabei sollten auch simulierte Beladungszustände berücksichtigt werden, um die Leistungsfähigkeit der Fahrzeuge unter realen Bedingungen zu prüfen.

Die Akzeptanz der neuen Technologie bei den Mitarbeitern ist ein entscheidender Erfolgsfaktor. Schulungen sowie die Einbindung elektroaffiner Mitarbeiter können den Umstellungsprozess erheblich erleichtern. Besonders offen gegen-

(Fortsetzung auf S. 90)



(Quelle: Ford)

Mit dem Transit City erweitert Ford seine Palette elektrifizierter Transporter

Renault läutet mit Estafette, Goëlette und Trafic eine neue Ära der leichten Nutzfahrzeuge ein. Die Modelle basieren auf der flexiblen, skalierbaren SDV-Architektur (Software Defined Vehicle), die auch bei der Marke Flexis verwendet wird



(Quelle: Renault)

über zukunftsorientierten Technologien stehende Mitarbeiter sollten aktiv in den Wandel eingebunden werden. Zusätzlich kann die kostenfreie Installation eines Home-Chargers die Motivation weiter steigern. Realitätsnahe Tests mit simulierten Beladungszuständen helfen dabei, die Leistungsfähigkeit der Fahrzeuge im Alltag besser einzuschätzen. Hierfür kön-

nen Unternehmen Prüfgewichte nutzen, die von Ein- und Aufbauherstellern bereitgestellt werden, um den Einsatzzweck möglichst authentisch zu simulieren. E-Transporter stellen eine nachhaltige und effiziente Lösung für die Mobilität dar. Sie überzeugen durch Umweltfreundlichkeit, geringere Betriebskosten und moderne Technologie. Trotz Heraus-

forderungen wie einer noch begrenzten Ladeinfrastruktur und eingeschränkter Nutzlast gewinnen sie im städtischen Transport zunehmend an Bedeutung. Unternehmen, die frühzeitig auf E-Transporter setzen, sichern sich nicht nur Wettbewerbsvorteile, sondern leisten auch einen wichtigen Beitrag zum Klimaschutz.

ADVERTORIAL

In 80 Ladungen um die Welt: der eActros im Härtetest.

45.000 Kilometer durch mehr als 35 Länder – und das rein elektrisch

Der Content-Creator und Berufskraftfahrer Tobias Wagner, besser bekannt als „Elektro-trucker“, plant eine außergewöhnliche Expedition: die erste Weltumrundung in einem eTruck. „Nach unzähligen Touren durch 22 Länder weiß ich: Der E-Lkw im Fernverkehr funktioniert problemlos. Um nun auch die letzten Zweifler zu überzeugen, trete ich in die Fußstapfen von Jules Verne – allerdings reise ich nicht in 80 Tagen, sondern in 80 Ladesäulen um die Welt“, so Wagner.

Sein Reisegefährte ist ein speziell umgebauter Mercedes-Benz eActros 600 mit zusätzlicher Lade- und Offroad-Ausstattung sowie einem Wohnmobilaufbau von Bliss Mobil. Die Fahrzeugwahl von Wagner ist kein Zufall: „Für ein solches Abenteuer ist der eActros 600 mit seiner enormen Batteriekapazität, seiner Effizienz und seinen Aufbaumöglichkeiten der perfekte Weggefährte. Deshalb wollte ich genau mit diesem Fahrzeug zeigen, dass die Elektromobilität im schweren Transport längst im echten Einsatz angekommen ist.“

Mercedes-Benz Trucks bietet den eActros inzwischen in vielen Varianten an, die z. B. auf Reichweite, Nutzlast, Komfort oder Ergonomie optimiert sind. Dazu zählen nun auch Lowliner-Varianten für Volumentransporte, die ab dem dritten Quartal 2026 bestellbar sein werden.

Dass die Ladeinfrastruktur bei solchen Extremprojekten eine große Rolle spielt, ist auch Wagner bekannt. Im Transportalltag gibt es dafür das TruckCharge-Netzwerk: Depots mit eigener Ladeinfrastruktur können freie Kapazitäten für andere Nutzer öffnen. Gastgeber nutzen ihre Anlagen besser aus und Gäste erhalten zusätzliche Schnellladepunkte außerhalb des eigenen Depots. Buchung, Zeitfenster und Abrechnung laufen digital über Plattform, App und Ladekarte.

Wagner nimmt auf diese Reise mit, was im Alltag vieler Touren bereits gewachsen ist: Vertrauen in den elektrischen Fernverkehr. Seine Botschaft ist klar: Der eTruck ist nicht mehr Zukunftsmusik, sondern Arbeitsgerät. Was nun folgt, ist der Beweis auf großer Bühne – einmal um die Welt, mit dem eActros 600.



Hier **mehr**
erfahren



MIT DEM BRINGST DU ES WEIT. UND SCHWER.

Vom regionalen Einsatz bis zum internationalen Fernverkehr:

Jede Transportaufgabe ist anders – genau wie die Varianten des eActros. Abgestimmt auf mehr Nutzlast, Reichweite, Komfort oder Ergonomie bietet er eine elektrische Lösung, die genau dort stark ist, wo dein Geschäft sie braucht.

Mercedes-Benz

Trucks you can trust



Mehr zum **eActros** hier

Citroën ë-Berlingo Kastenwagen M 136 Standard-Range

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-Jumper Kastenwagen L3H2 Hochdach 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

Citroën ë-Jumpy Kastenwagen XL

Segment:
mittelgroßer Transporter

Systemleistung:
100 kW (136 PS)

Grundpreis (netto):
44.200,00 €

max. Laderaumvolumen: 6.100 l
 Akkukapazität (netto): 75,0 kWh (brutto)*
 Verbrauch kombiniert (WLTP): 24,0 kWh/100 km
 elektr. Reichweite: 325 km*
 max. Ladeleistung (DC): 100,0 kW
 Ladezeit auf 80 %: 48 min

Fiat E-Doblò Kastenwagen L2

Segment:
Kleintransporter

Systemleistung:
100 kW (136 PS)

Grundpreis (netto):
31.700,00 €

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-Ducato Kastenwagen 35 L3H2

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

Fiat E-Scudo Kastenwagen XL

Segment:
mittelgroßer Transporter

Systemleistung:
100 kW (136 PS)

Grundpreis (netto):
44.200,00 €

max. Laderaumvolumen: 6.100 l
 Akkukapazität (netto): 75,0 kWh (brutto)*
 Verbrauch kombiniert (WLTP): 24,0 kWh/100 km
 elektr. Reichweite: 348 km*
 max. Ladeleistung (DC): 100,0 kW
 Ladezeit auf 80 %: 45 min

Ford E-Transit Kastenwagen 350 L3

Segment:
Großraumtransporter

Systemleistung:
135 kW (184 PS)

Grundpreis (netto):
65.989,92 €

max. Laderaumvolumen: 10.800 l
 Akkukapazität (netto): 89,0 kWh
 Verbrauch kombiniert (WLTP): k. A.
 elektr. Reichweite: 341 km*
 max. Ladeleistung (DC): 180,0 kW
 Ladezeit auf 80 %: 28 min

Ford E-Transit Courier Kastenwagen

Segment:
Kleintransporter

Systemleistung:
100 kW (136 PS)

Grundpreis (netto):
29.930,25 €

max. Laderaumvolumen: 2.900 l
 Akkukapazität (netto): 46,0 kWh
 Verbrauch kombiniert (WLTP): 17,7 kWh/100 km
 elektr. Reichweite: 260 km
 max. Ladeleistung (DC): 100,0 kW
 Ladezeit auf 80 %: 23 min

Ford E-Transit Custom Kastenwagen 320 L1 BEV AWD



Segment:
mittelgroßer Transporter

Systemleistung:
100 kW (136 PS)

Grundpreis (netto):
54.800,00 €

max. Laderaumvolumen: 5.800 l
Akkukapazität (netto): 70,0 kWh
Verbrauch kombiniert (WLTP): k. A.
elektr. Reichweite: k. A.
max. Ladeleistung (DC): 125,0 kW
Ladezeit auf 80 %: 39 min

Ford Transit City Kastenwagen 350 L1H1



Segment:
mittelgroßer Transporter

Systemleistung:
110 kW (150 PS)

Grundpreis (netto):
35.990,00 €

max. Laderaumvolumen: 6,430 l
Akkukapazität (netto): 56,0 kWh (brutto)*
Verbrauch kombiniert (WLTP): 22,1 kWh/100 km
elektr. Reichweite: 254 km*
max. Ladeleistung (DC): 87,0 kW
Ladezeit auf 80 %: 33 min

IVECO eDAILY



Segment:
Großraumtransporter

Systemleistung:
bis zu 140 kW (188 PS)

Grundpreis (netto):
k. A.

max. Laderaumvolumen: bis zu 19.600 l
Akkukapazität (netto): bis zu 111,0 kWh (brutto)*
Verbrauch kombiniert (WLTP): k. A.
elektr. Reichweite: bis zu 400 km*
max. Ladeleistung (DC): 115,0 kW
Ladezeit auf 80 %: k. A.

IVECO eMOOVY (Kabine)



Segment:
mittelgroßer Transporter

Systemleistung:
160 kW (218 PS)

Grundpreis (netto):
k. A.

max. Laderaumvolumen: bis zu 10.000 l
Akkukapazität (netto): bis zu 73,4 kWh*
Verbrauch kombiniert (WLTP): k. A.
elektr. Reichweite: bis zu 320 km*
max. Ladeleistung (DC): bis zu 350,0 kW
Ladezeit auf 80 %: k. A.

KIA PV5 Cargo L2H1



Segment:
mittelgroßer Transporter

Systemleistung:
120 kW (163 PS)

Grundpreis (netto):
36.978,99 €

max. Laderaumvolumen: 4.420 l
Akkukapazität (netto): 71,2 kWh (brutto)*
Verbrauch kombiniert (WLTP): 19,1 kWh/100 km
elektr. Reichweite: 416 km*
max. Ladeleistung (DC): 150,0 kW
Ladezeit auf 80 %: 30 min

Maxus eDeliver 3 Kastenwagen L1



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



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



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

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 eSprinter Kastenwagen 3,5t 314

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

Mercedes-Benz eVito Kastenwagen lang

Segment:
mittelgroßer Transporter

Systemleistung:
85 kW (116 PS)

Grundpreis (netto):
38.584,87 €

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

Nissan Interstar-e Kastenwagen L2H2 3,5t

Segment:
Großraumtransporter

Systemleistung:
105 kW (143 PS)

Grundpreis (netto):
53.710,08 €

max. Laderaumvolumen: 10.800 l
 Akkukapazität (netto): 87,0 kWh (brutto)*
 Verbrauch kombiniert (WLTP): k. A.
 elektr. Reichweite: 410 km*
 max. Ladeleistung (DC): 130,0 kW
 Ladezeit auf 80 %: 70 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

Opel Combo Electric Cargo L2H1 Heavy

Segment:
Kleintransporter

Systemleistung:
100 kW (136 PS)

Grundpreis (netto):
32.500,42 €

max. Laderaumvolumen: 3.900 l
 Akkukapazität (netto): 50,0 kWh
 Verbrauch kombiniert (WLTP): 17,4 kWh/100 km
 elektr. Reichweite: 287 km
 max. Ladeleistung (DC): 100,0 kW
 Ladezeit auf 80 %: 30 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

Opel Vivaro Electric Cargo XL

Segment:
mittelgroßer Transporter

Systemleistung:
100 kW (136 PS)

Grundpreis (netto):
45.400,00 €

max. Laderaumvolumen: 6.100 l
 Akkukapazität (netto): 69,0 kWh
 Verbrauch kombiniert (WLTP): 24,0 kWh/100 km
 elektr. Reichweite: 288 km
 max. Ladeleistung (DC): 100,0 kW
 Ladezeit auf 80 %: 45 min

Peugeot e-Boxer Kastenwagen L3H2 435



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

Peugeot e-Expert Kastenwagen M



Segment:
mittelgroßer Transporter

Systemleistung:
100 kW (136 PS)

Grundpreis (netto):
43.300,00 €

max. Laderaumvolumen: 5.800 l
Akkukapazität (netto): 69,0 kWh
Verbrauch kombiniert (WLTP): 23,7 kWh/100 km
elektr. Reichweite: 291 km
max. Ladeleistung (DC): 100,0 kW
Ladezeit auf 80 %: 45 min

Peugeot e-Partner Kastenwagen M



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

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: 301 km*
max. Ladeleistung (DC): k. A.
Ladezeit auf 80 %: k. A.

Renault Master Kastenwagen L3H2 3,5 t E-Tech Electric Long Range



Segment:
Großraumtransporter

Systemleistung:
105 kW (143 PS)

Grundpreis (netto):
52.040,34 €

max. Laderaumvolumen: 13.000 l
Akkukapazität (netto): 87,0 kWh
Verbrauch kombiniert (WLTP): 25,2 kWh/100 km
elektr. Reichweite: 345 km
max. Ladeleistung (DC): 130,0 kW
Ladezeit auf 80 %: 40 min

Renault Trafic Kastenwagen L1H1 E-Tech Electric



Segment:
mittelgroßer Transporter

Systemleistung:
90 kW (122 PS)

Grundpreis (netto):
38.000,00 €

max. Laderaumvolumen: 5.800 l
Akkukapazität (netto): 52,0 kWh (brutto)*
Verbrauch kombiniert (WLTP): 21,2 kWh/100 km
elektr. Reichweite: 318 km*
max. Ladeleistung (DC): 50,0 kW
Ladezeit auf 80 %: 60 min

VW ID. Buzz Cargo Pro



Segment:
mittelgroßer Transporter

Systemleistung:
210 kW (286 PS)

Grundpreis (netto):
46.150,42 €

max. Laderaumvolumen: 3.900 l
Akkukapazität (netto): 79,0 kWh
Verbrauch kombiniert (WLTP): 19,4 kWh/100 km
elektr. Reichweite: 407 km
max. Ladeleistung (DC): 183,0 kW
Ladezeit auf 80 %: 29 min

VW T7 e-Kastenwagen lang



Segment:
mittelgroßer Transporter

Systemleistung:
100 kW (136 PS)

Grundpreis (netto):
50.735,29 €

max. Laderaumvolumen: 6.046 l
Akkukapazität (netto): 70,0 kWh
Verbrauch kombiniert (WLTP): 22,0 kWh/100 km
elektr. Reichweite: 318 km
max. Ladeleistung (DC): 125,0 kW
Ladezeit auf 80 %: 39 min

Elektrobusse (E-Busse) gewinnen zunehmend an Bedeutung, doch wie alltagstauglich sind sie tatsächlich? Welche Vorteile bringen sie mit sich, und welche Herausforderungen gilt es bei ihrer Integration zu meistern?

Elektrobusse bieten zahlreiche Vorteile, die sowohl ökologisch als auch wirtschaftlich überzeugen. Der wohl bedeutendste Vorteil ist die deutliche Reduzierung von CO₂-Emissionen und Luftschadstoffen: E-Busse tragen maßgeblich zur Verbesserung der Luftqualität bei und helfen Unternehmen dabei, ihre Nachhaltigkeitsziele zu verwirklichen. Ein weiterer Pluspunkt ist der leise Betrieb, der insbesondere in städtischen Gebieten von großem Nutzen ist, da der Lärmschutz zunehmend an Bedeutung gewinnt. Zwar sind die Anschaffungskosten höher, doch punkten Elektrobusse durch geringere Betriebskosten. Strom ist günstiger als Diesel, und die Wartungskosten fallen dank des Verzichts auf komplexe Motorentechnologien niedriger aus. Darüber hinaus bieten viele Länder finanzielle Anreize und Förderprogramme für die Anschaffung von Elektrofahrzeugen, die Unternehmen nutzen können, um die Investitionskosten zu reduzieren. Der Einsatz von Elektrobusen zeigt zudem, dass ein Unternehmen Verantwortung übernimmt und sich aktiv für nachhaltige Mobilität engagiert. Dies stärkt das Markenimage und wird von Kunden sowie Geschäftspartnern positiv wahrgenommen.

Aufgeladen



E-Busse verringern die Lärmbelastung erheblich

Anwendungsfälle

E-Busse eignen sich besonders gut für den Einsatz in klar definierten und planbaren Einsatzszenarien. Ihre Alltagstauglichkeit hängt dabei maßgeblich von den jeweiligen Anforderungen und Rahmenbedingungen ab. Typische Anwendungsbereiche sind Shuttle-Dienste, Werksverkehre sowie die Tourismus- und Eventlogistik. Für Pendelverkehre zwischen Unternehmensstandorten, Flughäfen oder Bahnhöfen sind E-Busse ideal, da die Strecken meist kurz und gut planbar sind. Auch innerbetriebliche Transporte von Mitarbeitern oder Gütern bieten sich an, da E-Busse hier ihre Vorteile wie geringe Emissionen und einen leisen Betrieb voll ausspielen können. Beim Transport von Gästen bei Veranstaltungen oder touristischen Angeboten stellen sie eine umweltfreundliche Alternative dar, die gleichzeitig das Image des Unternehmens positiv stärkt.

und abfahrbereit



Für elektrische Stadtbusse reicht es, die Batterien im Depot aufzuladen

Stadtbusse mit elektrischem Antrieb haben sich inzwischen als praxistaugliche Alternative zu Dieselnissen etabliert. Mit einer Reichweite von über 300 Kilometern sind sie ideal für den Linienverkehr geeignet, da die Strecken in der Regel weder besonders lang sind noch mit hohen Geschwindigkeiten gefahren werden. Ein weiterer Vorteil zeigt sich im städtischen Fahrprofil: Häufiges Anfahren und Bremsen ermöglicht die Nutzung der Rekuperation, bei der Bremsenergie zurückgewonnen und in die Batterie eingespeist wird.

Die Ladeinfrastruktur für vollelektrische Stadtbusse spielt dabei eine entscheidende Rolle für deren Einsatz. In den meisten Fällen reicht es aus, die Batterien über Nacht im Depot aufzuladen, so dass tagsüber keine Zwischenladungen notwendig sind. Dennoch ergeben sich Herausforderungen, wenn mehrere Busse gleichzeitig geladen werden müssen,

beispielsweise bei einer gesamten Flotte im Depot. In solchen Fällen könnten alternative Lademöglichkeiten wie das schnelle Zwischenladen am Linienende oder induktives Laden an ausgewählten Haltestellen eine praktikable Lösung darstellen.

Die Elektrifizierung von Reisebussen stellt im Vergleich zu Stadtbussen eine deutlich größere Herausforderung dar. Das Fahrprofil von Reisebussen unterscheidet sich grundlegend: Sie sind vorwiegend auf Langstrecken unterwegs und erreichen deutlich höhere Geschwindigkeiten. Dies führt zu einem erheblich höheren Energieverbrauch und macht eine rein elektrische Lösung ohne Zwischenladungen nahezu unmöglich.

Herausforderungen

Trotz der zahlreichen Vorteile bringt die Integration von E-Bussen in den Fuhrpark auch einige Herausforderungen mit sich. Die Anschaffungskosten für E-Busse sind zunächst höher als bei herkömmlichen Fahrzeugen. Unternehmen müssen daher die langfristigen Einsparungen durch geringere Betriebskosten gegen die anfänglichen Investitionen abwägen. Zwar hat sich die Reichweite von E-Bussen in den letzten Jahren verbessert, sie bleibt

jedoch ein begrenzender Faktor. Insbesondere bei längeren Strecken oder unvorhergesehenen Einsätzen kann dies problematisch sein. Der Aufbau einer geeigneten Ladeinfrastruktur ist unerlässlich, jedoch auch mit hohen Kosten verbunden. Unternehmen müssen sicherstellen, dass ausreichend Ladestationen vorhanden sind und die Ladezeiten optimal in den Betriebsablauf integriert werden können. Zudem erfordert die Einführung von E-Bussen eine sorgfältige Planung: Von der Analyse der Strecken über die Berücksichtigung der Ladezeiten bis hin zur Schulung des Personals – die Umstellung auf Elektromobilität ist komplex und zeitaufwendig.

Fazit: E-Busse eignen sich besonders gut für planbare und kurze Strecken. Sie überzeugen durch ihre Umweltfreundlichkeit, geringere Betriebskosten und ein positives Image. Gleichzeitig erfordert ihre Einführung eine sorgfältige Planung sowie die Bewältigung einiger Herausforderungen, wie etwa der begrenzten Reichweite und dem Aufbau einer geeigneten Ladeinfrastruktur. Für Fuhrparkleiter und Mobilitätsverantwortliche ist es daher entscheidend, die spezifischen Anforderungen ihres Unternehmens genau zu analysieren und eine langfristige Strategie zu entwickeln.



BYD Europe B.V. eBus B12.b

Leistung kW: 300
Akkukapazität kWh: bis zu 542
Reichweite km: bis zu 500
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 ECOLIFE e12

Leistung kW: 250
Akkukapazität kWh: bis zu 424
Reichweite km: bis zu 400
Gesamtgewicht kg: 18.500
Anzahl Sitzplätze: 26+1



Karsan Otomotiv e-ATA 10

Leistung kW: 250
Akkukapazität kWh: bis zu 399
Reichweite km: bis zu 350
Gesamtgewicht kg: 19.000
Anzahl Sitzplätze: 32+1



MAN Truck & Bus Lion's City 10 E

Leistung kW: 240
Akkukapazität kWh: bis zu 320
Reichweite km: bis zu 310
Gesamtgewicht kg: 20.000
Anzahl Sitzplätze: 33+1



MCV (Manufacturing Commercial Vehicles) C127 EV

Leistung kW: 250
Akkukapazität kWh: bis zu 462
Reichweite km: bis zu 350
Gesamtgewicht kg: 19.500
Anzahl Sitzplätze: 39+1



Mercedes-Benz Buses eCITARO (2 Türen)

Leistung kW: 360

Akkukapazität kWh: bis zu 666

Reichweite km: bis zu 600

Gesamtgewicht kg: 20.000

Anzahl Sitzplätze: 29+1



Scania Citywide BEV

Leistung kW: 300

Akkukapazität kWh: bis zu 320

Reichweite km: bis zu 280

Gesamtgewicht kg: 20.000

Anzahl Sitzplätze: 35+1



Solaris Bus & Coach Urbino 9 LE electric

Leistung kW: 220

Akkukapazität kWh: bis zu 350

Reichweite km: bis zu 240

Gesamtgewicht kg: 16.000

Anzahl Sitzplätze: 27+1



VDL Bus & Coach Citea SLF-122

Leistung kW: 210

Akkukapazität kWh: bis zu 490

Reichweite km: bis zu 400

Gesamtgewicht kg: 19.000

Anzahl Sitzplätze: 31+1



Volvo Buses 7900 E (12,0 m)

Leistung kW: 200

Akkukapazität kWh: bis zu 470

Reichweite km: bis zu 300

Gesamtgewicht kg: 19.500

Anzahl Sitzplätze: 34+1



Wrightbus WB9 Euro

Leistung kW: 245

Akkukapazität kWh: bis zu 282

Reichweite km: bis zu 250

Gesamtgewicht kg: k. A.

Anzahl Sitzplätze: 25+2



BYD ETH8

Leistung kW: 180

Akkukapazität kWh: bis zu 255

Reichweite km: bis zu 250

Ladezeit 20 bis 80%: 90 Min.

Gewicht: Nutzlast bis zu 11 Tonnen



DAF XD Electric

Leistung kW: 350

Akkukapazität kWh: bis zu 525

Reichweite km: bis zu 500

Ladezeit 20 bis 80%: 45 Min.

Gewicht: Nutzlast bis zu 14 Tonnen



FUSO eCanter 7C18e

Leistung kW: 129

Akkukapazität kWh: bis zu 123,9

Reichweite km: bis zu 200

Ladezeit 20 bis 80%: 40 Min.

Gewicht: Nutzlast bis zu 5 Tonnen



IVECO S-eWAY SZM

Leistung kW: 480

Akkukapazität kWh: bis zu 603

Reichweite km: bis zu 600

Ladezeit 20 bis 80%: 60 Min.

Gewicht: Gesamtzuggewicht bis zu 44 Tonnen



MAN eTGX

Leistung kW: 400

Akkukapazität kWh: bis zu 480

Reichweite km: bis zu 570

Ladezeit 20 bis 80%: 30 Min.

Gewicht: Gesamtzuggewicht bis zu 44 Tonnen



Mercedes-Benz eActros 600

Leistung kW: 600

Akkukapazität kWh: bis zu 621

Reichweite km: bis zu 500

Ladezeit 20 bis 80%: 30 Min.

Gewicht: Gesamtzuggewicht bis zu 44 Tonnen



Renault Trucks E-Tech D

Leistung kW: 250

Akkukapazität kWh: bis zu 565

Reichweite km: bis zu 560

Ladezeit 20 bis 80%: 100 Min.

Gewicht: Nutzlast bis zu 11 Tonnen



Rightech RT75 Euro

Leistung kW: 90

Akkukapazität kWh: bis zu 100

Reichweite km: bis zu 230

Ladezeit 20 bis 80%: 50 Min.

Gewicht: Nutzlast bis zu 4,5 Tonnen



Sany e263

Leistung kW: 730

Akkukapazität kWh: bis zu 636

Reichweite km: bis zu 500

Ladezeit 20 bis 80%: 60 Min.

Gewicht: Gesamtzuggewicht bis zu 44 Tonnen



Scania 25P

Leistung kW: 295

Akkukapazität kWh: bis zu 300

Reichweite km: bis zu 200

Ladezeit 20 bis 80%: 50 Min.

Gewicht: Nutzlast bis zu 8 Tonnen



Tesla Semi

Leistung kW: 800

Akkukapazität kWh: bis zu 822

Reichweite km: bis zu 520

Ladezeit 20 bis 80%: 40 Min.

Gewicht: Gesamtzuggewicht bis zu 37,2 Tonnen



Volvo FH Aero Electric

Leistung kW: 460

Akkukapazität kWh: bis zu 540

Reichweite km: bis zu 470

Ladezeit 20 bis 80%: 50 Min.

Gewicht: Gesamtzuggewicht bis zu 44 Tonnen



Die Elektromobilität hat den Pkw-Markt längst erobert und hält nun auch zunehmend Einzug in den Schwerlastverkehr. Batterieelektrische Lkw (E-Lkw) stellen eine vielversprechende Alternative zu herkömmlichen Diesel-Fahrzeugen dar.

Schwergewichte der Elektromobilität

Elektro-Lkw stehen vor ähnlichen Herausforderungen wie Elektroautos, wobei einige Probleme im Schwerlastverkehr noch deutlicher zum Tragen kommen. Ein zentrales Thema ist die Reichweite: Lkw-Fahrer legen häufig mehrere hundert Kilometer pro Tag zurück. Batterieelektrische Lkw weisen teilweise Reichweiten von bis zu 800 Kilometer auf, dennoch bleibt die Reichweite für Langstrecken eine begrenzende Größe.

Die Ladeinfrastruktur ist ein weiteres Hindernis. Fahrer sind zwar gesetzlich verpflichtet, alle vier Stunden eine 45-minütige Pause einzulegen – eine ideale Gelegenheit, um die Batterien aufzuladen. Voraussetzung dafür ist jedoch die Verfügbarkeit öffentlicher Ladeplätze, die derzeit nicht immer gewährleistet ist. Besonders kleinere Unternehmen stehen zudem vor der Herausforderung, eine eigene Ladeinfrastruktur auf dem Betriebshof zu errichten. Zehn Batterien mit jeweils 500 kWh erfordern nicht nur einen leistungsfähigen Netzanschluss, sondern auch ein Stromnetz, das dieser hohen Belastung standhält. Hinzu kommen die beträchtlichen Anschaffungskosten: Ein Elektro-Lkw kostet etwa das Dreifache eines Diesel-Lkw, was insbesondere für kleinere Unternehmen eine erhebliche finanzielle Hürde darstellt.

Vorteile

Trotz einiger Herausforderungen bieten E-Lkw zahlreiche Vorteile, die sie zu einer attraktiven Option für Fuhrparks machen.

Zwar sind die Anschaffungskosten eines E-Lkw höher als die eines Diesel-Lkw, doch fallen die Betriebskosten deutlich geringer aus. Elektrische Antriebe sind weniger wartungsintensiv, und die Energiekosten für Strom sind im Vergleich zu Diesel häufig günstiger – insbesondere dann, wenn Unternehmen eigene Ladeinfrastruktur mit erneuerbaren Energien nutzen. Ein weiterer wirtschaftlicher Vorteil ergibt sich durch staatliche Förderprogramme: Viele Länder unterstützen die Anschaffung von E-Lkw sowie den Ausbau der Ladeinfrastruktur finanziell. Diese Förderungen können die Investitionskosten erheblich reduzieren und den Umstieg erleichtern.

Ein weiterer Vorteil der E-Lkw ist ihre Umweltfreundlichkeit: Sie verursachen weder CO₂-Emissionen noch Ruß- oder Stickoxid-Ausstoß. Dies trägt nicht nur zur Erreichung der Klimaziele von Unternehmen bei, sondern verbessert auch die Luftqualität in Städten erheblich. Zudem reduzieren die leisen Elektromotoren die Lärmbelastung, insbesondere während des Nachtbetriebs und in urbanen Gebieten. Darüber hinaus können Unternehmen durch den Einsatz von E-Lkw ihr Image positiv stärken.

Nachhaltigkeit und umweltfreundliche Lösungen gewinnen zunehmend an Bedeutung für Kunden und Geschäftspartner. Ein Fuhrpark, der auf Elektromobilität setzt, vermittelt Innovationskraft und Verantwortungsbewusstsein.

Anwendungsbereiche

Elektro-Lkw sind besonders gut für regionale Strecken geeignet, etwa im städtischen Verteilerverkehr, bei Transporten zwischen Logistikzentren oder für kommunale Aufgaben wie die Abfallsorgung. Mit Batteriekapazitäten von bis zu einem Megawatt können sie problemlos Distanzen von bis zu 500 Kilometern zurücklegen. Für den Fernverkehr gibt es Modelle mit Reichweiten von bis zu 800 Kilometern, wobei die Ladeinfrastruktur weiterhin eine entscheidende Rolle spielt.

Auch Lkw können per Stecker Strom aufnehmen



Ist die Brennstoffzelle eine Alternative für Lkw, Busse und Transporter?



An Wasserstoff mangelt es derzeit noch

Wasserstoff gilt als Hoffnungsträger für den Schwerlastverkehr. Doch eignet sich die Brennstoffzelle wirklich für Lkw, Busse und Transporter? Ein Blick auf Technik, Wirtschaftlichkeit und die Einsatzbereiche der Zukunft.

Batterieelektrische Antriebe setzen sich auch bei Nutzfahrzeugen zunehmend durch. Doch nicht jeder Lkw, Bus oder Transporter fährt kurze, planbare Strecken und kehrt abends zuverlässig zum eigenen Betriebshof zurück. Gerade bei hohen Tagesfahrleistungen, langen Einsatzzeiten und knappen Standfenstern wird deshalb immer wieder die Brennstoffzelle als Alternative genannt. Sie verbindet einen elektrischen Antrieb mit Wasserstoff als Energieträger und verspricht große Reichweiten sowie kurze Tankzeiten. Technisch ist auch ein Brennstoffzellenfahrzeug ein Elektrofahrzeug. Der Wasserstoff wird in Drucktanks gespeichert und in der Brennstoffzelle zusammen mit Sauerstoff in elektrische Energie umgewandelt. Diese treibt den Elektromotor an oder lädt eine vergleichsweise kleine Pufferbatterie. Lokal entste-

hen dabei weder Kohlendioxid noch klassische Abgase, sondern im Wesentlichen Wasserdampf und Wärme. Gleichzeitig profitieren Fahrer von einem leisen und vibrationsarmen Antrieb.

Ihre größten Stärken liegen dort, wo Batterien an praktische Grenzen stoßen können. Gewaltige Energiemengen lassen sich in Form von Wasserstoff mitführen, ohne dass dafür ein extrem schwerer Akku erforderlich wäre. Das kann insbesondere bei schweren Fernverkehrs-Lkw

die Nutzlast schonen. Gleichzeitig dauert die Betankung nur wenige Minuten. Ein Fahrzeug kann daher rasch wieder auf die Strecke gehen, anstatt längere Ladezeiten einzuplanen. Das ist besonders interessant für Fahrzeuge, die nahezu rund um die Uhr im Einsatz sind. Für Stadtbusse oder regionale Verteilerfahrzeuge kann Wasserstoff ebenfalls attraktiv sein, wenn hohe Tagesfahrleistungen mit festen Depots zusammentreffen. Eine zentrale Wasserstofftankstelle versorgt dann eine größere Flotte, ohne dass an



Die Wasserstoffinfrastruktur ist eher dünn in Europa

Hat die Brennstoffzelle eine Chance?



jedem Stellplatz leistungsfähige Ladepunkte erforderlich sind. In solchen geschlossenen Systemen lässt sich die Infrastruktur häufig wirtschaftlicher nutzen als bei einzelnen Fahrzeugen.

Brennstoffzellenkonzepte sind energiehungrig

Die Brennstoffzelle hat allerdings einen entscheidenden Nachteil: Sie benötigt deutlich mehr Energie als ein batterieelektrischer Antrieb. Wird Wasserstoff mithilfe von Strom erzeugt, anschließend verdichtet, transportiert und im Fahrzeug wieder in elektrische Energie umgewandelt, entstehen auf jedem Schritt Verluste. Ein Batterieauto nutzt den Strom wesentlich direkter und damit effizienter. Dieser Unterschied wirkt sich langfristig auch auf die Betriebskosten aus. Damit die Technik einen echten Klimavorteil bietet, muss zudem möglichst erneuerbar erzeugter Wasserstoff verwendet werden. Stammt er dagegen aus fossilen Energieträgern, verschlechtert sich die Umweltbilanz deutlich. Für Unternehmen ist deshalb nicht nur entscheidend, dass Wasserstoff verfügbar ist, sondern auch, wie er hergestellt wurde.

Hinzu kommen derzeit noch hohe Kosten für Fahrzeuge, Wasserstoff und Tankstellen. Brennstoffzellensysteme, Drucktanks und die notwendige Infrastruktur werden bislang in vergleichsweise kleinen Stückzahlen produziert. Gleichzeitig befindet sich das Tankstellennetz vielerorts noch im Aufbau. Vor allem entlang wichtiger Verkehrsachsen entstehen zwar neue Wasserstoffstationen, flächendeckend verfügbar ist die Infrastruktur bislang jedoch nicht. Bei batteriebetriebenen Nutzfahrzeugen entwickelt sich der Markt derzeit deutlich dynamischer. Das Angebot an Modellen wächst kontinuierlich, während Brennstoffzellenfahrzeuge bislang vor allem in Pilotprojekten oder kleineren Serien unterwegs sind. Viele

Hersteller verfolgen dennoch beide Technologien parallel, da sie unterschiedliche Einsatzbereiche bedienen können.

Nutzfahrzeuge tendieren Richtung Batterieantrieb

Für Transporter spricht heute besonders viel für den batterieelektrischen Antrieb. Die täglichen Fahrleistungen sind häufig überschaubar, die Fahrzeuge stehen nachts oder zwischen Touren länger und können auf dem Betriebshof geladen werden. Die zusätzlichen Kosten und Energieverluste der Brennstoffzelle lassen sich hier meist kaum wirtschaftlich rechtfertigen. Bei Linienbussen hängt die Entscheidung dagegen stark vom Betriebskonzept ab. Batteriebusse eignen sich gut für planbare Umläufe mit regelmäßigen Ladegelegenheiten. Brenn-

stoffzellenbusse können ihre Vorteile auf längeren Strecken, bei anspruchsvollen Topografien oder sehr hohen täglichen Laufleistungen ausspielen. Voraussetzung bleibt jedoch eine ausreichend große Flotte, damit sich die notwendige Tankinfrastruktur rechnet.

Das größte Potenzial besitzt die Brennstoffzelle derzeit im schweren Fernverkehr und bei Spezialanwendungen. Dazu gehören Fahrzeuge mit sehr hohen Tagesfahrleistungen, wenig Zeit zum Laden oder Einsätze in Regionen mit begrenzter Ladeinfrastruktur. Hier können große Reichweiten und kurze Betankungszeiten entscheidende Vorteile bieten. Eine universelle Alternative für alle Nutzfahrzeuge ist die Brennstoffzelle dennoch nicht. Batterie und Wasserstoff werden künftig voraussichtlich unterschiedliche Aufgaben übernehmen. Für Transporter, Stadtlieferverkehr, viele Buslinien und planbare regionale Lkw-Routen gilt der batterieelektrische Antrieb heute meist als die effizientere und wirtschaftlichere Lösung. Die Brennstoffzelle kann ihre Stärken dagegen dort ausspielen, wo Reichweite, Nutzlast und kurze Standzeiten wichtiger sind als maximale Energieeffizienz.

Unternehmen sollten deshalb nicht nach der einen Gewinnertechnologie suchen, sondern das konkrete Einsatzprofil analysieren. Tagesfahrleistung, Standzeiten, Zuladung sowie die verfügbare Lade- oder Tankinfrastruktur entscheiden darüber, welcher Antrieb die wirtschaftlichere Wahl ist. Die Brennstoffzelle wird das Batterieauto daher voraussichtlich nicht ersetzen, kann den elektrischen Nutzfahrzeugmarkt in bestimmten Einsatzbereichen aber sinnvoll ergänzen.



Tot ist das Thema Wasserstoff im Nutzfahrzeugsbereich noch nicht

Elektrokleinstfahrzeuge (EKF) sowie Fahrzeuge der Klassen L5e und L7e stellen eine attraktive Alternative zu herkömmlichen Fahrzeugen dar.



Kompakte Mobilität

Die Einbindung von Elektrokleinfahrzeugen (EKF) sowie Fahrzeugen der Klassen L5e und L7e, die auch als Microcars bezeichnet werden, stellt in Unternehmensflotten eine vielversprechende Entwicklung dar. Doch was genau verbirgt sich hinter diesen Begriffen, und welche Vorteile bringen diese Fahrzeugtypen mit sich?

Elektrokleinstfahrzeuge (EKF)

Elektrokleinstfahrzeuge sind ein wesentlicher Bestandteil der sogenannten Mikromobilität. Zu dieser Kategorie gehören kleinere, elektrisch angetriebene Fahrzeuge, wobei die bekanntesten Beispiele elektrische Tretroller und Segways sind. Diese Fahrzeuge werden mit Batterien betrieben, sind emissionsfrei und häufig falt- oder tragbar, was den Transport in öffentlichen Verkehrsmitteln oder im Kofferraum eines Autos erleichtert.

Gerade in städtischen Gebieten bieten Elektrokleinstfahrzeuge einen erheblichen Mehrwert: Sie ermöglichen eine nahtlose Verbindung verschiedener Verkehrsmittel. So können Mitarbeiter beispielsweise mit dem Zug zur Arbeit pendeln und die letzten Kilometer bequem sowie umweltfreundlich mit einem E-Tretroller zurücklegen. Für Unternehmen stellen EKF somit eine attraktive Möglichkeit dar, ihre Mobilitätsstrategie zu erweitern und nachhaltige Lösungen für die innerstädtische Fortbewegung zu schaffen. Sie sind flexibel, umweltfreundlich und ideal für die sogenannte „letzte Meile“.

L5e und L7e

Die Fahrzeugklassen L5e und L7e umfassen leichte Fahrzeuge mit drei beziehungsweise vier Rädern, die zwischen

Motorrädern und Autos angesiedelt sind. L5e bezeichnet dreirädrige Kraftfahrzeuge, während L7e vierrädrige Leichtfahrzeuge beschreibt, die sich durch ihre kompakte Bauweise und ihr geringes Gewicht auszeichnen.

Ein wesentlicher Vorteil von L7e Fahrzeugen liegt in ihrem günstigen Preis. Durch den geringeren Materialeinsatz und den Verzicht auf viele der bei herkömmlichen Autos üblichen Assistenzsysteme können die Anschaffungskosten deutlich gesenkt werden. Während kleine Elektroautos häufig bei 20.000 bis 25.000 Euro beginnen, sind beispielsweise L7e-Fahrzeuge bereits für unter 15.000 Euro erhältlich. Auch die Betriebskosten sind niedrig: Die Akkukapazitäten dieser Fahrzeuge liegen meist im einstelligen oder moderaten zweistelligen Kilowattstundenbereich, was Reichweiten von maximal 200 Kilometern ermöglicht, oft sogar nur rund 100 Kilometer. Schnellladefunktionen sind in der Regel nicht vorhanden; stattdessen erfolgt das Laden über herkömmliche Schuko-Stecker, was die Infrastrukturkosten zusätzlich reduziert.

Microcars eignen sich besonders gut für kurze Strecken, beispielsweise auf Betriebsgeländen oder für Fahrten innerhalb der Stadt. Sie benötigen weniger Platz, sind wendig und lassen sich auch in engen Straßen oder auf schmalen Wegen problemlos manövrieren. Für Unternehmen, die in städtischen Gebieten tätig sind, bieten Fahrzeuge dieser Klassen eine attraktive Möglichkeit, die Mobilität von Mitarbeitern und Waren effizient zu gestalten.

Herausforderungen

Selbstverständlich bringt die Einführung dieser Fahrzeugtypen auch einige Herausforderungen mit sich. Dazu zählen unter anderem der Ausbau der Ladeinfrastruktur für Elektrofahrzeuge, die Akzeptanz seitens der Mitarbeiter sowie die Integration in bestehende Fuhrparkmanagementsysteme. Mit einer sorgfältigen Planung und einer klaren Strategie lassen sich diese Hürden jedoch erfolgreich meistern.



Microcars eignen sich perfekt für Fahrten in die Stadt

Aixam Easy Chic Elektro

Leistung kW:
6

Reichweite km:
113

Höchstgeschwindigkeit km/h: 45
Akkukapazität kWh: 7,5
Ladezeit 100 Prozent: 225 Minuten
Kofferraumvolumen Liter: 422

ARI Motors Bruni

Leistung kW:
15

Reichweite km:
215

Höchstgeschwindigkeit km/h: 90
Akkukapazität kWh: 17,3
Ladezeit 100 Prozent: 480 Minuten
Kofferraumvolumen Liter: 1.180
 (mit umgeklappter Rücksitzbank)

Estrima Birò Big 60

Leistung kW:
5

Reichweite km:
90

Höchstgeschwindigkeit km/h: 60
Akkukapazität kWh: 5,04
Ladezeit 100 Prozent: 300 Minuten
Kofferraumvolumen Liter: 300

Ligier JS 50 Elektro

Leistung kW:
6

Reichweite km:
192

Höchstgeschwindigkeit km/h: 45
Akkukapazität kWh: 12,4
Ladezeit 100 Prozent: 360 Minuten
Kofferraumvolumen Liter: k. A.

Micro Microlino

Leistung kW:
12

Reichweite km:
228

Höchstgeschwindigkeit km/h: 90
Akkukapazität kWh: 15
Ladezeit 100 Prozent: 330 Minuten
Kofferraumvolumen Liter: 230

Opel Rocks GS

Leistung kW:
6

Reichweite km:
75

Höchstgeschwindigkeit km/h: 45
Akkukapazität kWh: 7
Ladezeit 100 Prozent: 240 Minuten
Kofferraumvolumen Liter: 63

Silence S04 Nanocar

Leistung kW:
14

Reichweite km:
149

Höchstgeschwindigkeit km/h: 85
Akkukapazität kWh: 11,2
Ladezeit 100 Prozent: 840 Minuten
Kofferraumvolumen Liter: 247

XEV YOYO

Leistung kW:
15

Reichweite km:
150

Höchstgeschwindigkeit km/h: 90
Akkukapazität kWh: 7,8
Ladezeit 100 Prozent: k. A.
Kofferraumvolumen Liter: 180

Elektromobilität beschränkt sich längst nicht mehr nur auf Fahrzeuge mit vier Rädern – auch abseits von Elektroautos gewinnen elektrisch angetriebene Fahrräder, sogenannte E-Bikes, immer mehr an Bedeutung.

E-Bikes eröffnen Unternehmen eine moderne Möglichkeit, ihre Mobilitätsstrategien zu erweitern und zugleich Gesundheit, Nachhaltigkeit sowie die Motivation der Mitarbeitenden zu fördern. Doch wie lassen sich E-Bikes konkret in den Fuhrpark integrieren, und welche Vorteile ergeben sich daraus?

Vorteile

E-Bikes sind längst nicht mehr nur Freizeitgeräte, sondern haben sich als ernstzunehmende Alternative für den Arbeitsweg etabliert. Studien zeigen, dass jeder vierte Berufspendler das Fahrrad nutzt, um ins Büro zu gelangen. Die Vorteile liegen auf der Hand: Staus und Parkplatzprobleme gehören der Vergangenheit an, und der Arbeitsweg wird zu einer aktiven, stressfreien Zeit an der frischen Luft – vorausgesetzt, das Wetter spielt mit. Unternehmen, die ihren Mitarbeitenden E-Bikes zur Verfügung stellen, fördern damit nicht nur die Mobilität, sondern auch die Gesundheit ihrer Belegschaft. Für Arbeitgeber bedeutet das weniger Krankheitstage und geringere Krankheitskosten. Gleichzeitig leisten E-Bikes einen wichtigen Beitrag zum Klima- und Umweltschutz, verbessern die CO₂-Bilanz des Unternehmens und unterstützen einen nachhaltigen Lebensstil. Darüber hinaus können Unternehmen ihre Attraktivität als Arbeitgeber durch die Bereitstellung von E-Bikes deutlich steigern. Viele Fachkräfte legen großen Wert auf individuell anpassbare Mobilitätslösungen, weshalb ein Dienstrad-Leasingmodell ein entscheidendes Kriterium bei der Arbeitgeberwahl sein kann.

Zusätzliche Angebote wie sichere, überdachte Abstellplätze, Umkleieräume, Duschen sowie Lademöglichkeiten für E-Bikes erhöhen den Reiz dieses Benefits noch weiter.

Finanzierung und Leasing

Die Finanzierung von E-Bikes ist für Unternehmen und Mitarbeiter mittlerweile sehr unkompliziert geworden. Immer mehr Leasinganbieter offerieren Modelle, die mit minimalem Aufwand für beide Seiten verbunden sind. Besonders

Zwei Räder, viele Vorteile



beliebt ist dabei die Gehaltsumwandlung: Ein Teil des Bruttogehalts wird für die Leasingraten verwendet, wodurch die Kosten für die Mitarbeiter deutlich sinken, oft um bis zu 40 Prozent im Vergleich zum Privatkauf. Wartung und Reparatur sind in den meisten Leasingverträgen bereits enthalten, sodass die Mitarbeiter direkt mit den Vermietern oder Werkstätten in Kontakt treten können.

Fahrradtypen

Die Auswahl an Fahrradtypen und -marken ist groß, sodass für jeden Mitarbeiter das passende Modell dabei ist, egal ob

Citybike, Trekkingrad, Rennrad, Lastenrad oder Gravelbike. Auch spezielle Fahrräder wie Liegeräder, Falträder oder Modelle für Menschen mit Behinderung sind erhältlich. Neben klassischen Fahrrädern stehen zudem Pedelecs und S-Pedelecs zur Verfügung. Dabei ist jedoch Vorsicht geboten: Während Pedelecs mit einer Unterstützung bis 25 km/h problemlos genutzt werden können, gelten S-Pedelecs, die Geschwindigkeiten von bis zu 45 km/h erreichen, als Kleinkrafträder und unterliegen entsprechenden gesetzlichen Bestimmungen. Fuhrparkleiter sollten diese Unterschiede bei der Auswahl unbedingt beachten.



Für das Pendeln zur Arbeit eignen sich E-Bikes ideal



	Brompton	Canyon	Cube
Modelle	Electric T Line	Roadlite:ON CF	Kathmandu Hybrid One 800
Batteriegröße (Wh)	345	360	800
Ladezeit (h)	k. A.	k. A.	ca. 7-8 h
Reichweite (km)	bis 90 km	bis 90 km	k. A.
Motorleistung (Watt)	250	250	250
Höchstgeschwindigkeit (km/h)	25	25	25
Gewicht (Leergewicht in kg)	13,8	13,9	28,4
Zusammenklappbar/ Platzsparend zu verstauen ?	ja	nein	nein
Preis (netto)	ab 5.713 €	ab 2.520 €	ab 2.688 €



	Gazelle	Giant	Haibike
Modelle	Ultimate C380	Explore E+ 2 STA	Sduro Trekking 7.0
Batteriegröße (Wh)	600	625	800
Ladezeit (h)	ca. 4,5 h	k. A.	k. A.
Reichweite (km)	ca. 135 km	ca. 50-180 km	k. A.
Motorleistung (Watt)	250	250	600
Höchstgeschwindigkeit (km/h)	25	25	25
Gewicht (Leergewicht in kg)	ca. 28	29,8	k. A.
Zusammenklappbar/ Platzsparend zu verstauen ?	nein	nein	nein
Preis (netto)	ab 4.033 €	ab 3.361 €	ab 3.781 €



	Kalkhoff	Riese & Müller	Specialized
Modelle	Image 3 Excite	Homage5 Vario	Turbo Vado SL 2 4.0 EQ
Batteriegröße (Wh)	600	800	520
Ladezeit (h)	k. A.	k. A.	k. A.
Reichweite (km)	bis 120 km	k. A.	bis 5h Fahrzeit
Motorleistung (Watt)	250	250	320
Höchstgeschwindigkeit (km/h)	25	25	25
Gewicht (Leergewicht in kg)	30,0	32,3	20
Zusammenklappbar/ Platzsparend zu verstauen ?	nein	nein	nein
Preis (netto)	ab 3.276 €	ab 6.722 €	ab 2.940 €



	Tern	Trek
Modelle	Vektron P10 Gen 3	Powerfly+ 4 Gen5
Batteriegröße (Wh)	545	800
Ladezeit (h)	k. A.	k. A.
Reichweite (km)	bis 121 km	k. A.
Motorleistung (Watt)	250	250
Höchstgeschwindigkeit (km/h)	25	25
Gewicht (Leergewicht in kg)	23,6	23,3
Zusammenklappbar/ Platzsparend zu verstauen ?	ja	nein
Preis (netto)	ab 3.361 €	ab 2.940 €



	Antric	BAYK
Modelle	Antric ONE / Vierrad	VeloBRING / Dreirad
Batteriesystem (fest/austauschbar)	austauschbar	austauschbar
Batteriegröße	1440 Wh	1.440 WH (Single) / 2.880 Wh (Dual)
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
Ladefähigkeit (kg)	291	310
Abmessungen Ladefläche (cm)	155 x 82 x 173	120 x 80
Europaletten aufladbar?	ja	ja
Zusammenklappbar/Platzsparend zu verstauen?	nein	nein
Anhängerkupplung vorhanden?	nein	als Zubehör
Regenschutz für den Fahrer vorhanden?	ja	ja
Preis (netto)	ab 19.174 €	ab 14.740 €



	Butchers & Bicycles	Chike
Modelle	Mk1-E Vario / Dreirad	e-Cargo Pro / Dreirad
Batteriesystem (fest/austauschbar)	austauschbar	austauschbar
Batteriegröße	500 Wh / 1000 Wh	630 Wh
Ladezeit auf 80 %	4 h	k. A.
Reichweite (km)	60	k. A.
Motorleistung (Watt)	250	250
Höchstgeschwindigkeit (km/h)	25	25
Gewicht (Leergewicht in kg)	50	38
maximal zulässiges Gesamtgewicht (kg)	250	200
Ladefähigkeit (kg)	100	ca. 105
Abmessungen Ladefläche (cm)	98 x 62 x 54	90 x 72
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 6.049 €



	Christiania	Douze
Modelle	M1 Classic Straight / Dreirad	V2 Bafang / Zweirad
Batteriesystem (fest/austauschbar)	austauschbar	austauschbar
Batteriegröße	720 Wh	672 Wh
Ladezeit auf 80 %	k. A.	k. A.
Reichweite (km)	k. A.	k. A.
Motorleistung (Watt)	250	250
Höchstgeschwindigkeit (km/h)	25	25
Gewicht (Leergewicht in kg)	k. A.	k. A.
maximal zulässiges Gesamtgewicht (kg)	235	k. A.
Ladefähigkeit (kg)	100	k. A.
Abmessungen Ladefläche (cm)	88 x 62 x 50	81 x 61 x 50
Europaletten aufladbar?	nein	nein
Zusammenklappbar/Platzsparend zu verstauen?	nein	ja
Anhängerkupplung vorhanden?	k. A.	als Zubehör
Regenschutz für den Fahrer vorhanden?	als Zubehör	als Zubehör
Preis (netto)	ab 4.394 €	k. A.



	Hase Bikes	Mocci
Modelle	Pino E-Cargo / Zweirad	SPV2 / Zweirad
Batteriesystem (fest/austauschbar)	austauschbar	austauschbar
Batteriegröße	630 Wh	800 Wh
Ladezeit auf 80 %	k. A.	k. A.
Reichweite (km)	80	80
Motorleistung (Watt)	250	250
Höchstgeschwindigkeit (km/h)	25	25
Gewicht (Leergewicht in kg)	38	42
maximal zulässiges Gesamtgewicht (kg)	225	200
Ladefähigkeit (kg)	ca. 120	
Abmessungen Ladefläche (cm)	37 x 77 / 41 x 48	60 x 80
Europaletten aufladbar?	nein	nein
Zusammenklappbar/Platzsparend zu verstauen?	ja	nein
Anhängerkupplung vorhanden?	als Zubehör	optional
Regenschutz für den Fahrer vorhanden?	nein	nein
Preis (netto)	ab 9.448 €	ab 5.000 €



	Muli	Bergamont
Modelle	Muli Motor st / Zweirad	E-Cargoville LJ Elite / Zweirad
Batteriesystem (fest/austauschbar)	austauschbar	austauschbar
Batteriegröße	504 Wh	750 Wh
Ladezeit auf 80 %	k. A.	k. A.
Reichweite (km)	max. 60	k. A.
Motorleistung (Watt)	250	250
Höchstgeschwindigkeit (km/h)	25	25
Gewicht (Leergewicht in kg)	34	30,9
maximal zulässiges Gesamtgewicht (kg)	195	220
Ladefähigkeit (kg)	70	180
Abmessungen Ladefläche (cm)	33 x 50	70 x 35 / 50 x 45
Europaletten aufladbar?	nein	nein
Zusammenklappbar/Platzsparend zu verstauen?	ja	nein
Anhängerkupplung vorhanden?	nein	k. A.
Regenschutz für den Fahrer vorhanden?	nein	nein
Preis (netto)	ab 5.380 €	ab 4.705 €



	Carqon	Cube
Modelle	Carqon Classic / Zweirad	Longtail Hybrid 800 / Zweirad
Batteriesystem (fest/austauschbar)	austauschbar	austauschbar
Batteriegröße	545 Wh / 800 Wh	800 Wh
Ladezeit auf 80 %	ca. 3.5 h	k. A.
Reichweite (km)	ca. 50 - 120	k. A.
Motorleistung (Watt)	250	250
Höchstgeschwindigkeit (km/h)	25	25
Gewicht (Leergewicht in kg)	60	34,3
maximal zulässiges Gesamtgewicht (kg)	225	200
Ladefähigkeit (kg)	75	80
Abmessungen Ladefläche (cm)	93 x 60 x 62	30 x 40
Europaletten aufladbar?	nein	nein
Zusammenklappbar/Platzsparend zu verstauen?	nein	nein
Anhängerkupplung vorhanden?	k. A.	k. A.
Regenschutz für den Fahrer vorhanden?	nein	nein
Preis (netto)	ab 5.041 €	3.193 €



	Riese & Müller	Specialized
Modelle	Packster2 70 vario / Zweirad	Turbo Porto / Zweirad
Batteriesystem (fest/austauschbar)	austauschbar	austauschbar
Batteriegröße	750 Wh	710 Wh
Ladezeit auf 80 %	k. A.	k. A.
Reichweite (km)	k. A.	k. A.
Motorleistung (Watt)	250	250
Höchstgeschwindigkeit (km/h)	25	25
Gewicht (Leergewicht in kg)	42	39,6
maximal zulässiges Gesamtgewicht (kg)	200	k. A.
Ladekapazität (kg)	max. 158	60
Abmessungen Ladefläche (cm)	k. A.	k. A.
Europaletten aufladbar?	nein	nein
Zusammenklappbar/Platzsparend zu verstauen?	nein	nein
Anhängerkupplung vorhanden?	ja	optional
Regenschutz für den Fahrer vorhanden?	optional	nein
Preis (netto)	ab 7.226 €	ab 4.201 €



	Tenways	Tern	Urban Arrow
Modelle	Longtail Duo / Zweirad	GSD R14 Gen 3 / Zweirad	Cargo L / Zweirad
Batteriesystem (fest/austauschbar)	austauschbar	austauschbar	austauschbar
Batteriegröße	720 Wh	800 Wh	500 Wh
Ladezeit auf 80 %	k. A.	k. A.	4h
Reichweite (km)	bis 100	67 - 144	ca. 70
Motorleistung (Watt)	250	250	250
Höchstgeschwindigkeit (km/h)	25	25	25
Gewicht (Leergewicht in kg)	32	38,77	50
maximal zulässiges Gesamtgewicht (kg)	220	210	250
Ladekapazität (kg)	50	100	125
Abmessungen Ladefläche (cm)	k. A.	k. A.	72 x 47
Europaletten aufladbar?	nein	nein	nein
Zusammenklappbar/ Platzsparend zu verstauen?	nein	ja	nein
Anhängerkupplung vorhanden?	nein	ja	optional
Regenschutz für den Fahrer vorhanden?	nein	nein	optional
Preis (netto)	ab 2.940 €	ab 7.562 €	ab 5.797 €



LASTEN leicht gemacht

E-Cargobikes sind Lastenfahrräder, die mit einem Elektromotor ausgestattet sind, um den Fahrer bei der Fortbewegung zu unterstützen. Sie bieten großzügige Ladeflächen oder spezielle Transportboxen, die ideal für den Transport von Waren, Werkzeugen oder anderen Gütern ausgelegt sind. Mit einer Tragfähigkeit von bis zu 250 Kilogramm und einer Reichweite von bis zu 100 Kilometern stellen sie insbesondere in städtischen Gebieten eine attraktive Alternative zu herkömmlichen Lieferfahrzeugen dar.

Vorteile

Die Einbindung von E-Cargobikes in den Firmenfuhrpark bringt vielfältige Vorteile mit sich:

- **Nachhaltigkeit:** E-Cargobikes sind emissionsfrei und helfen dabei, den ökologischen Fußabdruck eines Unternehmens zu verringern. Dies ist insbesondere für Unternehmen von Bedeutung, die ihre Umweltziele verfolgen und ihre gesellschaftliche Verantwortung (Corporate Social Responsibility, CSR) stärken möchten.
- **Kostenersparnis:** Im Vergleich zu motorisierten Fahrzeugen sind die Betriebskosten von E-Cargobikes deutlich niedriger. Sie benötigen keine fossilen Brennstoffe, verursachen geringere Wartungskosten und sind häufig von städtischen Abgaben wie Parkgebühren befreit.

Als Bestandteil moderner Unternehmensfuhrparks gewinnen E-Cargobikes zunehmend an Bedeutung. Diese elektrisch unterstützten Lastenräder bieten eine innovative Lösung für urbane Mobilitätsherausforderungen.

- **Flexibilität:** Durch ihre kompakte Bauweise lassen sich E-Cargobikes mühelos durch enge Straßen und Gassen manövrieren, wo größere Fahrzeuge häufig an

Mit einem E-Cargobike lässt sich einiges transportieren



ihre Grenzen stoßen. Sie sind besonders gut geeignet für die sogenannte „letzte Meile“ – den Transport von Waren vom Lager bis zum Endkunden.

- **Imagegewinn:** Unternehmen, die auf nachhaltige Mobilitätslösungen setzen, präsentieren sich als innovativ und umweltbewusst. Dies wirkt sich nicht nur positiv auf Kunden aus, sondern kann auch potenzielle Mitarbeiter überzeugen.

Einsatzmöglichkeiten

E-Cargobikes sind äußerst vielseitig und finden in zahlreichen Branchen und Anwendungsbereichen Verwendung:

- **Lieferdienste:** Egal ob Lebensmittel, Pakete oder Blumen – E-Cargobikes sind ideal für schnelle und umweltfreundliche Zustellungen in der Stadt.
- **Handwerksbetriebe:** Ausgestattet mit speziellen Werkzeugboxen, können Handwerker ihre Ausrüstung bequem und effizient transportieren.
- **Facility Management:** Hausmeister und Gebäudeverwalter können mit E-Cargobikes zügig zwischen verschiedenen Standorten pendeln und dabei ihre Arbeitsmaterialien bequem transportieren.
- **Eventlogistik:** E-Cargobikes bieten eine praktische Lösung für den Transport von Equipment und Materialien zu Veranstaltungen.

Herausforderungen

Trotz ihrer zahlreichen Vorteile bringt die Integration von E-Cargobikes in Unternehmensfuhrparks auch einige Herausforderungen mit sich. So liegen die Anschaffungskosten je nach Modell zwischen 3.000 und 10.000 Euro. Leasing stellt hier eine attraktive Alternative dar, um die Einstiegshürde zu verringern. Ein weiterer wichtiger Aspekt ist die Infrastruktur: Unternehmen müssen gewährleisten, dass ausreichend Ladestationen vorhanden sind und die Fahrräder sicher abgestellt werden können. Investitionen in sichere Abstellmöglichkeiten sowie die nahtlose Einbindung der E-Cargobikes in bestehende Logistikprozesse sind entscheidend für eine erfolgreiche Implementierung.

Aristokratische Basis

Der Range Rover ist noch immer das Standardwerk im Bereich der komfortablen Luxus-Offroader. Das Konzept funktioniert auch als Plug-in-Hybrid ausgezeichnet.



Es gibt Autos, die man fährt, und es gibt Autos, in denen man residiert. Der Range Rover gehört eindeutig zur zweiten Sorte. Er ist kein bloßes SUV, sondern eine rollende Souveränitätserklärung: groß, schwer, nobel und immer ein wenig entrückt vom hektischen Klein-Klein des Verkehrs. Genau darin liegt sein Reiz. Gleichzeitig stellt sich bei einem luxuriösen Geländewagen dieser Größenordnung natürlich die Frage, wie zeitgemäß so ein 2,8-Tonnen-Brocken heute noch sein kann. Land Rover beantwortet sie beim P460e mit einem durchaus cleveren Plug-in-Hybrid-Konzept.

Denn die Batterie fällt für einen PHEV ungewöhnlich üppig aus. 38,2 kWh brutto stehen im Datenblatt, davon sind 31,8 kWh tatsächlich nutzbar. Das ist mehr als manche frühen Elektroautos geboten haben und reicht nach WLTP für

deutlich über 100 Kilometer rein elektrisches Fahren. Wer regelmäßig lädt, kann viele Alltagsstrecken lokal emissionsfrei erledigen. Kommt der Strom dann noch aus regenerativer Quelle, etwa von der eigenen Photovoltaikanlage, wird der Betrieb nicht nur sauberer, sondern im Alltag auch spürbar günstiger.

Unterstützt wird der elektrische Teil von einem kultivierten Dreiliter-Reihensechszylinder. Gemeinsam bringen Benziner und E-Motor im P460e 460 PS sowie 660 Newtonmeter Drehmoment an den Start. Das ist weniger brachial als beim stärkeren P550e, aber weit entfernt von Verzicht. Der Sprint von 0 auf 100 km/h gelingt in rund sechs Sekunden, die Höchstgeschwindigkeit liegt bei 225 km/h. Entscheidend ist ohnehin weniger die nackte Zahl als die Art, wie der Range Rover seine Kraft serviert: nicht giftig, nicht nervös, sondern mit diesem majestätischen Nachdruck, der mehr Salon als Sportstudio ist.

Im Alltag reicht der elektrische Antrieb oft völlig aus. Gerade in der Stadt gleitet der Range Rover lautlos und gelassen dahin, als wolle er den Asphalt gar nicht berühren. Wird mehr Leistung verlangt, schaltet sich der Sechszylinder unaufgeregt hinzu. Dann wirkt der Antrieb nicht wie ein Kompromiss, sondern wie ein gut eingespieltes Ensemble. Strom für die Ruhe, Benzin für die Reichweite und beide zusammen für souveräne Reserven.



Optisch haben die Designer den Brocken klassisch gehalten



Im Range Rover sitzt man majestätisch

Der Gepäckraum des Range Rover ist wahrlich riesig



Natürlich bleibt der Range Rover P460e ein teures Vergnügen. Aber im Firmenwagenbereich hilft die Plug-in-Hybrid-Technik gleich doppelt – durch die hohe elektrische Reichweite im Alltag und durch die günstigere Dienstwagenbesteuerung. So bleibt der große Brite, was er immer war. Nämlich ein Luxus-Geländewagen mit ganz eigener Aura. Nur fährt er jetzt im Idealfall erstaunlich oft elektrisch durch die Welt. Der 460er ist ab netto 128.067 Euro zu haben.

LR Range Rover P460e AWD	
Motor/Hubraum in ccm:	Sechszyl.-Otto/2.996
kW (PS) bei U/min:	294 (400) bei k. A.
Drehmoment bei U/min:	550 Nm bei k. A.
E-Motor kW (PS) bei U/min:	160 (218) bei k. A.
Systemleistung kW (PS):	338 (460)
Getriebe:	Achtstufen-Automatik
Schadstoffklasse/CO ₂ -Ausstoß:	Euro 6e/63 g
0-100 in sek/V-max. in km/h:	5,5/225
elektr. Verbrauch/Reichweite:	21,4 kWh/115 km
Zuladung kg/Ladevolumen l:	670/818-1.841
Typklasse HP/VK/TK:	24/32/33
Firmenfahrzeuganteil gesamt*:	37,4 %
Dieselanteil:	38 %
Basispreis (netto):	128.067 Euro
Betriebskosten pro Monat/km**:	2.566,21/1,03 Euro

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



Opel für's Volk

Wer maximal bodenständig unterwegs sein möchte, für den ist der Opel Frontera womöglich genau die richtige Offerte. Flottenmanagement war mit der elektrischen Variante und großem Akku unterwegs.

Der Opel Frontera Electric Extended Range ist kein Auto für elektrische Heldensagen. Er will weder blenden noch futuristisch schweben. Seine Stärke liegt im pragmatischen Angebot. Es gibt viel Platz, eine robuste Anmutung sowie einen Preis, der im Elektro-SUV-Umfeld noch halbwegs geerdet wirkt (26.210 Euro netto). Genau dadurch bekommt er eine erfrischend nüchterne Rolle. Er macht Elektromobilität nicht zum Lifestyle-Feuerwerk, sondern zum brauchbaren Alltagswerkzeug.

Die Extended-Range-Version bringt eine größere Batterie mit. Opel nennt 54 kWh und bis

zu 408 Kilometer Reichweite nach WLTP. Der Antrieb bleibt bewusst unspektakulär. Der Elektromotor leistet 83 kW/113 PS und treibt die Vorderräder an. Das klingt bescheiden, passt aber zum Charakter. Der Frontera fährt ruhig, linear und angenehm leise. Im Stadtverkehr wirkt der E-Antrieb sofort passend: kein Rucken, kein Schalten, kein Turboloch. Auf der Landstraße reicht die Leistung für normales Mitschwimmen. Und selbst auf der Autobahn langt der Punch noch. Der Sprint auf 100 km/h benötigt laut Werk solide 14,2 Sekunden, die Spitze liegt bei 143 km/h. Wer permanent links fahren will, sitzt natürlich im falschen Auto. Wer entspannt, effizient und ohne Drama unterwegs sein möchte, liegt hingegen goldrichtig.

Auch beim Laden bleibt der Frontera bodenständig. DC-Laden ist mit bis zu 100 kW möglich, der Bereich von 20 bis 80 Prozent soll in rund 28 Minuten abgehandelt sein. Serienmäßig lädt der Frontera dreiphasig mit 11 kW auf der AC-Seite. Das ist im Alltag manchmal wichtiger als die große Schnellladezahl, weil viele Nutzer eben zu Hause, am Arbeitsplatz oder auch öffentlich über Nacht laden.



Der Opel Frontera sieht gefällig aus



Ein bisschen Infotainment gibt es im Frontera natürlich auch

Der riesige Kofferraum ist ein echtes Asset



Mit 4,39 Metern Länge bleibt der Frontera kompakt genug für die Stadt, bietet aber spürbaren Nutzwert. Der Kofferraum fasst nach Umlegen der Rücksitzlehnen satte 1.600 Liter. Die hohe Karosserie, die klare Form und die eher einfache Bedienlogik passen zum Familien- und Alltagsanspruch. Opel setzt nicht auf übertriebenen Digitalzauber, sondern auf überschaubare Technik. Je nach Ausstattung gibt es mehr oder weniger Infotainment, Smartphone-Anbindung, Rückfahrkamera, kabelloses Laden und zusätzliche Komfortdetails.

Dank eher bürgerlicher Kosten wird dieser Opel interessant für Käufer, denen viele Elektro-SUV zu teuer, zu schwer oder zu überfrachtet erscheinen. Er ist kein Feinschmeckerauto, eher ein solides Werkzeug mit freundlichem Gesicht. Man könnte sagen, der Frontera macht keinen Lärm um seine Vernunft. Er stellt sie einfach vor die Tür. Er ist der Opel fürs Volk.

Opel Frontera Electric Extended Range	
Motor:	Elektromaschine
kW (PS) bei U/min:	83 (113) bei k. A.
Drehmoment bei U/min:	125 Nm bei k. A.
Getriebe:	eine Übersetzung
Schadstoffklasse/CO ₂ -Ausstoß:	-
0-100 in sek/V-max. in km/h:	14,2/143
Verbrauch/Reichweite:	16,7 kWh / 405 km
Zuladung kg/Ladevolumen l:	460/460-1.600
Typklasse HP/VK/TK:	17/23/20
Firmenfahrzeuganteil gesamt*:	30,3 %
Dieselanteil:	0 %
Basispreis (netto):	ab 26.210 Euro
Betriebskosten pro Monat/km**:	564,51/0,23 Euro

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



Wieder da!

Endlich bekommen die Kunden ihren Mitsubishi Outlander zurück, auf den sie sehnlichst gewartet haben. 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 Linienführung 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 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 ₂ -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



Endlich Strom!

Mit dem Mazda 6e ist den Japanern ein außergewöhnlich schick designer Stromer gelungen. Flottenmanagement war mit dem schönen Japaner unterwegs.

Was ist denn bitte das für ein Schlitten? Dass Mazda innovative und durchaus solide Autos bauen kann, ist ja bekannt. Aber dass da plötzlich eine Limousine im Traum-Design auf den Rädern steht, hätte man jetzt nicht erwartet. Doch dieser Eindruck ist keineswegs übertrieben, der neue Stromer mit der schlichten Bezeichnung „6e“ wirkt wie ein begehrter Gran Turismo mit seiner fließenden Dachlinie und fancy Rückleuchten. Und da wäre ja noch die ausdrucksstarke Front samt ausgefallenen Leuchtgrafiken. Vor allem die beleuchtete Silhouette um den Grill herum verschafft dem Viertürer die Prägnanz, die ihm Wiedererkennungswert garantiert. Und jetzt kommt die spannende Komponente:

Der Mittelklassler kombiniert etwas, was es fast nirgends gibt. Er bietet den Interessenten ein Stück Sehnsucht qua Design, aber den Antrieb halten die Ingenieure bodenständig. Der Motor lässt 258 PS auf die Hinterräder los – das ist für ein batterieelektrisches Vehikel ziemlich konservativ. Langt aber. Dieser Mazda macht einen ziemlich souveränen Eindruck, mehr Leistung braucht man nicht. Bei voller Beschleunigung übt der Stromer durchaus sanfte Gewalt auf die Passagiere aus. Und das drückt sich auch in den Daten aus. So nennt das Werk 7,6 Sekunden für den Sprint auf 100 km/h – das ist alles andere als phlegmatisch. Die Topspeed liegt bei 175 km/h, was im Elektroauto-Bereich durchaus üblich ist.



Die Mittelklasse wirkt wie ein teurer Gran Turismo



Wohin das Auge reicht, finden sich edel anmutende Materialien

Der Platz auf den feinen Nubuk-Sitzen reicht locker



phone-Ladeschalen signalisieren: Wir befinden uns im Jahr 2026. Diesen Eindruck legt auch das Infotainment nahe. War Mazda früher eher bildschirm scheu, ist der Screen inzwischen umso größer. Doch dieser Stil liegt eben im Trend.

Und der Preis? Der Mazda 6e ist wahrlich ein Schnäppchen für das, was er bietet. Ab netto 37.731 Euro rollt der elektrisch angetriebene Newcomer zum Kunden. Im Gepäck hat er stets Features wie Head-up-Display, elektrische Heckklappe, LED-Scheinwerfer, Navigationssystem, schlüsselloses Schließsystem, Sitzklimatisierung und einen aktiven Tempomat. Auch die effizienzsteigernde Wärmepumpe befindet sich selbstverständlich an Bord. Weitere Sonderausstattung gibt es übrigens keine.

Und noch etwas hat Mazda gut hinbekommen. So korrespondiert die Innenarchitektur qualitativ mit dem Äußeren. Vor allem der üppige Einsatz des beigefarbenen Wildleders verleiht der Limousine einen betont noblen Touch. Hinzu kommen schicke Ziernähte nicht nur im Bereich der Sitze; sondern sie erstrecken sich über die gesamte Armaturentafel. Die Mittelkonsole präsentiert sich breit und funktional – zwei Smart-

Mazda 6e	
Motor:	eine E-Maschine
kW (PS):	190 (258)
Drehmoment:	320 Nm
Getriebe:	eine Übersetzung
CO ₂ -Ausstoß:	0 g/km
0-100 in sek/V-max. in km/h:	7,6/175
Verbr./Reichweite:	16,6 kWh / 479 km
Zuladung kg/Ladevolumen l:	350/336-1.074
Typklasse HP/VK/TK:	18/28/24
Firmenfahrzeuganteil gesamt*:	10,5 %
Dieselanteil:	0 %
Basispreis (netto):	ab 37.731 Euro
Betriebskosten pro Monat/km**:	763,53/0,31 Euro

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

Sehr geschmeidig

Nach der Produktaufwertung kommt der Genesis G80 bloß noch als Langversion auf unsere Straßen. Er geht als ausgefallene Alternative in der Businessklasse durch und bietet überdurchschnittlich viel Komfort. Flottenmanagement hat ihn getestet.



Der Genesis Electrified G80 ist nach seiner leichten Aufwertung quasi die perfekte Alternative in der gehobenen Klasse geworden, wenn es nicht mainstreamig sein soll. In Europa tritt die elektrische Luxuslimousine nun als Langversion an, und genau das passt erstaunlich gut zu ihrem Charakter. Dieses Auto will kein sportlicher Dienstwagen mit Premium-Logo sein, sondern ein leiser, sehr geschmeidiger Reisewagen mit Chauffeur-Anmutung. Der längere Radstand bringt im Fond spürbar mehr Luft. Hinten sitzt man nicht bloß bequem, sondern fast schon demonstrativ verschwenderisch.

Das Gestühl spielt dabei eine große Rolle. Vorn wie hinten wirken die Fauteuils weich, groß-

zügig und sehr angenehm konturiert. Genesis versteht diese spezielle Mischung aus Komfort, Lounge-Gefühl und Zurückhaltung ziemlich gut. Der G80 macht daraus kein barockes Spektakel, sondern eine stille Luxusnummer. Man steigt ein, die Türen fallen satt ins Schloss, der Innenraum schirmt die Außenwelt ab, und der Wagen gleitet los. Genau hier liegt sein Reiz.

Technisch ist der Electrified G80 stark – und das nicht nur im wörtlichen Sinne. Zwei Elektromotoren liefern gemeinsam 370 PS und 700 Nm Drehmoment, der Allradantrieb sorgt für souveräne Traktion. Der Sprint auf 100 km/h gelingt daher in rund 5,1 Sekunden. Noch wichtiger: Die Leistung setzt unaufgeregt ein. Der G80 schiebt kräftig, aber nie grob. Dieser Charakter passt nicht zum Ampelrennen, sondern zum zügigen Fortkommen. Die Höchstgeschwindigkeit von 225 km/h ist in dieser Klasse ein erfreulicher Wert. Viele elektrische Limousinen kneißen früher, der Genesis lässt auch auf deutschen Autobahnen Reserven.

Mit der Modellpflege wuchs die Batterie auf 94,5 kWh netto. Genesis



Mit Display geizt der große Genesis so gar nicht

Platz in der zweiten Reihe bietet der Koreaner ohne Ende



nennt bis zu 570 Kilometer WLTP-Reichweite, der Verbrauch liegt offiziell bei etwa 18,1 kWh je 100 Kilometer. In der Praxis hängt viel von Außentemperatur und Tempo ab, denn eine große Limousine ist physikalisch eben kein Kleinwagen. Trotzdem entsteht ein ziemlich reisetaugliches Paket. Auch beim Laden schlägt sich der G80 ordentlich – von 10 auf 80 Prozent wird binnen 25 Minuten geladen.

Innen ist die digitale Bühne groß. Das riesige Panoramadisplays wirkt modern, ohne den luxuriösen Grundton zu erschlagen. Dazu kommen feine Materialien, viel Ruhe und ein Raumgefühl, das im Fond nun deutlich besser zur Oberklasse-Attitüde passt.

Am Ende ist der Electrified G80 eine elegante elektrische Langstreckenlimousine mit viel Platz hinten, himmlischen massierenden Sitzen und gutem Gesamtkomfort. Sein Luxus liegt nicht im Spektakel, sondern in der Geschmeidigkeit. Kostenpunkt: 63.866 Euro.

Genesis Electrified G80

Motor:	zwei E-Maschinen
kW (PS):	272 (370)
Drehmoment bei U/min:	700 Nm bei k. A.
Getriebe:	eine Übersetzung
Schadstoffklasse/CO ₂ -Ausstoß:	-
0-100 in sek/V-max. in km/h:	5,1/225
Verbrauch/Reichweite:	18,1 kWh / 570 km
Zuladung kg/Ladevolumen l:	490/354
Typklasse HP/VK/TK:	21/31/28
Firmenfahrzeuganteil gesamt*:	k. A.
Dieselanteil:	0 %
Basispreis (netto):	ab 63.866 Euro
Betriebskosten pro Monat/km**:	1.291,64/0,52 Euro

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



Aus der Heckperspektive wirkt der G80 eher konservativ

Der Underdog

Wer nüchterne Sachlichkeit mit sportiven Fahrleistungen verbinden und mit Effizienz sogar krönen möchte, fährt mit dem Suzuki Across genau richtig. Flottenmanagement hat ihn gefahren.



Es gibt Autos, die schreien förmlich nach Aufmerksamkeit. Und dann gibt es den Suzuki Across. Ein SUV, so sachlich und unaufgeregt, dass man ihn fast übersieht – bis man ihn fährt. Denn unter seiner ruhigen, klar gezeichneten Hülle steckt etwas, das man diesem Meister der Gelassenheit kaum zutrauen würde: satte 306 PS Systemleistung.

Das klingt jetzt nach Power-Schau, fühlt sich aber ganz anders an. Der Across bleibt selbst dann cool, wenn er in unter sieben Sekunden auf Landstraßentempo sprintet. Kein Dröhnen, kein Drama – nur ein leiser Schub, als würde jemand den Wind kurz aufdrehen. Elektrisch fährt er bis zu 75 Kilometer weit in urbanen Gefilden – und das dann völlig emissionsfrei. Möglich dank rund 18 kWh Akkukapazität. Im Stadtverkehr gleitet er

lautlos dahin, auf der Autobahn wechselt der Antrieb so unauffällig zwischen Benzin- und Elektromotor, dass man sich schon anstrengen muss, um zu merken, was gerade arbeitet.

Sein Wesen ist ganz klar der Komfort. Die Lenkung reagiert leichtgängig, das Fahrwerk bügelt Unebenheiten gelassen glatt, und die Dämmung sorgt für ein souveränes Ruhegefühl. Selbst mit fast 2,1 Tonnen Gewicht wirkt der Across nie schwerfällig, sondern einfach gelassen kräftig. Er will nicht sportlich sein – und wirkt gerade dadurch unglaublich patent.

Im Alltag entpuppt er sich als Freund der Effizienz: Wer regelmäßig lädt, kann weite Strecken fast komplett elektrisch absolvieren. Und wenn der Akku leer ist, fährt er als klassischer Hybrid weiter – mit unter sieben Litern Verbrauch auf der Langstrecke. Die E-Allradtechnik verteilt die Kraft intelligent, der hintere Motor (54 PS) greift nur bei Bedarf ein. So entsteht Traktion, ohne dass man sie bemerkt – die beste Sorte Sicherheit.

Im Innenraum dominiert jene funktionale Klarheit, die man nach zwei Minuten zu schätzen weiß. Aufgeräumtes Cockpit, große Anzeigen, physische Tasten dort, wo sie Sinn ergeben. Und klar, das Kombiinstrument besteht anno 2025 bloß noch aus Bildschirmfläche. Die Stühle sind bequem, das Platzangebot üppig, der Kofferraum familientauglich – über 1.600 Liter maximales Ladevolumen sind schon eine Ansage. Nichts wirkt verspielt,



Für Digital Natives gibt es immer noch genug Displayfläche

In der zweiten Reihe gibt es reichlich Platz



alles vertraut – und außerdem recht solide verarbeitet.

Auch beim Laden zeigt der Across Alltagssinn: Mit 6,6 kW Ladeleistung ist die Batterie an der Wallbox in rund zweieinhalb Stunden wieder voll.

Schon in der Serienausstattung ist fast alles an Bord – darunter auch dickere Brocken wie elektrisch öffnende Heckklappe, schlüsselloses Schließsystem oder Tempomat mit adaptiver Steuerung – das ist ausgezeichnet für Vielfahrer. Die volle Assistenz ist freilich auch vorhanden und Navi, Parkpiepser sowie Rückfahrkamera. Preislich startet der Across bei netto 48.899 Euro. Dafür gibt es aber auch verdammt viel Auto. Der Across macht keinen Lärm um sich selbst – und gerade darin liegt seine Stärke. Er ist das stille Gegenstück zum automobilen Showgehabe – sachlich, souverän, und dann plötzlich so stark, dass man glatt zweimal hinschauen muss. Ein echter Underdog eben.

Suzuki Across 2.5 PHEV E-FOUR CVT

Motor/Hubraum in ccm:	Vierzyl.-Otto/2.487
E-Motor vorn kW (PS):	134 (182)
E-Motor hinten kW (PS):	40 (54)
Systemleistung kW (PS):	225 (306)
Drehmoment bei U/min:	227 Nm bei 3.200-3.700
Getriebe:	stufenlose Automatik
Schadstoffklasse/CO ₂ -Ausstoß:	Euro 6e/22 g/km
0-100 in sek/V-max. in km/h:	6,0/180
elektr. Verbrauch/Reichweite:	17,1 kWh/75 km (18,1 kWh)
Zuladung kg/Ladevolumen l:	435/490 bis 1.604
Typklasse HP/VK/TK:	18/27/29
Firmenfahrzeuganteil gesamt*:	8 %
Dieselanteil:	0 %
Basispreis (netto):	ca. 48.899 Euro
Betriebskosten pro Monat/km**:	951,39/0,38 Euro

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



Wer zwei Endrohre als Leistungsversprechen wertet, hat recht

Schöner Nutzwert-Sportler

Mit dem Audi Q6 lassen sich Komfort, Performance und Praxistauglichkeit verbinden. Als Sportback besticht er außerdem durch ästhetische Optik. Flottenmanagement hat ihn ausprobiert.



Viel Display kennzeichnet die neue Audi-Innenraum-generation

In der zweiten Reihe des Q6 lässt es sich gut aushalten



Gerade in der Flotte ist die Umstellung auf elektrische Antriebe eine Challenge: Hier müssen sie her, aber hier tun sie manchmal aber eben auch weh. Denn gerade im Langstreckenbetrieb ist das Thema Laden sensibel. Mit Produkten wie dem Audi Q6 quattro allerdings wird es einfacher. Dank rund 95 kWh netto im Akku entwickelt der Q6 eine echte Langstreckenkompetenz, fährt bis zu 646 Kilometer weit. Der Verbrauch pendelt sich je nach Tempo und Strecke im Bereich von etwa 15 bis 21 kWh pro 100 Kilometer ein, was angesichts Größe, Leistung und Allradantrieb absolut respektabel ist. Genau hier zeigt sich, dass Effizienz beim Q6 kein reines Datenblatt-Versprechen bleibt, sondern im Alltag funktioniert.

Und das Fahren? Der Ingolstädter gibt sich auf den ersten Kilometern genau so, wie man es er-

wartet – und überrascht dann dort, wo man es nicht zwingend vermutet hätte. Klar, Leistung ist reichlich vorhanden (428 PS). Und wer das rechte Pedal forsch behandelt, bekommt bissige Beschleunigung, die den großen SUV spürbar nach vorn schiebt – nach 5,4 Sekunden sind 100 Sachen abgehakt. Das fühlt sich schon souverän an.

Auf der Autobahn gleitet der Q6 ruhig und stabil dahin. Wind- und Abrollgeräusche bleiben angenehm gedämpft, das Fahrwerk filtert Unebenheiten sauber weg, ohne schwammig zu wirken. Auch bei höheren Geschwindigkeiten von bis zu 210 km/h wirkt das Auto gelassen, fast unaufgeregt – ein Fahrzeug, das lange Etappen nicht nur kann, sondern mag. Die Leistungsreserven sind dank sofort anliegendem Drehmoment spontan abrufbar, drängen sich aber nie auf. Komfort ist dabei kein leeres Wort. Der Q6 versteht es, sportliche Anlagen und Reisekomfort zu verbinden. In der Stadt lässt er sich entspannt bewegen, auf der Landstraße wirkt er präzise und kontrolliert, ohne unnötig hart zu sein. Die Lenkung bleibt angenehm leichtgängig, gibt genug Rückmeldung.

Das Platzangebot ist außerdem solide. Vorn sitzt man sehr großzügig, im Fond geht es ebenfalls

luftig zu, vor allem die Beinfreiheit überzeugt. Für Familien in Kombination mit längeren Reisen ist das optimal. Und praktisch ist der Q6 e-tron überdies mit seinen 511 Litern Kofferraumvolumen bereits bei stehenden Lehnen – da passt einiges an Gepäck hinein.

Unterm Strich ist der Audi Q6 quattro kein extrovertierter Krawallmacher, sondern ein sehr ausgewogenes Elektro-SUV. Schnell, komfortabel, effizient und langstreckentauglich – ein Auto für Kunden, die Leistung schätzen, sie aber nicht ständig ausstellen müssen. Ein Schnäppchen ist er mit einem Einstiegspreis von netto 64.790 Euro allerdings kaum. Für die SUV-Variante mit rund 200 Liter mehr Ladevolumen sind 62.773 Euro (netto) fällig.

Audi Q6 Sportback e-tron quattro

Motor:	zwei E-Maschinen
Systemleistung kW (PS):	315 (428)
Drehmoment bei U/min vorn:	275 Nm bei k. A.
Drehmoment bei U/min hinten:	580 Nm bei k. A.
Getriebe:	eine Übersetzung
Schadstoffklasse/CO ₂ -Ausstoß:	keine/0 g/km
0-100 in sek/V-max. in km/h:	5,4/210
Ladezeit DC von 10 auf 80%:	21 Minuten
Verbr./Reichweite:	16,2 kWh / 646 km
Zuladung kg/Ladevolumen l:	540/511-1.373
Typklasse HP/VK/TK:	21/27/24
Firmenfahrzeuganteil gesamt*:	56,9 %
Dieselanteil:	0 %
Basispreis (netto):	ab 64.790 Euro
Betriebskosten pro Monat/km**:	1.106,13/0,44 Euro

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



Vor allem der Sportback besticht mit seiner Fließheck-Linie

Bissig-bürgerlich

Wer dem bürgerlichen Škoda Enyaq ein bisschen Pepp verleihen möchte, wähle die Kombination Coupé und RS. Und wenn er dann noch giftig grün leuchtet, wird er garantiert zum Hingucker. Flottenmanagement war mit dem Tschechen unterwegs.



Mit dem Enyaq RS Coupé bringt Škoda sein Elektro-Flaggschiff in sportliche Form. Das coupéhafte Heck verleiht dem großen SUV eine gestreckte Silhouette, markante Details wie die schwarz abgesetzten Elemente und die serienmäßigen 20-Zoll-Räder unterstreichen den dynamischen Anspruch. Mit 340 PS und Allradantrieb markiert das RS Coupé die Leistungsspitze im Enyaq-Programm – und das spürt man vom ersten Meter an. Der Antritt ist vehement, die 5,4 Sekunden auf Tempo 100 wirken subjektiv noch bissiger, weil die Kraft ohne Verzögerung wütet. Dennoch bleibt der RS kein lauter Draufgänger: Sein Charakter ist sportlich, aber kultiviert.

Die Lenkung arbeitet präzise, dabei jedoch nicht nervös. Auf Landstraßen wirkt das RS Coupé über-

raschend handlich, lässt sich leichtfüßig durch Kurven dirigieren. Gleichzeitig bleibt es auf der Autobahn stabil und vermittelt jederzeit Sicherheit. Das Fahrwerk ist straffer abgestimmt als bei den normalen Enyaq-Versionen, ohne unkomfortabel zu sein – ein guter Kompromiss zwischen Dynamik und Langstreckentauglichkeit. Unterstützt wird dieser Einschlag von einer gelungenen Geräuschkämmung. Auch bei höheren Geschwindigkeiten bleibt der Innenraum angenehm leise.

Bei der Reichweite steht das RS Coupé den braveren Brüdern kaum nach. Je nach Ausstattung sind bis zu 562 Kilometer nach WLTP möglich. Der Akku mit 79 kWh netto lädt an Schnellladern mit bis zu 185 kW, womit 10 auf 80 Prozent binnen 26 Minuten erledigt werden. Damit ist das sportliche SUV ebenso reise- wie alltagstauglich.

Innen setzt Škoda auf eine sportlich-edle Atmosphäre. Schwarze Zierelemente, optional Carbon-Look, kontrastfarbene Nähte und bequeme Sportsitze prägen das Ambiente. Das Cockpit ist übersichtlich, das zentrale Display mit 13 Zoll Bildschirmdiagonale übernimmt fast alle Funktionen und reagiert prompt. Die Bedienung ist inzwischen logisch, dazu kommen Over-the-Air-Updates sowie eine gute Smartphone-Integration. Beeindruckend bleibt das Platzangebot. Vorne wie hinten sitzen die Passagiere luftig, im Fond bietet das Coupé trotz der abfallenden Dachlinie reichlich Raum.



An Ablagen und Display mangelt es dem Enyaq kaum

Das Enyaq Coupé bietet in der zweiten Reihe reichlich Platz



Der Kofferraum fasst 570 Liter und damit genug für Familie und Freizeit.

Das Enyaq RS Coupé ist mehr als nur die sportliche Variante eines erfolgreichen Stromers. Es verkörpert die Balance aus Alltag und Emotion, verbindet Dynamik mit Ruhe. Wer ein elektrisches SUV sucht, das souverän auftritt, Komfort und Reichweite bietet und zugleich mit kräftiger Performance überzeugt, findet hier einen überzeugenden Begleiter.

Škoda Enyaq Coupé RS

Motor:	Asynchron-Elektromaschine
kW (PS):	250 (340)
Drehmoment bei U/min:	679 Nm bei k. A.
Getriebe:	eine Übersetzung
CO ₂ -Ausstoß:	0 g/km
0-100 in sek/V-max. in km/h:	5,4/180
Verbrauch/Reichweite:	15,8 kWh/500 km (79 kWh)
Zuladung kg/Ladevolumen l:	457/570 bis 1.610
Typklasse HP/VK/TK:	14/19/21
Firmenfahrzeuganteil gesamt*:	78,7 %
Dieselanteil:	0 %
Basispreis (netto):	ab 51.134 Euro
Betriebskosten pro Monat/km**:	971,45/0,39 Euro

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



Heck: Markant am Coupé ist die abfallende Dachlinie



Für einen Kleinwagen geht der Platz im in Ordnung

Viel Display und der obligatorische Baguette-Korb sind typisch R5



Der neue Renault 5 ist eines dieser Autos, die man schon im Stand sympathisch findet. Kleine Statur, große Attitüde – und genau diese Mischung trägt der Franzose mit einer Lässigkeit vor, die man heute kaum noch findet. Während viele elektrische Kleinwagen versucht wirken, als müssten sie unbedingt erwachsen aussehen, macht der R5 das Gegenteil. Er spielt ganz bewusst mit Retro-Charme, setzt auf Kantigkeit, einen fast schon frechen Blick und Proportionen, die in engen Innenstädten sofort heimisch wirken. Die Designer wissen, was sie da getan haben. Der R5 sieht schlicht adrett aus. Und er weiß das ganz genau.

Unter der Retro-Schale steckt moderne Technik, in der 150-PS-Version sogar ein kräftiger Antritt. Der Elektromotor arbeitet kultiviert, der Sprint fühlt sich druckvoller an, als man es bei dieser Kategorie Auto erwartet hätte. Klar, der R5 ist kein Leistungsmonster – aber er wirkt jederzeit souverän, leichtfüßig und erstaunlich wach. Besonders im Stadtverkehr macht das Spaß, weil der Franzose so unkompliziert reagiert. Aufs Fahrpedal, loszischen, fertig. Und das ganz ohne Hektik. Er bleibt ein entspannter Begleiter, keiner, der ständig nach Aufmerksamkeit schreit.

Beim Fahrkomfort punktet er mehr, als man einem kleinen Stromer zutrauen würde. Die Federung ist eher weich ausgelegt, französisch eben



Cooler geht kaum

Mit dem Retrodesign des Renault 5 haben die Franzosen mitten ins Schwarze getroffen und erreichen damit womöglich Kunden, die ihn nicht wegen, sondern trotz seines elektrischen Antriebs kaufen. Flottenmanagement hat ihn getestet.

– Unebenheiten bügelt er überraschend gelassen weg. Auch bei höheren Tempi bleibt er ausgewogen, ohne nervös zu wirken. Das macht ihn zu einem angenehmen Pendlerauto, das lange Strecken jedoch ebenfalls nicht scheut. Klar: Die große Reiselimousine ersetzt er nicht, aber er wirkt nie gequält. Das Geräuschniveau bleibt ebenfalls im Rahmen; Wind- und Abrollgeräusche sind vorhanden, aber nicht störend. Für diese Fahrzeugklasse ist das jedoch richtig ordentlich.

Innen setzt der R5 auf eine charmante Mischung aus Moderne und spielerischen Retro-Details. Die Bildschirme sind punktgenau dimensioniert, die Bedienung nicht überfrachtet, und einige physische Tasten sorgen für intuitive Abläufe. Das Interieur wirkt fröhlich, fast heiter, und lädt dazu ein, einfach loszufahren. Auch der Platz geht klar. Vorne ist er überraschend großzügig, hinten okay für zwei Erwachsene auf kurzen Distanzen, für den Alltag völlig ausreichend. Der Kofferraum? Nicht ausladend, aber nutzbar – der R5 bleibt schließlich ein Stadtfritzer.

Seine elektrische Seite zeigt er ebenfalls ohne Allüren. Die Reichweite langt für den Alltag sehr gut, und die Ladeleistung ist – typisch Kleinwagen – solide. Doch genau das passt zum Konzept. Der R5 ist kein Langstreckenheld, sondern ein urbaner Lebensbegleiter. Einer, der spontane Ausflüge mag, aber nicht auf Marathonetappen ausgelegt sind.

Unterm Strich ist der Renault 5 in der 150-PS-Version ein Auto, das Herz und Hirn gleichzeitig anspricht. Er sieht gut aus, fährt angenehm, wirkt nicht wie ein technisches Statement, sondern wie ein Freund auf vier Rädern. Einer, der mit einem Augenzwinkern an vergangene Zeiten erinnert und gleichzeitig zeigt, dass Elektromobilität auch spielerisch, leicht und einfach schön sein kann. Wer ein charmantes, modernes und überraschend komfortables – mit anderen Wörtern cooles – Elektroauto sucht, wird mit dem R5 fündig – und verliebt sich vielleicht sogar in ihn.

Renault 5 E-Tech Electric 150 Comfort Range

Motor:	Fremderregter Synchronmotor
kW (PS) bei U/Min:	110 (150) bei k. A.
Drehmoment bei U/min:	245 Nm bei k. A.
Getriebe:	eine Übersetzung
Schadstoffklasse/CO ₂ -Ausstoß:	-
0-100 in sek/V-max. in km/h:	8,0/150
Verbrauch/Reichweite:	15,2 kWh/342 km (52 kWh)
Zuladung kg/Ladevolumen l:	396/326 bis 1.106
Typklasse HP/VK/TK:	15/20/18
Firmenfahrzeuganteil gesamt*:	22,6 %
Dieselanteil:	0 %
Basispreis (netto):	ab 25.966 Euro
Betriebskosten pro Monat/km**:	658,56/0,26 Euro

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

Der neue R5 sieht fast aus wie das historische Modell



Auf der Straße spürt man, dass Renault Wert auf Leichtigkeit gelegt hat. Die Lenkung ist angenehm direkt, aber nicht nervös. Der R5 fährt intuitiv, fast so, als wolle er dem Fahrer sagen: „Keine Sorge, ich mach das schon.“ Kurven nimmt er willig, ohne trocken sportlich zu werden; er bleibt soft, aber kontrolliert. Wer aggressives Kurvenwetzen sucht, ist hier falsch. Wer lässige Mobilität mit Charme möchte, liegt goldrichtig.



Der ID.3 wirkt betont aufgeräumt

An Platz mangelt es im ID.3-Fond kaum. USB-Anschlüsse müssen sein



Mit dem ID.3 hat Volkswagen seine Elektrooffensive eingeläutet – und in der seltenen 170-PS-Version ein Modell auf die Räder gestellt, das eher als Außenseiter gilt. Dabei reicht er für den Alltag völlig aus. Der Antritt ist leise, direkt und sorgt im Stadtverkehr für eine angenehme Spontaneität. Wer von einem klassischen Golf umsteigt, wird überrascht sein, wie leichtfüßig sich der ID.3 bewegt. Er wirkt handlich, seine Lenkung gibt sich leichtgängig, bleibt aber auf der Autobahn stoisch im Geradeauslauf. Fahrgeräusche sind auf ein Minimum reduziert – ein Plus für längere Etappen. Der Basis-ID.3 verzichtet zwar auf Rekordwerte, bietet aber ein harmonisches, entspanntes Fahrerlebnis.

Die Reichweite liegt nach WLTP je nach Ausstattung bei rund 390 Kilometern – realistisch genug



Basis-Stromer

Volkswagen bietet den ID.3 als Basisvariante mit 170 PS und kleinem Akku zum fairen Tarif. Kommt man mit dem Grundmodell klar? Flottenmanagement hat ihn ausgiebig gefahren.

für Pendler, Stadtfahrten und Ausflüge ins Umland. Der Akku mit gut 52 kWh netto lässt sich mit bis zu 145 kW DC laden. Das heißt: In etwa 30 Minuten steigt der Ladezustand von 10 auf 80 Prozent. An AC-Säulen zieht der ID.3 mit 11 kW, was ihn über Nacht bequem wieder voll macht – eine Lösung, die für viele Nutzer alltagstauglich ist.

Im Innenraum präsentiert sich der ID.3 futuristisch, aber bewusst reduziert. Das Cockpit ist klar strukturiert, der Touchscreen übernimmt die meisten Funktionen. Dank Updates ist die Menüführung logisch geworden, und die gute Konnektivität mit OTA-Updates und App-Anbindung machen den Alltag leichter. Auch das Raumgefühl überzeugt: Fahrer und Passagiere sitzen luftig, das Platzangebot im Fond ist großzügig. Dazu kommen ein Kofferraum mit knapp 385 Litern Volumen sowie praktische Ablagen.

Mit seiner kompakten Bauweise bleibt der ID.3 flexibel im städtischen Umfeld, ohne auf Alltags-tauglichkeit zu verzichten. Gerade die seltene 170-PS-Version hat ihren eigenen Charme: Sie bietet genügend Schub (8,2 Sekunden bis 100 km/h), um flott unterwegs zu sein, ohne überambitioniert zu wirken. Für viele, die einen

komfortablen und leisen Einstieg in die Elektromobilität suchen, ist sie daher ein stimmiges Gesamtpaket. Der Grundpreis liegt bei 28.008 Euro netto.

Und wer genauer hinschaut, erkennt, dass der ID.3 heute fast schon Fanpotenzial hat: Er markiert den Anfang einer neuen Ära bei VW, als Mut und Aufbruch wichtiger waren als reine Leistungswerte. Auf der Straße spürt man das in seiner Gelassenheit, die ihn zum entspannten Begleiter macht. Er ist kein Auto für den großen Auftritt, sondern für Menschen, die Elektromobilität unaufgeregt erleben wollen – zuverlässig, geräumig, leise und doch mit einer Prise Fahrfreude.

Volkswagen ID.3 Pure

Motor:	Elektromotor
kW (PS) bei U/min:	125 (170) bei k. A.
Drehmoment bei U/min:	310 Nm bei k. A.
Getriebe:	Reduktionsgetriebe
CO ₂ -Ausstoß:	-
0-100 in sek/V-max. in km/h:	8,2/160
Verbrauch/Reichweite:	15,2 kWh/342 km (52 kWh)
Zuladung kg/Ladevolumen l:	472/385 bis 1.267
Typklasse HP/VK/TK:	14/19/19
Firmenfahrzeuganteil gesamt*:	66,7 %
Dieselanteil:	0 %
Basispreis (netto):	ab 28.008 Euro
Betriebskosten pro Monat/km**:	701,21/0,28 Euro

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



Der elektrische Wolfsburger besticht durch zurückhaltendes Design

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 ₂ -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



Gefälliges Design dürfte den neuen CLA beliebt machen

Der CLA verfügt über unzählige Kameras



Das Lademonster!

Mercedes-Benz hat mit dem neuen CLA das perfekte Außendienst-Fahrzeug gebaut. Der Kompakte ist brutal effizient, dynamisch und hinreichend komfortabel. Flottenmanagement hat ihn ausgiebig getestet.

Manche Elektroautos wollen vor allem auffallen. Andere wollen beschleunigen, blinken oder mit Bildschirmflächen imponieren. Und dann gibt es Autos, die auf den zweiten Blick fast noch spannender sind, weil sie ein sehr konkretes Problem lösen. Der neue Mercedes-Benz CLA 250+ mit EQ-Technologie gehört beispielsweise in letztere Kategorie. Effizient, komfortabel, schnell ladend und mit einer Reichweite, die im Flottenalltag nicht nur gut klingt, sondern echte Relevanz hat, buhlt er um Kunden.

Gerade für Außendienst und generell Vielfahrerprofile könnte dieser CLA deshalb eines der interessantesten Elektroautos seiner Klasse werden. Wer beruflich viele Kilometer fährt, möchte kein Auto, das ständig nach Planung, Kompromiss und Lade-App ruft. Ein guter elektrischer Dienstwagen sollte laufen, laden und möglichst keine Umstände bereiten. Der CLA 250+ scheint genau dieses Kriterium zu erfüllen.

Die technischen Eckdaten setzen den Ton. Der Elektromotor leistet 272 PS und treibt die Hinterräder an. Der CLA 250+ sprintet in rund 6,7 Sekunden auf 100 km/h und erreicht eine Höchstgeschwindigkeit von 210 km/h. Damit ist er flott motorisiert, mehr braucht man nicht. Im Alltag zählt ohnehin weniger der Stammtischwert als die souveräne Verfügbarkeit der Power. Genau hier liegt die Stärke des Elektroantriebs.

Noch wichtiger ist aber die Effizienz. Der neue CLA basiert auf der elektrischen MMA-Architektur und wirkt wie ein Auto, bei dem Mercedes nicht nur einen Akku in eine hübsche Karosserie geschoben hat. Aerodynamik, Antrieb, Batterie, Rekuperation und Software greifen so zusammen, dass aus dem CLA 250+

ein echter Langläufer wird. Mercedes nennt bis zu 793 Kilometer nach WLTP, das ist schon eine Ansage.

Beim Laden macht der CLA ebenfalls eine gute Figur. Dank 800-Volt-Technik sind bis zu 320 kW DC-Ladeleistung möglich. Mercedes spricht von rund 22 Minuten für den Ladehub von 10 auf 80 Prozent. Noch anschaulicher ist der Kurzstopp: In etwa zehn Minuten sollen bis zu 325 Kilometer Reichweite nachgeladen werden können. Sauber!

Und das funktioniert auch in der Praxis – wir haben sogar Peaks von mehr als 350 kW gesehen. Denn ein Dienstwagen muss nicht nur morgens mit vollem Akku losfahren können, sondern auch nach einem ungeplanten Zusatztermin wieder schnell einsatzbereit sein. Hier zahlt sich die 800-Volt-Architektur aus. Auch fahrdynamisch passt der CLA 250+ gut zu seinem Einsatzzweck. Er will kein knallhartes Sportgerät sein, sondern ein komfortabler Reisewagen.

Dazu passt das Geräuschniveau. Elektroautos sind nicht automatisch leise, denn wenn der Verbrenner wegfällt, treten Reifen, Wind und Fahrwerk umso deutlicher hervor. Beim CLA ist die akustische Zurückhaltung aber Teil des Premiumversprechens. Er fährt unter dem Strich kultiviert. Kultiviert ist auch der Innenraum. Mercedes setzt auf eine stark digitalisierte Bedienwelt mit MBUX, auf Wunsch mit großflächigem Superscreen, moder-



Für einen kompakten Vertreter ist dieser Mercedes ausladend



ner Grafik und dem neuen Mercedes-Benz Operating System. Vor allem die deutlich verbesserte Sprachbedienung funktioniert dank KI-Boost inzwischen richtig gut.

Gleichzeitig bleibt der CLA ein typischer Mercedes, was man an seiner Innenarchitektur ablesen kann. Materialien und Sitze sollen nicht nach Verzicht riechen. Das ist im Flottenmarkt durchaus wichtig. Denn viele Fahrer steigen nicht aus einem Kleinwagen um, sondern aus häufig aus gut ausgestatteten Verbrennern. Wer solche Kunden für Elektromobilität gewinnen möchte, darf ihnen kein pädagogisches Sparmobil hinstellen. Der CLA 250+ bietet stattdessen elektrische Vernunft mit Premium-Anmutung.

Optisch bleibt der neue CLA der bekannten Linie treu, wirkt aber glatter, technischer und aerodynamischer. Die Form ist nicht nur Design, sondern Teil des Reichweitenkonzepts. Niedrige Stirnfläche, sauber geführte Luft und eine coupéhafte Dachlinie helfen dabei, den Verbrauch zu drücken. Man kann diesen Look mögen oder nicht, aber funktional ergibt er Sinn. Gerade bei Autobahngeschwindigkeit ist Aerodynamik kein ästhetisches Detail, sondern ein gewichtiger Reichweitenhebel.

Für Flottenverantwortliche dürfte außerdem die Positionierung interessant sein. Der CLA 250+ ist weder elektrisches Luxusmonster noch Einstiegsauto, sondern ein gehobenes Kompaktklasseangebot mit sehr ausgeprägtem technischen Schwerpunkt. Er bietet genug Prestige für anspruchsvolle Nutzer, genug Reichweite für harte Einsatzprofile sowie genug Ladeleistung, um auch bei langen Tagen mit einem gerüttelt Maß an Kilometern nicht aus dem Takt zu geraten. Das macht ihn besonders für jene Fahrer interessant, die bisher beim Elektroauto noch gezögert haben, weil ihnen Reichweite und Ladezeit nicht überzeugend genug erschienen.

Natürlich wird auch dieser CLA nicht alle Fragen der Elektromobilität auflösen. Wer häufig ohne Lademöglichkeit zuhause oder am Arbeitsplatz unterwegs ist, bleibt auf eine gute öffentliche Infrastruktur angewiesen. Wer regelmäßig sehr



Platzmangel herrscht in der zweiten Reihe nicht

schnell über lange Autobahnetappen fährt, wird den Verbrauch nach oben auspegeln sehen – aber er hält sich in Grenzen. Selbst unter häufiger Nutzung der Toppspeed stand im Testbetrieb kaum mehr als 23 kWh auf dem Display. Seine größte Leistung liegt übrigens darin, dass er Elektromobilität nicht mehr als Sonderfall wirken lässt. Er fährt weit, lädt schnell, ist komfortabel, leise und hinreichend kräftig. Genau diese Kombination braucht der Markt. Nicht jedes elektrische Auto muss ein rollendes Technikfestival sein. Manchmal ist das beste Elektroauto jenes, das im Alltag die wenigsten Ausreden braucht. Der CLA 250+ kommt diesem Ideal ziemlich nahe.

Am Ende steht ein fahrbarer Untersatz, der weniger über einzelne Superlative funktioniert als über sein Gesamtpaket. Ja, die Reichweite ist stark. Ja, die Ladeleistung ist beeindruckend. Ja, die Effizienz ist brutal gut. Aber entscheidend ist, dass daraus ein sehr plausibles Berufsauto entsteht. Der Mercedes-Benz CLA 250+ mit EQ-Technologie ist kein Elektroauto für Idealisten, sondern eines für Menschen, die Termine haben, Strecken fahren, rechnen müssen und trotzdem Komfort wollen. Genau deshalb könnte er in der Flotte einschlagen. Nicht laut, nicht grell, sondern mit der unaufgeregten Wucht eines Autos, das seine Aufgabe verstanden hat. Darüber hinaus liegt sein Nettopreis mit etwas mehr als 46.800 Euro im bezahlbaren Bereich. Und die wichtigsten Features gibt es frei Haus. Insofern ist der Mercedes-Allrounder ein ziemlich attraktives Angebot.

Mercedes-Benz CLA Coupé 250+ EQ

Motor	eine Elektromaschine
kW (PS)	200 (272)
max. Drehmoment	335 Nm
Getriebe	Zweigang-Automatik
Höchstgeschw. km/h	210
Beschleunigung 0-100/h	6,7 s
WLTP-Verbrauch	12,3 kWh auf 100 km
WLTP-Reichweite	792 km
Testverbrauch	18,7 kWh auf 100 km
CO ₂ -Ausstoß	0 g/km
Effizienzklasse	A+
Akkukapazität	85 kWh (netto)
Zuladung	385 kg
Laderaumvolumen (VDA)	405 l + 101 l Frunk

Kosten:

Steuer pro Jahr	bis Ende 2035 steuerfrei
Typklassen HP/VK/TK	17/25/22
Garantie:	
Fahrzeug	2 Jahre
Traktionsbatterie	8 Jahre

Sicherheit/Komfort:

Kopf- und Seiten-Airbags	Serie
Klimaautomatik	Serie
Parksensorik	Serie
Tempomat	Serie
Rückfahrkamera	Serie
aktives Bremssystem	Serie
Verkehrszeichenerkenn.	Serie
Panoramaglasdach	Serie
Sitzheizung	Serie
LED-Scheinwerfer	Serie
Head-up-Display	750 Euro
Wärmepumpe	Serie

Kommunikation:

Smartphone-Integration	300 Euro
Bildschirm-Navigation	Serie

Basispreis:

Mercedes-Benz CLA 250+	ab 46.830 Euro (alle Preise netto)
------------------------	---------------------------------------

Betriebskosten Schaltgetriebe

20.000/30.000/50.000 km	-
-------------------------	---

Betriebskosten Automatik

20.000/30.000/50.000 km	912,03/1.055,21/1.346,76 Euro
-------------------------	-------------------------------

Full-Service-Leasingrate Schaltgetriebe*

20.000/30.000/50.000 km	-
-------------------------	---

Full-Service-Leasingrate Automatik*

20.000/30.000/50.000 km	778,78/855,33/1.013,63 Euro
-------------------------	-----------------------------

Firmenfahrzeuganteil:

	38,6 %
--	--------

Dieselanteil:

	-
--	---

Bewertung:

- +

 - exzellente Verarbeitungsqualität
 - ordentliche Fahrleistungen
 - ausgeprägte Effizienz
- - fast ausschließlich Paketooptionen

* Die Raten für das Gewerbeleasing im S-Mobilitätsportal enthalten: Finanzrate und Servicerate für das Wartungspaket bei einer Laufzeit von 36 Monaten; ohne Anzahlung



Markantes Lichtdesign ist bei Volvo ein Muss

Das Laderaumvolumen kann sich für eine Limousine sehen lassen



Elegant und schnell

Mit dem Volvo ES90 haben die Schweden eine elegante Business-Limousine auf den Markt gebracht. Und die Antriebe? Nur noch elektrisch. Dank 800-Volt-Technologie kommen aber selbst Außendienstler mit dem feinen Auto zurecht.

Da steht nun der neue Volvo ES 90 auf der Straße und hält in puncto Design keine Überraschung mehr bereit. Geschlossener Grill und im Blech eingelassene Querspanne, das ist heute markentypisch. Allerdings bekommt die Businessklasse noch einen markanten Chromstreifen spendiert. Formal bewegt sich der ES90 irgendwo zwischen klassischer Limousine und Fastback. Er steht selbstbewusst auf der Straße, auch ohne SUV zu sein. Fünf Meter Länge und ein Radstand von 3,10 Metern sprechen ohnehin eine deutliche Sprache. Das ist kein kompaktes Statussymbol für die Innenstadt, sondern ein großes Auto für lange Strecken, volle Terminkalender und Menschen, die unterwegs nicht das Gefühl haben möchten, in einem Arbeitsgerät zu sitzen. Gerade für Außendienst, Geschäftsreise und gehobene User-Chooser-Flotten ist das ein wichtiger Punkt. Der ES90 wirkt nicht wie ein Kompromiss zwischen Vernunft und Komfort, sondern wie ein Auto, das elektrische Langstrecke kann, und zwar auf eine ziemlich feine Art.

Dazu passt der Antrieb wie angegossen. Der Single Motor Extended Range leistet 333 PS und treibt die Hinterräder an. Das klingt in dieser Klasse zwar nicht mehr nach Überfluss, ist in der Praxis aber mehr als ausreichend. Der Sprint auf 100 km/h gelingt in 6,6 Sekunden, doch wichtiger ist die Art, wie der Volvo seine Leistung abgibt. Er schiebt souverän an, weich, unmittelbar, aber nie hektisch. Keine künstliche Dramatik oder nervöses Zerren.

Dass es stärkere Varianten gibt, ist für manche Käufer sicher verführerisch. Aber im Flottenkontext wirkt gerade der Single Motor fast wie die klügere Wahl. Mehr Leistung braucht im Alltag tatsächlich kaum jemand. Der Punch reicht für zügiges Mitschwimmen, für souveräne Überholvorgänge und für eine entspannte Reisegeschwindigkeit. Mehr als 180 Sachen sind bei Volvo bekanntermaßen aber nicht drin.

Beim Thema Reichweite liefert der ES90 ein starkes Argument. Volvo nennt für den Single Motor Extended Range bis zu 662 Kilometer nach WLTP (gemittelt). Wer viele Termine fährt, möchte nicht ständig rechnen, planen und hoffen. Ein Auto dieser Klasse muss lange Etappen souverän abdecken können. Er nimmt der Elektromobilität ein Stück ihrer früheren Nervosität und ersetzt sie durch eine angenehm nüchterne Selbstverständlichkeit.

Noch wichtiger ist vielleicht die Ladeleistung. Die 800-Volt-Architektur ist hier kein Marketing-Lametta, sondern ein echter technischer Vorteil. Volvo nennt 22 Minuten für den Ladehub von 10 auf 80 Prozent an einer entsprechend leistungsfähigen DC-Säule. Für den Single Motor sind rund 300 kW Ladeleistung vorgesehen. Das macht aus dem ES90 ein Auto, das nicht nur weit kommt, sondern auch unterwegs schnell wieder einsatzbereit ist. Für Flotten ist das zentral. Wenn der Ladestopp eher zur Kaffeepause als zur Zwangsentschleunigung wird, beginnt Elektromobilität im Berufsalltag wirklich zu überzeugen.

Auch akustisch spielt der ES90 seine Stärke aus. Die Fahrgeräusche sind sehr leise, was gerade bei Elektroautos in dieser Klasse entscheidend ist. Der Wagen gleitet mit einer Ruhe dahin, die frappiert. Das passt zur gesamten Abstimmung. Das Fahrwerk ist smooth, komfortorientiert und langstreckentauglich.



Der gehobene Mittelklässler ist ganz schön lang



Skandinavisches Design
ist clean und reduziert



Das Tachoelement sitzt gut sichtbar vor den Augen des Fahrers



Vor Beinfreiheit kann man sich in dem Schweden kaum retten

Innen setzt sich dieser Eindruck fort. Volvo arbeitet mit vielen Recyclingmaterialien, ohne daraus eine asketische Verzichtsinzenierung zu machen. Das dunklere Echtholz bringt Wärme und Tiefe ins Interieur, die Gestaltung wirkt reduziert. Gerade diese Mischung steht dem ES90 gut. Er ist modern, ohne klinisch zu wirken. Nachhaltigkeit erscheint hier nicht als grobe Jute-Tasche im Premiumsegment, sondern als sauber integrierter Teil eines noblen Gesamtbilds.

Die Sitze gehören zu den großen Stärken des Autos. Sie sind weich im besten Sinne, geradezu anschmiegsam – außerdem stützend und langstreckentauglich. Für Fahrer, die mehrere Stunden am Tag im Auto verbringen, ist das alles andere als eine Nebensache. Gute Sitze sind im Flottenalltag ein Produktivitätsfaktor. Wer nach 400 Kilometern entspannt aussteigt, hat nicht nur mehr Komfort erlebt, sondern schlicht besser gearbeitet. Der ES90 nimmt diese Aufgabe ernst.

Fast sensationell ist das Platzangebot im Fond. Die Beinfreiheit hinten ist großzügig bis luxuriös, was angesichts des Radstands kaum überrascht. Der ES90 ist damit nicht nur ein klassisches Selbstfahrerauto, sondern auch als Chauffeurs- oder Managementfahrzeug interessant. Wer hinten sitzt, bekommt wirklich viel Raum. Gerade große elektrische Limousinen haben hier einen Vorteil, weil der lange Radstand einer der konstruktiven Vorteile der Plattform ist. Volvo nutzt ihn sichtbar.

Natürlich ist der ES90 kein günstiges Auto. Der Single Motor Extended Range startet bei 60.075 Euro netto. Damit liegt er klar im Premiumbereich. Doch der Gegenwert ist überzeugend. Man

bekommt ein großes, leises, sehr komfortables Auto mit starker Reichweite, moderner 800-Volt-Technik, edlem Innenraum und ernstzunehmender Flottentauglichkeit. In dieser Kombination wirkt der Preis nicht niedrig, aber plausibel.

Spannend ist außerdem, wie wenig der ES90 nach klassischem Dienstwagen-Kompromiss riecht. Der Skandinavier kombiniert Flottenvernunft mit hoher Emotionalität. Er zeigt, dass elektrische Flottenautos inzwischen eine andere Reife erreicht haben. Hier geht es nicht mehr bloß darum, CO₂-Werte zu senken oder steuerliche Vorteile mitzunehmen. Es geht um Reisequalität, um Ladezeit, um Ruhe sowie um Arbeitsfähigkeit unterwegs.

Gerade im Vergleich zu manchen sehr dynamisch inszenierten Kandidaten setzt Volvo einen eigenen Akzent. Der ES90 ist kein fahrender Powerpoint-Chart für Überlegenheit, sondern ein angenehm leiser Begleiter. Seine Stärke liegt nicht im Spektakel, sondern im Zusammenspiel vieler guter Eigenschaften. Reichweite, Komfort, Ladeleistung, Raumangebot und Materialanmutung greifen demnach ineinander.

Am Ende bleibt der Eindruck eines sehr feinen Autos. Der Volvo ES90 Single Motor Extended Range ist schnell genug, komfortabel genug, groß genug und technisch modern genug, um im gehobenen Segment eine ernsthafte Rolle zu spielen. Er macht Elektromobilität angenehm im besten Sinne. Man steigt ein, fährt los, kommt weit, lädt schnell und steigt entspannt wieder aus. Für viele Außendienstfahrer und Dienstwagennutzer dürfte genau das die eigentliche Luxusdefinition sein.

Volvo ES90 Motor Extended Range

Motor	eine Elektromaschine
kW (PS)	245 (333)
max. Drehmoment	480 Nm
Getriebe	Zweigang-Automatik
Höchstgeschw. km/h	180
Beschleunigung 0-100/h	6,6 s
WLTP-Verbrauch	15,6 kWh auf 100 km
WLTP-Reichweite	662 km
Testverbrauch	21,2 kWh auf 100 km
CO ₂ -Ausstoß	0 g/km
Effizienzklasse	A+
Akkukapazität	90 kWh (netto)
Zuladung	490 kg
Laderaumvolumen (VDA)	442 l bis 1.445 l +
	27 l Frunk

Kosten:

Steuer pro Jahr	bis Ende 2035 steuerfrei
Typklassen HP/VK/TK	18/27/24

Garantie:

Fahrzeug	3 Jahre
Durchrostung	12 Jahre
Traktionsbatterie	8 Jahre

Sicherheit/Komfort:

Kopf- und Seiten-Airbags	Serie
Klimaautomatik	Serie
Parksensorik	Serie
Tempomat	Serie
Rückfahrkamera	Serie
Spurhalteassistent	Serie
Standheizung	Serie
Panoramaglasdach	Serie
Sitzheizung	Serie
LED-Scheinwerfer	Serie
digitaler Schlüssel	750 Euro
Wärmepumpe	Serie

Kommunikation:

Smartphone-Integration	Serie
Bildschirm-Navigation	Serie

Basispreis:

Volvo ES90	ab 60.075 Euro
Single Motor Ext. R.	(alle Preise netto)

Betriebskosten Schaltgetriebe

20.000/30.000/50.000 km	-
-------------------------	---

Betriebskosten Automatik

20.000/30.000/50.000 km	898,65/1.077,99/1.441,86
-------------------------	--------------------------

Full-Service-Leasingrate Schaltgetriebe*

20.000/30.000/50.000 km	-
-------------------------	---

Full-Service-Leasingrate Automatik*

20.000/30.000/50.000 km	729,65/824,49/1.019,36
-------------------------	------------------------

Firmenfahrzeuganteil:	10,0 %
-----------------------	--------

Dieselanteil:	-
---------------	---

Bewertung:

- + viel Platz im Fond
- + gute Serienausstattung
- + hoher Fahrkomfort
- oft nur Paketoptionen

* Die Raten für das Gewerbeleasing im S-Mobilitätsportal enthalten: Finanzrate und Servicerate für das Wartungspaket bei einer Laufzeit von 36 Monaten; ohne Anzahlung



Der neue Renault 4 gleicht dem historischen Modell



Mit über 1.400 Litern Laderaumvolumen wird der Franzose zum Praktiker

Verspielt ist der kleine Renault ebenfalls



Ziemlich sympathisch

Mit dem Renault 4 ist den Franzosen ein guter Wurf gelungen. Der Kleinwagen wirkt erstens sympathisch und hat zweitens funktionale Elemente. Und ein Allrounder ist er trotz den Kleinwagensegments obendrein.



Manchmal ist Elektromobilität besonders überzeugend, wenn sie nicht nur technisch sauber funktioniert, sondern auch eine Idee transportiert. Der Renault 4 E-Tech ist so ein Fall. Er ist kein nüchternes Rechenmodell auf Rädern, kein reiner Effizienzautomat und auch kein übermotorisierter Lifestyle-Klotz. Er ist ein kompaktes Elektroauto mit Charakter, Humor und einem erstaunlich erwachsenen Nutzwert. Renault greift beim neuen R4 bewusst in die eigene Historienkiste, zieht aber keine verstaubte Nostalgie hervor. Stattdessen entsteht ein Auto, das den Geist des alten Renault 4 in die Gegenwart übersetzt. Er ist praktisch, unprätentiös, sympathisch und sogar ein bisschen frech.

Mit 4,14 Metern Länge bleibt der Renault 4 kompakt genug für die Stadt, wirkt aber nicht wie ein reines Zweitauto. Genau darin liegt sein Reiz. Er passt in urbane Räume, in enge Parkhäuser und in den Alltag kleiner Haushalte, bietet aber genug Substanz, um auch als Erstwagen funktionieren zu können. Für Nutzer, die nicht jeden Tag 600 Kilometer Autobahn fahren, aber trotzdem nicht permanent über Reichweite nachdenken möchten, ist diese Mischung interessant. Der Renault 4 ist ein Stadtauto mit Wochenendradius, ein Pendlerauto mit Freizeitlaune, ein kleines Elektroauto, das sich größer anfühlt, als es auf dem Papier ist.

In der hier getesteten Version als E-Tech Electric 150 leistet der Motor 150 PS. Dazu kommen 245 Nm Drehmoment, eine 52-kWh-Batterie und eine WLTP-Reichweite von bis zu 409 Kilometern. Das ist im Segment kein Mondflug, aber ein sehr brauchbarer Wert. Für den urbanen Alltag, das Pendeln, die Fahrt zum Kunden, den Familienbesuch am Wochenende oder den spontanen Abstecher ins Umland reicht das souverän.

Auch die Fahrleistungen passen zu diesem Charakter. Von 0 auf 100 km/h geht es in 8,2 Sekunden. Das klingt auf dem Papier nicht spektakulär, fühlt sich im Alltag aber völlig ausreichend an. Elektrotypisch spricht der Antrieb

direkt an. Der R4 fährt hinreichend flink, zieht sauber los und hat genug Kraft, um im Stadtverkehr quirlig zu wirken und auf der Landstraße nicht angestrengt zu erscheinen. Mehr braucht es in dieser Klasse tatsächlich kaum.

Das Fahrwerk ist außerdem eher komfortabel abgestimmt und passt damit gut zum Grundgedanken des Autos. Querfugen, schlechte Straßen und Kopfsteinpflaster werden weitgehend gelassen verarbeitet. Damit wirkt der R4 erwachsener, als seine charmante Retro-Fassade zunächst vermuten lässt.

Das Design ist übrigens einer der großen Pluspunkte. Der neue R4 zitiert den Klassiker, ohne ihn plump zu kopieren. Besonders fein ist der beleuchtete Rahmen an der Front zusammen mit der ebenfalls beleuchteten Renault-Raute. Das gibt dem Auto abends ein eigenständiges Gesicht. Der R4 wirkt freundlich, aber nicht kitschig; modern, aber nicht austauschbar. In einer Zeit, in der viele Elektroautos aussehen, als seien sie im Windkanal geboren worden, ist das fast schon eine kleine Befreiung.

Innen setzt sich diese Mischung fort. Der Renault 4 wirkt verspielt, aber nicht albern. Der große Bildschirm dürfte Infotainment-Freunde schnell erfreuen, zumal Renault beim OpenR-link-System auf integrierte Google-Dienste setzt. Google Maps kann die elektrische Routenplanung unterstützen, die Sprachbedienung arbeitet angenehm, und mehr als genug Apps stehen ebenfalls bereit. Das macht den R4 nicht nur moderner, sondern auch alltagstauglicher. Gerade bei Elektroautos ist ein gutes Infotainmentsystem mehr als Spielerei. Es entscheidet mit darüber, wie einfach Laden, Navigieren und Planen im Alltag tatsächlich funktionieren.

Dazu kommt Renaults eigener Avatar Reno, der Sprachbefehle annimmt und bei Fragen helfen soll. Das klingt im ersten Moment nach digitalem Spielzeug, kann aber im Alltag durchaus nützlich sein. Beispielsweise



Der Baguettekorb ist der Hingucker schlechthin



Die Beinfreiheit hinten geht für das Segment in Ordnung

dann, wenn Funktionen nicht erst in Untermenüs gesucht werden müssen. Natürlich wird nicht jeder Kunde mit einem Auto sprechen wollen.

Praktisch bleibt er ebenfalls. Der Kofferraum fasst bis zu 1.405 Liter, die Rücksitze lassen sich im Verhältnis 40:60 umklappen. Für ein Auto dieser Größe ist das ordentlich. Dazu kommt eine angenehm niedrige Ladekante, weil die Heckklappe weit nach unten reicht. Genau das ist wichtig, denn der historische Renault 4 lebte ebenfalls von Alltagstalent. Wunderbar französisch ist der optionale Baguettehalter aus Korbgeflecht. Solche Details machen aus einem Produkt eine kleine Erzählung.

Beim Laden zeigt sich der Renault 4 solide, wenn auch nicht revolutionär. An der Gleichstromsäule sind beim Comfort Range bis zu 100 kW möglich, der Ladehub von 15 auf 80 Prozent soll rund 30 Minuten dauern. Das ist für die Klasse in Ordnung. Wer überwiegend zu Hause, am Arbeitsplatz oder im urbanen Umfeld lädt, wird mit dieser Ladeleistung gut

zurechtkommen. Für gelegentliche längere Fahrten ist sie ebenfalls akzeptabel.

Preislich startet der Renault 4 E-Tech bei 26.790 Euro netto. Damit ist er kein Billigauto. Aber er ist auch kein blasses Vernunftprodukt, bei dem man jeden Euro gegen reine Reichweite aufrechnen möchte. Man bekommt ein charakterstarkes Elektroauto mit brauchbarer Batterie, gutem Infotainment, ordentlichem Platzangebot, komfortabler Abstimmung sowie einem Design, das im Alltag vermutlich mehr Freude macht als manche formal rationalere Alternative.

Gerade im Flottenkontext ist das spannend. Der Renault 4 ist kein klassischer Außendienstwagen für lange Autobahnetappen, aber als Poolfahrzeug oder sympathischer User-Chooser für kürzere Profile kann er sehr gut funktionieren. Wer Mitarbeiter für Elektromobilität gewinnen möchte, braucht manchmal nicht die größte Batterie, sondern das richtige Gefühl. Der R4 liefert genau das: Man steigt ein und denkt nicht an Verzicht, sondern an Lust auf Alltag.

Mit 150 PS, rund 400 Kilometern WLTP-Reichweite, komfortabler Abstimmung und cleverem Innenraum matcht er ganz gut. Nicht jedes Elektroauto muss maximal groß, schnell oder teuer sein. Manchmal reicht ein gutes Konzept, sauber umgesetzt und mit einem freundlichen Augenzwinkern serviert. Der Renault 4 ist damit eines jener Autos, die man nicht nur nach Datenblatt bewerten sollte. Dieses Auto hat Charakter. Es bringt französische Leichtigkeit in ein Segment, das meist bloß funktional ist. Und genau das hat in der Elektroautolandschaft bisher gefehlt.



Mit knapp über vier Metern ist der Fronttriebler kompakt

Renault R4 E-Tech Comfort-Range

Motor	ein fremderregter Synchronmotor
kW (PS)	110 (150)
Drehmoment	245 Nm
Getriebe	eine feste Übersetzung
Höchstgeschw. km/h	150
Beschleunigung 0-100/h	8,2 s
WLTP-Verbrauch	15,1 kWh auf 100 km
WLTP-Reichweite	409 km
Testverbrauch	16,3 kWh auf 100 km
CO ₂ -Ausstoß	0 g/km
Effizienzklasse	A+
Akkukapazität	52 kWh (netto)
Zuladung	385 kg
Laderaumvolumen (VDA)	420 bis 1.405 l

Kosten:

Steuer pro Jahr	bis Ende 2035 steuerfrei
Typklassen HP/VK/TK	15/23/18

Garantie:

Fahrzeug	2 Jahre
Durchrostung	12 Jahre
Traktionsbatterie	8 Jahre/bis 160.000 km
Lack	3 Jahre

Sicherheit/Komfort:

Kopf- und Seiten-Airbags	Serie
Klimaautomatik	Serie
aktives Bremssystem	Serie
Tempomat	Serie
Verkehrszeichenerkenn.	Serie
Rückfahrkamera	Serie
Wärmepumpe	Serie
Head-up-Display	Serie
Parksensorik	Serie
LED-Scheinwerfer	Serie
Sitzheizung	294 Euro
Heckklappe, elektr.	378 Euro
Sonderlack	ab 504 Euro

Kommunikation:

Bluetooth-Freisprechanlage	Serie
Bildschirm-Navigation	2.200 Euro

Basispreis:

Renault 4 E-Tech	ab 26.790 Euro
Comfort Range	(alle Preise netto)

Betriebskosten Schaltgetriebe

20.000/30.000/50.000 km	-
-------------------------	---

Betriebskosten Automatik

20.000/30.000/50.000 km	528,97/678,85/936,20 Euro
-------------------------	---------------------------

Full-Service-Leasingrate Schaltgetriebe*

20.000/30.000/50.000 km	-
-------------------------	---

Full-Service-Leasingrate Automatik*

20.000/30.000/50.000 km	365,39/433,47/527,24 Euro
-------------------------	---------------------------

Firmenfahrzeuganteil:	20 %
Dieselanteil:	-

Bewertung:

- + wendiges Auto
- + viel Kofferraum
- + stylisches Design
- Baguettekorb ist zu klein

* Die Raten für das Gewerbeleasing im S-Mobilitätsportal enthalten: Finanzrate und Servicerate für das Wartungspaket bei einer Laufzeit von 36 Monaten; ohne Anzahlung

Weil er cooler ist

Dank coolerer Optik durch seine Radhausverbreiterungen sowie markantem Heck ist der EX30 als Cross Country die attraktivere Wahl. Flottenmanagement hat ihn ausgiebig getestet.



Anhand der schwarzen Elemente erkennt man den Cross Country



Der Kofferraum des EX30 ist klein, aber fein

Der CCS-Port ist leicht zugänglich



Volvo hat den Mut, seine junge Baureihe mit einer Prise Abenteuerlust zu würzen. Der neue EX30 Cross Country zeigt, dass auch ein kompaktes Elektro-SUV echten Outdoor-Charme versprühen kann – ohne seine urbane Gelassenheit zu verlieren. Er basiert auf dem bekannten EX30, bringt aber mit mehr Bodenfreiheit, robusten Details sowie Offroad-Anleihen eine ganz neue Note ins Spiel. Während der Standard-EX30 als smarter City-Gleiter gilt, möchte der Cross Country das Bindeglied zwischen Asphalt und Schotter sein – und das gelingt ihm erstaunlich überzeugend.

Optisch bleibt der Kleine klar als EX30 erkennbar, doch die Cross-Country-Gene sind unübersehbar. Schwarze Beplankungen, markante 19-Zoll-Räder, Unterfahrschutz und Dachreling sorgen für robuste Eleganz. Aluminium-Akzente und die erhöhte Karosserie lassen den Schweden breiter wirken, ohne seine harmonischen Proportionen zu schlucken. Keine martialischen Linien, sondern pure Funktionalität mit Stil – skandinavisches Design im besten Sinne.

Innen setzt Volvo weiter auf sein minimalistisches Gestaltungskonzept. Der Cross Country übernimmt das puristische Cockpit mit zentralem 12,3-Zoll-Touchscreen, integriertem Google-System und angenehm hochwertiger Haptik. Stoffe aus Recycling-Materialien, clever platzierte Ablagen und ein luftiges Raumgefühl prägen das Ambiente. Trotz kompakter Außenmaße herrscht ordentliche Bewegungsfreiheit. Vorn sitzt man erhöht und mit guter Rundumsicht, hinten reisen zwei Erwachsene komfortabel. Auch die Geräuschdämmung überzeugt – selbst bei höherem Tempo bleibt das Interieur flüsterleise.

Dass Volvo Nachhaltigkeit nicht als Marketingfloskel versteht, spürt man in jedem Detail. Der Innenraum besteht aus recycelten Kunststoffen, Leinenfasern und alten Fischernetzen. Selbst die Teppiche stammen aus Sekundärmaterial. Dennoch wirkt alles solide, sauber verarbeitet und ästhetisch anspruchsvoll. Das Multimediasystem reagiert flink, die Sprachsteuerung

funktioniert präzise, und die Menülogik ist durchdacht. Nur wer klassische Knöpfe liebt, muss sich umgewöhnen – Volvo setzt klar auf Reduktion.

Unter der Haube steckt modernste E-Technik. Für den Cross Country gibt es ausschließlich die Variante mit der höchsten Power. Als „Twin Motor Performance“ liefern zwei Elektromotoren zusammen 428 PS – genug, um den Cross Country in 3,6 Sekunden auf 100 km/h zu schmettern. Das maximale Drehmoment von 543 Nm liegt sofort an, was ihm ein spontanes, aber nie nervöses Temperament verleiht. Der Allradantrieb verteilt die Kraft intelligent zwischen Vorder- und Hinterachse; selbst auf nassem Untergrund bleibt der EX30 stoisch stabil.

Das Fahrwerk des Cross Country wurde speziell angepasst. Mit rund drei Zentimetern mehr Bodenfreiheit rollt er geschmeidig über Schlaglöcher, bleibt aber auf Asphalt straff geführt. In Kurven wirkt der kleine Volvo erstaunlich agil, die Lenkung ist leichtgängig und präzise. Unebenheiten filtert das Fahrwerk souverän heraus, was ihm auf langen Strecken ein erwachsenes Komfortniveau beschert. Gleichzeitig vermittelt er jenen leisen, kraftvollen Gleit-Charakter, der Elektroautos so angenehm macht.

Auch das Bremsgefühl überzeugt. Die Rekuperation arbeitet fein abgestimmt, der Übergang zur mechanischen Bremse ist kaum spürbar – Volvo nennt das „One Pedal Drive Plus“. So lässt sich der Cross Country in der Stadt meist nur mit dem Fahrpedal steuern, was entspannt und Energie spart. Im Eco-Modus segelt der Wagen nahezu lautlos, während im Dynamic-Setting das Ansprechverhalten spürbar schärfer wird.

Mit seinem 69-kWh-Akkupaket schafft der EX30 Cross Country bis zu 450 Kilometer nach WLTP; realistisch sind rund 360 je nach Außentemperatur und Fahrweise. An Schnellladesäulen zieht er Strom mit bis zu 153 kW – in knapp 26 Minuten sind 80 Prozent erreicht. Für den Alltag reicht das völlig aus, zumal die Ladeplanung über Google Maps automatisch die schnellsten

Volvo EX30 Cross Country Twin Motor AWD

Motor	zwei Elektromaschinen
Hubraum in ccm	-
kW (PS)	315 (428)
Drehmoment	543 Nm
Getriebe	eine feste Übersetzung
Höchstgeschw. km/h	180
Beschleunigung 0-100/h	3,6 s
WLTP-Verbrauch	18,3 kWh auf 100 km
WLTP-Reichweite	417 bis 436 km
Test-Verbrauch	22,2 kWh auf 100 km
CO ₂ -Ausstoß	0 g/km
Effizienzklasse	A+
Akkukapazität	65 kWh (netto)
Zuladung	375 kg
Laderaumvolumen (VDA)	318 bis 1.000 l

Kosten:

Steuer pro Jahr	steuerfrei bis Ende 2035
Typklassen HP/VK/TK	17/20/20

Garantie:

Fahrzeug	3 Jahre
Durchrostung	12 Jahre
Batterie	8 Jahre/bis 160.000 km

Sicherheit/Komfort:

Kopf- und Seiten-Airbags	Serie
Spurhalteassistent	Serie
Klimaautomatik	Serie
Tempomat (adaptiv)	Serie
Sitzheizung	Serie
Sitze elektr. verstellbar	Serie
Digitaler Schlüssel	Serie
Wärmepumpe	Serie
Parksensorik	Serie
LED-Scheinwerfer	Serie
Kameras rundum	Serie
Heckklappe, elektr.	Serie

Kommunikation:

Bluetooth-Freisprechanl.	Serie
Bildschirm-Navigation	Serie

Basispreis:

Volvo EX30 Cross Country	ab 48.143 Euro
TM AWD	(alle Preise netto)

Betriebskosten Schaltgetriebe

20.000/30.000/50.000 km	-
-------------------------	---

Betriebskosten Automatik

20.000/30.000/50.000 km	783,67/957,69/1.354,23 Euro
-------------------------	-----------------------------

Full-Service-Leasingrate Schaltgetriebe*

20.000/30.000/50.000 km	-
-------------------------	---

Full-Service-Leasingrate Automatik*

20.000/30.000/50.000 km	585,42/660,31/858,60 Euro
-------------------------	---------------------------

Firmenfahrzeuganteil:	39 %
Dieselanteil:	-

Bewertung:

- +

 - wendiges Fahrzeug
 - sportlicher Antrieb
 - hochwertige Verarbeitung
- - 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



Das Zentralsdisplay fungiert als Kommandozentrale

ten Stopps berechnet. Praktisch: Der Ladeanschluss sitzt ergonomisch an der linken Heckseite, das Kabel lässt sich sauber verstauen.

Im Alltag punktet der Cross Country mit Übersichtlichkeit. Die erhöhte Sitzposition erleichtert das Rangieren, die 360-Grad-Kamera liefert gestochen scharfe Bilder. Selbst enge Parkhäuser sind dank präziser Sensorik kein Problem. Das Platzangebot ist familientauglich, der Kofferraum fasst 318 Liter – plus 61 Liter unter dem vorderen „Frunk“. Klappt man die Rücksitze um, entsteht eine ebene Fläche – ideal für Sportausrüstung oder den Wochenendtrip in die Berge.

Natürlich bleibt Volvo seiner Sicherheitsphilosophie treu. Neben zahlreichen Assistenten wie Spur-, Kreuzungs- und Notbrems-System kommen neue Funktionen hinzu: Ein Türwarner verhindert unachtsames Öffnen, wenn Radfahrer nahen, und der Aufmerksamkeitsassistent erkennt Müdigkeit anhand von Lenkradbewegungen. Dazu gibt's das bewährte Pilot-Assist-System, das teilautonomes Fahren auf der Autobahn erlaubt.

Im Ergebnis ist der EX30 Cross Country kein Lifestyle-Gag, sondern ein durchdachtes, reise-taugliches Elektro-SUV. Er kombiniert Stil und Nutzwert, Fahrspaß und Verantwortung. Wer den klassischen Volvo-Spirit sucht, findet ihn hier in moderner Form – kompakt, digital, aber stets mit dieser ruhigen Selbstverständlichkeit. Preislich startet der Cross Country bei 48.143 Euro netto. Dafür gibt es Allrad, Offroad-Look,



Für einen Kleinwagen bietet der Volvo auch hinten reichlich Raum

Wärmepumpe, 19-Zöller, Panorama-Dach und ein Sicherheitsniveau, das im Segment Maßstäbe setzt. Mit Extras wie dem Harman-Kardon-Soundsystem oder Ledersitzen kann man ihn weiter veredeln, doch selbst mit der Serienausstattung wirkt er bereits komplett.

Volvo beweist mit diesem Modell, dass sich Abenteuerlust, Umweltbewusstsein und skandinavischer Stil nicht ausschließen. Der EX30 Cross Country ist kein schrilles Statement, sondern ein souveräner Begleiter für jene, die Nachhaltigkeit mit Substanz verbinden. Ein Auto, das auf jedem Terrain authentisch bleibt – und zeigt, dass Größe im Geist beginnt, nicht in Zentimetern.



Der Schwede fällt schön kompakt aus



Weißer Schriftzug bedeutet: Dieser Puma fährt elektrisch

Das hintere Abteil bietet genügend Platz für Reisegepäck



Bekanntes Auto jetzt elektrisch

Eine rein elektrische Version des bereits wohlbekannten Ford Puma dient als weiterer Baustein unter vielen, um die gesetzlichen CO₂-Vorgaben des Autoherstellers zu erfüllen. Flottenmanagement hat das Stadtauto ausgiebig getestet.

Ford braucht mehr rein elektrisch angetriebene Modelle, um die CO₂-Anforderungen der EU zu erfüllen – soweit, so klar. Also ist der Konzern pragmatisch, stellt auch bei bestehenden Baureihen um – beispielsweise beim kleinen Puma. Und der ist schon als Verbrenner ein Auto, das mehr kann, als sein Format vermuten lässt. Praktisch, fahraktiv, unaufgeregt sympathisch – diese Beschreibung passt exakt. Mit dem kürzlich nachgelegten Puma Gen-E überträgt Ford dieses Konzept nun in die Elektrowelt – und macht dabei erstaunlich wenig Show. Kein futuristischer Exzess, keine überdrehten Design-Spielereien, sondern ein vertrauter Puma mit klar erkennbaren, aber bewusst dezenten Unterscheidungsmerkmalen. So identifiziert man die lautlose Ausführung äußerlich vor allem am geschlossenen Grill und am weißen „Puma“-Schriftzug. Das ist kein großes Statement, eher ein leiser Hinweis. Und genau so fährt sich dieses Auto auch – souverän, ohne großes Getöse, aber mit einer spannenden Mischung aus Performance und Ruhe.

Der erste echte Aha-Moment kommt beim Fahren. Typisch Ford ist das Fahrwerk, präzise und sauber abgestimmt nämlich. Der Puma Gen-E lenkt willig ein, bleibt jederzeit kontrollierbar und vermittelt ein angenehm direktes Gefühl zur Straße, ohne ausgeprägt sportlich zu wirken. Dann hätte er seinen Auftrag allerdings auch verfehlt. Gleichzeitig bringt der im Fahrzeugboden platzierte Akku eine gewisse Grundschwere mit, die dem Auto guttut. Der Puma liegt satt, wirkt stabil und filtert Unebenheiten deutlich souveräner weg, als man es in dieser Klasse erwarten würde. Das haben die Kölner gut hinbekommen. Interessant ist die Balance: Trotz dieser zusätzlichen

Masse von rund 300 kg – hier ist die Rede von 1,6 Tonnen – bleibt der Puma knackig. Er fühlt sich nicht behäbig an, sondern eher erwachsen. Kleine Fahrbahnfugen werden sauber absorbiert, längere Wellen entspannt geglättet. Das Resultat ist Fahrkomfort, der im Alltag wirklich überzeugt – ohne dass der Puma dabei seinen agilen Charakter verliert. Man merkt, dass Ford hier nicht einfach ein bestehendes Fahrzeug mal eben im Vorbeigehen elektrifiziert hat. Da scheint viel Arbeit in die Abstimmung investiert worden zu sein.

Der rein elektrische Antrieb passt übrigens gut zum Puma. Denn so spontan und mühelos entfaltet ein Verbrenner in dieser Klasse seine Leistung nicht und stellt auch kein kräftiges Drehmoment von 290 Newtonmetern derart ansatzlos bereit. Im Stadtverkehr wirkt der Puma Gen-E dadurch leichtfüßig und souverän. Ampelstarts gelingen ohne Drama, Überholmanöver auf der Landstraße ohne Anstrengung. Die Fahrleistungen sind nicht spektakulär (acht Sekunden bis 100 km/h), aber doch moderat drahtig. Es ist diese unaufgeregte Gelassenheit, die den 168 PS starken Antrieb so angenehm macht. Besonders positiv fällt auf, wie kultiviert der Puma Gen-E dabei bleibt. Keine ruckartigen Reaktionen, kein übertriebener Punch, sondern ein linearer, gut dosierbarer Vortrieb. Gerade im Alltag ist das fein. Der Wagen fährt sich entspannt, berechenbar und gleichzeitig ausreichend flott, wenn man es möchte.



Mit bloß 4,21 Metern ist dieser Ford ganz klar ein urbanes Vehikel



Der Screen im modifizierten Ford Puma ist deutlich gewachsen

Akustisch bleibt er außerdem angenehm zurückhaltend. Der Antrieb arbeitet nahezu lautlos, Wind- und Abrollgeräusche gibt es freilich, sie sind aber angenehm gedämpft. Selbst bei höheren Tempi bleibt es weitgehend ruhig im Innenraum. In Kombination mit dem stabilen Fahrwerk entsteht so ein Fahrerlebnis, das eher an ein größeres Auto erinnert als an einen B-Segment-Crossover.

Die Sitze sind straff gepolstert, aber keineswegs unbequem. Im Gegenteil: Sie bieten guten Halt, wirken ergonomisch durchdacht und bleiben auch auf längeren Strecken ermüdungsfrei. Das passt zum Gesamtcharakter des Fahrzeugs. Der Puma Gen-E ist kein Lounge-Auto, aber er strengt auch nicht an. Somit wird das Citycar zum dankbaren Allrounder.

Beim Thema Reichweite bleibt Ford realistisch. Der Puma Gen-E ist kein Langstrecken-Monster, sondern klar als Stadtvehikel positioniert. Für den urbanen Einsatz und das tägliche Pendeln reicht die Reichweite problemlos aus. Aber: Man kann mit ihm auch längere Strecken fahren. Es scheitert nicht am Fahrkomfort, nicht an der Geräuschkulisse und nicht an der Stabilität. Man muss lediglich bereit sein, Ladepausen einzuplanen – und das ist in dieser Fahrzeugklasse absolut akzeptabel. Wer allerdings eher urban unterwegs ist, hat reelle Chancen, deutlich über 300 Kilometer weit zu kommen.

Die Ladezeiten bewegen sich im vernünftigen Rahmen. Unter einer halben Stunde bis zu einem hohen Ladezustand sind praxisnah und machen den Puma Gen-E auch für spontane Trips tauglich. Kein Rekordwert, aber alltagstauglich und ohne Verrenkungen erreichbar. Innen bleibt der Puma seinem pragmatischen Ansatz treu. Der Platz ist für die Fahrzeuggröße absolut in Ordnung. Vorn sitzt man luftig, hinten ausreichend bequem für Erwachsene auf kürzeren Strecken. Der Kofferraum ist ordentlich dimensioniert und macht den Puma zum veritablen Tool für Alltag, Einkauf und Wochenendausflug.

Die Bedienung folgt dem bekannten Ford-Schema. Sie präsentiert sich verständlich und logisch



Auch in der zweiten Reihe des Puma sitzt man komfortabel

aufgebaut, ohne digitale Überforderung. Der zentrale Bildschirm ist im Zuge der Überarbeitung deutlich gewachsen und wird jetzt auch den Anforderungen der Digital Natives gerecht. Wichtige Funktionen lassen sich intuitiv steuern, ohne dass man sich durch verschachtelte Menüs kämpfen müsste. Das ist unspektakulär – und genau deshalb angenehm. Eine Handvoll physischer Tasten erleichtert die Bedienung, auch das Multifunktionslenkrad mit seinen mechanischen Bedienelementen trägt dazu bei. Unterm Strich ist der Ford Puma Gen-E ein bemerkenswert rundes Elektroauto. Er versucht nicht, mit Technik-Show oder futuristischem Design zu punkten, sondern überzeugt durch Ausgewogenheit. Präzises Fahrwerk, angenehmer Komfort, kultivierter Antrieb, realistische Reichweite und alltagstaugliche Ladezeiten ergeben ein stimmiges Gesamtpaket.

Der Puma Gen-E ist kein Auto für Schlagzeilen. Aber er ist ein Auto für Kunden, die ein unkompliziertes, leises und erwachsen wirkendes Elektrofahrzeug suchen, das sowohl in der Stadt als auch auf mittellangen Strecken gut funktioniert. Mit einem Grundpreis von netto 31.008 Euro ist der elektrisch angetriebene Puma nicht das günstigste Cityauto, er bietet aber ein gerütteltes Maß an Ausstattung. So kommt schon die Basis mit schicken 17-Zoll-Alus, Navi, Rückfahrkamera und Tempomat um die Ecke.

Ford Puma Gen-E

Motor	Elektromotor
kW (PS) bei U/min	124 (168)
Drehmoment bei U/min	290 Nm bei k. A.
Getriebe	Vorderradantrieb / 1-Gang
Höchstgeschw. km/h	160
Beschleunigung 0-100/h	8,0 s
WLTP-Verbrauch	13,1 kWh auf 100 km
WLTP-Reichweite	376 km
Test-Verbrauch	18,9 kWh auf 100 km
Ladeleistung	100 kW
Ladezeit 10 bis 80%	23 Minuten
CO ₂ -Ausstoß	0 g/km
Effizienzklasse	A+
Akkukapazität	43 kWh (netto)
Zuladung	452 kg
Laderaumvolumen (VDA)	523 bis 1.283 l plus 43 l Frunk

Kosten:

Steuer pro Jahr	bis Ende 2035 steuerfrei
Typklassen HP/VK/TK	14/19/21
Garantie:	
Fahrzeug	2 Jahre
Durchrostung	12 Jahre
Lack	2 Jahre

Sicherheit/Komfort:

Kopf- und Seiten-Airbags	Serie
Spurhalteassistent	Serie
Parksensorik	Serie
Tempomat (adaptiv)	1.050 Euro (Paket)
Rückfahrkamera	Serie
Batterieheizung	Serie
Verkehrszeichenerkenn.	1.050 Euro (Paket)
Sitz- u. Lenkradheizung	462 Euro
schlüsselloser Zugang	Serie
LED-Scheinwerfer	Serie
Panorama-Schiebedach	1.008 Euro
Heckklappe, elektr.	504 Euro

Kommunikation:

Smartphone-Integration	Serie
Bildschirm-Navigation	Serie

Basispreis:

Ford Puma Gen-E	ab 31.008 Euro
	(alle Preise netto)

Betriebskosten Schaltgetriebe

20.000/30.000/50.000 km	-
-------------------------	---

Betriebskosten Automatik

20.000/30.000/50.000 km	434,50/556,94/805,21
-------------------------	----------------------

Full-Service-Leasingrate Schaltgetriebe*

20.000/30.000/50.000 km	-
-------------------------	---

Full-Service-Leasingrate Automatik*

20.000/30.000/50.000 km	292,58/344,06/450,42
-------------------------	----------------------

Firmenfahrzeuganteil:

	19,5 %
--	--------

Dieselanteil:

	-
--	---

Bewertung:

- + gute Übersichtlichkeit
- + reichhaltiges Infotainment
- + agiles Fahrverhalten
- nur eine Batterie-Variante lieferbar

* Die Raten für das Gewerbeleasing im S-Mobilitätsportal enthalten: Finanzrate und Servicerate für das Wartungspaket bei einer Laufzeit von 36 Monaten; ohne Anzahlung



Das große SUV wirkt eher unscheinbar als luxuriös



Auch vor einem Baumarkt-Besuch schreckt der Ioniq 9 nicht zurück

Wie im Oberklasse-Segment üblich, werden die Sitze elektrisch geklappt



Lautloser Luxusliner

Mit dem Hyundai Ioniq 9 haben die Koreaner ein veritables Luxus-SUV auf die Räder gestellt. Flottenmanagement war mit der Performance-Version unterwegs und hat diese ausgiebig getestet.



Mit dem Ioniq 9 hat Hyundai mal einen richtig dicken Brocken auf die Räder gestellt. Allerdings ist er kein Auto für große Gesten. Keine martialischen Linien, keine futuristischen Extravaganzen, kein technisches Muskelspiel auf den ersten Blick. Und genau das macht seinen Reiz aus. In der Performance-Version mit 428 PS tritt das große Elektro-SUV dezent, beinahe unscheinbar auf – und überrascht umso mehr mit inneren Werten, die klar in Richtung Oberklasse zielen. Schon beim Einsteigen wird deutlich, welchen Anspruch Hyundai hier formuliert. Unsere Testversion war mit sechs Einzelsitzen ausgestattet, eine Konfiguration, die vor allem im Fond für größten Komfort sorgt. Und was erblickt man schon vor dem Entern? Klar, die seltene elektrische Sitzverstellung für die Fauteuils in der zweiten Reihe. Statt einer klassischen Rückbank genießen die Passagiere nämlich zwei eigenständige Sessel, die nicht nur optisch, sondern auch ergonomisch verwöhnen. Dieses Mobiliar ist ausgesprochen anschmiegsam gepolstert, ohne dabei konturlos zu wirken. Und man sitzt eher wie in einer Lounge als wie in einem klassischen SUV-Interieur. Lange Strecken verlieren hier ihren Schrecken – im Gegenteil: Man möchte eigentlich gar nicht mehr aussteigen.

Auch das Raumgefühl passt. Großzügige Fensterflächen, viel Kopffreiheit und eine angenehm luftige Anmutung lassen den Innenraum größer wirken, als er ohnehin schon ist. Die Materialauswahl unterstreicht den Premium-Anspruch. Hochwertige Oberflächen, saubere Verarbeitung und eine insgesamt ruhige, harmonische Gestaltung ohne visuelle Reizüberflutung. Ein bisschen Dekor fürs Auge gönnte Hyundai seinen Passagieren dann aber doch – der Streifen im Bereich der Armaturentafel erinnert an wertigen Marmor. Praktische Details wie mehrere USB-Buchsen für alle Sitzreihen gehören selbstverständlich dazu und machen den Ioniq 9 auch im Alltag und auf Reisen familien- und business-tauglich.

Technisch geht Hyundai einen angenehm konservativen, nutzerfreundlichen Weg. Zwar dominiert ein zentraler Touchscreen das Cockpit, doch

die wichtigsten Funktionen bleiben über physische Tasten erreichbar. Allerdings haben die Architekten nicht einmal einen schnöden Monitor in die Mitte platziert, sondern diesen als nobel gebogenes Display inszeniert. Ein bisschen Anspruch muss schon sein. Zentrale Fahrzeugfunktionen lassen sich übrigens konventionell und blind bedienen – ein wohlthuender Gegenentwurf zur reinen Touch-Philosophie. Allerdings gibt es auch einen Mittelweg. So installieren die Ingenieure eine ergonomisch gut erreichbare Leiste mit mehrfach belegbaren Touchflächen – hier wird, wie der Name schon sagt, zwar berührt statt geklickt, aber diese Lösung ist platzökonomisch smart gestaltet. Besonders sympathisch: Die Lautstärke wird weiterhin über einen echten Drehregler gesteuert. Kleine Dinge, große Wirkung im täglichen Umgang.

Der Antrieb ist das nächste Highlight. Zwei Elektromotoren sorgen für eine Systemleistung von 428 PS und Allradantrieb. Klar, dass der 2,8 Tonnen schwere Koreaner mächtig Dampf hat – nach 5,2 Sekunden wäre Landstraßentempo abgehakt. Keine Spur also von der gewaltigen Masse. So wuchtig die Beschleunigung allerdings auch ist, aggressiv mutet sie niemals an. Hyundai hat die Fahrpedalkennlinie bewusst so programmiert, dass bei schlagartiger Vollastanforderung erst sanft gestartet wird, bevor der volle Schub einsetzt. Das Resultat ist ein souveräner, ziemlich kultivierter Antritt.

Dieses Antriebskonzept passt perfekt zum Charakter des Fahrzeugs. Der Ioniq 9 will gar nicht sportlich provozieren, sondern entspannt verwöhnen. Auf der Autobahn gleitet er leise und stabil dahin, im Stadtverkehr bleibt er trotz seiner Abmessungen gut kontrollierbar, und selbst bei zügiger Gangart wirkt nichts angestrengt oder hektisch. Die Servolenkung ist auf extreme Leichtgängigkeit ausgelegt, aber dabei dennoch keineswegs gefühllos. Eine hervorragende Geräuschdämmung sorgt dafür, dass Wind- und Abrollgeräusche auch bei höheren Geschwindigkeiten dezent im Hintergrund bleiben. So entsteht ein Fahrerlebnis, das eher an eine luxuriöse Reiselimousine erinnert als an ein großes SUV.



Im großen Ioniq 9 geht es maximal geräumig zu

Ein weiterer zentraler Punkt ist die Ladeperformance. Der Ioniq 9 basiert auf Hyundais 800-Volt-Architektur und profitiert damit von kurzen Ladezeiten. Der 110-kWh-Akku (selbst bei Kälte sind rund 500 Kilometer Real-Reichweite drin) lässt sich an einer Schnellladesäule in rund 20 Minuten von niedrigem Ladezustand auf etwa 80 Prozent State of Charge bringen – ein Wert, der in dieser Fahrzeugklasse nach wie vor zur Spitze gehört. Besonders praktisch ist, dass die Batterie auch manuell vorkonditioniert werden kann, denn nicht jeder möchte mit Ladeplanung unterwegs sein, zumal, wenn er bestimmte Ladepunkte ohnehin kennt. Wer gezielt auf einen Schnelllader zusteuert, kann die optimale Batterietemperatur auf diese Weise aktiv vorbereiten und so die maximale Ladeleistung zuverlässig abrufen. Das ist nicht nur technisch sauber gelöst, sondern im Alltag ein echter Komfortgewinn.

Auch sonst bleibt der Ioniq 9 angenehm unauffällig und präzise, ohne den Fahrer permanent zu bevormunden, sofern man diese ausschaltet. Das Fahrwerk ist klar auf Komfort getrimmt, ohne schwammig zu wirken. Querfugen und schlechte Straßen filtert das große Hyundai-SUV souverän weg, lange Bodenwellen bügelt es gelassen glatt. Unterm Strich ist der Hyundai Ioniq 9 Performance ein bemerkenswert alltagstaugliches und kommodos Elektroauto. Er verzichtet bewusst auf Effekthascherei und setzt stattdessen auf leisen Luxus und technische Souveränität, die man dem etwas boxy anmutenden Ioniq 9 gar nicht zugetraut hätte – denn er wirkt auf den ersten Blick nicht wie eine Luxuslimousine,



Der Ioniq-9-Fond bietet einen himmlischen Platz zum Reisen

verhält sich aber exakt so. Die Kombination aus sanftem, aber kraftvollem Antrieb, außergewöhnlichem Sitzkomfort, durchdachter Bedienung und sehr guter Ladeperformance macht ihn zu einem echten Langstreckenfahrzeug für Kunden, die explizit nicht auffallen wollen, aber Wert auf Substanz legen.

Noch ein paar kurze Worte zur Preisgestaltung. Mit netto 72.899 Euro ist der Koreaner – Überraschung – nicht gerade ein Schnäppchen. Dafür fällt die Serienausstattung üppig aus, sogar die weiche Nappalederpolsterung ist inbegriffen. Und auch andere Luxusfeatures wie Massagesitze oder gar Niveauregulierung wandern frei Haus an Bord. Da ist über die üblichen Selbstverständlichkeiten gar nicht mehr zu diskutieren. Bloß das elektrische Panorama-Glasschiebedach kostet netto 1.134 Euro extra. Wenns weiter nichts ist.



Mit 5,06 Metern gehört dieser Hyundai zu den wahrlich großen SUV

Hyundai Ioniq 9 Performance UNIQ AWD

Motor	zwei Elektromaschinen
kW (PS)	315 (428)
Drehmoment	700 Nm
Getriebe	eine feste Übersetzung
Höchstgeschw. km/h	200
Beschleunigung 0-100/h	5,2 s
WLTP-Verbrauch	20,6 kWh auf 100 km
WLTP-Reichweite	600 km
Test-Verbrauch	24,4 kWh auf 100 km
Ladeleistung	233 kW
Ladezeit 10 bis 80%	24 Minuten
CO ₂ -Ausstoß	0 g/km
Effizienzklasse	A+
Akkukapazität	110 kWh (brutto)
Zuladung	bis zu 631 kg
Laderaumvolumen (VDA)	338 bis 2.419 l plus
	52 l Frunk

Kosten:

Steuer pro Jahr	bis Ende 2035 steuerfrei
Typklassen HP/VK/TK	21/29/28

Garantie:

Fahrzeug	5 Jahre
Hochvoltbatterie	8 Jahre/bis 160.000 km
Mobilität	5 Jahre

Sicherheit/Komfort:

Kopf- und Seiten-Airbags	Serie
Klimaautomatik	Serie
Niveauregulierung	Serie
Tempomat (adaptiv)	Serie
Sitzheizung	Serie
Sitze elektr. verstellbar	Serie
Digitaler Schlüssel	Serie
Head-up-Display	Serie
Parksensorik	Serie
LED-Scheinwerfer	Serie
Massagesitze	Serie
Heckklappe, elektr.	Serie

Kommunikation:

Smartphone-Integration	Serie
Bildschirm-Navigation	Serie

Basispreis:

Hyundai Ioniq 9	ab 72.899 Euro
Performance	(alle Preise netto)

Betriebskosten Schaltgetriebe

20.000/30.000/50.000 km	-
-------------------------	---

Betriebskosten Automatik

20.000/30.000/50.000 km	973,23/1.196,36/1.643,62
-------------------------	--------------------------

Full-Service-Leasingrate Schaltgetriebe*

20.000/30.000/50.000 km	-
-------------------------	---

Full-Service-Leasingrate Automatik*

20.000/30.000/50.000 km	750,06/861,61/1.085,70
-------------------------	------------------------

Firmenfahrzeuganteil:	28,3 %
Dieselanteil:	-

Bewertung:

- + • sehr hoher Fahrkomfort
- dynamischer Antrieb
- hohe Endgeschwindigkeit
- • 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



Der XC60 besticht durch dezentes Auftreten

An Laderaumvolumen mangelt es dem Schweden wohl kaum



Elegant und fortschrittlich

Volvo frischt den XC60 noch einmal auf für ein verlängertes Leben. Flottenmanagement war mit dem feinen Mittelklässler unterwegs und hat ihn als Plug-in-Hybrid ausgiebig getestet.

Volvo gehört zu den Herstellern, die besonders früh dabei sind mit Elektrifizierung. Allerdings wäre es auch nicht gut, alles auf eine Karte zu setzen. Und das ist der Grund, warum die Marke ihre stärksten Modelle weiterhin als Plug-in-Hybride im Programm behält. Der frisch überarbeitete XC60 zeigt genau diese Strategie. Es handelt sich nämlich um ein souveränes SUV, das im Alltag elektrisch fahren kann, aber jederzeit auf den Verbrenner zurückgreifen kann. Damit der User das elektrische Fahren allerdings gut nutzen kann, installieren die Ingenieure propere 19 kWh Stromspeicher. Und so beträgt die Elektro-Reichweite bis zu 90 Kilometer nach WLTP – ein Wert, der auch und gerade Pendler zufriedenstellen dürfte. Und mit 145 PS elektrischer Leistung steht der Schwede selbst ohne Benziner recht gut im Futter. Das gilt übrigens auch für die praktischen Werte. Mit mehr als 1.500 Litern maximalem Gepäckraumvolumen bleibt der XC60 zudem ein äußerst nutzwertiges Fahrzeug für Familien. Selbst bei aufrecht stehender Rücksitzbank lässt sich noch Gepäck im Äquivalent von knapp 500 Litern einräumen.

Schon im Innenraum wird deutlich, dass Volvo das Facelift genutzt hat, um die Stärken des XC60 weiter auszubauen. Besonders auffällig: das modernisierte Infotainment. Ein großes, gestochen scharfes Display bildet die Schaltzentrale, auf der sich Navigation, Medien und Fahrzeugfunktionen deutlich flüssiger bedienen lassen als zuvor. Die Oberfläche wirkt aufgeräumt, reagiert schnell und integriert gängige Smartphone-Dienste problemlos. Auch die wenigen haptischen Bedienelemente sind sinnvoll angeordnet – ein klassischer Drehregler für das Abspielen von Medieninhalten und das Regulieren der Lautstärke. Typisch Volvo ist die Materialauswahl: feines Leder, sorgfältig gearbeitete Ziernähte und helle Holzapplikationen erzeugen eine entspannte, skandinavische Atmosphäre. Die Sitze überzeugen mit ergonomischem Schnitt, starkem Seitenhalt und hervorragendem Langstreckenkomfort – ein Markenzeichen der Schweden.

Hinten herrscht großzügige Beinfreiheit, und die hohe Dachlinie sorgt für viel Kopfraum, auch für größere Erwachsene. Zwei Passagiere sitzen auf der Rückbank äußerst bequem, ein dritter findet ebenfalls Platz. Serienmäßig gibt es eine Mittelarmlehne, und je nach Ausstattung spendiert Volvo Sitzheizung im Fond. Für Familien bietet das SUV enorme Variabilität nicht zu-

letzt dank vieler Ablagen. Die elektrische Heckklappe (je nach Line) gehört zu den praktischen Helfern, die das tägliche Beladen angenehm machen. Damit wirkt der XC60 nicht nur edel, sondern auch durchdacht und praktisch.

Und wie fährt sich das alles? Der Plug-in-Hybrid kombiniert einen kultivierten Vierzylinder-Turbo mit einem kräftigen E-Motor, zusammen ergibt das stolze 455 PS Systemleistung. Entsprechend nachdrücklich setzt sich der XC60 in Bewegung. Schon im reinen Elektrobetrieb gleitet er leise und geschmeidig dahin, was in der Stadt angenehm ist und für lokale Emissionsfreiheit bürgt. Der Übergang zwischen Elektro- und Hybridmodus erfolgt nahezu unmerklich, das System schaltet bedarfsweise entsprechend zwischen den Modi hin und her, und zwar ruckfrei. Auf der Autobahn zieht der Schwede souverän durch und marschiert locker bis in hohe Geschwindigkeitsbereiche (bei 180 km/h ist allerdings Schluss), ohne den gelassenen Charakter zu verlieren. Der Sprint von 0 auf 100 km/h gelingt in rund fünf Sekunden – sportlich-dezent, aber nie prollig. Stattdessen vermittelt der XC60 jene unaufgeregte Kraftentfaltung, die man bei Volvo erwartet.

Auch das Fahrwerk zeigt, dass Komfort hier Vorrang hat. Unebenheiten werden wirkungsvoll gefiltert, selbst grobe Schlaglöcher pariert das SUV geschmeidig-souverän. Die Dämpfer arbeiten feinfühlig, gleichzeitig bleibt der Wagen auch auf welligen Autobahnpassagen stabil. Kurven meistert der XC60 sicher, wenngleich nicht mit der Querdynamik eines Sport-SUV – doch das ist auch nicht seine Rolle. Vielmehr brilliert er als entspannter Reisewagen mit ausgewogener Balance. Die Lenkung agiert leichtgängig, vermittelt aber genug Rückmeldung, um Landstraßenpassagen angenehm zu bestreiten. Zusammen mit der leisen Geräuschkulisse ergibt das ein hohes Maß an Langstreckenkomfort.

Im Alltag punktet der Volvo mit seiner unkomplizierten Bedienung. Das Rangieren wird dank guter Übersicht und hochauflösender Kameras zum Kinderspiel, Einparkassistenten und klare Linienführung unterstützen zusätzlich. Das Bremspedal lässt sich sauber dosieren, die Rekuperation erfolgt harmonisch und kann über das Menü angepasst werden. In der Stadt gleitet der XC60 beinahe im One-Pedal-Modus, auf der Landstraße übernimmt das



Feine Materialien sind die Stärke des noblen Volvo



Viel Platz in der zweiten Reihe garantiert Reisekomfort



Auf Wunsch bekommt der Kunde ein klangstarkes Soundsystem

Hybridsystem den effizienten Wechsel zwischen E-Motor und Verbrenner. Besonders erfreulich: Der Benziner bleibt akustisch dezent und läuft kultiviert, selbst bei höherer Last.

Interessant ist auch die Verbrauchsbilanz. Wer regelmäßig lädt, kann den XC60 über weite Strecken rein elektrisch nutzen – gerade im urbanen Umfeld. Auf längeren Fahrten spielt dann der Hybridvorteil seine Stärke aus. Auch bei höherem Tempo bleibt der Gesamtverbrauch im Rahmen, sodass der Plug-in-Schwede im Unterhalt attraktiv bleibt.

Nicht zuletzt überzeugt der neue XC60 T8 durch seine Mischung aus Power, Alltagstauglichkeit und modernisierter Technik. Volvo beweist mit dem Facelift, dass man nicht auf jeden kurzfristigen Trend aufspringen muss, um ein zukunftsfähiges Angebot zu haben. Statt schrill oder über-

trieben sportlich zu wirken, bleibt der XC60 bodenständig, hochwertig und ausgewogen – und genau das macht ihn für viele Kunden so reizvoll.

Bleibt noch ein Blick auf die Preise. Der überarbeitete XC60 T8 Recharge startet netto bei rund 62.597 Euro. Bereits serienmäßig sind LED-Scheinwerfer, Klimaautomatik, Parkhilfen sowie ein umfangreiches Sicherheitspaket an Bord. Empfehlenswert ist die optionale Luftfederung, die für rund 2.025 Euro netto erhältlich ist und den Komfort nochmals spürbar steigert. Ebenfalls interessant: das erweiterte Fahrerassistenzpaket mit adaptivem Tempomat und teilautonomer Lenkfunktion für knapp 840 Euro netto. Damit zeigt sich der Volvo XC60 nicht nur als souveränes Reisefahrzeug, sondern auch als technisch zeitgemäßes Angebot für alle, die weiterhin auf eine elegante Verbrenner-Alternative setzen wollen.



Mit 4,71 Metern fällt der Mittelklassler cityfreundlich aus

Volvo XC60 PHEV T8 AWD

Verbrennungsmotor	Vierzyl.-Benziner
Hubraum	1.969 bm
kW (PS) bei U/min:	228 (310) bei 6.000
Drehmoment bei U/min	400 Nm bei 3.000-4.800
E-Motor kW (PS) bei U/min	107 (145) bei 15.900
Drehmoment bei U/min	309 Nm bei 0-3.280
Systemleistung kW (PS)	335 (455)
Schadstoffklasse	Euro 6e
Getriebe	8-Gang-Automatik
Höchstgeschw. km/h	180
Beschleunigung 0-100/h	4,9 s
WLTP-Verbrauch	7,1 l (leere Batterie)
Reichweite	1.000 km (leere Batterie)
Testverbrauch	8,8 l auf 100 km
CO ₂ -Ausstoß	66 g/km
Elektr. Reichweite	74 km
Tankinhalt	71 l
Zuladung	510 kg
Laderaumvolumen (VDA)	468 bis 1.528 l
Kosten:	
Steuer pro Jahr	40 Euro
Typklassen HP/VK/TK	18/22/23
Garantie:	
Fahrzeug	2 Jahre
Batterie	8 Jahre
Rost	12 Jahre

Sicherheit/Komfort:

Front-, Kopf-,Seiten-Airbags	Serie
Parksensoren	Serie
Digitales Cockpit	Serie
aktiver Tempomat	Serie
schlüsselloses Startsystem	Serie
Head-up-Display	2.143 Euro (Paket)
Querverkehrswarner	Serie
Rückfahrkamera	Serie
Panorama-Schiebedach	2.143 Euro (Paket)
adaptives Fahrwerk	2.025 Euro
Surround-Kamera	2.143 Euro (Paket)
LED-Scheinwerfer	Serie

Kommunikation:

Bluetooth-Freisprechanlage	Serie
Bildschirm-Navigation	Serie

Basispreis:

Volvo XC60 PHEV	62.597 Euro
T8 AWD	(alle Preise netto)

Betriebskosten Schaltgetriebe

20.000/30.000/50.000 km	-
-------------------------	---

Betriebskosten Automatik

20.000/30.000/50.000 km	951,96/1.166,49/1.593,52 Euro
-------------------------	-------------------------------

Full-Service-Leasingrate Schaltgetriebe*

20.000/30.000/50.000 km	-
-------------------------	---

Full-Service-Leasingrate Automatik*

20.000/30.000/50.000 km	737,35/844,58/1.057,01 Euro
-------------------------	-----------------------------

Firmenfahrzeuganteil:	51,2 %
Diesellanteil:	-

Bewertung:

- + sportliche Fahrleistungen
- + feine Verarbeitung
- + ausgeprägter Geräuschkomfort
- hohe Preise

* Die Raten für das Gewerbeleasing im S-Mobilitätsportal enthalten: Finanzrate und Servicerate für das Wartungspaket bei einer Laufzeit von 36 Monaten; ohne Anzahlung



Das ausgefallen designte Heck sorgt für Wiedererkennung

Mit knapp 600 Litern Kofferraumvolumen ist der Capri nicht schlecht aufgestellt



Name alt, Auto neu

Mit dem neuen Capri hat Ford einen schicken elektrischen Alleskönner auf die Räder gestellt. Der historische Name ist allerdings eher schmückendes Beiwerk, denn mit dem Coupé aus der Vergangenheit hat der moderne Stromer freilich nichts zu tun. Doch lesen Sie selbst.

Er ist zurück – der legendäre Ford Capri. Der neue Capri ist jedoch kein aufgeklebtes Retro-Zitat, sondern ein moderner Dienstreise- und Alltagsheld mit Stil. 286 PS in der Testwagen-Version, klare Silhouette, starke Rücklichtsignatur, clevere Details im Innenraum: ein Auto, das auf der Autobahn genauso souverän wirkt wie vor dem Hotel oder auf dem Parkplatz beim Kunden.

Optisch trifft er bewusst die Mitte zwischen elegant und sportlich. Die flache Front, die gestreckte Seitenlinie, das markante Heck mit dem durchgehenden Lichtband – der Capri braucht keinen übertriebenen Zierrat, um aufzufallen. Er wirkt erwachsen, aber nicht bieder. Gerade bei Dunkelheit erzählt die Heckgrafik ihre eigene Geschichte; wer einmal hinter ihm fährt, speichert dieses Motiv ab. Wiedererkennbarkeit vorhanden. Instagram-Potenzial für User und Marke? Ebenso.

Im Innenraum dominiert das, was viele vermissen. Nämlich Übersicht. Kein Tastenchaos, keine Touch-Orgie ohne Sinn. Der zentrale Bildschirm fügt sich stimmig ein, reagiert ohne Verzögerung, und die Menüstruktur ist so logisch aufgebaut, dass man schon nach wenigen Minuten das Gefühl hat – „klar, habe ich im Griff“. Besonders charmant ist das Ablagefach unter dem Display. Sauber integriert und von außen kaum als solches erkennbar verschwinden hier Wertgegenstände. Tablet, Geldbörse, Schlüssel – alles lässt sich unauffällig unterbringen. Dieses clevere Fach ist ein schönes Beispiel dafür, dass Sicherheit im Alltag manchmal mit einem simplen, guten Einfall beginnt.

Die Sitze sind langstreckentauglich und nehmen Fahrer wie Beifahrer angenehm auf, ohne einzuengen. Straff genug, um bei schneller Kurvenfahrt Halt zu bieten, weich genug, um nach 600 Kilometern nicht nach einer Ibu zu verlangen. Die Lordosenstütze arbeitet spürbar, aber nicht aggressiv, die Sitzposition lässt sich fein anpassen. Auch im Fond geht es ordentlich zu; Erwachsene sitzen nicht königlich, aber entspannter, als es die dynamische Außenlinie vermuten

lässt. Das Ladeabteil ist sinnvoll nutzbar, Koffer, Aktenkoffer, Fototasche oder Messe-Material verschwinden problemlos – genau das, was man für Business-Reisen, Außendienst oder Poolfahrzeuge erwartet.

Auf der Straße zeigt der Capri, warum 286 PS in dieser Klasse ein Sweet Spot sind. Der Antritt ist kraftvoll, aber nie hysterisch. Überholen gelingt mit einem kurzen, entschlossenen Tritt aufs Pedal, ohne dass das Auto den großen Auftritt sucht. Wer es laufen lässt, erlebt einen souveränen, stabilen Begleiter; wer entspannt gleitet, bekommt Ruhe und Effizienz. Die Abstimmung wirkt aus einem Guss: Der Antrieb setzt Befehle spontan um, bleibt akustisch im Hintergrund und vermittelt das Gefühl, stets Reserven zu haben.

Das Fahrwerk trifft genau die Balance, die viele versprechen und wenige halten. Im Comfort-Alltag bügelt der Capri Schlaglöcher, Querfugen und Kopfsteinpflaster erstaunlich locker weg, ohne schwammig zu werden. Nimmt man die Landstraße engagierter, bleibt er neutral, baut Vertrauen auf und wirkt nie nervös. Die Lenkung ist leichtgängig, aber nicht weichgespült; sie liefert genug Rückmeldung, um präzise zu zirkeln, ohne die Hände mit jeder Rille zu nerven. Auf der Autobahn entsteht schnell dieses angenehme „setz dich rein, ich mach das“-Gefühl. Tempo 150 oder 180: Geradeauslauf stabil, Windgeräusche sauber im Zaum, der Capri wirkt größer, als er ist – im besten Sinne.



Eine runde Fensterlinie ist tatsächlich der des originalen Capri nachempfunden

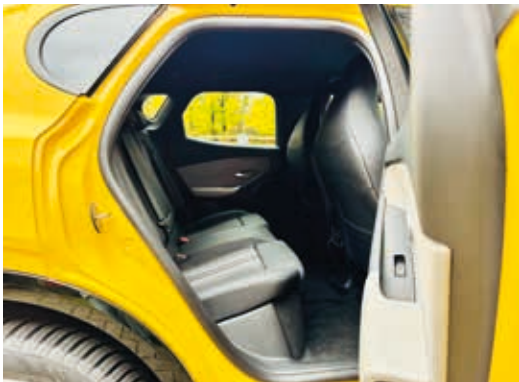


Man würde nie drauf kommen: Hinter dem Display sitzt ein Ablagefach

Akustisch spielt er seine Stärken aus. Der Innenraum bleibt auch bei höheren Tempi angenehm leise, Gespräche und Telefonate gelingen in normaler Lautstärke. Für Vielfahrer ein echter Vorteil, für Fuhrparks ein Argument. Denn wer nicht erschöpft aussteigt, fährt konzentrierter und entspannter. Dazu passt, dass Bedienung und Assistenz unaufgeregt unterstützen, statt den Fahrer permanent zu belehren. Spurhalter, Abstand, Parkhelfer – alles da, alles sinnvoll integriert, nichts von dem, was eigentlich helfen soll, nervt im Alltag nachhaltig. Und zur Not lässt es sich intuitiv abschalten.

Beim Thema Effizienz zeigt sich der Capri vernünftig, auch wenn die Leistung nach hohem Stromverbrauch klingt. In der Praxis lässt er sich jedoch erstaunlich genügsam bewegen. Wer vorausschauend fährt, Fahrpedal und Tempomat im Griff hat, landet bei Werten, mit denen Controller und Fuhrparkmanager leben können. Damit kombiniert der Capri ein wertiges Auftrittsbild mit Kostenstrukturen, die nicht nach Luxusspielzeug aussehen. Genau diese Mischung macht ihn für Business-Kunden interessant, die nicht das hundertste austauschbare Flottenauto wählen wollen.

Die Verarbeitung gibt keinen Anlass zur Kritik. Spaltmaße stimmig, Materialien robust, nichts knarzt, nichts wackelt auf schlechten Strecken. Die Bedienelemente wirken so, als würden sie auch nach hohen Laufleistungen noch zuverlässig klicken. Wer sein Auto nicht nur zwei, sondern fünf oder mehr Jahre fahren will, freut sich über genau diese Solidität. Der Capri vermittelt das Gefühl, dass er für den Alltag gemacht ist – nicht nur für den ersten Eindruck im Showroom. Emotional liefert er trotzdem. Der Name auf dem Heckdeckel löst bei vielen ein kleines Zucken aus, eine Erinnerung an frühere Poster oder die flotten Coupés aus den Siebzigern. Der neue Capri holt dieses Gefühl behutsam zurück, ohne es zu verkitschen. Er ist kein Sportwagen, der dauernd Aufmerksamkeit fordert, sondern ein moderner Gran-Turismo-Typ für Menschen, die gerne fahren, aber nicht dauernd erklären wollen, warum. Er passt zum Außendienstler mit Sinn für Design genauso wie zum privaten Vielreisenden, der Lust auf etwas Eigenständiges hat. Unterm Strich ist der neue Capri damit genau das, was die Lücke zwischen Emotion und Excel-Tabelle lange gebraucht hat – ein charakterstarkes, komfortables, leistungsstarkes Auto,



Der Ford Capri bietet massig Platz in der zweiten Reihe

Auch vorn gibt es Ablagefläche



das sich im Alltag leicht bedienen lässt, solide verarbeitet ist und mit smarter Detailgestaltung punktet. Kein Showoff, kein Nostalgie-Spielzeug, sondern ein ernstzunehmender Kandidat für Fuhrparks und Fahrer, die mehr als ein anonymes Transportmittel wollen. Wer ihn einmal einige Tage fährt, merkt schnell: Dieser Name wurde nicht recycelt, er wurde sinnvoll weitergedacht.

Gerade im Vergleich zu vielen glatten, beliebigen Crossover-Kollegen wirkt der Capri wie ein bewusst gesetztes Ausrufezeichen. Er zeigt Profil, ohne polarisieren zu müssen, und bietet seinen Passagieren genau das, was auf langen Tagen zwischen Termin A und Meeting B wirklich zählt. Ruhe, Übersicht, Komfort, Reserven. Man steigt aus und hat das Gefühl, begleitet worden zu sein – nicht abgearbeitet. Kurz gesagt, ein Dienstwagen, den man auch dann weiterfahren möchte, wenn niemand zuschaut. Die von uns getestete Version mit 77 kWh großem Akku und flottentauglicher Reichweite (bis zu 627 Kilometer nach WLTP) steht ab 43.193 Euro netto in der Preisliste.

Ford Capri Extended Range

Motor	Permanentenerregter 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	6,4 s
WLTP-Verbrauch	13,8 kWh auf 100 km
WLTP-Reichweite	627 km
Testverbrauch	16,1 kWh auf 100 km
Ladeleistung	135 kW
Ladezeit 10 bis 80% SOC	28 Minuten
CO ₂ -Ausstoß	0 g/km
Effizienzklasse	A+
Akkukapazität	77 kWh (netto)
Zuladung	587 kg
Laderaumvolumen (VDA)	572 bis 1.510 l

Kosten:

Steuer pro Jahr	steuerfrei bis Ende 2035
Typklassen HP/VK/TK	15/19/22
Garantie:	
Fahrzeug	2 Jahre
Durchrostung	12 Jahre
Lack	2 Jahre
Batterie	8 Jahre/bis 160.000 km

Sicherheit/Komfort:

Kopf- und Seiten-Airbags	Serie
Spurhalteassistent	Serie
Verkehrszeichenerkennung	Serie
Tempomat (aktiv)	Serie
Head-up-Display	1.513 Euro (Paket)
Parksensoren	Serie
Heckklappe, elektr.	1.513 Euro (Paket)
Querverkehrswarner	Serie
Wärmepumpe	882 Euro
Panoramadach	798 Euro
LED-Scheinwerfer	Serie
Einparkautomatik	1.513 Euro (Paket)

Kommunikation:

Smartphone-Integration	Serie
Bildschirm-Navigation	Serie

Basispreis:

Ford Capri	ab 43.193 Euro
Extended Range	(alle Preise netto)

Betriebskosten Schaltgetriebe

20.000/30.000/50.000 km	-
-------------------------	---

Betriebskosten Automatik

20.000/30.000/50.000 km	532,20/676,64/1.012,06 Euro
-------------------------	-----------------------------

Full-Service-Leasingrate Schaltgetriebe*

20.000/30.000/50.000 km	-
-------------------------	---

Full-Service-Leasingrate Automatik*

20.000/30.000/50.000 km	382,70/452,39/638,31 Euro
-------------------------	---------------------------

Firmenfahrzeuganteil:	6 %
-----------------------	-----

Dieselanteil:	-
---------------	---

Bewertung:

- +

 - kompakte Abmessungen
 - souveräner Antrieb
 - hoher Fahrkomfort
- - 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

Mercedes-Benz bringt den ersten elektrischen Geländewagen auf den Markt. Und der Kraxler ist auch als Stromer top in Form, kraxelt genauso Steigungen hoch wie das Verbrenner-Pendant. Fahrkomfort bietet er überdies. Flottenmanagement hat es ausprobiert.

Elektrisch-schroting



Bis auf das fehlende Reserverad sieht man dem 580 seinen Antrieb nicht an



Mercedes hat lange gewartet, doch jetzt ist es soweit: Mit dem G 580 EQ steigt die ikonische Geländewagen-Legende in die Elektrowelt ein. Dabei setzen die Schwaben nicht einfach auf eine radikale Neuerfindung, sondern bleiben bewusst bei den Werten, die die G-Klasse seit Jahrzehnten prägen. Statt also auf Leichtbau und futuristische Formen zu setzen, gibt es weiterhin den kantigen Klassiker – nur eben vollelektrisch. Ein 116-kWh-Akku sorgt für eine praxisgerechte Reichweite von rund 470 Kilometern nach WLTP, macht den G also auch für längere Touren geeignet. Mit vier Elektromotoren – je einer pro Rad – steht das Fahrzeug dabei in jeder Fahrsituation extrem souverän im Futter, sei es beim Pendeln oder im harten Offroad-Einsatz.

Auch der Innenraum zeigt, dass Mercedes beim elektrischen G viel Wert auf Kontinuität und Modernität zugleich legt. Das Cockpit bietet die bekannte Kombination aus markanter Architektur und modernem Infotainment. Zwei große Displays bilden die Schaltzentrale für Navigation, Medien und Fahrzeugfunktionen. Die Bedienung läuft flüssig und übersichtlich. Ergänzend stehen noch klassische Tasten und Drehregler bereit, die die Handhabe im Gelände erleichtern. Hochwertige Materialien, feines Leder und offene Holzoberflächen sorgen für jene luxuriöse Atmosphäre, die man in der G-Klasse erwartet. Die Sitze sind großzügig geschnitten, bieten exzellenten Seitenhalt und bleiben auch auf langen Reisen bequem.

Hinten profitieren die Passagiere von solidem Raumgefühl: Sowohl Beins als auch Kopffreiheit sind fürstlich. Zwei Erwachsene sitzen extrem komfortabel, ein dritter findet ebenfalls noch Platz. Mercedes spendiert auf Wunsch auch Sitzheizung im Fond. Dank großer Ablagen und cleverer Details ist die G-Klasse familientauglicher, als man bei ihrem martialischen Auftritt vielleicht denken würde. Eine seitlich klappbare Türe erleichtert das Beladen, und auch beim Stauraum kann der Elektro-Kraxler seine Stärke ausspielen – hier punktet er klar als praktisches Luxus-SUV.

Und wie fährt sich die elektrische G-Klasse? Bullig und doch angenehm leise. Mit zusammen 587 PS und 1.164 Nm Drehmoment setzt sich der G 580 EQ mit Nachdruck in Bewegung. Die vier Elektromotoren erlauben eine völlig neue Form der Traktion:

Jedes einzelne Triebwerk kann sein Rad individuell ansteuern, was selbst im tiefen Gelände für nahezu unglaubliche Kletterfähigkeiten sorgt. Auf der Straße überzeugt der G 580 mit geschmeidigem Antritt und souveräner Beschleunigung – der Sprint von 0 auf 100 km/h gelingt in 4,7 Sekunden. Dabei bleibt der Charakter stets gelassen und luxuriös, nie prollig. Stattdessen vermittelt die G-Klasse jene unaufgeregte Kraft, die perfekt zu ihrem Status passt.

Auch das Fahrwerk ist auf Komfort und Souveränität ausgelegt. Dank ausgewogener Abstimmung werden Unebenheiten wirkungsvoll glattgebügelt, ohne den Kontakt zur Straße zu verlieren. Sogar bei höheren Autobahntempi bleibt das schwere SUV stabil und sicher, selbst dann noch, wenn Kurven im Spiel sind. In engen Kehren wirkt der G 580 EQ zwar nicht so direkt wie ein Sportwagen, aber das ist auch gar nicht seine Rolle. Vielmehr brilliert er als majestätischer Reisewagen, der Ruhe und Komfort in den Vordergrund stellt. Die Lenkung ist präzise und angenehm leichtgängig; auch abseits asphaltierter Straßen sorgt das Fahrwerk für die nötige Kontrolle nicht zuletzt dank elektronisch verstellbarer Dämpfer. Unterstützt wird das Ganze durch die leise Geräuschkulisse – typisch Elektro.

Im Alltag punktet der Stromer mit simpler Handhabung. Dank Kamerasystemen und Assistenzpaketen wird selbst das Rangieren in engen Innenstädten erstaunlich einfach. Das Bremspedal lässt sich gut dosieren, die



Die G-Klasse gehört noch immer zu den kompakten Vertretern



Auf viel Display müssen Digital Natives keineswegs verzichten

Rekuperation arbeitet harmonisch vor allem in Hinblick auf das sogenannte Blending (Übergang von Rekuperations- auf Reibbremse). Damit fährt sich der G 580 EQ auch in der Stadt angenehm entspannt. Auf der Langstrecke glänzt die Kombination aus großer Batterie, solider Ladegeschwindigkeit (bis zu 200 kW) und kultivierter Fahrweise. Gehen die Stromreserven zur Neige, braucht es etwa eine Halbe Stunde, bis wieder 80 Prozent State of Charge erreicht werden – damit kann man leben.

Nicht zuletzt überzeugt die neue Elektro-G-Klasse mit ihrem ganz eigenen Mix aus Tradition und Moderne. Mercedes beweist, dass man Ikonen elektrifizieren kann, ohne ihren Charakter zu zerstören. Der G 580 EQ ist weder ein schrilles Technik-Experiment noch ein weichgespültes Lifestyle-SUV. Er bleibt das, was er immer war: ein Statement auf Rädern – nur jetzt lokal emissionsfrei und mit einer Technik, die ihn in neue Sphären hebt.

Ein Blick auf die Preise zeigt: Günstig war die G-Klasse nie, und das gilt auch für den G 580 EQ. Netto startet er bei 119.850 Euro. Allerdings fällt die Serienausstattung üppig aus. Dinge wie LED-Scheinwerfer, Klimaautomatik, diverse Assistenten sowie ein umfassendes Sicherheitspaket weilen frei Haus an Bord. Sogar dicke Brocken wie die sogenannte „G-Turn“-Funktion kosten nicht extra: Per Knopfdruck dreht sich das Fahrzeug nahezu auf der Stelle, indem die Räder gegensinnig angetrieben werden – ein Manöver, das sonst nur Kettenfahrzeugen vorbehalten ist. Für Abenteuer gibt es außerdem die ebenfalls stets vorhandene „G-Steer“-Funktion, um enge Kehren im Gelände leichter nehmen zu können, indem die inneren Räder gezielt eingebremst werden. Mercedes spricht von einer Verkleinerung des Wendekreises um 25 Prozent. Damit präsentiert sich die elektrische G-Klasse als zeitgemäßes, technisch faszinierendes und zugleich traditionstreues Angebot für alle, die einen alltagstauglichen Geländewagen mit Kultstatus sowie Nutzwert suchen.



Dank seitlich schwingender Türe ist der G einfach zu beladen



Das Fondentertainment ist ein Ausdruck von Luxus



Statt Reserverad gibt es beim elektrischen G eine Kabelbox

Mercedes-Benz G 580 EQ

Motor	Vier Elektromotoren
kW (PS) bei U/min:	432 (587) bei k. A.
Drehmoment bei U/min	1.164 Nm bei k. A.
Antrieb/	Allradantrieb/ einzelne
Getriebe	Untersetzungsgetriebe plus Low Range
Höchstgeschw. km/h	180
Beschleunigung 0-100/h	4,7 s
WLTP-Verbrauch	28 kWh
WLTP-Reichweite	468 km (WLTP City: 658 km)
Testverbrauch	33,8 kW auf 100 km
Ladeleistung	200 kW
Ladezeit auf 80 %	32 Minuten
CO ₂ -Ausstoß	0 g/km
Effizienzklasse	A+
Akkukapazität	116 kWh (netto)
Zuladung	415 kg
Laderaumvolumen (VDA)	620 bis 1.990 l
Kosten:	
Steuer pro Jahr	bis Ende 2030 steuerfrei
Typklassen HP/VK/TK	21/28/32
Garantie:	
Fahrzeug	2 Jahre
Batterie	10 Jahre/bis 250.000 km
Rost	30 Jahre

Sicherheit/Komfort:

Kopf- und Seiten-Airbags	Serie
Parkpiepser	Serie
Spurhalteassistent	Serie
360-Grad-Kamera	Serie
Tempomat, aktiv	Serie
elektr. verstellb. Sitze	Serie
Sitzheizung vorn u. hi.	Serie
Burmester-3D-Soundsyst.	1.750 Euro
Fond-Entertainment	2.990 Euro
Verkehrzeichenerkennung	Serie
LED-Scheinwerfer	Serie

Kommunikation:

Smartphone-Integration	Serie
Bildschirm-Navigation	Serie
Basispreis:	
Mercedes-Benz	ab 119.850 Euro
G 580 EQ	(alle Preise netto)

Betriebskosten Schaltgetriebe

20.000/30.000/50.000 km	-
-------------------------	---

Betriebskosten Automatik

20.000/30.000/50.000 km	2.343,99/2.678,04/3.461,21 Euro
-------------------------	---------------------------------

Full-Service-Leasingrate Schaltgetriebe*

20.000/30.000/50.000 km	-
-------------------------	---

Full-Service-Leasingrate Automatik*

20.000/30.000/50.000 km	2.040,66/2.223,04/2.702,88 Euro
-------------------------	---------------------------------

Firmenfahrzeuganteil:	58 %
Dieselanteil:	-

Bewertung:

- + überdurchschnittlich hohe Geländefähigkeit
- + hohe Fahrleistungen
- + solide Verarbeitung
- hoher Preis

*Die Raten für das Gewerbeleasing im S-Mobilitätsportal enthalten: Finanzrate und Servicerate für das Wartungspaket bei einer Laufzeit von 36 Monaten; ohne Anzahlung



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

Volvo 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 schnecker 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 ₂ -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 ₂ -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

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 abliefern, 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:	zwei E-Maschinen
Systemleistung kW (PS):	400 (544)
Drehmoment bei U/min vorn:	765 Nm bei k. A.
Getriebe:	eine Übersetzung
Schadstoffklasse/CO ₂ -Ausstoß:	-/0 g/km
0-100 in sek/V-max. in km/h:	4,6/200
Verbrauch (WLTP)/Reichweite:	17,9 kWh/701 km
Zuladung kg/Ladevolumen l:	565/500-1.750
Typklasse HP/VK/TK:	21/28/25
Firmenfahrzeuganteil gesamt*:	58,9 %
Dieselanteil:	0 %
Basispreis (netto):	ab 83.950 Euro
Betriebskosten pro Monat/km**:	1.392,41/0,56 Euro

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



Mit den filigranen Heckleuchten wirkt der iX fein

Strom-Sturm aus Fernost

Schneller als mit einem Xpeng G6 kann man heutzutage fast nicht laden. Und wenn man die Allradvariante nimmt, kommt man auch noch verdammt schnell voran. Flottenmanagement hat es ausprobiert.

Der Xpeng G6 AWD Performance ist eines dieser Autos, bei denen man erst einmal kurz sortieren muss, was hier eigentlich passiert: Ein chinesisches SUV-Coupé tritt mit Allradantrieb, enormer Ladeleistung und einer Vollausstattung an, die bei manchen etablierten Marken sofort mehrere Aufpreislisten füllen würde. Der G6 wirkt dabei nicht wie ein schrilles Technik-Experiment, sondern ziemlich ausgereift.

Optisch gibt er sich glatt, modern und bewusst reduziert. Die coupéhafte Dachlinie, die kurze Front und das durchgehende Lichtband sorgen für einen sauberen, fast futuristischen Auftritt. Innen setzt Xpeng auf die große Digitalbühne mit großen Fahrerdisplays. Dazu kommt viel Platz.

Beim AWD Performance wird es dann handfest. Zwei Elektromotoren liefern zusammen 487 PS und 660 Newtonmeter Drehmoment. Damit sprintet der G6 in 4,1 Sekunden von 0 auf 100



Das Interieur des G6 wirkt ziemlich clean (li.)

km/h und läuft bis zu 200 km/h. Das ist mehr als genug, um den Familienalltag mit einem sehr breiten Grinsen zu garnieren. Gleichzeitig bleibt der Charakter eher souverän als wild. Der Antritt ist kräftig, aber nicht krawallig, die Geräuschkulisse angenehm leise. Das eigentliche Pfund ist jedoch die 800-Volt-Technik. Der 80-kWh-Akku kann mit bis zu 451 kW laden, der Hub von 10 auf 80 Prozent soll im Idealfall nur rund zwölf Minuten dauern. Damit ist der G6 gerade auf der Langstrecke ein spannendes Angebot, weil Ladepausen nicht mehr zur Geduldssprobe werden müssen.

Unterm Strich ist der Xpeng G6 AWD Performance kein bloßer Exot, sondern ein erstaunlich kompletter Stromer: schnell, geräumig, komfortabel, technisch stark und preislich selbstbewusst kalkuliert. Wer offen für eine neue Marke ist, be-

kommt hier ziemlich viel Elektroauto fürs Geld. In Zahlen gegossen bedeutet das netto 43.361 Euro.

Xpeng G6 Performance AWD	
Motor:	zwei Elektromotoren
kW (PS):	358 (487)
Drehmoment bei U/min:	660 Nm bei k.A.
Getriebe:	eine Übersetzung
Schadstoffklasse/CO ₂ -Ausstoß:	-
0-100 in sek/V-max. in km/h:	4,1/200
Verbrauch/Reichweite:	18,4 kWh/510 km
Zuladung kg/Ladevolumen l:	470/571-1.374
Typklasse HP/VK/TK:	21/28/25
Firmenfahrzeuganteil gesamt*:	36,8 %
Dieselanteil:	0 %
Basispreis (netto):	ab 43.361 Euro
Betriebskosten pro Monat/km**:	729,66/0,29 Euro

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

Klein und giftig

Hot Hatch ohne Reue gefällig? Dann wäre die Alpine A290 genau die richtige Wahl. Der giftige Stromer sieht nicht nur cool aus, sondern macht auch verdammt viel Spaß. Flottenmanagement hat ihn gefahren.

Das hat noch gefehlt: ein kleiner und giftiger Sportler mit elektrischem Antrieb für reuelosen Fahrspaß. Und, da steht sie, die Alpine A290. Der französische Fronttriebler mit dem bärigen Antrieb leistet im Falle der hier besprochenen GTS-Version 218 PS. Und die spürt man schon auf den ersten Metern, denn der kleine Zwerg legt aus dem Stand schon wuchtig los, erreicht Landstraßentempo binnen 6,4 Sekunden. Schön dabei ist, dass der Kleine nicht brutal hart agiert, sondern ein Quäntchen Restkomfort übrig lässt, um auch mal längere Strecken zu absolvieren. Was nicht heißt, dass Fahrwerk und präzise Servolenkung

mit einem wohldosierten Maß an Rückmeldung keinen Raum lassen würden für ambitioniertes Treiben auf kurvigen Überlandpassagen.

Dank 380 Kilometern WLTP-Reichweite wird die Alpine zum Multipurpose-Tool. Klar, wer die 300 Newtonmeter des Antriebsstrangs fleißig nutzt, wird auch mal früher die Ladesäule ansteuern müssen. Aber dank 130 kW Peakladeleistung bleibt die Zwangspause überschaubar – nach rund 30 Minuten kann es in der Regel weitergehen. Ab netto 37.815 Euro gibt es den exklusiven Cityflitzer – allerdings spendiert Alpine bereits ab Werk eine reichhaltige Serienausstattung. Wichtig heute ist ein umfangreiches Infotainment-System, und das liefert die A290. Also finden die Passagiere einen zehn Zoll großen Touchscreen, dessen Betriebssystem auf Google basiert und daher wirklich intuitiv zu bedienen ist. Fein ist außerdem, dass sich sämtliche Assistenten mit bloß einem einzigen Knopfdruck aufrufen und entsprechend konfigurieren lassen. Übrigens packt der Konzern auch dicke Brocken frei Haus ein, zu denen Nappa-



Ausgeprägte und bequeme Sportsitze fahren mit

Ledersitze, schlüsselloses Schließsystem sowie ein Tempomat mit adaptiver Steuerung gehören. Sieben Außenfarben sowie sechs verschiedene Felgendesigns erlauben ein gerüttelt Maß an Individualisierung, wie sich das für ein Fahrzeug gehört, das sich an Enthusiasten richtet.

Alpine A290 GTS	
Motor:	eine E-Maschine
kW (PS):	160 (218)
Drehmoment:	300 Nm
Getriebe:	eine Übersetzung
CO ₂ -Ausstoß:	0 g/km
0-100 in sek/V-max. in km/h:	6,4/170
WLTP-Verbrauch/Reichweite:	16,6 kWh/361 km
Zuladung kg/Ladevolumen l:	471/326
Typklasse HP/VK/TK:	15/21/18
Firmenfahrzeuganteil gesamt*:	29 %
Dieselanteil:	0 %
Basispreis (netto):	ab 37.815 Euro
Betriebskosten pro Monat/km**:	686,31/0,27 Euro

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



Leiser Heißblüter

Cupra bietet mit dem Tavascan einen besonders fein gezeichneten Elektro-Kompakten. Flottenmanagement war mit der starken Allrad-Version namens VZ unterwegs.

Wer auf cooles Design steht, ist bei Cupra grundsätzlich schon mal nicht ganz falsch. Genau richtig sogar, um emotional ruhigere Elektromobilität mit einer Portion Charme aufzuladen. Und das ist nicht bloß graue Theorie, sondern kann mit dem Cupra Tavascan in live und in spannenden Lackfarben gelebt werden. Und wenn unter dem Blech auch Feuer stecken soll, muss man unweigerlich zum VZ mit 340 PS greifen. Der legt ziemlich wuchtig los, erreicht Landstraßentempo in Windeseile. Laut Hersteller dauert dieser Sprint bloß 5,5 Sekunden – das ist Sportwagen pur. Und Traktionsprobleme gibt es auch nicht, wenn kumuliert 545 Newtonmeter angreifen. Schließlich verfügt jede Achse über ihr eigenes Triebwerk, was den Tavascan zum Allradler macht.

Der Tavascan ist aber kein Sportwagen, sondern ein durchaus kommoder Allrounder mit feinen Eigenschaften. Und der Blick auf die Innenarchitektur erfreut immer wieder. Abgesehen von den



Einen fancy Innenraum gibt es im Cupra Tavascan (li.)

bequemen Mikrofaser-Polstern sticht der schwebende Mitteltunnel

hervor; diverse kupferfarbene Elemente untermauern die Markenzugehörigkeit. Und ein großer Touchscreen fungiert quasi als Generalsteuerung für sämtliche Fahrzeugfunktionen. Inzwischen gelingt das übrigens richtig intuitiv, und die Oberfläche erfreut durch zackige Reaktionen. Physische Tasten finden sich im Wesentlichen nur noch auf dem Lenkrad. Bleibt die Preisfrage. Mindestens 48.664 Euro netto werden für den starken Tavascan fällig. Serienmäßig sind hier gar dicke Brocken wie adaptive Dämpferregelung sowie LED-Matrix-Scheinwerfer. Dank 77 kWh-Netto-Akkukapazität bietet der Spanier bis zu 513 Kilometer WLTP-Reichweite (kombiniert). Die Ladedauer von 10 auf 80 Prozent beziffert der Hersteller mit

28 Minuten. Schön ist, dass sich der Akku manuell konditionieren lässt, sodass man auch ohne Ladeplanung schnell Energie nachfassen kann.

Cupra Tavascan VZ

Motor:	zwei E-Maschinen
kW (PS):	250 (340)
Drehmoment bei U/min:	679 Nm bei k. A.
Getriebe:	eine Übersetzung
CO ₂ -Ausstoß:	0 g/km
0-100 in sek/V-max. in km/h:	5,5/180
Verbrauch/Reichweite:	17,1 kWh/513 km
Zuladung kg/Ladevolumen l:	507/540
Typklasse HP/VK/TK:	17/23/21
Firmenfahrzeuganteil gesamt*:	25,7 %
Dieselanteil:	-
Basispreis (netto):	ab 48.664 Euro
Betriebskosten pro Monat/km**:	811,58/0,32 Euro

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

Lifestyle aus China

Der Marktanteil des chinesischen Herstellers BYD wächst, und entsprechend haben die Produkte immer mehr Sichtbarkeit im Straßenbild. Junges und besonders modernes Mitglied der Familie: der Atto 2.

Um im urbanen Lifestyle-Segment zu bestehen, braucht es moderne Lösungen. Aber so ausgefallen darf das Design wiederum auch nicht sein, sonst verkleinert man die Zielgruppe. Diesen Spagat löst der Atto 2 hervorragend mit seinem stylisch-jungen Auftritt, ohne aber allzu extrovertiert zu wirken. Innen trifft der Passagier vor allem auf einen ziemlich großen Screen. Und hier läuft auch das Gros der Fahrzeugbedienung ab. Wobei sich die Chinesen ein paar wenige, aber dafür entscheidende mechanische Tasten gönnen. Zum Glück muss man nicht in die Tiefen des Menüs abtauchen, um

bloß mal eben die Außenspiegel zu verstellen. Doch fahren wir los. Dank 4,31 Metern Außenlänge entpuppt sich der Atto 2 als durchaus luftig geschnittenes Fahrzeug – garniert mit bequemen Sitzen. Mit dieser Kombination muss man sich nicht scheuen, auch mal ein längeres Stück an Strecke zu absolvieren. In der Stadt glänzt der Fronttriebler dagegen mit einem unglaublich kleinen Wendekreis von bloß 4,3 Metern. Und am Vorankommen scheitert es ebenfalls nicht. Der Permanentmagnet-Synchronmotor leistet 177 PS und schiebt mit 290 Newtonmetern, damit ist man alles andere als untermotorisiert unterwegs.

Dass der Atto 2 kräftig antritt, registriert nicht nur der Mensch hinter dem Steuer, auch die vom Werk genannten Beschleunigungswerte untermauern das. Bloß 7,9 Sekunden soll demnach der Sprint auf 100 km/h dauern. Das Höchsttempo liegt bei 160 km/h. Mit einer gemittelten WLTP-Reichweite von 312 Kilometern kann man in diesem Segment übrigens leben. Mindestens 26.882 Euro netto verlangt BYD für das Stadt-SUV. Die Ausstat-



Den Innenraum des Atto 2 kennzeichnet ein besonders großes Display

tung fällt mit Dingen wie Navi, Rückfahrkamera sowie einem intelligenten Tempomat allerdings ordentlich aus. Selbst Brocken wie das Panorama-Schiebedach oder elektrisch verstellbare Sitze werden frei Haus geliefert.

BYD Atto 2

Motor:	eine E-Maschine
kW (PS):	130 (177)
Drehmoment:	290 Nm
Getriebe:	eine Übersetzung
CO ₂ -Ausstoß:	0 g/km
0-100 in sek/V-max. in km/h:	7,9/160
EU-Verbrauch/Reichweite:	16 kWh/312 km
Zuladung kg/Ladevolumen l:	412/400 bis 1.340
Typklasse HP/VK/TK:	17/27/21
Firmenfahrzeuganteil gesamt*:	2,2 %
Dieselanteil:	0 %
Basispreis (netto):	ab 26.882 Euro
Betriebskosten pro Monat/km**:	621,93/0,25 Euro

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



Große 4x4-Legende

Der Range Rover ist ein absoluter Klassiker im luxuriösen Geländewagen-Segment. Flottenmanagement war mit der Plug-in-Variante unterwegs.

Der Range Rover aus dem Hause Land Rover ist und bleibt die unangefochtene Nummer eins, wenn es um luxuriöse Geländewagen geht. Allerdings ist damit immer auch ein bisschen Reue verbunden – ist der Verbrauch noch zeitgemäß? Aber Land Rover hat das smart gelöst mit der Plug-in-Hybrid-Variante – die bunkert mit 31,8 kWh nämlich besonders viel Storm, um möglichst lange effizient unterwegs zu sein. Und bei diesem Wert handelt es sich tatsächlich um die nutzbare Energiemenge des Akku. Wenn man den Strom jetzt auch noch aus regenerativer Quelle bezieht – beispielsweise per Photovoltaikanlage auf dem Dach, wird die Angelegenheit nicht bloß umweltfreundlich, sondern zumindest für das Betriebsszenario günstig. Schützenhilfe bekommt der Stromer freilich von einem kultiviert laufenden Sechszylinder mit drei Litern Hubraum. Und jetzt bleibt die Frage – Stromer allein oder lieber mit vereinten Kräften nach vorn? Im Alltag reicht der rein elektrische Antrieb völlig, vor allem im urbanen Bereich kommt man mit der lautlosen



Obwohl der Range Rover schon lange gebaut wird, erfreut er auch Digital Natives (li.)

Kraftquelle ohne Probleme klar. Wird die Straße frei, sinkt der Gasfuß automatisch. Und dann erlebt der Fahrer seinen ganz persönlichen Genussmoment; vor allem bietet der Range Rover hohe Reserven dank 550 PS und 800 Newtonmetern Drehmoment. Und fünf Sekunden von 0 auf 100 km/h manifestieren sich in moderatem Druck, der auf das Kreuz des Fahrers (und der Passagiere) ausgeübt wird. Bloß das Kostenthema ist bei diesem Range Rover nicht trivial. Ab netto 142.521 Euro verlangen die Briten für den 2,8-Tonnen-Brocken. Fein ist, dass die Dienstwagensteuer auf Grundlage des halbierten Nettopreis berechnet wird, da der Hybrid über 100 Kilometer rein elektrisch fahren kann. Das ist auf dem Firmenwagensektor ein großer Pluspunkt.

LR Range Rover P550e AWD

Motor/Hubraum in ccm:	Sechszyl.-Otto/2.996
Systemleistung kW (PS):	405 (550)
Drehmoment (System):	800 Nm
E-Motor kW (PS) bei U/min:	160 (218) bei k.A.
Drehmoment bei U/min:	460 Nm bei k.A.
Getriebe:	Achtgang-Automatik
Schadstoffklasse/CO ₂ -Ausstoß:	Euro 6e/63 g/km
0-100 in sek/V-max. in km/h:	5,0/242
Verbrauch/Reichweite:	21,2 kWh/116 km
Zuladung kg/Ladevolumen l:	670/818-1.841
Typklasse HP/VK/TK:	24/32/33
Firmenfahrzeuganteil gesamt*:	37,4 %
Dieselanteil:	38 %
Basispreis (netto):	142.521 Euro
Betriebskosten pro Monat/km**:	2.752,27/1,10 Euro

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

Unkonventionell-cool

Mit der neuen elektrischen Kompaktklasse EV4 setzt der koreanische Autokonzern Kia die Erfolgsstory seiner Elektro-Linie fort. Und der Kompaktklässler hält so manche Überraschung bereit.

Das soll eine Kompaktklasse sein? Mit einer für das Segment geradezu irren Außenlänge von 4,73 Metern tanzt der EV4 Fastback ziemlich aus der Reihe und legt einen Auftritt hin wie eine Mittelklasse. Und überhaupt, das Design. Der Koreaner sieht ziemlich fancy aus, das kann man nicht anders sagen. Vor allem das lange Heck macht diesen EV4 ziemlich unkonventionell. Innen dann klassische Kia-Manier – will heißen: Es gibt einen großen Bildschirm, der hälftig geteilt ist und zugleich als Kombiinstrument sowie Kommandozentrale dient. Eine Hand voll physischer Tasten offeriert

dieser Innenraum mittlerweile allerdings auch. Bequeme Sitze und ordentliche Platzverhältnisse vorn wie hinten machen den unteren Mittelklässler zum dankbaren Allrounder. Und gut zugängliche USB-Anschlüsse sind ein Asset, das eigentlich banal klingt, aber unglaublich nützlich ist.

Spannend ist insbesondere die Version mit 81,4 kWh Batteriekapazität. Damit kommt der Fronttriebler über 600 Kilometer weit (WLTP kombiniert). Um den Akku von 10 auf 80 Prozent zu laden, setzt das Werk 31 Minuten an, demnach handelt es sich um ein 400-Volt-Bordnetz. Und eine Konditionierung des Stromspeichers lässt sich manuell vornehmen – so ist man nicht von der Ladeplanung abhängig und kann entspannt jene Ladeplätze aufsuchen, die man persönlich bevorzugt. Bei der Motorisierung setzt der Hersteller derzeit einzig auf eine 204-PS-Option. Gute Wahl, denn mehr braucht man nicht, um souverän voranzukommen. Nach rund siebeneinhalb Sekunden ist der Sprint auf 100 km/h abgehandelt, das Ende der Fahnenstange ist bei 170 Sachen erreicht. Mit



Im Kia EV4 geht es aufgeräumt und wertig zu

netto 39.613 Euro ist das große Fließheck fair eingepreist. Zumal sich die Serienausstattung keineswegs verstecken muss mit Positionen, die essenziell sind. Dazu gehören insbesondere Navigationssystem, LED-Scheinwerfer, Parksensoren sowie der adaptive Tempomat.

Kia EV4 Fastback 81,4 kWh

Motor:	eine E-Maschine
kW (PS):	150 (204)
Drehmoment bei U/min:	284 Nm
Getriebe:	eine Übersetzung
CO ₂ -Ausstoß:	0 g/km
0-100 in sek/V-max. in km/h:	7,8/170
WLTP-Verbrauch/Reichweite:	14,4 kWh/633 km
Zuladung kg/Ladevolumen l:	455/490-1.435
Typklasse HP/VK/TK:	19/26/27
Firmenfahrzeuganteil gesamt*:	7 %
Dieselanteil:	0 %
Basispreis (netto):	ab 39.613 Euro
Betriebskosten pro Monat/km**:	763,86/0,31 Euro

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



Ziemlich bodenständig

Honda bietet mit dem CR-V ein bodenständiges, optisch leicht konservativ gehaltenes SUV für alle Fälle an. Flottenmanagement war mit dem angenehmen fahrenden Begleiter unterwegs.

Unauffälliges und praktisches SUV gefällig, das jedoch nicht an jeder Ecke steht? Dann könnte der CR-V genau der richtige Kandidat sein. Schon kurz nach dem Entern fällt auf, dass der Mittelklässler mit betont angenehmen Sitzen aufwartet. Und dann macht sich eine Besonderheit bemerkbar, die beim Komfort-Kapitel punktet: der Antrieb. Flottenmanagement hat in diesem Fall den Plug-in-Hybrid unter die Lupe genommen. Elektrisch fährt dieser Japaner fast immer, und zwar mit einem 184 PS starken E-Aggregat. Als PHEV werden knapp 18 kWh Strom gebunkert, gut für etwa 78 Kilometer Reichweite. Geht der Stromvorrat zur Neige, produziert ein effizient (Atkinson-Zyklus) arbeitender Vierzylinder mit 144 PS und zwei Litern Hubraum den nötigen Strom. Und dieser serielle Betrieb sorgt für betont geschmeidige Fortbewegung, insbesondere, da das Anfahren elektrisch und ohne Kupplung erfolgt. Allerdings gibt es auch einen Modus mit Verbrenner-Antrieb samt zwei Übersetzungen. Und der Innenraum? Honda offeriert das Beste aus zwei Welten, also sowohl Touchscreen-Bedienung als auch jede Menge



Der adrette Innenraum erfreut den Passagier (li.)

physische Tasten. So können die Passagiere

die Klimatisierung der Kabine ganz konventionell steuern. Neben dem bequemen Mobiliar sind es auch die großzügigen Raumverhältnisse, die den Japaner zum idealen Langstrecken-Kandidaten machen. Einer übrigens, der auch eine praktische Ader hat und über 1.700 Liter Gepäckraumvolumen bietet, sofern die Rücksitzbank umgeklappt wird. Ab 47.815 Euro netto rollt dieser CR-V zum Kunden – allerdings mit einer üppigen Ausstattung. Zu dieser zählen sogar teure Positionen wie adaptives Dämpfungssystem, Head-up-Display, großes Panorama-Schiebedach (elektrisch) oder Sitzklimatisierung. Heute als selbstverständlich geltende Features wie LED-Scheinwerfer, Navigationssystem, schlüsselloses Schließsystem, Smartphone-Integration oder der adaptive Tempomat weilen selbstverständlich ebenfalls an Bord.

Honda CR-V i-MMD e:PHEV 2WD e-CVT

Motor/Hubraum in ccm:	Vierzyl.-Otto/1.993
kW (PS) bei U/min:	109 (148) bei 5.900
Drehmoment bei U/min:	189 Nm bei 4.500
E-Motor kW (PS):	135 (184)
Drehmoment bei:	335 Nm
Getriebe:	Zweigang-Automatik
CO ₂ -Ausstoß:	Euro 6e/59 g/km
0-100 in sek/V-max. in km/h:	9,4/195
Verbrauch/Reichweite:	11,6 kWh/78km
Zuladung kg/Ladevolumen l:	442/617-1.710
Typklasse HP/VK/TK:	15/28/24
Firmenfahrzeuganteil gesamt*:	11 %
Dieselanteil:	-
Basispreis (netto):	47.815 Euro
Betriebskosten pro Monat/km**:	1.086,34/0,43 Euro

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

Der Performer

Der Mercedes-Benz CLA 350 4Matic könnte das erste batterieelektrische Fahrzeug sein, das bisher elektroskeptische Langstreckenfahrer überzeugen könnte. Warum das so ist? Lesen Sie selbst.

Während aller Anfang schwer ist (das gilt auch für die Elektromobilität), läuft es plötzlich wie am Schnürchen, wenn eine gewisse Zeit vergangen ist. Und so zählt der CLA nicht nur zu den batterieelektrischen Fahrzeugen im Mercedes-Kosmos, die wirklich überzeugen. Sondern er gehört zu den Offerten auf dem Markt, die wahrlich herausstechen – das gilt insbesondere für den CLA 350 4Matic. Mit einem Grundpreis von netto 50.660 Euro gehört er zwar nicht zu den günstigsten Angeboten – aber er liegt für etliche Dienstwagenfahrer noch im Bereich des Möglichen. Und dafür bietet er aber alles, was einen Langstreckler glücklich macht. Inklusive

dem Potenzial, bisherige Verbrennerfahrer und Elektroskeptiker auf seine Seite zu ziehen. Und zwar höchste Effizienz. Selbst bei klirrender Kälte und hohen Volllastanteilen auf der Autobahn (was 210 km/h bedeutet) stehen selten mehr als 21 kWh auf der Uhr – das muss man eigentlich als sensationell bezeichnen. Dann lässt sich die mit 85 kWh nutzbarer Kapazität nicht besonders kleine Batterie in Windeseile (320 kW Ladeleistung) wieder auf 80 Prozent Füllstand bringen. Außerdem besticht der CLA durch sein feines Fahrwerk mit zwar straffer Abstimmung, aber genügend Restkomfort. Er verfügt über eine trotz Leichtigkeit außerordentlich präzise Lenkung.

So machen nicht bloß schnelle Autobahnrunden, sondern kurvige Landstraße ebenfalls Spaß. Innen setzt Mercedes auf Hightech – vor allem mit dem nobel anmutenden Superscreen zeigen die Architekten, wie Qualität geht. Brillante Farben und eine in ihrer Bedienintuition kaum zu übertreffende Menüführung setzen hier ein deutliches Zeichen. Als kleines Sahnehäubchen ist



Der Superscreen besticht durch Farbbrillanz und tolle Bedienlogik

der zivile Top-CLA auch noch richtig schnell und stark mit einer Beschleunigungszeit von 0 auf 100 km/h binnen 4,9 Sekunden sowie 354 PS. Mehr braucht man wirklich nicht zum automobilen Glück.

Mercedes-Benz CLA 350 4Matic

Motor:	zwei E-Maschinen
kW (PS):	260 (354)
Drehmoment:	515 Nm
Getriebe:	Zweigang-Automatik
CO ₂ -Ausstoß:	0 g/km
0-100 in sek/V-max. in km/h:	4,9/210
EU-Verbrauch/Reichweite:	12,7 kWh/770 km
Zuladung kg/Ladevolumen l:	440/405 plus 101
Typklasse HP/VK/TK:	17/25/22
Firmenfahrzeuganteil gesamt*:	32,6 %
Dieselanteil:	-
Basispreis (netto):	ab 50.740 Euro
Betriebskosten pro Monat/km**:	957,89/0,38 Euro

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



Kleinstwagen in groß

Der Hyundai Inster ist nicht weniger als eine Ausnahmeerscheinung. Es gibt bisher keinen Stromer am Markt, der auf so wenig Raum so viel Auto bietet. Flottenmanagement hat den Winzling unter die Lupe genommen.

Wer einen Hyundai Inster kauft, muss mit Blicken rechnen. Denn der koreanische Stromer-Winzling erregt selbst mehr als ein Jahr nach seiner Markteinführung noch die Aufmerksamkeit der Passanten. Kein Wunder, denn der in Korea bereits drei Jahre früher als Casper (quasi ein verkürzter Inster) eingeführte Fronttriebler sieht ein bisschen aus wie aus dem Comic – im besten Sinne allerdings. Boxy, kulleraugenartige Tagfahrlicht-Einheiten und die markanten LED-Rückleuchten mit den quadratförmigen Segmenten machen den 3,83 Meter kurzen Winzling einfach zum total coolen Hingucker.

Und wenn man sich dann in den Inster setzt, erlebt man eine zweite Überraschung. Das soll ein Kleinstwagen sein? Dem Gefühl nach sitzt man eher in einer Kompaktklasse. Klar, dass der Koreaner schmal ist, merkt man ihm schon an. Aber Enge? Keine Spur dank perfektem Packaging. Und dann gesellt sich dazu noch eine wirklich feine Verarbeitung; unter dem



Innen fühlt sich der Inster total erwachsen an(li.)

Strich wirkt der Inster derartig erwachsen,

dass er mehr als bloß Zweitwagen ist. Und selbst Reichweite ist ja bei ihm gar nicht das Thema. Flottenmanagement hat die Version mit der größeren Batterie unter die Lupe genommen – das bedeutet 49 kWh und ist angesichts der Fahrzeugklasse verdammt viel. Damit lassen sich in der Praxis deutlich über 300 Kilometer realisieren – und das geht dann schon über den reinen Stadtverkehr hinaus. Ein Eindruck, den der Antrieb ebenfalls unterstützt. Denn mit 115 PS ist man alles andere als untermotorisiert unterwegs, wenngleich der Inster jetzt auch kein Beschleunigungswunder ist. Aber souverän auf Autobahn und Landstraße ist man mit dieser Performance sehr wohl unterwegs. Die Preise für die starke Variante starten ab netto 21.345

Euro. Immer an Bord sind (und das ist fast sensationell!) Navi, Parkpiepser und aktiver Tempomat.

Hyundai Inster 49 kW

Motor:	Elektromaschine
kW (PS):	85 (115)
Drehmoment:	147 Nm
CO ₂ -Ausstoß:	0 g/km
0-100 in sek/V-max. in km/h:	10,6/150
EU-Verbrauch/Reichweite:	14,9 kWh/370 km
Zuladung kg/Ladevolumen l:	335/280-1.059
Typklasse HP/VK/TK:	13/23/21
Firmenfahrzeuganteil gesamt*:	k. A.
Dieselanteil:	0 %
Basispreis (netto):	ab 21.345 Euro
Betriebskosten pro Monat/km**:	561,13/0,22 Euro

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

Überraschungspaket

Mit dem BYD Sealion 7 bekommt der Kunde einen properen Langstrecken-Profi mit überdurchschnittlichen Fahrleistungen und hohem Fahrkomfort. Dabei ist der Preis moderat für das Gebotene.

Der BYD Sealion 7 Excellence AWD ist schon ein Überraschungstyp – unscheinbar, aber er hat es faustdick hinter den Ohren. Schon der erste Tritt auf das Fahrpedal genügt, um klarzumachen, dass hier richtig Leistung am Werk ist. Mit satten 530 PS schiebt er derartig kraftvoll an (4,5 Sekunden bis 100 km/h), dass man das breite Grinsen kaum loswird. Und weil BYD ihm nicht nur Drehmoment, sondern auch echte Langstreckenqualitäten mitgegeben hat, ist Überraschungspaket keineswegs Team Showeffekt, sondern Team souveräner Dauerzustand. Und mit 215 km/h Topspeed ist das Gefährt außerdem auch für deutsche Autobahnen

tauglich. Der große 91-kWh-Akku sorgt dafür, dass man auf Reisen nicht ständig Ladesäulen anvisieren muss. Über 500 Kilometer Reichweite nach WLTP sind fein, gerade, wenn man viel unterwegs ist. Und wenn geladen werden muss, geht es zügig: 230 kW Spitzenladeleistung sind in dieser Klasse ein Wort. Der Sprung von 10 auf 80 Prozent dauert bloß 24 Minuten – damit kann man leben. Komfort liefert dieser BYD übrigens auch. Die Sitze sind betont komfortabel – perfekt für lange Etappen. Die Federung ist eher auf Gleiten ausgelegt, was Autobahnkilometer angenehm unspektakulär macht. Und innen herrscht eine Atmosphäre, die ein bisschen an eine Lounge erinnert. Es gibt große Displays, eine aufgeräumte Mittelkonsole und ein Infotainment-System, das gefühlt alles kann – von Navigationszauberei bis hin zu Entertainment für alle Mitfahrer. Obendrein bietet der Konzern den Sealion 7 als Topvariante wohlfeil an. Mit netto 51.252 Euro sind die Interessenten dabei. Die

Der Sealion 7 bietet Infotainment in Hülle und Fülle



Ausstattung des Allradlers ist allerdings mehr als üppig – sogar Brocken wie Head-up-Display und Soundsystem finden sich an Bord. Und das beste Extra ist das kräftige Antriebssystem, das den Allrounder wahrlich zum Wolf im Schafspelz macht.

BYD Sealion 7 Excellence AWD

Motor:	vorn: Asynchronmotor
	hinten: Permanentmagnet-Synchronmaschine
kW (PS) bei U/min:	390 (530) bei k. A.
Drehmoment bei U/min:	690 Nm bei k. A.
Getriebe:	eine Übersetzung
Schadstoffklasse/CO ₂ -Ausstoß:	-
0-100 in sek/V-max. in km/h:	4,5/215
WLTP-Verbrauch/Reichweite:	21,9 kWh/502 km
Zuladung kg/Ladevolumen l:	410/520-1.789
Typklasse HP/VK/TK:	21/30/25
Firmenfahrzeuganteil gesamt*:	k. A.
Dieselanteil:	0 %
Basispreis (netto):	ab 51.252 Euro
Betriebskosten pro Monat/km**:	1.037,97/0,42 Euro

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



Skandi & effizient

Jetzt gibt es den noblen Polestar 3 endlich auch mit preisgünstigerem Einmotoren-Antrieb. Aber komfortabel und luxuriös ist das SUV noch immer. Flottenmanagement hat es getestet.

Lassen Sie sich vom imposanten Auftritt des Polestar 3 nicht einschüchtern. Auch als einmotorige Version wirkt das 1,61 Meter flache SUV sportlich-kompakt, obwohl es 4,90 Meter misst. Der Radstand von 2,99 Metern schafft viel Platz, vor allem in Reihe zwei genießen Passagiere üppige Beinfreiheit. Der Polestar 3 taugt also als Familienauto – nur eben mit nordischem Minimalismus statt Kitsch. Außerdem sitzt man auf bequemen Stühlen – der adrette Businessliner ist der Langstrecken-Profi schlechthin. Im Test hier die heckgetriebene Variante mit 220 kW (299 PS), die ab 66.462 Euro netto startet. Sie verzichtet auf die Wucht des Performance-Zwillings, bewegt die 2,6 Tonnen aber kraftvoll und kultiviert. Ganz ehrlich? Mehr Power braucht man nicht, zumal satte 490 Newtonmeter Drehmoment schon früh zur Verfügung stehen. Der Sprint auf 100 km/h gelingt in 7,8 Sekunden – souverän statt spektakulär. Dank fein abgestimmten Fahrwerks bleibt dieser Polestar gelassen und federt angenehm. Bei sanftem



Das Kombiinstrument des Polestar 3 präsentiert sich wirklich ausladend (li.)

Umgang gleitet er fast lautlos dahin, typisch für die Marke. Die Bedienung gelingt intuitiv: Das

tastenarme Cockpit mit großem Zentraldisplay verlangt etwas Eingewöhnung, doch danach flitzt man mühelos durchs Menü. Das Android-System reagiert flüssig und logisch. Auf Wunsch lassen sich iOS-Systeme spiegeln, um sein gewohntes Bediener-Umfeld bequem auch dem Fahrzeugmonitor zu haben. Und die Reichweite? Polestar verspricht bis zu 706 Kilometer nach WLTP – das ist eine gewaltige Menge, auch wenn real mit Abzügen zu rechnen ist vor allem auf schneller gefahrenen Autobahnen bei kalten Temperaturen. Der 111-kWh-Akku lädt in etwa 30 Minuten von 10 auf 80 Prozent bei einer Peakladeleistung von 250 kW. Damit empfiehlt sich der einmotorige Polestar 3 als eleganter, komfortabler Reisewagen – gelas-

sen, effizient und wohltuend unaufgeregt. Und den adaptiven Tempomat gibt es außerdem frei Haus. Ebenso wie Sitzheizung und eine Wärmepumpe.

Polestar 3 Single Motor	
Motor:	ein Permanentmagnet-Elektromotor
kW (PS) vorn bei U/min:	220 (299) bei k. A.
Drehmoment bei U/min:	490 Nm bei k. A.
Getriebe:	eine Übersetzung
Schadstoffkl./CO ₂ -Ausstoß:	-
0-100 in sek/V-max. in km/h:	7,8/180
WLTP-Verbrauch/Reichweite:	17,6 kWh/706 km
Zuladung kg/Ladevolumen l:	285/484 bis 1.411
Typklasse HP/VK/TK:	21/26/24
Firmenfahrzeuganteil gesamt*:	50 %
Dieselanteil:	0 %
Basispreis (netto):	ab 66.042 Euro
Betriebskosten pro Monat/km**:	1.018,98/0,41 Euro

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

Klein-Athletik

Opel wird wieder merklich emotionaler, was sich nicht zuletzt im neuen Mokka GSe manifestiert. Mit dem kleinen SUV hauen die Rüsselsheimer eine wahre Powerversion raus. Flottenmanagement hat dem Neuling auf den Zahn gefühlt.

Die Zeiten haben sich geändert, das bekommen vor allem die Kunden von Brot- und Butter-Automarken zu spüren: Da, wo früher vielleicht gerade noch bezahlbar der leistungsstarke Sechszylinder verbaut wurde, müssen es heute vier Töpfe richten. Antriebskomfort ist bei Volumenmarken sowieso selten geworden. Opel-Interessenten können ein Lied davon singen. Doch plötzlich wendet sich das Blatt. So installieren die Rüsselsheimer plötzlich einen hochemotionalen Antrieb im schicken Mokka. Und klar, wie sollte es anders sein, er ist elektrisch. Aber diesmal liegen die Dinge anders, denn früher waren leistungsstarke elektrische

Antriebe oben herum eher begrenzt. Doch der elektrische Mokka GSe rennt tatsächlich 200 Sachen. Die erste Tuchfühlung mit dem Powerzweig sieht so aus, dass man in einem üppigen Sportsitz landet – gar nicht unbequem allerdings. Gut vorstellbar, hier ein paar hundert Kilometer am Stück abzuspuhlen. Doch wie lebhaft ist dieser Antrieb wirklich? So wild jedenfalls, dass die Techniker ein mechanisches Torsendifferenzial aus dem Technikkasten zur Hilfe nehmen müssen, um unmittelbar anliegende 345 Newtonmeter an Drehmoment auf den Asphalt zu bringen. Ist der Untergrund trocken, klappt das aber ganz gut. Das heißt, der Opel schiebt beziehungsweise zerrt schon mächtig; die Papierdaten bestätigen das mit 5,9 Sekunden für den Sprint auf 100 km/h. Freilich hat solch ein starker Mokka auch einen starken Preis: Unter netto 39.748 Euro geht nichts. Dafür kommt der Fronttriebler aber mit ausdrucksstarken 20-Zöllern. Und die Smartphone-Integrati-



Die große Display-Einheit ist kein GSe-Spezifikum

on (Apple CarPlay und Android Auto) ist natürlich ebenfalls auch dabei. Die Reichweite des kleinen Athleten beträgt übrigens 336 Kilometer nach WLTP – das passt bei diesem Segment.

Opel Mokka GSe	
Motor:	Elektromaschine
kW (PS):	207 (281)
Drehmoment:	345 Nm
Getriebe:	eine Übersetzung
CO ₂ -Ausstoß:	0 g/km
0-100 in sek/V-max. in km/h:	5,9/200
EU-Verbrauch/Reichweite:	18,5 kWh/336 km
Zuladung kg/Ladevolumen l:	388/310-1.060
Typklasse HP/VK/TK:	k. A.
Firmenfahrzeuganteil gesamt*:	27,7 %
Dieselanteil:	0 %
Basispreis (netto):	ab 39.748 Euro
Betriebskosten pro Monat/km**:	735,81/0,29 Euro

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



Wolf im Kia-Pelz

Kia schärft beim EV6 GT nach und verpasst dem rasanten Topmodell etwas mehr Leistung. Flottenmanagement war mit dem Mittelklässler unterwegs.

Der Kia EV6 GT ist die Speerspitze der koreanischen E-Offensive, wenn man so will – und das nun mit satten 650 PS. Damit katapultiert er sich endgültig in eine Liga, in der sonst nur deutsche Platzhirsche und ein paar exklusive Sportwagen wildern. Schon der erste Druck aufs Fahrpedal zeigt: Hier geht es nicht um „Elektro brav“, sondern um puren Punch. Dank Allradantrieb schießt der GT in kaum mehr als drei Sekunden auf 100 km/h – und das nahezu lautlos. Ein Hauch Science-Fiction auf Asphalt.

Doch der EV6 GT will nicht nur Rekorde aufstellen, er kann auch Langstrecke. Die Batteriekapazität reicht für gemittelt 450 Kilometer nach WLTP, und die 800-Volt-Technik hält die Ladezeiten kurz: In weniger als 20 Minuten sind wieder 80 Prozent drin. Damit eignet sich der Stromer auch für Vielfahrer, die Wert auf Tempo (260 km/h) und Flexibilität legen. Das Fahrwerk? Straff abgestimmt, aber nicht unkomfortabel. Es signalisiert klar: Hier steckt mehr Sportlichkeit



fängt der GT seine Passagiere mit üppig geschnittenen Sitzen, viel digitalem Ambiente und einer sauberen Bedienstruktur. Platz? Für ein 4,70 Meter langes Fahrzeug reichlich vorhanden, selbst hinten können Erwachsene bequem reisen. Der Kofferraum fällt alltagstauglich aus mit 480 Litern bei aufgestellten Lehnen. Und auch die Anhängelast muss sich nicht verstecken mit 1800 kg.

Unterm Strich ist der EV6 GT eine Ansage: Kia zeigt, dass Elektromobilität nicht nur vernünftig, sondern auch emotional und begehrenswert sein kann. Inzwischen steht der Name Kia durchaus für Hightech und Topentwicklungen. Mit 650



An Infotainment mangelt es dem Koreaner nicht (li.)

drin als in jedem anderen Kia zuvor.

Innen emp-

PS, Allrad und ultraschnellem Laden gehört der GT zu den spannendsten Elektrosportlern seiner Klasse. Ab 58.815 Euro starten die Preise.

Kia EV6 GT

Motor:	zwei Permanentmagnet-Synchronmaschinen
kW (PS):	478 (650)
Drehmoment bei U/Min:	770 Nm bei k. A.
Getriebe:	eine Übersetzung
Ladeleistung:	bis zu 258 kW
0-100 in sek/V-max. in km/h:	3,5/260
Verbrauch/Reichweite (WLTP):	20,9 kWh/450 km (84 kWh)
Zuladung kg/Ladevolumen l:	440/480-1.250
Typklasse HP/VK/TK:	22/29/27
Firmenfahrzeuganteil gesamt*:	34,5 %
Dieselanteil:	0 %
Basispreis (netto):	ab 58.815 Euro
Betriebskosten pro Monat/km**:	992,40/0,40 Euro

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

Attraktiver Exot

Mit dem GV70 führt Genesis ein luxuriöses SUV im Programm. Das bereitet vor allem mit dem drehmomentstarken elektrischen Antrieb Spaß. Nutzwert gibt es on top. Flottenmanagement war mit dem Koreaner unterwegs.

Mit dem Electrified GV70 bringt Genesis sein nobles SUV als reine Elektrovariante. Optisch bleibt der Allrounder dem bekannten Auftritt treu – Coupé-Silhouette, markanter Grill, edles Interieur. Innen trifft man auf luxuriöses Ambiente mit feinen Materialien, klarer Bedienung und großzügigem Platzangebot. Unter dem Blech arbeitet ein Dual-Motor-System mit 490 PS und Allradantrieb. Damit geht der Asiate ausgesprochen kraftvoll zur Sache, beschleunigt in bloß 4,4 Sekunden auf 100 km/h und bleibt akustisch angenehm zurückhaltend. Die Reichweite liegt nach WLTP bei bis

zu 479 Kilometern, im Alltag sind immerhin noch solide 370 bis 400 realistisch. Geladen wird mit bis zu 240 kW am Schnelllader – ideal, um in rund 20 Minuten von 10 auf 80 Prozent zu kommen. An der heimischen Wallbox zieht er mit 11 kW dreiphasig, was über Nacht völlig genügt.

Auf der Straße gibt sich der GV70 Electrified komfortabel und gleichzeitig dynamisch. Das adaptive Fahrwerk filtert Unebenheiten sauber heraus, ohne den Kontakt zur Straße zu vernachlässigen. Die Lenkung agiert direkt, aber mitnichten nervös, sodass der große Stromer sowohl auf Landstraßen als auch auf der Autobahn eine souveräne Figur macht.

Bleibt der Preis. Der Electrified GV70 startet hierzulande bei knapp 58.025 Euro netto – viel Geld, aber angesichts von Leistung, Ladegeschwindigkeit und Verarbeitung fair eingepreist. Mit gehobenen Ausstattungsmerkmalen wie Nappaleder, Panorama-Display und Assistenzsystemen wird er zum echten Wohlfühl-Glei-



Der Genesis-Innenraum wirkt betont wohnlich

ter, der sich selbstbewusst neben deutschen Premium-Offerten behauptet. Und mit knapp 1.700 Litern Gepäckraumvolumen macht der GV70 ebenso nutzwertmäßig eine gute Figur, schreckt nicht davor zurück, auch mal einen großen Baumarkt-Einkauf zu verschlucken.

Genesis Electrified GV70

Motor:	zwei Elektromotoren
Systemleistung kW (PS):	360 (490)
Drehmoment bei U/min:	700 Nm bei k. A.
Getriebe:	eine Übersetzung
Schadstoffklasse/CO ₂ -Ausst.:	k. A.
0-100 in sek/V-max. in km/h:	4,4/235
Stromverbrauch/Reichweite:	19,4 kWh/433 km (84 kWh)
Zuladung kg/Ladevolumen l:	515/503 bis 1.678
Typklasse HP/VK/TK:	21/29/25
Firmenfahrzeuganteil gesamt*:	36,6 %
Dieselanteil:	0 %
Basispreis (netto):	ab 58.025 Euro
Betriebskosten pro Monat/km**:	1.026,74/0,41 Euro

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



Ausgereift

Der Range Rover Velar ist bereits seit vielen Jahren ein fester Bestandteil der luxuriösen Offroad-Modellpalette. Flottenmanagement war mit der Hybridvariante unterwegs.

Obwohl der Velar schon etliche Jährchen auf dem Buckel hat, ist er irgendwie immer noch der Designer-Offroader schlechthin: elegant, fein und sogar futuristisch. Unter dem Blech gibt es weiterhin eine illustre Mischung an Triebwerken – darunter auch einen Plug-in-Hybrid. Und genau diesen hat sich Flottenmanagement herausgepickt. Mit einer Systemleistung von 404 PS steht der Brite gut im Futter, an Leistung herrscht also kein Mangel. Entsprechend hurtig setzt sich der 2,3-Tonner in Bewegung, benötigt bloß 5,4 Sekunden bis 100 km/h. Wenn das nicht sportlich ist. Und obwohl der Benziner vierzylindrig ausfällt, bedeutet das keineswegs Verzicht auf Laufkultur. Allerdings ist das auch eine Frage der Dämmung, demnach dringt der Benziner akustisch bloß stark reduziert gen Innenraum. Apropos Innenraum. Der ist ganz schön nobel; üppige Fauteuils lassen schon mal vergessen, dass es sich beim Velar formal bloß um eine Mittelklasse handelt. Dieser Offroader ist hauptberuflich ein Langstreckenkünstler. Einer, der



ren geht. Daher ist er mit etwas mehr als 15 kWh (netto) Stromspeicher ausgerüstet, der für bis zu 63 Kilometer elektrische Reichweite gut ist – und zwar in der kombinierten Disziplin mit Autobahnfahrt. Und weil der Brite auch im elektrischen Modus 140 km/h schafft, kann man ihn nicht unbedingt als eingeschränkt bezeichnen, wenn er sich lautlos fortbewegen soll. Wer auf den Preis schaut, merkt, dass es doch Einschränkungen gibt. Denn netto 69.916 Euro sind eben doch eine ganze Stange Geld. In diesem Moment tröstet der Umstand nur schwach, dass dieser Range Rover mit Ausstattung vollgestopft ist. Darunter übrigens auch die Schnelllademöglichkeit per CCS-Anschluss mit 35 kW.



Der Zentralscreen ist mittlerweile größer geworden (li.)

möglichst CO₂-arm unterwegs sein soll, wenn es nach seinen Konstrukteu-

Land Rover Range Rover Velar P400e Plug-in-Hybrid Automatik

Motor/Hubraum in ccm:	Vierzyl.-Otto/1.997
kW (PS) bei U/min:	221 (300) bei k. A.
E-Motor kW (PS) bei U/min:	105 (143) bei k. A.
Systemleistung kW (PS):	297 (404)
Systemdrehmoment:	640 Nm
Getriebe:	8-Gang-Automatik
Schadstoffkl./CO ₂ -Ausstoß:	Euro 6e/43 g/km
0-100 in sek/V-max. in km/h:	5,4/209
Stromverbrauch/Reichweite: 25,8 kWh/60 km (15,4 kWh)	
Zuladung kg/Ladevolumen l:	450/503-1.335
Typklasse HP/VK/TK:	23/29/30
Firmenfahrzeuganteil gesamt*:	45,6 %
Dieselanteil:	60,2 %
Basispreis (netto):	69.915,97 Euro
Betriebskosten pro Monat/km**:	1.642,98/0,66 Euro

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

Simpel, aber nützlich

Minimalistisches Elektroauto gefällig? Dann ist der Dacia Spring genau richtig. Flottenmanagement hat das kleine Vehikel auf Herz und Nieren geprüft.

Man kann über den Spring sagen, was man möchte – er wird aber gut verkauft, und der Erfolg gibt Dacia recht. Kein Wunder, schon ab netto 14.202 Euro ist der lautlose Cityflitzer zu haben. Und was gibt es für diesen Kurs? Einen vollwertigen Wagen mit vier Türen. Aber seien wir ehrlich, mit dem Kurs kommt man nicht ganz hin – denn einen CCS-Anschluss sollte man schon dazubuchen – kostet 504 Euro netto extra. Und den wiederum gibt es derzeit bloß in Verbindung mit der stärkeren Maschine (65 PS). Wer denkt, die nominalen 30 kW Ladeleistung seien etwas knapp bemessen – kein Prob-

lem, denn schließlich fällt ja auch der Akku mit rund 27 kWh nicht sonderlich groß aus. Der reicht übrigens für rund 300 Kilometer City-Reichweite bei moderaten Außentemperaturen. Und der Spring ist spätestens seit seinem Facelift cooler geworden.

Nicht nur wegen seines Musters im Bereich des hinteren Stoßfängers, das eine Art Städteatlas darstellen soll. Auch wegen seines deutlich aufgewerteten Infotainments – jetzt gleich mit zwei Displays. Und zwar besteht das Kombiinstrument komplett aus Anzeigefläche; und dazu gesellt sich der zentrale Touchscreen mit erstaunlich guter Menüführung. Besonders intuitiv arbeitet der sogenannte Gerätemanager, mit dessen Hilfe man verschiedene Status im Kontext mit dem Smartphone steuern kann. Soll Apple

CarPlay aktiv sein oder vielleicht bloß die Bluetooth-Verbindung? Keine Frage, der Spring ist ein besonders simples Fahrzeug – ein Umstand, der ihn irgendwie charmant macht. Hier wirken Features wie elektrische Fensterheber und Klimaanlage



Das Kombiinstrument des Spring sieht ganz fancy aus

lage wie Luxus. Aber man sollte ihn auch nicht unterschätzen. Seine Sitze erlauben beispielsweise, lange Fahrten ohne Rückenschmerzen zu bestreiten. Und einen Tempomat gibt es für den 3,70 Meter langen Kleinwagen ebenso.

Dacia Spring Electric 65

Motor:	eine Synchron-Elektromaschine
Systemleistung kW (PS):	48 (65)
Drehmoment bei U/min:	113 Nm bei 500-4.060
Getriebe:	eine Übersetzung
Schadstoffklasse/CO ₂ -Ausst.:	-/0 g/km
0-100 in sek/V-max. in km/h:	13,7/125
Stromverbrauch/Reichweite: 13,2 kWh/203 km	
Zuladung kg/Ladevolumen l:	265/288 bis 1.004
Typklasse HP/VK/TK:	13/14/19
Firmenfahrzeuganteil gesamt*:	17,9 %
Dieselanteil:	0 %
Basispreis (netto):	ab 15.882 Euro
Betriebskosten pro Monat/km**:	526,86/0,21 Euro

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



Stromernde Gefühle

Nicht erst seit ihrer Entdeckung und späteren Nutzung ist die Elektrizität für den Menschen von essentieller Bedeutung. Denn auch in ihm spielt sie seit jeher eine herausragende Rolle.

Die Informationsübermittlung im Körper eigentlich aller Lebewesen basiert auf sogenannten bioelektrischen Strömen. Diese bestehen nicht, wie in der uns umgebenden technischen Anwendung, aus reinen Elektronen, sondern aus Ionen (im Wesentlichen von Natrium und Kalium). Diese Ionenströme fließen durch winzige Kanäle durch die Membranen von erregbaren Muskel- und Nervenzellen und verändern so ihr Potenzial. Überschreitet das Potenzial nun einen Schwellwert, so wird ein Aktionspotenzial mit einer irren Geschwindigkeit von bis zu 540 Kilometer pro Stunde („Nervenimpuls“) auf die Reise geschickt. Davon bekommen wir im Allgemeinen nichts mit, nur das Ergebnis, beispielsweise in den Muskeln, hält uns förmlich im Gleichgewicht. Besonders wichtig aber sind die elektrischen Impulse im Gehirn, denn sie ermöglichen im Grunde erst alle Spielarten von Wahrnehmung, Gedanken und Gefühlen. Das komplexe Zusammenspiel der eigentlich unspektakulären und simplen Neuronen im Kopf ist das vielleicht fantastischste Orchester der Welt. Die Ergebnisse werden uns ständig vorgespielt und durch Übung und Lernen gewinnen die Kompositionen immer mehr an Inhalt.

Das alles würde nicht funktionieren, wäre da nicht im Hintergrund das Herz als Motor, oder besser Generator, dieses elektrochemischen „Schaltkastens“. Am Laufen hält es der „Sinusknoten“, der wiederum durch elektrische Impulse die Pumpe im Takt hält. Im Elektrokardiogramm (EKG) kann man sich das ja genau anschauen.

Wie aus der Historie bekannt, dämmerte es um 600 vor Christus dem Weisen Thales von Milet, dass da etwas Unerklärliches passierte, wenn er Bernstein an einem Tierfell rieb. Denn danach wirkte er anziehend auf leichte Gegenstände wie

Stroh oder Federn. Damit war er der Elektrostatik auf der Spur, ohne dies natürlich zu verstehen. Dem griechischen Wort für Bernstein (elektron) verdanken wir im Übrigen den Namen des Elementarteilchens und der Elektrizität überhaupt.

Thales von Milet gilt auch als der früheste namentlich bekannte Philosoph und Mathematiker (Satz des Thales) und gehört der Gruppe der „Vorsokratiker“ an. Er war auch der erste Naturwissenschaftler, indem er rational nach dem Urgrund aller Dinge fragte und nicht Mythen, Götter und Dämonen bemühte, um Naturphänomene zu erklären. Der Urstoff, aus dem alles andere entstand, war für ihn Wasser, und dahin kehrte nach ihm auch alles zurück. Selbst die drei Aggregatzustände fest, flüssig und gasförmig waren ihm bekannt und er benutzte sie in seinem Gedankengebäude, das förmlich auf Wasser gebaut war.

Besonders bleibt in Bezug auf ihn festzuhalten, dass er nach heutiger Kenntnis leider nichts von alledem aufgeschrieben hat. Der Grundsatz „Wer schreibt, bleibt“ war ihm (noch) nicht bekannt und so stammt alles über ihn und sein Wirken von späteren Autoren. Vieles aber verliert sich einfach in Legenden. Übrigens hat er nichts zu tun mit dem Namen für den ehemaligen dunkelroten Hochgeschwindigkeitszug „Thalys“ (seit drei Jahren Eurostar), der 1996 von einer niederländischen Agentur als Kunstwort kreiert wurde, das im Französischen, Deutschen, Niederländischen und Belgischen gleichermaßen gut auszusprechen und einzuprägen sein sollte. Mit „Talisman“ liegt man ebenso falsch, was aber auch dem Griechischen entlehnt ist und einen Gegenstand mit zauberhafter Glückswirkung beschreibt.

Die Geschichte seitdem ist von vielen kleinen Einzelepisoden geprägt, bis dann 1799 Alessandro Volta (endlich) mit seiner Säule elektrische Spannung auf chemischem Wege erzeugen konnte. Bis dahin war man fast ausschließlich auf Reibung angewiesen. Und es blieb Werner von Siemens vorenthalten, 1866 den ersten Generator zu entwickeln, mit



dem auf der Grundlage des dynamoelektrischen Prinzips in der täglichen Anwendung Strom (insbesondere auch Starkstrom) erzeugt werden konnte. Damit war auch der Weg frei für den Elektromotor, der zusammen mit dem Verbrennungsmotor die Dampfmaschine verdrängte.

Nun kann man die Frage stellen, ob den Strom wirklich unverzichtbar ist oder ob wir ihn irgendwann durch etwas anderes ersetzen können (oder müssen?). Da gelangt man dann schnell in das gigantische Feld von Visionen und Utopien. Ob man, um mit Helmut Schmidt zu sprechen, dabei besser zum Arzt gehen sollte, bleibt weitgehend offen. Denn Visionen sind ja durchaus realistische Zukunftsprojektionen, während Utopien schon definitionsgemäß praktisch unerreichbar sind.

Zumindest bei Computern ist die Ersetzung elektronischer Schaltungen durch quantenmechanische Zustände spezieller Systeme eine Option, auch wenn da im Hintergrund natürlich wieder Strom fließt. Weiter weg von der möglichen Anwendung ist der Quantenmotor, der Ende 2023 von einer Forschergruppe an der Universität Kaiserslautern-Landau vorgestellt wurde. Hierbei macht man sich die unterschiedlichen energetischen Eigenschaften von Fermionen und Bosonen zum zunutze. Alle Mitglieder („Akrobaten“) aus dem großen Teilchen-Zirkus gehören einer der beiden Kategorien an. Durch geschickte Kombination von Paaren von Fermionen kann man Bosonen erzeugen und damit Energie gewinnen. Klingt ein wenig kompliziert, ist es auch, aber es funktioniert. Betreibt man das Verfahren als Kreisprozess, so erzielt der Motor immerhin einen Wirkungsgrad von rund 25 Prozent. Das klingt insgesamt nach nicht viel, und das auch noch unter idealen Versuchsbedingungen. Trotzdem ist der Quantenmotor damit keine Utopie mehr.

Auf der Straße aber sind momentan zunehmend Elektromotoren unterwegs. Damit gehen auch im Gehirn ganz andere Gefühle auf die Reise. Dabei geht es weniger um das veränderte Fahrgefühl, also die sofortige (starke) und ruckelfreie Beschleunigung, das leise und komfortable Fahren ohne Vibrationen oder die fehlenden Schaltvorgänge. In der Tat arbeiten die meisten E-Autos mit einer Ein-Gang-Automatik mit einem Untersetzungsgetriebe, das die hohen Drehzahlen (bis über 16.000 pro Minute) an die Radumdrehungen anpasst. Ohne dies würde das bei einem Radumfang von zwei Metern einer Geschwindigkeit von über 1.900 Kilometer pro Stunde bedeuten! Allerdings gibt es auch 2-Gang-Getriebe, je einer für Beschleunigung und hohe Geschwindigkeiten, was aber eher die Ausnahme darstellt.

Hier geht es aber mehr um die Areale im Gehirn, die bei den unterschiedlichen Antriebsarten aktiviert werden. Oder anders ausgedrückt: Wie unterscheidet sich die emotionale Bindung an die verschiedenen Fahrzeug-Antriebsvarianten? Zum Verbrenner hat der gemeine Automobilist Jahrzehnte Zeit gehabt, die dazu gehörige Gefühlswelt zu verinnerlichen. Dass das Auto als Partner und Freund empfunden wird, hat auch damit zu tun, dass es tatsächlich Eigenschaften von Lebewesen (mit einer Seele?) besitzt. Es gibt spezifische Geräusche von sich (die auch auf seinen Zustand schließen lassen), es vibriert (einem Pulsschlag nicht unähnlich) und es riecht (nach Öl oder Benzin). Auch die haptische Beziehung ist durch Lenken, Schalten und Gas geben oder Bremsen gegeben. Die lange Lebenszeit (am 1.1.26 lag das mittlere Alter aller Fahrzeuge im Schnitt bei 10,9 Jahren) tut ihr übriges zur Verfestigung der Bindung, der Abschied am Ende fällt häufig ziemlich schwer. Die Emotionen liegen blank.

Bei den Elektrischen findet man in der Grundausstattung davon vieles nicht, dafür andere, moderne Werte. Insbesondere Software-Fetischisten finden hier eine ganz neue Spielwiese mit individueller App-Steuerung, der Erkundung von Ladenetzwerken und viele spricht die geräuscharme und entspannte Kulisse besonders an. Aber die in Evolutionszeiträumen gemessenen kurze Zeitspanne seit dem Aufpoppen von E-Fahrzeugen in stärkerem Maße auf unseren Straßen und in unserem Bewusstsein hat nicht ausgereicht für eine Verbrenner-Entziehungskur. Wie anders ist zu erklären, dass man insbesondere konservative Käufer mit imitierten Verbrenner-Gimmicks emotional einzufangen versucht. Zuvorderst steht dabei der Klang im Fokus, der teilweise bis in die letzte Note vom verbrennenden Bruder, Gangwechseln inbegriffen, kopiert wird. Nicht zu vergessen ist allerdings der Unsicherheitsfaktor,

der durch leises Fahren entsteht, was zur Geräuschübertragung auch über Außenlautsprecher geführt hat.

Zudem gibt es im Bereich der Vibrationen mittlerweile Angebote, um sportlichen Fahrern sogar Ruckler vorzutäuschen. Man kann sich da dann gar nicht mehr sicher sein, wo echt aufhört und Fake anfängt. Mit den Gerüchen ist das allerdings noch eine schwierigere Sache. Trotzdem gibt es anscheinend spezielle Benzin-Parfums, die an der Stelle weiterhelfen. In Düsseldorf gab es unlängst die Ausstellung „Die geheime Macht der Düfte“, wo man auch den klassischen Trabbi-Zweitakter-Ausstoß erschnüffeln konnte. Vielleicht eine Anregung für weitere emotionale Innenraum-Parfums im unteren Preissegment.

Wie das beim Auto mit Quantenmotor mal sein würde, ist heute noch schwer zu sagen. Riechen wird man ihn wohl ebenso wenig und Geräusche macht er auch wohl kaum. Klar ist jedoch, dass neuere Forschungen darauf hindeuten, dass auch beim Riechen die Quantenmechanik in Form des Tunneleffekts maßgeblich beteiligt ist. Die klassische Theorie der „olfaktorischen Wahrnehmung“ geht von circa 400 Geruchsrezeptoren in der Nase aus, die die Form und die Geometrie von Molekülen analysieren und als elektrische Signale ins Gehirn schicken. Diese Erklärung hat jedoch gewisse Schwierigkeiten bei unterschiedlichen Molekülen mit identischem Geruch. Am Ende scheinen beiden Ansätze aber vereinbar zu sein: die Form ist für das Andocken zuständig und die quantenmechanische Schwingung sorgt für das Signal.

Das Tierreich hält aber noch ganz andere Überraschungen bereit. Magnetfelder und elektrische Ströme bedingen sich ja gegenseitig. Und Magnetfelder können ungeahnte Möglichkeiten eröffnen. So ist ja

schon länger bekannt, dass Hunde beim Verrichten ihrer Geschäfte sich entlang der Erdmagnetfeldlinien ausrichten. Aber auch Kühe, Hirsche und Füchse scheinen diese Fähigkeit (wofür auch immer!) zu besitzen. Eine ganz andere Qualität bringen allerdings Tauben mit. Sie navigieren Flüge mit Informationen aus ihrer Leber. Dies ist das Ergebnis einer wissenschaftlichen Studie unter Mitwirkung mehrerer Institutionen, darunter auch der Uni Duisburg-Essen.

Das muss man sich im wahrsten Sinne des Wortes erstmal auf der Zunge zergehen lassen. Wieso aber gerade die Leber, andere Organe wie Gehirn, Auge oder Schnabel hätte man wahrscheinlich eher im Verdacht gehabt? Das funktioniert anscheinend über „Makrophagen“, spezielle Immunzellen mit angereichertem Eisen, was die Wahrnehmung des Erdmagnetfelds auf quantenmechanischem Wege ermöglicht. Die Informationen werden dann von in der Nähe befindlichen Nervenfasern wieder direkt an das Gehirn übermittelt.

Ob man damit vielleicht auch die Orientierungslosigkeit bei hohem Alkoholkonsum aufgrund der Überlastung der Leber beim Menschen erklären kann, ist vielleicht naheliegend, gehört aber eher in den Bereich von Visionen und Utopien. Und zur Navigation hat ja heute sowieso jeder sein Smartphone, unabhängig vom Alkoholpegel. Und wenn man denn mal ausbrechen möchte aus der Einengung durch zu viel Digitales und Smartes, dann empfiehlt sich der Song „Elektrisches Gefühl“ der deutschen Band Juli aus dem Jahr 2010. Er erzählt davon, wie man an einen persönlichen Kippunkt kommt und sich aus Starre und Passivität befreit. Eine Initialzündung, die sich anfühlt wie ein Stromstoß, ein elektrisches Gefühl eben. Vielleicht ist es ja gerade das, was die Elektromobilität letztendlich zur richtigen und erfolgreichen Orientierung braucht.



Professor Dr. Michael Schreckenberg,

geboren 1956 in Düsseldorf, studierte Theoretische Physik an der Universität zu Köln, an der er 1985 in Statistischer Physik promovierte. 1994 wechselte er 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.

Das erste große Flottenevent des Jahres 2027!

Flotte!
Der Branchentreff

SAVE THE DATE **„Flotte! Der Branchentreff“** am 17.+18. März 2027 in der Messe Düsseldorf



Das erwartet Sie:*

- rund 400 Aussteller auf mehr als 30.000 m²
- rund 100

Vorträge

Workshops

Ganztägig Catering + Netzwerk-Abend inklusive!

Jetzt vormerken!



*(Schätzung 2026)

Jetzt informieren und mit dabei sein!
derbranchentreff.de



In Kooperation
mit

DATAFORCE

Bundesverband
**Betriebliche
Mobilität**

KEP
Wirtschaftsdienst GmbH

BUNDESVERBAND DEUTSCHER
LEASING-UNTERNEHMEN

Flottentermine.de
Termine und Neuigkeiten rund um den Fuhrpark

DMB DEUTSCHER
MITTELSTÄNDIGER
BUND

bcs
Businesspartner Consulting

Medienpartner

**electrive
FLEET**

MESSEN.DE

Der erste Supersportwagen *mit 7 Sitzen.*

Bis zu 400 km Laden in nur 14 Minuten¹.



LUCID
GRAVITY



COMPROMISE **NOTHING**

Lucid Gravity Grand Touring 617 kW (839 PS), 712 - 748 km kombinierte Reichweite (WLTP), 0 g CO₂/km, 19,1 - 18,2 kWh/100 km, CO₂-Klasse: A. Die Werte wurden nach dem vorgeschriebenen Verfahren WLTP (Worldwide Harmonized Light Vehicles Test Procedure) ermittelt. Der Energieverbrauch und die Reichweite des Fahrzeugs im tatsächlichen Betrieb sind von verschiedenen Faktoren abhängig, u.a. dem Einbau von Ausstattung aus dem Teilehandel und Zubehör sowie Wetter- und Verkehrsbedingungen und dem persönlichen Fahrverhalten. Weitere Informationen zum offiziellen Kraftstoffverbrauch, den offiziellen spezifischen CO₂-Emissionen sowie zum Stromverbrauch neuer Personenkraftwagen sind im kostenlosen Leitfaden zum Kraftstoffverbrauch der Deutsche Automobil Treuhand (DAT), auch abrufbar unter www.dat.de/co2, verfügbar.
¹Bei Anschluss an Gleichstrom-Schnellladegeräte. Die tatsächliche Leistung richtet sich nach der Fahrzeugausstattung und den Ladebedingungen.

lucidmotors.com