



Vergleichstest Elektro-SUV

Opel Grandland, Hyundai Ioniq 5,
Kia EV6, Renault Scenic und VW ID.4

Vorsteuerabzug

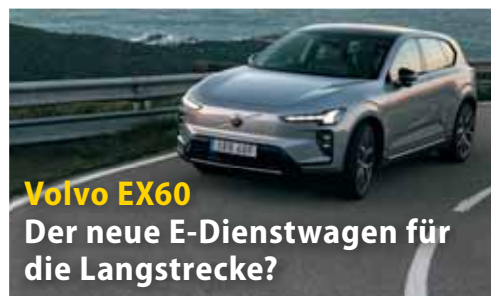
EuG-Urteil entlastet Flotten bei
Leasing, Laden und Werkstatt

Digitaler Kollege

Was künstliche Intelligenz im
Fuhrpark kann – und was nicht

Recht und Urteile

Sachbezug, Supermarkt-
Knöllchen und Rettungsgasse



Volvo EX60

Der neue E-Dienstwagen für
die Langstrecke?



Interview

Zeekr-Chef über Flotten,
Service und Restwerte



Windschutzscheibe

Warum Steinschläge mehr
sind als Schönheitsfehler

Testfahrten,
Vorträge,
Netzwerken:
Die Highlights
der Frühjahrstour

firmenauto
test drive 2026

630 Anbieter in
36 Kategorien:
Der Flottenmarkt
im Überblick



Besser informiert:
News, Fahrzeuge, Interviews,
Insights und mehr

firmenauto.de

DIE ZUKUNFT WARTET NICHT. ENTSCHEIDER AUCH NICHT.



Wo Entscheider die Zukunft in Bewegung bringen.

▶ First Moover

Macher aus Handel, Industrie, Werkstatt, Logistik, Transport, Defense und Fuhrpark.

▶ Strategische Markt- & Zukunftstrends

Executive-Insights, kuratierte Analysen, Trendradare und strategische Einschätzungen.

▶ Exklusive Insights

Unternehmen & Köpfe, Expertenstimmen, Portraits, Interviews und Management-Insights.

▶ KI, Technologie & Transformation

Use-Cases für Industrie, Logistik, Energie, Defense, Automatisierung, Robotik, KI und digitale Plattformen.

▶ Best Practices & Databased Insights

Do's & Don'ts, Lessons Learned, Handlungsempfehlungen, Fakten aus Marktforschung und Datenbanken.

**JETZT DIE
ZUKUNFT
BEWEGEN**
b2bmoovement.de





Nicole Holzer
Geschäftsführende
Redakteurin

Elektrifizierung ist im Fuhrpark längst keine Grundsatzfrage mehr. Entscheidend ist heute, ob sie in die betrieblichen Abläufe passt – zu Routen, Standzeiten, Kostenstellen und Abrechnung. Deshalb beginnt diese Ausgabe nicht beim Fahrzeug, sondern bei der Infrastruktur: Wer E-Flotten wirtschaftlich betreiben will, braucht mehr als Ladepunkte. Es geht um Netzanschluss, Lastmanagement, Software und klare Zuständigkeiten.

Auch an anderer Stelle wird Mobilität zur Managementaufgabe. Künstliche Intelligenz kann Belege prüfen, Fristen überwachen und Entscheidungen vorbereiten – ersetzt aber keine Verantwortung. Ähnlich nüchtern fällt der Blick auf Betrug im Fuhrpark aus: Karten, Kosten

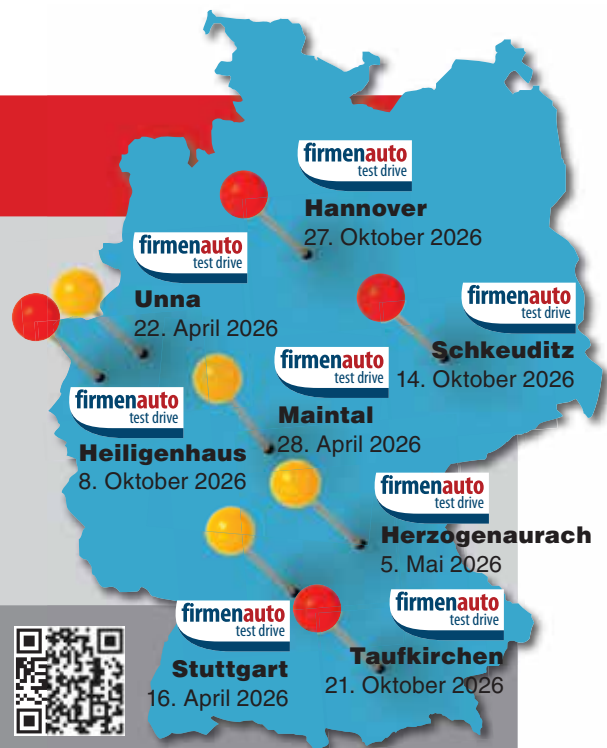
und Nutzung lassen sich nur kontrollieren, wenn Regeln definiert und Rechnungen geprüft werden.

Fahrzeugseitig bleibt die Auswahl groß. Im Vergleichstest treten fünf kompakte Elektro-SUV an: Opel Grandland, Hyundai Ioniq 5, Kia EV6, Renault Scenic E-Tech und VW ID.4. Dazu lesen Sie Einschätzungen zu Volvo EX60, Lucid Gravity, Mercedes CLE 300 und Dacia Bigster Hybrid 155. Im Transporter-Teil geht es um den Iveco eMoovy und die Elektro-Vans von Farizon. Und im Interview erklärt Zeekr-Europe-Chef Lothar Schupet, warum die chinesische Premiummarke über Flotten, Service und Restwerte wachsen will. Viel Lesevergnügen und neue Erkenntnisse.

Veranstaltungstage firmenauto testdrive 2026

- **16. April** in Stuttgart
- **22. April** in Unna
- **28. April** in Maintal
- **05. Mai** in Herzogenaurach
- **08. Oktober** in Heiligenhaus
- **14. Oktober** in Schkeuditz
- **21. Oktober** in Taufkirchen
- **27. Oktober** in Hannover

Sichern Sie sich Ihre kostenlose Teilnahme!
Infos und Anmeldung:
www.firmenauto.de/testdrive



Powered by:



32

Fahrspaß, Fuhrparkwissen und
Fachgespräche beim firmenauto test drive



MANAGEMENT

- | | | | |
|----|--|----|--|
| 03 | Editorial | 22 | Künstliche Intelligenz
Digitale Hilfe für Belege, Fristen,
Kosten und Entscheidungen |
| 06 | Branchen-News | 24 | Riskmanagement
Weniger Schäden, bessere Prämien
und mehr Kontrolle im Fuhrpark |
| 08 | Kolumne
BBM-Geschäftsführer Axel Schäfer
zeigt klare Kante | 26 | Vorsteuerabzug
EuG-Urteil entlastet Fuhrparks bei
Leasing, Laden und Werkstatt |
| 10 | Ladeinfrastruktur
Was Fuhrparks vor der ersten Ladesäule
unbedingt klären sollten | 28 | Recht & Urteil
Private Knöllchen, zu kleine Schilder,
Falschparker und Mindestlohn |
| 14 | Interview Zeekr
Deutschland-Chef Lothar Schupet
über Flotten, Service und Restwerte | 30 | Betrug im Fuhrpark
Klare Regeln schützen vor Missbrauch
bei Karten, Kosten und Nutzung |
| 16 | Windschutzscheibe
Warum frühes Reparieren Standzeiten
und Kosten senken kann | 32 | firmenauto test drive
Rückblick mit den schönsten Impressionen
zur Herbsttour in Stuttgart, Maintal,
Unna und Herzogenaurach |
| 20 | Flottenpolitik
Wie Car Policies und Steuerregeln Tempo
in die Elektrifizierung bringen können | | |



46

Welcher der kompakten Elektro-SUV schneidet im großen Vergleichstest am besten ab?



64

Geelys neue Transportermarkte Farizon bringt zwei neue Elektro-Vans nach Deutschland

AUTO

- 40 **Audi A3 2.0 TFSI**
Der feinere Golf-Bruder liefert Fahrspaß, verlangt aber Aufpreis
- 42 **Volvo EX60**
Leise, sicher, langstreckentauglich: Volvos neuer Elektro-SUV im Check
- 44 **Auto-Neuheiten**
Neue Modelle zwischen Innenstadt, Langstrecke und Chefetage im Überblick
- 46 **Vergleichstest Elektro-SUV**
Der neue Opel Grandland fordert die Konkurrenten Hyundai Ioniq 5, Kia EV6, Renault Scenic E-Tech und VW ID.4 heraus
- 56 **Lucid Gravity**
Wie viel Sportwagen steckt in einem siebensitzigen Elektro-SUV?
- 58 **Mercedes CLE 300**
Ist der CLE mehr Stilentscheidung als klassischer Dienstwagen?
- 60 **Dacia Bigster Hybrid 155**
Dacias größtes SUV bietet viel Auto fürs Geld, aber nicht ohne Abstriche

TRANSPORTER

- 62 **Iveco eMoovy**
Elektrisch, wendig, aufbaufähig: Ivecos neuer 3,5-Tonner im Test
- 64 **Farizon SV & V7E**
Kann Farizon mit Elektro-Vans, CATL-Akkus und Serviceversprechen punkten?
- 66 **Impressum**

Foto: Ford Pro



Ford Pro setzt auf Nischen und Daten

Vom schweren Pick-up bis zum E-Transporter für den Stadtverkehr: **Ford Pro** erweitert sein Portfolio und will die Werkstatt-Standzeiten durch vernetzte Digitalservices halbieren.

Während Fords Pkw-Sparte schwächelt, bleibt Ford Pro das gewinnträchtige Rückgrat des Europageschäfts. Um die Marktführerschaft zu behaupten, erweitert der Hersteller sein Nutzfahrzeugangebot um zwei Spezialisten und baut die digitalen Werkstattdienste für Flotten deutlich aus.

Für schwerste Aufgaben im Gelände kommt der Ranger Super Duty. Mit verstärktem Fahrwerk zieht der Pick-up bis zu 4,5 Tonnen und bietet zwei Tonnen

Nutzlast. Angetrieben von einem V6-Diesel, zielt das Modell auf Rettungsdienste, Forstwirtschaft und den Verteidigungssektor. »Gerade im Verteidigungsbereich führt die aktuelle Weltlage mittelfristig zu umfangreichen Ausschreibungen«, erklärt Hans Schep, Chef von Ford Pro Europa.

Für den urbanen Einsatz folgt der elektrische Transit City aus einem China-Joint-Venture. Bewusst simpel gehalten, bietet er mit einer 56-kWh-

Batterie rund 250 Kilometer Reichweite. »Städtische Gewerbetreibende fahren meist nur 100 bis 150 Kilometer am Tag«, so Schep. Zugleich rollt Ford seine Telematik-Software auf 800 europäische Service-Partner aus. Das System wertet Fahrzeugdaten vernetzter Flotten aus, um Defekte proaktiv zu erkennen, bevor sie entstehen. Laut Schep verringert das vorausschauende Flottenmanagement die Standzeiten um bis zu 50 Prozent.

Wie China den Autohandel verändert

Autohaus wird Markenlounge

Zeekr nutzt sein erstes Center in Hangzhou als Gegenentwurf zum klassischen Autohaus. Statt Verkaufsfläche, Tresen und Abschlussdruck setzt die Geely-Marke auf Lounge, Design, Community und direkte Markenführung. Das setzt den deutschen Autohandel unter Druck: Zeekr expandiert nach Europa und bringt damit auch ein anderes Verständnis von Vertrieb mit. Wer Premiumkunden gewinnen will, verkauft nicht mehr nur Fahrzeuge, sondern organisiert Erlebnisse, Datenbeziehungen und Kundenbindung.

Foto: Zeekr



Feste Ladepreise in Europa

Digital Charging Solutions baut Charge Now in 19 europäischen Märkten um ein Preferred Partner Network aus. Nutzer sollen an bestimmten Ladepunkten zu festen Konditionen laden können. In Deutschland gibt es zwei Tarife: Urban ohne Grundgebühr, aber mit 9,90 Euro Aktivierungsgebühr, und Prime für 9,99 Euro im Monat ohne Aktivierungsgebühr. Die Kilowattstunde kostet im Urban-Tarif 0,49 Euro AC und 0,69 Euro DC, im Prime-Tarif 0,59 Euro AC und 0,69 Euro DC. Günstiger wird es an Ladepunkten der Preferred Partner: Dort nennt DCS 0,39 Euro AC und 0,55 Euro DC im Prime-Tarif. Für Fuhrparks bietet Charge Now eine Flottenlösung für bis zu 200 Elektrofahrzeuge, inklusive zentraler Verwaltung und monatlicher Sammelrechnung.



Foto: Johannes Mink

akf-Mobility startet

Die akf-Gruppe betont künftig stärker ihre Zugehörigkeit zum Vorwerk-Konzern und benennt ihre Fuhrparksparte um: Aus akf servicelease wird akf-Mobility. Der neue Markenauftritt soll ab 1. Juli 2026 eingeführt werden. Für Flotten steht der neue Name für ein breiteres Mobilitätsangebot – von klassischen Flottenlösungen bis zu vernetzten Services. Das Logo trägt den Zusatz »endorsed by Vorwerk«.

480

... Kilometer durchschnittliche Reichweite bieten die aktuell 155 rein elektrisch angetriebenen Pkw-Modelle in Deutschland.

Verbrenner verlieren

Der Automarkt verschiebt sich weiter in Richtung alternative Antriebe. Nach VDIK-Auswertung entfielen im April 65,5 Prozent aller Pkw-Neuzulassungen auf E-Autos, Plug-in-Hybride, Hybride und Gasfahrzeuge. BEV wuchsen besonders stark: 64.350 Neuzulassungen bedeuten ein Plus von 41,3 Prozent und 25,8 Prozent Marktanteil. Der Verband nennt sinkende Preisabstände, breitere Modellpaletten und günstigere Haltekosten als Ursachen. Gleichzeitig verloren Benziner und Diesel zweistellig.



Foto: © winyuu via Canva.com



Losfahren statt jammern

Warum wird jede **Veränderung** erst zum Drama erklärt – um kurz darauf erstaunlich routiniert in den Alltag integriert zu werden.

Wer in diesen Tagen Fachzeitschriften liest, gewinnt leicht den Eindruck: Unternehmen stehen kurz vor dem kollektiven Nervenzusammenbruch. Überall ist von »immer größeren Herausforderungen« die Rede, vom »noch nie dagewesenen Veränderungsdruck« und von »radikal neuen Anforderungen«.

Es gibt Formulierungen, die altern einfach nicht. Die »großen Herausforderungen« gehören dazu. Sie klingen bedeutend, dramatisch und nach Management-Seminar mit leicht überhitztem Beamer. Vor allem im Fuhrpark- und Mobilitätsmanagement scheint inzwischen jede neue Vorschrift, jede App und jede Ladesäule eine existenzielle Prüfung der Zivilisation zu sein.

Herausforderung als Reflex

Dabei sind die Profis erstaunlich routiniert im Überleben ihrer eigenen Untergangsszenarien. Leasing? War mal Revolution. Telematik? Früher Teufelszeug. Digitale Führerscheinkontrolle? Bestimmt völlig praxisfern.

Heute ist vieles davon Alltag – und niemand trägt mehr Trauerflor, weil Excel nicht mehr allein regiert. Der Tenor ist zeitlos: »Jetzt aber wirklich

– noch nie war es so anspruchsvoll wie heute.« Natürlich verändert sich viel: Elektrifizierung, ESG, Ladeinfrastruktur, Mobilitätsbudgets, Homeoffice, Sharing, Reporting. Aber mal ehrlich: Wer in einem dynamischen Feld arbeitet und sich dann darüber wundert, dass es dynamisch ist, sollte vielleicht nicht ausgerechnet Mobilität managen.

Jammern als Traditionssportart

Das eigentliche Problem ist oft nicht die Veränderung. Es ist die reflexhafte Problemrhetorik. »Das geht bei uns nicht.« »Die Technik ist noch nicht so weit.« »Unsere Leute machen da nie mit.« Ein paar Jahre später machen es alle – nur nennt es dann keiner mehr Herausforderung, sondern Standardprozess.

Vielleicht sollten wir den offensichtlichen Lieblingssatz einfach ersetzen. Nicht: »Wir stehen vor immer größeren Herausforderungen.« Sondern: »Wir haben wieder etwas zu gestalten.« Klingt weniger nach Krisensitzung, macht aber handlungsfähiger.

Veränderungen wird es auch in den nächsten 45 Jahren geben. Die Frage ist nicht, ob sie kommen, sondern wie wir darüber sprechen – und was wir daraus machen. Krisenvokabular ist en vogue. Dabei brauchen wir gerade jetzt mehr Gelassenheit im Umgang mit Wandel und einen Perspektivwechsel, der Entwicklungen nicht als Belastung, sondern als echte Chance versteht. Jammern war gestern, aber gestalten ist heute. Und morgen wird das vermutlich auch noch so sein. ■



Der Autor Axel Schäfer ist Geschäftsführer des Bundesverbands Betriebliche Mobilität und Sprecher der FMFE Fleet And Mobility Management Federation Europe.



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.



Fotos: ADS-TEC Energy, Chargedcloud, Ionity

Laden mit System

E-Flotten brauchen mehr als nur Strom: Wer Routen, Lastmanagement und Abrechnung intelligent verknüpft, schafft eine **rentable Infrastruktur**. Wir zeigen, wie der Systemansatz gelingen kann.

Eine Ladesäule macht noch keine Ladeinfrastruktur. Für Fuhrparks zählt nicht allein, wo Strom fließt, sondern ob Laden in den Betrieb passt: zu Routen, Standzeiten, Rückkehrzeiten, Nutzergruppen und Kostenstellen. Erst wenn klar ist, welche Fahrzeuge wann laden und wie schnell sie wieder einsatzbereit sein müssen, lässt sich ein belastbares Konzept entwickeln – mit Netzanschluss, Lastmanagement, Abrechnung, Software und klaren Zuständigkeiten.

Der Druck steigt

Laut DKV-Mobility-Studie wollen 56 Prozent der Firmen in den kommenden zwei Jahren mehr E-Fahrzeuge einsetzen, 70 Prozent planen eigene Ladeinfrastruktur. Zugleich nennen 76 Prozent den Kostendruck als Hürde. EY und Eurelectric sehen hohe Sparpotenziale, aber Netzanschlüsse und Anschaffungskosten bremsen.

Für Fuhrparkmanager heißt das: Ladeinfrastruktur muss zur Nutzung passen. Poolfahrzeuge brauchen andere Regeln als der Außendienst, Transporter oder Gäste. »Nicht die einzelne Wallbox entscheidet über den Erfolg, sondern eine integrierte, skalierbare Systemlösung für Lademanagement, Abrechnung und IT-Prozesse«, sagt Julian Wannhoff von Chargedcloud.

Erst die Routen, dann die Ladepunkte

Erster Schritt ist eine Ladeanalyse. Welche Fahrzeuge kommen täglich zurück? Welche müssen morgens garantiert einsatzbereit sein? Welche stehen nur kurz? Wo reicht AC-Laden, wo braucht es DC-Schnellladen? Und welche Standorte sollen später mitwachsen? Diese Fragen entscheiden über Ladeleistung, Zahl der Ladepunkte, Reserven im Netzanschluss und die Rolle von Lastmanagement.

Gerade im Mittelstand ist der Netzanschluss oft der harte Engpass. Viele Gewerbestandorte wurden nicht dafür ausgelegt, mehrere Fahrzeuge gleichzeitig mit hoher Leistung zu laden. Katharina Decken von ADS-TEC Energy beschreibt das Problem so: »Während Fahrzeuge vergleichsweise schnell beschafft werden können, scheitert die Umsetzung in der Praxis häufig an der Infrastruktur.« Netzausbau kostet Geld, dauert und ist nicht überall kurz-



Ladezeiten müssen in die Abläufe passen, sonst wird Elektrifizierung zu einem unkalkulierbaren Risiko.

Katharina Decken,
ADS-TEC Energy

fristig verfügbar. Wo Fahrzeuge in kurzen Zeitfenstern laden müssen, können batteriegestützte Schnellladesysteme helfen. Sie puffern Strom lokal und stellen kurzfristig höhere Ladeleistungen bereit, ohne dass der Netzanschluss sofort massiv erweitert werden muss.

Der Netzanschluss setzt Grenzen

Technik ersetzt keine Planung: Ein dynamisches Lastmanagement gehört von Anfang an ins Konzept. Es verteilt die verfügbare Leistung klug nach Standzeiten und Prioritäten – so lädt der eilige Poolwagen vor dem Dienstwagen, der ohnehin zwei Tage auf dem Hof steht. Gekoppelt mit PV-Anlage und Speicher wird die Flotte zum integralen Bestandteil des betrieblichen Energiesystems. Katharina Decken von ADS-TEC Energy betont: »Die Antwort liegt in einer ganzheitlichen Strategie, die Fuhrpark, Infrastruktur und Energie zusammenführt.« Ebenso wichtig ist die Abrechnungsseite. Jede Ladung wirft Fragen auf: Wer lädt auf welche Kostenstelle? Was ist privat, was

dienstlich? Ein Backend muss Tarife, Rechte und Belege sauber abbilden. »Eine Wallbox ist schnell installiert. Ein unübersichtlicher Flickenteppich aus Insellösungen ist jedoch schwer zu beherrschen«, warnt Julian Wannhoff von Chargecloud.

Ohne Daten wird es teuer

Offene Schnittstellen sind Pflicht. Ein Lademanagementsystem sollte herstellerunabhängig arbeiten und Ladepunkte verschiedener Anbieter einbinden können. OCPP für die Hardware und OCPI für Roaming sind wichtige Standards. Ebenso relevant ist die Anbindung an Fuhrparksoftware, ERP, HR und Lohnbuchhaltung. Gerade beim Heimpladen müssen Daten ohne manuelle Nacharbeit in die Erstattung laufen. Wer hier zu spät plant, verlagert den Aufwand in Verwaltung und Entgeltabrechnung.

Für internationale Dienstwagenflotten kommt eine weitere Ebene hinzu: Ladefreigaben, Karten, Roaming und Kostenkontrolle über Ländergrenzen hinweg. »Die Verwaltung ihrer E-Flotte wird schnell unübersichtlich, sobald es mehr als eine Handvoll Fahrzeuge gibt oder die Fahrzeuge über Ländergrenzen hinaus unterwegs sind«, sagt Eric Weiland-Eylers von >

Anzeige

VMF – EXPERTEN FÜR MOBILITÄT IM WANDEL.

DAS NETZWERK FÜR
UNABHÄNGIGE MOBILITÄT
& FUHRPARKLÖSUNGEN

WANDEL DURCH TRANSFORMATION & STRATEGIE

Elektro-Fahrzeuge sind längst nicht nur Fortbewegungsmittel. Sie werden zu mobilen Energiespeichern, zu digitalen Plattformen, zu aktiven Bestandteilen eines vernetzten Unternehmens- & Energieökosystems.

Doch genau hier beginnen die Fragen:

Wie lassen sich Ladeinfrastruktur, IT-Systeme & Fuhrparkprozesse intelligent verknüpfen? Welche Rolle spielen Daten, Software und bidirektionales Laden? Entscheidend ist das Zusammenspiel – zwischen Fahrzeug, Batterie, Software, Energieinfrastruktur und Organisation. Elektromobilität ist kein Einzelprojekt, sondern Teil eines vernetzten Mobilitäts- & Energieökosystems.

Der VMF und seine Mitglieder unterstützen mit Know-how, Erfahrung und praxisnahen Lösungen. Gemeinsam gestalten wir den Wandel – digital, nachhaltig und wirtschaftlich tragfähig.

www.vmf-verband.de



„Alle Ladeszenarien brauchen eine zentrale Datenbasis – sonst wird jeder weitere Ladepunkt mehr Aufwand.“

Julian Wannhoff,
Chargecloud



Ionity, die operative Realität. Ein Ladeportal muss deshalb mehr können als Rechnungen sammeln. Es sollte Karten sperren, Länder freischalten, Kostenstellen ausweisen, Daten exportieren und Ladeberechtigungen zeitlich oder regional steuern.

Nicht jede Karte darf alles

Das kann bares Geld sparen. Weiland-Eylers verweist auf Preisunterschiede zwischen Ländern: »Die Preise für das Laden variieren von Land zu Land und das kann bei Flotten mit grenzüberschreitendem Einsatz schnell ins Gewicht fallen.« Für Fuhrparks bedeutet das: Nicht jede Ladekarte sollte überall alles dürfen. Ein Außendienstfahrzeug kann für eine Auslandsreise freigeschaltet und danach wieder beschränkt werden. So lassen sich Kosten und Missbrauchsrisiken begrenzen.

Auch der Betrieb der Ladepunkte braucht feste Vorschriften und Regeln. Mit wachsender Infrastruktur steigen Störungen, Supportfälle und Reportingpflichten. Für Fuhrparks mit vielen Ladepunkten ist entscheidend, dass nicht jeder Fehler automatisch zum Serviceticket wird. Sinnvoll sind definierte Eskalationsstufen, automatische Neustarts in klaren Grenzen,

Verfügbarkeitsberichte und Zuständigkeiten für Wartung, Hotline und Nutzerfragen.

Betrieb schlägt Hardware

Rechtlich bleibt die Mess- und Nachweiseite anspruchsvoll. Eichrechtskonforme Messung, revisionsichere Belege und klare Zuordnung sind bei der Erstattung zentral. Da der deutsche Sonderweg im Mess- und Eichrecht den Betrieb verteuern kann, sollten Fuhrparks Anforderungen früh mit ihren Dienstleistern, der Steuerabteilung und der Rechtsberatung klären.

Am Ende entscheidet nicht die Zahl der Ladepunkte, sondern die Betriebsfähigkeit. Gute Infrastruktur wächst mit, bleibt offen für neue Hardware und liefert Daten für Kostenkontrolle und Reporting. Wer klein startet, sollte groß denken: mit Lastmanagement, Schnittstellen, Skalierungsoptionen und klarer Betreiberverantwortung. ■

Text: Nicole Holzer

In neun Schritten zur Ladeinfrastruktur

- 1. Einsatzprofile prüfen:** Welche Fahrzeuge fahren welche Strecken, wann kehren sie zurück und wie lange stehen sie?
- 2. Ladeorte festlegen:** Standortladen, Heimpladen, öffentliches Laden und Gäste-Laden getrennt betrachten.
- 3. Netzanschluss bewerten:** Verfügbare Leistung prüfen, Reserven einplanen und Lastmanagement früh mitdenken.
- 4. Ladebedarf bestimmen:** Klären, ob AC-Laden reicht oder DC-Schnellladen für bestimmte Fahrzeuge nötig ist.
- 5. Nutzergruppen ordnen:** Dienstwagenfahrer, Poolfahrzeuge, Gäste, externe Nutzer und Kostenstellen sauber trennen.
- 6. Abrechnung klären:** Dienstliches und privates Laden, Heimpladeerstattung, Belege und steuerliche Anforderungen festlegen.
- 7. Software anbinden:** Schnittstellen zu Fuhrparkmanagement, ERP, HR und Lohnbuchhaltung prüfen.
- 8. Betrieb organisieren:** Zuständigkeiten für Wartung, Störungen, Support, Reporting und Nutzerverwaltung definieren.
- 9. Ausbau vorbereiten:** Weitere Fahrzeuge, Standorte, Nutzergruppen und höhere Ladeleistungen von Anfang an einplanen.



„Auf Langstrecken zählt Verlässlichkeit: Ladeleistung, Zugang und Preis sollten keine Überraschung sein.“

Eric Weiland-Eylers,
Ionity

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



Fotos: Zeekr

Zeekr setzt auf Qualität statt Quantität

Zeekr will in Deutschland nicht über Kampfpreise wachsen, sondern mit Premiumanspruch, Flottenfokus und Service punkten. Wie das gelingt, erklärt **Europe-CEO Lothar Schupet**.

Zeekr zählt zu den chinesischen Marken, die in Europa nicht nur Elektroautos verkaufen, sondern gezielt im Premiumsegment angreifen wollen. Seit Dezember 2025 ist die Geely-Tochter offiziell in Deutschland aktiv – mit Fokus auf Dienstwagen, Flottenkunden und softwaregetriebene Premium-Fahrzeuge. Auf der Auto Show Beijing 2026 sprach firmenauto-Redakteur Carsten Nallinger mit Lothar Schupet, CEO Zeekr Europe, über den verspäteten Marktstart, Anfragen von DAX-Kunden, neue Test-Drive-Center und den Ausbau des Servicenetzes. Weitere Themen sind der Elektro-Kombi 7GT als Alternative zu klassischen Dienstwagen, offene Schnittstellen, Restwerte, die geplante Händlerstrategie sowie die Frage, warum Zeekr nicht über aggressive Preise wachsen will. Schupet erklärt zudem, weshalb der Direktvertrieb zunächst fürs Flottengeschäft wichtig ist und warum Zeekr in Deutschland auf Qualität vor Stückzahl setzt.

Zeekr ist im Dezember 2025 in Deutschland gestartet. Die Planungen haben aber schon vorher begonnen. Seit wann laufen die Pläne für den Markteintritt?

De facto sind wir bereits seit eineinhalb Jahren in Deutschland aktiv. Aufgrund der zwischenzeitlichen Zoll-Diskussionen hat sich der eigentliche Verkaufsstart dann allerdings verschoben. Ab Dezember 2025 war schließlich der offizielle Bestell- und Marktstart. Die ersten Fahrzeuge wurden dann bereits im Februar 2026 ausgeliefert.

Sie legen den Fokus auf den Firmen- und Flottenmarkt. Das ist eher einzigartig. Wie kommt es dazu?

Tatsächlich gab es schon zu Beginn Anfragen von DAX-Kunden. Wir haben daraufhin die Customer Journey entsprechend angepasst und die Leasing-Konditionen festgelegt. Das heißt aber nicht, dass wir nicht Privatkunden adressieren. Aktuell eröffnen wir überall in

Deutschland Test-Drive-Center, damit die Kunden die Zeekr-Modelle erfahren können.

Mit dem 7GT hat Zeekr aktuell einen Kombi herausgebracht. Das war vor dem SUV-Siegeszug die Lieblingsvariante der Deutschen. Was versprechen Sie sich von diesem Schachzug?

Mit dem 7X haben wir bereits ein Volumenmodell im SUV-Segment platziert. Mit dem 7GT kommt nun ein Fahrzeug, das den Gran Turismo wieder aufleben lässt. Also ein sportliches Auto mit dynamischem Fahrverhalten, welches sich aber gleichzeitig für komfortable Langstreckenfahrten eignet. Mit dem 7GT haben wir damit ein weiteres Volumenmodell auf dem Markt.

Haben Sie vor dem Marktstart in Europa beziehungsweise insbesondere in Deutschland die Vorlieben der Kunden erfragt?

Tatsächlich gab es entsprechende Events und wir haben direkt nach den Bedürfnissen von Flottenmanagern gefragt. Darüber hinaus gibt es für unsere Kunden aber jederzeit die Möglichkeit, mittels der Zeekr-App Verbesserungsvorschläge zu senden.

Zumindest zu Beginn setzt Zeekr auf den Direktvertrieb – soll das so bleiben?

Für den Markteinstieg und das Flottengeschäft ist der Direktvertrieb die richtige Strategie. In der zweiten Phase kommen dann auch klassische Autohäuser dazu. Entsprechende Gespräche mit namhaften Händlern laufen bereits.

Wie sieht es mit dem Service und der Wartung der Fahrzeuge in Deutschland aus?

Hier setzen wir auf die Zusammenarbeit mit dem freien Werkstatt-Netzwerk Global Automotive Service. Die Anzahl der Servicestützpunkte wird

bis Ende des ersten Halbjahres bereits bei rund 100 Stützpunkten liegen.

Wie sieht es bei Zeekr mit digitalen Schnittstellen aus?

Wir produzieren Software-Defined Vehicle. Dementsprechend setzen wir auf eine tiefgreifende Telematik mit offenen Schnittstellen für Drittanbieter. Aber auch Over-the-Air-Software-Updates, der Fernzugriff mittels Zeekr Connected oder die komplette Einbindung von Apple CarPlay und Android Auto verdeutlichen, dass wir eine hochgradig softwaregetriebene Premium-Marke sind.

Wie will sich Zeekr preislich positionieren?

Der Preis ist die Eintrittskarte bei den Dienstwagen. Dennoch fahren wir ganz bewusst keine aggressive Preisstrategie. Vielmehr setzen wir auf unseren Premium-Anspruch sowie ein gutes Preis-Leistungs-Verhältnis.

Ein weiterer wichtiger Aspekt bei Flotten ist das Thema TCO.

Wie will Zeekr an dieser Stelle punkten?

Ein besonders wichtiger Punkt ist hier der Restwert eines Fahrzeugs. Und tatsächlich haben wir uns hierzu bereits vor dem Europa-Start Gedanken gemacht. Um an dieser Stelle punkten zu können, berücksichtigen wir gleich mehrere Faktoren. So geben wir beispielsweise bis zu zehn Jahre Garantie. Darüber hinaus verbauen wir immer den Non-plus-ultra-Chip in unseren Fahrzeugen – neben allen anderen technischen Helfern. Auf diese Weise gewährleisten wir die Update-Fähigkeit der Fahrzeuge über deren Laufzeit.

Wie sind Ihre Absatzziele in Deutschland?

Wir haben ganz bewusst auf derartige Ziele verzichtet. Als Premium-Marke geht es für Zeekr zunächst einmal darum, Vertrauen aufzubauen. Daher heißt es ganz klar: Qualität vor Quantität. ■

Interview: Carsten Nallinger

Lothar Schupet, Zeekr-CEO Europe

Lothar Schupet gilt als erfahrener Vertriebs- und Markenstrategie der europäischen Automobilbranche. Anfang 2025 übernahm er die Position des CEO von Zeekr Europe, nachdem er zuvor als Chief Commercial Officer den Aufbau der europäischen Vertriebs- und Handelsstrukturen der chinesischen Premium-Elektromarke verantwortet hatte. Dabei lagen unter anderem Vertrieb, Finanzdienstleistungen, Logistik und Retail-Strategie in seinem Verantwortungsbereich. Zuvor war Schupet viele Jahre bei BMW tätig, zuletzt als Leiter des weltweiten Vertriebs und Marketings von BMW M. Zudem sammelte er internationale Erfahrung in Markenführung, Transformation und Vertrieb. Heute treibt er bei Zeekr den Markenaufbau in Europa voran.





Fotos: Carglass

Vom Punkt zum Riss

Ein kleiner Schaden in der **Windschutzscheibe** kann durch Feuchtigkeit, Temperatursprünge und Vibrationen zum Riss werden. Forschung zeigt, warum frühes Reparieren für Fuhrparks Kosten und Standzeiten senkt.

Ein kleiner weißer Fleck in der Scheibe, kaum größer als ein Stecknadelkopf. Viele Fahrer nehmen ihn wahr, manche ärgern sich kurz, die meisten fahren weiter. Was harmlos aussieht, ist aber oft der Beginn eines Schadensprozesses, der sich im Verborgenen fortsetzt. Feuchtigkeit, Temperaturwechsel, Vibrationen und Zeit arbeiten an der geschwächten Stelle, bis aus dem Steinschlag ein Riss werden kann. Mehr als 30 Jahre Forschung zeigen, warum eine frühe Reparatur nicht nur aus Kostengründen sinnvoll ist.

Das Wales Automotive Glass Research Centre (WAGRC) der University of Wales Trinity Saint David untersucht im Auftrag von Belron, dem Mutterkonzern von Carglass, seit Jahrzehnten die Physik von Windschutzscheiben-Schäden. Mit Hochgeschwindigkeitskameras, Klimatunnelversuchen, Materialtests und Finite-Elemente-Simulationen wird dort analysiert, was beim Einschlag eines Steins passiert – und warum sich ein zunächst kleiner Schaden später ausbreiten kann. Für Fuhrparks ist das Thema relevanter denn je, weil moderne Scheiben

längst nicht mehr nur Wetterschutz und Sichtfeld sind, sondern auch Träger wichtiger Sensorik.

Vom Sichtfeld zum Sensorträger

Seit 1980 ist die Glasfläche pro Fahrzeug laut Belron um 37 Prozent gewachsen, während die Dicke um mehr als zehn Prozent gesunken ist. Um die Jahrtausendwende waren 5,0 bis 5,5 Millimeter üblich, heute liegen viele Scheiben bei rund 4,5 Millimetern. Das spart Gewicht, je nach Fahrzeug bis zu vier Kilogramm, und hilft damit Verbrauch und Reichweite. Gleichzeitig verändert sich das Belastungsverhalten des Bauteils. Die Scheibe wird größer, dünner und stärker in die Fahrzeugarchitektur eingebunden.



Glas ist ein sehr stabiles Material. Doch sobald es beschädigt ist, wird die Physik dahinter extrem komplex.

Prof. Dr. Chris Davies
Wales Automotive Glass Research Centre

Hinzu kommt die steigende Funktionsdichte. Während eine Windschutzscheibe 1980 im Wesentlichen zwei Aufgaben erfüllte, können es 2026 bis zu 28 sein. Dazu zählen Regensensor, Akustikdämpfung, Scheibenheizung, Head-up-Display-Folie, Beschichtungen und Halterungen für Kamerasysteme. Bei vielen Fahrzeugen sitzen zentrale Sensoren für Fahrerassistenzsysteme im Bereich der Frontscheibe. Wird sie getauscht, ist danach häufig eine Rekalibrierung erforderlich. Mit wachsender ADAS-Ausstattung wird dieser Aufwand für Flotten zunehmend zum Kosten- und Standzeitfaktor.

Millisekunden entscheiden

Was beim Steinschlag passiert, entscheidet sich in Millisekunden. Eine typische Windschutzscheibe besteht aus zwei Glasschichten und einer PVB-Zwischenschicht. Trifft ein Stein auf, entstehen gleichzeitig Druck-, Zug- und Scherspannungen. Am Auftreffpunkt wird das Glas zusammengepresst und teilweise zermahlen. Dort bildet sich die dunkle »Crushing Zone«,

der sichtbare Kern des Schadens. Zugspannungen wirken radial nach außen und erzeugen sternförmige Risse. Scherspannungen treiben den sogenannten Hertzschen Kegel in die Glasoberfläche, einen schräg verlaufenden Riss, der von außen kaum zu erkennen ist. Genau darin liegt die Tücke: Der sichtbare Punkt ist oft nur ein kleiner Teil des tatsächlichen Schadens.

Am WAGRC werden solche Einschläge mit bis zu 18.000 Bildern pro Sekunde aufgezeichnet und anschließend rechnerisch nachgebildet. Zwei Faktoren bestimmen die Schadenstärke besonders stark. Zum einen reagiert die PVB-Folie temperaturabhängig. Bei Kälte ist sie steifer, die Scheibe verhält sich eher wie eine starre Platte. Bei Wärme wird die Zwischenschicht weicher, das Glas federt stärker nach. Dadurch können Schäden größer ausfallen. Zum anderen spielt die Beschaffenheit der Steine eine Rolle. Tests mit Steinen aus Deutschland, Großbritannien und Belgien >

Fünf typische Steinschlag-Schäden

Je nach Winkel, Steinform und Tempo entstehen fünf Grundtypen von Schäden:

Bulls Eye: Kreisförmiger Schaden ohne ausgeprägte Sternrisse, typisch bei flachem Winkel und stumpfer Steinfläche.

Halbmond: Halbkreisförmiger Bulls-Eye-Schaden, meist durch schrägen Einschlag oder Abgleiten des Steins.

Kleeblatt: Mehrere kurze Risse um einen zentralen Kern. Zusammen ergeben sie ein kleeblattartiges Schadensbild.

Kombination: Mischform aus konischem Kernschaden und ausgeprägten Sternrisse. Sie gilt als häufigster Schadenstyp.

Stern: Lange Risse laufen vom Zentrum nach außen, ausgelöst durch Zugspannung. Dieser Typ gilt als schwer reparabel.



Nach dem Austausch einer Frontscheibe müssen Kalibrierung und technische Funktion überprüfbar dokumentiert werden.

zeigten Unterschiede im Schadensvolumen – ein Hinweis darauf, dass Härte, Form und Struktur des Einschlagkörpers den Verlauf beeinflussen.

Wenn der Schaden weiterarbeitet

Ein frischer Steinschlag kann mechanisch zunächst stabil wirken. Das bedeutet aber nicht, dass die Scheibe ihre ursprüngliche Festigkeit behält. Die lokale Bruchfestigkeit sinkt mit der Größe des Schadens deutlich. Ein fünf Millimeter großer Steinschlag reduziert sie nach Belron-Angaben auf 8,9 MPa, ein 25-Millimeter-Schaden auf 4,0 MPa. Unbeschädigtes Glas hält demnach etwa 33 MPa aus. Im Fahrbetrieb können Vibrationen, Temperaturunterschiede und Eigenspannungen Werte von bis zu 18 MPa erreichen. Das Sicherheitsfenster wird also mit zunehmender Schadensgröße kleiner.

Drei Mechanismen treiben die Ausbreitung voran. Erstens Fahr vibrationen: Kopfsteinpflaster, Bordsteinkanten oder Schlaglöcher erzeugen Spannungsspitzen am Rand des Steinschlags. Wärme beschleunigt diesen Prozess. Zweitens Temperaturschocks: In Klimatunnelversuchen riss die Fahrerscheibe eines Ford Focus bei minus fünf Grad Außentemperatur und voll aufgedrehter Heizung nach 90 Sekunden. Kritisch ist eingedrungenes Wasser, wenn es gefriert. Eis dehnt sich um rund neun Prozent aus und erzeugt im Schaden hohe Zusatzspannungen. Drittens Glaskorrosion: Wassermoleküle dringen an der Schadensspitze in die Glasstruktur ein und lösen chemische Bindungen. Der Riss wächst langsam weiter, die Spannungsintensität steigt. Neue Daten der UWTSD deuten darauf hin, dass Wassereintritt bedeutsamer ist als UV-Strahlung.

Reparieren statt tauschen

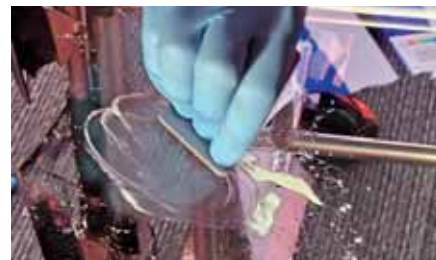
Eine Reparatur wirkt deshalb nicht nur optisch. Sie füllt den Hohlraum im Steinschlag, stabilisiert die beschädigte Zone und versiegelt feine Risse gegen Feuchtigkeit. Messungen mit digitaler Polarimetrie zeigen laut Belron, dass eine erfolgreiche Reparatur die Restspannung um mehr als 90 Prozent reduzieren kann. Entscheidend ist, dass das Harz auch in Mikrorisse eindringt, dort aushärtet und nicht schrumpft. So wird verhindert, dass Wasser weiter in die Schadstelle eindringt und den Riss unter Belastung vorantreibt. Die Scheibe erhält dadurch einen großen Teil ihrer lokalen Belastbarkeit zurück und kann normalen Alltagsbeanspruchungen wieder standhalten.

Auch die Umweltbilanz spricht für Reparatur statt Austausch. Eine nach ISO 14067:2018 verifizierte Analyse beziffert die CO₂-Einsparung gegenüber einem



Moderne Windschutzscheiben bestehen aus mehreren Schichten. Folien, Beschichtungen und Sensorik machen sie zum Technikbauteil.

Früh repariert, später gespart: Harz füllt den Steinschlag, stabilisiert die Schadstelle und schützt vor Feuchtigkeit.



Scheibentausch auf mindestens 80 Prozent, konkret auf rund 66 Kilogramm je Vorgang. Hinzu kommt deutlich weniger Abfall. Während bei einer Reparatur nur geringe Materialreste entstehen, fallen beim Tausch komplette Verbundglasscheiben, Verpackungen und weitere Komponenten an.

Die Konsequenz für Fuhrparks

Für Fuhrparks ist die Konsequenz eindeutig: Ein Steinschlag sollte früh geprüft und, sofern rechtlich und technisch zulässig, repariert werden. Die Forschungsergebnisse zeigen, warum: Mit jedem Kilometer, jedem Regenguss und jedem Kaltstart steigt die Wahrscheinlichkeit, dass aus einem kleinen Punkt ein unkontrollierter Riss wird. Dabei geht es nicht nur um Kosten, sondern auch um Verfügbarkeit. Eine konsequente Repair-First-Strategie kann Standzeiten verkürzen, Material sparen und den zunehmend aufwendigen Prozess der Sensor-Rekalibrierung nach einem Scheibentausch vermeiden. Gerade mit wachsender ADAS-Durchdringung wird dieser Punkt für Flotten wichtiger. Der kleine weiße Fleck in der Scheibe ist damit kein Schönheitsfehler, sondern ein technischer Schaden mit Ablaufdatum. ■

Text: Markus Bauer



firmenauto test drive 2026

IHRE EINLADUNG!

**Exklusive Fahrevents für Fuhrparkleiter
+ Fachvorträge**

Veranstaltungstage firmenauto testdrive 2026

- **16. April** in Stuttgart
- **22. April** in Unna
- **28. April** in Maintal
- **05. Mai** in Herzogenaurach
- **08. Oktober** in Heiligenhaus
- **14. Oktober** in Schkeuditz
- **21. Oktober** in Taufkirchen
- **27. Oktober** in Hannover



Fahren und testen Sie die neuesten Pkw- und Transporter-Modelle mit verschiedenen Antriebskonzepten.

Powered by:  **DEKRA**  **Deutsche Leasing**

 **EnBW**



MEHR INFOS

Sichern Sie sich Ihre kostenlose
Teilnahme! Infos und Anmeldung:
www.firmenauto.de/testdrive



Dienstwagen drücken aufs Tempo

Der **elektrische Fuhrpark** wächst nicht von allein. Entscheidend sind laut Studie klare Car Policies, passende Modelle und Ladeorte, die zur Nutzung passen.



Fuhrparks elektrifizieren nicht freiwillig ins Blaue hinein. Viele Unternehmen müssen CO₂-Ziele erfüllen, Scope-3-Emissionen senken und zugleich wirtschaftlich und praktisch passende Fahrzeuge beschaffen. Entscheidend ist deshalb nicht nur der BEV-Anteil an den Neuzulassungen, sondern wie schnell Elektroautos in die Bestände kommen – und ob Steuerregeln, Modellangebot und Ladeinfrastruktur dazu passen. Das E-Mobility-Ranking 2025 von Berylls by AlixPartners beschreibt den Markt daher als Strukturthema: Firmenwagen, Flottenpolitik und künftiger Ladebedarf prägen den nächsten Abschnitt der Elektrifizierung.

Kaufprämien erklären nicht alles

Belgien zeigt, wie stark Firmenwagenregeln den BEV-Markt bewegen können. Dort stieg der Elektro-Anteil an den Neuzulassungen seit 2021 von 5,9 auf 34,7 Prozent – ohne Kaufprämien. Entscheidend ist die

Besteuerung: Verbrenner verlieren ab 2028 ihre steuerliche Abzugsfähigkeit als Firmenwagen vollständig, E-Autos bleiben voll absetzbar. Laut Studie wurden 2025 in Belgien 89 Prozent aller neuen BEV als Firmenwagen zugelassen. »Länder, die einen derart klaren Schnitt vollziehen, erzeugen einen strukturellen Nachfrageschub«, sagt Dr. Alexander Timmer, Partner und Managing Director bei Berylls by AlixPartners.

Steuern setzen den Hebel

Das zeigt: Bei Firmenwagen wirkt weniger die einzelne Kaufprämie als eine klare und dauerhafte Steuerlogik. In Deutschland ist das komplizierter, weil BEV und Plug-in-Hybride bei der Dienstwagenbesteuerung stärker nebeneinanderstehen. Für Fuhrparkverantwortliche macht das die Car Policy anspruchsvoller. Wer mehr E-Autos in die Flotte bringen will, braucht klare Nutzungsprofile, belastbare Kostenvergleiche und Ladeprozesse, die im Alltag wirklich zum Einsatz passen.

So sind hohe Neuzulassungsanteile nur ein Teil der Wahrheit. Der BEV-Bestand lag 2025 in Europa im Schnitt erst bei rund



Klare Steuerregeln bewegen mehr als Kaufprämien, wenn sie Fuhrparks klar in Richtung BEV lenken können.

Dr. Alexander Timmer, Partner und Managing Director bei Berylls by AlixPartners

3,5 Prozent. Berylls erwartet bis 2035 einen durchschnittlichen BEV-Flottenanteil von mehr als 25 Prozent, was rund 80 Millionen Fahrzeugen entsprechen würde. Das bedeutet umgekehrt: Verbrenner bleiben im europäischen Fahrzeugbestand auch im nächsten Jahrzehnt dominant. Für Unternehmen heißt das: Fuhrparks müssen noch lange Mischflotten managen – mit unterschiedlichen Kostenstrukturen, Lade- und Tankprozessen sowie Restwert- und Einsatzprofilen.

Ladebedarf entsteht in großen Märkten

Beim Laden schaut die Studie nicht nur auf Marktanteile. Norwegen, Dänemark, Belgien und Schweden liegen beim BEV-Anteil zwar weit vorn. Der größte Strombedarf entsteht künftig aber anderswo: Deutschland und Großbritannien sollen 2035 mit rund 18 beziehungsweise 14 Millionen BEV zusammen etwa die Hälfte des europäischen Energiebedarfs für E-Autos ausmachen. Der Anteil Skandinaviens und der Benelux-Länder sinkt dagegen von 31 auf 20 Prozent. »Wer Ladeinfrastruktur nach Marktanteilsquoten priorisiert, investiert am Energievolumen vorbei«, sagt Julien Petat, Berater bei Berylls by AlixPartners.

Für Fuhrparks betrifft das nicht nur öffentliche Schnelllader. Es geht um Standortentscheidungen, Heimladen, Depotladen, Ladepartner und die Frage, wo Firmenwagen tatsächlich geladen werden. Die Studie warnt davor, Kennzahlen wie installierte öffentliche Ladeleistung pro BEV isoliert zu lesen. Norwegen wirkt in solchen Vergleichen schwächer, weil dort ein großer Teil der Ladevorgänge zu Hause stattfindet. In Teilen Osteuropas kann der Wert dagegen hoch aussehen, weil EU-Regeln Schnelllader

entlang wichtiger Verkehrskorridore fördern, während Städte und ländliche Regionen weiter dünn versorgt sind.

In Märkten wie DACH, Großbritannien und Frankreich reicht es deshalb nicht, einfach nur mehr Ladepunkte aufzubauen. Entscheidend ist, ob sie am richtigen Ort stehen und im Flottenalltag funktionieren. Für Unternehmen zählt, ob Fahrer dort laden können, wo es zu ihren Wegen passt – zu Hause, am Standort, unterwegs oder am Depot. Firmenwagen lassen sich dabei gut planen, machen die Sache aber nicht einfacher: Abrechnung, Verfügbarkeit und klare Prozesse müssen stimmen. Für Mobilitätsmanager wird Laden damit immer stärker zur täglichen Steuerungsaufgabe.

China entwickelt sich schneller

Auch der Blick nach China relativiert einfache Erfolgs-erzählungen. Bei den BEV-Neuzulassungen liegt China mit 28,1 Prozent im Jahr 2025 vor Europa. Zudem verfügt das Land mit mehr als 20 Millionen Ladepunkten über die weltweit größte Ladeinfrastruktur für Elektrofahrzeuge. Die Zahl hat sich innerhalb von 18 Monaten etwa verdoppelt, die Flotte der sogenannten New Energy Vehicles (NEV) überschreitet die Marke von 40 Millionen Fahrzeugen. Trotzdem ist die Transformation nicht überall gleich weit. Sie konzentriert sich weiterhin stark auf die großen Städte der Kategorien 1 und 2.

Das bedeutet: Kaufprämien allein bringen die E-Mobilität nicht voran. Entscheidend ist, ob Steuern, passende Modelle, Kosten und Ladezugang zusammenpassen – erst dann wird der Umstieg planbar. ■

Text: Nicole Holzer



Wer Ladeinfrastruktur nur nach Marktanteilsquoten plant, investiert am künftigen Energievolumen vorbei.

Julien Petat, Berater bei Berylls by AlixPartners



Kollege KI im Fuhrpark

KI zieht in den Fuhrpark ein – nicht als Chef, sondern als Helfer für Belege, Fristen und Daten. Entscheidend ist aber, wer am Ende **Verantwortung** trägt.

Künstliche Intelligenz verspricht im Fuhrpark viel: weniger Routine, schnellere Entscheidungen, bessere Kostenkontrolle. Ganz so einfach ist es nicht. KI ersetzt weder Erfahrung noch Verantwortung. Aber sie kann dort helfen, wo heute Zeit in Rechnungen, Rückfragen, Erinnerungen und Excel-Listen versickert.

Der Handlungsdruck ist hoch. Fuhrparks sind Kostenblöcke mit vielen Einzelpositionen: Leasing, Wartung, Versicherung, Schäden, Verwaltung, Steuern, Restwerte. Oft werden diese Daten nicht so zusammengeführt, dass daraus echte Steuerung entsteht. »Der Fuhrpark ist eigentlich der einzige Millionenbereich, der hauptsächlich mit Excel und Bauchgefühl gesteuert wird«, sagt Immanuel Schneeberger, Fuhrparkberater und Fachreferent beim Bundesverband Betriebliche Mobilität.

Genau dort liegt die Voraussetzung für den KI-Einsatz. Sie braucht strukturierte Daten, klare Regeln und definierte Prozesse. Ohne diese Basis bleibt sie ein Werkzeug,

das viel verspricht, aber wenig verändert. Mit dieser Basis kann sie Rechnungen auslesen, Belege zuordnen, Fristen überwachen und Entscheidungen vorbereiten.

Wo KI heute schon zum Einsatz kommt

Drei Felder sind im Fuhrpark bereits konkret nutzbar, sagt Dr. Moritz Weltgen, Geschäftsführer Carsync.

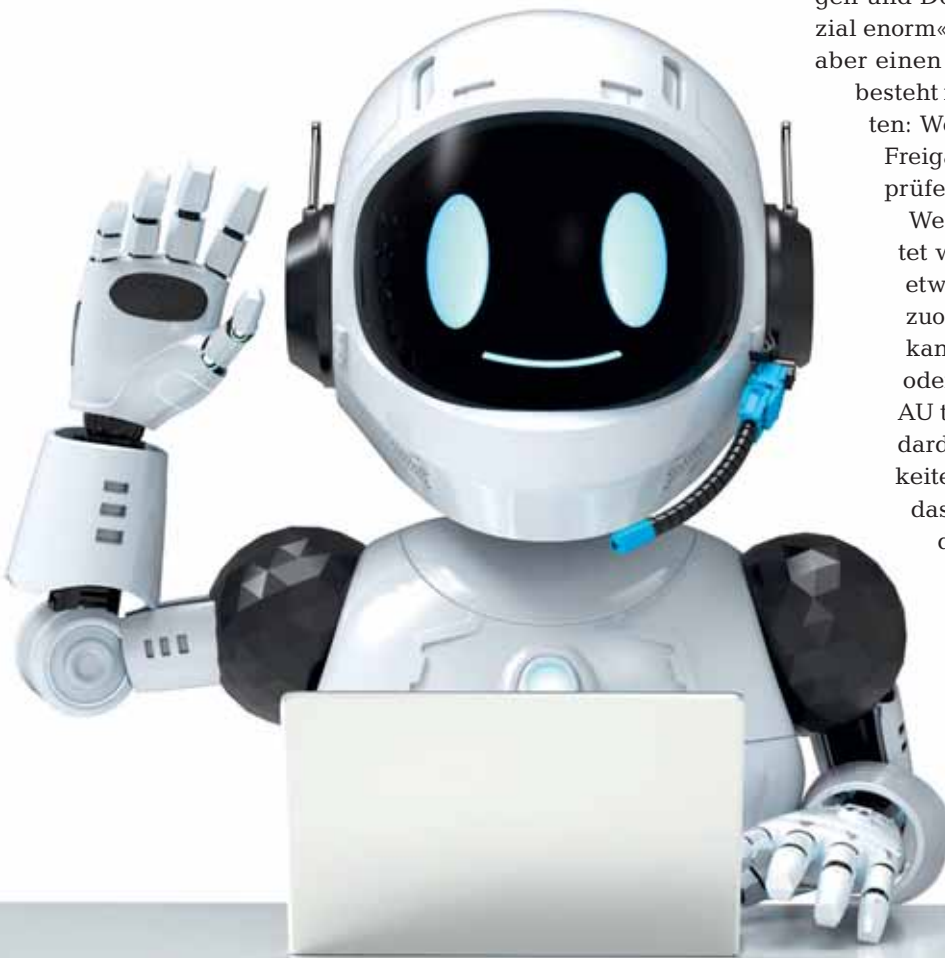
- ❶ Dokumentenerkennung: Rechnungen auslesen, Inhalte strukturieren, Belege zuordnen.
- ❷ Assistenzsysteme: Diese können Fragen direkt aus dem System beantworten – etwa welches Fahrzeug keinem Fahrer zugeordnet ist oder wo sich Ordnungswidrigkeiten häufen.
- ❸ KI-Agenten: Sie sollen nicht nur Informationen liefern, sondern Prozesse anstoßen.

»Gerade weil im Fuhrpark so viele Prozesse aus Kommunikation, Freigaben, Rückfragen, Erinnerungen und Dokumenten bestehen, ist hier das Potenzial enorm«, sagt Weltgen. Das klingt technisch, hat aber einen praktischen Kern. Viel Fuhrparkarbeit besteht nicht aus Strategie, sondern aus Nachhalten: Werkstatt anrufen, Unterlagen anmahnen, Freigabe einholen, Fahrer erinnern, Rechnung prüfen, Vorgang dokumentieren.

Wenn solche Schritte automatisiert vorbereitet werden, spart das Zeit. Ein System kann etwa Werkstattrechnungen auslesen, prüfen, zuordnen sowie Abweichungen markieren. Es kann bei fehlenden Dokumenten nachfassen oder Führerscheinkontrollen, UVV, HU und AU terminlich absichern. Auch bei stark standardisierten Vorgängen wie Ordnungswidrigkeiten lässt sich vieles automatisieren, ohne dass jede Aufgabe manuell angestoßen werden muss.

Der Mensch bleibt im Spiel

Trotzdem ist KI kein Autopilot für den Fuhrpark. Besonders bei Entscheidungen mit finanzieller oder rechtlicher Wirkung bleibt die menschliche Prüfung notwendig. Das gilt für größere Reparaturfreigaben,



„KI ist kein Autopilot für den Fuhrpark, sondern ein Kollege, der ordnet und Entscheidungen vorbereitet.“

Dr. Moritz Weltgen,
Carsync-Geschäftsführer



Neubeschaffung, Schadenmanagement oder Zahlungsprozesse. KI kann Angebote vergleichen, Entfernungen und Preise bewerten, Vorgänge strukturieren und Vorschläge machen. Die Freigabe muss aber dort bleiben, wo auch die Verantwortung liegt.

Weltgen formuliert das nüchtern: »Die KI ist in solchen Fällen eher der digitale Kollege, der vorbereitet, strukturiert und Vorschläge macht.« Für Fuhrparkmanager ist das ein wichtiger Unterschied. KI entscheidet nicht, sondern verbessert die Grundlage dafür. Damit verschiebt sich die Rolle: weniger sammeln und ordnen, mehr steuern, kontrollieren und Prozesse verantworten.

Wer nicht weiß, welche Daten vorhanden sind, wo Prozesskosten entstehen, und welche Regeln gelten, kann weder Einsparpotenziale belegen noch Automatisierung sinnvoll nutzen. KI macht schlechte Prozesse nicht besser. Sie zeigt eher, wo Daten fehlen, Zuständigkeiten unklar sind oder Ausnahmen den Standard auffressen.

Compliance braucht Regeln

Besonders sensibel ist KI bei Compliance und Haftung. Führerscheinkontrolle, UVV, HU oder AU sind Pflichtprozesse, bei denen Fristen, Nachweise und Eskalationen sauber dokumentiert sein müssen. Hier geht es weniger um spektakuläre KI als um

robuste Automatisierung. Ein gutes System erinnert, dokumentiert und eskaliert, ohne dass der Prozess an einer einzelnen Person hängt.

Wenn Dokumente interpretiert, Auffälligkeiten erkannt oder Abweichungen bewertet werden, kann KI zusätzlichen Nutzen bringen. Entscheidend ist jedoch, dass ihr Einsatz in der Praxis nachvollziehbar organisiert bleibt. »Rechtssicherheit entsteht nicht allein durch Technologie. Sie entsteht durch klare Prozesse, saubere Dokumentation und Verantwortlichkeiten«, sagt Weltgen.

Kosten senken, Arbeit verschieben

Der wirtschaftliche Nutzen von KI liegt zunächst in Produktivität und Skalierbarkeit. Größere Fuhrparks lassen sich mit schlankeren Teams steuern. Das heißt nicht zwingend, dass Stellen wegfallen. Häufig entsteht vielmehr Zeit für Aufgaben, die bislang zu kurz kommen: Dienstleistersteuerung, Fahrerkommunikation, Verhandlungen, Datenanalyse, Schadenprävention oder Car-Policy-Kontrolle.

Direkte Kosteneffekte sind dort möglich, wo Regeln systematisch geprüft werden. Tankkartenabrechnungen, Waschbudgets, Ladevorgänge, Werkstattrechnungen oder Schadenkosten: Viele Positionen lassen sich automatisch mit hinterlegten Vorgaben abgleichen. Abweichungen werden schneller sichtbar, Nachfragen konsequenter und Budgets transparenter. Fuhrparkexperte Schneeberger verweist darauf, dass schon kleine prozentuale Einsparungen in großen Fuhrparks sehr gute Ergebnisse bringen können. Genau für solche Hebel braucht es Daten und Prozessklarheit.

Überschätzt wird KI dort, wo sie als Ersatz für Fuhrparkmanagement verkauft wird. Ohne gute Daten, klare Regeln und fachliche Kontrolle bleibt sie blind. »Es gibt zwar kaum noch einen Prozess, in dem sich keine KI-Unterstützung einbauen lässt«, sagt Weltgen. Entscheidend ist aber, wie weit ein Unternehmen gehen will – und welche Entscheidungen bewusst beim Menschen bleiben.

Für Flottenmanager steckt darin eine Chance. Der Fuhrpark war in vielen Unternehmen lange vor allem eine Verwaltungsaufgabe. Durch Elektrifizierung, Kostendruck, Compliance und KI wird daraus zunehmend eine Steuerungsaufgabe. Wer Daten, Prozesse und Zuständigkeiten sauber ordnet, kann KI gezielt nutzen – nicht als Ersatz für Entscheidungen, sondern für bessere Abläufe. ■

Text: Nicole Holzer

KI im Fuhrpark – worauf es ankommt

Daten ordnen: KI funktioniert nur, wenn Fahrzeug-, Fahrer-, Kosten- und Prozessdaten sauber erfasst sind.

Routinen automatisieren: Rechnungen, Belege, Fristen und Standardvorgänge lassen sich effizienter bearbeiten.

Entscheidungen vorbereiten: KI vergleicht Angebote, markiert Abweichungen – die Freigabe bleibt beim Menschen.

Compliance absichern: Führerscheinkontrolle, UVV, HU & AU brauchen klare Prozesse, Fristen und Eskalationsregeln.

Kosten sichtbar machen: Tanken, Laden, Werkstattrechnungen und Budgets lassen sich systematisch prüfen.

Verantwortung: KI ersetzt kein Fuhrparkmanagement. Sie entlastet, wo Regeln und Zuständigkeiten klar definiert sind.



Foto: Thomas Küppers

Prävention spart Prämie

Frequenzschäden sind echte Renditekiller. Wer den Kreislauf aus Parkremplern und steigenden Beiträgen durchbrechen will, muss früher ansetzen: bei Fahrzeugwahl, Einweisung, Datenanalyse und Riskmanagement.

Steigende Kfz-Prämien sind für Fuhrparks längst kein Nebenthema mehr. Viele Unternehmen reagieren darauf klassisch: Sie vergleichen Versicherer, verhandeln über Selbstbehalte oder prüfen, ob bestimmte Leistungen aus dem Vertrag herausgenommen werden können. Das kann kurzfristig helfen, ändert aber nichts an der Ursache. Denn am Ende zählt vor allem, wie viele Schäden eine Flotte verursacht und wie teuer diese werden.

Hier setzt Kfz-Riskmanagement an. Es verschiebt den Blick von der Reparaturverwaltung zur Prävention. Nicht erst der Schadenfall soll effizient abgewickelt werden, sondern im besten Fall gar nicht entstehen. Das klingt schlicht, wird in vielen Fuhrparks aber noch zu selten konsequent umgesetzt. Der Grundgedanke ist einfach: Weniger Schäden bedeuten weniger Ausfallzeiten, weniger Werkstatttermine, weniger

internen Aufwand und gute Argumente in der nächsten Versicherungsverhandlung. Gleichzeitig geht es nicht nur um Kosten. Wer Risiken reduziert, schützt auch die Fahrer. Das ist Teil der Fürsorgepflicht des Arbeitgebers und berührt Themen wie Arbeitsschutz, Halterhaftung und die Unterweisung der Fahrzeugnutzer.

Im privaten Kfz-Versicherungsmarkt denkt man schnell an Schadenfreiheitsrabatte. In Firmenflotten funktioniert die Kalkulation oft anders. Häufig arbeiten Versicherer mit Stückprämien für die gesamte Flotte. Ein einzelner Schaden

führt dann nicht dazu, dass nur ein Fahrzeug zurückgestuft wird. Vielmehr fließen Schadenanzahl und Schadenhöhe in die Prämienbewertung des gesamten Bestands ein.

Besonders problematisch sind Frequenzschäden. Gemeint sind viele kleinere Schäden, etwa Parkrempeler, Rangierschäden, Glasschäden oder kleinere Karosserieschäden. Für sich genommen wirken sie oft überschaubar. In Summe belasten sie die Schadenquote erheblich. Hinzu kommt: Auch kleine Schäden verursachen beim Versicherer Verwaltungsaufwand – und dieser findet sich später in der Prämienkalkulation wieder. Fuhrparkverantwortliche sollten deshalb nicht nur auf Großschäden schauen. Gerade die wiederkehrenden Kleinschäden zeigen, wo Prozesse, Fahrerverhalten oder Fahrzeugausstattung verbessert werden können. Wer hier ansetzt, senkt nicht nur Reparaturkosten, sondern auch den Aufwand in der Schadenbearbeitung.

Eigentragung muss sauber gerechnet werden

Ein Ansatz kann sein, bestimmte Schäden nicht vollständig über die Kaskoversicherung abzuwickeln, sondern teilweise selbst zu tragen. Das gilt etwa für kleinere Glas- oder Bagatellschäden. Solche Modelle sind kein Selbstläufer. Sie müssen exakt durchgerechnet werden. Eine Versicherungsprämie besteht nicht nur aus erwartetem Schadenaufwand. Der Versicherer kalkuliert Verwaltung, Schadenbearbeitung, Vertrieb, Risikoaufschläge und Versicherungssteuer ein. Wer einen Teil des Risikos selbst übernimmt, kann Kosten sparen, trägt aber mehr Verantwortung für Steuerung und Dokumentation. Ob sich das lohnt, hängt von Schadenstruktur, Fuhrparkgröße und Organisation ab.

Riskmanagement startet nicht erst mit dem Fahrtraining. Schon die Fahrzeugkonfiguration spielt eine Rolle. Assistenzsysteme können Schäden vermeiden, wenn sie zum Einsatzprofil passen. Ein Fahrzeug auf der Langstrecke braucht andere technische Unterstützung als ein Auto im Stadtverkehr oder auf engem Betriebsgelände. Entscheidend ist zudem die Übergabe. Fahrer sollten das Fahrzeug wirklich kennenlernen: Bedienung, Abmessungen, Assistenzsysteme und die Grenzen der Technik. Wer das nicht vermittelt, verschenkt einen Teil des Sicherheitsgewinns. Wichtig ist auch die private Nutzung: Gerade bei ungewohnten Fahrzeuggrößen oder Elektrofahrzeugen können fehlende Einweisung zu Schäden führen.

Daten helfen nur, wenn sie genutzt werden

Professionelles Riskmanagement nutzt vorhandene Daten früher: Welche Fahrzeuge verursachen wiederholt Schäden? Gibt es Standorte oder Fahrergruppen mit erhöhtem Risiko? Aus diesen Fragen lassen sich Maßnahmen ableiten, wie gezielte Unterweisungen

KFZ-Versicherungsprämie / Eigentragung

Vereinfachte Darstellung der Prämienzusammensetzung



Quelle: MFB-Consulting

oder Anpassungen der Car Policy. Wichtig ist, nicht pauschal alle Fahrer mit denselben Maßnahmen zu überziehen. Wirksam wird Prävention dann, wenn sie zur tatsächlichen Risikolage passt.

Handeln vor dem Schaden

Riskmanagement funktioniert nicht nebenbei. Fuhrparkverantwortliche brauchen ein klares Mandat. Wenn Prävention nur als Pflichtübung verstanden wird, verpufft sie. Wird sie sichtbar unterstützt, steigt die Akzeptanz bei den Fahrern – auch wenn klare Schadenanalysen oder Konsequenzen bei wiederholten Schäden unbequem werden. Der Aufwand beginnt mit besserer Analyse und klarer Kommunikation. Der Nutzen zeigt sich später: weniger Schäden, geringere Standzeiten und bessere Kontrolle über die Versicherungskosten. Schadenmanagement bleibt wichtig, doch wer nur auf Reparatursteuerung setzt, kommt zu spät.

Die bessere Frage lautet: Warum ist der Schaden entstanden – und wie lässt sich der nächste vermeiden? Kfz-Riskmanagement ist kein Zusatzthema, sondern Teil einer wirtschaftlichen Fahrzeugstrategie. Denn der beste Schaden ist nicht der gut regulierte. Der beste Schaden ist der, der gar nicht erst entsteht. ■



Der Autor Martin Benzing ist Schadens- und Riskmanager & Inhaber von MFB-Consulting

Cashflow für Fuhrparks

Leasing, Ladestrom, Werkstatt: Wie das neue EuG-Urteil den **Vorsteuerabzug** in Fuhrparks beschleunigt und Unternehmen schneller entlastet, erklärt Steuerexperte Martin Luther.

Mit seinem Urteil vom 11. Februar 2026 hat das Gericht der Europäischen Union die Regeln für den Vorsteuerabzug neu geklärt und die Rechte von Unternehmen gestärkt. Künftig kann die Vorsteuer bereits im Leistungszeitraum geltend gemacht werden, sofern die Rechnung spätestens bei Abgabe der Steuererklärung vorliegt. Bislang führten formale Fristen beim Rechnungseingang häufig dazu, dass Unternehmen den Vorsteuerabzug erst später nutzen konnten – mit spürbaren Nachteilen für den Cashflow. Für Flottenbetreiber bedeutet die Entscheidung mehr finanziellen Spielraum, weniger bürokratischen Zeitverzug und weniger formale Streitpunkte bei Betriebsprüfungen. Matthias Luther, Steuerexperte und Managing Director bei Alvarez & Marsal Tax ordnet im Interview ein, welche Fuhrparkkosten vom früheren Vorsteuerabzug profitieren, wie groß der Effekt für E-Fuhrparks ist – und was Unternehmen jetzt konkret tun sollten.

Welche Fuhrpark- und Mobilitätskosten profitieren besonders vom EuG-Urteil?

Am stärksten profitieren all jene Kosten, bei denen Leistung und Rechnung gewöhnlich nicht im selben Monat zusammenfallen. Denken Sie an Leasingraten, Werkstattrechnungen, Ladestrom oder Roaming-Gebühren – also genau die Klassiker im Fuhrpark.

Bisher mussten Unternehmen die Vorsteuer oft einen Monat später ziehen, weil die Rechnung zu spät kam. Jetzt gilt: Liegt die Rechnung vor Abgabe der Steueranmeldung vor, darf der Abzug im Leistungsmonat erfolgen. Das bringt bares Geld zurück – früher und einfacher.

Welche Bedeutung hat das Urteil für große Flotten mit internationalem Einsatz?

Für große, international aufgestellte Fuhrparks ist dieses Urteil ein echter Wendepunkt. Bei mehreren hundert Fahrzeugen summieren sich die monatlichen Vorsteuerbeträge schnell auf sechs- oder siebenstelligen Beträge. Diese mussten bislang gegebenenfalls vorfinanziert werden – erst Zahlung der Rechnung, dann Erstattung der Vorsteuer durch das Finanzamt. Das ist eine Art zinsloses Darlehen an den Staat. Das Urteil beendet diese Praxis. Auch grenzüberschreitende Mobilitätslösungen – etwa europaweite Tank- oder Ladekarten – profitieren, weil das Urteil eine einheitliche EU-weite Auslegung schafft. Das bedeutet: weniger Liquiditätsbindung, mehr Planungssicherheit.

Welche besonderen Effekte ergeben sich für E-Fuhrparks?

Gerade E-Fuhrparks mit vielen Lade- und Energiedienstleistern spüren den Effekt besonders deutlich. Die Abrechnung von Ladevorgängen erfolgt oft zeitversetzt – etwa über monatliche Sammelrechnungen. Bisher war das ein Vorsteuer-Spagat. Jetzt können Unternehmen die Vorsteuer für den tatsächlichen Verbrauchsmonat ziehen, sofern die Rechnung rechtzeitig vorliegt. Das entlastet die Buchhaltung und verbessert den Cashflow – auch bei zahlreichen Kleinsttransaktionen.



Foto: Alvarez & Marsal Tax, Nicole Holzer



Das Urteil beendet ein zinsloses Darlehen an den Staat – und nimmt Druck aus der laufenden Buchhaltung.

Matthias Luther, Steuerexperte und Managing Director bei Alvarez & Marsal Tax

Welche Maßnahmen sollten Fuhrparkverantwortliche jetzt ergreifen?

Ich rate dazu, die internen Prozesse am Monatsende zu überarbeiten. Konkret: Cut-off-Regeln anpassen, Buchhaltungssoftware prüfen, ob Leistungsdatum als steuerliches Buchungsdatum genutzt werden kann, und das Team schulen. Auch die Zusammenarbeit mit Dienstleistern sollte optimiert werden – etwa durch elektronische Rechnungsstellung. Wer seine Prozesse jetzt anpasst, kann den früheren Vorsteuerabzug reibungslos umsetzen und direkt davon profitieren.

Welche typischen Fehlerquellen lassen sich künftig vermeiden?

Typische Stolperfallen wie verspätete Rechnungen zum Jahreswechsel oder unklare Periodenzuordnungen verlieren ihren Schrecken. Auch der Klassiker in Betriebsprüfungen – der Vorwurf der »falschen Periodenzuordnung« – wird entkräftet. Wichtig ist aber: Unternehmen müssen das Rechnungseingangsdatum dokumentieren und ihre Prozesse entsprechend aufstellen. Dann wird aus dem Urteil ein echter Praxisgewinn. ■

Interview: Nicole Holzer

Anzeige

EIN PARTNER. ALLE LEISTUNGEN.

Car Complete 360 – Transport, Lagerung und Aufbereitung aus einer Hand.



TRANSPORT

- Online-Auftragsportal
- Digitale Auftragsabwicklung
 - Monitoring mit RFID
- Pre-Delivery-Inspection (PDI)



LAGERUNG

- Fahrzeugeinlagerung
- Batterie-/Luftdruck-/Bremsen-Pflege
- Räder-/Reifenwechsel
- Fahrzeug-Fotografie



AUFBEREITUNG

- Wäsche/Innenreinigung
- Lackieren/Folieren
- Dellenbeseitigung
- Reparaturen



Foto: Nicole Holzer, KI bearbeitet mit ChatGPT

Knöllchen beim Supermarkt

Private Parkraumdienste überwachen immer häufiger Supermarkt-Parkplätze. Wer Regeln übersieht, riskiert teils deftige Strafen – der BGH hält 30 Euro für zulässig.

Private Parkraumkontrollen vor Supermärkten sorgen zunehmend für Ärger. Was für Kunden teils wie ein kostenloser Stellplatz wirkt, ist rechtlich oft an Bedingungen geknüpft. Wer die erlaubte Parkdauer überschreitet, außerhalb der Nutzungszeiten parkt oder die Parkscheibe vergisst, bekommt später Post von einem Parkraumdienstleister. Juristisch handelt es sich dabei nicht um ein amtliches Bußgeld, sondern um eine private Vertragsstrafe.

Die Grundlage ist ein Nutzungsvertrag: Wer sein Auto auf einem privaten Kundenparkplatz abstellt, nimmt die dort geltenden Parkbedingungen an. Voraussetzung ist allerdings, dass diese Bedingungen für Autofahrer rechtzeitig und deutlich erkennbar sind. Versteckte Schilder oder (sehr) Kleingedrucktes können problematisch sein – erst recht, wenn mehrere Geschäfte, eine Bäckerei oder Ladesäulen auf demselben Gelände liegen und die jeweiligen Nutzungszeiten nicht zusammenpassen.

Aktuell verweist die Verbraucherzentrale Rheinland-Pfalz auf solche Probleme. Sie beanstandete bei einem Parkraumbewirtschafter unter anderem AGB-Hinweise, die teils nur in vier Millimeter großer Schrift auf den Schildern standen. Kritisch sah sie auch eine

Regel, wonach der Fahrer selbst ein Geschäft besuchen muss. Erst nach der Abmahnung durch die Verbraucherzentrale wurden die Schilder entfernt.

Für weitere Unsicherheit sorgen automatische Überwachung per Kamera, Sensor- oder Kennzeichenerfassung. Das kann zwar Ein- und Ausfahrtszeiten dokumentieren, berücksichtigt aber nicht jede Besonderheit vor Ort. Gerade wer an einer Supermarktladesäule Strom lädt, vor Ladenöffnung eine Bäckerei besucht oder auf einem gemeinsam genutzten Kundenparkplatz hält, sollte deshalb nicht nur Online-Angaben, sondern vor allem die Beschilderung vor Ort prüfen. Fotos von Schildern, Ladepunkt und Parkposition können im Streitfall helfen, den tatsächlichen Ablauf zu belegen.

Für die rechtliche Einordnung bleibt ein Urteil des Bundesgerichtshofs maßgeblich. In dem Verfahren ging es um ein »erhöhtes Parkentgelt« auf einem privaten Parkplatz. Der BGH stellte klar: Grundsätzlich haftet nicht automatisch der Halter, sondern der Fahrer, weil nur dieser den Nutzungsvertrag durch das Abstellen des Fahrzeugs schließt. Darüber hinaus hielt das BGH eine Vertragsstrafe von 30 Euro für angemessen (Az.: XII ZR 13/19).

Wann die Pflicht wirklich gilt

Die Pflicht zur Bildung einer Rettungsgasse gilt nicht auf jeder mehrspurigen Straße. Das hat das Bayerische Oberste Landesgericht klargestellt und die entsprechende Verurteilung eines Lkw-Fahrers aufgehoben. Der Fall betraf eine innerörtliche Bundesstraße im Stadtgebiet Augsburg. Ihr autobahnähnlicher Ausbau reicht für die Anwendung der Rettungsgassen-Regel nicht aus. Diese gilt nur auf Autobahnen und außerorts auf Straßen mit mindestens zwei Fahrstreifen je Richtung. Einsatzfahrzeugen muss dennoch sofort freie Bahn geschaffen werden (Az.: 201 ObOWi 971/23).



Foto: © Teka77 via Canva.com

Auto zählt nicht als Lohn

Ein Firmenwagen ist ein beliebter Benefit, ersetzt aber nicht den gesetzlichen Mindestlohn. Das hat das Bundessozialgericht in zwei Verfahren entschieden. Arbeitgeber hatten Beschäftigten als Vergütung im Wesentlichen ein Fahrzeug zur privaten Nutzung überlassen und darauf Sozialversicherungsbeiträge gezahlt. Nach einer Betriebsprüfung verlangte die Deutsche Rentenversicherung zusätzlich Beiträge auf den Mindestlohn. Zu Recht entschied das BSG: Der Mindestlohn ist ein Geldanspruch und wird durch einen Sachbezug wie einen Dienstwagen nicht erfüllt. Für Arbeitgeber heißt das: Dienstwagenmodelle bleiben möglich, müssen aber klar vom Mindestlohn getrennt werden. Sonst drohen bei Prüfungen Nachforderungen und Umlagen durch Prüfer. (Az. B 12 BA 8/24 R und B 12 BA 6/23).

Kleines Schild, kein Schadenersatz

In einer Duplex-Garage haftet ein Mitnutzer nicht automatisch, wenn er die Hebebühne nach Bedienungsanleitung vollständig hochfährt und dadurch einen Schaden verursacht. Das entschied das LG Waldshut-Tiengen. Im verhandelten Fall war ein oben geparktes Auto beschädigt worden, weil es einige Zentimeter höher war als zulässig. Der Halter hatte per Aushang davor gewarnt und daraufhin mehr als 10.000 Euro Schadenersatz und Nutzungsausfall gefordert. Die Klage blieb erfolglos: Nutzer dürfen sich an die offizielle Bedienungsanleitung halten. Der private Warnhinweis war nach Ansicht des Gerichts zu klein (Az.: 4 O 116/25).

Falschparker haftet mit

Falschparker können bei einem Unfall mithaften. Das zeigt ein Urteil des Amtsgerichts München: Eine Fahrerin musste 20 Prozent ihres Schadens selbst tragen, weil ihr Auto auf einem Parkplatz eine Durchfahrt blockierte. Markierungen seien dafür nicht entscheidend, so das Gericht. Die Stelle sei klar als Durchfahrt zwischen zwei Fahrgassen erkennbar gewesen und durch das abgestellte Auto wurde die vorgesehene Wendemöglichkeit faktisch zur Sackgasse (Az.: 344 C 8946/25).



Foto: © baona via Canva.com

Wenn Kontrolle fehlt

Tankkarten, Werkstattrechnungen, Reifen und Fahrzeugnutzung bieten im Fuhrpark **Einfallstore für Missbrauch**. Wie sich mit Transparenz, klaren Regeln und konsequentem Controlling das Risiko begrenzen lässt.

Betrug im Fuhrpark ist ein heikles Thema, weil es schnell nach Misstrauen gegenüber Mitarbeitenden klingt. Dabei geht es um etwas anderes: um Professionalität, Transparenz und den Schutz des Unternehmens. Fuhrparks sind kostenintensiv, dezentral organisiert und stark von Vertrauen geprägt. Genau diese Mischung kann Einfallstore für Missbrauch schaffen.

Das Spektrum reicht von kleinen Regelverstößen bis zu Manipulationen mit spürbaren finanziellen Folgen. Da wird die Tankkarte für das Privatfahrzeug genutzt, der Sohn mit seinem Auto durch die Waschanlage geschickt oder ein Reservekanister befüllt. Andere Fälle sind komplexer: manipulierte Werkstatt- oder Reifenrechnungen, private Dienstwagennutzung entgegen klarer Vorgaben oder Kickback-Modelle bei der Vermarktung.

Gerade im Fuhrpark treffen zahlreiche Risikofaktoren aufeinander: hohe Rechnungsbeträge, viele Einzeltvorgänge, dezentrale Nutzung, externe Dienstleister und viel Vertrauen. Wird dieses Vertrauen nicht durch Kontrollen

ergänzt, entstehen Einfallstore. Die größten Risiken sind fehlende Transparenz, Prozesse ohne Prüfung und das Insider-Risiko. Richtig kritisch wird es, wenn Personen, die eigentlich kontrollieren sollen, selbst zum Teil des Problems werden.

Grund: Fehlendes Unrechtsbewusstsein

Viele Missbrauchsfälle beginnen nicht mit krimineller Energie im großen Stil, sondern mit fehlendem Unrechtsbewusstsein. Eine Tankkarte wird »nur einmal« privat genutzt. Eine Quittung wird ein zweites Mal eingereicht. Ein Fahrzeug wird an Dritte weitergegeben, obwohl die Car Policy das nicht erlaubt. Wird solches Verhalten nicht erkannt oder sanktioniert, verschiebt sich die Grenze des Akzeptierten.

Beim Kraftstoffbezug ist Kontrolle schwieriger, als es scheint. Der Fall mit 72 Litern bei einem 60-Liter-Tank ist leicht zu erkennen. Subtilere Varianten sind problematischer. Werden bei jedem Tankvorgang

zusätzlich fünf Liter in einen Kanister gefüllt, schlägt sich das im Verbrauch kaum sichtbar nieder. Bei regelmäßiger Nutzung kann dennoch Schaden entstehen.

Ähnlich verhält es sich mit Tankbelegen. Werden Tankkosten über die Tankkarte abgerechnet und derselbe Beleg zusätzlich in der Reisekostenabrechnung eingereicht, kann daraus ein Nebenverdienst auf Kosten des Unternehmens werden. Betrugsprävention ist nicht allein Sache der Fuhrparkabteilung. Sie betrifft auch Rechnungsprüfung, Reisekostemanagement, HR, Einkauf, Controlling und Compliance.

Wenn der Gatekeeper selbst zum Risiko wird

Besonders heikel sind Fälle, in denen Fuhrparkverantwortliche selbst in Manipulationen verwickelt sind. Sie verfügen über Wissen, Prozesseinblick und Entscheidungsspielräume. Sie kennen Schwachstellen, Dienstleister, Bewertungslogiken und Prüfgrenzen. Deshalb darf Kontrolle nicht ausschließlich an einer Person hängen. Ein Beispiel: Ein Fuhrparkleiter hat Fahrzeuge regelmäßig an dieselben Aufkäufer vermarktet und dafür pro Fahrzeug eine private Provision erhalten. Illegale Nebeneinkünfte, die ihm eine Haftstrafe sowie Job und Ehe gekostet haben.

Das Vier-Augen-Prinzip ist hier kein bürokratischer Selbstzweck, sondern ein Schutzmechanismus. Größere Beträge, Fahrzeugverkäufe, Gutachten, Reifenabrechnungen, Werkstattfreigaben oder die Auswahl von Dienstleistern sollten nicht allein durch eine Person entschieden und geprüft werden. Wo Funktionen sauber getrennt sind, sinkt das Risiko.

Gleichzeitig braucht es Qualifikation. Wer typische Manipulationsmuster nicht kennt, kann sie schwer erkennen. Fuhrparkverantwortliche müssen deshalb nicht nur Fahrzeuge, Verträge und Kostenarten



„Was auf den ersten Blick kurios scheint, kann arbeitsrechtlich und haftungsrechtlich erhebliche Folgen haben.“

Marc-Oliver Prinzing, Vorstandsvorsitzender
Bundesverband Betriebliche Mobilität (BBM)

verstehen, sondern auch Risiken, Kontrollmöglichkeiten und Warnsignale.

Betrugsprävention im Fuhrpark darf nicht als Misstrauensprogramm verstanden werden. Sie ist Teil eines professionellen Kosten-, Risiko- und Compliance-Managements. Unternehmen prüfen Rechnungen, kontrollieren Budgets, dokumentieren Prozesse und sichern Vermögenswerte. Dazu gehören Stichproben, klare Freigabeprozesse, interne Audits, Schulungen und Sensibilisierung. Auch Hinweise aus der Organisation sollten ernst genommen werden. Viele Betrugsfälle werden nicht durch technische Systeme entdeckt, sondern durch interne Hinweise oder Whistleblower. Entscheidend ist eine Kultur, in der Hinweise möglich sind, ohne daraus sofort Denunziation oder Misstrauen zu machen.

Regeln schützen vor Missbrauch

Wer Missbrauch verhindern will, sollte Einfallstore kennen, Prozesse sauber definieren, Kosten prüfen und Verantwortlichkeiten trennen. Tank- und Ladekarten müssen eingeschränkt, Rechnungen geprüft, größere Vorgänge nach dem Vier-Augen-Prinzip freigegeben und Mitarbeitende sensibilisiert werden. Digitale Systeme können unterstützen, wenn sie aktiv genutzt und ausgewertet werden.

Am Ende geht es um eine einfache Grundhaltung: klare Regeln, klare Kontrolle, klare Konsequenzen. Unternehmen müssen ihre Risiken kennen und konsequent stichprobenartig prüfen. Auch eine klare Haltung ist gefragt: keine Toleranz bei Missbrauch. Denn wenn Verstöße folgenlos bleiben, entsteht schnell eine Kultur des Wegsehens. Dann wird aus dem Einzelfall ein Muster. Der wichtigste Rat bleibt schlicht wie wirksam: Augen auf und genau hinschauen. ■

Text: Marc-Oliver Prinzing

Risiken und Maßnahmen

Drei häufigsten Einfallstore

- Tank- und Ladekarten
- Private oder nicht genehmigte Fahrzeugnutzung
- Fahrzeugvermarktung und Rückgabeprozesse

Drei wirksamsten Gegenmaßnahmen

- Transparenz durch Controlling und Digitalisierung
- Klare Regeln und verbindliche Prozesse
- Vier-Augen-Prinzip, Stichproben und Null-Toleranz



Praxis schlägt Prospekt

Rückblick auf Stuttgart, Unna, Maintal und Herzogenaurach: Der **firmenauto test drive** zeigte, warum Probefahrten, Fachimpulse und Austausch für Fuhrparkverantwortliche so wichtig sind.

Viele Teilnehmer, volle Listen, reichlich Gesprächsstoff: Die **firmenauto test drive** Tour bot der Fuhrparkbranche auch 2026, was im Umbruch zählt – Orientierung durch den Vergleich auf der Straße. Ob in Stuttgart, Unna oder Maintal: Überall trafen sich Flottenverantwortliche zum Arbeitsalltag besonderer Art. Das Credo: Praxis schlägt Prospekt. Wer nicht dabei war, hat mehr verpasst als Testfahrten. In einem Markt, der sich durch Kostendruck, neue Antriebe und unbekannte Hersteller rasant sortiert, liefert der test drive Zeitvorsprung. Statt Datenblätter zu wälzen, konnten die Teilnehmer bis zu 40 aktuelle Modelle direkt nacheinander testen.

Der direkte Vergleich als Augenöffner

Die Bandbreite des Testfeldes spiegelte die Realität moderner Car Policies wider. Neben etablierten Elektro-Highlights wie dem VW ID.7 Tourer rückten vermehrt Marken ins Rampenlicht, die deutsche Fuhrparks erst für sich entdecken. »So einen starken Querschnitt durch neue Modelle bekommt man sonst kaum. Bei vielen asiatischen Herstellern muss man

inzwischen sagen: Chapeau«, zog Alexandra Kinzer von Messer Cutting Systems ihr Fazit.

Auch Newcomer wie Togg, Jacoo oder Maxus nutzten die Plattform, um Vertrauen aufzubauen. Dass der Nutzwert über klassische Dienstwagen hinausging, bewies die Integration von E-Transportern wie dem Maxus eDeliver 7. Der unmittelbare Wechsel vom vertrauten Cockpit in eine völlig neue Markenwelt öffnete vielen die Augen.

Wissen für die Praxis

Neben den Kilometern auf der Straße lieferten Vorträge von Dekra Akademie, Deutscher Leasing und EnBW mobility+ Antworten auf Fuhrparkfragen: Wie sinken Prozesskosten? Wie lässt sich Ladeverhalten kostensicher steuern? Gerade diese Mischung macht den test drive aus: Fachwissen, echte Eindrücke am Lenkrad und der direkte Austausch mit Kollegen.

Mehr Impressionen finden Sie auf den nächsten Seiten. Wer im Herbst testen will: Die Anmeldung für Oktober 2026 ist geöffnet. ■

Text: Nicole Holzer



„Organisation und Beiträge sind exzellent. Wir fahren bisher vor allem VW-Konzern und Mercedes – hier schauen wir uns gezielt andere Marken an.“

Tino Hagen
(Bruker BioSpin)



Termine und Modelle

Sie haben die test drives im Mai verpasst? Kein Problem, im Oktober gibt es weitere Termine:

- **08. Oktober:** Heiligenhaus
- **14. Oktober:** Schkeuditz
- **21. Oktober:** Taufkirchen
- **27. Oktober:** Hannover

Diese Modelle* waren am Start:

- | | |
|-------------------------|-------------------------------------|
| Abarth | Jaecoo |
| • 600e Scorpionissima | • 7 1.5 TGD I PHEV |
| Alfa Romeo | Jeep |
| • Tonale 1.5 VGT Hybrid | • Compass 1.2 e-Hybrid |
| Alpine | Leapmotor |
| • A290 GTS | • B10 |
| • A390 GT | Lucid |
| BYD | • Gravity Grand Touring |
| • Sealion 7 | Maxus |
| • Seal 6 DM-i Touring | • eDeliver 7 |
| • Seal U DM-i | • eTerron 9 |
| Citroën | Mercedes-Benz |
| • ë-C5 Aircross | • CLA 350 |
| Cupra | • GLC 400 |
| • Tavascan 4Drive VZ | Opel |
| • Terramar 1.5 e-Hybrid | • Astra Sports Tourer (BEV) |
| Dacia | Peugeot |
| • Bigster Hybrid 155 | • 308 SW 1.6 Hybrid |
| • Jogger Extreme Hybrid | Porsche |
| DS | • Macan Electric GTS/4/4S und Basis |
| • N°4 E-Tense | • Taycan GTS |
| Ford | Renault |
| • Capri | • Clio E-Tech |
| • Explorer Electric | • R5 E-Tech |
| • Tourneo Custom 320 | Togg |
| • Mustang Mach-E | • T10F V2 |
| Genesis | • T10X V2 |
| • GV60 | Volkswagen |
| • eGV70 | • ID.7 Tourer Pro S |
| Honda | • Tiguan 1.5 eHybrid |
| • Civic e:HEV | Zeekr |
| • CR-V e:PHEV | • 7X Privileg |
| Hyundai | |
| • Ioniq 5 Elektro | |
| • Ioniq 6 Elektro | |
| • Ioniq 9 | |
| • Kona EV | |
| • Tucson PHEV | |

*Einzelne Hersteller und Modelle variieren

Unsere Partner:





Ich bekomme hier einen guten Überblick über neue Modelle – besonders über chinesische Marken, die sonst oft kaum präsent sind.

Ludwig Zumbühl
(ADAC Württemberg)



Ich bin bereits zum zweiten Mal dabei. Das Event ist top organisiert und es gibt eine tolle Fahrzeugauswahl.

Monika Roussos
(Delta Controls Germany)



Millionen steuern statt Autos verwalten

Fuhrparks sind längst kein Verwaltungsanhang mehr. Wer 100 Fahrzeuge betreibt, bewegt schnell ein Jahresbudget von rund 1,5 Millionen Euro. Trotzdem werden viele Flotten noch mit Excel, Erfahrungswissen und Einzelentscheidungen gesteuert. Manuel Schneeberger, Fuhrparkberater und Fachreferent für E-Mobilität und große Flotten beim Bundesverband Betriebliche Mobilität, sieht darin ein Risiko – aber auch einen Hebel. Denn Kosten entstehen nicht nur bei Leasingrate, Kraftstoff oder Strom, sondern auch in

Prozessen, Fehlsteuerung, Datenlücken und Sonderwünschen. Schon fünf Prozent Einsparung können bei einem mittleren Fuhrpark 75.000 Euro Ergebnisbeitrag bedeuten – Geld, das direkt auf das Unternehmensergebnis einzahlt. Dafür brauche es Transparenz, klare Standards, bessere Daten und eine stärkere Rolle des Fuhrparkmanagements im Unternehmen. Qualifizierung könne helfen, Entscheidungen fundierter zu treffen, Haftungsfragen sicherer einzuordnen und die eigene Position intern sichtbarer zu machen.



Immanuel Schneeberger, BBM-Fuhrparkberater & Dekra-Dozent.



Der direkte Markenvergleich und der Austausch mit Herstellern helfen, Kunden fundierter zu beraten.

Felicitas Laaf
(euromobil)





Große Fahrzeugauswahl, gute Vorträge und der Austausch mit Kollegen. Auch wichtig, dass zwei Transporter dabei waren – denn dieses Segment gewinnt an Bedeutung.

Ekkehard Schille (Tennant)



Kosten statt Listenpreis

Im Vortrag der Deutschen Leasing wurde schnell deutlich: Für Fuhrparks reicht der Blick auf den Listenpreis nicht mehr aus. Entscheidend ist die Vollkostenrechnung – also Leasingrate, Restwert, Energie, Service, Laufleistung und Ladeverhalten. Genau dort kippt die Bewertung zwischen Verbrenner und E-Auto oft schneller als erwartet. Wird günstig am Standort geladen oder teuer unterwegs? Passt das Nutzerprofil zum Fahrzeug? Stimmen Laufleistung und Car Policy? Wer diese Fragen nicht sauber rechnet, entscheidet im Zweifel nach Gefühl – und riskiert unnötige Kosten. Besonders wichtig wird das, wenn Geschäftsführung und Fahrer



Die Referenten der Deutschen Leasing: Pascal Krötz, Wolfgang Otto, Robin Schmitz und Axel Wittich.

unterschiedliche Erwartungen haben. Dann braucht das Fuhrparkmanagement belastbare Zahlen statt bloßer Einschätzungen. Auch für interne Diskussionen liefert die Vollkostenrechnung die bessere Grundlage. Denn erst im konkreten Einsatzprofil zeigt sich, welches Fahrzeug wirtschaftlich passt.



Die Vorträge waren kurz und interessant, zugleich blieb genug Zeit für Probefahrten und Networking.

Sang Ouk An
(Dekra Akademie)



»Nicht jeder lädt im Einfamilienhaus«

EnBW baut ihr Angebot für elektrische Flotten weiter aus. Der Energieversorger betreibt nach eigenen Angaben inzwischen rund 8.600 eigene Ladepunkte und will das Netz bis 2030 auf 20.000 Ladepunkte erweitern. Neben Schnellladeparks an Autobahnen und Autohöfen setzt EnBW auch auf Standorte bei Supermärkten und Baumärkten. Für Fuhrparks relevant ist vor allem der Mix aus Laden unterwegs, am Arbeitsplatz und zu Hause. Öffentliches

Laden bleibt meist der teuerste Weg, während Standortladen und Heimpladen die Kosten senken können. Künftig soll zudem eine Hybridkarte mit UTA weitere Fahrzeugdienstleistungen wie Werkstatt oder Waschen abbilden. Der Start ist für das vierte Quartal geplant. Wichtig bleibt aus EnBW-Sicht: Flotten müssen Ladeverhalten aktiv steuern, Tarife prüfen und Nutzer sensibilisieren, sonst steigen Kosten durch Roaming und Blockiergebühren.

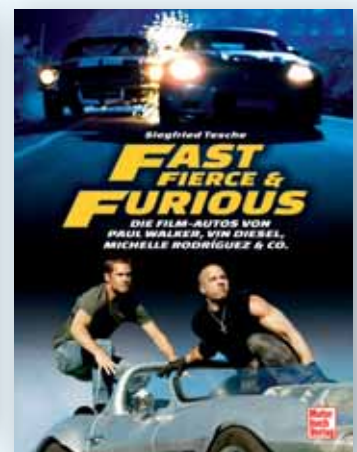
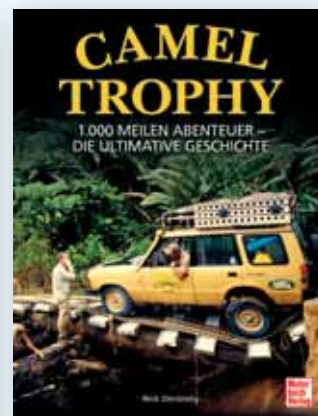
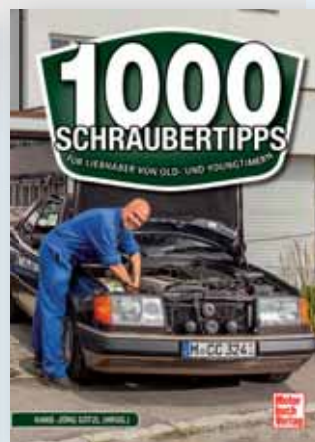
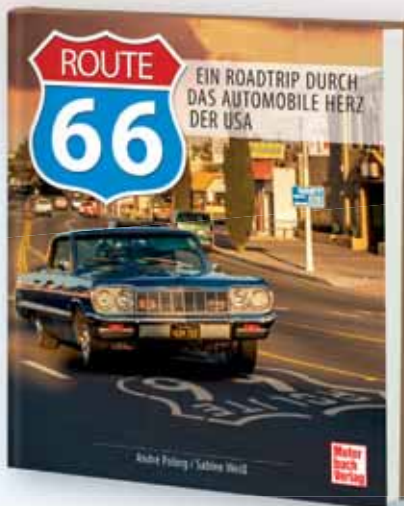
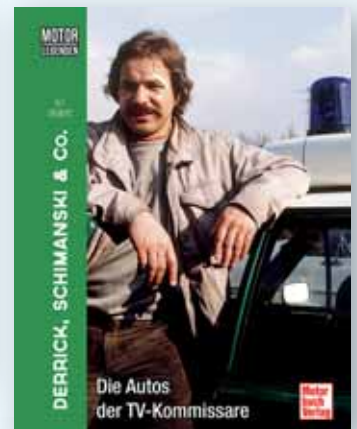
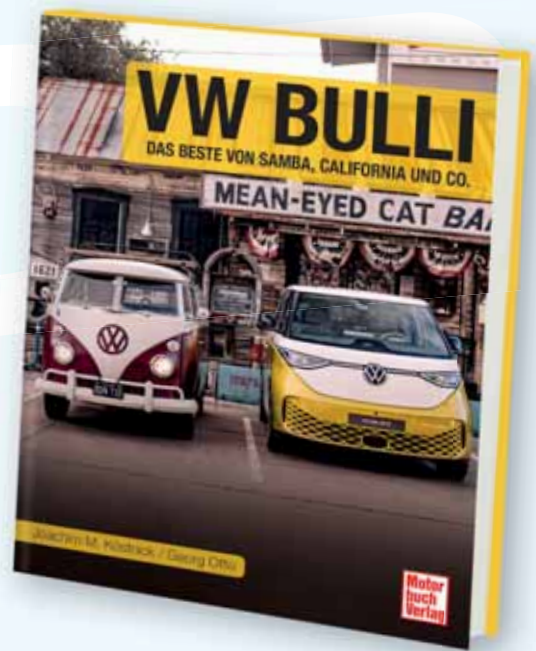


Peter Siegert, Account Manager
Flotte E-Mobilität EnBW mobility+.

NEUE BÜCHER FÜR AUTO-KENNER!

Riesenangebot
an Auto-Büchern
im Shop von
eurotransport.de!

Ideal als Geschenk – auch für sich selbst!



eurotransport.de/shop





Edler Bruder des Golf

Der **Audi A3 2.0 TFSI** fährt feiner und agiler als der Golf. Doch das kostet: beim Basispreis, bei den Extras und beim Verbrauch im Test.

Ohne Zweifel ist der VW Golf nicht nur ein sehr erfolgreiches, sondern auch ein gutes Auto. Andererseits steht wohl kein anderes Modell so sehr für optische Langeweile und wolfsburgerische Biederkeit. Wer sich mit dem Format der nicht-elektrischen Kompaktklasse wohlfühlt und vom Golf-Konzept grundsätzlich überzeugt ist, sich aber etwas vom Massenprodukt abheben will, findet im Audi A3 ein Schwestermodell. Es verbindet die technischen Vorzüge des Bestsellers mit mehr Esprit – natürlich zum entsprechenden Aufpreis.

Bewährter Benzinmotor mit 204 PS

Audi stellte uns den A3 mit dem bewährten 2,0-Liter-Benzinmotor vor die Tür. Der Vierzylinder ist ein alter Bekannter im VW-Konzern und kommt in verschiedenen Leistungsstufen zum Einsatz, etwa im Golf GTI oder im Audi S3 – dort mit 265 beziehungsweise 333 PS. Im A3 Sportback 2.0 TFSI leistet er halbwegs vernünftige 150 kW/204 PS. Nach vielen Testfahrten in Elektroautos fühlt sich der Ingolstädter sechs Jahre

nach Marktstart auf den ersten Metern zunächst an wie ein Gruß aus der guten alten Zeit. Das ist durchaus als Kompliment gemeint. Der Benzinmotor meldet sich nachdrücklich, wird dabei aber nie aufdringlich, zumindest wenn man es nicht darauf anlegt. Er hängt gut am Gas und ermöglicht eine praktisch durchgehende Beschleunigung bis zur Höchstgeschwindigkeit von 245 km/h.

Allrad und S-Tronic mit Kanten

Das konzernübliche Doppelkupplungsgetriebe mit sieben Gängen gehört zur Serienausstattung und heißt bei Audi S-Tronic. Es wechselt die Gänge schnell, kann sich aber auch mal ruppig geben und ist etwa beim Rückwärts-Einparken nicht immer feinfühlig genug. Zum dynamischen Antrieb passen das sportlich abgestimmte Fahrwerk, das dennoch Komfortreserven bereithält, und der bei dieser Motorisierung serienmäßige Allradantrieb. Im Testwagen war zudem das adaptive Fahrwerk drive select für 697 Euro netto verbaut. Es erweitert die Spreizung in die sportliche wie in die komfortable Richtung deutlich.

Motor, Getriebe, Fahrwerk und Allrad ergeben viel Fahrspaß. Beahlt wird er allerdings mit hohen Verbräuchen, was derzeit

bekanntlich ins Geld geht. Trotz überwiegend zurückhaltender Fahrweise kamen wir im Test auf knapp über neun Liter je 100 Kilometer. Wer es auf der Autobahn eilig hat und die Tachonadel dauerhaft oberhalb von 160 km/h hält, darf sich über zwölf Liter oder mehr nicht wundern.

Das gleiche Antriebspaket gibt es übrigens auch im Golf. Der Unterschied liegt im Detail. Der A3 wirkt noch eine Idee sorgfältiger abgestimmt, die Bremsen sind etwas besser dosierbar, und die Progressivlenkung für 210 Euro unterstützt spürbar die Agilität. Wenig überraschend ist auch der Innenraum feiner eingerichtet als beim Schwestermodell, penibel verarbeitet und übersichtlich instrumentiert.

Von den mit viel Raum gesegneten Elektrofahrzeugen verwöhnt, erscheint der A3 im Vergleich fast schon eng. Der Kofferraum fasst 380 Liter und ist damit schnell gefüllt. Vorn sitzt man auf den hervorragenden Sitzen, die Teil des Interieur-Sport-Pakets für 1.718 Euro sind, bequem und langstreckentauglich. Hinten geht es knapper zu. Zwei Erwachsene finden aber, sofern vorn keine sehr großen Menschen sitzen, noch genügend Platz; wenn nicht für die große Urlaubsreise, dann doch für eine längere Ausflugsfahrt.

Navi kostet extra

Bleibt die Preisfrage. Das Basisfahrzeug schlägt mit 36.597 Euro netto zu Buche, der Testwagen war mit Extras im Wert von 11.765 Euro ausgerüstet. Einige Optionen wurden schon genannt, viele andere kamen hinzu. Da inzwischen selbst viele Elektroautos ein Navi serienmäßig an Bord haben, überrascht es, dass Audi hierfür 1.008 Euro netto extra berechnet. Auch in dieser Hinsicht ist der A3 noch ein Gruß aus der guten alten Zeit. ■

Text: Peter Eck

Audi A3 Sportback 2.0 TFSI quattro

Basisdaten: fünftürige, fünfsitzige Limousine der Kompaktklasse; Länge: 4,35 Meter, Breite: 1,82 Meter (mit Außenspiegeln: 1,98 Meter), Höhe: 1,44 Meter, Radstand: 2,64 Meter, Kofferraumvolumen: 380 – 1.200 Liter

2,0-Liter-Benzinmotor, 150 kW/204 PS, maximales Drehmoment: 320 Nm bei 1.500 – 4.400 U/min, Allradantrieb, Vmax: 245 km/h, 0-100 km/h: 6,3 s, 7-Gang-Doppelkupplungsgetriebe (S-Tronic), Normverbrauch: 6,7-7,3 Liter/100 Kilometer, CO₂-Ausstoß: 153-167 g/km, Emissionsklasse: E-F, Abgasnorm: Euro 6e-bis (WLTP) 36EB, Testverbrauch: 9,1 Liter/100 Kilometer, Preis: ab 36.597 Euro; Preis des Testwagens: 48.235 Euro



- 1 Auf den vorderen Plätzen und hervorragenden Sitzen kann man es sich bequem einrichten.
- 2 Bei Qualität, Funktionalität und Ambiente bleibt der A3 in seiner Klasse weiterhin Vorreiter.
- 3 Zwei Erwachsene finden, sofern vorne nicht sehr große Menschen sitzen, genügend Platz.
- 4 Der Zweiliter-Benziner hängt gut am Gas und ermöglicht eine praktisch durchgehende Beschleunigung bis zur Vmax 245 km/h.



Fotos: Audi

Ganz Volvo, nur leiser

Der EX60 bleibt der Marke treu: viel Sicherheit, klare Linien, ruhiger Komfort.
Der Unterschied liegt im E-Antrieb mit bis zu 810 Kilometern Reichweite.

Volvo ist wie der nette Nachbar von nebenan. Obwohl die Schweden seit 2010 mehrheitlich zum chinesischen Geely-Konzern gehören, verliert kaum einer ein schlechtes Wort über sie. Das dürfte sich auch mit dem neuen EX60 nicht ändern. Er ist vollgepackt mit Sicherheitstechnik, stilvoll im Auftritt und zukunftssicher bei Technik und Antrieb.

Die »60« wird für Volvo immer mehr zur Glückszahl. 2025 war der XC60 erneut das meistverkaufte Modell der Marke und wird nicht sang- und klanglos durch den elektrischen Bruder ersetzt. Volvo fährt zweigleisig weiter: Der Verbrenner erhält ein Facelift, der Plug-in-Hybrid soll künftig deutlich über 150 Kilometer elektrisch schaffen.

Wer keine Lust mehr auf Tankstellen, Ölwechsel oder Verbrenner-Romantik hat, bekommt ab 52.933 Euro, einen Stromeater, der Volvo beim Antrieb auf ein neues Niveau hebt.

Design bleibt zurückhaltend

Optisch bleibt der EX60 dem Kurs der Marke treu. Die Front trägt weiter die »Thors Hammer«-Lichtsignatur, feiner und technischer interpretiert als bisher. Keine Aggression, kein Designgebrüll. Statt klassischer Türöffner sitzen kleine Finnen auf der Fensterleiste, die auf Knopfdruck die Türen öffnen. Kurze Überhänge, lange Dachlinie und sauber gezeichnetes Heck verleihen Eleganz statt Wucht.



Innen wirkt der EX60 modern, ohne kalt zu sein. Helle Stoffe, offenporige Hölzer und viele recycelte Materialien erzeugen eine Atmosphäre, die eher an ein Boutique-Hotel erinnert als an ein Auto. Auf Knöpfe verzichtet Volvo weitgehend. Dominierendes Element ist der 15-Zoll-Zentralbildschirm im Hochformat. Das Google-basierte System bekommt Updates over-the-air und hat mit Gemini einen KI-Assistenten an Bord.

Viel Platz, kurze Ladezeit

Gut funktioniert das im Vergleich kleinere Lenkrad mit dem höher platzierten Kombiinstrument. Schwer verständlich bleibt nur, dass es für den EX60 kein Head-up-Display gibt. Beim Platzangebot gehört der Schwede zum Besten im Segment. Vor allem im Fond überzeugt er mit enormer Beinfreiheit. Der Kofferraum fasst 523 bis 1.647 Liter, dazu kommen 58 Liter Frunk für Ladekabel oder kleinere Taschen.

Technisch nutzt der EX60 die neue SPA3-Plattform, eine Evolution der Architektur von ES90 und EX90. Drei Akkus mit 83, 95 und 117 kWh stehen bereit. Die Reichweiten reichen bis zu 611 Kilometern beim P6 mit 275 kW/374 PS über 660 Kilometer beim P10 AWD mit 375 kW/510 PS bis zu 810 Kilometern beim P12 AWD mit 500 kW/680 PS. Dank 800-Volt-Technik lädt der EX60 mit 320 bis 370 kW; von 10 auf 80 Prozent soll es in 16 Minuten gehen, beim großen Akku in 19 Minuten.

Ruhig, stark, zugkräftig

Schon auf den ersten Kilometern zeigt sich, dass der EX60 seine bis zu 2,4 Tonnen gut kaschiert. Die Masse fällt kaum auf, die Ruhe umso mehr. Aktive Geräuschunterdrückung und niedrige Abrollgeräusche machen ihn zu einem der leisesten Begleiter seiner Art. Auch am Federungskomfort gibt es wenig auszusetzen. Der P6 fährt mit Stahlfahrwerk, die Allradler mit adaptiven Dämpfern. Insgesamt bleibt der EX60 neutral, stabil und berechenbar. Temperament ist trotzdem reichlich vorhanden. Schon das Basismodell leistet 374 PS, das Topmodell 680 PS. Volvo-typisch ist bei 180 km/h Schluss. Als Zugfahrzeug überzeugt er ebenfalls mit 2,4 Tonnen Anhängelast.

Fair kalkuliert

Preislich startet der EX60 bei 52.933 Euro. Damit liegt er rund 4.200 Euro unter dem Einstiegspreis des XC60 Plug-in-Hybrid. Für den P10 AWD werden 55.454 Euro fällig. Das Topmodell P12 AWD soll rund 60.504 Euro kosten. Nicht billig, aber im Marken- und Technikvergleich fair. Volvo wäre nicht Volvo, wenn man den EX60 laut vermarkten würde. Er macht leise fast alles richtig. ■

Text: Tomas Hirschberger

Volvo EX60

Basisdaten: fünftüriger Elektro-SUV, Länge: 4,80 Meter, Breite: 2,06 Meter, Höhe: 1,63 Meter, Radstand: 2,97 Meter, Kofferraumvolumen: 523–1.647 Liter, Frunk: 58 Liter

P6: Frontantrieb, 275 kW/374 PS, Drehmoment: 480 Nm, 0–100 km/h: 5,9 s, Vmax: 180 km/h, Lithium-Ionen-Batterie mit 83 kWh, max. DC-Ladeleistung: 320 kW, Ladezeit 10–80 %: 16 min., Reichweite: 611 km, Verbrauch: 14,9–18,0 kWh/100 km (WLTP), Leergewicht: 2.189 kg. Preis: ab 52.933 Euro

P10 AWD: Allradantrieb, 375 kW/510 PS, Systemdrehmoment: 790 Nm, 0–100 km/h: 4,6 s, Vmax: 180 km/h, Lithium-Ionen-Batterie mit 95 kWh, max. DC-Ladeleistung: 370 kW, Ladezeit 10–80 %: 16 min., Reichweite: 660 km, Verbrauch: 16,2–19,2 kWh/100 km (WLTP), Leergewicht: 2.350 kg. Preis: ab 55.454 Euro

P12 AWD: Allradantrieb, 500 kW/680 PS, Systemdrehmoment: 790 Nm, 0–100 km/h: 3,9 s, Vmax: 180 km/h, Lithium-Ionen-Batterie mit 117 kWh, max. DC-Ladeleistung: 370 kW, Ladezeit 10–80 %: 19 min., Reichweite: 810 km, Verbrauch: 16,0 kWh/100 km (WLTP), Leergewicht: 2.405 kg. Preis: ab 60.504 Euro



Fotos: Volvo

1 Innen fällt das kleinere Lenkrad auf. Die Schweden orientieren sich hier an Peugeot und platzieren auch das Kombiinstrument höher und weiter hinten im Sichtfeld.

2 Kleine Finnen auf der Türschulter erlauben es Gästen des EX60, die Türen aufzuziehen.

3 Der Kofferraum des EX60 fällt mit 523 bis 1.647 Litern recht großzügig aus.

Zwischen City und Chefetage

Zwischen elektrischem **Kleinwagen, Kompaktstrome**r und **Oberklasse-SUV**: Die kommenden Modelle zeigen, wie breit das Angebot derzeit aufgefächert wird. Mercedes elektrifiziert die C-Klasse, Smart bringt den Zweisitzer zurück, Audi plant den Q9 – und Fiat denkt den Panda größer.

Mercedes C-Klasse

Mercedes hat die Bestellbücher für die elektrische C-Klasse geöffnet. Zum Start gibt es nur den 360 kW/490 PS starken C400 4Matic mit Allradantrieb, die Preise beginnen bei netto 56.900 Euro. Sein 94,5 kWh großer 800-Volt-Akku soll bis zu 762 Kilometer Reichweite ermöglichen. Weitere Varianten mit Heck- und Allradantrieb sowie unterschiedlichen Batteriegroßen folgen. Auch ein Langstreckenmodell mit rund 800 Kilometern ist angekündigt. Zur Serienausstattung zählen 18-Zoll-Felgen, Panoramadach, Stoff-Kunstledersitze und Rückfahrkamera. Optional gibt es unter anderem den 39-Zoll großen MBUX-Hyperscreen, einen 22-kW-Bordlader, Luftfederung und Hinterachslenkung.



Foto: Mercedes-Benz

Smart #2

Smart bringt den Zweisitzer zurück. Der neue Smart #2 soll Anfang 2027 starten und wieder deutlich näher am früheren Fortwo liegen als die aktuellen SUV-Modelle #1, #3 und #5. Das Konzeptfahrzeug misst nur 2,79 Meter in der Länge, ist 1,90 Meter breit und kommt auf einen Wendekreis von 6,95 Metern. Technisch basiert der elektrische Kleinwagen auf der neuen Electric Compact Architecture, gebaut wird er in China bei Geely, das Design stammt von Mercedes-Benz. Finale Daten nennt Smart noch nicht. Die Reichweite soll knapp 300 Kilometer betragen, Schnellladen von 10 auf 80 Prozent weniger als 20 Minuten dauern. Auch V2L zur Stromabgabe an externe Geräte ist geplant. Die Serienversion feiert im Oktober 2026 in Paris Premiere, die Auslieferung ist für Anfang 2027 vorgesehen.



Photo: Smart



Foto: VW

VW ID.3 Neo

VW startet den Vorverkauf des überarbeiteten ID.3 Neo. Der Kompakstromer kostet ab 28.600 Euro netto und rückt näher an den Golf heran. Das Basismodell kombiniert 125 kW/170 PS Heckantrieb mit 50-kWh-Akku und soll 417 Kilometer Reichweite schaffen. Daneben gibt es Varianten mit 140 kW/190 PS und 170 kW/231 PS sowie Batterien mit 58 oder 79 kWh. Die Ladeleistung reicht je nach Akku von 105 bis 183 kW. Im Innenraum verspricht VW mehr Wertigkeit, ein neues Lenkrad, Klimatasten und wieder einen Lautstärkedrehregler. Die Ausstattungslinien heißen Trend, Life und Style, die Markteinführung ist für Juli geplant.

Skoda Epiq

Skoda öffnet die Bestellbücher für den Epiq. Der 4,10 Meter lange Elektro-Crossover startet zunächst mit der großen 55-kWh-Batterie und bis zu 440 Kilometer Reichweite. Die Preise beginnen zum Marktstart bei 21.850 Euro netto, die günstigere Basisversion für 26.000 Euro folgt im Herbst. Angeboten werden zunächst die Linien Essence und Selection sowie das Sondermodell Edition Eins. Je nach Ausführung gibt es unter anderem Rückfahrkamera, bidirektionales Laden, Sitzheizung, Navigation, Matrix-LED-Licht und Sprachsteuerung. Der Epiq gehört zu den neuen Einstiegs-Stromern des VW-Konzerns und ist eng mit VW ID.Cross, ID.Polo und Cupra Raval verwandt. Alle Varianten fahren mit Frontantrieb.



Foto: Skoda



Foto: Fiat/Stellantis mit KI bearbeitet

Fiat Grizzly

Fiat dürfte sein Modellangebot bald um die kompakte SUV-Baureihe Grizzly erweitern. Im Rahmen der Stellantis-Strategie »Fastlane 2030« soll Fiat als globale Volumenmarke günstige, alltagstaugliche Fahrzeuge anbieten. Auf einer Präsentationsfolie waren zwei größere SUV-Neuheiten namens Grizzly zu sehen: ein klassisches fünftüriges SUV und eine Fastback-Variante. Beide Modelle dürften als größere Schwestermodelle der Panda-Familie positioniert werden und könnten in Marokko entstehen. Technisch dürfte der Grizzly auf der Smart-Car-Plattform basieren, mit rund 4,4 bis 4,5 Meter Länge, mehr Radstand und optional sieben Sitzen. Erwartet werden Elektroversionen sowie Varianten mit 1,2-Liter-Turbobenziner.

BYD Dolphin G DM-i

BYD erweitert die Dolphin-Baureihe um eine Hybridversion. Der neue Dolphin G DM-i misst 4,16 Meter und soll mit mehr als 1.000 Kilometer Gesamtreichweite antreten. Damit zielt der Fünftürer auf Modelle wie Toyota Yaris Hybrid und Renault Clio E-Tech, dürfte ihnen aber mit einer extern ladbaren Batterie begegnen. Technische Daten nennt BYD noch nicht. Erwartet wird eine größere Traktionsbatterie mit mehr als 100 Kilometern elektrischer Reichweite. Gegenüber dem bekannten Elektro-Dolphin ist die Hybridvariante rund 13 Zentimeter kürzer und anders gezeichnet. Die Premiere ist für Juni geplant, erste Auslieferungen sollen im Spätsommer folgen. Der Einstiegspreis dürfte bei 21.000 bis 22.700 Euro netto liegen.



Foto: BYD

Audi Q9

Audi setzt dem Q-Programm ein neues Verbrenner-Topmodell auf. Der Q9 soll im Sommer Premiere feiern und mit mehr als fünf Meter Länge, bis zu sieben Sitzen und Oberklasseausstattung gegen Mercedes GLS und BMW X7 antreten. Angeboten wird das SUV als Sechser- oder Siebensitzer; auf Wunsch gibt es in Reihe zwei elektrisch verstellbare Einzelsitze mit Sitzbelüftung. Neu bei Audi sind elektrisch betätigte Türen, die sich unter anderem per Schlüssel, App oder MMI öffnen und schließen lassen. Technische Daten folgen zur Weltpremiere. Erwartet werden elektrifizierte Sechser- und Achtzylinder sowie ein Plug-in-Hybrid. Die Preise dürften bei rund 84.000 Euro netto starten.



Foto: Audi

Im Test

Hyundai Ioniq 5	ab 44.663 Euro
Kia EV6 84 kwh	ab 42.008 Euro
Opel Grandland El. 97	ab 43.487 Euro
Renault Scenic E-Tech 220	ab 40.336 Euro
VW ID.4 Pro	ab 38.937 Euro

Volts und Vorurteil

Ist der neue Grandland zu Recht Opels ganzer Stolz? Das klären wir doch mal im Vergleichstest der **E-SUV** mit viel Reichweite. Bei dem fordert der **Grandland** – hier als einziger Stromer auf einer Multitraktionsplattform – vier etablierte Nur-Elektros heraus: **Hyundai Ioniq 5**, **Kia EV6**, **Renault Scenic E-Tech** und **VW ID.4** Also Stecker ab und los.

Hyundai Ioniq 5

Ob sie bei Opel knusper sind? Also bitte! Die prägen den Knuspermarkt! Das erfahren wir – Sie ahnten es – vom Bundesverband der Deutschen Süßwarenindustrie. So kauften die Deutschen 2024 exakt 95.698.017 kg Kartoffelchips. Damit sind sie die beliebteste Knabberei im Lande. Was das mit Opel zu tun hat? Alles, und zwar mit Carlo, Heinz und Irmgard von Opel. Die Großbuchstaben ergeben: Chio.

Irmgard, Enkelin von Opel-Gründer Adam, in den 1930ern berühmte Springreiterin, startet 1962 die Produktion von Kartoffelchips.

Von Chips zu E-SUVs

Wie wir nun die Kurve zu diesen fünf Elektros bekommen? Über den neuen Grandland. Denn der soll den Geschmack der Kunden treffen und Opel zurückbringen, was sich in den letzten Jahren ziemlich verkrümmelt hat: den Erfolg. Wobei die Chancen besser stehen als lange zuvor.

Seit die Marke zu Stellantis gehört, können die Ingenieure ihre Autos auf moderneren Plattformen entwickeln – technologieoffen, wie man so schön sagt. Dahinter steckt die Idee, ein Modell mit verschiedenen Antrieben anbieten zu können: vom Verbrenner bis zum E-Antrieb.

Beim Grandland: Benzinmotoren mit Mild- und Plug-in-Hybrid-Unterstützung oder ein E-Werk mit ein bis zwei Maschinen und drei Batteriegrößen. Hier tritt der Grandland in seiner reichweitenstärksten Variante an: mit 97 kWh (netto) großem Akku und einem 170 kW starken Elektromotor.

Fünf Stromer, ein Vergleich

Damit fordert er diese vier Rivalen heraus, alle ebenfalls in extra weit reichender Antriebskonfiguration: die jüngst gelifteten Korea-Konzern-Cousins Hyundai Ioniq 5 und Kia EV6, den sacht gelifteten Renault Scenic E-Tech und den erstarkten VW ID.4 Pro. Diese vier spezialisieren sich mit Nur-E-Plattformen aufs Stromern. Wir testen, »Watt« die draus machen.

Ioniq 5 – Hi, Voltage!

Die Module spiel'n verrückt? Na, und wenn schon! Denn seit der kleinen Modellauffrischung im Spätsommer staffelt der Ioniq 5 zwischen seinen Achsen einen Akku in austauschbaren Modulen. Da sie es, so Hyundai, auf eine zehn Prozent höhere Energiedichte



- 1 Als N Line etwas sportlicher ausgerichtet, innen mit straff gepolsterten Sitzen und eigener Note.
- 2 Der Hyundai bietet viel Platz für Passagiere, bleibt beim Gepäckabteil aber weniger klassisch geschnitten.
- 3 Von der Weiträumigkeit des Fonds lässt sich gut etwas fürs Gepäckvolumen abgeben.
- 4 Knauf los geht's los: Drehknauf für die Fahrstufenwahl, Schaltwippen für Rekuperation.

bringen, verfügt die Batterie nun über eine um 6,6 kWh höhere nutzbare Nettokapazität von 84 kWh. Damit sie mit bis zu 260 kW Energie aufnimmt – im Test sind es maximal 250 kW –, lässt sich die Vorkonditionierung fürs Schnellladen manuell aktivieren. Ach, und eine Sache lässt sich nun ganz schnell und manuell deaktivieren: der Tempolimitbimmler über die Mute-Taste am Lenkrad.

Klingt alles eher nach kleinen Details als großen Fortschritten? Nun, die waren einerseits weder zu erwarten noch nötig beim Ioniq 5, der bei seinem Start 2021 einer der cleversten Vollstromer war und es bis heute bleibt. Und andererseits ergibt eine groß angelegte Veränderung nicht notwendigerweise mehr Vorteile als eine Fülle kleiner Verbesserungen.

Kia EV6



- 1 Der Innenraum fällt luftig aus und auch bei der Bedienung eigst sich der EV6 im Test souverän.
- 2 Große Raumfülle auf der neigungsvariablen Fondbank. Starre Kopfstützen stehen im Blick.
- 3 Unter die Dachschräge des Fastback passt weniger Sperrgepäck, unaufwendige Variabilität.
- 4 Knöpfe und Drehregler statt Rätselraten: Im Kia EV6 bleiben viele Funktionen direkt erreichbar.

Zu der zählen draußen die optimierte Aerodynamik durch optionale Kamerarückspiegel und den längeren Dachspoiler. Im Fahrwerk verstärkten die Techniker den vorderen Querträger für eine innigere Lenkungsanbindung sowie den Heckbereich. Dazu stimmten sie die Stoßdämpfer neu ab, intensivierten die Geräuschdämmung. Schließlich ergänzt die dynamischer getrimmte N Line das Ausstattungsportfolio.

Bedienung ohne Rätselraten

In der kommt auch der Testwagen, möbliert sich mit fesch gemusterten, straff gepolsterten Sitzen und breitkranzigem Sportlenkrad – wie bisher mit den Schalt paddeln für die kompetente Rekuperation (von Segeln über leicht, mittel und Einpedal bis adaptiv). Dahinter erstreckt sich die Monitorwand der 12,3-Zoll-Bildschirme – links der für die Instrumente, mittig der Infotainment-Touchscreen.

Der sortiert seine Funktionen in vielen Menüs, in denen man sich aber leicht vorantastet. Ansonsten gibt es auch viel zu tasten – auf Tasten. Echten, etwa für die Klimaregelung sowie für viele viel genutzte Funktionen, die man so schnell, ein- oder ausknipst. Auch das trägt dazu bei, dass selbst Neu-Elektronauten den 5 mühelos bedienen und losfahren können. Startknopf drücken, Fahrstufen-Knauf auf D drehen, Fuß von der Bremse, der Ioniq strömt los.

Und wie er losströmt! Schon die 168 kW, mit denen er sich ansatzlos voranstemmt, verschaffen dem Temperament eine Drangfülle, die einen überrascht. Einerseits, weil du im Ioniq 5 selbst in der N Line so entspannt auf dem Sitz fläzt wie im Schaukelstuhl auf einer Aussichtsterrasse, die sich binnen 7,6 s auf Tempo 100 beschleunigt. Aber dann: Tsttsts, wie konntest du vergessen, dass sich Hyundai doch lange schon und mit großem Geschick um die Belange der Rasanz kümmert?

Fünf Elektro-SUVs im Vergleich: Hyundai Ioniq 5, Kia EV6, Opel Grandland Electric, Renault Scenic E-Tech und VW ID.4 treten mit großen Akkus, viel Platz und unterschiedlichen Stärken an.



So geht es munter voran mit der straffen, doch homogenen und gut dosierbaren Wucht des Antriebs. Dazu verschafft die präzise und rückmeldungsstimmige Lenkung dem Handling des 5 mit ihrem direkten Ansprechen eine Spontaneität, die mitunter gar ins Nervöse überbortet. Wie allerdings das ganze Fahrverhalten, wenn – soll ja vorkommen – es regnet. Dann drängelt das Heck selbst bei sachtem Beschleunigen ins Übersteuern. Die ESP-Regelung bleibt davon lange unbeeindruckt. Sieht sie jedoch mal Grund einzuschreiten, dann umso heftiger. Bei den Fahrdynamiktests bremsst es den Ioniq bis zur Blockiergrenze zusammen. Klar, dass es dabei mit jeder Zielgenauigkeit dahingeht.

Auch da scheint das an sich straffe Set-up des neu abgestimmten Fahrwerks unterdämpft. Auch da? Ja, denn obgleich der Hyundai stramm anspricht, hat er den hohen Aufbau auch auf welligen Straßen und in Kurven nicht so fest unter Kontrolle.

Schnellladen kann der Ioniq 5

Alles unter Kontrolle? Hat der 5 dagegen beim Schnellladen. Auf derselben 800-Volt-Plattform wie der Kia EV6 speichert er binnen 23 Minuten Energie für 300 km Reichweite. Dazu zeigt er mit 17,8 kWh/100 km auf der Eco-Runde das höchste Effizienzpotenzial – damit genügen seine Akkureserven für 487 km. Beim Testschnitt von 22,1 kWh/100 km sind es 393 km – beides die zweitbesten Werte hier.

Dabei ist der reich ausgestattete, fünf Jahre garantiengesicherte, klug assistenzunterstützte (inklusive automatischen Spurwechsels auf Autobahnen), variable und sehr geräumige Ioniq 5 doch auf das Bestergebnis im Vergleichstest aus. Aber da gibt es als Erstes ein Luxusproblem.

Kia – der Konzernbruder zieht mit

Und das ist der EV6. Ja, man könnte sagen, dass der Hyundai-Kia-Konzern mit dem Ioniq 5 in der Klasse der Vollwert-E-Autos auf der Electronic Global Modular Platform vor vier Jahren so weit voraus war, dass er sich den größten Konkurrenten für den Ioniq 5 selbst ausdenken konnte: den Hyundai EV6. Der bekam bei seinem Update im Herbst 2024 neben neuen Heckleuchten und anderen Rädern auch die Veränderungen mit – oder eher vorweg –, die der Ioniq 5 erst vor ein paar Monaten bekam.

Also auch hier: die 6,6 kWh größere Batterie, manuelle Vorkonditionierung, Direkttaste zum Abstellen der Tempomahnerei, bessere Geräuschdämmung. Und ebenfalls eine neue Fahrwerksabstimmung. Mit der steuert der agilitätszugewandte Kia in dasselbe Schlamassel wie der Ioniq, nur ein wenig schneller. Zu relativieren bleibt: Auf einer Landstraße mit den eilfertigen 168 kW/350 Nm des Permanent-Synchros

Opel Grandland



- 1 Beim Handling bleibt der Grandland sachlich, innen ebenso – Anzeigen und Einrichtung geben sich eher nüchtern.
- 2 Größter Standard-Laderaum, ebenes Ein- und Durchladen sowie nutzbringende Variabilität.
- 3 Dass der Beinraum nicht gar so ausfürt? Egal, viel wichtiger: mit 98 cm aufragendste Innenhöhe.
- 4 Unangenehmes Betriebsklima? Lässt sich wohl nicht so leicht ändern wie das im Opel.

im Heck, dazu die zugespitzt ansprechende, aber gut rückgekoppelte und unhibbelige Lenkung: Och, das kann man schon vergnüglich finden. Nicht mehr, wenn die Vorwitzigkeit des Heckdrängens ins Überbordende driftet und das ESP zu spät viel zu grob eingreift. Dass sich all das früher und stärker ereignet als im Ioniq 5? Daran mögen das etwas straffere Fahrwerk Anteil haben sowie die hecklastig austarierte Gewichtsverteilung (46:54).

Viel Talent, ein Sicherheitsabzug

Man müsse es doch nicht so drauf anlegen wie wir bei unseren Fahrdynamiktests? Ganz ehrlich, das hören wir nun schon seit 80 Jahren. Aber es liegt nun einmal im Wesen des kundigen Testens herauszufinden, was in Extremsituationen passiert. Oder so: Ein Streichholz >

Renault Scenic



- 1 So ein Hochkant-Touchscreen, wie ihn nur der Scenic hat, bietet die weiteste Navigations-Perspektive.
- 2 Im Fond des Renault Scenic E-Tech gibt es rund 10 cm weniger Platz als beim Kia EV6.
- 3 Hm, da boten die vier Vorgänger-Generationen des Scenic aber gewitztere Variabilitätsstricks.
- 4 Tief, aber nicht so abgründig wie die in Monitor-Menüs verräumten: Klima-Direktasten.

kann ein Teelicht entzünden. Aber geht etwas schief, hat es eben auch das Potenzial, einen Großbrand auszulösen.

Da er wie der Hyundai (und – Achtung, Spannungsbogen – noch ein Testkandidat) die dynamischen Eigenheiten des Heckantriebs nicht immer souverän unter Kontrolle hat, ziehen wir dem EV6 in Fahrsicherheits- und ESP-Bewertung Punkte ab.

Entgleitet dem Kia wegen des Heckmecks gar neben der Hinterachse die Chance auf den Sieg? Denn die besteht ja bei solch ausgeprägten Stärken in der Bedienung, den kurzen Ladezeiten, seinem weiträumigen Platzangebot, bequemen Sitzen, cleverem Navi samt souveräner Routenplanung, wortgewandter Sprach- und routinierter Fahrassistenten, starken Bremsen, reichlich Ausstattung und generöser Garantie. Ach, und natürlich die Reichweite: 382 bis 469 km. Also mal sehen, wie weit das nun reicht für den EV6.

Grandland – großer Akku, große Masse

Es ist schon länger her, dass ein Opel seinen Konkurrenten um Meilen voraus war. In diesem Fall können wir die Distanz exakt beziffern, maximal sind es 36,9 Meilen – auf den VW. Und zwar bei der Reichweite nach Testverbrauch. Der liegt beim Grandland mit 23,5 kWh/100 km zwar höher als beim ID.4 (21,7). Doch das überkompensiert der Opel mit der rund 20 kWh größeren Batterie – mit 96,9 kWh (netto) mit Abstand die kapazitätsreichste im Vergleich.

Alles vom Untendrunter des Lithium-Ionen-Akkus bis zum Innendrin der Cockpit-Grundarchitektur zählt zur multitraktionsoffenen STLA-Medium-Plattform des Stellantis-Markenimperiums. Bei der E-Version staffelt sich der Akku in je 30 kg schweren, von Wärmepaste zur Temperaturregulierung umgebenen Modulen am Boden zwischen den Achsen in einem Sicherheitskäfig. Der ist so groß wie eine kleine Doppelmatratze (nämlich 1.932 x 1.480 x 245 mm), wiegt 180 kg und steigert zudem die Gesamtstabilität. Als stabil darf man gewiss die Masse des Grandland bezeichnen, der mit 2.250 kg fast sieben Zentner schwerer auf die Waage drückt als der Scenic.

Das sind viele Kilogramm für 170 Kilowatt. Gewiss, bei den 8,9 s für die Nullhundert wäre der seinerzeit lässigste Opel, der Commodore B GS/E, mit 2,8-Liter-Reihensechszylinder nicht mitgekommen. Aber im Jetzt und Hier des Vergleichstests legt der Opel besonnen los, zieht wenig vehement durch. Was im Alltag nicht von immenser Bedeutung ist, schließlich verkehrt der Grandland wohl kaum täglich im Wettbewerb mit diesen vier Rivalen. Was aber trotz der großen Reichweite mitunter täglich ansteht: das Laden.

Reichweite ja, Ladeeile nein

Das vollzieht sich wegen der niedrigen Schnellladeleistung von maximal 160 kW (im Test 163 kW) in einer Geduldsanforderung, die nur der Scenic noch stärker strapaziert. Wenn sich der Hyundai nach 23 Minuten schon mit genügend Energie für 300 km vom Schnelllader ausklinkt, hat der Opel erst Kilowattstunden für gut 200 km beisammen.

So vorteilhaft der große Akku an sich ist – da der Onboard-Lader wie bei Kia, Hyundai und VW nur mit 11 kW Gleichstrom in den Akku drückt, steht der Opel für eine Vollladung fast zehn Stunden an der Wallbox. Stimmt, stört nicht beim Laden zu Hause. Wer aber – etwa beim Besuch bei Tante Trude – öffentlich lädt, muss wegen der Vier-Stunden-Begrenzung vieler Energieanbieter für eine Vollladung dreimal los.

25.600-mal was los ist – und damit zu den Glanzpunkten des Opel – bei jedem der zwei LED-Schein-

werfer, die jeweils über diese Matrix an steuerbaren Elementen verfügen. Etwa, um den Gegenverkehr aus dem Dauerfernlichtkegel auszublenden. Zwar keine neue, gleichwohl eine ausblende Idee: der Pure-Modus für Tastenbeleuchtung und die Monitore. Dann wird im Cockpit nur wirklich Essenzielles beleuchtet und eingeblendet, um nachts Ablenkung und Irritation zu vermeiden.

Nüchtern innen, unruhig auf der Straße

Wobei man das, was so über das Instrumentendisplay, das optionale Projektions-Head-up und den 16-Zoll-Touchscreen flimmert, ohnehin eher als seriöse Nachrichtensendung verstehen sollte und nicht als große Lichtspielkunst. Kann man aber auch in einem anderen Licht betrachten: dass der Grandland auf jede Glimmerei verzichtet. Stattdessen erleichtert er die Bedienung mit eingängigen Infotainment-Menüs, klaren Anzeigen und cleveren Details – das Head-up etwa lässt sich über den Knubbel der Außenspiegelverstellung anpassen. Was auch passt: die Position auf den Ergo-Vordersitzen, das Platzangebot für Passagiere und Gepäck, die nutzdienliche Variabilität – alles schön und gut. Nicht so: das Fahrwerk.

Das kommt trotz frequenzabhängiger Selektivdämpfung mit zwei Dingen nicht gut zurecht, die doch schon in den Bereich seiner Kernkompetenz gehören: Kurven und Unebenheiten. So spricht das Set-up holperig-polterig auf Unebenheiten an, überhaspelt selbst kleine Anregungen, wodurch die Karosserie fast permanent in Bewegung ist. Das stört schon auf der Autobahn, wenn Querfugen nach drinnen prasseln, erfordert auf der Landstraße vor allem von den Passagieren auf der hart gepolsterten und tiefen Rückbank eine gefestigte Seetüchtigkeit – besonders in Kurven.

Muss der Opel die Richtung ändern, erledigt er das mit routinierter Sicherheit. Seine Lenkung vermeidet dabei jede Gefühlsduseligkeit bei der Rückmeldung ebenso wie pointierte Präzision. Sollte der Fahrer die Kurve doch beherzt angegangen sein – gar im Ansinnen, es könne zu Vergnüglichkeiten im Bereich des Handlings kommen? Na, warte. Wobei: Lange muss man da nicht warten, denn dann schubbert sich der Grandland eilig in ein Untersteuern, das in seinem raumgreifenden Auftritt durch die harte ESP-Regelung an Ausdruck gewinnt.

So unverfänglich dieses Fahrverhalten auch sein mag, eine enge Verbundenheit stellt sich wegen des etwas schwummerigen Set-ups des Grandland nie ein. Da er schließlich noch am schwächsten brems und viele Assistenzsysteme nur optional mitbringt, könnten ihm die anderen hier doch entmeilen.

VW ID.4



1 Das kleine Instrumentendisplay des ID.4 zeigt sich sparsam, doch die Bedienung hat sich verbessert.

2 Schnell eingeladen: Der ID.4 bietet einen gut nutzbaren, zweckmäßig variablen Laderaum.

3 Sieht nach mehr Raum aus auf der bequemen Bank als im Scenic? Sieht aber nur so aus: 76 cm.

4 Papas Fernseher für die WM '74 war kaum größer und nicht farbiger als der 12,9-Zoll-Screen.

Renault Scenic – Laden mit französischer Geduld

Also, wenn es eine im Quai de Grenelle gibt, mit Blick auf den Eiffelturm. Oder jene direkt an der Strandpromenade in Cannes (3 Pl. Franklin Roosevelt). Wovon wir reden? Na, von Ladesäulen, die sie an so prominenten Stellen in Frankreich aufstellen. Und als Romantiker auch der strombetriebenen Kraftfahrt denken wir uns da natürlich einen Zusammenhang: Da will doch keiner schnell laden und direkt wieder weg, sondern lieber verweilen. Und wollen wir uns daraus nicht die Erklärung fürs zögerliche Schnellladeverhalten des Scenic schreien?

Seit seinem Start vor zwei Jahren zählt er jetzt nicht unbedingt zu den E-Renaults, deretwegen die Kunden die Showrooms stürmen. Ja, anders als R5 und R4 geht er die Stromerei eher praktisch als vergnüglich an. >

Aber dann wiederum mit jener Kompetenz in der Entwicklung von E-Serienautos, die bei Renault weiter zurückreicht als bei den meisten anderen Herstellern – nämlich bis zum Fluence Z.E. von 2012.

Weil wir mit dem damals auch unterwegs waren, können wir sagen: Sie ist weit gekommen, die E-Mobilität, und Renault hat es dabei nie an Entschlossenheit fehlen lassen. Das zeigt sich auch daran, dass sie den Scenic nur als Vollelektriker anbieten und ihn die eigene E-Entwicklungsabteilung Ampere konstruierte. Er basiert auf der CMF-EV-Plattform der Patchwork-Allianz von Renault, Nissan und Mitsubishi. Als Abwandlung der Verbrenner-Architektur sieht sie vor, dass die fremderregte (braucht keine Magnete aus seltenen Erden), flüssigkeitsgekühlte Synchronmaschine die Vorderräder antreibt. Dafür liefert ihr der 515 kg schwere Nickel-Mangan-Kobalt-Akku die Energie.

Ebenfalls flüssigkeitsgekühlt, staffelt er seine zwölf Module zu je 16 Zellen zwischen den Achsen. Seine 87 kWh kann er mit bis zu 150 kW schnellladen (Test: 143 kW). Doch er kann auch Energie zurück ins Netz speisen – über den serienmäßigen 11-kW-Bidirektional-Onboardlader oder optional gar mit einem 22-kW-Lader.

Wohnzimmer statt Showroom

Ach, und über einen V2L-Adapter bestromt der Scenic im Stand mit 220 V/3,6 kW den E-Scooter für die Sause durch Paris oder die Kaffeemaschine fürs Petit-déjeuner am Strand. Überhaupt kann man es sich gemütlich machen im Scenic, denn das hatten sie bei Renault ja schon immer drauf: ein Auto einzurichten, nicht wie einen Salon zum Her-Zeigen, sondern wie ein Wohnzimmer zum Herumfahren. Dazu gibt es vorn sesselig-bequeme Sitze, eine fläzige Bank im Fond und zwischendrin, nebendran und mittenmang Ablagekästchen, Aufladeflächen und in der Mittelarmlehne hinten einen Tablet-Halter. Dazu USB-Anschlüsse hier und da und obendrüber sonnige Aussichten mit dem sogar per Sprachsteuerung abschaltbaren Panoramaglasdach.

Stimmt, früher feierte so ein Scenic seine Variabilität gern exzessiv, dagegen wirkt die Klapperei nun einfallslos. Andererseits könnte die Annahme, die Kunden würden dauernd voller Vergnügen Bänke und Sitze rücken, klappen, ausbauen und umgedreht wieder einsetzen, dem Familienleben eine ausschweifende Abenteuerlust unterstellen. Doch die will sich zwischen Kieferorthopäde und Flötenvorspielen so nicht einstellen.

Leicht einstellen will sich dagegen der Umgang mit der Bedienung des Scenic über den großen Hochkant-Touchscreen. Auf dem läuft alles von Google Maps bis zur Lautstärkeinstellung des Blinkertickens. Vieles hört auch auf Sprachsteuerung. Und für die wichtigsten Elemente (Klima oder die eigens zusammengestellte Assistenzkonfiguration) gibt es ganz normale Tasten.

Komfort vor Kraftmeierei

Auch ganz normal – und das im besten Sinn – fährt der Scenic. Sogar gleich dreifach. Erstens: Stecker ab, Wählhebel am Lenkrad auf D, und er sirrt los. Im Testwagen allerdings steigert sich das Sirren inniger als das Temperament. Trotz des weniger moppeligen Gewichts (1.907 kg) geht es zwar drangvoll, aber ohne Rasanz voran. Und nicht gerade sparsam mit 20,3 kWh/100 km schon auf der Eco-Runde, gar 24,3 im Testschnitt. So reichen die stattlichen 87 kWh des Akkus nur 384 bis 461 km weit.

Doch es sind, und damit zweitens: angenehme Kilometer. Zwar spricht das Fahrwerk etwas herb auf kurze Unebenheiten an, hat aber den Aufbau gut unter Kontrolle, hemmt so Wanken und Nachschwingen. Dazu, und damit drittens, fährt der Scenic einfach angenehm. Die Lenkung, der mitunter Antriebseinflüsse in die stete, aber unaufdringliche Rückmeldung fallen, steuert ihn präzise in Kurven. Die umrundet er in heiterer Gelassenheit und neutral, bis er sich in ein Untersteuern schiebt, welches das ESP diskret zurechregelt. Dazu bremst der Scenic stark, und sein Testwagenpreis ist weniger entrückt als bei den anderen. Wenn das doch nicht für den Sieg reicht? Ach, dann bleibt uns immer noch Paris.

ID.4 – Watt geht durch Volt?

Natürlich geht das; Watt durch Volt ergibt ja Ampere, also die Stromstärke. Und weniger, als hier der stärkste Stromer zu sein, kommt für den ID.4 nicht in Betracht. Rein formal gelingt ihm das direkt bei der Leistung: Zur Modellpflege im Herbst 2023 setzten die Techniker dem Pro einen neuen Permanent-Synchro ins Heck, gleich mal 60 kW und 235 Nm wuchtiger als zuvor. Da die Leistung einer E-Maschine entscheidend von der Leistungsfähigkeit der Batterie abhängt, gab es auch



Geben und nehmen:
Opel, Hyundai, Kia und
Renault können per V2L-
Anschluss Strom abgeben,
der Scenic gar mit 11 kW
auch ins Stromnetz.

Technische Daten (Werksangaben)

Fahrzeugtyp		Hyundai Ioniq 5 N Line	Kia EV6 84 kWh Earth	Opel Grandland Electric (97 kWh) GS	Renault Scenic E-Tech 220 Esprit Alpine	VW ID.4 Pro
Antrieb						
Motorbauart		permanentregelter Synchronmotor	permanentregelter Synchronmotor	permanentregelter Synchronmotor	fremderregter Synchronmotor	permanentregelter Synchronmotor
Lage im Fahrzeug		hinten	hinten	vorn	vorn	hinten
maximale Systemleistung	kW (PS)	168 (229)	168 (229)	170 (231)	160 (218)	210 (286)
maximales Systemdrehmoment	Nm	350	350	345	300	545
System-Dauerleistung	kW (PS)	56 (76)	56 (76)	105 (143)	55 (75)	89 (121)
Kraftübertragung		Hinterradantrieb	Hinterradantrieb	Vorderradantrieb	Vorderradantrieb	Hinterradantrieb
Getriebe		feste Übersetzung	feste Übersetzung	feste Übersetzung	feste Übersetzung	feste Übersetzung
Fahrwerk						
Radaufhängung	vorn	Querlenker MacPherson	Querlenker MacPherson	Querlenker MacPherson	Querlenker MacPherson	Querlenker MacPherson
	hinten	Mehrlenker Schraubenfedern	Mehrlenker Schraubenfedern	Mehrlenker Schraubenfedern	Mehrlenker Schraubenfedern	Mehrlenker Schraubenfedern
Bremsen	vorn	innenbelüftete Scheiben	innenbelüftete Scheiben	innenbelüftete Scheiben	innenbelüftete Scheiben	innenbelüftete Scheiben
	hinten	innenbelüftete Scheiben	innenbelüftete Scheiben	Scheiben	innenbelüftete Scheiben	Trommeln
Testwagenbereifung	vorn	255/45 R 20 W	255/45 R 20 H	235/50 R 20 V	235/45 R 20 Y	235/45 R 21 V
	hinten	255/45 R 20 W	255/45 R 20 H	235/50 R 20 V	235/45 R 20 Y	255/40 R 21 V
Reifentyp		Michelin Pilot Sport EV	Continental PremiumContact 6	Michelin Pilot Sport 4 SUV	Michelin Pilot Sport 4 S	Hankook Ventus S1 evo3 ev
Karosserie						
Länge x Breite (mit Spiegeln) x Höhe	mm	4.655 x 1.890 (2.116) x 1.605	4.695 x 1.880 (k.A.) x 1.575	4.650 x 1.905 (2.103) x 1.667	4.470 x 1.864 (2.128) x 1.571	4.584 x 1.852 (2.108) x 1.634
Radstand	mm	3.000	2.900	2.795	2.785	2.771
Sitzplätze		5	5	5	5	5
Dachlast/Stützlast	kg	80/100	80/100	80/80	80/80	75/75
Anhängelast/gebremst	kg	750/1.600	750/1.800	750/1.150	750/1.100	750/1.000
Gepäckraum	l	520–1.580	542–1.352	550–1.645	545–1.670	543–1.575
zul. Gesamtgewicht	kg	2.590	2.495	2.740	2.441	2.690
Batteriekapazität brutto/netto	kWh	k. A./84	k. A./84	k. A./96,9	k. A./87	82/77
Verbrauch/CO₂/Lademöglichkeiten						
WLTP-Verbrauch gesamt	kWh/100 km	17,2	16,9	17,4	17,5	15,8
AC-Ladeleistung	kW	11	11	11	22	11
DC-Schnellladeleistung	kW	260	258	160	150	175
Fahrleistungen						
0–100 km/h	s	7,5	7,7	8,8	7,9	6,7
Höchstgeschwindigkeit	km/h	185	185	170	170	180

Unterhaltskosten¹⁾ und Preise

Fahrzeugtyp		Hyundai Ioniq 5 N Line	Kia EV6 84 kWh Earth	Opel Grandland Electric (97 kWh) GS	Renault Scenic E-Tech 220 Esprit Alpine	VW ID.4 Pro
Kosten in Euro						
Steuer ¹⁾		0,–	0,–	0,–	0,–	0,–
Haftpflicht		626,–	686,–	531,–	493,–	506,–
Teilkasko		415,–	444,–	272,–	227,–	294,–
Vollkasko		1.425,–	1.414,–	1.221,–	791,–	994,–
Festkosten/Jahr		2.051,–	2.100,–	1.752,–	1.284,–	1.500,–
Betriebskosten/100 km		17,86	18,24	18,73	19,17	17,55
Wertverlust/Jahr		9.400,–	8.400,–	8.600,–	8.400,–	6.800,–
Gesamtkosten/km²⁾						
bei 15 000 km/Jahr		0,87/0,25	0,82/0,26	0,81/0,24	0,80/0,24	0,68/0,23
bei 30 000 km/Jahr		0,58/0,22	0,55/0,22	0,55/0,22	0,54/0,22	0,47/0,20
Monatliche Unterhaltskosten²⁾						
bei 15.000 km/Jahr		1.092,–/310,–	1.025,–/322,–	1.016,–/301,–	997,–/300,–	852,–/286,–
bei 30.000 km/Jahr		1.455,–/540,–	1.380,–/558,–	1.377,–/540,–	1.360,–/544,–	1.173,–/511,–
Preise³⁾						
Basispreis mit getestetem Antrieb	Euro	44.664,–	42.008,–	43.487,–	48.000,–	46.335,–
Grundpreis Testwagen	Euro	48.445,–	43.857,–	47.017,–	50.200,–	46.335,–
Testwagenpreis inklusive Extras	Euro	50.546,–	49.790,–	52.731,–	56.850,–	64.190,–

¹⁾ Angaben brutto & steuerbefreit bis 2030; ²⁾ mit/ohne Wertverlust (brutto); ³⁾ Angaben netto

Punktwertung

Fahrzeugtyp		VW ID.4 Pro	Hyundai Ioniq 5	Kia EV6 84 kWh	Renault Scenic E-Tech 220	Opel Grandland Electric 97 kWh	
(Maximalpunktzahl)							
KAROSSERIE							
Raumangebot	(20)	11	13	11	10	12	Mit viel Platz und klasse organisierter Bedienung liegt der solide Hyundai knapp vor dem etwas weniger weiträumigen EV6. Die anderen sind ähnlich geräumig, aber umständlicher zu bedienen.
Kofferraum	(10)	7	7	7	7	7	
Zuladung	(10)	7	8	6	7	6	
Variabilität	(10)	5	5	4	3	5	
Funktionalität	(20)	11	13	12	12	12	
Instrumente/Anzeigen	(20)	12	13	14	13	12	
Bedienung	(30)	21	27	28	24	23	
Anhängelast	(5)	2	2	3	2	2	
Rundumsicht/Kamerasysteme	(10)	6	7	5	5	6	Kia und Hyundai irritieren mit grobem ESP im Grenzbereich. Auch beim VW bremsst das ESP die Leistung und Heckdrängen harsh ab. Maue Bremsen beim Opel. Scenic? Passt!
Qualitätsanmutung	(15)	10	10	10	10	8	
SUMME	(150)	92	105	100	93	93	
SICHERHEIT							
Sicherheitsausstattung/-assistent	(30)	24	20	20	13	9	Kia und Hyundai irritieren mit grobem ESP im Grenzbereich. Auch beim VW bremsst das ESP die Leistung und Heckdrängen harsh ab. Maue Bremsen beim Opel. Scenic? Passt!
Funktionalität Verkehrszeichenerkennung	(15)	4	6	6	5	6	
Fahrstabilität Fahrdynamikversuche	(20)	14	11	11	17	15	
Fahrstabilität auf der Straße	(10)	7	6	5	7	5	
Funktionalität/Bedienung Spurhalteassistent	(10)	6	8	8	8	7	
Licht	(15)	14	14	10	10	14	
Bremsweg kalt (100 km/h)	(25)	12	8	12	11	6	
Bremsweg warm (100 km/h)	(20)	10	7	10	9	5	
Bremspedalgefühl	(5)	3	3	3	3	3	
SUMME	(150)	94	83	85	83	70	
KOMFORT							
Federungskomfort	(30)	20	18	15	16	13	Mit seinen Adaptivdämpfern findet der VW den besten Kompromiss aus Komfort und Aufbaukontrolle. Opel mit klasse Sitzen, aber schwankigem Set-up.
Sitze vorn	(20)	14	13	13	11	15	
Sitze hinten	(10)	7	7	6	6	5	
Infotainment-Inhalte	(10)	8	8	8	8	7	
Autonomes Fahren	(10)	7	6	6	5	6	
Klimatisierung	(10)	6	5	5	5	5	
Innengeräusch-Messwerte	(5)	5	5	5	4	4	
Geräuscheindruck	(5)	4	4	4	2	3	
SUMME	(100)	71	66	62	57	58	
ANTRIEB							
Laufkultur	(20)	18	18	18	18	17	Mit optimalen Rekuperationsmodi, kurzer DC-Ladezeit und viel Reichweite liegen EV6 und Ioniq 5 vorn. Opel lädt lange, fährt am weitesten und wie der Scenic nicht rasant.
Leistungsentfaltung	(30)	22	21	21	20	18	
Getriebe/Rekuperation	(20)	15	19	19	17	17	
Beschl./Höchstgeschwindigkeit	(15)	6	6	6	5	5	
Zwischenbeschleunigung	(15)	11	9	9	9	8	
Reichweite	(30)	7	8	7	7	9	
Dauer Energiezufuhr	(20)	15	19	19	10	14	
SUMME	(150)	94	100	99	86	88	
FAHRVERHALTEN							
Fahrspaß	(30)	12	11	12	11	9	Die heckmotorigen ID.4, Ioniq 5 und EV6 fahren schwungvoller. Doch im Grenzbereich gipfelt das im Überschwang, den das ESP harsh einbremst. Souveräner: die zwei Vorderräder.
Geschwindigkeiten Fahrdynamikversuche	(20)	8	8	8	10	8	
Regelgüte Stabilitätsprogramme	(20)	12	9	9	16	13	
Spreizung Fahrmodussysteme	(15)	7	4	4	3	2	
Lenkung	(30)	19	16	16	17	13	
Wendekreis	(10)	5	0	1	4	3	
Traktion	(15)	11	11	11	10	9	
Geradeauslauf/Windempfindlichkeit	(10)	7	6	6	6	6	
SUMME	(150)	81	65	67	77	63	
Eigenschaftswertung	(700)	432	419	413	396	372	
UMWELT							
CO ₂ -Emission Testverbrauch	(50)	41	41	40	39	40	Schon sehr beeindruckend, wie effizient vor allem Hyundai, Kia und VW fahren. Der ID.4 reist aus Zwickau an, der Opel aus Eisenach, der Scenic aus Douai in Nordfrankreich.
CO ₂ -Emission Eco-Verbrauch	(25)	21	21	21	20	20	
CO ₂ -Emission Fertigungsprozess	(15)	7	6	6	6	5	
Recyclingquote Materialien	(15)	7	8	8	8	6	
CO ₂ -Emission Transportwege	(5)	5	1	1	5	5	
Ölwechselmenge auf 100 000 km	(10)	10	10	10	10	10	
Leistungsaufwand bei 130 km/h	(20)	13	10	11	11	13	
Reifenverschleiß	(10)	3	6	6	7	7	
Umweltwertung	(150)	107	103	103	106	106	
KOSTEN							
Testwagenpreis	(50)	18	20	21	23	19	Schon sehr beeindruckend (nur hier nicht im Positiven), wie viel alle fünf Testwagen kosten. Bei rund 47.900 bis 53.800 Euro bringen niedrige Energiekosten wenig.
Mindestpreis mit getestetem Antrieb	(25)	12	10	11	12	10	
Wiederverkaufschancen	(10)	7	5	5	5	6	
Festkosten für 5 Jahre	(15)	10	7	6	12	9	
Wartung/Reparaturen auf 100 000 km	(15)	9	9	9	9	9	
Energiekosten auf 100 000 km	(25)	17	17	16	15	16	
Garantie	(10)	0	3	5	0	0	
Kostenwertung	(150)	73	71	73	76	69	
Gesamtwertung	(1.000)	612	593	589	578	547	

da eine neue – und die kann nun mit 175 kW (zuvor 135 kW) schnellladen – daran hält sich der ID.4 im Test aufs kW genau.

Das steigert die Reisefertigkeit, die trotz hoher Effizienz (18,4 kWh/100 km auf der Eco-Runde, 21,9 im Testschnitt) wegen des kapazitätsknappen 77-kWh-Akkus nach 383 bis 456 km vorerst an einer Ladesäule endet. Dort lässt sich die Wartezeit im VW mit Telespielen auf dem Touchscreen verplempern. Abgesehen von solchen Spielereien organisiert der VW die Bedienung nun besser sortiert. Wobei sie noch immer da sind, diese fitzeligen Tastflächen zur Klimaregelung und auf dem Lenkrad. Ja, man gewöhnt sich daran, aber eben so, wie man sich auch daran gewöhnt, morgens im Stau zu stehen.

Komfort bringt Punkte

Sehr viel leichter fällt die Gewöhnung an den Federungskomfort, den das Fahrwerk des ID.4 durch die optionalen Adaptivdämpfer in seiner Ausprägung anpasst. Auf Comfort spricht er sacht an, lässt aber auf der Landstraße bei größeren Hüben durch Nachschwingen kleine Unstetigkeiten aufkommen. Die unterbindet der Sport-Modus, ohne dabei die Dämpfer über das Maß des Ausgewogenen hin straffen zu müssen. Dazu: klasse

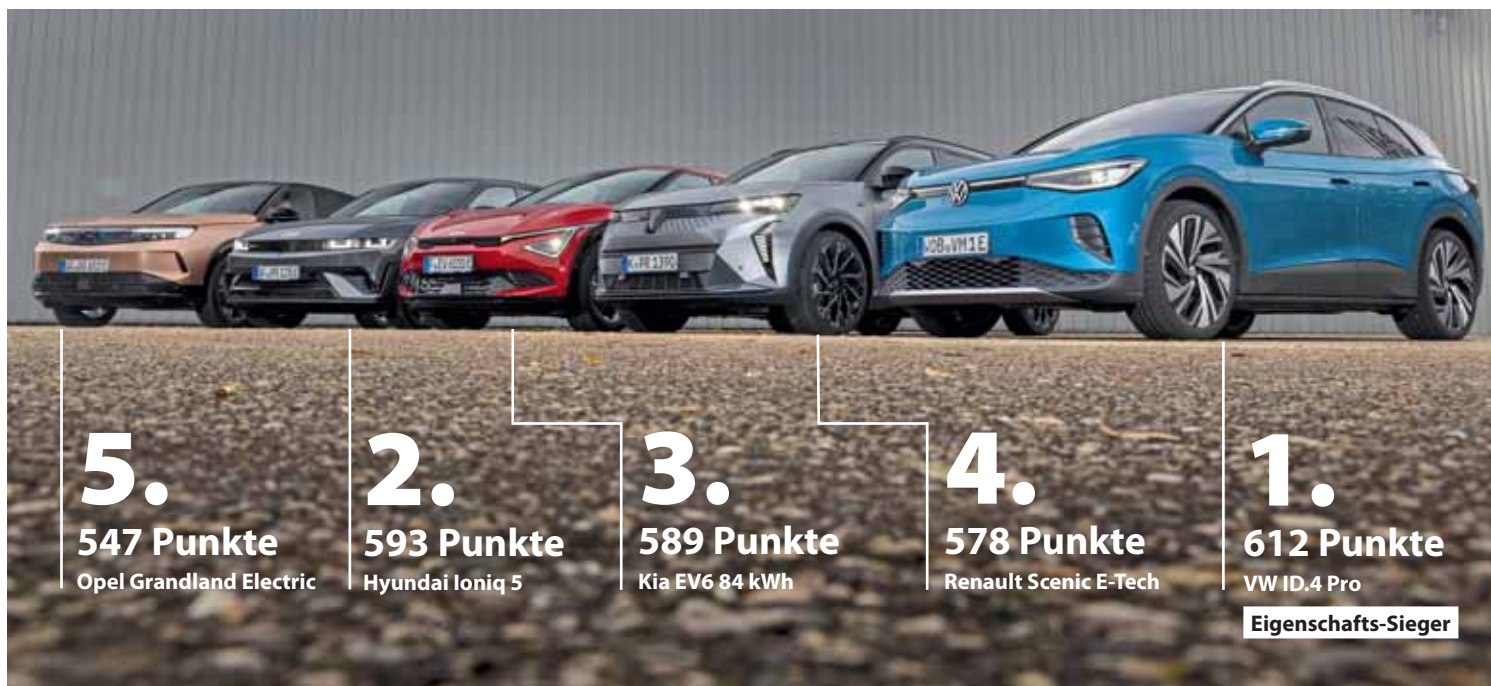
Sitze, Drei-Zonen-Klima, der ebenso leise, sehr druckvolle Motor.

Während der ID.4 auf der Landstraße im Diesseits des Grenzbereichs von seiner gefühlvollen, exakten Lenkung geführt, sicher, neutral und, ja, mit etwas vorwitziger Heckdrängeldynamik herumkurvt, überfordert die Druckfülle im Slalom das weiche Grund-Set-up des Fahrwerks und die ESP-Regelung. Die setzt so grob ein, dass es den ID.4 vorn in die Federn staucht. Bleibt stabil und sicher, fährt sich aber unharmonisch.

Passt gar nicht zum geräumigen, praktisch-variablen, solide verarbeiteten ID.4, der so vehement bremst, so souverän assistiert, so hell, adaptiv und blendfrei durch die Nacht leuchtet und zumindest in der Grundausstattung gar nicht so abgehoben viel kostet. Schließlich können wir ihn hier doch als Sieger des Vergleichstests bejubeln. Vielleicht mit einer Tüte Knusperpaprakartoffelscheiben und einem: Chip, Chip, hurra! ■

Text: Sebastian Renz

Gesamtwertung



- + • hohe Reichweite
- + • sicheres Handling
- + • viel Platz

- • Federungskomfort
- • geringe Ladeleistung
- • mäßige Bremsen

- + • schnelles DC-Laden
- + • Raumangebot üppig
- + • einfache Bedienung

- • zu späte, zu grobe ESP-Eingriffe
- • großer Wendekreis

- + • klasse Bedienung
- + • eiliges Schnellladen
- + • agiles Handling ...

- • ... welches das ESP zu spät kontrolliert
- • straffer Komfort

- + • hohe Fahrsicherheit
- + • starke Bremsen
- + • 22-kW-AC-Lader

- • mildes Temperament
- • nicht sehr sparsam
- • trödeliges DC-Laden

- + • Federungskomfort
- + • vehemente Bremsen
- + • hohe Effizienz

- • ESP regelt teils grob
- • Bedienungsmühsal
- • geizige Garantie

US-SUV mit Superkräften

Der **Lucid Gravity** bringt sieben Sitze, Sportwagenwerte und viel Raum zusammen. Im Test überzeugt das Luxus-SUV mit Schub, Komfort und sehr schnellem Laden.

Die Marke Lucid dürfte den wenigsten Autofahrern in Deutschland bekannt sein. Entsprechend selten ist das bislang einzige Modell, die über fünf Meter große Limousine Air, im Straßenverkehr anzutreffen. Sieht man den Luxusliner, fällt es schwer, ihn einzuordnen. Ein neues Flaggschiff aus China oder Korea? Klares nein. Lucid sitzt in Kalifornien. 2021 startete dort die Air-Produktion, ein Jahr später folgte der Schritt nach Europa. Die Verkaufszahlen bewegen sich seitdem auf homöopathischem Niveau.

Sieben Sitze, viel Leistung

Das soll sich ändern. Auf den Air lässt Lucid nun das SUV Gravity folgen. Im Fokus haben die Amerikaner vor allem solvente Familienväter. Die Preise beginnen bei 99.900 Euro. Viel Geld, aber gemessen an Größe, Vielseitigkeit, Komfort und Leistung ließe sich durchaus das Wort »preiswert« einsetzen. Der Gravity Touring schickt 418 kW/568 PS zu den Rädern, der 17.000 Euro teurere Grand Touring kommt auf 617

kW/839 PS. Selbstbewusst nennt Lucid-Europachef Lawrence Hamilton den Gravity »den weltweit einzigen Supersportwagen, in dem bis zu sieben Personen reisen können«.

Dass so viel Leistung und über 1.200 Newtonmeter Drehmoment Souveränität liefern, folgt fast einem Naturgesetz. Der Touring sprintet in 4,2 Sekunden auf 100 km/h, der Grand Touring in 3,6 Sekunden. Besser macht das ein Porsche Carrera auch nicht. Überholvorgänge werden zur Sache weniger Sekunden. Der Schub ist gewaltig, dazu kommen Ruhe und Geschmeidigkeit, wie sie nur ein Elektroantrieb bieten kann.

Schnell trotz 2,5 Tonnen

Auch bei der Querdynamik lässt sich der Gravity nicht lumpen. Allenfalls in zu schnell angegangenen Kurven merkt man die zweieinhalb Tonnen Gewicht. Die elektronischen Helfer und das Torque Vectoring der beiden E-Maschinen arbeiten dezent im Hintergrund.

So viel Spaß das sportliche Fahren mit dem elektrischen Ami-SUV macht, seine größte Stärke bleibt die Vielseitigkeit. Platz und Raumgefühl sind überragend. Das gilt bis in die dritte Reihe,



Fotos: Lucid

die 2.800 Euro Aufpreis kostet und selbst Erwachsenen vernünftige Plätze bietet. Auch der Einstieg gelingt dank bis zu 90 Grad öffnender Türen und verschiebbarer mittlerer Reihe bequem.

Raum bis in den Frunk

Rekordmarken reißt der Gravity auch beim Gepäck. Als Fünfsitzer schluckt der Kofferraum 780 Liter. Liegt alles flach, passen bis zu 3.398 Liter in das Fünfmeter-Trumm. Damit ließe sich auch ein Umzug erledigen oder im Laderaum übernachten. Der Grand Touring darf zudem 2,5 Tonnen ziehen. Den Vogel schießt der Frunk ab. 230 Liter passen hinein, so viel wie nirgends sonst. Das Abteil ist sogar so gestaltet, dass zwei Personen dort sitzen können – inklusive Cupholder und Steckdose.

Hinter dem Lenkrad ähnelt der Gravity mit seinem scheinbar schwebenden, gebogenen Bildschirm stark der Limousine Air. Nur das Mittendisplay darunter haben die Designer von Hoch- auf Querformat gedreht. Die meisten Bedienvorgänge laufen über Touch, die Klimatisierung alternativ über physische Tasten. Die Menüs sind einigermaßen logisch aufgebaut. Verwundert hat uns die Verbrauchsanzeige in km/kWh. Die 3,95 km/kWh auf dem Curved Display entsprechen 25,3 kWh/100 km. Angesichts der forschen Testfahrt ist das akzeptabel.

400 kW am Schnelllader

Der Gravity Touring hat 89 kWh Akkukapazität und soll 545 Kilometer schaffen. Schnellladen ist mit bis zu 250 kW möglich; nach 23 Minuten sollen wieder 400 frische Kilometer im Akku sein. Der Grand Touring setzt noch einen drauf: 123 kWh Akku, 748 Kilometer Reichweite und bis zu 400 kW Ladeleistung. 14 Minuten Stromziehen reichen laut Lucid für neue 400 Kilometer.

Gebaut wird der Gravity in Casa Grande, Arizona. Der Verkauf läuft online oder über eines der vier deutschen Studios. Weitere Crossover sollen folgen, produziert in Saudi-Arabien – in der ersten Autofabrik des Wüstenstaats. ■

Text: Michael Specht



1 Hinter dem Lenkrad gleicht der Lucid Gravity mit dem scheinbar schwebenden, gebogenen Bildschirm im Wesentlichen der Limousine Air.

2 Bei fünfsitziger Konfiguration schluckt der Kofferraum üppige 780 Liter. Liegt alles flach, passen bis zu 3.398 Liter das Fünfmeter-Trumm.

3 Breite Front, schmale Leuchten: Der Lucid Gravity tritt vorn glatt und betont sachlich auf.

4 Das Performance-SUV zielt vornehmlich auf solvente Familien, denen ein Porsche oder BMW in der Einfahrt zu langweilig ist.

Lucid Gravity

Basisdaten: fünftüriges, fünf- oder siebensitziges SUV der Oberklasse mit Elektroantrieb, Länge: 5,04 Meter, Breite: 2,00 Meter, Höhe: 1,66 Meter, Radstand: 3,04 Meter, Kofferraumvolumen: 780 - 3.398 Liter, Frunk: 230 Liter

Touring: zwei E-Motoren (PSM), Allradantrieb, 418 kW/568 PS, Drehmoment: 1.100 Nm, 0–100 km/h: 4,2 s, Vmax: 217 km/h, Batterie mit 89 kWh, max. AC-Ladeleistung: 11/22 kW, Ladezeit AC 10–100 %: ca. 5 Std., max. DC-Ladeleistung: 250 kW, Ladezeit DC 10–80 %: k. A., Reichweite: 545 km (WLTP), Verbrauch: 19,4–18,2 kWh/100 km (WLTP), Preis: ab 83.950 Euro

Grand Touring: zwei E-Motoren (PSM), Allradantrieb, 617 kW/839 PS, Drehmoment: 1.232 Nm, 0–100 km/h: 3,6 s, Vmax: 250 km/h, Batterie mit 123 kWh, max. AC-Ladeleistung: 11/22 kW, Ladezeit AC 10–100 %: ca. 6:30 Std., max. DC-Ladeleistung: 400 kW, Ladezeit DC 10–80 %: k. A., Reichweite: 748 km (WLTP), Verbrauch: 18,2 kWh/100 km (WLTP), Preis: ab 98.235 Euro

Eleganz mit Aufpreis

Das **Mercedes CLE Coupé** ist eher Chefetage als Carpool: komfortabel auf Langstrecke, elegant im Auftritt – und fast schon ein Klassiker.

Die meisten Testwagen fahren heute elektrisch und tragen SUV-Format. Umso größer war die Freude, als Mercedes uns ein CLE Coupé vor die Tür stellte. Erstens, weil es ein Coupé ist. Zweitens, weil das Auto toll aussieht. Das mag unterkomplex klingen, aber so ist es halt. Der CLE ist ein Fahrzeug, dessen skulpturhafte Form den Besitzer ruhig schlafen lässt. Mit diesem Auto darf man alt werden. Ob Fahrer oder Fahrzeug in 20 Jahren besser aussieht, darauf würden wir nicht wetten. Oder eigentlich: doch.

Zwei Türen, bitte

Nach dem Marktstart vor zweieinhalb Jahren bekam der CLE die Aufgabe, die Coupé-Versionen von C- und E-Klasse zu ersetzen. Die Designer gingen auf

Nummer sicher und schufen ein Auto mit allen Zutaten eines modernen Klassikers: lange Motorhaube, tief liegender Grill, hohe Gürtellinie, sanft abfallendes Dach und zwei große Türen. Ja, anders als es uns viele Hersteller weismachen wollen: Zur Coupé-Konsequenz gehört, dass auf jeder Seite nur eine Tür vorhanden ist. Der Einstieg mag für Menschen eines gewissen Alters nicht gerade einfach sein. Erst recht nicht, wenn man in den engen Fond abtauchen muss. Aber dafür gibt es ja Enkelkinder.

Vorne sitzt es sich links wie rechts vorzüglich. Nicht nur wegen der perfekten Sitze. Auch das Ambiente überzeugt, die Bedienung gibt wenig Rätsel auf und an die Lenkradschaltung rechts zur Steuerung der kompetenten Neungang-Automatik hat man sich



nicht nur gewöhnt, sie wird inzwischen kopiert. Getrübt wird die Freude lediglich durch kleine, während der Fahrt schlecht zu treffende Wischfelder, etwa für die Lautstärke. Dagegen erfreuten wir uns am Infotainment mit dem immer noch marktführenden MBUX-System und am senkrecht aus der Mittelkonsole ragenden, in der Größe perfekten Bildschirm. Dank der Gnade früher Geburt ist der Trend zum Tür-zu-Tür-Screen noch nicht zum CLE durchgedrungen. Vielleicht kommt das mit der Überarbeitung – müssen müsste es nicht.

Reisen statt rasen

Wir testeten den CLE 300, dann ist der flexibel arbeitende Allradantrieb serienmäßig an Bord. Anders als der Name suggeriert, arbeitet hier nur ein 2,0-Liter-Vierzylinder, dessen 190 kW/258 PS immerhin einen elektrischen Zusatzschub von 17 kW/23 PS erhalten. So ist man gut unterwegs: 6,2 Sekunden von null auf 100 km/h, bis zu 250 km/h Spitze. Die Souveränität des sechszylindrigen CLE 450 erreicht der kleinere Benziner nicht. Dafür hielt sich der Praxisverbrauch für ein 4,85 Meter langes und rund zwei Tonnen schweres Auto in Grenzen. Trotz engagierter Fahrweise und Autobahnetappen blieben wir unter acht Litern.

Nicht nur deshalb ist die lange Reise die Domäne dieses Grand Turismo – zumindest zu zweit. Dann reichen auch die 420 Liter Kofferraumvolumen. Und falls doch eine Tasche keinen Platz findet, wandert sie eben auf die Rücksitze. Trotz des komfortablen und ausgewogenen Fahrwerks sollte man den Alpenpass relaxt angehen.

Mercedes CLE 300 4Matic

Basisdaten: zweitüriges, viersitziges Coupé der gehobenen Mittelklasse, Länge: 4,85 Meter, Breite: 1,86 Meter, Breite mit Außenspiegeln: 2,04 Meter, Höhe: 1,43 Meter, Radstand: 2,87 Meter, Kofferraumvolumen: 420 Liter, Antrieb: Mildhybrid-Benziner, 2,0-Liter-Reihen-Vierzylinder, Neungang-Automatik, 48-Volt-Bordnetz, integrierter Startergenerator

Mercedes CLE 300 4Matic:

Leistung: 190 kW/258 PS plus 17 kW/23 PS Boost, Drehmoment: 400 Nm bei 2.000–3.200/min plus 205 Nm Boost, Allrad, 0–100 km/h: 6,2 s, Vmax: 250 km/h, Verbrauch: 7,0–7,6 l/100 km (WLTP), CO₂-Emissionen: 159–173 g/km, Testverbrauch: 7,8 l/100 km; Preis: ab 58.430 Euro



Fotos: Mercedes

- 1 Dank der Gnade früher Geburt ist der Trend zum Tür-zu-Tür-Screen noch nicht zum CLE durchgedrungen.
- 2 Einmal Platz genommen, sitzt es sich zumindest vorne links wie rechts ganz vorzüglich. Und das nicht nur wegen der perfekten Sitze.
- 3 Elegante Proportionen und moderne Details machen den CLE zum Klassiker der Zukunft.

Das Gewicht ist in Kurven jederzeit spürbar, und wenn der Schwabe eine Schwäche hat, dann die schwer zu dosierenden Bremsen. Andererseits fährt sich der Viersitzer mit optionaler Allradlenkung fast so agil wie ein Kompakter.

Der Preis der Schönheit

Wir trennten uns nur ungern von unserem CLE. Selten wird man von der autokritischen Umwelt heute noch auf einen Testwagen derart positiv angesprochen. Beim CLE war dies gleich mehrfach der Fall. Weniger positiv ist das bekannte Preis-Problem süddeutscher Autohersteller. Knapp 70.000 Euro ruft Mercedes für das CLE Coupé mit dieser Motorisierung auf. Wer 20.000 Euro drauflegt, hat das meiste Nützliche und Schöne an Bord, 10.000 Euro Extras erscheinen als unterste Grenze.

Klassiker gegen Aufpreis

Dafür fährt man etwas Seltenes: ein modernes Auto, dem wir – den fehlenden E-Antrieb ausgeblendet – heute schon künftige Klassiker-Reife bescheinigen. Das CLE Coupé ist nicht perfekt, nicht billig und nicht für jeden praktisch. Aber es hat etwas, das vielen neuen Autos fehlt: eine Haltung. Und die steht ihm ziemlich gut. ■

Text: Peter Eck



Viel Auto, wenig Luxus

Der **Dacia Bigster Hybrid** fährt sparsam, bietet viel Raum und kostet deutlich weniger als viele Rivalen. Nur auf langen Strecken merkt man den Rotstift.

Dass man bei Dacia viel Auto fürs Geld bekommt, ist nicht neu. Beim Dacia Bigster Hybrid gibt es aber nun »richtig viel« Pkw für den Euro: Das große SUV sieht gut aus, hat Platz, zeitgemäße Technik und einen effizienten Antrieb. Ganz ohne Kompromisse geht es aber auch weiterhin nicht.

Die Zeiten, in denen Dacia die alte Renault-Technik auftragen musste, sind schon seit einigen Jahren vorbei. Auch der Bigster nutzt nun nicht mehr eine längst abgeschriebene Uralt-Plattform, sondern basiert auf der neuesten Version der Konzern-Architektur. Das hat aus Kundensicht nicht zuletzt zwei Vorteile: ein modernes Infotainment und den Zugriff auf die aktuelle elektrifizierte Antriebstechnik. In unserem Fall in Form des Vollhybrids, der sich sowohl bei Fahrleistungen als auch hinsichtlich der Effizienz oberhalb der alternativ angebotenen Mildhybrid-Ottomotoren mit Benzin- oder LPG-Betrieb einsortiert. Seit kurzem ist er außerdem in einer neuen Top-Variante mit Allradantrieb und Autogaz zu haben.

Die 116 kW/155 PS starke Kombination aus 1,8-Liter-Vierzylinder und zwei E-Motoren ist in unterschiedlichen Varianten bereits aus anderen Modellen der Renault-Nissan-Mitsubishi-Allianz bekannt – und zeigt auch im

großen Dacia seinen bekannten Charakter. Und der ist auf der Haben-Seite vor allem durch hohe Effizienz geprägt – selbst im Autobahnbetrieb lassen sich locker Werte um die fünf Liter erreichen, auf der Landstraße geht es noch tiefer. In der Stadt ist der Bigster überraschend häufig im reinen E-Betrieb unterwegs, was neben einer Verbrauchsminderung auch in einem agilen Antritt beim Losfahren und bei Zwischenspurts resultiert.

Effizienz vor Komfort

Auf der anderen Seite wird die Effizienz mit eher mäßigen Fahrleistungen erkaufte. Bis Tempo 100 vergehen knapp 10 Sekunden, maximal sind 180 km/h möglich. Ausreizen mag man beides nicht. Denn noch stärker als bei den Modellen der preislich höher positionierten Schwestermarken quitiert der Dacia die Leistungsabfrage des Fahrers nicht nur mit schwindender Effizienz, sondern auch mit dröhnigem Motoren-Sound.

Die Rumänen haben knallhart und ziemlich konsequent bei der Geräuschdämmung gespart, was vor allem längere Fahrten akustisch anstrengend machen kann. In Kombination mit den ebenfalls kostenoptimierten Sitzen

(weich, kurz und wenig konturiert) macht der Bigster auf Langstrecke nicht so richtig Spaß. Zweimal im Jahr in den Urlaub dürfte gehen, werktägliche Außendienstfahrten über dreistellige Kilometerdistanzen eher nicht.

Platz ist seine Stärke

Kurze und mittlere Strecken, gerne auch mit viel Ladung sind das eigentliche Geläuf des großen Kompakt-SUVs. Das Fahrwerk ist durchaus sensibel, reaktiv und gleichzeitig komfortabel geraten, das Raumempfinden in Reihe eins ist mindestens ordentlich. Im Fond geht es ebenfalls geräumig zu, herausragend ist aber der Gepäckraum mit seinen über 550 Litern (fast 1.900 Liter bei umgeklappter Rückbank), dem ebenen Boden und dem allgemein gut nutzbaren Zuschnitt. Kleiner Kritikpunkt: Das aus der nicht besonders weit aufschwingenden Heckklappe herausragende Schloss hat im Test für mehr als eine Beule am Kopf gesorgt.

Durchaus gefällig hat Dacia den Innenraum hinbekommen. Natürlich dominiert in Cockpit und Türverkleidungen preisgünstiges Hartplastik, dank der robust-offroadigen und stilistisch eigenständigen Gestaltung wirkt aber alles passend und am rechten Platz. Auch der Sparansatz beim Infotainment lässt sich verkraften: Zwar nutzt der Bigster nicht das komfortable Google-System der Renault-Modelle, seine abgespeckte Software aber arbeitet flott genug und lässt sich ordentlich bedienen. Alternativ macht der kabellose Android-Automotive- und Apple-CarPlay-Anschluss die Navigation und das Musikstreaming per Handy möglich. Ablagen gibt es genug, wobei sich große Wasserflaschen in den Türfächern nur

schlecht unterbringen lassen. Praktisch hingegen ist das gekühlte Staufach in der Mittelkonsole.

Preisvorteil trotz Extras

Zu haben ist der Hybrid-Bigster netto ab knapp 24.300 Euro – und dann bereits in der zweiten Ausstattungsvariante »Expression«. Eine spärlich ausgestattete »Essential«-Ausführung spart sich Dacia bei der Top-Motorisierung und gibt somit serienmäßig immer Klimaautomatik, eine geteilt umklappbare Rückbank und Nebelscheinwerfer. Üppig ist auch das nicht. Aber wer netto knapp 1.700 Euro mehr in das »Journey«-Modell investiert, bekommt schon eine durchaus taugliche Ausstattung inklusive Multimediasystem, elektrischer Heckklappe und schlüssellosem Zugang. Ordert man dann noch Metallic-Lack, das City-Paket mit Park- und Totwinkel-Kameras sowie das Winter-Paket mit Heizung für Sitze, Scheibe und Lenkrad, bleiben wenig Wünsche offen. Kostenpunkt: netto knapp 27.700 Euro. Das sind netto rund 4.200 Euro weniger als VW für den Basis-Tiguan verlangt.

Viel Platz, ein sparsamer, aber ausreichend kraftvoller Antrieb und ein gar nicht so spartanisches Ausstattungsangebot machen den Bigster zum bislang wohl komplettesten Dacia-Modell der Neuzeit. Ein paar Schwachpunkte bleiben zwar, vor allem bei Geräuschkomfort, Sitzen und Reisetauglichkeit. Wer damit klarkommt, bekommt für sein Geld hier aber wirklich viel Auto. ■

Text: Holger Holzer



Fotos: Dacia

Dacia Bigster Hybrid 155

Basisdaten: Fünftüriges, fünfsitziges SUV der Mittelklasse; Länge: 4,57 Meter, Breite: 1,81 Meter (mit Außenspiegeln: 2,07 Meter), Höhe: 1,71 Meter, Radstand: 2,70 Meter, Kofferraumvolumen: 546/1.851 Liter

1,8-Liter-Vierzylinder-Benziner, Systemleistung 115 kW/155 PS, maximales Drehmoment: Benziner 172 Nm, Elektro 205 Nm, Frontantrieb, Multi-Mode-Automatikgetriebe, 0-100 km/h: 9,7 s, Vmax: 180 km/h, Normverbrauch: 4,7 Liter/100 Kilometer, CO₂-Ausstoß: 106 g/km, Testverbrauch: 5,1 Liter/100 Kilometer; Preis ab 24.277 Euro

1 Der Innenraum ist nicht hochwertig, aber durchaus ansehnlich und gut nutzbar.

2 Der Dacia Bigster Hybrid bietet 546 Liter Kofferraumvolumen. Bei umgeklappter Rückbank wächst der Laderaum auf 1.851 Liter.

3 Auf Wunsch lässt ein Panoramaglasdach Licht hinein.

Starker Stadt-Stromer

Mit dem **eMoovy** bietet **Iveco** ein elektrisches Fahrgestell in der Klasse bis 3,5 Tonnen an. Technisch basiert das Fahrzeug auf dem Staria von Hyundai. Was kann der kompakte Transporter leisten?

Fährt sich wie ein Auto, arbeitet wie ein Lkw: Mit diesem Anspruch schickt Iveco den eMoovy ins Rennen. Technisch basiert der elektrische Leicht-Lkw auf dem Hyundai Staria und verbindet damit Pkw-nahe BEV-Technik mit Nutzfahrzeug-Aufgaben. Das macht den Ansatz durchaus interessant – vor allem für städtische Einsätze.

Den Antrieb übernimmt ein Elektromotor mit 160 kW und 350 Nm Drehmoment. Für die Energieversorgung stehen zwei Lithium-NMC-Batterien zur Wahl: 63 oder 76,1 kWh brutto, nutzbar sind 60,7 beziehungsweise 73,4 kWh. Damit soll der eMoovy je nach Ausführung 265 oder 320 Kilometer weit kommen. Die Höchstgeschwindigkeit liegt bei 120 km/h – für Stadtverkehr und regionale Touren reicht das allemal.

Geladen werden die Lithium-NMC-Batterien mit 800-Volt-Technologie vergleichsweise schnell. Das

Versprechen: In weniger als zehn Minuten soll das Fahrzeug Energie für 100 Kilometer zurückgewinnen. Mit einer DC-Gleichstrom-Ladung und maximal 350 kW soll das Fahrzeug laut Iveco in 20 Minuten von zehn auf 80 Prozent laden. An der heimischen Steckdose lädt das Fahrzeug von fünf bis 100 Prozent in 7,2 Stunden – und damit locker über Nacht.

Strom für Aufbau und Kühlung

Zudem verfügt das Fahrzeug über einen 230-V-Wechselstromanschluss, der mit einer Leistung von bis zu 3,5 kW Aufbauten wie Kühlaggregate versorgen kann. Konfigurationsseitig bietet Iveco den eMoovy mit Kofferaufbau, wahlweise aber auch als Pritsche oder Kipper an. Damit bietet er bis zu 10 m³ Ladekapazität. Als Kastenwagen gibt es den leichten Transporter aber nicht. Macht aber auch Sinn, denn im Hyundai-



Konzern deckt die Schwestermarke Kia mit dem PV5 diese Lücke bereits ab.

Innen macht der eMoovy eine hübsche Figur. Das digitale, konfigurierbare 12,3-Zoll-Farbdisplay zeigt die wichtigsten Infos zur Fahrt, das Infotainment leitet auf dem 10,25-Zoll-LCD-Display den Fahrer intuitiv durch die Menüs. Am Lenkrad können Funktionen wie ein intelligenter Tempomat oder der Spurhalteassistent bequem eingestellt werden.

Schub trotz Zuladung

Während der Fahrt unterstützt eine intelligente Rekuperation beim sanften Abbremsen. Bei leicht überhöhtem Tempo mahnt das Fahrzeug deutlich. Es blinkt und piept alles – typisch Koreaner eben. Überzeugender arbeitet der Lenkassistent: Er stabilisiert den eMoovy, wenn starker Wind am Aufbau drückt. Das System unterstützt so geschmeidig, dass sich der eMoovy selbst unter widrigen Bedingungen wie an unserem Testtag sauber auf Kurs halten lässt.

Beim Verbrauch fordert der Testwagen im Schnitt 28 kWh – allerdings mit Winterreifen und 780 kg Ladung. Unter diesen Umständen ist das ein zufriedenstellender Mittelklasse-Wert. Auch fahrdynamisch steckt der eMoovy die Zuladung gut weg: Beim Losfahren merkt man von den 780 Kilo erstaunlich wenig.

Einziger wirklicher Wermutstropfen ist der stolze Preis von 57.900 Euro netto für das Fahrzeug mit Kofferaufbau. Iveco verspricht aber im Rahmen eines Leasingangebots inklusive Wartung, Reparatur und einem persönlichen Ansprechpartner bei 10.000 km und 60 Monaten Laufzeit eine Rate von 699 Euro für den Koffer – was das Fahrzeug in erschwinglichere Preisgefüge rückt. ■

Text: Alexander Roller



1



2



3



4



5



6



7

- 1 Alles am Platz: Übersichtlich, modern und geordnet geht es im Innenraum zu.
- 2 Genug Beinfreiheit: Der eMoovy bietet auch größeren Fahrern genug Platz.
- 3 Gut verstaut: Die zentrale Ablagebox verfügt über Getränkehalter und fasst 18,8 Liter.
- 4 Ein bisschen Luxus: Der eMoovy wartet mit einer zweistufigen Lenkradheizung auf.
- 5 Ladeklappe vorn: Das Ladekabel wird an der Front eingesteckt.
- 6 Seitentür beim Koffer: Neben dem Heck, kann der Kofferaufbau auch seitlich entladen werden.
- 7 Kleines Platzwunder: Der eMoovy weist eine Ladekapazität von 10 m³ auf.

Fotos: Alexander Roller, Iveco



Neue Vans aus China

Die Geely-Tochter **Farizon** tritt in Deutschland mit zwei neuen Elektro-Transportern an. SV und V7E decken das Segment mittelgroße und große Kastenwagen ab.

Mit Farizon kommt der nächste chinesische Anbieter ins deutsche Transportergeschäft. Die Geely-Tochter startet mit zwei batterieelektrischen Kastenwagen: dem größeren SV und dem kompakteren V7E. Der SV deckt mehrere Größenklassen ab, der V7E ist kompakter zugeschnitten und zielt stärker auf Einsätze in der Stadt.

Der Farizon SV wird für Deutschland in sechs Größen angekündigt. Die kleinste Variante L1H1 bietet laut Hersteller 6,95 Kubikmeter Ladevolumen und je nach Batterie 1.265 bis 1.350 Kilogramm Nutzlast. Die größte Ausführung L3H3 kommt auf 13 Kubikmeter Laderaum und 1.035 bis 1.045 Kilogramm Nutzlast. Damit reicht die Bandbreite vom kompakten Transporter für Serviceeinsätze bis zur großvolumigen Version für Lieferverkehre.

Farizon SV mit 5 Sternen

Ein wichtiges Argument für den größeren SV liefert Farizon gleich mit: Der Transporter erreicht im Euro-NCAP-Test fünf Sterne und 85 Punkte. Nach Unternehmensangaben ist das die bislang höchste Bewertung für ein chinesisches BEV-Nutzfahrzeug in diesem

Segment. Das Ergebnis soll vor allem Vertrauen schaffen – bei einer Marke, die in Deutschland erst noch Fuß fassen muss. »Deutsche Flottenkäufer haben jedes Recht, Nachweise zu verlangen. Wir haben sie mitgebracht«, sagt Cook Xue, CEO von Farizon Auto International.

Zur Sicherheitsbotschaft kommt die Zuliefererseite. Die Batteriezellen stammen von CATL, zudem arbeitet Farizon mit Bosch und ZF zusammen. Beide Unternehmen sind nach Farizon-Angaben in zentrale Systeme wie Antrieb, Fahrwerk oder Assistenztechnik eingebunden. Für den SV nennt Farizon bei den Varianten L2H2 und L2H3 bereits konkrete Daten: Beide messen 5.490 Millimeter in der Länge, nutzen eine 82,88-kWh-LFP-Batterie, sind frontgetrieben und auf 135 km/h ausgelegt. Der L2H2 bietet 9,39 Kubikmeter Laderaum und 336 Kilometer WLTP-Reichweite, der L2H3 kommt auf 11,22 Kubikmeter und 319 Kilometer. Das zulässige Gesamtgewicht beträgt jeweils 3.500 Kilogramm. Anhängelasten: 750 Kilogramm ungebremst, bis zu 2.000 Kilogramm gebremst. Ladewerte für den SV nennt Farizon noch nicht.

V7E für die Stadt

Der Farizon V7E ist kompakter. Er misst 4,99 Meter in der Länge, bietet 6,95 Kubikmeter Ladevolumen und kommt auf ein zulässiges Gesamtgewicht von 3.150 Kilogramm. Die Nutzlast liegt bei rund 1.243 Kilogramm. Die 66,67-kWh-LFP-Batterie arbeitet auf 400-Volt-Basis. Geladen wird mit bis zu 97 kW Gleichstrom über CCS2 oder mit 11 kW Wechselstrom über Typ 2.

Die kombinierte WLTP-Reichweite gibt Farizon mit 328 Kilometern an, im Stadtzyklus sollen bis zu 475 Kilometer möglich sein. Der kombinierte Verbrauch liegt bei 22,4 kWh je 100 Kilometer, im Stadtbetrieb bei 15,5 kWh. Hinzu kommen eine Ladehöhe von 51 cm, ein Wendekreis von sechs Metern und eine Höchstgeschwindigkeit von 120 km/h. Zu den künftigen Kunden sollen Lieferdienste, Handwerksbetriebe und Serviceflotten mit vielen Stopps und kurzen Strecken gehören.

Bei einer neuen Marke zählen für Flottenkunden nicht nur die Fahrzeugdaten, sondern vor allem die Aftersales-Betreuung: Wie schnell kommen Teile, wer repariert, wie lange steht das Fahrzeug? Dafür hat Farizon bereits ein Ersatzteillager in

Deutschland eingerichtet. Die wichtigsten Komponenten sollen dort vorgehalten werden, um bei Bedarf die Lieferzeiten kurz zu halten. Darüber hinaus plant der Hersteller den Aufbau eines Servicenetzes gemeinsam mit lokalen Partnern. Farizon ergänzt sein Angebot um das digitale Managementsystem EIC. Es überwacht Fahrzeugdaten in Echtzeit, darunter Standort, Batteriezustand und Fahrverhalten.

Die Preise beginnen beim V7E bei 32.600 Euro, der größere SV startet bei 44.900 Euro. Beide Fahrzeuge verfügen laut Hersteller über EU-Typgenehmigung. Einen Termin für den Marktstart in Deutschland hat Farizon noch nicht genannt. ■

Text: Nicole Holzer



1 Der Farizon SV deckt je nach Variante 6,95 bis 13 Kubikmeter Ladevolumen ab.

2 Im Fahrerhaus des Farizon SV setzt die Geely-Tochter auf drei Sitzplätze.

3 Das Cockpit des V7E ist übersichtlich mit einer digitalen Einheit und zusätzlichen Knöpfen.

4 Der V7E bietet 6,95 Kubikmeter Laderaum mit verkleideten Seitenwänden und robustem Boden. Die Ladekante liegt bei 51 cm.

Transporter Farizon SV & V7E

Farizon SV

Basisdaten: batterieelektrischer Transporter mit Frontantrieb, sechs Größen von L1H1 bis L3H3, 6,95 bis 13 m³ Ladevolumen, je nach Version gut 1,0 bis 1,35 t Nutzlast, 135 km/h Spitze, Anhängelast bis 2.000 kg gebremst, Euro NCAP: 5 Sterne und 85 Punkte, Preis: ab 44.900 Euro.

Varianten

L1H1: 6,95 m³ Laderaum, je nach Batterie 1.265 bis 1.350 kg Nutzlast.

L3H3: 13 m³ Laderaum, je nach Batterie 1.035 bis 1.045 kg Nutzlast.

L2H2: 5,49 m Länge, 2,18 m Höhe, 9,39 m³ Laderaum, 336 km WLTP, 82,88-kWh-CATL-LFP-Batterie, 3,5 t zGG.

L2H3: 5,49 m Länge, 2,50 m Höhe, 11,22 m³ Laderaum, 319 km WLTP, 82,88-kWh-CATL-LFP-Batterie, 3,5 t zGG.

Farizon V7E

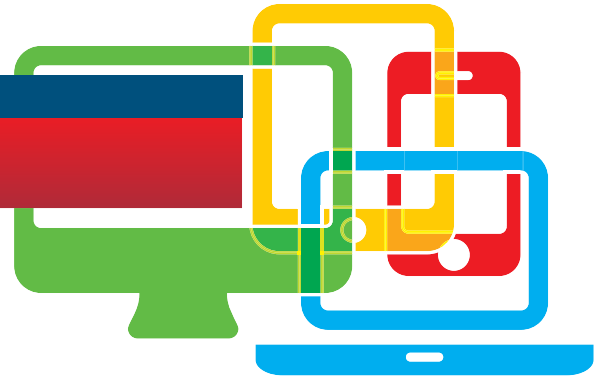
Basisdaten: batterieelektrischer Kompakt-Transporter, Länge: 4,99 Meter, Ladevolumen: 6,95 m³, Nutzlast: rund 1.243 kg, zulässiges Gesamtgewicht: 3.150 kg, Batterie: 66,67 kWh CATL-LFP, 400-Volt-System, Vmax: 120 km/h, Preis: ab 32.600 Euro

Reichweite und Verbrauch

WLTP kombiniert: 328 km, WLTP Stadt: 475 km, Verbrauch kombiniert: 22,4 kWh/100 km, Verbrauch Stadt: 15,5 kWh/100 km, DC-Laden: bis 97 kW über CCS2, AC-Laden: 11 kW über Typ 2, Ladekante: 51 cm, Wendekreis: 6 Meter



Fotos: Farizon



Newsletter



Jetzt anmelden und immer up to date sein: Der Newsletter informiert Sie zwei Mal pro Woche über den Flottenmarkt und bringt Ihnen spannende Artikel frei Haus.

firmenauto.de/newsletter

firmenauto.de



Ihre Quelle für aktuelle Informationen rund um Geschäftswagen, Flottenmanagement und Finanzen. Alle Artikel kostenfrei unter: firmenauto.de

E-Paper



Laden Sie sich die Ausgaben von firmenauto als E-Paper kostenlos hier herunter.

firmenauto.de/epaper

Who is Who Pkw-Flottenmarkt

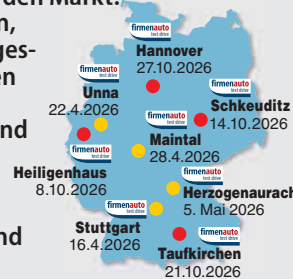
Das Nachschlagewerk für die Fuhrparkbranche. Alle Adressen und Kontakte der wichtigsten Fahrzeug- und Zubehöranbieter sowie Dienstleister – von Auto bis Zulassungsservice.



Die aktuelle Ausgabe erhalten Sie kostenfrei als PDF-Download unter: firmenauto.de/wiwpdf

Veranstaltungen

Beim firmenauto test drive testen Flottenprofis die aktuellsten Modelle, vorwiegend mit E-Antrieb, und verschaffen sich einen guten Überblick über den Markt. Die kostenlosen, kompakten Tagesveranstaltungen bieten zudem Fachvorträge und ausreichend Gelegenheit zum Austausch mit Kollegen und Herstellern.



Für 2026 geplante Events:

- 16. April Stuttgart
- 22. April Unna
- 28. April Maintal
- 05. Mai Herzogenaurach
- 08. Oktober Heiligenhaus
- 14. Oktober Schkeuditz
- 21. Oktober Taufkirchen
- 27. Oktober Hannover

Mehr Infos unter: firmenauto.de/testdrive

Impressum

firmenauto – Mobilität & Management
ISSN 1618-4998

Redaktion firmenauto.de
Nicole Holzer (Geschäftsführende Redakteurin),
Carsten Nallinger (Chefredakteur),
Uta Sichel (Assistenz)

Mitarbeiter dieser Ausgabe:
Markus Bauer, Martin Benzing, Peter Eck,
Thomas Hirschberger, Marc-Oliver Prinzing,
Sebastian Renz, Alexander Roller, Axel Schäfer,
Michael Specht

Grafik/Produktion:
Frank Haug (Ltg.);
Florence Frieser, Monika Haug,
Oswin Zebrowski, Marcus Zimmer

Internet: Carsten Nallinger (Chefredakteur);
Nicole Holzer (Geschäftsführende Redakteurin);
Jan Grobosch (Grafik/Produktion)

Sekretariat, Leserservice:
Uta Sichel Tel.: 07 11/7 84 98-11

Verlag: Euro Transport Media Verlags-
und Verlagsgesellschaft mbH
Das Gemeinschaftsunternehmen von
Dekra, Motor Presse Stuttgart und VF
Verlagsgesellschaft

Geschäftsführer:
Bert Brandenburg und Oliver Trost
Anschrift von Verlag und Redaktion:
Handwerkstraße 15
70565 Stuttgart
Tel.: 07 11/7 84 98-11
Fax: 07 11/7 84 98-88
Internet: www.firmenauto.de
E-Mail: firmenauto@etm.de

Anzeigen: Alexander Fischer
Tel.: 07 11/7 84 98-20
Fax: 07 11/7 84 98-29

Anzeigenverwaltung:
Motor Presse Stuttgart GmbH & Co. KG
Anzeigenabteilung firmenauto
Gabi Volkert
Postfach, 70162 Stuttgart
Leuschnerstraße 1, 70174 Stuttgart
Tel.: 07 11/1 82-1403

Vertrieb: Bernd Steinfeldt (Ltg.)
Gerlinde Braun, Tel.: 07 11/7 84 98-14
Sylvia Fischer, Tel.: 07 11/7 84 98-18
E-Mail: vertrieb@etm.de

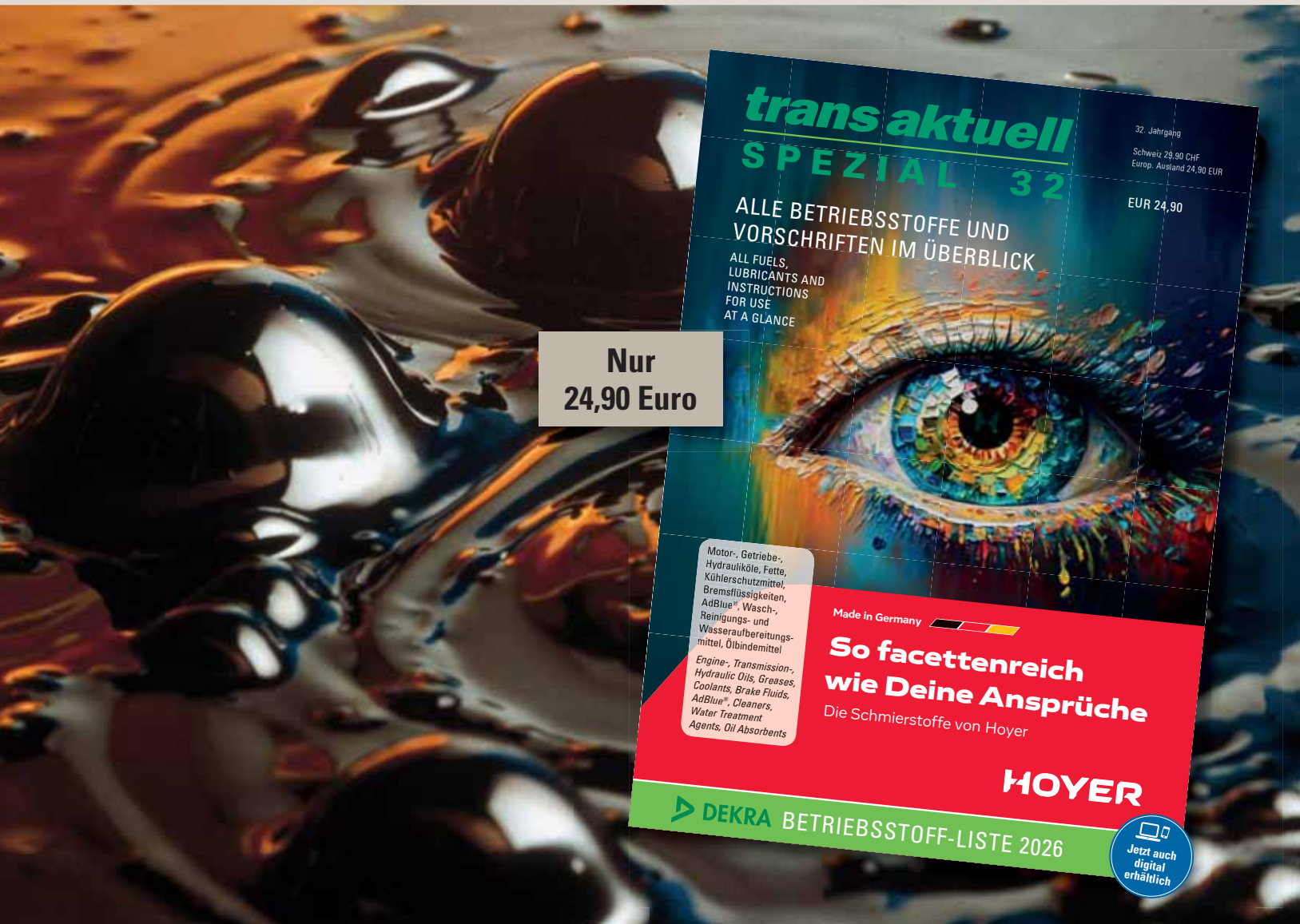
Herstellung: Thomas Eisele
Druck: Dierichs Druck + Media
GmbH & Co. KG
Frankfurter Straße 168, 34121 Kassel
Printed in Germany

Erscheinungsweise:
Die Mitglieder von Dekra erhalten
firmenauto im Rahmen ihrer

Mitgliedschaft als Beilage in trans
aktuell. Höhere Gewalt entbindet
den Verlag von der Lieferungspflicht,
Ersatzansprüche können nicht
geltend gemacht werden. Alle
Rechte vorbehalten, © by ETM Ver-
lags- und Veranstaltungs-GmbH. Für
unverlangt eingesandte Manuskripte,
Fotos oder Zeichnungen übernimmt
der Verlag keine Haftung. Alle Preise
im Heft ohne Mehrwertsteuer außer
bei Büchern, Software und Gebühren.

Abonnenten-/Leserservice:
firmenauto, Vertrieb
Handwerkstr. 15,
70565 Stuttgart
Tel.: 07 11/7 84 98-14/-18
Fax: 07 11/7 84 98-46
E-Mail: vertrieb@etm.de
Web: www.firmenauto.de/shop

Damit läuft es wie geschmiert: Alles über Öle, Fette und andere Betriebsstoffe



Das einzigartige Nachschlagewerk mit über 2.500 Produkteinträgen: die DEKRA Betriebsstoff-Liste 2026

Als *trans aktuell* spezial erscheint die DEKRA Betriebsstoff-Liste im 32. Jahr mit einer Auflage von 26.000 Exemplaren. Davon 4.000 gedruckte und 22.000 digitale Exemplare. Die Pflichtlektüre der Profis in Autohaus und Fuhrpark wird von Herstellern und Händlern auch wegen der umfangreichen zweisprachigen Tabellen und kompetenten Fachartikel geschätzt. Neben der umfassenden Übersicht über Fette, Öle, Schmierstoffe, Kühlerschutzmittel usw. sind auch die Anforderungen, Adressen und Vertriebsstrukturen der Fahrzeughersteller sowie die neuesten ACEA-Vorschriften Bestandteil der *trans aktuell* spezial.

**Jetzt bestellen: www.eurotransport.de/betriebsstoffliste
Telefon: +49(0) 711 7252266; E-Mail: fernfahrer@zenit-presse.de**

VOLVO



Der neue vollelektrische Volvo EX60.

Entdecken Sie den neuen Volvo EX60 – mit bis zu 810 km Reichweite¹ und innovativer 800-Volt-Technologie, die es Ihnen ermöglicht, in nur 10 Minuten bis zu 340 km Reichweite² nachzuladen. Während seine aerodynamische Silhouette Eleganz und Effizienz vereint, sorgt der großzügige, naturinspirierte Innenraum für eine komfortable Atmosphäre für alle an Bord.

volvocars.de/EX60

Die Zukunft Ihrer Flotte.

Jetzt ab 62.990 € (UVP)³

¹ Energieverbrauch: 375 kW (510 PS); Stromverbrauch 15,7 kWh/100 km; CO₂-Emission 0 g/km; (kombinierte WLTP-Werte); CO₂-Klasse A.

² Die Ladezeit ist ein Testergebnis unter Standard-Arbeitsbedingungen an einer 400-kW-Ladestation; die tatsächliche Ladezeit kann je nach Fahrzeugstatus, Ladeausrüstung, Umgebungsbedingungen usw. variieren.

³ Abbildung zeigt Sonderausstattung.