EAM 06/2025
Dezember • Januar

elektro auto mobil

Günstig laden ohne Abo
Hier laden Sie am HPC für unter 50 ct/kWh ohne Grundgebühr.

Neue E-Motoren
Die Dual-Rotor-Technologie von DeepDrive.

ALLE WICHTIGEN ELEKTROAUTO-NEUHEITEN

2026

Elektrische Gebrauchte
Eine Chance auf echte Schnäppchen. Was Sie vor dem Kauf wissen sollten!

DIE VIELFALT WÄCHST WEITER



DE: 6,90 €
AT: 6,90 €
CH: 11,00 CHF
Lux: 8,20 €

4 190769 906906 06

Das führende Magazin für Elektromobilität

XPENG

TURBO-LADER

Der neue XPENG G9 ab 529 € mtl.[1]



Abbildung zeigt Sonderausstattung.

Mit bis zu 525 kW Ladepower in nur 10 Minuten von 20-80% laden.
Vollausstattung und 7 Jahre Garantie.
Neuer XPENG G9 Stromverbrauch 18,4-20,1 kWh/100 km;
CO_2-Emission 0 g/km; CO_2-Klasse: A (kombinierte Werte laut WLTP)

xpeng.com/de

[1] Ein unverbindliches Privatleasing-Angebot (Kilometer-Leasing) der ALD Lease Finanz GmbH (Leasinggeber), Fuhlsbüttler Straße 437, 22309 Hamburg – bei 48 Monaten Laufzeit, 10.000 Kilometer Laufleistung pro Jahr, für den neuen XPENG G9 Standard Range mit bis zu 502 km Reichweite (im kombinierten Testzyklus gem. WLTP je nach Version und Ausstattung) bei monatlichen Leasingraten à 529 € und einer Leasing-Sonderzahlung von 4.370 €. Bonität vorausgesetzt. Preise inkl. Mehrwertsteuer zzgl. Überführungs- und Zulassungskosten. Angebot ist gültig für Privatkunden bei allen teilnehmenden XPENG Vertragshändlern bis 31.01.2026 und nicht mit anderen Nachlässen / Aktionen kombinierbar.



ROBIN ENGELHARDT

… hat eine Elektromotor-Innovation „Made in Germany“ unter die Lupe genommen.



VANESSA OELMANN

… zeigt, dass Luxus auch ganz schön spartanisch ausfallen und trotzdem Spaß machen kann.



RUDOLF HUBER

… fuhr das neueste Werk einer exotischen Marke mit einer (hierzulande) exotischen Karosserieform.

Lieber obenauf

Liebe Leserinnen und Leser,

das Jahr 2025 neigt sich dem Ende zu. Nutzen wir die Chance und werfen einen Blick zurück. War das Jahr aus Sicht der Elektromobilität ein erfolgreiches? Das kommt auf die Perspektive an. Einerseits wackelt das für 2035 avisierte sogenannte „Verbrenner-Aus“ so stark wie lange nicht mehr, wie wir in unserer Analyse dazu ab *Seite 94* feststellen. Auch die Autohersteller haben durch die Bank weg ihre ehemals ambitionierten Ziele, in Europa vollständig auf Elektroautos umzustellen, früher als erwartet kassiert. Autos mit Verbrennungsmotor — egal ob hybridisiert oder nicht — werden wohl noch eine Weile der dominierende Antrieb in Deutschland und Österreich bleiben, wenngleich das Ziel der Klimaneutralität grundsätzlich nicht infrage gestellt wird. Das versichert uns auch Patrick Dinger, Chef von Opel Deutschland, im Interview, das Sie ab *Seite 54* lesen können.

Doch es ist lohnenswert, sich die positiven Signale zu vergegenwärtigen. Trotz des plötzlichen Förderstopps in Deutschland und Österreich haben sich die Elektroauto-Zulassungszahlen erholt und weisen in die richtige Richtung. Der Trend ist (vor allem in Deutschland) zwar weiterhin stark getrieben von den elektrischen Dienstwagen, doch neue Modelle wie der Renault Twingo, der Citroën ë-C3 Urban Range oder die MEB-Entry-Familie des Volkswagen-Konzerns dürften auch starkes Interesse bei Privatpersonen wecken. Und das ist nur ein kleiner Teil der vielen Neuheiten, die wir für das kommende Jahr erwarten und die für ein kräftiges Wachstum sorgen werden. Wir laden Sie daher ein, in unserer großen Jahresvorschau ab *Seite 20* zu stöbern und sich von der kommenden Modellvielfalt ein eigenes Bild zu machen.

Zoomen wir aus Deutschland, Österreich und Europa heraus, ist der Trend ebenfalls klar: Auch wenn das Thema Elektromobilität in den USA für die nächsten Jahre erst einmal aufs Abstellgleis gestellt wurde, wächst der Elektroanteil weltweit. Wir bleiben dabei: Die Elektroauto-Welle rollt weiter — sie wurde in den letzten Monaten vielleicht ein wenig gebremst und ist auf den einen oder anderen Wellenbrecher getroffen, doch aufzuhalten ist sie trotzdem nicht mehr. Wir können nun als Gesellschaft und Industriestandort die Entscheidung treffen, ob wir unter ihr begraben werden möchten oder auf ihr surfen wollen. Wir plädieren für die zweite Option.

In diesem Sinne, liebe Leserinnen und Leser, bleiben Sie ebenfalls obenauf, genießen Sie eine erholsame Weihnachtszeit und rutschen Sie gesund ins neue Jahr, in dem wir hoffen, Sie wieder begrüßen zu dürfen.

Herzlichst, Ihr

Marcus Zacher und **Dietmar Köslich**
(Chefredakteur) (Herausgeber)

Hier finden Sie
Elektroautomobil auch online:

Das Magazin für Elektromobilität

EAM 06/2025
Dezember • Januar

elektro auto mobil

Inhalt

EAM 06/2025



16

Porsche Cayenne Electric
Weltpremiere des erstmals elektrisch angetriebenen Super-SUV

44

Audi A6 Avant e-tron performance
Der E-Kombi in der reichweiten-stärksten Version im Test

NEUHEITEN

016 **Porsche Cayenne Electric**
Weltpremiere des erstmals elektrisch angetriebenen Super-SUV

TITEL 020 **Die Vielfalt wächst weiter**
Die große Jahresvorschau auf alle wichtigen Elektroauto-Neuheiten 2026



56

Citroën ë-C5 Aircross
Erste Ausfahrt im komfortablen E-SUV

TESTS & FAHRBERICHTE

038 **Kia EV4**
Der neue Kompaktwagen im ersten Fahrbericht

044 **Audi A6 Avant e-tron performance**
Der E-Kombi in der reichweitenstärksten Version im Test

056 **Citroën ë-C5 Aircross**
Erste Ausfahrt im komfortablen E-SUV

060 **Audi e-tron GT quattro**
Edel-Audi mit spartanischer Ausstattung im Fahrbericht

064 **Volvo ES90**
Unterwegs in der etwas anderen Business-Limousine

080 **Nissan Micra**
Fahrbericht der Neuauflage des Kleinwagens

090 **Nissan Leaf**
Der Elektroauto-Pionier ist zurück – und wir sind ihn schon gefahren

100 **KGM Musso EV**
Fahrt im neuen Elektro-Pick-up mit Exotenstatus

SERVICE & TECHNIK

051 **Elektrohelden 2026**
Die große EAM-Leserwahl der besten Elektroautos

052 **Die Technik des Ferrari Elettrica**
Einblicke in die Technologie des ersten E-Sportlers aus Maranello

054 **„Emotionalität steht bei uns im Fokus!“**
Interview mit Patrick Dinger, Chef von Opel Deutschland

068 **Elektroautos werden immer besser**
Mehr Reichweite, kürzere Ladestopps: Das brachten die letzten 5 Jahre

INFRASTRUKTUR

070 **DC-Wallboxen**
Die Alternative zwischen AC-Ladestation und HPC

099 **Mercedes-Benz ELF**
Ein Forschungsfahrzeug für Ladetechnologien

NUTZFAHRZEUGE

104 **Elektrische Überland- und Reisebusse**
Neue E-Busse nehmen die Mittel- und Langstrecke in Angriff

DIE GROSSE JAHRESVORSCHAU

NEUHEITEN 2026

Mehr Vielfalt, mehr Reichweite, mehr bezahlbare Stromer: Das neue Jahr bringt deutlich über 100 neue Elektroautos mit sich!

20

Volvo ES90
Unterwegs in der etwas anderen Business-Limousine

64



38

Kia EV4: der neue Kompaktwagen im ersten Fahrbericht



70

DC-Wallboxen: die Alternative zwischen AC-Ladestation und HPC



075 **Dual Motor und Dual Rotor**
Die innovative E-Maschinen-Technologie von DeepDrive im Check

084 **Gebrauchtwagenberater**
Darauf kommt es beim Gebrauchtwagenkauf an

094 **Aus für das Verbrenner-Aus?**
Wie Europa über das Ende des Verbrennungsmotors debattiert

ZWEIRÄDER & LFZ

103 **FacteurDix Line**
Das ultrasparsame Dreirad

110 **Honda CUV e:**
Das neue A1-Moped im ersten Test

RUBRIKEN

006 **E-Motionen: Kurz und knackig**

036 **Tarif-Check**
Günstig laden ohne Abo: Schnellladen für unter 50 ct/kWh

042 **Range Extender**
Der Blick über den Tellerrand der automobilen Elektromobilität

063 **EAM Podcast**
Unsere neuesten Episoden

113 **Neuwagenübersicht (PDF)**
QR-Code und Link zur digitalen Neuwagenübersicht

113 **Übersicht Symbole und Abkürzungen**

114 **Impressum**

114 **Vorschau**

FAHRZEUGE IN DIESEM HEFT

044 Audi A6 Avant e-tron performance
060 Audi e-tron GT quattro
014 Citroën ë-C3 Urban Range
056 Citroën ë-C5 Aircross
008 Dacia Hipster Concept
103 FacteurDix Line
052 Ferrari Elettrica
110 Honda CUV e:
104 Irizar i3 Electric
100 KGM Musso EV
038 Kia EV4
104 MAN Lion‘s Coach 14 E
014 Mazda Vision X-Compact
104 Mercedes-Benz eIntouro
099 Mercedes-Benz ELF
010 Mercedes-Benz Vision Iconic
010 Mitsubishi Eclipse Cross
090 Nissan Leaf
080 Nissan Micra
007 Peugeot Polygon Concept
016 Porsche Cayenne Electric
006 Renault Twingo E-Tech Electric
104 Setra S 517 HD „H2 Coach“
006 Subaru Performance-E STI concept
012 Tesla Model Y Standard
064 Volvo ES90





RETRO-KNUTSCHKUGEL MIT CHARME

Mensch, ist der niedlich: In Paris hat Renault ein Auto präsentiert, das das Erfolgsrezept seiner Retro-Serie auf die Spitze treibt.

Von den Froschaugen-Scheinwerfern bis zu den angedeuteten Lüftungsöffnungen auf der Fronthaube hat man beim neuen Twingo fast alles vom Original von 1993 beibehalten, nur zwei zusätzliche Türen fallen als Unterscheidungsmerkmal sofort ins Auge. Der Innenraum bleibt wie beim Vorbild variabel: Die beiden Rücksitze lassen sich einzeln verschieben, sodass man die Wahl zwischen mehr Kofferraum (bis zu 305 Liter) oder mehr Beinfreiheit (bis zu 16 Zentimeter Kniefreiheit) hat.

Nur 3,79 Meter Außenlänge vereinfachen die Parkplatzsuche in der Stadt deutlich, dennoch ermöglichen 2,49 Meter Radstand ein geräumiges Interieur und der umklappbare Vordersitz gibt bei Bedarf zwei Meter Durchladelänge frei. Der LFP-Akku speichert 27,5 nutzbare Kilowattstunden und kann mit 50 kW Gleich- und 11 kW Wechselstrom geladen werden (beides Serienausstattung in Deutschland und Österreich). Dafür wiegt der Wagen aber auch nur leichte 1.200 Kilogramm. 60 kW Antriebsleistung und 175 Newtonmeter Drehmoment schieben den kleinen Flitzer in rund zwölf Sekunden von 0 auf 100 km/h, die WLTP-Reichweite beträgt bis zu 263 Kilometer.

Der Einstiegspreis ist mit unter 20.000 Euro nicht zuletzt wohl auch deswegen so niedrig, weil man die Entwicklung nach China ausgelagert hat und die Produktion in Slowenien stattfindet, wo auch der Vorgänger gebaut wurde. Den Preis der auf der Premiere vorgestellten, besser ausgestatteten Version „Techno“ wollte Renault noch nicht nennen. Der Marktstart erfolgt im Frühling 2026.





Subaru Performance-E STI concept

Es lebe der Sport

Das Kürzel STI lässt nicht nur die Herzen von Rallye-Fans höherschlagen. Doch wie könnte eine moderne Interpretation mit E-Antrieb aussehen? Eine Designstudie zeigt, wohin die Reise geht.

Die großen Erfolge des Subaru-Rallye-Teams liegen schon eine ganze Weile zurück, dennoch zitiert die Studie großzügig aus dem Fundus der Rallye-Rennwagen. Große Flügel an Front und Heck, ein riesiger Luftauslass in der Fronthaube und goldene Felgen erinnern an die glorreichen Zeiten von Colin McRae & Co.

In der Grundform nimmt die Studie womöglich das Design eines künftigen Impreza vorweg, auf dessen Basis Subaru vielleicht ein STI-Modell lanciert. Welche Technik darin zum Einsatz kommen soll, verraten die Japaner aber noch nicht. Ein Allradantrieb dürfte aber gesetzt sein.





Zu den verfügbaren Assistenzsystemen gehört auch eine automatische Einparkfunktion.



Der Renault Twingo im ersten Check. Hier mehr erfahren:





Das Cockpit ist übersichtlich und ansehnlich gestaltet. Die Displays messen 7 Zoll für den Fahrer und 10 Zoll für das Infotainment.



Unter den freundlich dreinblickenden Tagfahrleuchten verstecken sich die Scheinwerfer.

Ein erster Hinweis auf den neuen E-208

Mit einer abstrakten Studie weist die Löwenmarke den Weg zur Nachfolgegeneration des Kleinwagens E-208. Das Konzeptfahrzeug schafft durch weit ausgestellte Räder und kurze Überhänge viel Platz im lichtdurchfluteten Innenraum, in dem vier Personen unterkommen. Viel Freiraum bei der Gestaltung ermöglicht die Steer-by-Wire-Lenkung mit einem viereckigen Lenkrad. Auch wenn die Studie als Dreitürer designt wurde, erwarten wir für den neuen E-208 stets fünf Sitze und fünf Türen. Er basiert auf der Plattform STLA Small, womit bis zu 500 Kilometer Reichweite möglich sein sollen.



Peugeot Polygon Concept Die Studie zeigt, wie der Nachfolger des E-208 ungefähr aussehen könnte.

Mehr Mut zum Weniger



Dacia Hipster Concept

DER HIPSTER IST EIN VORBOTE EINER NEUEN FAHRZEUG-KATEGORIE.

Elektroauto? Ja. Luxus? Nein, danke. Während viele Hersteller ihre Modelle mit immer mehr Ausstattung und Komfortfunktionen aufrüsten, geht Dacia mit dem Hipster den entgegengesetzten Weg. Der graublaue Block bringt lediglich 800 Kilo auf die Waage und soll den CO_2-Fußabdruck über den gesamten Lebenszyklus im Vergleich zu heutigen E-Fahrzeugen halbieren. Dennoch finden vier Personen oder bis zu 500 Liter Ladung im kleinen Würfel Platz. Möglich macht das ein konsequentes Packaging: Die Fenster stehen fast senkrecht, das Dach ist verglast, die Sitze sind modular und mit atmungsaktivem Netzgewebe bespannt. Vorn gibt es sogar eine kleine Bank anstelle zwei separater Sitze. Die Reichweite soll so groß sein, dass man mit zwei Ladungen pro Woche auskommt.

Wenngleich Dacia den Begriff nicht selbst verwendet, handelt es sich offenkundig um einen Ausblick auf eine neue Fahrzeugkategorie, die als „E-Car“-Klasse diskutiert wird. Diese Klasse ist zwischen Leichtfahrzeugen und Pkw (M1) angesiedelt und könnte in Europa nach Vorbild der japanischen Kei-Cars eingeführt werden. Eine Entscheidung dazu gibt es aber noch nicht. VO



Der Kofferraum lässt sich flexibel von 70 auf bis zu 500 Liter erweitern, sogar eine Waschmaschine soll hineinpassen.



Mehr Infos zum Dacia Hipster Concept:

Mit nur drei Metern Länge, 1,55 Metern Breite und 1,52 Metern Höhe passt das Hipster Concept in jede Parklücke.

Charging my Way!

Unsere individuelle Wallbox-Familie mit Installation im Komplettpaket! Einfach Online-Konfigurator nutzen, AMTRON® 4You aussuchen und kaufen – ganz easy online auf unserer neuen Website!

www.MENNEKES4You.de

Wallbox kaufen

Installation buchen

Entspannt losfahren

MENNEKES

Mercedes-Benz Vision Iconic

Batmobil auf Schwäbisch

Mit einem aufsehenerregenden Showcar im Stile der Aero-Coupés der 1930er Jahre zeigt Mercedes, wohin die Reise bei kommenden Modellen gehen wird. Das auffälligste Merkmal ist der riesige beleuchtete Chromgrill, den wir in ähnlicher Form schon am neuen GLC wiederfinden.

Der schwarze Lack der Studie besteht aus neuartigen Solarmodulen, die sich wie eine dünne Paste direkt auf die Karosserie auftragen lassen. Damit ließe sich bei einer Fahrzeugoberfläche eines SUV unter idealen Bedingungen Energie für bis zu 12.000 Kilometer pro Jahr gewinnen.



Mitsubishi Eclipse Cross

Mal wieder ein Stromer von Mitsubishi

Wer erinnert sich noch an den Mitsubishi i-MiEV, der hierzulande schlicht als „EV“ verkauft wurde? Der kleine Stromer aus dem Jahr 2009 war damals eines der ersten Serien-Elektroautos überhaupt. Damals gab Mitsubishi auch zwei französischen Marken Schützenhilfe, denn er kam in Europa auch als Citroën C-Zero und Peugeot iOn auf den Markt.





Immerhin bis 2020 wurde das Modell produziert — und dann kam lange nichts. Bis jetzt.

Heute dreht sich die Richtung des Technologietransfers um: Der neue Mitsubishi Eclipse Cross ist eigentlich ein Franzose, denn unterm Blech steckt der Renault Scenic. So ganz verhehlen kann das kompakte SUV trotz der geänderten Front seinen Ursprung nicht. Zum Start gibt es einen 87-kWh-Akku für 600 Kilometer Reichweite und 160 kW Leistung. Weitere Versionen folgen. Die Preise beginnen bei rund 48.000 Euro.

100.000 hat der ... DIE ZAHL DER AUSGABE

...europäische Marktführer für DC-Ladestationen, Alpitronic, europaweit in den letzten sieben Jahren installiert. 15 Prozent der Ladepunkte stellen 400 kW Ladeleistung bereit.

Quelle: Alpitronic

Nicht nur dank der Steer-by-Wire-Technologie soll der Iconic mindestens das ADAS-Level 2+ schaffen und perspektivisch Level 4 erreichen. Dabei hilft das „Neuromorphic Computing“, bei dem die Rechner die Funktionsweise des menschlichen Gehirns nachbilden. Damit können KI-Berechnungen energieeffizienter und schneller durchgeführt werden.





Das Cockpit mit dem klassischen Vierspeichenlenkrad erinnert an Mercedes-Modelle der 1920 und 30er Jahre.



Ein ausfahrbares LIDAR auf dem Dach hilft bei den erweiterten Level-2-Fahrfunktionen.

go-e

go-e Charger PRO
HYPERINTEGRIERBARE FLOTTENLÖSUNG

Mit kostenlosem Backend für viele Managementaufgaben:

- Einzel- und Gruppenkonfiguration von Ladestationen
- RFID-Management
- Bereitstellung von abrechnungsrelevanten Ladedaten
- Anbindung an externe Lastmanagement- oder Abrechnungssysteme

Last-management · Photovoltaik · RFID · LAN · MID konform*

HTTP API · MQTT · Modbus · OCPP

DESIGN AWARD 2025

3 JAHRE Garantie

BEST OF 2025 mobility — 1st Place — CHARGING SYSTEMS AC — go-e Charger Gemini 2.0

VISION mobility · Deloitte. · IAA MOBILITY 2025

Kein Abrechnungsbedarf?

Lade mit dem Sieger der Leserumfrage!

Made in Austria | www.go-e.com

* Launch der mess- und eichrechtskonformen Version geplant für Q1/26

DER TERMIN TIPP

Essen Motor Show

29. Nov.–07. Dez. 2025

Europas größtes Tuning- und Motorsport-Event zeigt mit rund 500 Ausstellern ein breitgefächertes Angebot für sportliche Serienfahrzeuge und Classic Cars.

Ort: Essen, DE

Brussels Motor Show

09.–18. Januar 2026

Zum 102. Mal präsentiert die Brüsseler Automobilmesse auf rund 50.000 m² aktuelle Modelle, Konzeptfahrzeuge und zahlreiche Welt- und Europapremieren.

Ort: Brüssel, BE

Vienna Drive

15.–18. Januar 2026

Die Vienna Drive bietet einen umfassenden Überblick über aktuelle Entwicklungen in der Mobilität. Gezeigt werden Pkw, Zweiräder und Nutzfahrzeuge sowie Lösungen für Ladeinfrastruktur.

Ort: Wien, AT

VOLT Future Mobility Messe

30. Januar–01. Februar 2026

Die technologieorientierte Messe umfasst zahlreiche zukunftsweisende Innovationen der Mobilitätsbranche. Im Fokus stehen die neuesten technischen Entwicklungen und nachhaltige Lösungen.

Ort: Augsburg, DE

E-world energy & water

10.–12. Februar 2026

Als europäischer Branchentreffpunkt der Energie- und Wasserwirtschaft thematisiert die Messe intelligente Netze, erneuerbare Energien, Speicherlösungen und digitalisierte Infrastrukturen.

Ort: Essen, DE



Tesla Model Y Standard

Model Y zum Discounter-Preis

Tesla hat das neue, günstigere Einstiegsmodell des Model Y präsentiert, das seit kurzem in Deutschland und Österreich erhältlich ist. Der verringerte Preis lässt sich vor allem auf eine abgespeckte Ausstattung zurückführen.

Das abgespeckte Model Y ist schon auf den ersten Blick als solches zu erkennen: Den Bug kennzeichnet eine geglättete Frontschürze, es fehlt die durchgängige Lichtleiste und der Heckabschluss wurde ebenfalls umgestaltet. Bei der Ausstattung spart Tesla: So wurden u. a. Ambientebeleuchtung, Fond-Display, Panoramadach oder die hintere Sitzheizung entfernt.

Die Reichweite klettert im Gegenzug von 500 auf 534 Kilometer, der WLTP-Verbrauch konnte vom bereits sehr guten Niveau auf 13,1 kWh/100 km weiter gesenkt werden – ein Bestwert in dieser Fahrzeugklasse. Dafür hat der Antrieb an Leistung eingebüßt, denn der Sprint auf 100 km/h dauert nun 7,2 statt vorher 5,9 Sekunden. An der Ladeleistung ändert sich nichts.

Der Lohn des Diätprogramms ist der um 5.000 auf 39.990 Euro reduzierte Basispreis. Dafür wurde die bisherige Basisversion aus dem Programm genommen. Wer mehr Ausstattung, Reichweite oder Leistung benötigt, muss daher zu einem der mindestens 10.000 Euro teureren Model-Y-Versionen greifen.



Innen gibt es Stoff-Kunstledersitze und eine offene Mittelkonsole.



Die indirekte Beleuchtung am Heck wurde beim neuen Standard-Modell gestrichen.

QR-Code scannen und mehr zum Tesla Model Y Standard erfahren!

DINITECH

Die flexible Wallbox.

Made in Austria

www.NRGkick.com

NRGkick 16A

Optimierte Ladeleistung für den Alltag

- Smart & sicher laden mit 11 kW
- Inklusive NRGkick App und WLAN
- Optionale Upgrades: PV-Laden, OCPP & Charging4Fleets

NRGkick 32A

Für maximale Ladeleistung

- Ideal für E-Autos mit 22 kW Onboard-Charger
- Gewerbliche Anwendungen mit hoher Ladefrequenz benötigen
- Besonders schnell und effizient laden

SICHER & SMART

IP67 Wasserdicht &
IP69k Staubdicht

Blackout Schutz &
LIchtbogenschutz

Überfahrsicher &
Stoß- und schlagfest IK10

Themperaturresistent
-40° bis +70°C

Steckdosenüberhitzungsschutz &
Falschanschlussprüfung

Hauslastmanagement, API &
Peak Shaving

Mehrfach ausgezeichnet

electricar – DAS MAGAZIN FÜR DIE MOBILITÄT VON MORGEN – MOBILE WALLBOXEN – TESTSIEGER – DiniTech NRGkick 32A – www.dietester.de | Mai 2025

electricar – DAS MAGAZIN FÜR DIE MOBILITÄT VON MORGEN – MOBILE WALLBOXEN – SIEGER – WALLBOXEN (11 KW) – DiniTech NRGkick 16A – www.dietester.de | Mai 2025

BEST4 FLEET 2024 – SIEGER – AC-WALLBOXEN & LADEKABEL – FLOTTE

IN ALLER KÜRZE

Wer elektrisch pendelt, spart

Laut einer Studie von E.ON können Pendler zwischen 10 und 70 Prozent der Energiekosten pro Monat sparen, wenn sie ein Elektroauto statt eines Verbrenners nutzen. Die höchste Ersparnis haben Heimlader mit speziellen Stromtarifen.

Nio startet in Österreich

Für die Limousine ET5, den Kombiableger ET5 Touring sowie das SUV EL6 stehen die Preise bereits fest. Das große SUV EL8 könnte noch folgen, ebenso soll der Kleinwagen Firefly für 29.990 Euro in den Verkauf gehen.

Kleine Preissenkung bei EnBW mobility+

Zum 01. Dezember 2025 sinken die Preise bei den mobility+ Ladetarifen S und M um 3 ct/kWh. Die Preissenkung gilt für Ladevorgänge an EnBW-Ladestationen. Im Ladetarif L reduziert sich die monatliche Grundgebühr um sechs Euro auf 11,99 Euro.

Citroën ë-C3 Urban Range

Stadt-Stromer für unter 20.000 Euro

Mit einem neuen Basismodell unterbietet Citroën (zumindest in Deutschland) die psychologisch wichtige 20.000-Euro-Marke. Der ë-C3 Urban Range ist mit einem 30-kWh-Akku ausgerüstet, mit dem immerhin noch 212 Kilometer Reichweite möglich sein sollen. Der E-Motor leistet wie bisher 83 kW. Etwas Kompromissbereitschaft wird beim Laden verlangt: Serienmäßig lädt der Urban Range nur einphasigen Wechselstrom mit 7,4 kW. Der 11-kW-Dreiphasenlader kostet 400 Euro. Alternativ kann man eine 30-kW-Gleichstromladung ordern, die 500 Euro extra kostet, sich aber nicht mit dem 11-kW-Ladegerät kombinieren lässt. Ansonsten entspricht der Urban Range dem Standard Range. In Österreich werden mindestens 22.890 Euro fällig.



Mazda Vision X-Compact

Ein E-Kleinwagen von Mazda?

Wird so der neue Mazda 2 aussehen? Womöglich. Zumindest hat Mazda auf der Japan Mobility Show eine 3,83 Meter lange, knallrot lackierte Studie vorgestellt, die sofort als 2er durchgehen würde. Den Kleinwagen kennzeichnen glatte, runde Flächen und der Innenraum vereint klassisches Design mit der Moderne: Ein Beispiel ist das einzelne digitale Rundinstrument. Für Navigation und Unterhaltung hält das Smartphone her, das sich griffgünstig hinter dem Lenkrad befestigen lässt. Außerdem kann das Fahrzeug per KI in natürlicher Sprache kommunizieren, Ziele vorschlagen und den Fahrer unterstützen. Über die geplante Antriebstechnik haben die Japaner noch nichts verraten. Wir hoffen auf einen elektrischen Mazda 2e.





E-COMPETITION

In Kooperation mit **ADAC**

ADAC

JETZT DEIN TEAM *REGISTRIEREN!*

24ecompetition.com

28. Februar - 01. März 2026

Hockenheimring

STODIA

Ladepartner der ADAC e-competition

webfleet

Technikpartner der ADAC e-competition

DAS SUVERLATIV

Porsche will es wissen



Weltpremiere
Porsche Cayenne Electric

Stärker als ein Taycan Turbo GT, eine Beschleunigung wie der Ferrari Elettrica, aber Platz für fünf Personen und reichlich Gepäck: Beim neuen Cayenne zieht Porsche alle Register, denn dieses SUV muss ein Erfolg werden.



Text: Marcus Zacher **Fotos:** Porsche

850.000 Watt — das ist die Leistung, mit der die vierte Generation der erfolgreichen SUV-Baureihe in der Turbo-Version ihre vier Räder antreibt. Damit avanciert sie zum bislang stärksten Elektro-SUV und Serien-Porsche aller Zeiten.

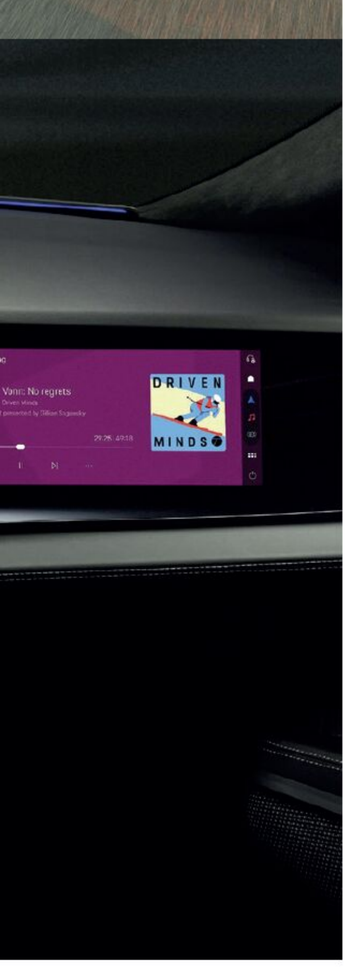
Wobei man die Angabe mit einigen Fußnoten versehen muss. Denn den spektakulären Spitzenwert geben die beiden E-Motoren nur bei aktivierter Launch Control ab, die den Edel-Geländewagen dann mit Hilfe von 1.500 Newtonmetern in 2,5 Sekunden auf 100 km/h katapultieren. Bis 200 km/h vergehen nicht einmal 7,4 Sekunden, die Spitze wird erst bei 260 km/h erreicht. Im normalen Fahrbetrieb stellen die E-Maschinen jedoch maximal (und nicht minder beeindruckende) 630 kW zur Verfügung. Aktiviert man auf dem Lenkrad die „Push-to-Pass“-Funktion, werden weitere 130 kW mobilisiert. So gerüstet zählen Überholmanöver zu den kleineren Herausforderungen.





Die Fähigkeiten des Cayenne dürften selbst anspruchsvolleren Einsätzen im Gelände genügen. Wer mehr braucht, wählt das Offroad-Paket.





AN KEINER BAUREIHE HÄNGT DAS WOHL VON PORSCHE SO SEHR WIE AM CAYENNE.

Gebremst wird ebenfalls überwiegend elektrisch, und das auf dem Niveau eines Formel-E-Rennwagens. Denn bei bis zu 600 kW Rekuperationsleistung hat die Reibbremse in 97 Prozent der Fälle Ruhepause, so die Zuffenhausener. Wer sie dennoch häufiger nutzen will, kann sie auch in der Keramik-Ausführung PCCB ordern – falls sich der Cayenne doch einmal auf eine Rennstrecke verirren sollte.

Schon das Einstiegsmodell ist solide motorisiert

Es ist müßig, über Sinn und Sinnhaftigkeit dieses Wettrüstens zu diskutieren. Schließlich leben die Stuttgarter so wie alle Luxusmarken davon, dass man sich deren Fahrzeuge nicht kauft, weil man sie unbedingt braucht, sondern weil man sie will. Und schließlich muss es ja auch nicht unbedingt der Turbo sein: Die Basisversion ist mit 300 kW (mit Launch Control sind es kurzzeitig 325 kW) sicherlich auch kein Kind von Traurigkeit. Mit einer Sprintzeit von knapp unter fünf Sekunden und einer Endgeschwindigkeit von 230 km/h dürfte er ebenso die meisten Leistungswünsche erfüllen.

Unabhängig vom Antrieb bringt das knapp fünf Meter lange SUV aber auch viele praktische Tugenden mit sich: Bei einem im Vergleich zur letzten Generation um 13 Zentimeter auf über drei Meter gewachsenen Radstand erwarten wir reichlich Platz vorne wie hinten. Der Kofferraum erfüllt mit 781 Litern (in der Cargo-Stellung) auch größere Transportaufgaben und lässt sich zudem auf bis zu 1.588 Liter erweitern. Ein 90 Liter großer Frontkofferraum wurde ebenso nicht vergessen. In puncto Anhängelast steht der neue Cayenne seinem weiterhin erhältlichen Verbrenner-Vorgänger gleichwohl in nichts nach und zieht bis zu 3,5 Tonnen.

Für Langstrecken scheint die dritte Elektrobaureihe der Marke auch gerüstet zu sein. Stets über 600 Kilometer nach WLTP-Norm sind mit dem 113 kWh großen Akku möglich. Hier kommen andere zwar weiter, doch dafür soll das Laden dank 800-Volt-Technik umso schneller abgehakt werden können: Porsche verspricht, dass bis zu einem SoC von etwa 55 Prozent die Ladeleistung konstant im Korridor zwischen 350 und 400 kW liegt, die 80-Prozent-Marke daher in unter 16 Minuten erreicht werden kann. Möglich macht das u. a. eine neuartige doppelseitige Kühlung der Batteriezellen.

Neu beim Cayenne Electric: eine kontaktlose Ladefunktion

Neben der 11-kW-Ladung an der handelsüblichen Wallbox bietet Porsche für das Laden zu Hause erstmals eine induktive Ladefunktion an. Dabei wird die Energie kontaktlos von einer Bodenplatte auf eine im Unterboden des Fahrzeugs installierte Empfängerspule mit 11 kW übertragen. Der Wirkungsgrad wird mit immerhin 90 Prozent beziffert. Der Ladevorgang startet automatisch, sobald der Cayenne über der Platte geparkt wurde. Eine Animation im Display hilft dabei, den Wagen korrekt zu positionieren.

Apropos Display: Im Cayenne Electric kommt erstmalig ein gebogenes OLED-Display für das Infotainment zum Einsatz. Ein paar analoge Schalter für Klimaanlage und Lautstärke ergänzen



Der Fahrer blickt auf ein 14,25 Zoll großes Kombiinstrument. In der Mitte der gebogene Hauptbildschirm. Für den Beifahrer gibt es optional einen 15 Zoll großen Touchscreen.

die Bildschirmlandschaft, die sich auf Wunsch aus drei Exemplaren zusammensetzt. Die Gestaltung kann durch diverse Themes den eigenen Wünschen nach konfiguriert werden. Bei der Bedienung unterstützt der neue „Voice Pilot“, ein KI-basierter Sprachassistent, der auch komplexe Eingaben verarbeiten können soll.

Spagat zwischen Geländefähigkeit und Sportlichkeit

Nun stammt das SUV ja vom Geländewagen ab und so mancher Kunde fordert auch eine gewisse Offroadfähigkeit ein. Der serienmäßige Allradantrieb ist dafür eine wichtige Grundvoraussetzung. Wer unwegsameres Terrain unter die Räder nehmen will, setzt ein Kreuzchen beim Offroad-Paket, wodurch die geänderte Frontschürze mehr Böschungswinkel zulässt. Gleichzeitig muss eine Porsche natürlich auch in der Kurve für Fahrspaß sorgen. Daher kommt ab Werk in beiden Varianten eine adaptive Luftfederung zum Einsatz, beim Turbo-Modell zusätzlich eine Hinterachs-Quersperre mit Torque Vectoring. Auf Wunsch unterstützt eine Hinterachslenkung bei der Fahrdynamik und reduziert den Wendekreis.

Eine adaptive Luftfederung ist Serie, beim Turbo gibt es zudem eine Hinterachs-Quersperre mit Torque Vectoring für noch schnellere Kurvenfahrten.

VON WEGEN SCHRANKWAND: DER C_W-WERT BETRÄGT GUTE 0,25.

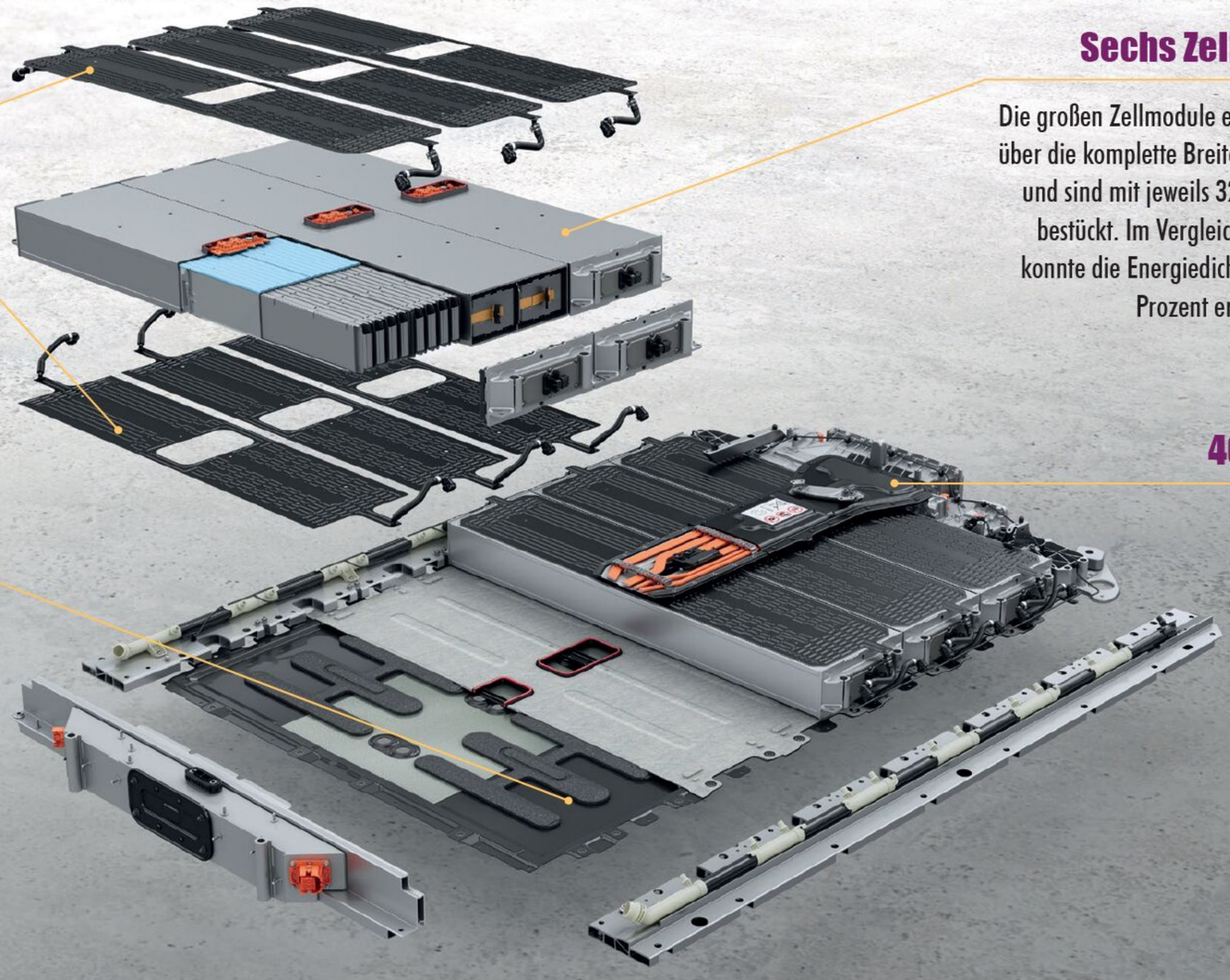


Doppelseitige Kühlung

Die Zellen werden sowohl von oben als auch von unten gekühlt. Durch das aufwendige Thermomanagement soll eine hohe Leistungsrobustheit sowohl beim Laden als auch beim Fahren erzielt werden.

Geringeres Gewicht

Die HV-Batterie speichert 113 kWh und ist direkt in die Fahrzeugstruktur eingebunden, d. h. sie übernimmt neben der Energiespeicherung auch tragende Aufgaben. Das führt zu einer Gewichtseinsparung, wodurch sich das Verhältnis zwischen Zellen und Gehäuse im Vergleich zur aktuellen Taycan-Batterie um zwölf Prozent verbessert haben soll.



Sechs Zellmodule

Die großen Zellmodule erstrecken sich über die komplette Breite der Batterie und sind mit jeweils 32 Pouchzellen bestückt. Im Vergleich zum Taycan konnte die Energiedichte um sieben Prozent erhöht werden.

Kompatibel mit 400-Volt-Ladesäulen

Durch einen Hochvolt-Schalter kann die Batterie auch an 400-Volt-Ladesäulen mit bis zu 200 kW geladen werden.





Der Fahrzeugakku kann per Induktion geladen werden. Bei der Positionierung des Fahrzeugs über der Ladeplatte hilft das Infotainment.

Technische Daten Porsche Cayenne

Version	Cayenne Electric	Cayenne Turbo Electric
Leistung (Launch Control/Spitze)	325 kW/300 kW	850 kW/630 kW
Drehmoment	835 Nm	1.500 Nm
Beschleunigung (0–100 km/h)	4,8 s	2,5 s
Beschleunigung (0–"00 km/h)	N/A	7,4 s
Höchstgeschwindigkeit	230 km/h	260 km/h
Energieinhalt Batterie (brutto/netto)	113 kWh/—	113 kWh/—
Reichweite (WLTP)	max. 642 km	max. 623 km
Verbrauch (WLTP)	21,8–19,7 kWh/100 km	22,3–20,4 kWh/100 km
Ladeleistung AC/DC	11 kW/400 kW	11 kW/400 kW
Ladezeit DC (10–80 %)	16 min	16 min
Länge x Breite (ohne Spiegel) **x Höhe**	4,985 m x 1,980 m x 1,674 m	4,985 m x 1,980 m x 1,674 m
Luftwiderstandsbeiwert (c_W)	0,25	0,25
Kofferraum/Frunk	781–1.588 l/90 l	781–1.588 l/90 l
Anhängelast (gebremst/ungebremst)	3.500 kg/750 kg	3.500 kg/750 kg
Preis (DE/AT)	ab 105.200 €/—	ab 165.500 €/—

Der Druck auf das Entwicklungsteam dürfte immens gewesen sein, um den Spagat aus Sportlichkeit, Praktikabilität und Geländetalent unter einen Hut zu bekommen und gleichsam neue Maßstäbe zu setzen.

Mit Blick auf die Zutatenliste scheint das gelungen zu sein. Jetzt muss das nur noch die avisierte Kundschaft mit entsprechendem Münzeinwurf zu honorieren wissen. Die könnte mit Blick auf die Preisliste vielleicht sogar angenehm überrascht werden. Denn der Cayenne Electric ist mit 105.200 Euro kaum teurer als das aktuelle Verbrenner-Einstiegsmodell mit weniger Leistung. Für Porsche-Verhältnisse fast schon als Schnäppchen geht der Cayenne Turbo Electric durch: Der steht für 165.500 Euro in der Liste und unterbietet damit seinen deutlich schwächeren PHEV-Kollegen um über 20.000 Euro. Das liefert den 850.000 Watt dann sogar noch ein echtes Vernunftargument. MZ

Die große Jahresvorschau auf alle wichtigen Elektroauto-Neuheiten

Die Vielfalt wächst weiter 2026

Mehr Vielfalt, mehr Reichweite, mehr bezahlbare E-Autos: Das neue Jahr bringt deutlich über 100 neue Elektroautos mit sich. In praktisch allen Segmenten kommen wichtige Neuheiten auf den Markt, angefangen vom kleinen Renault Twingo für unter 20.000 Euro bis hin zum viermotorigen und 310 km/h schnellen Ferrari Elettrica für die Gutbetuchten. Unter den Neuzugängen befinden sich außerdem einige echte Reichweitenkönige, die mit über 800 Kilometern neue Maßstäbe setzen. Dazu sorgt der Volkswagen-Konzern für frischen Wind in der Kleinwagenklasse: Das Quartett von Cupra, Škoda und VW wird daher 2026 eine besonders wichtige Rolle spielen – nun muss der größte Autobauer Europas aber auch liefern. Schließlich werden noch viele weitere chinesische Hersteller ihre Expansion vorantreiben. Der Wettbewerb wird also härter. Wir sind uns sicher, dass wir (nicht nur deshalb) noch so manch weitere Überraschung sehen werden.



Text: Marcus Zacher **Fotos:** Hersteller **Illustrationen:** avarvarii automotive artworks, KI-generiert

26



ITALIENISCHE REVOLUTION: 2026 KOMMT DER ERSTE ELEKTRO-FERRARI AUF DEN MARKT, DER ELETTRICA.



Alpine A 390

Mit dem sportlichen Crossover A390 startet Alpine ins neue Jahr. Später folgt die Nachfolgerin der A110 – als Elektro-Sportler.

Alpine

Das Jahr beginnt mit den Auslieferungen der Alpine A390, die seit kurzem in der 295 kW starken GT-Version bestellt werden kann. Noch mehr Leistung, und zwar 345 kW, gibt es in der GTS-Ausführung, deren Bestellstart Anfang 2026 erfolgt. Doch dabei belässt es Renaults Sporttochter nicht. Denn im Spätsommer wird auch die Nachfolgerin der A110 präsentiert, die auf der „Alpine High Performance Electric Platform“ (APP) basiert. In den Handel kommt der Elektrosportwagen aber erst Anfang 2027.

Audi

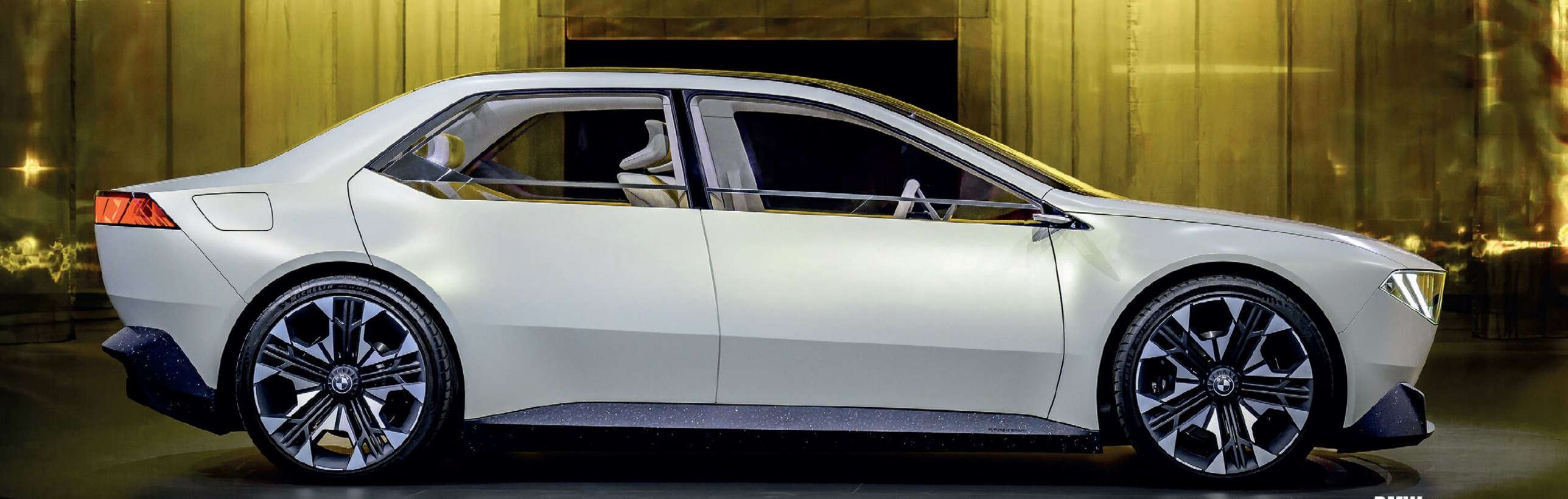
Die Ingolstädter beginnen im kommenden Jahr an ihrem Stammsitz mit der Produktion eines neuen elektrischen Einstiegmodells. Noch ist nicht ganz klar, ob der kleinste e-tron die Bezeichnung A2, A3 oder Q2 erhalten wird — alle drei Nomenklaturen würden ins Portfolio passen, wir tippen jedoch auf den Namen A2.

Das Format des Kompaktwagens dürfte in etwa dem des VW ID.3 entsprechen. Die Technik liefert der MEB-Baukasten des Volkswagen-Konzerns. Damit sind Akkus mit bis zu 79 kWh (netto) denkbar, sowie Hinterradantriebe mit bis zu 240 kW, etwa für ein sportlicheres S-Modell. Die Reichweite wird voraussichtlich bestenfalls bei knapp über 600 Kilometern liegen. Ein Basismodell mit rund 60 kWh und etwa 430 Kilometern könnte das Angebot nach unten abrunden. Vorgestellt wird der neue Ingolstädter in der zweiten Jahreshälfte. Doch zuvor erfährt der größere Plattformbruder, der Q4 e-tron, sein turnusgemäßes Facelift, das vor allem optische Updates sowie Verbesserungen im Innenraum bringen wird. Zusätzlich könnten die sportlichen RS-Versionen von Audi Q6 und A6 e-tron debütieren, mit denen das Leistungsangebot auf vermutlich über 450 kW erweitert wird.



Audi A2 e-tron

Ab 2026 wird in Ingolstadt ein neues elektrisches Einstiegsmodell auf Basis der MEB-Plattform produziert.



BMW i3

Bentley

Die edlen Briten wollen 2026 ihr erstes Elektrofahrzeug präsentieren, ein echtes „Luxus-SUV für die Stadt“, wie Bentley es beschreibt. Das teilt sich die Technik mit dem Porsche Macan und Audi Q6 e-tron, baut also auf der PPE-Plattform auf und verfügt über ein 800-Volt-Bordnetz sowie Batterien mit rund 100 kWh Kapazität. Die Leistung wird für den vorgesehenen Einsatz im urbanen Bereich mehr als ausreichend sein, die Plattform liefert theoretisch bis zu 470 kW. Die Produktion in Crewe wird womöglich erst 2027 beginnen, womit sich auch die Auslieferungen auf übernächstes Jahr verschieben.

BMW

Die „Neue Klasse“ wird bei BMW nicht nur das kommende, sondern auch die folgenden Jahre prägen. Schließlich soll praktisch die gesamte Produktpalette auf das neue Design sowie die technologischen Errungenschaften der Plattform umgestellt werden. Den Anfang macht erst einmal der iX3, der zum Jahresbeginn in den Handel gelangt. Es folgt die erste Limousine mit dem neuen Markengesicht, der 3er-BMW, der als i3 mit Elektroantrieb



BMW iX5

Das große SUV bekommt einen Nachfolger, den es erstmals auch als vollelektrischen iX5 geben wird.

Elektro-Neuheiten 2026

Klein- und Kleinstwagen

Das Segment der elektrischen Stadtflitzer wächst 2026 um einige lang erwartete Modelle.



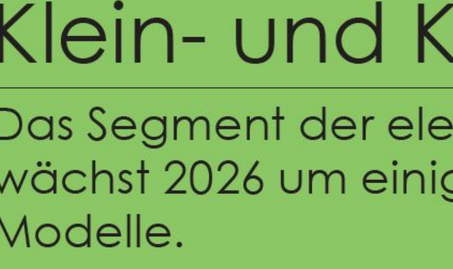
JAC E30X

Auslieferungsstart: H1/2026
Karosserieform: Steilheck-Limousine



Kia EV2

Vorstellung: Q1/2026
Karosserieform: SUV



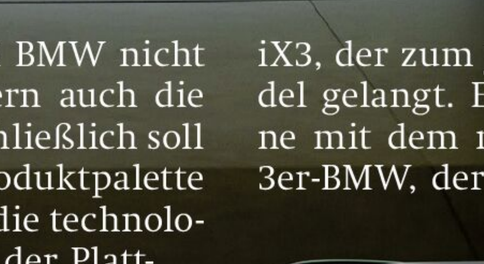
Peugeot E-208

Vorstellung: Q4/2026
Karosserieform: Steilheck-Limousine



Peugeot E-208 GTi

Auslieferungsstart: Q2/2026
Karosserieform: Steilheck-Limousine



Cupra Raval

Vorstellung: Q1/2026
Karosserieform: Steilheck-Limousine



Leapmotor A05

Vorstellung: Q1/2026
Karosserieform: Steilheck-Limousine



Renault Twingo E-Tech Electric

Verkaufsstart: Q1/2026
Karosserieform: Steilheck-Limousine



Firefly

Verkaufsstart: Q1/2026
Karosserieform: Steilheck-Limousine



Leapmotor A10

Vorstellung: Q1/2026
Karosserieform: SUV



Škoda Epiq

Vorstellung: Q3/2026
Karosserieform: SUV

auf den Markt kommt. BMW belebt zwar die Modellbezeichnung wieder, doch das Auto hat nichts mehr mit dem gleichnamigen Kleinwagen zu tun. Die Weltpremiere erwarten wir noch in der ersten Jahreshälfte.

Dann bringt BMW die Neuauflage seines Bestsellers X5 an den Start, der erstmals als vollelektrischer iX5 angeboten wird. Ab 2028 soll sogar eine Wasserstoffversion folgen, der iX5 Hydrogen. Zusätzlich rechnen wir noch mit einem Facelift des i7. Um weiterhin vorne mitspielen zu können, sollte die Oberklasse-Limousine nicht nur optisch auf den neuesten Stand gebracht werden, sondern auch technisch. Ein Upgrade auf ein 800-Volt-Bordnetz mit damit verbundenen schnelleren Ladezeiten erscheint daher unumgänglich. Aufgrund des großen Designumbaus ist nicht ausgeschlossen, dass uns BMW mit weiteren Facelifts im Laufe des Jahres überraschen wird.

Cadillac

Mit dem Optiq bietet Cadillac nun auch ein Elektro-SUV unterhalb der Fünf-Meter-Marke an. Das ist zu Preisen ab 65.000 Euro bestellbar und wird ab Februar an die ersten Kunden übergeben. Zusätzlich könnte die Baureihe noch eine Sportversion erhalten. Diese ist in den USA schon verfügbar und leistet 380 kW. Falls der Optiq-V nach Europa kommt, dann wohl frühestens im zweiten Halbjahr.

Cupra

Eine der wichtigsten Neuheiten des Jahres 2026 ist zweifelsohne der Cupra Raval, das erste Auto auf Basis der MEB-Entry-Plattform des VW-Konzerns. Der 4,05 Meter lange, sportliche Kleinwagen wird in der stärksten Ausführung bis zu 166 kW an die Vorderachse wuchten, die günstigste Version soll wiederum weniger als 25.000 Euro kosten. Die Weltpremiere wird voraussichtlich im ersten Quartal in Barcelona stattfinden. Zusätzlich dürfte der Born ein Update erhalten, um optisch fit für die zweite Hälfte des Modellzyklus gemacht zu werden.

Denza

Die Edelmarke von BYD bereitet sowohl in Deutschland als auch in Österreich den Markteintritt vor. Als erstes Elektroauto bringen die Chinesen den Z9GT auf die Straße. Der gut 5,20 Meter lange Shooting Brake tritt gegen den Porsche Taycan Sport Turismo an. Mit Technologien wie dem Tri-Motor oder dem Krabbengang, mit dem sich der Z9GT seitlich in enge Parklücken schieben kann, will Denza den Zuffenhausenern Kunden abluchsen. Später im Jahr wird der Luxus-Van D9 folgen. Ob er nur als Hybrid oder auch als reines E-Auto angeboten wird, ist noch nicht klar.



Cupra Raval

Der spanische Kleinwagen wird Anfang 2026 vorgestellt und soll für unter 25.000 Euro angeboten werden.

Cadillac Optiq-V

Der Cadillac Optiq ist gerade erst gestartet. Eventuell kommt 2026 auch die 380 kW starke Sportversion Optiq-V nach Europa.



Nissan Juke

Vorstellung: Q4/2026
Karosserieform: Crossover



Nissan Micra

Auslieferungsstart: Q1/2026
Karosserieform: Steilheck-Limousine



Opel Corsa Electric

Vorstellung: Q4/2026
Karosserieform: Steilheck-Limousine



Smart #2

Vorstellung: Q4/2026
Karosserieform: Coupé



Volkswagen ID. Polo

Vorstellung: Q1/2026
Karosserieform: Steilheck-Limousine



Volkswagen ID. Polo GTI

Vorstellung: Q1/2026
Karosserieform: Steilheck-Limousine



Volkswagen ID. Cross

Vorstellung: Q3/2026
Karosserieform: SUV

..... Fahrzeug-Update ..... Performance-Modell ..... vorerst nur in den USA verfügbar

DS Automobiles

Die edle, französische Marke im Stellantis-Konzern stellt im März kommenden Jahres den DS N°7 vor — einem Mittelklasse-SUV, das sich die Technik der „STLA Medium"-Plattform zu Nutze macht. Daher wird es auch eine vollelektrische E-Tense-Version geben. Batterie und Antriebe werden demnach analog zum DS N°8 ausfallen. Heißt konkret: Wahlweise gibt es Akkus mit 73 oder 97 kWh, Vorder- oder Allradantrieb und bestenfalls Reichweiten von knapp 700 Kilometern. In den Handel kommt das SUV dann im Herbst.

GAC

Der chinesische Autokonzern wird mit gleich zwei Modellen der Submarke Aion den deutschen Markt betreten, wobei der genaue Termin noch nicht offiziell kommuniziert wurde. Zum Start stehen der kompakte Aion UT und das Mittelklasse-SUV Aion V zur Auswahl. Ersterer ist ein Konkurrent zum VW ID.3 und soll bei unter 30.000 Euro starten. Zweiterer nimmt den ID.4 ins Visier und ist schon in anderen EU-Märkten für rund 36.000 Euro zu haben.

Ferrari

Es kommt fast einer Sensation gleich: Eine Marke, die kaum wie eine zweite für Verbrennungsmotoren steht, bringt im kommenden Jahr ihr erstes Elektroauto auf den Markt, das schlicht „Elettrica" getauft wurde. Mit welchem Design der Elektro-Ferrari die Köpfe der betuchten Klientel verdrehen will, können wir aktuell nur mutmaßen. Es soll sich offenbar um einen Sport-Crossover handeln, ähnlich dem Purosangue, jedoch kompakter. Einige technische Details hingegen haben die Italiener schon veröffentlicht. So werden vier Elektromotoren den Boliden kraft ihrer mehr als 735 kW in nur 2,5 Sekunden auf 100 km/h katapultieren und eine Spitze von 310 km/h ermöglichen. Die Reichweite soll — zumindest bei gemäßigter Fahrweise — bei über 530 Kilometern liegen. Im Frühjahr wird das Tuch vom Elettrica gezogen.

Fiat

Dass Fiat eine ganze Reihe von Elektroautos auf Basis der „Smart Car"-Plattform plant, hat der Hersteller schon 2024 verkündet. Den Anfang machte der Grande Panda. Für 2026 wird nun noch mindestens ein weiteres größeres Modell erwartet. Dabei könnte es sich um den Fastback handeln — eine Art SUV-Coupé. Der dürfte mit dem bekannten, 83 kW starken Vorderradantrieb und einem 53-kWh-Akku für rund 400 Kilometer Reichweite ausgerüstet sein. Vorgestellt wird die Neuheit im Herbst.

Firefly

Er passt perfekt nach Europa: der Firefly, eine Submarke von Nio. In Norwegen und den Niederlanden wurden bereits die ersten Fahrzeuge ausgeliefert, 2026 könnten auch Deutschland und Österreich folgen — was bislang jedoch noch nicht bestätigt ist. Der Kleinwagen bietet 330 Kilometer Reichweite und ist in den Niederlanden ab 29.900 Euro zu haben.

Hongqi

Auf der IAA hat die chinesische Premiummarke des Staatskonzerns FAW schon ordentlich die Werbetrommel für den anstehenden Marktstart seiner neuen E-Modelle gerührt. Das Duo der oberen Mittelklasse besteht aus der Limousine EH7 und dem SUV EHS7, die beide über 600 Kilometer Reichweite aufweisen. Neu ist der EHS5, mit dem Hongqi in der Mittelklasse auf Kundenfang gehen will. Rund 550 Kilometer sollen ein Argument für den Wechsel darstellen. Ein weiteres ist die Ladezeit: Mit 20 Minuten Ladezeit gehören die drei Stromer zu den schnelleren am HPC-Lader.



Firefly

Der Kleinwagen von Nio könnte auch in Deutschland und Österreich Freunde finden – zumal, wenn er für unter 30.000 Euro startet.



Hongqi EHS5

Mit 20 Minuten Ladezeit gehört das Mittelklasse-SUV aus China zu den schnelleren an der Ladesäule.

Elektro-Neuheiten 2026

Kompaktklasse

Viele wichtige Neuheiten ergänzen die Kompaktklasse. Etablierte Modelle kontern mit Modellupdates.



Audi A2 e-tron

Vorstellung: H2/2026
Karosserieform: Steilheck-Limousine



Audi Q4 e-tron

Vorstellung: H1/2026
Karosserieform: SUV



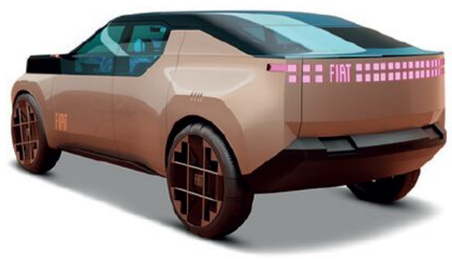
Audi Q4 Sportback e-tron

Vorstellung: H1/2026
Karosserieform: SUV-Coupé



Cupra Born

Vorstellung: H1/2026
Karosserieform: Steilheck-Limousine



Fiat Fastback

Vorstellung: Q3/2026
Karosserieform: SUV-Coupé



GAC Aion UT

Verkaufsstart: Q2/2026
Karosserieform: Steilheck-Limousine



Hyundai Ioniq 3

Vorstellung: Q2/2026
Karosserieform: Steilheck-Limousine



Jaecoo J5 BEV

Verkaufsstart: Q4/2026
Karosserieform: SUV



Jeep Compass

Auslieferungsstart: Q1/2026
Karosserieform: SUV



Kia EV3 GT

Vorstellung: Q2/2026
Karosserieform: SUV



Kia EV4 GT

Vorstellung: Q2/2026
Karosserieform: Steilheck-Limousine



Leapmotor B05

Verkaufsstart: Q3/2026
Karosserieform: Steilheck-Limousine



Mercedes-Benz GLA mit EQ Technologie

Vorstellung: Q2/2026
Karosserieform: SUV



MG 4

Verkaufsstart: Q2/2026
Karosserieform: Steilheck-Limousine



Mitsubishi Eclipse Cross

Auslieferungsstart: Q1/2026
Karosserieform: SUV



Nissan Leaf

Auslieferungsstart: Q1/2026
Karosserieform: Fließheck-Limousine



Opel Astra Electric

Vorstellung: Q1/2026
Karosserieform: Steilheck-Limousine



Opel Astra Sports Tourer Electric

Vorstellung: Q1/2026
Karosserieform: Kombi



Peugeot E-308

Auslieferungsstart: Q1/2026
Karosserieform: Steilheck-Limousine



Peugeot E-308 SW

Auslieferungsstart: Q1/2026
Karosserieform: Kombi



Renault Megane E-Tech Electric

Vorstellung: Q1/2026
Karosserieform: Steilheck-Limousine



Suzuki e Vitara

Auslieferungsstart: Q1/2026
Karosserieform: SUV



Tesla Cybercab

Produktionsstandort: Q4/2026
Karosserieform: Coupé



Volkswagen ID.3

Vorstellung: Q3/2026
Karosserieform: Steilheck-Limousine



Volkswagen ID.4

Vorstellung: Q4/2026
Karosserieform: SUV

..... Fahrzeug-Update ..... Performance-Modell ..... vorerst nur in den USA verfügbar



Hyundai 6 N

Mit allerhand Flügelwerk und einem 478 kW starken Allradantrieb macht der Ioniq 6 N ab Frühjahr die Rennpisten unsicher.

Hyundai

Die Koreaner bauen ihre elektrische Ioniq-Reihe am unteren Ende weiter aus und ergänzen das Programm um den kompakten Ioniq 3, von dem uns das Concept Three auf der IAA Mobility schon ein recht genaues Bild vermittelte. Rund 80 Prozent des Außendesigns werden wir im Serienmodell wiederfinden, das im Frühjahr präsentiert wird. Der Ioniq 3 sortiert sich größentechnisch zwischen Inster und Kona ein, dürfte also rund 4,10 bis 4,20 Meter lang werden und bei unter 30.000 Euro starten.

Sportlich geht es beim Ioniq 6 zu, denn die im Sommer 2025 vorgestellte N-Version kommt im zweiten Quartal zu den Händlern. Der Power-6er bringt es auf 478 kW und beschleunigt in 3,2 Sekunden auf 100 km/h. Spitze: 257 km/h. Den Startpreis schätzen wir auf rund 80.000 Euro.

Für Familien, Taxibetriebe und andere Kunden mit erhöhtem Platzbedarf lanciert die Marke außerdem eine Elektro-Version des Vans Staria. Anders als der PV5 von Kia wird dieser aber nicht die Elektro-Plattform PBV nutzen, sondern sich den Unterbau mit der Verbrennerversion teilen. Vorgestellt wird die Großraumlimousine Anfang 2026 und kommt Mitte des Jahres auf den Markt.

Und zu guter Letzt bringt Hyundai die Neuauflage des Nexo Anfang 2026 in den Handel. Das Brennstoffzellen-Fahrzeug erhält einen etwas größeren Tank (6,7 statt 6,3 kg) und kommt nun auf über 820 Kilometer Normreichweite. Dazu gibt es bei 4,75 Meter Außenlänge mehr Platz und künftig darf das SUV sogar Anhänger an den Haken nehmen. Ein wichtiges Signal sendet der Preis: Der sinkt um fast 10.000 auf etwa 68.000 Euro.



Hyundai Staria

Optisch vermittelt er schon immer den Eindruck, ein Stromer zu sein. Der dazu passende Antrieb folgt nun 2026.

Elektro-Neuheiten 2026

Mittelklasse

Neue SUV und Limousinen dominieren in der Mittelklasse. Darunter viele chinesische Marken.



Alpine A390

Auslieferungsstart: Q1/2026
Karosserieform: Crossover



Audi RS Q6 e-etron

Vorstellung: H1/2026
Karosserieform: SUV



Cadillac Optiq-V

Verkaufsstart: H2/2026
Karosserieform: SUV



Changan Deepal S05

Auslieferungsstart: Q1/2026
Karosserieform: SUV



Citroën ë-C5 Aircross

Auslieferungsstart: Q1/2026
Karosserieform: SUV



DS N°7 E-Tense

Vorstellung: Q1/2026
Karosserieform SUV



Hyundai Nexo

Verkaufsstart: Q1/2026
Karosserieform: SUV



Jeep Cherokee

Verkaufsstart: Q4/2026
Karosserieform: SUV



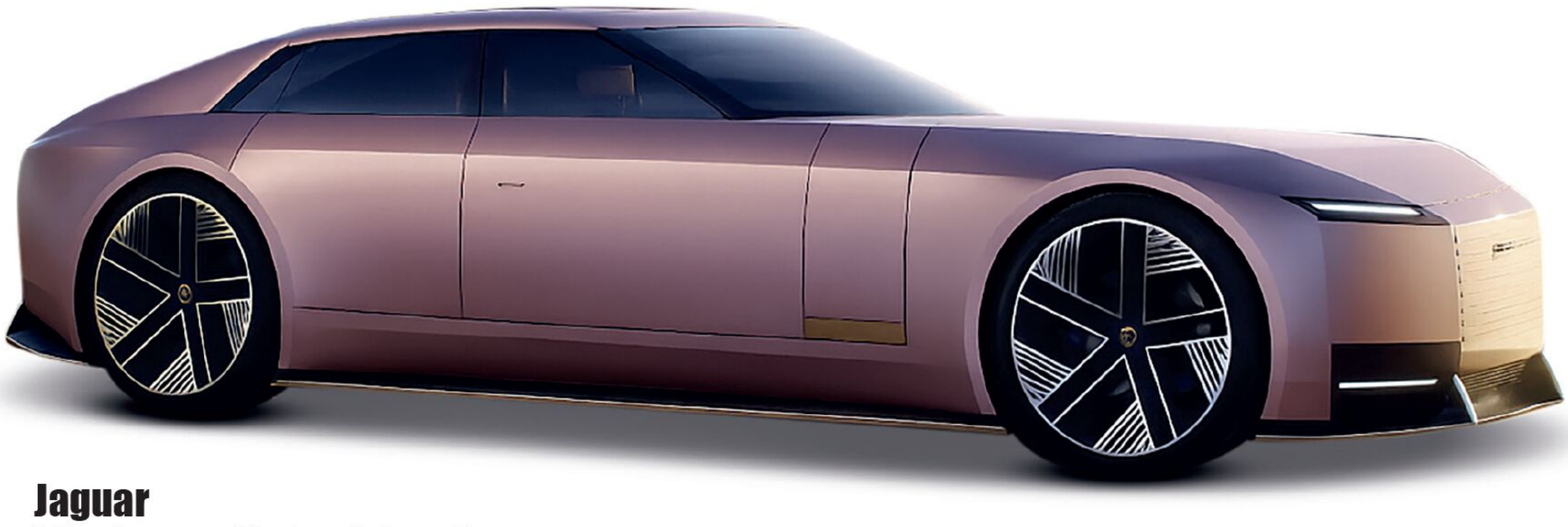
Lancia Gamma

Vorstellung: Q3/2026
Karosserieform: Crossover



Lucid Earth

Vorstellung: H2/2026
Karosserieform: Crossover



Jaguar
Type 00

Jaguar

Mit einem radikalen Rebranding startet die britische Traditionsmarke ins neue Jahr und will damit zum Design-Trendsetter für Bestverdiener aufsteigen — auf Augenhöhe zu Rolls-Royce & Co. Den Anfang macht eine viertürige Sportlimousine, die sich nahe am Design der Studie Type 00 bewegen wird. Bis zu 770 Kilometer Reichweite stellen die Briten in Aussicht, das Laden wird dank 800-Volt-Technik zügig vonstattengehen. Vorgestellt wird die Jaguar-Revolution wahrscheinlich im ersten Halbjahr.

Jeep

Mit dem Compass rollt zunächst ein kompaktes E-SUV direkt zum Jahresanfang in die Schauräume. Er basiert auf der STLA-Medium-Architektur, weshalb die Komponenten bekannt sind: Zum Start gibt es einen 74-kWh-Akku für 500 Kilometer sowie Frontantrieb. Später werden Varianten mit mehr Reichweite (mehr als 650 Kilometer) oder mehr Leistung (bis zu 315 kW) und Allradantrieb folgen.

Der größere Bruder des Compass ist der Cherokee. Die neue Generation wird zwar zuerst in den USA auf den Markt gebracht, hat aber auch gute Chancen für den Export nach Europa. Die technische Basis dürfte auch hier die STLA-Medium-Plattform liefern, womit vergleichbare Daten wie beim Compass zu erwarten sind.

Er hat lange auf sich warten lassen, doch in Europa soll das elektrische Topmodell Wagoneer S (das in Amerika schon lange erhältlich ist) ab Herbst bestellt werden können. Außerdem wird der Geländewagen Recon sein Debüt feiern, der zum Jahresende in den Verkauf geht.

Kia

Kia EV3 bis EV6 kennen wir inzwischen, nun folgt der EV2: Der nur etwa vier Meter lange Kleinwagen im SUV-Look rundet das elektrische EV-Programm nach unten ab. Trotz der kompakten



Kia EV2



Audi RS Q6 Sportback e-etron

Vorstellung: H1/2026
Karosserieform: SUV-Coupé



BMW iX3

Auslieferungsstart: Q1/2026
Karosserieform: SUV



BMW i3

Produktionsstart: H2/2026
Karosserieform: Limousine



Cadillac Optiq

Auslieferungsstart: Q1/2026
Karosserieform: SUV



GAC Aion V

Verkaufsstart: Q2/2026
Karosseriefom: SUV



Genesis GV60 Magma

Verkaufsstart: Q3/2026
Karosserieform: Crossover



Hongqi EHS5

Verkaufsstart: 2026
Karosserieform: SUV



Hyundai Ioniq 6 N

Verkaufsstart: Q2/2026
Karosserieform: Limousine



Mazda CX-6e

Vorstellung: 2026
Karosserieform: SUV



Mercedes-Benz GLB mit EQ Technologie

Verkaufsstart: Q1/2026
Karosserieform: SUV



Mercedes-Benz C-Klasse mit EQ Techn.

Vorstellung: Q3/2026
Karosserieform: Limousine



Mercedes-Benz CLA Shooting Brake

Auslieferungsstart: Q1/2026
Karosserieform: Kombi

..... Fahrzeug-Update ..... Performance-Modell ..... vorerst nur in den USA verfügbar



Mercedes-Benz GLC mit EQ Technologie

Auslieferungsstart: Q1/2026
Karosserieform: SUV



MG S6 EV

Vorstellung: Q1/2026
Karosserieform: SUV



MG IM5

Verkaufsstart: Q3/2026
Karosserieform: Limousine



MG IM6

Verkaufsstart: Q3/2026
Karosserieform: SUV



Subaru Solterra

Verkaufsstart: Q1/2026
Karosserieform: SUV



Subaru E-Outback

Verkaufsstart: Q2/2026
Karosserieform: SUV



Toyota C-HR+

Auslieferungsstart: Q1/2026
Karosserieform: SUV-Coupé



Toyota bZ4X Touring

Verkaufsstart: Q2/2026
Karosserieform: SUV

Abmessungen erwarten wir ein geräumiges Interieur, dazu den bekannten Funktionsumfang nebst One-Pedal-Driving, OTA-Updates und einer V2L-Funktion. Vorgestellt wird der EV2 Anfang des Jahres, in den Verkauf geht er schon kurz darauf.

Dort findet man seit kurzem den kompakten EV4, dem 2026 ein Sportableger zur Seite gestellt wird. Der EV4 GT verfügt über üppige Leistung, Allradantrieb und ein nachgeschärftes Fahrwerk. Die Details sind aber noch offen. Ebenso für den EV3 GT, mit dessen Premiere wir ebenfalls im kommenden Jahr rechnen. Die Technik wird er sich womöglich mit dem EV4 GT teilen.

Leapmotor

Auf der IAA Mobility konnten Fachbesucher einen ersten Blick auf ein Designmodell des Kompaktwagens B05 erhaschen. Das Serienmodell wird allerdings erst Anfang 2026 der Öffentlichkeit präsentiert. Dann werden wir auch die finalen Spezifikationen erfahren. Der Verkaufsstart erfolgt zur Mitte des Jahres.

Außerdem wird Leapmotor sein Angebot noch weiter ausbauen und aller Voraussicht nach im Kleinwagensegment antreten. Gemunkelt wird über einen klassischen Fünftürer mit der Bezeichnung A05 oder ein kleines SUV mit dem Namen A10. Präsentiert wird der Stadtwagen im Januar, der Marktstart erfolgt Ende 2026.

Lexus

Das Elektro-SUV RZ hat dieses Jahr einige technische Updates und kleine Designanpassungen erhalten. Das Facelift-Modell bekommt eine größere Batterie mit jetzt 77 kWh und folgerichtig mehr Reichweite — bis zu 568 Kilometer sind künftig möglich. Die Spitzenleistung wurde auf maximal 300 kW im Topmodell erhöht. Kunden können die ersten Exemplare zum Frühjahr in Empfang nehmen.

Etwa zur gleichen Zeit wird die Toyota-Premiummarke die Bestellbücher für die Limousine ES öffnen, die erstmals batterieelektrisch angeboten wird. Interessenten haben die Wahl zwischen Front- und Allradantrieb mit 165 kW bzw. 252 kW. Im Idealfall sind mit den rund 75 kWh großen Akkus bis zu 530 Kilometer drin. Die Auslieferungen werden in etwa im Sommer erfolgen.

Lucid

Für Lucid Motors ist das große SUV Gravity ein Hoffnungsträger, soll er doch für einen ordentlichen Absatzschub sorgen und die Quartal für Quartal anfallenden Verluste eindämmen. Im Frühjahr kommt der mindestens 100.000 Euro teure Siebensitzer mit dem riesigen Frunk zu den ersten Kunden. Dafür bietet er in der Topversion eine Reichweite von fast 750 Kilometern und kann mit bis zu 400 kW aufgeladen werden.

Nur etwa halb so teuer soll das neue Einstiegsmodell der Marke werden, das sich als edle Alternative zum Tesla Model Y positioniert. In den USA steht für den Lucid Earth ein Preisschild von unter 50.000 Dollar im Raum. Wenn es glattläuft, wird das SUV noch vor Ende 2026 in Produktion gehen. Nach Europa kommt der Earth aber wohl frühestens Mitte 2027.

Mazda

Der japanische Autobauer baut sein Elektroangebot für Europa weiter aus, um endlich auch bei den Stromern mitzumischen. Daher gesellt sich zur Limousine 6e im kommenden Jahr ein 4,85 Meter langes SUV, das vermutlich auf die Bezeichnung CX-6e hören wird.



Lexus RZ

Das SUV bekommt ein Facelift und mehr Reichweite: immerhin bis zu 100 Kilometer extra.



Peugeot E-408

Vorstellung: Q1/2026
Karosserieform: Crossover



Range Rover Velar

Vorstellung: H2/2026
Karosserieform: SUV



Škoda Space-BEV

Vorstellung: Q4/2026
Karosserieform: SUV



Subaru Uncharted

Verkaufsstart: Q2/2026
Karosserieform: SUV-Coupé



VinFast VF 7

Verkaufsstart: 2026
Karosserieform: SUV



Volvo EX60

Vorstellung: Q1/2026
Karosserieform: SUV



XPeng Mona M03

Verkaufsstart: H2/2026
Karosserieform: Limousine



XPeng P7

Verkaufsstart: H2/2026
Karosserieform: Limousine



Mazda
CX-6e

Wie schon die Limousine entstand dieses in Zusammenarbeit mit dem chinesischen Kooperationspartner Changan, weshalb auch der CX-6e im Reich der Mitte gebaut wird.

Mercedes-Benz

Bei Mercedes geht es 2026 rund: In (fast) allen Segmenten bringen die Schwaben neue Modelle auf den Markt oder stellen diese zumindest vor. Den Anfang macht der CLA Shooting Brake, der im Frühjahr in den Handel kommt. Es ist der erste Elektrokombi der Schwaben, auch, wenn er nicht so heißen darf. Davon unabhängig ist er mit deutlich über 700 Kilometern Reichweite äußerst langstreckentauglich und kann zudem mit 320 kW in der Spitze geladen werden. Der elektrische GLC kann da mithalten, ist ebenfalls mit über 700 Kilometern Reichweite zu haben und lädt ähnlich schnell. Dazu bietet er mit 570 Litern Kofferraum noch mehr Platz und 2,4 Tonnen Anhängelast. Der Auslieferungsstart erfolgt zum Jahresbeginn.

Am unteren Ende der Modellpalette ergänzen zusätzlich der neue GLA und GLB das Portfolio, die als EQ-Version den EQA und EQB beerben. Da sie sich die Technik mit dem CLA teilen, können wir von Batterien mit 58 bis 85 kWh ausgehen. Durch den Wechsel auf die MMA-Plattform wird zudem die Reichweite zulegen. Bislang war bei 560 Kilometern Schluss – 100 Kilometer zusätzlich erscheinen machbar. In der Mittelklasse stellt Mercedes die C-Klasse-Limousine mit EQ Technologie dem GLC EQ zur Seite. Sie erhält ebenfalls den neuen großen Frontgrill und soll sogar auf über 800 Kilometer kommen. Dabei greift sie auf die Technik des GLC zurück.

Bei den Top-End-Modellen (so nennt die Marke die Fahrzeuge oberhalb der Mittelklasse) erwarten wir einerseits das Facelift des EQS, mit dem die Oberklasse-Limousine vor allem ein technisches Update, u. a. auf 800-Volt-Technik, erhält. Damit dürfte die Ladeleistung auf über 300 kW klettern, die Reichweite (derzeit bis zu 820 Kilometer) noch weiter zulegen.



Mercedes-Benz
GLC mit EQ Technologie

Die Auslieferungen des 360 kW starken GLC 400 4Matic starten zum Jahresanfang. Weitere Varianten werden folgen.

..... Fahrzeug-Update ..... Performance-Modell ..... vorerst nur in den USA verfügbar

Darüber hinaus rechnen wir mit der Weltpremiere der Mini-G-Klasse, die möglicherweise als „g-Klasse“ (ja, mit kleinem „g“) auf den Markt kommt. Das Design ist von der G-Klasse inspiriert und auch die Geländetauglichkeit wird weit über dem liegen, was die meisten Autofahrer je benötigen. Frühestens gegen Jahresende 2026 wird Mercedes das Modell der Öffentlichkeit zeigen, der Verkauf schätzungsweise aber erst 2027 starten.

Für 2026 ebenfalls angesetzt ist die neue Generation der V-Klasse, die künftig in zwei Pkw-Ausführungen zu haben sein wird und auf der neuen Plattform VAN. EA aufbaut. Die „klassische“ V-Klasse mit bis zu acht Sitzen trägt den Namen VLE. Der besonders luxuriöse Ableger hört auf die Bezeichnung VLS. Zuerst wird wohl der VLE im ersten Halbjahr präsentiert, der VLS folgt voraussichtlich einige Monate später.

Auch bei AMG hat man sich des Themas Elektromobilität angenommen und dafür die Plattform AMG.EA entwickelt. Zunächst soll ein darauf basierender, viertüriger Performance-GT gegen Porsche Taycan & Co. antreten. Wie dieser ungefähr aussehen könnte, hat uns schon die Studie GT XX gezeigt. Von den Axialflussmotoren und dem leistungsfähigen Kühlsystem soll außerdem ein Performance-SUV profitieren. Beide AMG-Modelle erwarten wir frühestens in der zweiten Jahreshälfte 2026, die Auslieferungen könnten sich allerdings auch noch auf 2027 verschieben.

MG

Einer der erfolgreichsten chinesischen Marken in Europa ist MG. Einen ordentlichen Beitrag lieferte der Kompaktwagen MG4, der mit seinem charakteristischen Design erfrischend eigenständig auftrat. Doch obwohl das Modell erst seit Mitte 2022 angeboten wird, bekommt es schon einen Nachfolger, der in China bereits feilgeboten wird. Der neue MG4 wächst auf rund 4,40 Meter Länge und fährt deutlich geglättet vor. Nach chinesischer Norm liegt die Reichweite bei maximal 530 Kilometern. Den Vortrieb übernimmt künftig ein Front- statt eines Heckmotors. Den europäischen Marktstart taxieren wir noch auf das erste Halbjahr. In diesem Zeitraum dürfte auch der MGS6 EV vorgestellt werden. Hierbei handelt es sich um die größere Version des Kompakt-SUV MGS5 EV, die entsprechend mehr Platz bieten wird.

Mit Blick auf das Premiumsegment (und nicht zuletzt auch auf Tesla) hat MG außerdem die Limousine IM5 und das SUV IM6 im Programm. Die höher positionierten IM-Modelle können in der Long-Range-Version mit fast 400 kW geladen werden, womit der Ladevorgang weniger als 20 Minuten dauert. Die Reichweite liegt im Idealfall bei über 700 bzw. 600 Kilometern. In Großbritannien sind sie bereits zu einem Startpreis von umgerechnet rund 45.000 Euro erhältlich. Im Laufe des Jahres könnten die beiden Fahrzeuge auch auf dem europäischen Festland angeboten werden.

Nissan

Bei Nissan kommt endlich frischer Wind ins elektrische Modellprogramm. Die wichtigste Neuheit stellt der neue Leaf dar, der mit zeitgemäßer Technik zum Wettbewerb aufschließt. Nicht minder relevant ist freilich der Micra, mit dem die Marke dem 2022 eingestell-



MG4

Nur vier Jahre nach dem Marktstart bekommt der MG4 einen optisch geglätteten Nachfolger.



MG IM5

Elektro-Neuheiten 2026

obere Mittelklasse

Mehr Reichweite, kurze Ladezeiten und auf Wunsch reichlich Power bieten die Vertreter der oberen Mittelklasse.



Acura RSX

Produktionsstart: Q3/2026
Karosserieform: SUV



Afeela 1

Produktionsstart: Q2/2026
Karosserieform: Limousine



Bentley Urban SUV

Vorstellung: Q4/2026
Karosserieform: SUV



BMW iX5

Vorstellung: Q3/2026
Karosserieform: SUV



Hongqi EH7

Verkaufsstart: 2026
Karosserieform: Limousine



Hongqi EHS7

Verkaufsstart: 2026
Karosserieform: SUV

ten Kleinwagen neues Leben einhaucht. Beide setzen auf den Technikbaukasten von Renault. Der dritte im Bunde ist der Juke, der möglicherweise Ende des Jahres präsentiert wird. Er könnte sich die Technik mit dem Micra (und damit auch mit Renault 5 und 4) teilen. Damit wären Akkus mit 40 oder 52 kWh sowie Reichweiten von rund 300 bis 400 Kilometern denkbar. Ein Startpreis von unter 30.000 Euro erscheint realistisch.

Opel

Die Konzerngeschwister haben schon ihre Überarbeitung erhalten, jetzt ist der Astra an der Reihe. Die optischen sowie technischen Anpassungen werden moderat ausfallen: Die Akkukapazität wird sich von derzeit 54 auf 60 kWh erhöhen und damit auch die Reichweite auf rund 450 Kilometer steigen. Vorgestellt wird das Facelift wahrscheinlich noch im ersten Quartal. Ein großes Fragezeichen prangt an der Nachfolgegeneration des seit 2019 gebauten Corsa. Der basiert auf der STLA-Small-Plattform, die ursprünglich 2026 lanciert werden sollte. Doch offenbar scheint es hier Verzögerungen zu geben, sodass wir den neuen Corsa vielleicht auch erst 2027 zu Gesicht bekommen. Die Plattform soll Reichweiten von bis zu 500 Kilometern ermöglichen, derzeit kommt der Corsa auf maximal 430 Kilometer.

Peugeot

Los geht es zunächst mit einem Facelift für den Mittelklasse-Crossover E-408, das kurz nach Jahreswechsel auf der Brüsseler Automesse gezeigt wird. Wir rechnen mit einer moderaten Erhöhung der Reichweite (derzeit ca. 450 Kilometer) und einigen optischen Anpassungen. Gleichzeitig werden die ersten Kunden den überarbeiteten E-308 entgegennehmen können.

Auch wenn der Peugeot E-208 in seine womöglich letzte Saison startet, bekommt er zum Abschluss noch einmal einen sportlichen Ableger zur Seite gestellt. Der E-208 GTi leistet kräftige 206 kW und soll sich dank Sperrdifferenzial flott um Kurven bewegen lassen. Die ersten Kunden werden im Sommer in den Genuss der Fahrmaschine kommen. Der Nachfolger des E-208 nutzt — wie der Opel Corsa — die STLA-Small-Plattform. Daher ist auch hier ungewiss, ob er noch 2026 präsentiert wird. Sicher ist jedoch, dass er erst 2027 bei den Händlern landet.

Polestar

Auf der IAA Mobility hat Polestar sein neues Flaggschiff der Öffentlichkeit gezeigt, das schon zu Preisen ab rund 120.000 Euro geordert werden kann. Ausgeliefert werden die ersten Exemplare des 550 bis 650 kW starken Viertürer-GTs ab Frühling 2026. Dann können sich die Kunden in teils deutlich unter vier Sekunden auf 100 km/h schießen lassen und mit bis zu 250 km/h Strecke machen. Dank 350 kW Ladeleistung werden die notwendigen Ladepausen auch nicht allzu lang ausfallen.

Porsche

Bei den Zuffenhausenern geht mit der vierten Generation des Cayenne gleichzeitig die dritte Elektro-Baureihe an den Start. Das große SUV ist seit bald 25 Jahren die Cashcow bei Porsche — an diesen Erfolg soll auch die E-Version anknüpfen. Daher bekommt das Modell — neben einem aufwendigen Fahrwerk und (auf Wunsch) massig Leistung — auch schnelles DC-Laden mit bis zu 400 kW. Für ein neues Ladeerlebnis daheim



Polestar 5

Der viertürige und heckscheibenlose GT steht ab Frühjahr bei den Kunden.



Audi RS6 Avant e-etron

Vorstellung: H1/2026
Karosserieform: Kombi



Audi RS6 Sportback e-etron

Vorstellung: H1/2026
Karosserieform: Fließheck-Limousine



Lexus RZ

Auslieferungsstart: Q1/2026
Karosserieform: SUV



Lexus ES

Verkaufsstart: Q1/2026
Karosserieform: Limousine



Mercedes-AMG Performance SUV

Vorstellung: Q4/2026
Karosserieform: SUV



Xpeng P7+

Verkaufsstart: Q1/2026
Karosserieform: Limousine

..... Fahrzeug-Update ..... Performance-Modell ..... vorerst nur in den USA verfügbar



Porsche
Cayenne Electric

400 kW Ladeleistung und 3,5 Tonnen Zuglast sind Argumente für den neuen Cayenne.

sorgt die induktive Ladefunktion mit bis zu 11 kW. An praktischen Tugenden mangelt es auch nicht, mit 3,5 Tonnen Anhängelast gehört der Geländewagen zu den stärksten Zugpferden unter den Stromern. Zwar beginnt die Preisliste im sechsstelligen Bereich, doch je nach Version ist der Cayenne Electric sogar günstiger, als der parallel weitergebaute Verbrenner.

Renault

Mit seinem niedlichen Design weckt die Neuauflage des Twingo Erinnerungen an sein klassenprägendes Vorbild der 90er Jahre. Damals sorgten das One-Box-Design und der variable Innenraum für viel Platz auf kleiner Grundfläche. Daran soll auch der neue Twingo anknüpfen, der erstmals ausschließlich elektrisch angeboten wird. Einen Basispreis von unter 20.000 Euro hat Renault in Aussicht gestellt. Damit bietet er bezahlbare (Elektro)-Mobilität – ganz im Sinne des Urgroßvaters. Bestellstart ist im Januar, die Auslieferungen starten im Frühjahr.

Optisch zwar ebenfalls ein Kleinwagen, doch technisch ein reinrassiger Elektro-Supersportler ist der Renault 5 Turbo 3E. In mehreren Stufen erfolgt der Bestellprozess des 400 kW starken und auf 1.980 Exemplare limitierten Sportwagens: Derzeit läuft die Reservierungsphase, ab Anfang 2026 wird der Konfigurator für die Interessenten geöffnet. Zur zweiten Jahreshälfte können dann verbindliche Bestellungen für den rund 160.000 Euro teuren Renault getätigt werden, die Auslieferungen beginnen aber erst Anfang 2027. Zusätzlich erhält der Renault Megane eine Überarbeitung. Das Design dürfte sich dem der übrigen Modellpalette annähern. Außerdem rechnen wir mit neuen Akkus und verbesserten Antrieben. Die Details dazu werden wir bei der Weltpremiere im Januar erfahren.



Renault Twingo

Der knuffige Kleinwagen bietet 263 Kilometer Reichweite und steht schon ab dem ersten Quartal beim Händler.

Škoda

Mit einem bezahlbaren, kompakten und praktischen SUV will Škoda das Kleinwagensegment aufmischen.

Elektro-Neuheiten 2026

Oberklasse

Edel und luxuriös geht es in der Oberklasse zu. Neu dabei ist Ferrari; Jaguar feiert ein Comeback.



BMW i7

Vorstellung: Q3/2026
Karosserieform: Limousine



Denza Z9GT

Verkaufsstart: Q1/2026
Karosserieform: Steilheck-Limousine



Jeep Wagoneer S

Verkaufsstart: Q3/2026
Karosserieform: SUV



Lucid Gravity

Auslieferungsstart: Q1/2026
Karosserieform: SUV



Mercedes-AMG GT 4-Türer

Vorstellung: Q2/2026
Karosserieform: Limousine



Mercedes-Benz EQS

Vorstellung: Q2/2026
Karosserieform: Limousine



Škoda
Epiq

Smart
#2

Der Epiq gehört zu den vier Fahrzeugen der MEB-Entry-Plattform von Volkswagen und ist etwa 4,10 Meter lang, kann dennoch mit einem 475 Liter großen Kofferraum auftrumpfen. Die Reichweite soll bei bis zu 425 Kilometern liegen und der Einstiegspreis vergleichbar mit dem des Kamiq sein — also irgendwo zwischen 25.000 und 30.000 Euro. Die Weltpremiere erfolgt etwa zur Mitte des Jahres, bis zum Bestell- und Auslieferungsstart werden dann noch einige Monate ins Land gehen.

Ende des Jahres 2026 wird Škoda noch eine elektrische Alternative zum großen Kodiaq vorstellen, das aktuell unter dem Projektnamen „Space-BEV" entwickelt wird. Die 2022 gezeigte Studie Vision 7S vermittelte bereits einen ersten Eindruck vom siebensitzigen SUV, das noch einen anderen Namen erhalten wird. Damals war von 600 Kilometern Reichweite, einem 89-kWh-Akku und 200 kW Ladeleistung die Rede — alles Werte, die mit der aktuellen MEB-Plattform erreichbar sein sollten.

Smart

Bislang tut sich die Marke, die derzeit in einem Joint Venture von Geely (Technik) und Mercedes (Design) entwickelt wird, noch schwer auf dem europäischen Markt. Ein Grund dafür ist sicherlich, dass ***der*** Smart schlechthin im Programm fehlt — der kleine stadttaugliche Zweisitzer. Das hat mittlerweile auch die Konzernführung erkannt und einen Nachfolger des fortwo angekündigt, der als #2 zum Jahresende 2026 erstmals der Öffentlichkeit gezeigt wird. Er soll über 260 Kilometer Reichweite schaffen (und damit fast doppelt so viel wie der letzte Smart EQ fortwo) und bei einem Basispreis zwischen 20.000 und 25.000 Euro starten. Die ersten Fahrzeuge werden 2027 auf die Straße kommen.

Subaru

Mit einem komplett neuen E-Auto-Portfolio startet Subaru ins neue Jahr. Den Anfang macht der überarbeitete Solterra, der mehr Leistung (252 kW) und mehr Reichweite (über 500 Kilometer) erhält. Auch das Thermalmanagement des Akkus wird im Zuge des Facelifts überarbeitet, um die Laderobustheit bei niedrigeren Temperaturen zu erhöhen.
Kurz darauf kommt der Subaru Uncharted auf den Markt. Er basiert auf dem Toyota C-HR+ und wird mit den gleichen Batterien (58 bis 77 kWh) und Leistungsstufen (123 bis 252 kW) erhältlich sein — selbstverständlich auch als Allradler. Als drittes Modell ergänzt der E-Outback das Programm. Er ist der Zwilling zum Toyota bZ4X Touring. Er spricht mit einem großzügigen Kofferraum (600 Liter) und bis zu 560 Kilometern Reichweite vor allem Familien an. Der Marktstart ist für die erste Jahreshälfte angekündigt.

Suzuki

Es hat etwas Anlauf benötigt, doch Anfang 2026 kommt endlich der erste Elektro-Suzuki für Europa auf den Markt. Der mit 4,28 Metern äußerst kompakte e Vitara ist mit zwei Akkugrößen (49 bis 61 kWh), Front- und Allradantrieb erhältlich. Mit der Allrad-Option dürfte er zudem eines der günstigsten elektrischen AWD-Fahrzeuge sein. Er läuft



Ferrari Elettrica

Vorstellung: Q2/2026
Karosserieform: Crossover



Jaguar Type 00

Vorstellung: H1/2026
Karosserieform: Limousine



Nio EL8

Verkaufsstart: 2026
Karosserieform: SUV



Polestar 5

Auslieferungsstart: Q2/2026
Karosserieform: Limousine



Porsche Cayenne Electric

Auslieferungsstart: Q2/2026
Karosserieform: SUV



Range Rover Electric

Verkaufsstart: Q2/2026
Karosserieform: SUV

..... Fahrzeug-Update ..... Performance-Modell ..... vorerst nur in den USA verfügbar



Suzuki
e Vitara

Eines der günstigsten E-Autos mit Allrad könnte der e Vitara werden.

Toyota

Das neue SUV-Coupé C-HR+ ergänzt ab Jahresanfang die stetig wachsende Elektro-Palette des größten Autoherstellers der Welt. Zwei Batterie- und drei Antriebsoptionen erlauben wahlweise einen niedrigen Einstiegspreis von voraussichtlich rund 40.000 Euro oder eine Reichweite von über 600 Kilometern oder bis zu 252 kW Allrad-Power. Zu den Kunden kommt der C-HR+ zum Frühjahr. Ebenfalls im ersten Halbjahr rollt der bZ4X Touring zu den Händlern, der praktisch baugleich zum Subaru E-Outback ist.

Volkswagen

Bei VW kommen 2026 endlich die Modelle auf den Markt, nach denen nicht nur Markenfans lange gerufen haben. Zu den wichtigsten Neuheiten gehört daher zweifelsohne der ID. Polo sowie das Kleinwagen-SUV ID. Cross. Sie teilen sich den MEB-Entry-Baukasten mit Cupra Raval und Škoda Epiq, weshalb wir ähnliche Daten erwarten können. Einen großen Kofferraum, einen nützlichen Frunk und endlich wieder eine ausgewählte Anzahl klassischer Tasten erleichtern den Umstieg auf die neuen Basis-Stromer, deren Einstiegspreise bei rund 25.000 Euro liegen sollen. Den Anfang wird der ID. Polo machen, der kurz nach dem Cupra Raval im ersten Quartal Premiere feiert. Im Sommer folgt der ID. Cross.

Tesla

Für 2026 werden bei Tesla keine Neuheiten erwartet, nachdem der Bestseller Model Y 2025 überarbeitet und die Palette um die Standard-Modelle erweitert wurde. Allerdings kündigte der amerikanische Autobauer an, dass das Robotaxi Cybercab noch 2026 in Serie produziert werden soll. Wenn das gelingt, wird das lenkradlose Fahrzeug wohl erst einmal nur in den USA zur autonomen Personenbeförderung eingesetzt.



Volvo EX60

Der EX60 ist das vielleicht wichtigste E-Modell der Marke. Es soll die höchste Reichweite unter den Volvo-BEV bieten.

SPORTWAGEN



Alpine A110

Vorstellung: Q3/2026
Karosserieform: Coupé



Renault 5 Turbo 3E

Verkaufsstart: Q4/2026
Karosserieform: Coupé

GELÄNDEWAGEN & PICK-UPS



JAC T9 EV

Auslieferungsstart: H1/2026
Karosserieform: Pick-up



Jeep Recon

Verkaufsstart: Q4/2026
Karosserieform: Geländewagen



Mercedes-Benz g-Klasse mit EQ Techn.

Vorstellung: Q4/2026
Karosserieform: Geländewagen



Toyota Hilux BEV

Verkaufsstart: Q2/2026
Karosserieform: Pick-up

VAN



Denza D9

Verkaufsstart: Q3/2026
Karosserieform: Großraumlimousine



Hyundai Staria Electric

Vorstellung: Q1/2026
Karosserieform: Großraumlimousine



Mercedes-Benz VLS mit EQ Techn.

Vorstellung: Q4/2026
Karosserieform: Großraumlimousine



Mercedes-Benz VLE mit EQ Techn.

Vorstellung: Q2/2026
Karosserieform: Großraumlimousine



VW ID. Polo und ID.4 Facelift

Der ID. Polo hat das Potential zum Gamechanger im Kleinwagensegment. Ein großes Update bekommt zudem der ID.4, der vielleicht in ID. Tiguan umgetauft wird.

Ebenso bedeutsam sind die Facelifts von ID.3 und ID.4. Die beiden MEB-Modelle gehören europaweit zu den beliebtesten Stromern und werden 2026 auf das Design umgestellt, das schon ID. Polo und ID. Cross zeigen. Es gibt also mehr Kanten und klarere Linien – und auch im Innenraum werden die umständlichen Touchslider gegen richtige Knöpfe getauscht. Das Update des ID.3 erwarten wir im Spätsommer, das des ID.4 im Herbst. Und noch etwas: Vielleicht nennt VW den ID.4 im Zuge des Facelifts in ID. Tiguan um.

Volvo

Der XC60 ist das wichtigste Modell im Portfolio von Volvo. Nun bekommt die SUV-Baureihe ein vollelektrisches Schwestermodell zur Seite gestellt, das folgerichtig EX60 getauft wird und zum Jahresanfang Weltpremiere feiert. Das SUV ist mit einem 800-Volt-Bordnetz und wahlweise Allradantrieb ausgerüstet. Volvo verspricht die höchste Reichweite unter den elektrischen Modellen der Marke. Damit soll der EX60 den Erfolg des XC60 fortführen. Geplant ist, dass die Produktion im Stammwerk in Göteborg noch in der ersten Jahreshälfte beginnt.



XPeng

Der junge chinesische Autobauer baut sein Europa-Angebot auch im kommenden Jahr aus. Die Limousine P7 erhält daher womöglich gleich zwei Nachfolger. Bestätigt ist der P7+, der sich mit einer Länge von 5,07 Meter größentechnisch im Segment von BMW i5 oder Audi A6 e-tron bewegt. Mit bestenfalls 550 Kilometern ist die Reichweite nicht üppig, der Trumpf ist jedoch die Ladeleistung von bis zu 470 kW. Zusätzlich könnte noch 2026 die Nachfolgegeneration des P7 auf den Markt kommen, die in China schon zu haben ist. 800 Volt sind Standard, die Schnellladezeit soll im Bestfall bei nur zwölf Minuten liegen. MZ



XPeng P7

Im Stile eines viertürigen GT präsentiert sich die neue Generation des XPeng P7.

TARIF CHECK

Schnelles Laden ohne Ladetarif-Abo ist meistens eine teure Angelegenheit. Einige Ladestationsbetreiber bieten dennoch günstige Strompreise. Wir stellen Ihnen eine Auswahl attraktiver Angebote vor.

Text: Marcus Zacher **Fotos:** Aldi Süd, Electra, M. Zacher

Das Laden an einem High Power Charger (HPC) muss nicht teuer sein. Viele Ladestationsbetreiber (CPO) haben Tarife im Programm, die das Laden für unter 50, teils sogar für unter 40 ct/kWh ermöglichen. Der Haken: Diese bedingen meistens den Abschluss eines (monatlich kündbaren) Abos mit einer fixen Grundgebühr. Für das gelegentliche Laden sind solche Tarife daher eher ungeeignet, wenngleich sich der Mehrpreis für die Abogebühr bei häufiger Nutzung schnell amortisiert (siehe dazu auch unseren HPC-Ladetarif-Vergleich in *Elektroautomobil-Ausgabe 01/2025*).

Supermärkte mit niedrigen Ladepreisen, aber eingeschränkter Verfügbarkeit

Es gibt allerdings auch eine Handvoll Anbieter, die niedrige Ladepreise ohne Grundgebühren oder Abo anbieten. Mit dabei sind die deutschen Supermarkt-Ketten Aldi Süd, Lidl und Kaufland. Hier kann Gleichstrom mit bis zu 50 kW für 44 ct/kWh bezogen werden, schnelleres HPC-Laden mit höheren Ladeleistungen kostet drei Cent mehr. Wechselstrom bekommen Kunden sogar für unter 30 ct/kWh.

Während man zum Laden bei Aldi lediglich eine Kredit- oder Girokarte benötigt, können bei Lidl und Kaufland (beide Supermärkte gehören zur Schwarz-Gruppe) die Ladungen zu den genannten Preisen nur über die jeweilige App gestartet werden. Dazu sind eine Registrierung und das Hinterlegen eines Zahlungsmittels erforderlich.

Ein Nachteil der Supermarkt-Ladestationen ist die Verfügbarkeit: Gewöhnlich können die Lader nur während der Öffnungszeiten der angeschlossenen Filialen benutzt werden. Zudem ist die Anzahl der Ladepunkte oftmals begrenzt.

Bei Aldi Süd können Kunden für 47 ct/kWh an HPCs laden. Die Anzahl verfügbarer Ladepunkte soll weiter ausgebaut werden.





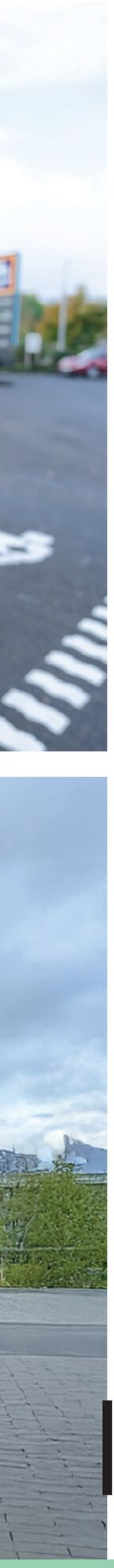
GÜNSTIG LADEN OHNE ABO

Schnellladen für unter 50 ct/kWh

	Land	AC	DC	HPC	Zahlmethode
Aldi Süd	DE	29 ct	44 ct	47 ct	Kreditkarte/Girokarte
Electra	DE/AT	—	49 ct (AT: 59–64 ct)		Kreditkarte/Girokarte, Electra App
Jet Strom	DE/AT	—	49 ct		Kreditkarte/Girokarte
Kaufland	DE	29 ct	44 ct	47 ct	Kaufland-App
Lidl	DE	29 ct	44 ct	47 ct	Lidl Plus App
TEAG	DE	—	49 ct		Kreditkarte/Girokarte, TEAG Mobil Ladeapp



Auf Expansionskurs: Electra baut die Anzahl von Ladeparks weiter aus. Aktuell können Kunden hier für 49 ct/kWh ohne Abo oder Grundgebühr laden.



Nur 49 ct/kWh bei Ad-hoc-Zahlung: Die TEAG bietet in Thüringen ein umfassendes Ladenetz und faire Preise.

HPC-Betreiber mit günstigen Ad-hoc-Tarifen

Die Ad-hoc-Preise (also die Preise, die man beim Laden zahlt, ohne sich für einen bestimmten Ladetarif zu registrieren) sind bei den großen HPC-Ladeparks in vielen Fällen sehr teuer. Preise von über 70 oder 80 ct/kWh sind keine Seltenheit.

Doch einige Betreiber setzen mit ihren Angeboten einen Gegentrend und erlauben jedem Kunden per Kreditkartenzahlung den Bezug von Ladestrom für faire 49 ct/kWh. Zu diesen Betreibern gehören u. a. Electra, Jet Strom und die TEAG.

Electra ist ein französischer CPO, der mittlerweile europaweit agiert und in Deutschland und Österreich sein (aktuell noch dünnes) Ladenetz ausbaut. In Österreich ist das Laden etwas teurer, hier werden 59 ct bei Zahlung per App und 64 ct/kWh bei Zahlung mit Kreditkarte fällig. Der Tankstellenbetreiber Jet hat die Preise in Deutschland und Österreich vereinheitlicht. In Deutschland laufen die Ladestationen unter der Marke „Jet Strom“. Die Anzahl der Schnellladepunkte ist derzeit allerdings noch überschaubar. Die thüringische TEAG fokussiert sich wiederum auf ihr Heimatbundesland, bietet hier jedoch eine hohe Abdeckung. MZ

FAZIT: GÜNSTIGES LADEN IST MÖGLICH – ABER MIT EINSCHRÄNKUNGEN

Die fairen Ladepreise der genannten CPO sind aus Kundensicht begrüßenswert. In den meisten Fällen (mit Ausnahme von Lidl und Kaufland) kann man die Ladevorgänge ganz einfach per Kreditkarte bezahlen. Einen Wermutstropfen gibt es trotzdem: Die Anzahl der Ladepunkte der genannten Betreiber ist in Summe noch vergleichsweise niedrig, die Zugänglichkeit insbesondere bei den Supermarkt-Ladepunkten zeitlich eingeschränkt. Dennoch üben diese Ladepreise womöglich einen gewissen Druck auf die Branche aus, diesen Preismodellen zu folgen.

„Juhu, ENDLICH MAL KEIN SUV!“

Text: Vanessa Oelmann **Fotos:** Kia

…möchte man laut rufen, wenn man das neueste Mitglied von Kias EV-Familie sieht. Denn während das Elektro-Portfolio der Koreaner bisher ausschließlich aus Crossovern und SUV bestand, tritt der EV4 in der traditionellen Kompaktklasse an und ist wahlweise als sportliches Schrägheck oder als Fließheck-Limousine bestellbar. Unsere erste Testfahrt in Marbella zeigt die Stärken des Neuen, enttarnt aber auch einige Schwächen.

Kia EV4 im Fahrbericht



Für europäische Augen ungewohnt: der 40 Zentimeter längere EV4 Fastback.

Hübsch ist er schon mal: Der EV4 präsentiert sich als schnörkelloses Auto mit klarer Linienführung und stimmigen Proportionen. Besonders das 4,43 Meter messende Schrägheck tritt äußerst dynamisch auf und macht uns gleich Lust auf eine zukünftige GT-Variante, während das Design der 30 Zentimeter längeren Limousine unserer europäischen Ansicht nach etwas mehr Gewöhnung bedarf. Positiv hervorzuheben ist die Integration des Scheibenwischers und der Rückfahrkamera, welche nahezu unsichtbar ins Heck eingebaut wurden.

Mehr Style als Stauraum

Doch wer die Kofferraumklappe öffnet, wird vermutlich erstmal ernüchtert reagieren. Mit 435 Litern beim Schräg- und 490 Litern beim Fließheck ist das Ladeabteil nicht gerade üppig. Dazu kommt, dass in keiner der beiden Karosserieversionen ein Frunk verbaut wurde, für das Ladekabel müssen künftige Besitzer also einen neuen Platz suchen. Im direkten Vergleich zum kleineren und günstigeren Plattformbruder EV3, welcher im Kofferraum über 460 Liter Stauraum und über einen 25 Liter fassenden Frunk verfügt, wirkt der EV4 dadurch seltsam rückständig.

Ganz anders fällt unser Urteil glücklicherweise beim Innenraum aus. Die Gestaltung des Cockpits ist modern und klar strukturiert. Einen ganz dicken Pluspunkt gibt es zudem für Kias Entscheidung, konsequent auf das allseits kritisierte Hochglanzplastik zu verzichten und stattdessen auf weniger fingerabdruck- und staubaffine Materialien zu setzen. Das Infotainment zeigt sich zeitgemäß und intuitiv, ein 12,3 Zoll messendes Display zieht sich von der Fahrerseite bis in die Mitte des Armaturenbretts und schließt nahtlos an das gleich große Kombiinstrument an. Separat platzierte Tasten für Klima und Lautstärke sorgen für einen schnellen, unkomplizierten Zugriff. Verschiedene Streaming-Apps und kleine Spiele wurden ebenfalls integriert, zweifellos ein nettes Extra für Ladepausen. Fahrer und Beifahrer sitzen entspannt und mit viel Bewegungsfreiheit, die Limousine bietet im Fond sogar noch etwas mehr Beinfreiheit und für durchschnittlich groß gewachsene Personen auch ausreichend Kopffreiheit. Lediglich in puncto Fußraum zeigen sich leichte Einschränkungen, die Füße können — bedingt durch die Batterie im Fahrzeugboden — leider nicht unter die Vordersitze geschoben werden.

Komfortables Fahren ohne große Emotionen

Beide Varianten des EV4 werden von einer E-Maschine mit 150 kW an der Vorderachse angetrieben. Damit sprintet der Kompakte in knapp acht Sekunden auf Tempo 100 und erreicht eine passable Höchstgeschwindigkeit von 170 km/h. Diese können wir auf den kurvigen Bergstraßen Marbellas nicht einmal ansatzweise austesten, ebenso wenig wie den Großteil der Fahrassistenzsysteme. Jedoch erhalten wir einen ersten Eindruck von der komfortablen Federung, welche so gut wie alle Unebenheiten auf der Straße zuverlässig herausfiltert. Die Lenkung hingegen dürfte gerne ein gutes Stück direkter sein, um dem Fahrer mehr Rückmeldung zu geben. Insgesamt fährt sich der EV4 unaufgeregt, fast schon zurückhaltend. Gerade sein modernes und dynamisches Design weckt unterbewusst Erwartungen, die er auf der Straße nicht vollständig einlösen kann. Ein paar zusätzliche elektrische Pferdchen hätten dem EV4 daher durchaus gutgetan, aus Kostengründen wurde darauf aber wohl ebenso verzichtet wie auf einen Frunk. Was Kia dem EV4 aber glücklicherweise spendiert hat, ist das i-Pedal 3.0, anhand dessen die Rekuperation gut dosiert werden kann. Von vollständigem Segeln bis hin zu echtem One-Pedal-Driving findet hier jeder seine präferierte Einstellung. Ein System, welches sich ein Großteil der Konkurrenz dringend von den Koreanern abschauen sollte. Am Ende unserer 93 Kilometer langen Teststrecke verzeichnet der Bordcomputer einen Verbrauch von lediglich 14,7 kWh — das kann sich trotz unserer niedrigen Durchschnittsgeschwindigkeit wirklich sehen lassen.

Hohe Reichweite, aber verhaltene Ladeleistung

Zwei Akkugrößen mit 58,3 respektive 81,4 kWh Kapazität stehen zur Wahl, der Fastback in Kombination mit dem größeren Akku schafft eine beachtliche Reichweite von 625 Kilometern im WLTP-Zyklus. Zu verdanken ist dies



Ein Modell mit zwei Karosserieformen: Kia steuert einen optischen Leckerbissen zum bisherigen EV-Lineup bei.

Dank 2,82 Metern Radstand reist es sich im Fond beider EV4-Varianten sehr angenehm.





Chapeau, Kia: große, hochaufgelöste Displaylandschaft und keinerlei Hochglanzplastik im Innenraum.

Technische Daten

	Kia EV4		Kia EV4 Fastback	
Version	58,3 kWh	81,4 kWh	58,3 kWh	81,4 kWh
Leistung (Spitze/Dauer)	150 kW/—	150 kW/—	150 kW/—	150 kW/—
Drehmoment	283 Nm	283 Nm	283 Nm	283 Nm
Beschleunigung (0–100 km/h)	7,4–7,5 s	7,7–7,8 s	7,4 s	7,7–7,8 s
Höchstgeschwindigkeit	170 km/h	170 km/h	170 km/h	170 km/h
Batterie (brutto/netto)	—/58,3 kWh	—/81,4 kWh	—/58,3 kWh	—/81,4 kWh
Reichweite (WLTP)	425–440 km	584–625 km	440–456 km	612–633 km
Verbrauch (WLTP)	16,2–14,9 kWh/100 km	16,2–14,9 kWh/100 km	14,9–14,3 kWh/100 km	14,9–14,4 kWh/100 km
Ladeleistung AC/DC	11 kW/101 kW	11 kW/128 kW	11 kW/101 kW	11 kW/128 kW
Ladezeit DC (10–80 %)	29 min	31 min	29 min	31 min
L x B (ohne Spiegel) **x H**	4,430 m x 1,860 m x 1,485 m	4,430 m x 1,860 m x 1,485 m	4,730 m x 1,860 m x 1,480 m	4,730 m x 1,860 m x 1,480 m
Kofferraum/Frunk	435–1.415 l/—	435–1.415 l/—	490–1.435 l/—	490–1.435 l/—
Leergewicht	1.811 kg	1.896 kg	1.815 kg	1.900 kg
Anhängelast	500 kg/500 kg	1.000 kg/750 kg	500 kg/500 kg	1.000 kg/750 kg
Preis DE/AT	ab 37.590 €/ ab 39.590 €	ab 43.240 €/ ab 44.790 €	ab 41.490 €/—	ab 47.140 €/ ab 52.140 €

Schade, unter der eleganten Fronthaube gibt es keinen Frunk.

nicht zuletzt dem Luftwiderstandsbeiwert von 0,23 sowie einer strömungsgünstigen Unterbodenverkleidung. Bei der Ladeleistung bleibt der EV4 wiederum im Mittelfeld. 11 kW AC sind für den Alltag absolut ausreichend, doch an der Schnellladesäule sind maximal 128 kW möglich, der kleinere Akku schafft sogar nur 101 kW in der Spitze – solche Werte sind im Jahr 2025 schlichtweg nicht mehr konkurrenzfähig. Dass man im Kompaktsegment nicht wie bei den größeren Modellen der EV-Reihe auf ein teures 800-Volt-Bordnetz setzt, ist zwar absolut nachvollziehbar, doch diverse Konkurrenten mit 400-Volt-Systemen zeigen, dass deutlich höhere Ladeleistungen mit überdies stabilen Ladekurven durchaus möglich sind. 31 Minuten von 10 auf 80 Prozent begeistern die potenzielle Kundschaft wohl eher weniger, hier verschenken die Koreaner leider wertvolles Potenzial.

Der EV4 wird in zwei Werken gefertigt: Das Schrägheck in der Slowakei, die Limousine in Korea. Daran lässt sich bereits ableiten, dass Kia sich für den Fastback auf dem europäischen Kontinent nicht allzu große Hoffnungen macht. Preislich startet das Schrägheck-Modell in der Ausstattungsvariante Air mit kleiner Batterie in Deutschland bei 37.590 Euro, in Österreich kostet das Modell 2.000 Euro mehr. Der von uns gefahrene Wagen mit großem Akku und GT-Line liegt knapp 12.000 Euro darüber. Der Fastback kann in Deutschland mit kleinem Akku ab 41.490 Euro erworben werden. In Österreich gibt es die Limousine nur mit großer Batterie ab 52.140 Euro. Damit positioniert sich Kia im Mittelfeld des Wettbewerbs – fair angesichts der Reichweiten und der Ausstattung, aber auch nicht ganz ohne Konkurrenzdruck. VO



Der EV4 stellt 435 Liter Kofferraumvolumen bereit – ausreichend, aber nicht berauschend.



Wie von seinen Konzerngeschwistern bekannt, erhält auch der EV4 die V2L-Fähigkeit via Schuko-Steckdose im Innenraum oder per Typ-2-Adapter.



FAZIT

SOLIDER LÜCKENFÜLLER, DEM DAS BESONDERE FEHLT

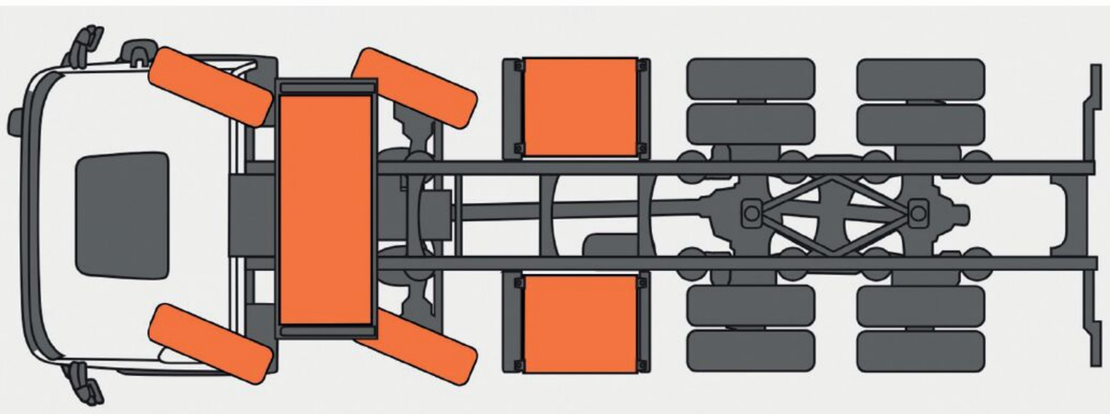
Bei der ersten Ausfahrt zeigt uns der EV4 zwei Gesichter. Einerseits überzeugt er mit einem gelungenen Design, viel Platz für Passagiere, starken Reichweitenwerten und einem durchaus attraktiven Preis-Leistungs-Verhältnis. Andererseits gibt es leider ein paar entscheidende Schwachpunkte: ein unterdurchschnittlich dimensionierter Kofferraum, ein fehlender Frunk sowie Ladewerte, die nicht mehr auf Höhe der Zeit sind. Eine Allradoption ist leider nicht konfigurierbar und mit Frontantrieb wird sich auch nicht jeder anfreunden können. Der EV4 kann damit als interessanter Beitrag zur Kompaktklasse bezeichnet werden, nicht aber als Meilenstein. Vielmehr wirkt er auf uns wie ein Lückenfüller – und trotz aller Freude über einen koreanischen Nicht-SUV-Stromer bleibt die Frage, ob diese Lücke denn überhaupt so dringend geschlossen werden musste.

Der kämpft sich durch die weiße Pracht

Designwerk präsentiert elektrischen Schneepflug

Dass Pkw problemlos vollelektrisch unterwegs sein können, bezweifelt kaum noch einer und auch bei Lkw ist die Batterie auf dem Siegeszug. Doch wie sieht es bei erschwerten Bedingungen aus? Extreme Kälte, hohe Zusatzlast, so wie beim Schneeschieben? Das wollten auch die Schweizer von Designwerk wissen und schickten ihren Elektro-Lkw „Mid Cab 8x4R Snow Plow“ unter anderem zum Arbeitseinsatz in die Schweizer Alpen.

Der elektrische Schneepflug verfügt über eine enorme nutzbare Batteriekapazität von 648 kWh — und die braucht er auch, denn das Bewegen tausender Kubikmeter Schnee benötigt Kraft. Drei- bis fünfmal so viel wie für das Fahren mit 80 km/h auf der Autobahn. Im Extremtest stieg der Verbrauch sogar auf bis zu 1.500 kWh/100 km an. Bei regulären Einsätzen ist laut Designwerk aber mit lediglich 180 bis 340 kWh/100 km zu rechnen. Geladen werden soll mit Megawatt-Charging (MCS) in ca. 42 Minuten auf 80 Prozent.



Der Designwerk-Lkw bietet gute Traktion dank vier angetriebener Räder an zwei gelenkten Achsen.



Emissionsfrei präpariert

Auch die Pisten werden umweltfreundlicher

Mit alpinen Einsätzen kennen sich auch die Bozener von Xelom aus. Deren Snow Cat erhält ihren Namen nicht zu Ehren der Katze, sondern der Raupe (zu Englisch: Caterpillar). Die vollelektrische Pistenraupe fräst sich dank 27.600 Newtonmeter Drehmoment problemlos durch Neuschnee. Sie verfügt über maximal 300 kWh Batteriekapazität, was für bis zu fünf Stunden Betrieb genügen soll. Je nach Bedarf sind verschieden breite Schilde, Fräsen und Raupen ausrüstbar.

Außerdem verfügt die Snow Cat neben beheizten Fenstern, Rückspiegeln und Scheibenwischern über viele weitere Komfortfeatures: von Tempomat über Rückfahrkamera bis zum Entertainmentsystem mit Apple CarPlay, Android Auto und 4.1 Sound System.



Im Schnee mobil sein

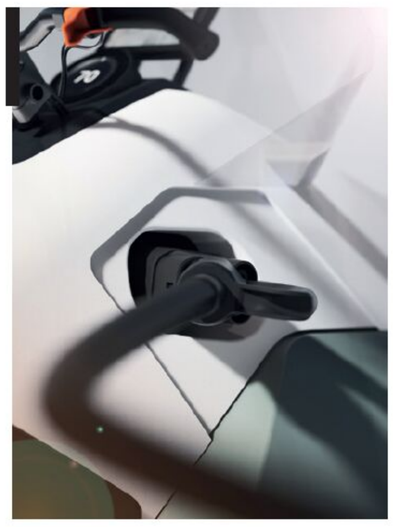
Schwedisches Design trifft Nachhaltigkeit

Das Vidde Alfa ist zwar nicht das erste vollelektrische Schneemobil, das wir in der *Elektroautomobil* vorstellen, aber sicher das schickste. Doch auch die inneren Werte lassen aufhorchen. 113 kW und über 400 Nm Drehmoment sorgen für mindestens 100 km/h Höchstgeschwindigkeit und eine Beschleunigung auf 100 von nur 3,2 Sekunden. Und das mit ca. 56 dB fast so leise wie das Rieseln des Schnees.

Die 20 kWh große, beheizte Batterie genügt für bis zu 100 Kilometer Reichweite und lässt sich per Gleichstrom in einer Stunde von 20 auf 80 Prozent aufladen.

Außerdem kann die Ladeausrüstung bidirektional arbeiten und damit auch Vehicle-to-Grid- oder Vehicle-to-Vehicle-Ladung unterstützen. Selbst bei -39 °C soll die Batterie noch startfähig sein.

Gegen eine Vorleistung von 1.000 Schwedischen Kronen (rund 90 Euro) kann das stylische Schneemobil bereits vorbestellt werden. Der Zielpreis liegt bei 27.000 Euro exklusive Mehrwertsteuer.



Geladen wird per AC oder DC (CCS2) inkl. Bidirektionalität.



Separate Displays für Navigation und Fahrdaten schaffen Übersicht.







Dank Raupenantrieb wird das unkonventionelle Gefährt mit fast jedem Untergrund fertig.

Offroad Extrem

Einfach mal durchs Gelände schreddern

Wenn man denkt, man hätte schon alles gesehen, dann kommt eine kleine kanadische Firma namens DTV und entwickelt eine Mischung aus Skateboard, E-Scooter und Pistenraupe. Der Shredder verfügt über zwei geländegängige Raupenantriebe und wird im Stehen gefahren. Gelenkt wird durch Gewichtsverlagerung wie bei einem Skate- oder Snowboard bzw. dem klassischen Segway.

Nachdem die ersten Versionen des Spaßgefährts noch von einem Verbrennungsmotor angetrieben wurden, kann nun auch elektrisch durch unwegsames Gelände geschreddert werden. Beim Shredder 200E sorgen zwei Motoren mit insgesamt 10 kW für Vortrieb. Die Höchstgeschwindigkeit liegt bei ca. 50 km/h. Es kommen vier (entnehmbare) Batteriepakete mit je 0,6 kWh zum Einsatz, was für über eine Stunde Fahrspaß genügen soll. Die Ladung erfolgt mit einem externen Ladegerät.

Natürlich wird man so ein Gefährt hierzulande niemals legal im öffentlichen Verkehrsraum einsetzen können. Um den Shredder auf Privatgelände zu bringen, lässt er sich jedoch recht kompakt zusammenfalten und in einem großen Kofferraum oder auf einem kleinen Anhänger transportieren.

Text: Valentin Buss **Fotos:** Hersteller

GUT KOMBINIERT?



Audi A6 Avant e-tron performance im Test

Der Audi A6 Avant ist ein Klassiker unter den Business-Kombis. Seit über 30 Jahren erfreuen sich Dienstwagenfahrer wie Familien am praktischen und oftmals auch sehr ansehnlichen Heck des Ingolstädter Modells der oberen Mittelklasse. Rechnet man den Vorgänger Audi 100 mit dazu, lässt sich die Ahnenreihe fast 50 Jahre zurückverfolgen. Nun gibt es den Kombi-Klassiker erstmals elektrisch.

Der Audi A6 Avant e-tron ist seit gut einem Jahr auf dem Markt. Die Frontalansicht dominiert der geschlossene Single-Frame-Grill, flankiert von LED-Schlitzen für das Tagfahrlicht und die Blinker. Die Scheinwerfer wiederum verstecken sich geschickt im Stoßfänger. Auch in der Seitenansicht wirkt der Kombi dynamisch, die schräg abfallende Heckpartie sieht schick aus, kostet aber Stauvolumen – doch dazu gleich mehr. Das Heck prägt eine durchgehende Rückleuchte und – wie es gerade en vogue ist –, ein des Nachts beleuchtetes Logo.

Function follows form

Nun ist es leider so, dass sich eine dynamische Linie selten mit einem großzügigen Raumangebot kombinieren lässt. Für dieses Dilemma hat auch das Audi-Designteam keine echte Lösung gefunden. So kommt es, dass der Kofferraum mit 500 Litern nicht viel größer als bei einem Kompakt-SUV ausfällt. Das Ladeabteil ist zwar edel ausgeschlagen und bietet unterm Ladeboden ein zusätzliches Fach, doch für einen fast fünf Meter langen Kombi ist das arg wenig. Selbst mit umgeklappten Rücksitzlehnen sind es maximal 1.422 Liter. Da hat selbst der deutlich kürzere Audi Q4 e-tron mehr zu bieten. Immerhin hat der A6 dem Q4 den kleinen 27-Liter-Frontkofferraum voraus.

Dafür passt das Platzangebot sowohl im Fond als auch auf den Vordersitzen. Die erweisen sich als bequem, langstreckentauglich und sind – selten

Fast sah es so aus, als wenn der klassische Kombi die Transformation zur Elektromobilität nicht überleben würde. Doch mittlerweile erlebt die traditionelle Karosserieform eine Renaissance, schließlich kombiniert sie im Bestfall hohe Reichweiten mit einem großen Kofferraum. Zu dieser Entwicklung hat auch der Audi A6 Avant e-tron beigetragen. **Im Test die reichweitenstärkste Version mit großem Akku und Heckantrieb.**

Text: Marcus Zacher **Fotos:** D. Rebmann



bei Elektroautos – vergleichsweise tief positioniert. Man ist deshalb viel besser integriert, als es in einem SUV je möglich wäre. Das kommt auch dem Fahrgefühl zugute, einem der großen Vorzüge des elektrischen Edel-Kombis. Denn der A6 fährt sich hervorragend, die Spreizung zwischen Fahrdynamik und Komfort gelingt dem Audi wunderbar. Auf Wunsch geht der Ingolstädter zackig ums Eck, bügelt auf Knopfdruck im nächsten Moment selbst grobe Fahrbahnverwerfungen gekonnt weg. Die fünf Fahrmodi (inkl. Individual-Modus) unterscheiden sich deutlich, auch dank des adaptiven Luftfederfahrwerks. Das gibt es jedoch nur in Verbindung mit dem 8.250 Euro „Tech pro“-Paket.

Das exzellente Fahrwerk, die sauber abgestimmte Lenkung und die aufwendige Geräuschdämmung tragen dann auch ihren Teil dazu bei, dass es mit dem Avant einfach Spaß macht, auf der Autobahn Kilometer abzuspulen. Selbst bei widrigsten Bedingungen liegt der A6 wie eine Eins, bis hoch zur Höchstgeschwindigkeit von 210 km/h. Die Motorisierung mit 270 kW und 565 Newtonmetern an der Hinterachse zeigte sich im Test als Idealbesetzung. Obwohl das getestete Modell mit dem Zusatz „performance“ versehen wurde, handelt es sich hier nicht etwa um die Sportversion (das wäre der S6 e-tron), sondern um die reichweitenstärkste Variante. Doch abgesehen von den Wirren der komplexen Modellbezeichnungen können wir nach über 2.000 Kilometern sicher sagen, dass wir mehr Leistung selten vermisst haben. Die 5,4 Sekunden, die der Audi auf 100 km/h benötigt, genügen im Alltag völlig. Aktiviert man dabei die Launch Control, stehen kurzzeitig sogar 280 kW bereit. Den Unterschied spürt man in der Praxis aber nicht.

Schnell am HPC, aber nicht so reichweitenstark wie erwartet

Daher ist es auch wenig überraschend, dass man mit dem Audi auf der Autobahn zu einer etwas schnelleren Gangart neigt. Das treibt allerdings den Verbrauch in die Höhe. Überhaupt erweist sich der A6 trotz der theoretisch effizienten Konfiguration als nicht so sparsam wie erhofft. Auf der EAM-Runde genehmigte er sich fast 19 kWh/100 km – kein Ruhmesblatt. Auf der Autobahn zieht er sich bei Tempo 130 über





Für den Beifahrer: Das Zusatzdisplay ist Bestandteil der optionalen Tech-Pakete. Besonders häufig wurde es im Test von den Mitfahrern nicht genutzt.



22 kWh/100 km aus dem Akku, bei 150 sind es sogar über 27 kWh/100 km. Das ist alles nicht wirklich schlecht — aber eben auch nicht richtig gut. Einen bedeutenden Anteil daran dürften die breiten 21-Zoll-Räder haben, die zwar stylisch aussehen und der Fahrdynamik zugutekommen, mutmaßlich aber reichlich Kilometer kosten. Serienmäßig rollt der A6 mit 19-Zöllern vom Hof. Unser Tipp: Lassen Sie es bei maximal 20 Zoll gut sein, sonst konterkarieren die Räder den Sinn eines Langstreckenfahrzeugs.

So rettet der mit 100 kWh großzügig dimensionierte Akku (davon knapp 95 kWh nutzbar) den Audi über die Langstrecke. Je nach Fahrprofil sind zwischen 340 Kilometer bei zügiger Fahrt und 520 Kilometer im Pendlerprofil machbar, im Gesamtschnitt landeten wir bei etwa 400 Kilometern. Gute Werte, aber ebenfalls weit weg von den über 700 Norm-Kilometern aus dem

DIE HERVORRAGENDEN FAHREIGENSCHAFTEN GEHÖREN ZU DEN GROSSEN VORZÜGEN DES AUDI A6 E-TRON.

Datenblatt. Dafür hält die Ladekurve, was sie verspricht: Nach nur 21 Minuten ist der Akku dank der 800-Volt-Technologie wieder bei 80 Prozent. Er muss jedoch ausreichend Zeit für die Vorkonditionierung gehabt haben.

Die wird aktiv, wenn ein HPC im Navigationsgerät als Ziel angewählt wird. Dabei unterstützt der gut funktionierende e-tron Routenplaner, der jedoch dringend um einen Filter nach Ladestationsbetreiber erweitert werden sollte. Eine manuelle Vorkonditionierung ist nicht vorgesehen, ebenso erhält der Fahrer keine Info über die aktuell mögliche Ladeleistung. Hier können sich die Ingolstädter einmal bei den Wolfsburger Kollegen erkundigen, wie man so etwas umsetzt. Immerhin wird jedoch die Akkutemperatur angezeigt, an der man sich orientieren

Überladen: Die Bedieninsel in der Tür vereint zu viele, bei einem flüchtigen Blick gleich aussehende Symbole und Knöpfe.





Verzichtbares Extra: Die Kamera-Außenspiegel verbessern zwar den c_W-Wert und ermöglichen selbst bei schlechten Sichtbedingungen einen guten Rückblick, doch beim Rangieren und in engen Straßen bieten sie zu wenig Übersicht. Das Fokussieren des Bildschirms bleibt gewöhnungsbedürftig.

Von Segeln bis One-Pedal-Driving: Dank diverser Reku-Modi findet jeder die passende Einstellung. Als überraschend gut erwies sich der Auto-Modus mit adaptiver Rekuperation.





TECHNISCHE DATEN

Euro-NCAP ★★★★★

Audi A6 Avant e-tron performance

DE AT





Fahrzeugklasse: obere Mittelklasse (E-Segment)	**Karosserieform:** Kombi		**Türen:** 5	**Sitze:** 5
Fahrzeugplattform: PPE	**Produktionsort:** Deutschland		**Software:** 03.01.00	
Preis DE	**Listenpreis:** ab 77.250 €	**Preis mit empf. Mindestausstattung:** ab 82.940 €[4]	**Preis des Testwagens:** 103.475 €	
Preis AT	**Listenpreis:** ab 81.200 €	**Preis mit empf. Mindestausstattung:** ab 87.891 €[4]	**Preis des Testwagens:** 106.300 €	

Fahrleistungen & Antriebsstrang

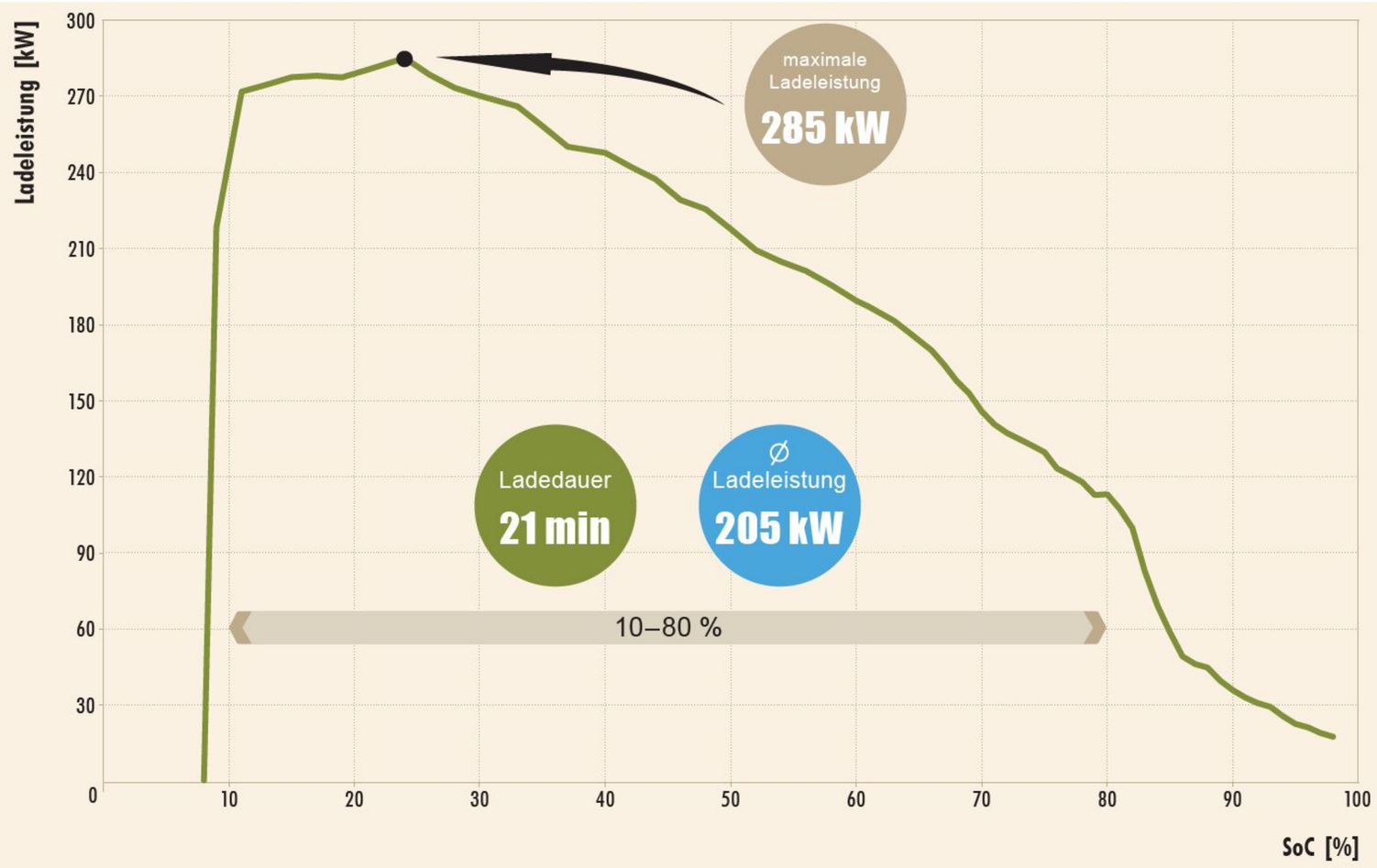
Höchstgeschwindigkeit: 210 km/h	
Beschleunigung (0–100 km/h)**:** 5,4 s	
Leistung (Spitze/Dauer)**:** 270 kW (280 kW mit Launch Control)/120 kW	
Drehmoment: 565 Nm	
Antriebsart: Hinterradantrieb	**Garantierte Batteriekapazität:** 70 %
Getriebe (vorne/hinten)**:** —/1-Gang	**Garantiebedingungen:** 8 Jahre oder 160.000 km
Motor (vorn)**:** —	**One-Pedal-Driving:** ja
Motor (hinten)**:** Permanentmagnet-Synchronmaschine (PSM)	**Reku-Modi:** 5 (Aus, mittel, stark, B, Auto)

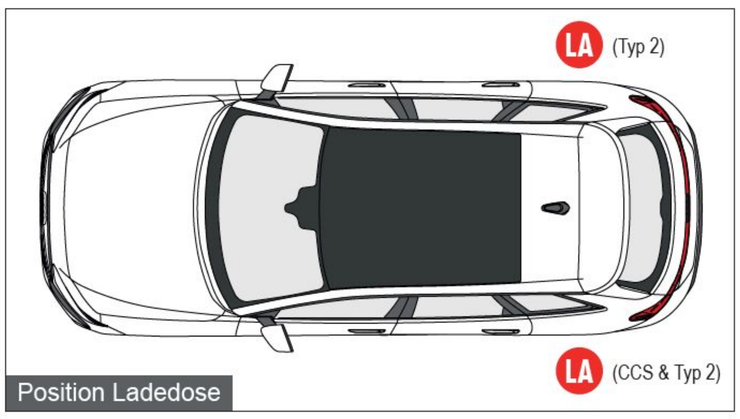
Batterie & Rekuperation

Energieinhalt (brutto)**:** 100 kWh
Energieinhalt (netto)**:** 94,9 kWh
Spannungsklasse: 800 V
Zellchemie: NMC

Zuladung, Gewicht & Aerodynamik

Gepäckraum: 502–1.422 l
Frunk: 27 l
Leergewicht[1]**:** 2.260 kg
Zuladung[1]**:** 575 kg
Anhängelast (g/u)**:** 2.100 kg/750 kg
Stützlast/Dachlast: 100 kg/100 kg
Luftwiderstandsfläche (c_W x A)**:** 0,595 m²
Luftwiderstandsbeiwert (c_W)**:** 0,24

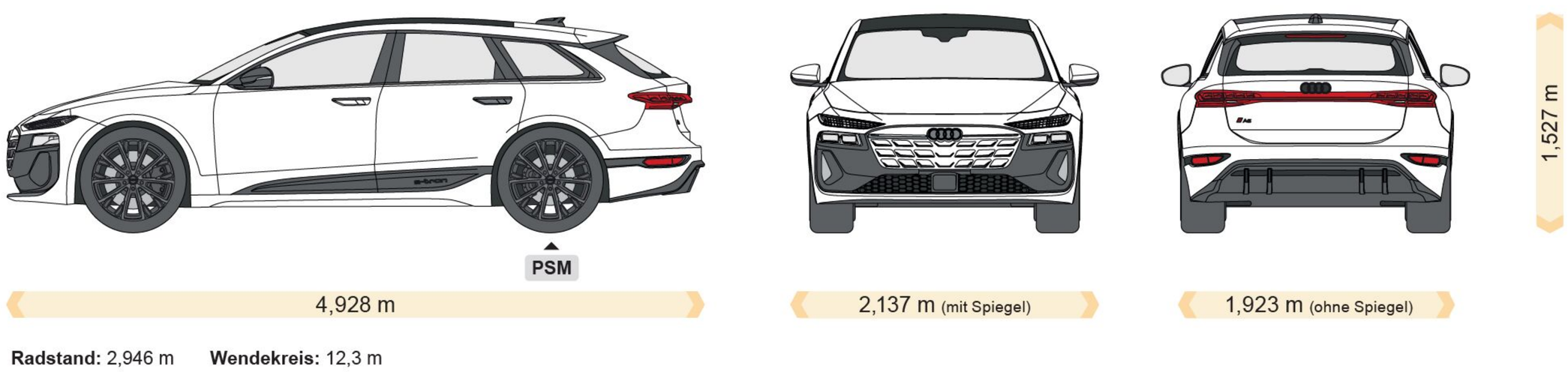




LADEKURVE

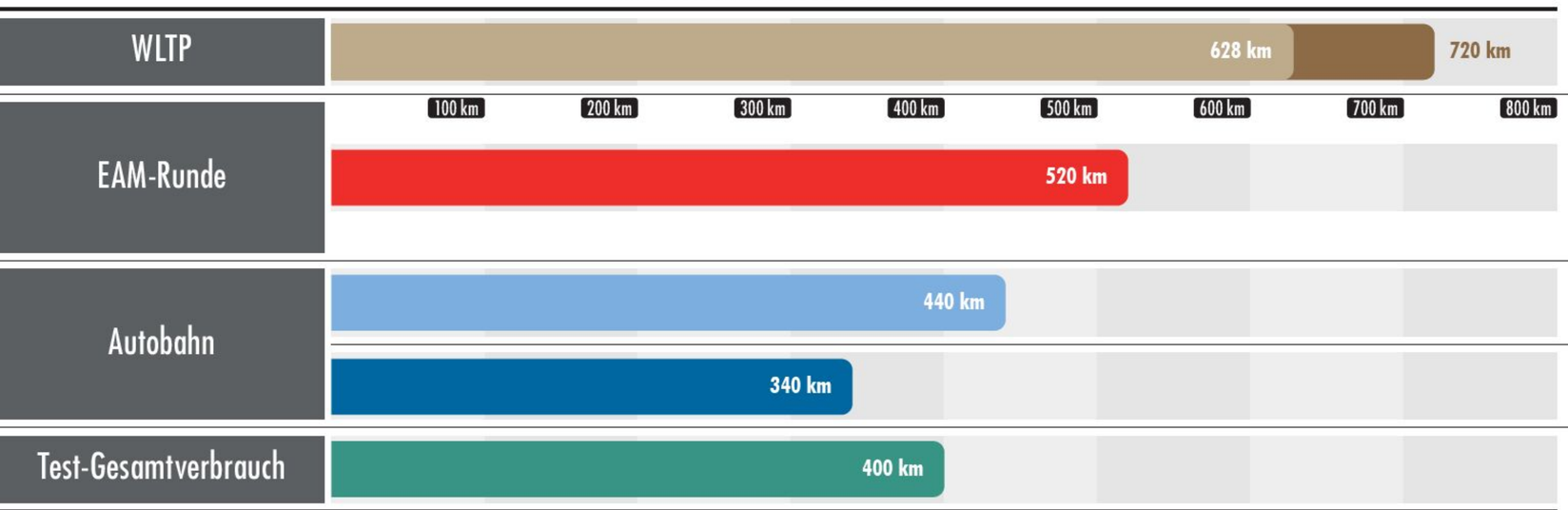
Wurde die Batterie ausreichend vorkonditioniert, klettert die Ladeleistung schnell auf über 270 kW, womit der A6 e-tron die Werksangabe sogar übertrifft. Ab etwa 30 Prozent fällt die Leistung kontinuierlich ab. Bis 80 Prozent vergehen exakt 21 Minuten, was dem Katalogwert auf die Minute entspricht. Danach lässt die Ladeleistung rapide nach. Zwischen 10 und 80 Prozent beträgt die durchschnittliche Ladeleistung dennoch sehr ordentliche 205 kW.

Abmessungen



Radstand: 2,946 m **Wendekreis:** 12,3 m

Normreichweite & Testreichweiten



Normverbrauch & Testverbräuche (pro 100 km)

WLTP	17,0–14,8 kWh
	18,7 kWh[2]
	20,9 kWh[3]
130	22,2 kWh
150	27,2 kWh
Σ	23,4 kWh

Testbedingungen EAM-Runde: Wetter: trocken, sonnig; Außentemperatur: 12 °C; Fahrmodus: comfort; Testbedingungen Autobahn: Wetter: trocken; Außentemperatur: 12 °C; Fahrmodus: comfort; Erzielte Ø-Geschw.: 117 km/h (bei max. 130 km/h) und 129 km/h (bei max. 150 km/h); **Testbedingungen Test-Gesamtverbrauch (Test-GV):** gemischtes Fahrprofil; Temperaturen zwischen 8 °C und 18 °C, Gesamtstrecke: 2.173 km;
Allgemeine Angaben zum Fahrzeug: Sonderedition „edition one blue“; Sommerreifen, VA: 245/40 R21, HA: 275/35 R21

kann. Bei über 20 Grad sollte die volle Ladeleistung möglich sein. Das Laden von Wechselstrom dauert naturgemäß deutlich länger. Hier werden für einen vollen Ladezyklus zehn Stunden veranschlagt. Einen ladezeitverkürzenden 22-kW-Bordlader gibt es nicht, 11 kW sind das Maximum.

Beim ADAS fehlen die Highlights

Ein gemischtes Bild hinterlassen die Assistenzsysteme — eigentlich eine Disziplin, in der sich Audi stets positiv hervortat. Doch die Schildererkennung war im Test oft fehlerhaft, weshalb weder auf den (per Shortcut schnell abschaltbaren) Tempowarner, noch auf die automatische Geschwindigkeitsanpassung des Tempomaten Verlass war. Auch die automatische Spurführung wollte nur bei deutlich markierten Fahrstreifen zuverlässig arbeiten, was sie dann allerdings mit Bravour tat. Darüber hinaus hat der Audi jedoch keine besonderen Assistenten vorzuweisen. Nicht einmal einen automatischen Spurwechsel unterstützt er — ein System, das längst in der Kompaktklasse Einzug gehalten hat. Von einer Alternative zum Autobahnpiloten des BMW i5, bei denen der Fahrer dauerhaft die Hände vom Lenkrad nehmen kann, ganz zu schweigen.

Klein, aber praktisch: Mit 27 Litern ist der Frontkofferraum nicht üppig. Ein Ladekabel oder ein Rucksack finden dennoch ihren Platz darin.



Praktisch beim Laden: Die zwei elektrischen (und etwas träge reagierenden) Ladeklappen gehören zum Serienumfang. Links kann Wechsel- und Gleichstrom geladen werden, rechts nur Wechselstrom.





Saubere Vorstellung: Nach 21 Minuten erreicht der A6 e-tron einen Ladestand von 80 Prozent. Im Test schaffte er in der Spitze über 280 kW Ladeleistung.



REICHWEITENGEWINN (basierend auf Testverbräuchen)

Ladezeit	10 Minuten	20 Minuten	30 Minuten
EAM-Runde	211 km	337 km	390 km
Autobahn 130 km/h	177 km	284 km	329 km
Autobahn 150 km/h	145 km	232 km	268 km

Software & Features

●	App-Anbindung
●	Apple CarPlay
●	Android Auto
●	integriertes Musikstreaming
●	Direktstart (ohne Schlüssel oder Startknopf)
●	EV-Routenplaner
●	Batterievorkonditionierung
●	prozentuale SoC-Anzeige
●	Begrenzung max. Ladezustand
●	unterstützt Plug & Charge (ISO 15118)
●	Over-the-Air-Updates

DE	AT	Empfohlene Mindestausstattung
●	●	Anbindung für Apple CarPlay
●	●	Anbindung für Android Auto
●	●	Navigationsgerät
●	●	Sitzheizung vorne
●	●	Lenkradheizung
●	●	Wärmepumpe
●	●	adaptives LED-Licht
●	●	Einparkhilfe v/h
●	●	360-Grad-Kamera
●	●	Assistenzpaket
●	●	22-kW-Dreiphasenlader

LADESTANDARD

AC	DC
Ladeleistung	
11 kW	max. 270 kW
Ladezeit	
~ 10 h (0–100 %)	~ 21 min (10–80 %)

Ladeanschluss: hinten links & rechts

Bidirektionales Laden: —

Vorgaben Autobahn: Beladung: 1 Person; Streckenlänge: 88 km; Vorgaben: Fahrmodus: Normal, Klimaeinstellung: 22 °C, Automatik; Geschwindigkeit: Zielsetzung ist, eine Höchstgeschwindigkeit von 130 km/h bzw. 150 km/h (per GPS-Messung) möglichst konstant zu fahren.
Vorgaben EAM-Runde: Beladung: 1 Person; Streckenlänge: ca. 145 km (30 % Autobahn, 40 % Überland, 30 % Stadt); Höhenmeter: ca. 1.000; Vorgaben: Klimaeinstellung: 22 °C, Automatik; Geschwindigkeit: max. 130 km/h (per GPS-Messung)

[1] inkl. 75 kg für Fahrer; [2] Verbrauch lt. Fahrzeuganzeige; [3] nachgeladene Energie ab Ladestation; [4] Klimatisierungspaket Winter, Tech plus Paket



Gutes Platzangebot, aber hoher Boden: Kopf- und Beinfreiheit sind absolut in Ordnung, die Beine sind jedoch einen Tick zu stark angewinkelt.



Gut gemacht, aber nicht riesig: Mit knapp über 500 bis rund 1.400 Liter ist der Kofferraum unterdurchschnittlich. Immerhin lässt er sich im Verhältnis 40:20:40 erweitern und gibt eine nahezu topfebene Ladefläche frei.

Nicht gänzlich überzeugte uns das MMI-Infotainmentsystem. Es wirkt optisch ein wenig altmodisch, und um das gewünschte Menü zu finden, bedarf es einiger Eingewöhnung. So richtig flott reagiert das System leider auch nicht, der Sprachassistent ist nur von Zeit zu Zeit hilfreich. Da muss ein Premiumauto in dieser Klasse heute mehr abliefern.

Das gilt auch für die Materialauswahl im Cockpit. Hartplastikablagen in den Türen sind genauso wenig Premium wie die großzügig verteilten Hochglanz-Hartplastikflächen. Immerhin sorgen die hochwertigen Stoffeinlagen im Armaturenbrett für Auflockerung und insgesamt ist alles routiniert zusammengebaut. Die Slider-Bedienung auf dem Lenkrad versucht die VW-Mutter bei ihren ID.-Modellen gerade loszuwerden, da sie sich als haptisch nicht ideale Lösung erwiesen haben. Das ist beim A6 nicht anders. Ein besseres Bild vermitteln da schon das nützliche Head-up-Display und das helle Matrix-LED-Licht – beides optionale Extras.

Das führt uns zum Abschluss zum Kostenkapitel. In Deutschland steht der Audi A6 Avant e-tron performance ab 77.250 Euro in der Preisliste, in Österreich ist er rund 4.000 Euro teurer. Um auf unsere empfohlene Mindestausstattung zu gelangen, müssen noch einmal etwa 5.500 Euro in das Winter- und das „Tech plus“-Paket investiert werden. Was möglich ist, wenn man etwas großzügiger die Kreuzchen in der 170-Seiten langen Aufpreisliste setzt, zeigt der Testwagen. Für diesen werden über 100.000 Euro aufgerufen. So lässt sich der altgediente Werbespruch passenderweise so umdichten: Schöne und teure Kombis heißen Avant. MZ

KILOMETERGELD (Angaben in €/100 km)

Was kostet die Fahrt im Audi A6 Avant e-tron?

Fahrprofil	AC privat	AC öffentlich	DC öffentlich
Basispreis je kWh	40 ct	50 ct	60 ct
Pendlerverkehr	8,36 €	10,45 €	12,30 €
Autobahn 130 km/h	9,92 €	12,41 €	14,58 €
Autobahn 150 km/h	12,16 €	15,20 €	17,88 €

Berechnungsgrundlage: Verbrauchswerte aus EAM-Messungen zzgl. Ladeverlusten aus EAM-Berechnungen; **Basispreise:** Mittelwert aus privatem Durchschnittspreis in DE im Jahr 2024 und neu abgeschlossenen Stromtarifen, gerundet; öffentlich AC und DC: eigene Auswertung auf Basis versch. Ladetarife, Stand: 01/2025.

FAZIT

Ein Kombi, aber nicht die beste Kombination

Der Audi A6 Avant e-tron überzeugt mit seinem tollen Fahrverhalten, gediegenem Komfort, dem eleganten Design und den kurzen Ladezeiten am HPC, jedoch ist der Fünf-Meter-Kombi kein Beispiel für beste Raumökonomie. Die Reichweite leidet in der von uns getesteten Konfiguration wahrscheinlich unter der breiten Bereifung. Den Nachteil kann der große Akku zumindest teilweise ausgleichen. Infotainment, ADAS und Materialauswahl passen nicht zum selbstbewussten Preisschild des Ingolstädters. Hier dürfen Premiumkunden mehr erwarten. Damit stellt der A6 Avant e-tron nur bedingt die ideale Kombination aus Reichweite und einem großen Platzangebot dar. Es ist unterm Strich zwar ein gutes Auto, doch der hohe Preis lässt sich so nicht rechtfertigen.

PLUS & MINUS

- kurze Ladezeit am HPC
- erstklassiges Luftfahrwerk mit hoher Spreizung aus Komfort/Sport
- überraschend kräftiger Hinterradantrieb
- gute Geräuschdämmung
- bequeme Sitze
- empfehlenswertes Matrix-LED-Licht

- für einen Kombi kleiner Kofferraum
- fehleranfälliges ADAS
- teils einfache Materialauswahl
- altbacken wirkendes Infotainment
- kein 22-kW-Bordlader erhältlich
- hoher Basispreis, viele teure Extras

elektro auto mobil

ELEKTROHELDEN 2026

Mit Unterstützung unserer Premium-Partner

EnBW · MENNEKES MY POWER CONNECTION · BALKON KRAFTWERK SunLit

Die Leserwahl der besten Elektroautos geht ins Finale!

https://bit.ly/elektrohelden2026

Vote now





SunLit Solar
2 Way Speicherturm Starter Set
im Wert von rund 3.200 €
mit Unterstützung von
Balkonkraftwerk.de



EnBW Ladeguthaben zu gewinnen

10x 50 Euro
zum Laden an
EnBW-Ladestationen

TEAM-GEWINNSPIEL

Hochwertige Preise im Wert von über 7.000 Euro zu gewinnen!

Gewinnen Sie
2 Wochen mit dem
Opel Grandland

Gewinnen Sie eines von 30 Elektroautomobil-Jahresabos
wahlweise Print- oder ePaper-Abo





Opel Grandland Electric
Für zwei Wochen
auf große Tour



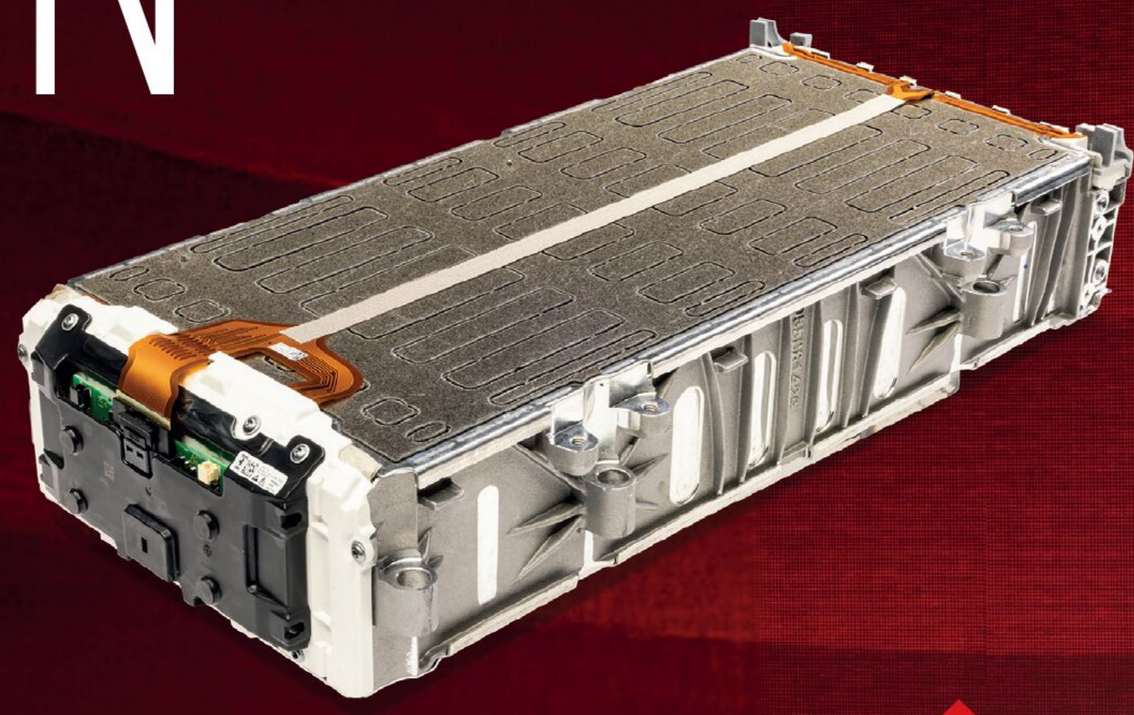
MENNEKES Wallbox
AMTRON® 4You 560 11 C2
im Wert von rund 1.300 €

Gewinnspiel-Teilnahmebedingungen: Der Teilnahmezeitraum beginnt am 01.10.2025 und endet am 04.12.2025 um 23:59 Uhr. Teilnahmeberechtigt sind natürliche Personen, die zum Beginn des Gewinnspielzeitraums das 18. Lebensjahr vollendet haben. Ausgenommen sind Mitarbeiter von Elektroautomobil sowie ihre Angehörigen. Die Gewinne können, mit Ausnahme der Abos, nur in Deutschland, Österreich und der Schweiz ausgeliefert werden. Der Hol- und Bring-Service für den Opel Grandland Electric ist auf das deutsche Festland beschränkt. Die Gewinner werden spätestens zwei Wochen nach Ende des Gewinnspiels schriftlich benachrichtigt. Wir behalten uns vor, Ihre Adressdaten zur direkten Gewinnauslieferung an den jeweiligen Sponsor zu übermitteln (Art. 6, Abs. 1 lit. c) DSGVO). Der Rechtsweg ist ausgeschlossen. Keine Barablöse oder Umtausch möglich. Produktabbildungen der Gewinne zeigen ein ähnliches Produkt und können vom tatsächlichen Gewinn abweichen. Weitere Details unter **https://bit.ly/elektrohelden-gewinnspiel**

FERRARI STECKT AN

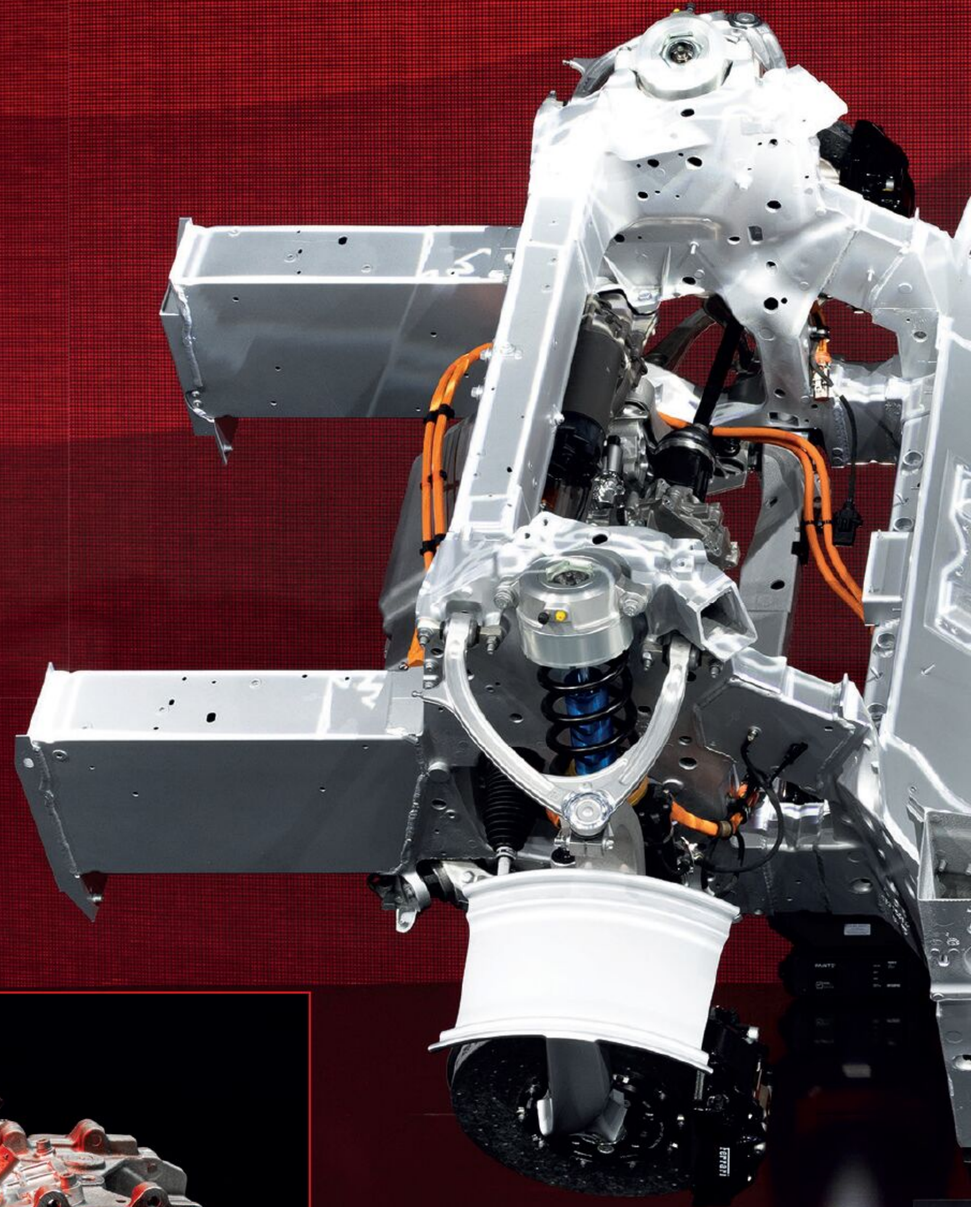
Die Technik des **Ferrari Elettrica**

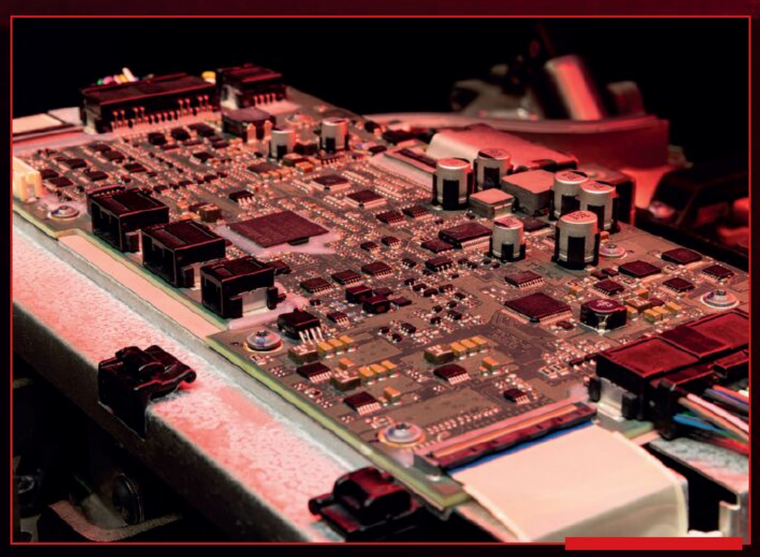
Die traditionsreiche italienische Sportwagenmarke aus Maranello steigt im kommenden Jahr ins Stromgeschäft ein und bereitet den Start eines – wahrscheinlich – vier-türigen und viersitzigen Sport-Crossovers vor. Das Design hält Ferrari zwar noch geheim, doch gewähren sie bereits erste Einblicke in die Technik des Elettrica. Obwohl es sich um das erste Elektroauto der Marke handelt, hat Ferrari viele Komponenten in Eigenregie entwickelt.



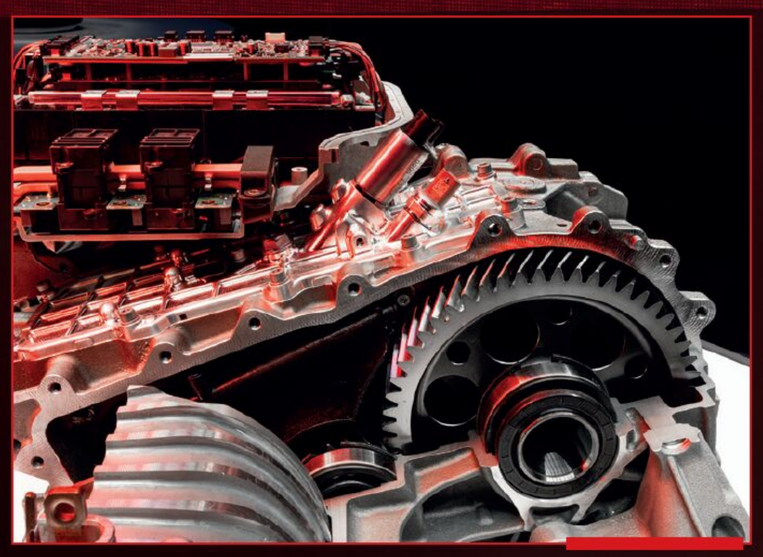
210 Zellen und 15 Zellmodule

Das bei Ferrari entwickelte und produzierte Batteriepaket kommt auf einen Energieinhalt von 122 kWh und setzt sich aus 15 der hier gezeigten Zellmodule zusammen. Jedes Modul besteht aus 14 in Reihe geschalteten Pouchzellen mit einer Kapazität von 159 Ah. Die Zellmodule sind in sechs Doppelreihen und einer Einzelreihe im Fahrzeugboden angeordnet. Zwei weitere Module sind erhöht und offenbar unter der Rückbank untergebracht. Die 210 in Reihe geschalteten Zellen kommen auf eine Maximalspannung von 880 Volt.





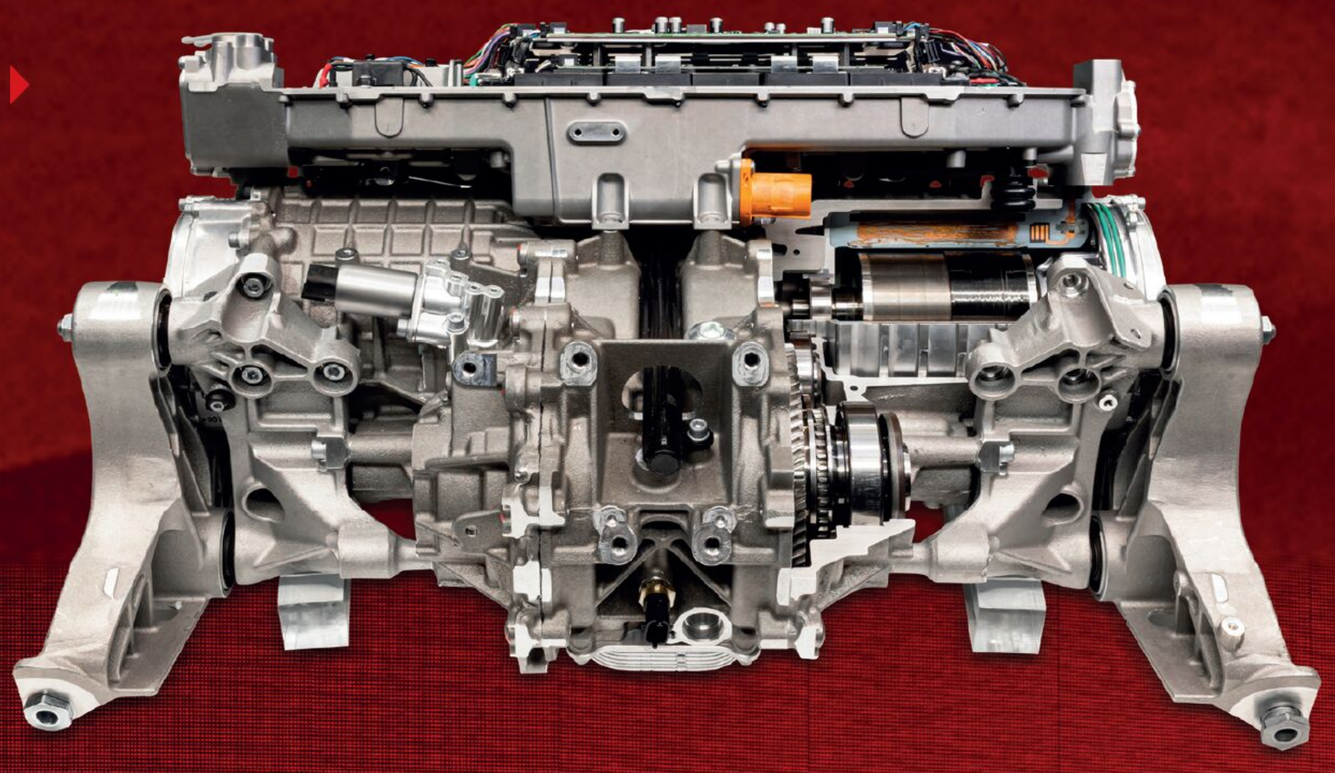
Die Steuerungsplatine des Inverters ist ebenfalls eine Eigenentwicklung von Ferrari.



Dank der hohen Drehzahlen der Elektromotoren kommen die Antriebe mit einem Ein-Gang-Getriebe aus.

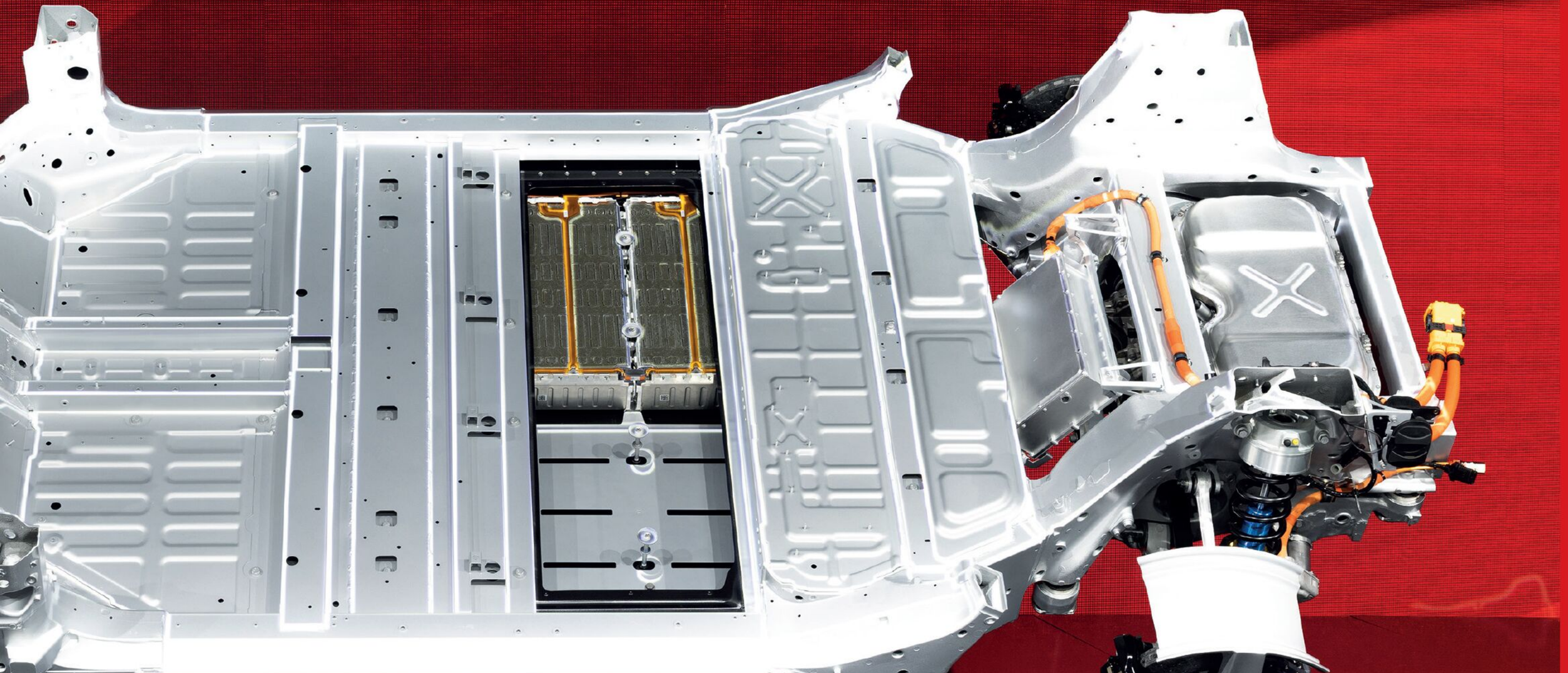
Zwei Doppelmotoren je Achse

Der Vorder- und Hinterradantrieb ist eine vollständige Eigenentwicklung. An jeder Achse arbeiten zwei unabhängige Permanentmagnet-Synchronmaschinen, wodurch ein radselektives Torque Vectoring möglich ist. An der Vorderachse (hier abgebildet) leisten die E-Motoren jeweils 105 kW und sind auf eine Drehzahl von bis zu 30.000 U/min ausgelegt. An der Hinterachse drehen die Motoren mit bis zu 25.500 U/min und liefern bis zu 310 kW. Durch das große Drehzahlband kann Ferrari auf ein Mehrgang-Getriebe verzichten.



Unter drei Meter Radstand für hohe Wendigkeit

Im Zusammenspiel aus Vorder- und Hinterachse beträgt die Systemleistung der vier Elektromotoren über 736 kW im Boost-Modus. Die Gewichtsverteilung ist mit 47 zu 53 Prozent zwischen Vorder- und Hinterachse leicht hecklastig ausgelegt. Das Gesamtgewicht des Fahrzeugs gibt Ferrari mit rund 2.300 Kilogramm an, was auf dem Niveau von Porsche Taycan Turbo GT oder Maserati GranTurismo Folgore liegt. Die Spitzenladeleistung soll 350 kW betragen.





Text: Marcus Zacher _ **Fotos:** Ferrari

„Emotionalität steht bei uns im Fokus!“



Text: Marcus Zacher **Fotos:** Opel

Strategieausblick von Opel

Opel hat sein Modellangebot bereits komplett elektrifiziert. Die Marke aus Rüsselsheim treibt den Wandel zur Elektromobilität mit Nachdruck voran und positioniert sich als wichtiger Akteur im Stellantis-Konzern. Im Gespräch mit *Elektroautomobil* erläutert Patrick Dinger, Chef von Opel in Deutschland, wie sich das Unternehmen aktuell im Markt aufstellt und welche Bedeutung Elektromobilität und Emotionalität für die Zukunft der Marke haben.

EAM: 2021 hatte Opel das Ziel formuliert, ab 2028 in Europa nur noch Elektroautos anbieten zu wollen. Dieses Ziel wurde kürzlich revidiert. Was sind die Hintergründe?

Opel: *Als wir uns 2019 das Ziel gesetzt hatten, 2028 nur noch elektrische Fahrzeuge zu verkaufen, haben alle Prognosen darauf hingedeutet, dass das schaffbar sei. Heute sehen wir, dass sowohl der Ausbau der Ladeinfrastruktur als auch die Entwicklung der Nachfrage in vielen Ländern nicht Schritt gehalten haben mit dem, was wir uns in der Industrie und auch in der Europäischen Union vorgenommen hatten. Als Teil des Stellantis-Konzerns profitiert Opel aber von den verschiedenen Multi-Energy-Plattformen, die flexible Reaktionen auf Kundenwünsche und Marktbedingungen ermöglichen. Das Angebot von Opel ist bereits heute elektrifiziert – sowohl im Pkw- als auch im Nutzfahrzeugbereich gibt es für jedes Modell mindestens eine vollelektrische Variante. Die Richtung bleibt klar elektrisch, doch die Plattformstrategie erlaubt es, flexibel auf unterschiedliche Marktbedürfnisse zu reagieren, was wir in der aktuellen Situation problemlos tun können.*

Ab diesem Jahr gelten strengere Vorgaben bei den CO_2-Flottenzielen. Ist Opel hier auf Kurs?

Opel leistet innerhalb des Stellantis-Konzerns einen überdurchschnittlichen Beitrag zur Erreichung der Flottenziele. Die Marke gilt konzernweit als Vorreiter bei der Elektrifizierung.







Opel
Corsa GSE Vision Gran Turismo
Die Rennwagenstudie zeigt, was Opel mit der Submarke GSE noch vor hat. Sie gibt außerdem einen ersten Ausblick auf den nächsten Corsa.



Opel
Mokka GSE
Der sportliche Kompakt-SUV ist mit einer Sprintzeit von 5,9 Sekunden auf 100 km/h der schnellste Opel aller Zeiten.

Interview mit Patrick Dinger,
Chef von Opel Deutschland

Dabei geht es Opel nicht nur um die Einhaltung von Grenzwerten, sondern auch um die Attraktivität und Bezahlbarkeit des elektrischen Fahrens. Darüber hinaus ist der Weg zur CO_2-Neutralität klar definiert und zentral für die Zukunft des Unternehmens und der gesamten Branche.

Jüngst sind Grandland Electric und Frontera Electric in das Modellprogramm aufgenommen worden. Wie zufrieden sind Sie mit den Marktstarts der Baureihen?

Wir sind sehr zufrieden. Besonders der Grandland Electric ist für uns ein Schlüsselmodell: Das C-SUV-Segment ist das volumenstärkste in Deutschland, und hier bietet der Grandland mit seinem attraktiven Preis-Leistungs-Verhältnis, der Allradoption und Long-Range-Version ein starkes Gesamtpaket.

Auch der neue Frontera Electric trifft den Markt gut. Er richtet sich an Familien und urbane Kunden, ist in zwei Batteriegrößen sowie als 7-Sitzer erhältlich und macht Elektromobilität durch seinen Preis besonders zugänglich. Beide Modelle sind wichtige Bausteine unserer elektrischen Produktstrategie und kommen sehr gut an.

Und wie hoch ist in etwa der Elektroanteil in Deutschland?

Das variiert je nach Modell und Segment. Betrachten wir die jüngst abgeschlossenen Kaufverträge, dann liegt der Elektroanteil bei manchen Baureihen bei bis zu 50 Prozent. Besonders beim Frontera verzeichnen wir ein überdurchschnittlich hohes Interesse an der E-Version, wozu auch die neue Long-Range-Variante einen bedeutenden Teil beiträgt.

2021 hat Opel mit einer Skizze einen neuen Manta angedeutet und mit der Submarke GSE sportlich-emotionale Modelle vorgestellt. Wie geht es mit diesen Projekten weiter?

Der Manta war ein sehr emotionales Auto. Wo wir beim Manta-Projekt stehen, dazu kann ich mich heute nicht äußern. Klar ist: Emotionalität spielt bei uns eine zentrale Rolle, was Modelle wie der Mokka GSE oder die Konzeptstudie Corsa GSE Vision Gran Turismo eindrucksvoll zeigen. Beide stehen für elektrischen Fahrspaß und emotionales Design. Mit der Submarke GSE haben wir eine klare Richtung eingeschlagen, die sportliche Elektromobilität in den Mittelpunkt stellt. Konkrete neue Modelle kündigen wir heute noch nicht an, doch GSE wird Opel langfristig begleiten und weiter prägen.

Herr Dinger, haben Sie vielen Dank für das Interview!

Mit dem ë-C5 Aircross rollt die Marke mit dem Doppelwinkel ihr neues Elektro-Topmodell in die Schauräume. Das punktet mit reichlich Platz, viel Komfort und einem fairem Einstiegspreis.

DER KOMFORTKÖNIG

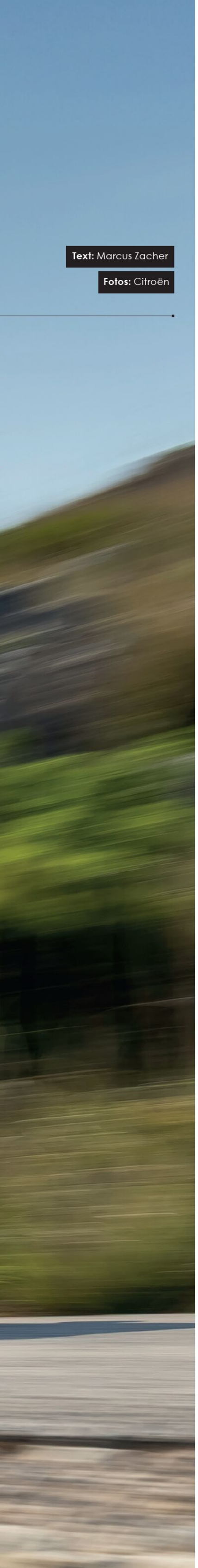
Der Citroën C5 Aircross gehört seit seiner Markteinführung im Jahr 2018 zu den beliebtesten Modellen im Angebot der traditionsreichen französischen Marke. Dieses Jahr debütierte der Nachfolger, den es erstmals auch mit vollelektrischem Antrieb gibt. Möglich macht das der Zugriff auf die STLA-Medium-Plattform des Mutterkonzerns Stellantis, die schon für Opel Grandland und Peugeot 3008 und 5008 als technischer Unterbau dient.

Wie bei den Schwestermarken kann Citroën damit zum ersten Mal seinen Kunden ein langstreckentaugliches Elektroauto anbieten. Je nach Reichweitenbedarf stehen zwei Akku-Größen zur Wahl. Den Einstieg bildet der „Comfort Range“ mit 73-kWh-Batterie und einer Normreichweite von bis zu 520 Kilometern. Einen größeren Aktionsradius verspricht der „Long Range“ mit üppigen 97 kWh im Unterboden, womit bis zu 680 Kilometer in Aussicht gestellt werden.

Mit dieser Langstreckenversion unternahmen wir eine erste Ausfahrt auf dem herbstlichen Mallorca, womit zu dieser Jahreszeit praktisch Idealbedingungen für E-Autos herrschen. Schon auf den ersten Metern fällt der gediegene Komfort positiv auf, selbst grobe Unebenheiten weiß die wolkenweiche Federung gekonnt auszubügeln. Zunächst geht es auf der Autobahn in Richtung Palma, bei der sich die gute Geräuschdämmung auszahlt. Die bequemen Sitze, auf Wunsch heizend, belüftend, massierend und Positionen speichernd, passen gut zum Charakter des mit 4,65 Meter noch halbwegs kompakten SUVs. Für besseren Seitenhalt können



Citroën ë-C5 Aircross im Fahrbericht



Text: Marcus Zacher

Fotos: Citroën



Der Wasserfall-Bildschirm prägt das eigenständige und mit vielen Ablagen versehene Cockpit.

Die Neigung der Rücksitze ist verstellbar.





Gut gemacht: Der Kofferraum schluckt 565 bis 1.668 Liter und klappt dreigeteilt zu einer ebenen Ladefläche um.

die Seitenwangen enger gestellt werden. Leider sind diese Sitze nur für die höheren Ausstattungen konfigurierbar und kosten zudem zwischen 1.200 bis 1.400 Euro extra. Dennoch eine lohnenswerte Investition.

Schwebt auf Wolken, aber mag keinen Sport

Den Bierkönig, die Kult-Kneipe, in der ganz eigene musikalische und kulinarische Gepflogenheiten zelebriert werden, lassen wir links liegen und manövrieren den auffällig gezeichneten Franzosen durch den dichten Stadtverkehr der mallorquinischen Hauptstadt. Der winzige Citroën Ami wäre hierfür die bessere Wahl gewesen, aber dem wäre wohl spätestens auf dem nächsten Teilstück über die steilen Serpentinenstraßen der Serra de Tramuntana die Puste ausgegangen.

Nun mag das Gestühl — entsprechend eingestellt — zwar für kurvige Fahrten halbwegs geeignet sein, Fahrwerk und Lenkung sind das nicht. Denn der Aircross bleibt sich — unabhängig vom gewählten Fahrmodus — stets treu, ergo komfortorientiert und ein wenig entkoppelt von der Außenwelt. Doch wenn das zu einer Marke passt, dann ja wohl zu Citroën. Das lässt dann auch den auf dem Papier mit 170 kW gar nicht mal so schwachen Vorderradantrieb verzeihen, der sich in der Praxis als zu phlegmatisch erweist. Das belegt auch die beschauliche Beschleunigungszeit von rund neun Sekunden auf 100 km/h.

Die avisierte Kundschaft, vornehmlich Familien, werden es ihm nachsehen und sich stattdessen an den großzügigen Platzverhältnissen, den in der Neigung verstellbaren Rücksitzlehnen oder den zahlreichen Ablagen erfreuen. Der Hersteller spricht von 40 Litern zusätzlichem Stauraum, der im Interieur verteilt wurde. Im Gepäckabteil können zudem 565 Liter untergebracht werden. Der Kofferraum besitzt einen verstellbaren Ladeboden, der die Ladekante ausgleicht und beim Umlegen der 40:20:40 umklappbaren Rückbank eine ebene Ladefläche preisgibt. Mit nahezu 1,7 Kubikmetern Stauvolumen taugt das Mittelklasse-SUV nun auch zum Umzugstransporter für Hobby-Logistiker.

Kein Staufach haben die konstruierenden Personen unter der Fronthaube freiräumen können, einen Frunk gibt es nicht. Das ist eines der kleineren Mankos der neuen Plattform. Ein weiteres ist die nur moderate Ladeleistung von maximal 160 kW, was in einer mäßigen Ladezeit von 27 Minuten von 20 auf 80 Prozent resultiert. Die typische 10-auf-80-Ladung dürfte noch einmal rund fünf Minuten länger dauern; beim Comfort Range addieren sich mindestens drei weitere Minuten hinzu. Ein bisschen Geduld – oder sagen wir besser Gemütlichkeit – müssen die Passagiere an der Ladesäule mitbringen.

Andere Funktionen, die in E-Modellen des Wettbewerbs längst Einzug gehalten haben, werden immerhin sukzessive nachgereicht. So rollen die ë-C5 Aircross ab Auslieferungsstart in Deutschland mit einer Batterie-Vorkonditionierung zum Kunden. Die Rekuperation lässt sich zwar bereits dreistufig über die Lenkradwippen verstellen, ein One-Pedal-Driving folgt aber genauso erst später wie ein optionaler 22-kW-Bordlader (serienmäßig sind 11 kW), der dann auch Vehicle-to-Load unterstützen wird.

Wohl nicht mehr allzu viel ändern dürfte sich an der mäßigen Rechenpower des Infotainments, das auf dem 13 Zoll großen „Wasserfall“-Bildschirm der Mittelkonsole läuft. Das gönnt sich die ein oder andere Gedenksekunde und die Menüstruktur erschließt sich erst auf den zweiten oder dritten Blick. Immerhin prognostiziert das Navi den erwarteten Ladezustand am Ziel und ergänzt selbstständig Ladestopps, wobei wir letzteres auf der Balearen-insel nur bedingt überprüfen können.



Das Infotainment ist verschachtelt und für ein neues Auto zu langsam.



Das Platzangebot in der zweiten Reihe ist außerordentlich gut.

DER Ë-C5 AIRCROSS IST EIN KOMFORTABLER, JA GEMÜTLICHER ZEITGENOSSE.





Die Ladezeiten am HPC sind mit 27 bis 30 Minuten von 20 auf 80 Prozent eher hinteres Mittelfeld.

Das gilt jedoch nicht für den Verbrauch, der sich auf unserer knapp über 100 Kilometer langen Tour bei gar nicht mal so sparsamen 19 kWh/100 km einpendelt. Weder fuhren wir besonders sportlich, noch schnell und auch Heizung respektive Klimaanlage waren bei rund 20 Grad Außentemperatur nicht sonderlich beansprucht. Doch dank des dicken Akkus sind damit dennoch rechnerisch über 500 Kilometer Reichweite möglich, womit man Mallorca fast anderthalb Mal umrunden könnte. Mit der Comfort-Range-Batterie wäre ebenfalls locker eine Umrundung des Eilands drin gewesen.

Auf moderatem Niveau beginnt die Preisliste, mit kleinem Akku ist der Citroën schon für unter 43.000 Euro zu haben, dann allerdings in der Ausstattung „You“ auch nur sparsam ausgestattet. So kosten Navigation, Sitzheizung oder Wärmepumpe stets Aufpreis. Die höheren Ausstattungsniveaus „Plus“ und „Max“ verlangen nach Zusatzzahlungen in Höhe von 2.000 bis 6.000 Euro. Für den großen Akku werden schätzungsweise weitere 4.000 Euro fällig. Damit summiert sich der Fahrzeugpreis schnell auf über 50.000 Euro. Wer also in den Genuss des vollen Komforts kommen will, braucht eine komfortabel gepolsterte Brieftasche. MZ

FAZIT: Familien-SUV, das Komfort kann, aber sich Zeit nimmt

Ein auffälliges Äußeres und ein komfortables Inneres: Die Citroën-Tugenden erfüllt der neue ë-C5 Aircross mit Bravour. Dazu gibt es ein kuschelweiches Fahrwerk und reichlich Platz. Ein wenig Laissez-faire gönnt sich der Franzose allerdings bei der mäßigen Ladeleistung und dem trägen Infotainment.

Technische Daten

	Citroën **ë-C5 Aircross** 210 Comfort Range	Citroën **ë-C5 Aircross** 230 Long Range
Leistung (Spitze/Dauer)	157 kW/104 kW	170 kW/—
Drehmoment	343 Nm	343 Nm
Beschleunigung (0–100 km/h)	8,9 s	N/A
Höchstgeschwindigkeit	170 km/h	N/A
Energieinhalt Batterie (brutto/netto)	—/73 kWh	—/97 kWh
Reichweite (WLTP)	503–520 km	680 km
Verbrauch (WLTP)	17,7–17,0 kWh/100 km	N/A
Ladeleistung AC/DC	11 kW (opt. 22 kW*)/160 kW	11 kW (opt. 22 kW*)/160 kW
Ladezeit DC (20–80 %)	30 min	27 min
Länge x Breite (ohne Spiegel) **x Höhe**	4,65 m x 1,87 m x 1,665 m	4,65 m x 1,87 m x 1,665 m
Kofferraum/Frunk	565–1.668 l/—	565–1.668 l/—
Leergewicht	2.184–2.295 kg	N/A
Anhängelast (gebremst/ungebremst)	1.250 kg/750 kg	N/A
Preis DE/AT	ab 42.590 €/ab 42.990 €	N/A

*ab 2026

Unverschämt

KLEINSTE MOTORISIERUNG, GROSSER AUFTRITT

Emotionales Design, brachiale Fahrleistungen, modernste Ladetechnik – der Audi e-tron GT wurde von Beginn an als Aushängeschild der Premium-Elektromobilität konzipiert. Doch was passiert, wenn man nicht alle Häkchen im Konfigurator setzt und zudem auf die 680 kW starke Spitzenversion verzichtet? Wir fahren die neue Einstiegsmotorisierung der bayerischen Sportlimousine.

Text: Vanessa Oelmann **Fotos:** Audi



Der **Audi e-tron GT quattro** im ersten Fahrbericht

spartanisch

In Ingolstadt angekommen, erwartet uns bereits die erste Überraschung: Unser Testwagen ist, nun ja, sagen wir, „bodenständig“ ausgestattet. Ein Head-up-Display gibt es beispielsweise nicht und anstelle eines 360-Grad-Kamerasystems ist lediglich eine klassische Rückfahrkamera mit Parksensoren verbaut. Somit beläuft sich der Preis auf „nur“ — in dicken Anführungszeichen — 118.285 Euro. Der Audi e-tron GT startet bei rund 109.000 Euro, die Ingolstädter haben also knapp 10.000 Euro Zubehör in den progressivrot lackierten Flitzer gepackt, der sich dennoch fast unverschämt spartanisch zeigt. Mit ein bisschen mehr Zuwahl im Konfigurator landet man daher schnell jenseits der 135.000-Euro-Marke.

Edle Optik mit Glanz und Schatten

Einstiegsmotorisierung mit spärlicher Ausstattung, das klingt erstmal nach einem ordentlichen Kompromiss. Tatsächlich aber macht der abgespeckte Audi einen erstaunlich vollwertigen Eindruck. Die schwarzen 20-Zoll-Vielspeichenfelgen könnten zwar durch deutlich teurere und auffälligere 21-Zoll-Varianten ersetzt werden, wirken aber in Kombination mit dem schwarzen Optikpaket für 750 Euro sehr stimmig. Auch im Interieur hinterlässt der Wagen einen positiven Eindruck. Die serienmäßigen schwarzen Glattledersitze fallen ausgesprochen bequem aus. Dass es in diesem Fahrzeug keine extravaganten Farbkombinationen oder bunten Ziernähte gibt, stört uns kein bisschen. Der erste positive Eindruck wird dann aber leider von den zahlreichen kratz- und fingerabdruckaffinen Hochglanzflächen getrübt. Diese erstrecken sich von der Mittelkonsole bis hin zu den Touchtasten des Multifunktionslenkrads und können bedauerlicherweise nicht einmal gegen großzügiges Öffnen des Portemonnaies durch weniger empfindliche Materialien ersetzt werden. Auch die verbaute Version von Audis MMI-Infotainmentsystem zeigt allmählich erste Altersspuren, wohingegen das ikonische „virtual cockpit“ immer noch frisch wirkt.

Auf der Rückbank lässt es sich angenehm reisen, bei einem Radstand von 2,90 Metern ist das nicht weiter überraschend. Unbequem wird es allerdings, sobald man zu dritt im Fond sitzt, denn hier thront ein massiver Mitteltunnel, welcher ein einzelnes Zellmodul beherbergt. Wer den mittleren Sitz abbekommt, hat also eindeutig den Kürzeren gezogen und muss die Fahrt wohl



Audis MMI-System wirkt angestaubt, das virtuelle Cockpit macht hingegen immer noch einen guten Eindruck.

Der Fond bietet viel Platz für seine Passagiere.
Einziges Manko: der breite Mitteltunnel.





Keine auffälligen Dekoelemente oder bunten Ziernähte in unserem spartanisch ausgestatteten Testwagen - schick ist er trotzdem.



Der Frunk bietet Platz für ein AC-Ladekabel und siehe da, ein Rucksack passt auch noch rein.



Dank Allradantrieb und bis zu 430 kW Motorleistung spurtet die Basismotorisierung in glatten 4 Sekunden auf 100.



In Anbetracht der mageren 405 Liter Stauraum muss man zweimal überlegen, was man für die Urlaubsreise einpackt.

oder übel mit gespreizten Beinen absolvieren. Ebenso eignet sich die Rückbank auch nur für Menschen mit einer Körpergröße von maximal 1,80 Metern, ansonsten stößt man sich am Glasdach, welches aufgrund der coupéhaft abfallenden Dachlinie ein ganzes Stück Kopffreiheit einfordert.

Ein Gran Turismo ist bedauerlicherweise nur selten für großzügige Kofferraumvolumina bekannt und nicht anders sieht es beim e-tron GT aus. Die 405 Liter genügen zwar, um zwei große Koffer unterzubringen, und das schmale, aber recht tiefe Staufach unter dem Ladeboden bietet außerdem Platz für Kleinkram, der ansonsten ziellos im Auto umherrollen würde, doch ein Platzwunder ist der Wagen sicherlich nicht. Sehr gut gefällt uns wiederum der ca. 75 Liter fassende Frunk unter der Fronthaube, hier lassen sich beispielsweise ein großer Rucksack plus Ladekabeltasche verstauen.

Fahrspaß ohne Abstriche, Ladepausen wie im Zeitraffer

Aber wie fährt sich der Wagen denn nun? Wer befürchtet hat, dass Audi die Dynamik der Basismotorisierung künstlich beschränkt hat, der kann aufatmen. Dank serienmäßigem quattro-Allradantrieb sowie 430 kW Motorleistung (bei Nutzung der Launch Control, sonst 370 kW) reißt der Audi bereits nach 4,0 Sekunden die 100-km/h-Marke. Die Fahrpedalkennlinie wurde sehr direkt ausgelegt, drückt man also das Strompedal voll durch, quittiert der GT diese Aktion mit einem ordentlichen Nackenklatscher. Die Reifen – im Falle unseres Testwagens 245er vorne und 285er hinten – kleben verbissen auf der Straße und vermitteln auch in engen, flott gefahrenen Kurven ein starkes Gefühl von Sicherheit. Für das Testen der Assistenzsysteme bleibt uns da nur wenig Zeit, denn dieser Audi will ganz offensichtlich gefahren und nicht per ADAS von A nach B bewegt werden.

Technische Daten Audi e-tron GT quattro

LEISTUNG (Spitze/Dauer):	430 kW[1]/—
DREHMOMENT:	625 Nm
BESCHLEUNIGUNG (0–100 km/h):	4,0 s
HÖCHSTGESCHWINDIGKEIT:	245 km/h
BATTERIE (brutto/netto):	105 kWh/97 kWh
REICHWEITE (WLTP):	575–622 km
VERBRAUCH (WLTP):	19,3–17,8 kWh/100 km
LADELEISTUNG AC/DC:	11 kW/320 kW
LADEZEIT DC (10–80 %):	18 min
LADELEISTUNG AC/DC:	11 kW/320 kW
L x B x H:	5,004 m x 1,964 m x 1,394 m
KOFFERRAUM/FRUNK:	405 l/77 l
ANHÄNGELAST:	—
PREIS (DE/AT):	108.900 €/110.334 €

[1]mit Launch Control, sonst 370 kW

Auf einer malerischen Landstraße hinter Ingolstadt lassen wir die technischen Helferlein, welche im 1.890 Euro teuren „Assistenzpaket Tour“ inbegriffen sind, dann aber auch mal die Kontrolle übernehmen. Hier gibt es nichts zu monieren: Der Wagen hält die Spur mittig, absolviert auch relativ enge Kurven mit Bravour und passt die Geschwindigkeit des adaptiven Tempomaten stets an die aktuellen Verkehrsschilder an. Richtig so, der e-tron GT ist auch als Basisvariante schon teuer genug, da will man nicht noch, dass ein Strafzettel in den Briefkasten flattert. Der Verbrauch unserer Testfahrt liegt schlussendlich bei knapp 19 kWh/100 km. Bis zu 622 Kilometer Reichweite nach WLTP-Zyklus verspricht Audi für den e-tron GT quattro. Rechnet man den ermittelten Verbrauch auf den 97 kWh netto fassenden Akku um, so landet man bei praxisnahen 500 Kilometern bei Landstraßentempo.

Geht der Akku schließlich zuneige, dauert das Nachladen zum Glück nicht lange: Die 800-Volt-Bordnetzarchitektur der J1-Plattform, auf welcher auch der Porsche Taycan basiert, ermöglicht Ladeleistungen bis zu 320 kW. Damit lässt sich die Hochvoltbatterie unter Idealbedingungen in lediglich 18 Minuten von 10 auf 80 Prozent füllen — schneller, als so mancher Kaffeevollautomat an der Raststätte den verwässerten Cappuccino rausdrückt. Lange Strecken sind für den Audi also gar kein Problem und können zügig sowie mit viel Fahrspaß zurückgelegt werden. Einziges Manko: Wer ein Fahrzeug mit One-Pedal-Driving bis zum Stillstand sucht, wird bei dem hübschen GT leider nicht fündig. VO

Fazit

AUCH ALS BASISMODELL EIN ECHTER GT – ABER EIN SEHR TEURER

Der Audi e-tron GT zeigt sich bereits in seiner Basisversion als vollwertiger Gran Turismo. Das Design überzeugt selbst bei mittelprächtiger Ausstattung; Reichweite und Ladegeschwindigkeit stehen den teureren Varianten in nichts nach und die Fahrleistungen des 370-kW-Allradantriebs fühlen sich keineswegs nach einem Kompromiss an. Einschränkungen ergeben sich beim Platzangebot sowie bei der Empfindlichkeit gewisser Materialien im Innenraum. Wer 118.000 Euro übrig hat, kann also beruhigt zuschlagen – und sollte direkt im Anschluss weitere 20 Euro in einen Staubwedel und ein Poliertuch investieren, um die empfindlichen Hochglanzflächen möglichst lange schön zu halten.



EAM PODCAST

Der Podcast zur Elektromobilität



Episode #119: Flottenladen leicht gemacht

Dietmar Niederl spricht über NRGkick und Charging-4Fleets – Ladelösungen, die das Laden von (Geschäfts-) Fahrzeugen effizienter und flexibler machen.



Episode #118 : E-Mobilität hautnah erleben – das e4 Testival

Vom E-Bulli bis zum E-Flugzeug: Wir sprachen mit den Experten von Revive, Mahle, ChargingTime, dem Green Aviation Hub und der WE Mobility Academy.



Episode #117: Was ist mit der THG-Quote los?

Warum die THG-Quote für Elektroautofahrer so stark gesunken ist, was dahintersteckt und wie es weitergeht – mit Wilko Eggers von Geld für eAuto.



Episode #116: E-Auto-Boom in Armenien

Wie die Kaukasusrepublik die Elektromobilität vorantreibt und einen überraschenden Elektroauto-Boom verzeichnet.

Listen on Podcasts

Listen on Spotify

Listen on amazon music

Listen on deezer

elektro auto mobil

Das Magazin für Elektromobilität

Vier elektrische Baureihen haben die Schweden mittlerweile in ihrem Portfolio. Wie die Zahl „90“ in der Modellbezeichnung des jüngsten Neuzugangs verrät, dockt dieser am oberen Ende der Palette an. Er wirkt vertraut — und doch irgendwie anders. Die Markenzugehörigkeit kann der ES90 jedenfalls schon auf den ersten Blick kaum verhehlen, dennoch sieht er nicht aus, wie die typische Limousine. Das Design erinnert uns ein wenig an den Polestar 2, was kein Zufall sein mag, denn der stammt ursprünglich ebenfalls aus der Feder von Volvo. Mit diesem hat der ES90 die leicht höhergelegte Fließheckkarosserie gemein, ist mit glatten fünf Metern jedoch deutlich länger und tritt gegen Wettbewerber wie den Audi A6 e-tron oder den BMW i5 an.

Die Frontpartie prägen die hammerförmigen Tagfahr-LEDs. Die nahezu vollständig geschlossene Front mündet in einer langen Fronthaube, unter der sich ein kleiner Kofferraum mit 27 Litern verbirgt. Im Innenraum geht es edel, skandinavisch-kühl und aufgeräumt zu. Die Materialauswahl ist äußerst geschmackvoll, was nach Holz oder Metall aussieht, ist es in der Regel auch. Die Bedienung konzentriert sich fast ausschließlich auf den 14,5 Zoll großen, vertikal ausgerichteten Touchscreen mit Google-Betriebssystem in der Mitte. Wie schon bei Volvo EX30 und EX90 müssen Lenkrad oder Spiegel darüber verstellt werden, das Handschuhfach öffnet ebenfalls nur per Fingertipp auf dem Display. Die Fokussierung auf den Bildschirm schießt etwas über das Ziel hinaus, Knöpfe einzusparen, was sicherlich nicht jedermanns Sache ist. Immerhin bietet der walzenförmige Lautstärkeregler noch ein wenig Futter für Freunde des Haptischen.

Für den Fahrer gibt es, wie schon im Plattformbruder EX90, ein zusätzliches, minimalistisches Display hinter dem Lenkrad, das sogar die Google-Maps-Karte darstellen kann. Ein optionales Head-up-Display sorgt dafür, dass man den Blick nur selten von der Straße abwenden muss. Die flächigen Hochglanz-Tasten auf dem Lenkrad sind allerdings nicht ideal, hier wären satt rastende Walzen oder Wippen zur Verstellung von Lautstärke und Tempomat-Geschwindigkeit die intuitivere und wertigere Lösung gewesen.

Viel Platz im Fond, zu wenig im Kofferraum

Wir wechseln eine Reihe nach hinten, wo wir dank des riesigen Radstands von 3,1 Meter üppigste Beinfreiheit vorfinden. Hier kann man fast schon die Beine übereinanderschlagen. Legt man das Haupt an der Kopfstütze an, kommt der Scheitel dem Dach allerdings bedrohlich nahe. Auch die Knie sind aufgrund des hohen Bodens recht stark angewinkelt. Miserabel ist der Blick nach hinten durch das schießschartenartige Heckfenster. Stehen die hinteren Kopfstützen aufrecht, sieht man im Grunde nichts mehr. Das konterkariert in gewisser Weise Volvos Streben nach maximaler Sicherheit. Da ist das Vorgehen der Schwestermarke Polestar fast konsequenter, denn beim 4er und 5er wird gleich ganz auf eine Heckscheibe verzichtet, dafür sorgt eine Kamera für den nötigen Rückblick.

Was das Interieur fast schon zu viel an Raum bietet, fehlt leider im Gepäckabteil. Der ist mit 446 Litern eher Economy- als Business-Klasse. Immerhin ist er aufgrund der großen Heckklappe einfach belad- und gut nutzbar. Zudem lässt sich die Rücksitzlehne dreigeteilt umklappen. Dann beträgt das Ladevolumen bis zu 1.427 Liter.

Gestartet wird der Volvo mit einem Tritt auf die Bremse, anschließend stellt man den Gangwahlhebel hinter









Der Innenraum präsentiert sich edel eingerichtet, mit hochwertigen Materialien und sauberer Verarbeitung.

Volvo ES90 im Fahrbericht

LIMOUSINE MAL ANDERS

Im Jahresrhythmus bringt Volvo ein neues Elektromodell nach dem anderen auf den Markt. Dieses Jahr war der ES90 dran. Die Limousine der oberen Mittelklasse rollt diese Tage in den Handel, wir konnten mit der Einstiegsversion eine erste Ausfahrt unternehmen – und erlebten eine kleine Überraschung.

Text: Marcus Zacher **Fotos:** C. Bittmann, Volvo

Der c_W-Wert von 0,25 ist gut, aber in der Klasse der Limousinen heute auch nichts Besonderes mehr. Die Luftwiderstandsfläche (c_W x A) ist mit 0,65 m² höher als bei den meisten Limousinen in diesem Segment, aber immer noch bedeutend niedriger als bei einem SUV.

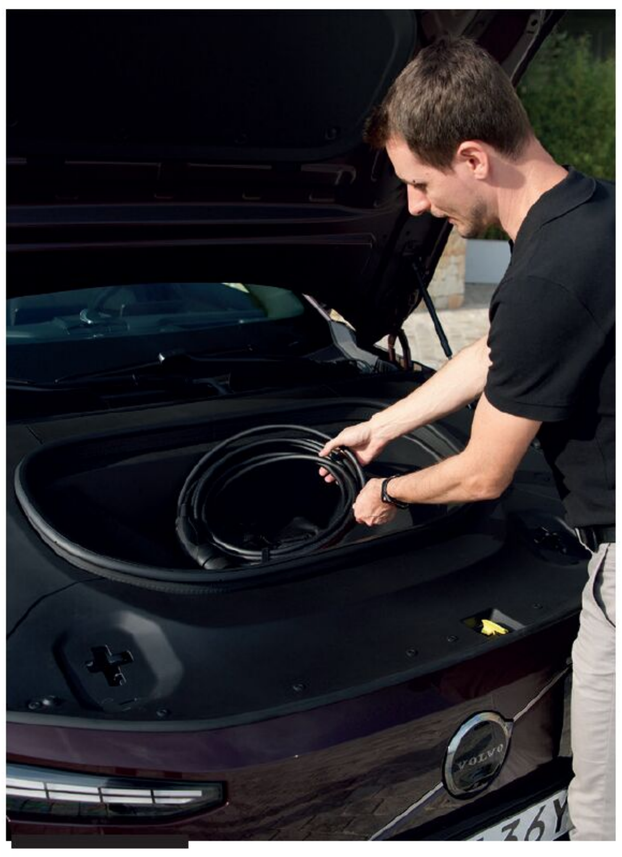


dem Lenkrad auf „D“ und los geht’s. Dank der wirklich beeindruckenden Geräuschdämmung legen wir die Strecke entlang der Côte d’Azur nahezu entkoppelt von der Außenwelt zurück. Die Limousine liegt dabei satt auf der Straße, der Abrollkomfort bei kurzen Stößen könnte jedoch gediegener sein. Ein Tribut an die riesigen 22-Zoll-Räder. Dennoch ist Volvo eine ausgewogene Fahrwerksabstimmung gelungen, denn egal ob enge Serpentinenstraßen oder dreispurige Autobahn, der Schwede bleibt stets gelassen, ohne in das eine oder andere Extrem zu verfallen. Es darf allerdings nicht unerwähnt bleiben, dass der Testwagen über die höchste der drei Ausstattungsstufen verfügte (genannt „Ultra“), in der ein adaptives Luftfahrwerk inkludiert ist. Die Lenkung wiederum ist überall die gleiche. Sie wirkt etwas synthetisch, doch man kann sich mit ihr arrangieren.

800-Volt-Technologie ist vom Start weg Standard

Der Volvo ES90 basiert auf der Plattform SPA2 und ist stets mit einem 800-Volt-Bordnetz ausgerüstet (der Plattform-Bruder EX90 bekommt das jetzt erst im Zuge eines Modellupdates). Es ermöglicht hohe Ladeleistungen und kurze Ladezeiten. Im Falle des von uns gefahrenen Einstiegsmodells mit Heckantrieb und dem kleineren 88-kWh-Akkupaket sind es 300 kW, die Varianten mit größerem Akku (102 kWh netto) sollen sogar auf 350 kW kommen.

FÜR KURZE LADEZEITEN IST DER VOLVO ES90 MIT EINEM 800-VOLT-BORDNETZ AUSGERÜSTET



Nicht besonders riesig, aber nützlich ist der 27 Liter große Frunk. Ein Ladekabel und kleineres Zubehör passen problemlos hinein.

In jedem Fall gibt Volvo die Ladezeit von 10 auf 80 Prozent in guten 22 Minuten an. Testen konnten wir das jedoch noch nicht.

Wirklich überrascht hat uns die rund 72.000 Euro teure Grundmotorisierung mit 245 kW Leistung und 480 Newtonmetern Drehmoment (in Österreich: ab 70.000 Euro). Die Papierwerte lesen sich zwar wenig spektakulär: In 6,6 Sekunden geht es auf 100 km/h, maximal sind — wie bei allen Volvo-Modellen — elektronisch begrenzte 180 km/h möglich. In der Praxis erweist sich der Antrieb aber als dynamisch, ja fast sportlich. Mehr Leistung vermissten wir nie. Daher eine klare Empfehlung für den Basisantrieb. Wer Allrad oder noch mehr Leistung haben möchte, wird natürlich auch bedient und kann aus zwei Twin-Motor-Modellen mit 335 der 500 kW Leistung wählen, die dann in 5,4 bzw. 4,0 Sekunden auf 100 km/h sprinten. Dank der größeren Batterien kommen sie auf eine Normreichweite von 700 Kilometern. Kostenpunkt: um die 90.000 Euro, die Ultra-Ausstattung ist dann aber auch gleich mit dabei.

Bei unserem Single Motor Extended Range stehen maximal 650 Kilometer im Prospekt. Leider ist der Hinterradantrieb nicht in Verbindung mit dem 102-kWh-Akku erhältlich. Doch auch so dürfte die Reichweite, zumindest gemäß unserer

Für das Infotainment hat Volvo abermals mit Google zusammengearbeitet, weshalb man auch aus dem umfangreicher werdenden Play Store seine Lieblingsapps für das Musikstreaming laden kann. Auch für Sprachbedienung und Navigation zeichnet Google verantwortlich.



Die Beinfreiheit ist riesig, die Sitze sind bequem. Für den Scheitel kann es aber knapp werden.



Der Kofferraum mit 446 Litern lässt sich dreiteilig auf 1.427 Liter erweitern.





Eine kleine Grafik in der Kofferraumklappe verrät, was alles ins Gepäckabteil passen soll.

ersten Ausfahrt, für viele Anwendungsfälle genügen. Im Schnitt konsumierte der ES90 im Test mit abwechslungsreichem Fahrprofil 17,3 kWh/100 km, womit rechnerisch knapp über 500 Kilometer möglich wären. Der große Speicher könnte daher theoretisch für gut 80 Zusatzkilometer sorgen. Vielleicht überlegen sich das die Produktplaner ja noch einmal und überraschen uns ein weiteres Mal mit einer besonders reichweitenstarken Ausführung. MZ

Technische Daten

	Volvo ES90 Single Motor Extended Range	Volvo ES90 Twin Motor AWD	Volvo ES90 Twin Motor Performance AWD
Antrieb	Hinterradantrieb	Allradantrieb	Allradantrieb
Leistung (Spitze/Dauer)	245 kW/—	335 kW/—	500 kW/—
Drehmoment	480 Nm	670 Nm	870 Nm
Beschleunigung (0–100 km/h)	6,6 s	5,4 s	4,0 s
Höchstgeschwindigkeit	180 km/h	180 km/h	180 km/h
Batterie (brutto/netto)	92 kWh/88 kWh	106 kWh/102 kWh	106 kWh/102 kWh
Reichweite (WLTP)	554–651 km	700 km	700 km
Verbrauch (WLTP)	18,5–15,9 kWh/100 km	17,1 kWh/100 km	17,1 kWh/100 km
Ladeleistung AC/DC	11 kW/300 kW	11 kW/350 kW	11 kW/350 kW
Ladezeit DC (10–80 %)	22 min	22 min	22 min
L x B (ohne Spiegel) **x H**	5,000 m x 1,942 m x 1,546 m	5,000 m x 1,942 m x 1,546 m	5,000 m x 1,942 m x 1,546 m
Kofferraum/Frunk	446–1.427 l/27 l	446–1.427 l/27 l	446–1.427 l/27 l
Leergewicht	2.410 kg	2.610 kg	2.610 kg
Anhängelast	1.600 kg/750 kg	2.000 kg/750 kg	2.000 kg/750 kg
Preis (DE/AT)	ab 71.990 €/ab 69.990 €	ab 88.990 €/ab 87.140 €	ab 94.490 €/ab 92.490 €

1) V2G ist vorbereitet, Verfügbarkeit länderabhängig

FAZIT

Design-Alternative mit kleinem Kofferraum

Im Volvo ES90 Single Motor Extended Range trifft stilvolles, skandinavisches Design auf einen empfehlenswerten Antrieb mit solider Reichweite und ausgewogenem Fahrverhalten. Das Platzangebot für die Passagiere ist teils opulent, die Interieurgestaltung erlesen. Die krasse Touchscreen-Zentrierung beim Bedienkonzept und der für diese Fahrzeugklasse doch eher mickrige Kofferraum könnten jedoch nicht aller Kunden Geschmack treffen. Angesichts der selbstbewussten Preise will der Volvo das vielleicht auch nicht. So empfiehlt er sich als elegante Alternative in der oberen Mittelklasse.

MEHR REICHWEITE, KÜRZERE LADESTOPPS:

Elektroautos werden immer besser

Die technologischen Entwicklungssprünge bei Elektroautos sind enorm, belegen neue Daten.

Der Trend hat aber auch eine Kehrseite: Ältere Modelle erscheinen schnell unattraktiv.

Text: Heiko Prengel **Fotos:** Hersteller

Elektroautos (BEV) laden deutlich schneller als früher und kommen mit einer Akkufüllung immer weiter. Das zeigen neue Daten des Marktbeobachters Deutsche Automobiltreuhand GmbH (DAT). Danach legte die durchschnittliche Reichweite aller erhältlichen BEV-Modelle in den vergangenen fünf Jahren um fast 54 Prozent zu: Lag diese 2020 noch bei 322 Kilometern, beträgt sie 2025 nun durchschnittlich 495 Kilometer.

Beim Ladetempo sind die Fortschritte laut DAT-Analyse ebenfalls markant. Benötigten BEV im Jahr 2020 rund 16 Minuten, um 100 zusätzliche Fahrkilometer zu laden, sind es nun im Durchschnitt nur noch 9 Minuten – die Wartezeit reduzierte sich um 44 Prozent.

Für die rasche Weiterentwicklung seien zwei Trends wesentlich, sagt Martin Endlein von der DAT. Bei hochpreisigen und großen Elektroautos habe sich vor allem die Ladegeschwindigkeit im Vergleich zur Reichweite deutlich verbessert. Auf den Markt kommen immer mehr Modelle mit 800-Volt-Technologie und einer Ladeleistung von 250 Kilowatt und mehr. Dies verkürzt die Wartezeit an der Schnellladestation merklich. „Die Reichweiten in diesen Segmenten wurden hingegen nicht so stark erhöht“, so Endlein.

Die zweite Trendentwicklung lässt sich laut DAT in den kleineren und günstigeren Klassen beobachten. Hier habe sich die Ladegeschwindigkeit zwar nur geringfügig weiterentwickelt, die 800-Volt-Technologie konnte sich hier bislang noch nicht durchsetzen. Dafür wurde in den unteren Klassen die Batteriekapazität gesteigert, was die Reichweite erhöht. „Entweder haben die Nachfolgemodelle einen größeren Akku bekommen, oder es wurde eine größere Akkugröße zusätzlich mit angeboten“, sagt Martin Endlein. Zudem versuchten die Automobilhersteller, die Reichweite zu erhöhen, indem sie die Effizienz der Fahrzeuge steigerten – etwa durch ein ausgeklügeltes Batteriemanagement oder Tricks für bessere Aerodynamik.

Doch Elektroautos werden bei Lade- und Reichweiten-Performance weiter zulegen. Der kürzlich vorgestellte neue BMW iX3 soll 400 kW Ladeleistung bieten und über 800 Kilometer weit kommen. Ähnlich viel Reichweite verspricht Mercedes-Benz beim neuen CLA EQ, wobei die windschnittige Limousine mit 12,2 kWh/100 km auch noch sensationell wenig Strom verbrauchen soll. Ausgeschöpft scheint das Potenzial noch lange nicht. So stellte der chinesische BYD-Konzern die ersten Modelle mit





Der Vergleich zwischen dem VW e-Golf von 2019 und dem aktuellen VW ID.3 Pure verdeutlicht den technischen Fortschritt besonders eindrücklich. Sowohl die Reichweite als auch die Ladeleistung konnten enorm gesteigert werden, und die Ladezeit wurde signifikant reduziert.

	VW e-Golf 2019	VW ID.3 Pure 2025	Veränderung	
Reichweite	231 km	388 km	+157 km	+68 %
Batterie	31,5 kWh	52 kWh	+20,5 kWh	+65 %
Ladeleistung	40 kW	145 kW	+105 kW	+262 %
Ladezeit bis 80 %	45 min	25 min	–20 min	–44 %
Ladezeit für 100 km	ca. 22 min	ca. 7 min	–15 min	–68 %
Preis	31.900 €[1]	33.330 €	+1.430 €[2]	+4,5 %

[1] abzgl. 6.570 € Umweltbonus; [2] +8.000 € (+25 %) inkl. Umweltbonus





	Tesla Model 3 LR AWD 2020	Tesla Model 3 LR AWD 2025	Veränderung	
Reichweite	560 km	660 km	+100 km	+18 %
Batterie	N/A	N/A	—	—
Ladeleistung	250 kW	250 kW	—	—
Ladezeit bis 80 %	33 min	32 min	–1 min	–3 %
Ladezeit für 100 km	ca. 6 min	ca. 4 min	–2 min	–33 %
Preis	55.480 €[3]	49.990 €	–5.490 €[4]	–9,9 %

[3] abzgl. 7.975 € Umweltbonus; [4] +2.485 €/+ 4 % inkl. Umweltbonus

Das Tesla Model 3 wurde in den vergangenen Jahren durch mehr oder weniger große Updates kontinuierlich weiterentwickelt. Entsprechend geringer fallen die Veränderungen aus. Auf der anderen Seite zeigt der Vergleich, wie fortschrittlich das Model 3 bereits damals war – seine Werte sind auch heute noch konkurrenzfähig.





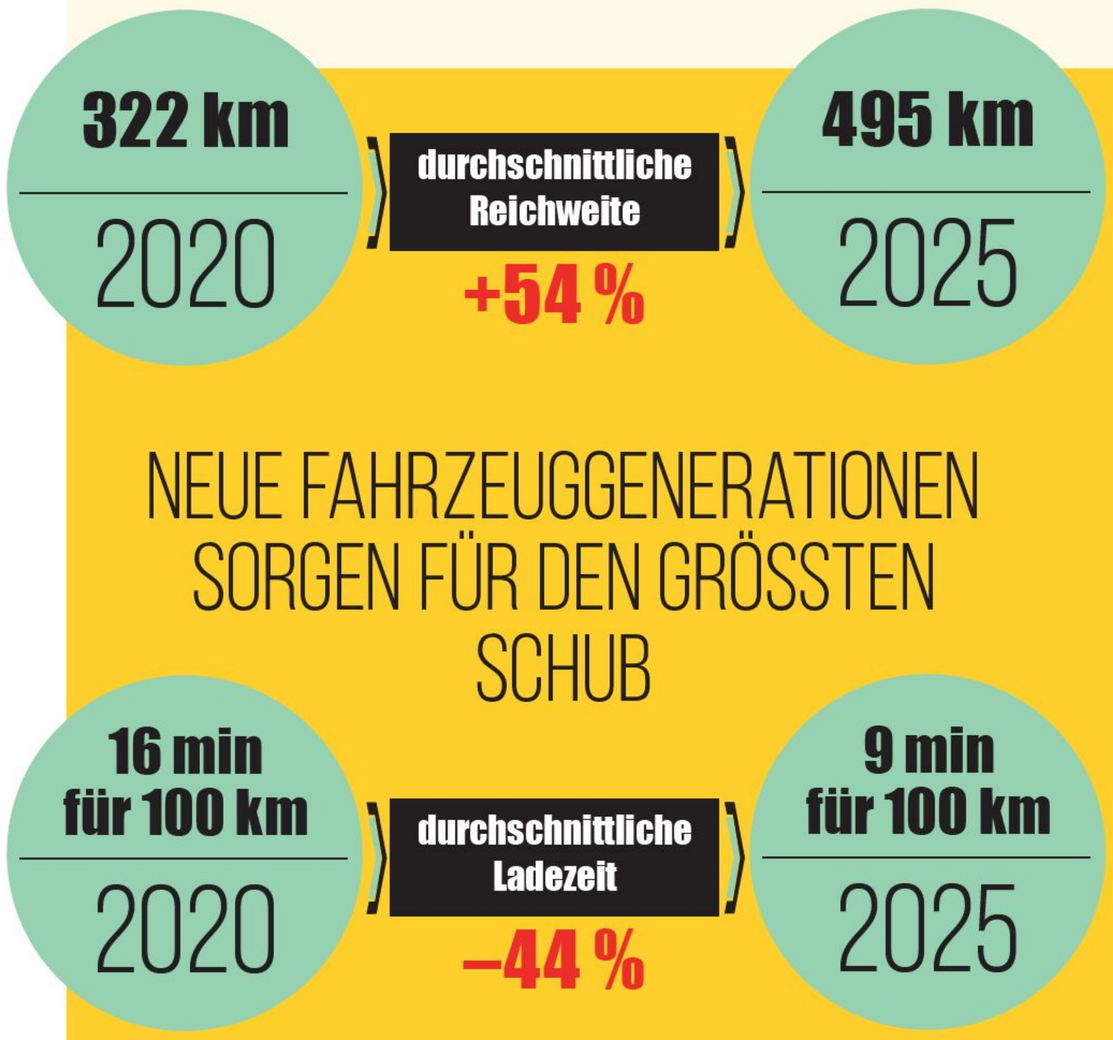
	Audi e-tron 55 quattro 2020	Audi Q6 e-tron quattro 2025	Veränderung	
Reichweite	436 km	625 km	+189 km	+43 %
Batterie	86,5 kWh	94,9 kWh	+8,4 kWh	+10 %
Ladeleistung	150 kW	270 kW	+80 kW	+53 %
Ladezeit bis 80 %	35 min	21 min	–14 min	–40 %
Ladezeit für 100 km	ca. 12 min	ca. 5 min	–7 min	–58 %
Preis	79.445 €	74.700 €	–4.745 €	–6,0 %

Das gilt auch beim Vergleich des Audi e-tron von 2020 mit dem aktuellen Audi Q6 e-tron: Der e-tron von 2020 gehörte damals zu den schnellsten Fahrzeugen an der Ladesäule – heute sorgt eine Ladezeit von 35 Minuten nur noch für ein müdes Lächeln.

Megawatt-Ladeleistung vor. Damit sollen in nur fünf Minuten 400 zusätzliche Fahrkilometer geladen werden können.

Der rasante technologische Fortschritt bei der E-Mobilität hat allerdings auch seine Kehrseite: Weil die Hersteller laufend verbesserte Modelle auf den Markt bringen, reagieren viele Käufer abwartend. Besonders gebrauchte E-Autos sind nach wie vor Ladenhüter. Durch die ständige Verbesserung der Neuwagen erscheinen sie rasch unattraktiv und verlieren an Wert.

Zwar wünschen sich viele Autofahrer eine Reichweite von 500 Kilometern und mehr. Die meisten Menschen brauchen sie auf ihren Alltagsstrecken aber gar nicht, wie eine Studie des International Council on Clean Transportation (ICCT) zeigte. Danach müssen Stadt- und Landpendler bei 98 Prozent ihrer Fahrten überhaupt nicht laden, selbst wenn sie ein E-Auto mit einer relativ kleinen Batterie von nur 28 Kilowattstunden besitzen. Große Akkus von 80 kWh und mehr benötigen laut der Studie die wenigsten. Wird das Aufladen noch schneller, könnten kleinere Batterien künftig ausreichen, was die Autos leichter und günstiger mache. HP



DC-Wallboxen als Alternative zwischen AC-Ladestationen und High Power Chargern



Text: Marcus Zacher **Fotos:** Hersteller

EINE GUTE ALTERNATIVE

Die meisten Elektroautos können heute in rund einer halben Stunde auf 80 Prozent geladen werden, bei einigen Modellen geht es sogar noch ein gutes Stück schneller. Doch nicht immer werden die kurzen Ladezeiten benötigt, beispielsweise wenn man während eines Einkaufsbummels oder eines entspannten Restaurantbesuchs lädt. Eine Wechselstromladung kann für diese Fälle wiederum zu langsam sein – schließlich laden die meisten E-Autos dann nur mit 11 kW. Eine ideale Ergänzung zwischen günstiger AC-Ladestation und schnellem High Power Charger stellen daher DC-Wallboxen dar, deren Bedeutung mit Ausweitung der bidirektionalen Ladetechnologie noch zunehmen wird.

Auf die Gleichstrom-Wandladestationen trifft man im elektroautomobilen Alltag noch vergleichsweise selten. Dabei decken sie einen wichtigen Leistungsbereich ab, denn zwischen einer durchschnittlichen AC-Ladestation mit 11 oder 22 kW und den neuesten High Power Chargern mit teils deutlich über 400 kW Ladeleistung klafft eine große Lücke. Diese füllen DC-Wallboxen, die primär für den Einsatz beim (halb-)öffentlichen Laden ausgelegt wurden, mit typischen Leistungen von 30 bis 60 kW.

Die Vorteile liegen auf der Hand: Die Wandladestationen bauen deutlich kompakter als die leistungsstärkeren Ladesäulen, was einen enormen Vorteil für die Installation in Garagen und Parkhäusern darstellt. Die Anschaffungs- und Installationskosten fallen geringer aus und der Netzanschluss kann auf eine geringere Leistung ausgelegt werden. Alternativ können bei gleichbleibendem Netzanschluss mehr Ladepunkte als mit einem leistungsstarken HPC-Ladegerät zur Verfügung gestellt werden. Dennoch sind sie freilich um einiges teurer als AC-Ladesysteme.

DC-Wallboxen als Destination Charger

Mit Ladeleistungen von 30 bis 60 kW können die meisten Elektroautos in zwei bis drei Stunden praktisch voll aufgeladen werden – unabhängig von der im Fahrzeug verbauten Leistungsfähigkeit des On-Board-Laders. Das sind typische Verweildauern für so manche Freizeitaktivität, beim Einkaufen oder – im dienstlichen Kontext – für Meetings und Vor-Ort-Termine. Diese Einsatzzwecke können unter dem Begriff „Destination Charging“, also dem Laden am Zielort, zusammengefasst werden. Die Ladestationen müssen dann in der Regel eichrechtskonform ausgeführt sein, wenn der Strom an die ladenden Kunden verrechnet werden soll. Auch ein Kreditkartenterminal zur kontaktlosen Bezahlung ist gemäß der europäischen AFIR-Regelung (Alternative Fuels Infrastructure Regulation) ab Ladeleistungen von 50 kW Pflicht.

Das bidirektionale Laden dürfte künftig ebenfalls eine größere Rolle spielen. Stöpseln Kunden ihr Elektroauto beispielsweise während des Einkaufs an und stellen eine gewisse Menge ihrer im Akku gespeicherten Energie dem Netz zur Verfügung, können sie beim Shoppen noch Geld verdienen. Diese Art des bidirektionalen Ladens nennt sich Vehicle-to-Grid (V2G). Neben einigen Schaufensterprojekten ist das aber noch Zukunftsmusik. Dennoch könnte es sich für die Betreiber der Ladeinfrastruktur lohnen, bei der Auswahl der Ladestationen darauf zu achten, dass diese V2G-ready sind.



Die kompakte Bauweise der DC-Wallboxen ist ein großer Vorteil bei der Installation in (Tief-) Garagen und auf Parkplätzen.

MIT EINER DC-WALLBOX LASSEN SICH DIE MEISTEN E-AUTOS IN ZWEI BIS DREI STUNDEN VOLLSTÄNDIG AUFLADEN.



EM2GO bietet für seine DC-Wallbox auch einen mobilen Fahrwagen an, beispielsweise für Werkstätten.

DC-Wallboxen für die Depotladung

Ein weiterer Anwendungsbereich für DC-Wallboxen stellt das Laden im Depot dar. Gerade für Nutzfahrzeuge mit großen Batterien – etwa E-Lkw für den Verteilerverkehr oder elektrische Stadtbusse – genügt womöglich die Ladeleistung einer AC-Ladestation nicht mehr. Anderseits muss bei mehrstündigem Stillstand über Nacht auch nicht zwingend eine HPC-Ladesäule aufgebaut werden. Das gilt ebenso, wenn Verteilerfahrzeuge während des Be- und Entladevorgangs aufgeladen werden. Hier können die Wandladestationen einen idealen Kompromiss darstellen.

DC-Wallboxen für das bidirektionale Laden zu Hause

Immer mehr Elektrofahrzeuge sind für das bidirektionale Laden vorbereitet. Damit könnten E-Autos das Eigenheim in Zeiten hoher Strompreise mit Energie versorgen (Vehicle-to-Home, V2H) oder – gesteuert durch einen Dritten – das Stromnetz stabilisieren, was entsprechend entlohnt wird (V2G). In einigen wenigen Fällen, etwa beim Renault R5, ist der im Fahrzeug verbaute On-Board-Lader bidirektional



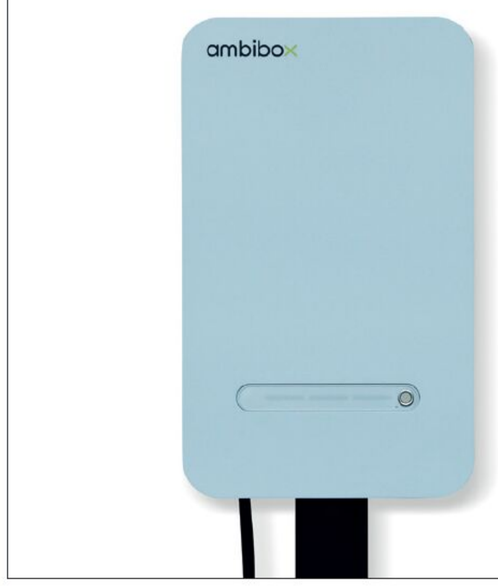
Ambibox hat eine DC-Wallbox entwickelt, die das bidirektionale Laden unterstützt und auch für Privatpersonen eine interessante Option darstellen kann.

ausgeführt und man benötigt lediglich eine passende AC-Wallbox. Die meisten neuen Stromer stellen die V2G-Funktion jedoch über den Gleichstromladeanschluss, also den CCS-Stecker, zur Verfügung. Dazu zählen etwa die Elektroautos des VW-Konzerns auf Basis der MEB-Plattform mit einer Batterie mit mindestens 77 kWh (netto), aber auch der neue Mercedes CLA EQ oder der BMW iX3.

Für die bidirektionale Ladefunktion ist dann eine DC-Wallbox erforderlich. Diese waren jedoch bislang so teuer, dass sie sich für den privaten Einsatz praktisch nie rechneten. Doch das ändert

DC-Wallboxen bis 11 kW

Ambibox ambiCHARGE Home



Zum März 2026 bringt Ambibox die bidirektionale Wallbox ambiCHARGE Home zu einem Preis von 2.995 Euro (netto) auf den Markt. Die Ladestation richtet sich an private und gewerbliche Nutzer und unterstützt sowohl V2G als auch V2H. Da die maximale Ausgangsspannung lediglich 500 Volt beträgt, ist sie vor allem für Fahrzeuge mit 400-Volt-Bordnetz ausgelegt. 800-Volt-Fahrzeuge können an der Wallbox möglicherweise nicht entladen werden. Für den österreichischen Markt wird die Ladestation ab 2026 auch von Moon Power vertrieben.

- Leistung: 11 kW
- Spannung: 150–500 V
- Ladepunkte: 1
- Anschluss: CCS2, CCS1 oder NACS
- Kabellänge: N/A

- ☑ Wandmontage
- ☑ V2G/V2H
- ○ Standfuß
- ○ RFID

Preis (DE/AT)**:** 3.564 € (inkl. MwSt.)
Entwicklung: Deutschland
Produziert in: Deutschland

BMW Wallbox Professional 11 kW



Die womöglich erste DC-Wandladestation für Privatanwender, die es preislich mit einer AC-Wallbox aufnehmen kann, hat BMW mit der neuen Generation der Wallbox Professional präsentiert, die zudem das bidirektionale Laden (V2H und V2G) unterstützt. Die Preise beginnen bei rund 2.100 Euro und sie soll ab März 2026 ausgeliefert werden.
Die Ladeeinheit liefert 11 kW Ladeleistung, ist somit nicht schneller als eine AC-Wallbox. Dafür erfordert sie jedoch auch keine Anschlussgenehmigung seitens des Netzbetreibers.

- Leistung: 11 kW
- Spannung: N/A
- Ladepunkte: 1
- Anschluss: CCS2
- Kabellänge: 6 m

- ☑ Wandmontage
- ☑ V2G/V2H
- ☑ RFID

Preis: 2.095 € (inkl. MwSt.)
Entwicklung: Deutschland
Produziert in: N/A

Cubos BC11



Für Flottenkunden, die mithilfe ihrer Fahrzeuge Lastspitzen verringern und somit Stromkosten einsparen möchten, entwickelt Cubos die bidirektionale Ladestation BC11, die 2026 in Serie produziert werden soll. Die Ladestation liefert 11 kW Leistung und ist mit einem fünf Meter langen Ladekabel mit CCS-Stecker ausgestattet. Die Wallbox ist eichrechtskonform und kann bereits reserviert werden. Die Stückzahl des Startkontingents sei allerdings begrenzt, so der Hersteller.

- Leistung: 11 kW
- Spannung: N/A
- Ladepunkte: 1
- Anschluss: CCS2
- Kabellänge: 5 m

- ☑ Wandmontage
- ☑ eichrechtskonform
- ☑ V2G/V2H
- ☑ RFID

Preis: N/A
Entwicklung: Deutschland
Produziert in: Deutschland

sich langsam. So hat BMW zeitgleich zur Vorstellung des iX3 eine neue DC-Wallbox-Generation präsentiert, die 11 kW Ladeleistung bereitstellt und damit ohne zusätzliche Genehmigung durch den Netzbetreiber an jedem Haus angeschlossen werden kann. Sie ist zudem kaum größer als eine normale AC-Wallbox und mit knapp über 2.000 Euro nicht einmal bedeutend teurer. Sogar einen passenden Stromvertrag kann BMW mit Kooperationspartner E.On anbieten. Immerhin 720 Euro können Kunden pro Jahr damit verdienen, was die etwas höheren Anschaffungskosten schnell relativiert.



Wird der Strom an Dritte weiterverrechnet, muss die DC-Wallbox eichrechtskonform sein. Ab 50 kW ist ein Bezahlterminal Pflicht.

EM2GO DC Wallbox Ultra Power 30 kW/40 kW



Für Einsatzzwecke im geschäftlichen wie privaten Bereich, in denen keine Abrechnung des Ladestroms gegenüber Dritten erforderlich ist, hat EM2GO die DC Wallbox Ultra Power im Programm. Diese ist mit einem Ladepunkt ausgestattet und liefert je nach Ausführung 30 oder 40 kW. Die Wallbox kann auf Wunsch an einer Stele montiert oder in einen mobilen Trolley installiert werden. Dann wird sie zur mobilen DC-Ladestation, etwa für Werkstätten.

- Leistung: 30 kW oder 40 kW
- Spannung: 150–1.000 V
- Ladepunkte: 1
- Anschluss: CCS2
- Kabellänge: 5 m

- ✓ Wandmontage
- ✓ RFID
- ○ Standfuß
- ○ mobiler Wagen

Preis (30 kW): 8.490 € (inkl. MwSt.)

Preis (40 kW): 9.490 € (inkl. MwSt.)

Entwicklung: Deutschland

Produziert in: China

eta plus DC-Charger EPC 30 & EPC 60



Das Unternehmen eta plus hat zwei DC-Wallboxen im Programm, die speziell für den Einsatz auf (halb-)öffentlichen Parkplätzen ausgelegt sind. Daher gehört ein Bezahlterminal zum Standardumfang, weshalb die Wallboxen stets die AFIR-Regelung erfüllen. Für den deutschen Markt sind die Ladestationen auf Wunsch eichrechtskonform ausgelegt. Die kleinere Variante liefert 30 kW Ladeleistung, bei der größeren Variante sind es 60 kW.

- Leistung: 30 kW oder 60 kW
- Spannung: 150–1.000 V
- Ladepunkte: 1
- Anschluss: CCS2
- Kabellänge: 5–7,5 m

- ✓ Wandmontage
- ✓ RFID
- ✓ Bezahlterminal
- ○ Standfuß
- ○ eichrechtskonform

Preis: N/A

Entwicklung: Deutschland

Produziert in: Deutschland

Keba KeContact DCW15



Keba bietet seit diesem Jahr DC-Ladelösungen an, wozu auch die Wallbox KeContact DCW15 gehört, die auf eine Ladeleistung von 40 kW ausgelegt ist. Sie bietet einen CCS2-Ladepunkt, kann wahlweise mit einem Bezahlterminal und in eichrechtskonformer Ausführung konfiguriert werden. So ausgerüstet ist sie auch für das öffentliche Laden in Deutschland oder Österreich geeignet. Der Hersteller betont die kurze Lieferzeit, die bestenfalls bei zehn Wochen liege.

- Leistung: 40 kW
- Spannung: 150–1.000 V
- Ladepunkte: 1
- Anschluss: CCS2
- Kabellänge: 4,5 m

- ✓ Wandmontage
- ✓ RFID
- ○ eichrechtskonform
- ○ Bezahlterminal
- ○ MID
- ○ Standfuß

Preis: ab ca. 11.000 (exkl. MwSt.)

Entwicklung: Österreich

Produziert in: Österreich

DC-Wallboxen bis 60 kW (max. 1 Ladepunkt)



In einem Pilotprojekt testet Elli das bidirektionale Laden und setzt dabei auf die eichrechtskonforme Wallbox Cubos BC11.

Die Volkswagen-Tochter Elli arbeitet ebenfalls an einer bezahlbaren DC-Ladelösung für V2H bzw. V2G und kooperiert mit Cubos. Das Unternehmen hat mit der BC11 eine kompakte Ladeeinheit präsentiert, die 2026 in Serie produziert werden soll. Auch Mercedes arbeitet zusammen mit The Mobility House an einem vergleichbaren Angebot. Es kommt also Bewegung in den Markt der DC-Wallboxen, weshalb man demnächst vielleicht häufiger auf diese Art der Ladestationen trifft – sei es nun zu Hause, auf der Arbeit oder bei der nächsten Shoppingtour. MZ

DC-Wallboxen bis 60 kW (max. 2 Ladepunkte)

Alpitronic HYC50



Der Marktführer für HPC-Ladestationen in Europa vertreibt seit Mitte 2022 den HYC50, der mittlerweile in der zweiten Serie hergestellt wird. Die Wandladestation arbeitet mit effizienten Siliziumkarbid-Halbleitern und soll somit auf einen Wirkungsgrad von bis zu 97 Prozent kommen, mit dem der Wechsel- in Gleichstrom umgewandelt wird. Lädt ein Fahrzeug an der Ladestation, wird es mit bis zu 50 kW geladen. Dockt sich ein zweites Fahrzeug an, wird die Ladeleistung halbiert. Um die Pflicht zum Bezahlterminal zu umgehen, gibt es auch eine softwareseitig auf 49,9 kWh gedrosselte Variante.

- Leistung: 49,9 kW oder 50 kW
- Spannung: 150–1.000 V
- Ladepunkte: 1–2
- Anschluss: CCS2 oder CHAdeMO
- Kabellänge: 4,5–10 m

- ✓ Wandmontage
- ✓ RFID
- ○ Standfuß
- ○ MID-Energiezähler
- ○ eichrechtskonform
- ○ Bezahlterminal

Preis: N/A

Entwicklung: Italien

Produziert in: Italien

EVTec crema&charge



Mit zwei Ladepunkten ist die crema&charge von EVTec ausgerüstet. Die Ladestation stellt 50 kW Ladeleistung bereit. Wird ein Fahrzeug geladen, erhält dieses die volle Leistung. Laden zwei Elektroautos, wird die Ladeleistung auf 25 kW je Ladepunkt halbiert. Die Wallbox ist wahlweise mit CCS2- oder CHAdeMO-Anschlüssen erhältlich und sowohl für die Wand- als auch die Standfußmontage ausgelegt.

- Leistung: 50 kW
- Spannung: 150–920 V
- Ladepunkte: 2
- Anschluss: CCS2 oder CHAdeMO
- Kabellänge: 5,8 m

- ✓ Wandmontage
- ✓ RFID
- ○ eichrechtskonform
- ○ Bezahlterminal
- ○ MID
- ○ Standfuß

Preis: N/A

Entwicklung: Schweiz

Produziert in: Schweiz

Technagon TEW5 und TEW6



Die beiden DC-Wallboxen von Technagon erfüllen stets die Anforderungen des deutschen Eichrechts und sind zudem für das bidirektionale Laden vorbereitet (V2X-ready). Bei der TEW5 handelt es sich um eine Wallbox mit einem Ladepunkt und 40 kW bis 60 kW Leistung, bei der TEW6 sind zwei Ladepunkte installiert. Die Gesamtleistung liegt bei 60 kW, fix aufgeteilt auf jeweils 30 kW je Ladepunkt. Die TEW6 ist auch in einer auf 49 kW gedrosselten Ausführung mit einem Ladepunkt bestellbar, um die AFIR-Regelung zu umgehen.

- Leistung: 40 kW, 49 kW oder 60 kW
- Spannung: 150–1.000 V
- Ladepunkte: 1–2
- Anschluss: CCS2
- Kabellänge: 3–5,5 m

- ✓ Wandmontage
- ✓ RFID
- ✓ V2G/V2H
- ✓ eichrechtskonform
- ○ Bezahlterminal
- ○ Standfuß

Preis: N/A

Entwicklung: Deutschland

Produziert in: Deutschland



DUAL Motor & Rotor

Wie ein Münchner Start-up das Rad und den E-Motor neu erfinden will

Die Idee des Radnabenmotors ist fast so alt wie das Auto selbst, kein geringerer als Ferdinand Porsche baute die Technologie im Jahr 1900 in den Lohner-Porsche ein. Seitdem tauchen Radnabenmotoren immer wieder auf, in Oberleitungsbussen, Pedelecs oder sogar Mond-Rovern. In einer Anwendung hat der Radnabenmotor sich aber nie durchgesetzt: im Pkw. Seit die Elektromobilität ihren Siegeszug angetreten hat, gibt es immer wieder Konzeptfahrzeuge oder Kleinstserien, aber nichts darüber hinaus. Zu groß sind die Probleme, Herausforderungen und Bedenken. Ungefederte Massen ebenso wie die Wasser, Dreck und Streusalz ausgesetzte Lage der Motoren unmittelbar im Rad und an der Straße schrecken Autobauer wie Zulieferer bisher ab, das Konzept in Serie zu bringen.

Text: Robin Engelhardt **Fotos:** DeepDrive

Ein Start-up aus München will das nun ändern: Eine Hand voll ehemaliger Studienkollegen hat 2021 DeepDrive gegründet und sich zum Ziel gesetzt, Radnabenmotoren wortwörtlich auf die Straße zu bringen. Nach vier Jahren zeigen sie ihr Produkt nun erstmals der Öffentlichkeit, EAM-Redakteur Robin Engelhardt durfte ein auf Radnabenantrieb umgerüstetes Tesla Model 3 über den Salzburgring bewegen.

Das matt schwarz folierte Model 3 Highland kommt unspektakulär daher, bis auf die Beklebung und dezente Schriftzüge wie „Dual Rotor inside“ sieht man diesen Wagen ja mittlerweile täglich zigfach im Straßenverkehr. Vielleicht ist das auch ein Grund, warum das DeepDrive-Team dieses Fahrzeug für sein erstes Fahrevent gewählt hat: An einem Allerweltsauto, das schon Millionen Käufer gefunden hat, kann man am besten unter Beweis stellen, ob ein Antrieb serienreif ist.

Dabei ist der Radnabenantrieb zwar ein gutes Marketing-Tool, aber das ist nicht zwingend der einzige Einsatzzweck. Das Konzept, einen Elektromotor mit zwei Rotoren zu bauen (der Stator sitzt dabei mittig, die Rotoren je einer innerhalb und einer außerhalb des Stators), könne man auch als klassischen Zentralmotor verwenden, erklärt uns Co-CEO Felix Poernbacher: „Selbst dann haben wir noch ordentliche Effizienzgewinne gegenüber konventionellen E-Motoren.“ Festlegen auf reine Elektroautos möchten die Münchner sich übrigens nicht, auch Hybridfahrzeuge kämen grundsätzlich als Einsatzort in Frage. Logisch: Gerade bei Hybriden wird der Platz unter der Fronthaube oft knapp. Wenn dort nur noch ein Verbrenner untergebracht werden muss und die E-Maschinen direkt an die Räder ausgelagert werden, macht das der Konstruktion das Leben ebenso leichter wie der Produktion.

Bevor wir mit dem DeepDrive-Tesla auf den Salzburgring dürfen, betont Chefingenieur Alexander Rosen uns gegenüber, man habe an dem Fahrzeug nichts verändert „außer eben dem Antrieb“. Heißt im Klartext: Die Radaufhängung, Federn, Dämpfer — das ganze Fahrwerk —, das alles wurde bewusst nicht an die neuen Motoren angepasst, sondern genau so gelassen wie im normalen Model 3, damit für Tester sichtbar wird, dass alle spürbaren Unterschiede wirklich von den DeepDrive-Motoren stammen.

Überraschend unspektakulär

Wir setzen uns also in den modifizierten Tesla und verlassen die Boxengasse. Auf dem Beifahrersitz hat Software-Chef Christopher Römmelmayer seinen Laptop aufgeklappt und darüber seine in den beiden hinteren Rädern verbauten Babys im Blick. Zunächst fällt uns vor allem eines auf: Der Wagen fährt fast schon erschreckend unauffällig. Wer nicht vorher informiert wird, dass statt einem Motor an der Hinterachse zwei Motoren an den beiden hinteren Rädern arbeiten, merkt es auch nicht — allenfalls fällt auf, dass der Wagen ein bisschen leiser ist. Ganz ohne Einschränkungen geht es freilich nicht, wir sollen bitte nicht über 150 km/h beschleunigen, denn dann könnte das original gebliebene Tesla-Fahrwerk unter Umständen seinen Endanschlag erreichen. Trotzdem: Wie scheinbar mühelos DeepDrive dem Model 3 ein komplett neues Antriebskonzept verpasst hat, ist beeindruckend. Abgesehen vom Geschwindigkeitslimit fällt im normalen Fahrbetrieb nur auf, dass

die DeepDrive-Motoren nicht so laut surren wie die Originalmaschine von Tesla. Nicht mal beim Überfahren der extra aufgebauten Speedbumps ist ein Unterschied zu spüren.

Kampfansage an die Physik

Nach einigen eher alltagsnahen, gemütlichen Runden auf dem Rundkurs biegen wir ab in Richtung Dynamikfläche. Slalom, Kreise und eine Schikane hat man hier aufgebaut, um uns die andere Seite des Antriebs zu zeigen, die sportliche.

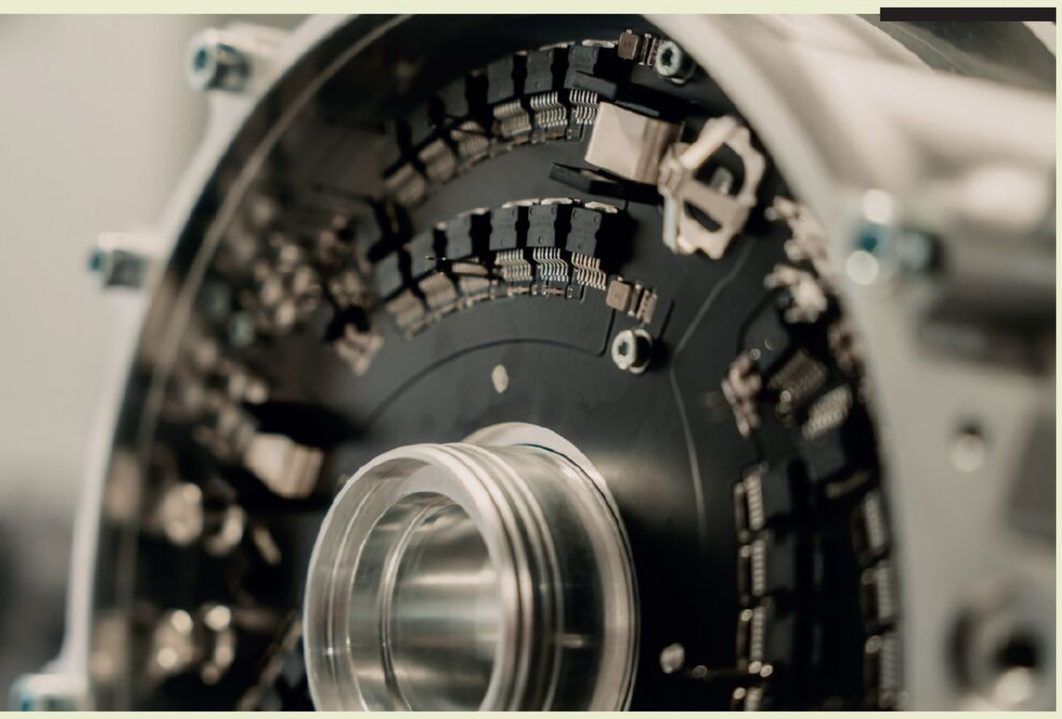
Zunächst geht es im Normalbetrieb über den Parcours, der DeepDrive-Tesla fährt wie schon auf dem Rundkurs unauffällig. Dann warnt Römmelmayer uns vor, dass er jetzt das Torque Vectoring an- und ausschaltet: Ein Klick am Laptop und das Fahrzeug ist wie ausgewechselt. Engerer Kurvenradius, dynamischeres Fahren, weniger Rollbewegung. Das sonst eher so mittelmäßig sportliche Model 3 Standard Range wird per Mausklick zum Kurvenjäger. In einem zweiten Test offenbaren sich die Unterschiede abermals: Während der erste Teil einer Slalomstrecke mit aktiviertem Torque Vectoring noch mühelos klappt, nehmen wir nach dem Abschalten sofort ein Hütchen mit. Das gleiche Spiel in der Schikane, in der sich die Durchfahrt ohne Torque Vectoring plötzlich anfühlt, als würde man mit einem Kreuzfahrtschiff an der Formel 1 teilnehmen.

Als Krönung drehen wir im Driftkreis Runde um Runde, mit Torque Vectoring an-aus-an-aus. Eingeschaltet legt sich der Tesla mühelos in die enge





Um die ungefederten Massen zu reduzieren, findet an der Hinterachse eine Trommelbremse Anwendung.



Die Leistungselektronik ist in den Radnabenmotor integriert.





Die separat ansteuerbaren Motoren machen aus dem gewöhnlichen Model 3 einen echten Kurvenräuber.

Kurve, beim Ausschalten fliegt er in Sekundenbruchteilen aus der Bahn. Wer denkt, Radnabenmotoren machen nur bei vier angetriebenen Rädern einen Unterschied, wird hier eines Besseren belehrt. Selbst bei einem Heckantrieb ist die Veränderung des Fahrgefühls beim sportlichen Fahren beeindruckend. Anderseits fährt sich der Tesla beeindruckend unspektakulär im Alltagsbetrieb.

Serieneinsatz? „Bald."

Spaß macht der DeepDrive-Demonstrator, fahren tut er gut — aber er ist und bleibt: ein Einzelstück. Trotzdem untermauert dieses Fahrzeug die Ambitionen der Münchner. Nur vier Jahre nach der Gründung des Start-ups haben sie nicht nur einen funktionierenden Antrieb in ein fahrendes Serienauto eingebaut (Wer Entwicklungszyklen der Autoindustrie kennt, weiß: Das ist schnell.), sondern auch Branchen-Schwergewichte als Partner an Bord geholt. Über viele hält man sich bedeckt, nennt aber BMW i Ventures und den Zulieferer Continental als Partner. Ein genaues Datum oder konkrete Fahrzeuge, zu denen die Radnabenmotoren dann in Serie gehen sollen, konnten wir dem Team leider nicht entlocken.

Klar ist aber: Die Radnabenmotoren sind so etwas wie der heilige Gral der Elektromobilität. Der Raumgewinn durch die Skateboard-Architektur wird von ein bis zwei mittig platzierten Motoren zumindest teilweise wieder zerstört. Mit der Auslagerung der Motoren an die Räder wächst die Gestaltungsfreiheit enorm, mehr Kofferraumvolumen ist ebenso denkbar wie ein größerer Frunk. Zusammen mit dem von DeepDrive versprochenen Effizienzgewinn ein starker Anreiz für DeepDrives große Industriepartner, den Dual Rotor in Serie zu bringen. RE

SO FUNKTIONIERT DER DUAL-ROTOR-ELEKTROMOTOR VON DEEPDRIVE

Klassischer Synchron-Elektromotor („Single Rotor")

Normalerweise besteht ein Elektromotor aus zwei Hauptkomponenten, dem Rotor und dem Stator. Die lateinischen Namen lassen den Zweck beider Teile erahnen: Der Stator steht und der Rotor dreht. Hier unterscheidet man wiederum zwei Bauformen, die Innen- und die Außenläufer. Der Rotor dreht sich also entweder innerhalb des Stators oder um diesen herum. Im Rotor befindet sich ein festes Magnetfeld, das entweder durch Permanentmagnete (permanenterregte Synchronmaschine) oder Elektromagnete (fremderregte Synchronmaschine) erzeugt wird. Im Stator wird hingegen ein „wanderndes" Magnetfeld generiert, das sich je nach Stellung des Strompedals immer schneller bewegt und so den Rotor über die magnetische Anziehung hinter sich „herzieht". Bei modernen Elektroautos liegt der Rotor meist innen und der Stator befindet sich außen. Radnabenmotoren sind wiederum in der Regel als Außenläufer ausgelegt.



Die DeepDrive-Technologie kann auch in den klassischen Zentralmotoren eingesetzt werden.

Dual Rotor

DeepDrive verbaut je einen Rotor innen und einen außen, daher auch die Bezeichnung „Dual Rotor". Die Idee dahinter ist, den magnetischen Rückschluss (also die „rückkehrenden" Feldlinien des magnetischen Kreises) noch auszunutzen, was zu einer höheren Effizienz führt und eine kompaktere Bauweise ermöglichen soll. DeepDrive betont, dass die Technologie keineswegs ausschließlich für Radnabenmotoren bestimmt ist, sondern auch bei den üblichen Zentralmotor-Konzepten signifikante Effizienzsteigerungen erlaubt.



All-in-one-Lösung

Bremse, Motor und Leistungselektronik – normalerweise sind das getrennte Bauteile. DeepDrive kombiniert diese drei Komponenten in seinem Radnabenmotor zu einem Bauteil. Um die ungefederten Massen zu reduzieren, greift DeepDrive auf eine Trommelbremse des Zulieferers Aumovio (ehemals Continental) zurück. Diese ist leichter als Teslas Serienbremse, wodurch das Mehrgewicht des Radnabenmotors relativiert wird. Bei der Leistungselektronik setzt DeepDrive auf effiziente Silizium-Karbid-Halbleiter, um den Verbrauch weiter zu reduzieren.



ELEKTROFAHRZEUGE MIT RADNABENMOTOREN



Silence S04

Das spanische Leichtfahrzeug gehört zu den ersten, das zwei Radnabenmotoren für den Vortrieb verwendet. Zusammen liefern die beiden Antriebe 14 kW an die Hinterachse.



Jungojet 3.0

Das Kommunalfahrzeug des Schweizer Herstellers Jungo greift auf Radnabenmotoren des Zulieferers Schaeffler zurück. Vier kompakte Motoren ermöglichen einen Allradantrieb.

E-Mopeds & E-Motorräder

Viele elektrische Mopeds nutzen Radnabenmotoren. Vorteilhaft sind ein geringeres Fahrgeräusch und die Wartungsfreiheit, nachteilig die höheren ungefederten Massen und die teils ungünstige Übersetzung.



Niu NQi GTS
Gerade in kleineren E-Mopeds sind Radnabenmotoren mittlerweile Standard.



RGNT Turbo

Renault 5 Turbo 3E

Der limitierte Supersportwagen mit der Kleinwagen-Karossiere wird von zwei Radnabenmotoren angetrieben. Die Leistung des Doppelmotors beträgt 408 kW. Auf die Straße kommt der Sportler Anfang 2027.



E-Scooter, Pedelecs & Co.

Bei elektrischen Kleinstfahrzeugen, insbesondere E-Kickscootern, gehört der Radnabenmotor längst zum Standard. Bei Pedelecs und E-Bikes sind sie allerdings mittlerweile aus der Mode gekommen.



Egret Pro FX
Bei E-Kickscootern führt am kompakten Radnabenmotor kein Weg vorbei.

Lightyear 0

Obwohl praktisch fertigentwickelt, erreichte das Solarauto Lightyear 0 nie den Status der Serienproduktion. Eine Besonderheit der effizienten Limousine waren die vier Radnabenmotoren mit zusammen eher beschaulichen 132 kW.





Fahrbericht **Nissan Micra**

Kreisverkehre machen mit dem Nissan Micra große Freude. Die Kurve eng nehmen und sportlich an der Ausfahrt beschleunigen. Von daher ist die Region rund um Rotterdam ideal für eine Testfahrt. Der kleine Japaner hält, was Mini mit seinen großen Autos noch immer verspricht: Gokart-Feeling.

Das kommt nicht von ungefähr, denn der Micra wiegt rund 1,5 Tonnen und misst weniger als vier Meter. Der 110-kW-Motor in der Front beschleunigt den Wagen in acht Sekunden auf 100 km/h. Die Höchstgeschwindigkeit liegt bei 150 km/h, was man in den Niederlanden nicht ausprobieren darf. Dafür lächeln einen die runden Tagfahrlichter in Kombination mit den Abblendlichtern freundlich an und zwinkern einem beim Entriegeln sogar zu. „Die Ingenieure haben lange an der Augen-Stellung gearbeitet“, sagt Neil Reeve, Nissans Manager für Produktkommunikation. „Stehen die Abblendlichter zu schräg, wirkt es wie eine aggressive Comic-Figur.“ Das wollte das Londoner-Design-Studio auf jeden Fall vermeiden. Der erste elektrische Micra soll sympathisch wirken.

Das ist den Designern gelungen und daran hat ein Eisportionierer seinen Anteil. Einem Italiener aus dem Team gefiel die Verbindung zwischen den runden Front- und Heckleuchten noch nicht. Beim Blick auf ein frühes Ton-Modell des Micras hatte er dann eine Idee. Er griff zu einem Modellierwerkzeug, das wie ein Eisportionierer aussah. Damit zog er eine tiefe Linie über die gesamte Länge beider Fahrzeugseiten. „Damals war es ein nicht ganz ernst gemeinter Versuch. Doch nach längerer Betrachtung gefiel es allen Beteiligten, so dass die Eis-Linie in die Serienversion übernommen wurde“, erzählt Reeve.

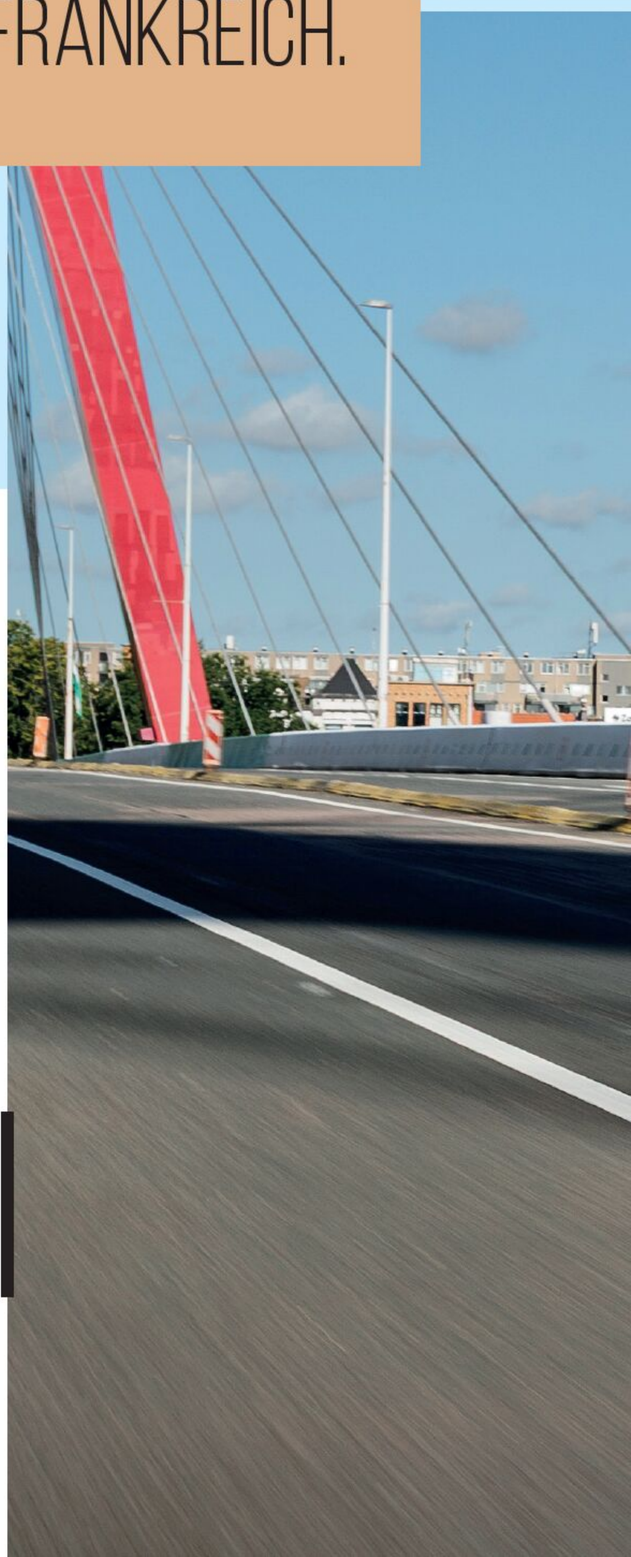
Gangwahl mit dem Lippenstift

Italienischer Designer, Londoner Designstudio und technische Basis vom französischen Allianz-Partner Renault. Wie japanisch ist der Nissan Micra noch? Die

DER NISSAN MICRA IST EIN EUROPÄER: DESIGN AUS LONDON, TECHNIK AUS FRANKREICH.



Mit gleich vier Lenkstockhebeln (einer links, drei rechts) ist das Lenkrad arg überfrachtet. Der oberste ist der Gangwahlhebel – Lippenstift genannt.



Eine Vertiefung unterhalb der Seitenfenster – gezogen wie mit einem Eisportionierer – bildet die optische Verbindung zwischen Front und Heck.

Französisches Lächeln

In der sechsten Generation fährt der Nissan Micra elektrisch. Dennoch kann sein eigenständiges Design nicht darüber hinwegtäuschen, dass man mit Renault 5-Technik unterwegs ist.

Text: Dirk Kunde **Fotos:** Nissan, W. Groeger-Meier

Frage ist nicht leicht zu beantworten. Plakativ findet man in der Mittelkonsole sowie der Heckverkleidung eine Abbildung der aufgehenden Sonne zusammen mit dem Vulkan Fuji.

Das ist schon alles? Der Micra hat eine lange Tradition. Die erste Generation kam 1983 in kantiger Form auf den Markt. Seitdem wurden weltweit rund sechs Millionen Stück verkauft. Die Gestaltung hat sich im Laufe der Jahre stark verändert: Von eckig über kugelig rund bis hin zum Renault-Design in der fünften Generation. Die beiden Autoherstel-ler befinden sich seit 1999 in einer Allianz. Jetzt nutzt die japanische Marke die Plattform AmpR Small von Renault. Die Leistungswerte von Nissan Micra und Renault 5 sind nahezu identisch. Auch im Inneren fallen die Parallelen sofort ins Auge. Von den Bildschirmen über das Lenkrad bis zum Lippenstift. Den Namen hat der Gangwahlhebel bekommen, da er einem Lippenstift zum Verwechseln ähnlich sieht. Allerdings kann man nicht auf den Kopf drücken, um die Parkbremse zu aktivieren. Die hat einen eigenen Knopf weiter unten in der Mittelkonsole bekommen. Drei Stockhebel auf der rechten Seite des Lenkrads sind zudem etwas zu viel des Guten. Neben dem Lippenstift gibt es einen Wischer- und einen Medienhebel für Lautstärke und Senderwahl. Das ist gewöhnungsbedürftig, da man die Lautstärkeknöpfe auf dem rechten Bedienfeld des Lenkrads vermutet.

Ja, er hat One-Pedal-Driving

Anders als beim Renault 5 findet man beim Micra hinter dem Lenkrad zwei Wippen zur Einstellung der Rekuperationsleistung. Hier hat man die Wahl zwischen drei Rekuperationsstufen sowie dem Einpedal-Fahrmodus. Der Wagen verzögert dann so stark, dass es zu einem kompletten Stopp kommt – praktisch vor den Kreisverkehren, wenn Radfahrer passieren. Im Sport-Modus setzt der Wagen wieder zum Sprint an und zirkelt knackig-sportlich um die Kurven.



Im Boden ist eine Batterie mit 52 kWh für 416 Kilometer Reichweite untergebracht. Zur Auswahl steht zudem eine Variante mit 90-kW-Motor in Kombination mit einer kleineren 40-kWh-Batterie für bis zu 317 Kilometer. Auch beim Schnellladen unterscheiden sich beide Varianten mit maximal 100 bzw. 80 kW. Dafür ist die Ladezeit von 10 bis 80 Prozent mit rund 33 Minuten identisch. Beide Variante laden am Wechselstromanschluss mit 11 kW.

Bei der Ausstattung bietet Nissan die Varianten Engage, Advance und in unserem Testwagen Evolve. Bei letzterem sind alle Optionen enthalten — von der Lenkrad- bis zur Sitzheizung. Etwas unbequem ist es auf der Rückbank, zumal wenn Fahrer und Mitfahrer mehr als 1,80 Meter Körpermaß aufweisen. Dann bleibt bei einem Radstand von 2,54 Metern hinter den Vordersitzen nur wenig Raum für die Beine. Für kleinere Personen ist der Platz jedoch ausreichend. Der Kofferraum fasst 326 Liter, unter dem Kofferraumboden ist auch der Platz für das Ladekabel. In der Front nehmen Motor und Steuerungstechnik sämtlichen Raum ein.

Perso gegen Piepser

Die Evolve-Variante ist mit dem sogenannten „Pro Assist“ ausgestattet. Der Fahrassistent arbeitet im Level 2 und unterstützt mit Spurhalter, adaptivem Tempomaten, Geschwindigkeitserkennung und Einparkassistent. Ob der Fahrer bei aktiviertem Assistenten die Augen auf der Straße behält, überwacht eine Kamera in der A-Säule. Wen die Warntöne bei Tempo und Spurhalter stören, drückt zweimal auf den so genannten „Perso“-Knopf links im Armaturenbrett. „Perso“ seht für Persönlich und lässt sich im Fahrzeugmenü konfigurieren. Hier wählt man, welche Warnungen abgeschaltet werden sollen. Auch bei den Fahrmodi gibt es eine Perso-Option neben den bekannten Optionen Eco, Sport und Komfort. Der Wechsel erfolgt über einen Druckknopf am Lenkrad. Diesen Komfort ist man eigentlich nur aus höherpreisigen Fahrzeugkategorien gewohnt.



Auch im Heck setzen die Designer auf kreisrunde Leuchten.



Unter dem Kofferraumboden ist Platz für das Ladekabel.

Von der Seite kann man die Verwandtschaft zum Renault 5 nicht abstreiten.





Übersichtliches Cockpit: Für den Fahrer sind alle Bedienelemente auf Armlänge erreichbar.



3D-Ansicht von Rotterdam: Navigiert wird mit intergriertem Google Maps.

Fahrinformationen, Navigation und Medienauswahl sieht man auf zwei 10,1 Zoll großen Bildschirmen. Hinter dem Lenkrad ist es eine Info-Anzeige, der zweite Bildschirm wird mit dem Finger bedient. Das Infotainment nutzt Google, also Maps für die Navigation, Assistant für den Sprachassistenten und Play für rund 70 weitere Apps. Natürlich bietet Nissan auch eine Smartphone-App, um den Wagen zu lokalisieren, die Vorklimatisierung zu starten oder den Ladezustand abzurufen.

Die Testfahrt in den Niederlanden führt bei stürmischem Herbstwetter von Rotterdam über die Inseln Goree-Overflakkee und Schouwen-Duiveland. Bei den Fahrten liegt unser Verbrauch zwischen 13,7 bis 15,7 kWh/100 km. Damit liegen wir nur knapp über der WLTP-Angabe.

Preislich startet der Nissan Micra bei 27.990 Euro. Das liegt 90 Euro über dem Basispreis für den Renault 5. Die getestete Evolve-Variante schlägt mit 34.900 Euro zu Buche. Mit der Auslieferung beginnt der Hersteller Anfang 2026. Und wie viel Nippon steckt nun noch im Micra? Tatsächlich geht das japanische Erbe kaum über die Fuji-Abbildungen hinaus. Gefertigt wird der elektrische Micra, genau wie der Renault 5, im nordfranzösischen Douai. DK

Technische Daten

	Nissan **Micra** 40 kWh	Nissan **Micra** 52 kWh
Leistung (Spitze/Dauer)	90 kW/—	110 kW/—
Drehmoment	225 Nm	245 Nm
Beschleunigung (0–100 km/h)	9,0 s	8,0 s
Höchstgeschwindigkeit	150 km/h	150 km/h
Energieinhalt Batterie (brutto/netto)	—/40 kWh	—/52 kWh
Reichweite (WLTP)	317 km	416 km
Verbrauch (WLTP)	14,5–14,2 kWh/100 km	14,9–14,7 kWh/100 km
Ladeleistung AC/DC	11 kW/80 kW	11 kW/100 kW
Ladezeit DC (15–80 %)	30 min	30 min
Länge x Breite (ohne Spiegel) **x Höhe**	3,974 m x 1,774 m x 1,490 m	3,974 m x 1,774 m x 1,490 m
Kofferraum/Frunk	326–1.106 l/—	326–1.106 l/—
Leergewicht	1.452 kg	1.527 kg
Anhängelast (gebremst/ungebremst)	500 kg/500 kg	500 kg/500 kg
Preis DE/AT	ab 27.990 €/ab 27.990 €	ab 32.990 €/ab 33.390 €

Worauf es beim Gebrauchtwagenkauf ankommt

Text: Haiko Prengel **Fotos:** Aviloo, Dekra, EV Clinic, H. Prengel, J. Pauls, Hersteller

LANGLEBIG, ABER NICHT UNKAPUTTBAR

Ein gebrauchtes E-Auto? Das wagen noch wenige. Dabei halten die Fahrzeuge oft lange und die Antriebsbatterie ist viel robuster als angenommen. Dafür gibt es andere Schwachstellen.

Der perlweiße Tesla ist schon etwas älter, an Leistung hat er offensichtlich nicht eingebüßt. Über 300 kW hat unser „Testwagen“ – ein gebrauchtes Model 3 Long Range. Die Beschleunigung fühlt sich noch immer enorm an. Doch was ist mit dem Herzstück, der Batterie: Ist die auch noch kerngesund?

66.610 Kilometer spulte der Tesla bislang ab, das ist für ein vier Jahre altes Auto recht viel. Gleichzeitig sind es typische Werte für Gebrauchtwagen, wie sie zu Tausenden bei den Händlern stehen – als Benziner oder Diesel. Doch ob man auch einem älteren Elektroauto vertrauen kann – daran zweifeln viele Menschen in Deutschland.

Neben der Sorge vor zu wenig Ladesäulen und mangelnder Reichweite gehört technisches Misstrauen zu den Hauptgründen, warum die Skepsis gegenüber Elektromobilität weiterhin groß ist. Das betrifft insbesondere Fahrzeuge aus zweiter Hand. Zwar wächst der Markt, immer mehr gebrauchte Stromer – etwa Leasing-Rückläufer – kommen zu den Händlern. Doch das Geschäft läuft nur schleppend, selbst bei niedrigen Wiederverkaufswerten der Fahrzeuge.

Die Akkus halten oft länger als erwartet

Dabei sind gerade die Sorgen rund um die Antriebsbatterie unbegründet, wie Studien zeigen. Ja, die Akkus können fast doppelt so lang halten wie bislang angenommen, wiesen Forscher des

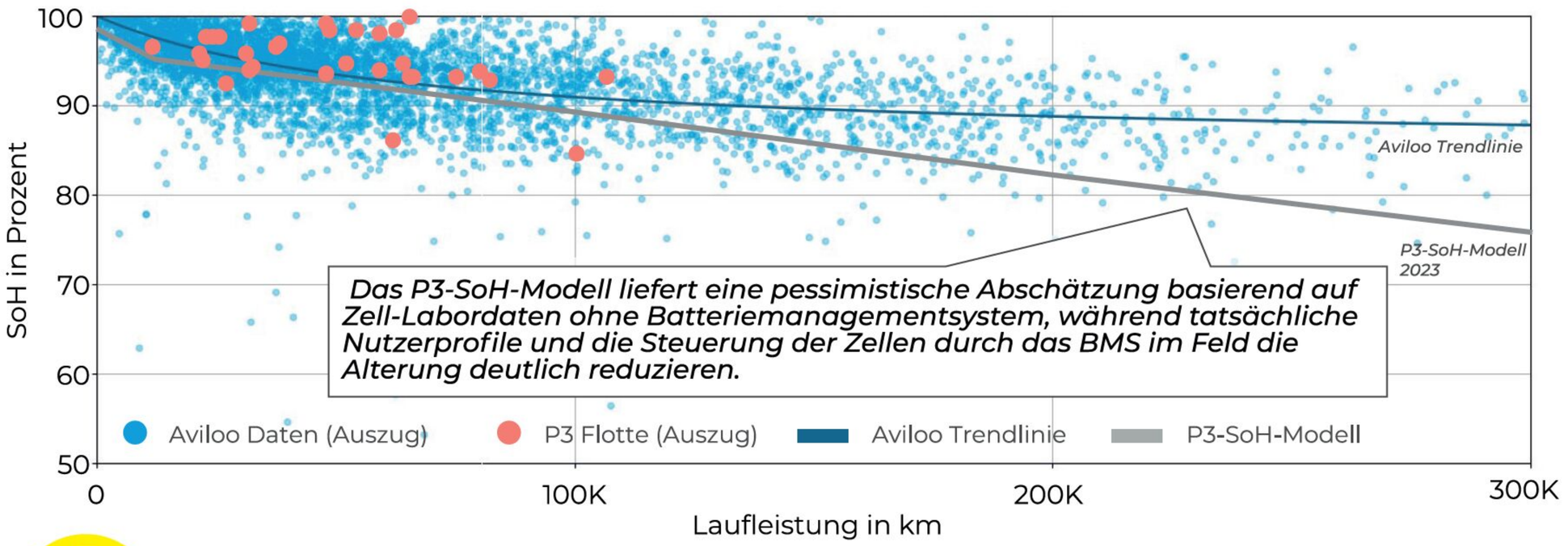
Stanford Battery Centers in den USA nach. Danach basieren bisherige Prognosen zur Langlebigkeit von Elektroauto-Batterien meist auf künstlichen Labortests. Auf deren Basis geben Hersteller Garantien auf die Akkus von etwa acht Jahren oder 160.000 Kilometern Laufleistung.

Doch im Labor werde oft eine relativ gleichmäßige Abnutzung der Akkus simuliert, zeigten die US-Forscher. Das Fahrprofil von E-Autofahrern ist im Alltag jedoch ganz anders: Nämlich ein Mix aus kürzeren und längeren Strecken, mal hohem Tempo und — gerade im Stadtverkehr — vielen Stop-and-Go-Phasen. Und langen Standzeiten, vor allem nachts. Derart verwendet könnten E-Autobatterien bis zu 40 Prozent länger halten als bisher angenommen, so die Studie. Elektroautos mit 400.000 Kilometern und mehr auf der Uhr sind keine Seltenheit, und das herstellerübergreifend.

Positive Erkenntnisse verkündete auch die Kfz-Prüforganisation Dekra. Sachverständige untersuchten in München Elektro-Taxis — also Autos, die einem besonders harten Fahralltag ausgesetzt sind. Die Jaguar I-Pace wurden 2018 in Dienst gestellt und spulten seitdem zwischen 180.000 und 260.000 Kilometern ab. Bei Verbrennerautos sind Motorschäden nach so hohen Laufleistungen nicht unüblich. Anders bei den E-Taxis: Bei Batterietests ermittelte die Dekra einen Gesundheitszustand (State of Health) der Antriebsbatterien zwischen 95 und 97 Prozent. Insgesamt führten die Dekra-Experten mehr als 25.000 „State-of-Health"-Tests durch. Ihr Fazit: „Die Batterien von Elektroautos sind langlebiger, als Verbraucher manchmal befürchten."

Ein Check der Akkugesundheit ist bei gebrauchten E-Autos grundsätzlich angeraten. Bei der Dekra dauert ein Schnelltest circa 15 Minuten, verfügbar ist er für rund 130 verschiedene Fahrzeugmodelle. Werkstätten und Händler bieten ebenfalls Akku-Tests an.

Auch unseren gebrauchten Tesla unterziehen wir einer Batterie-Diagnose: im Do-it-yourself-Verfahren. Das Diagnosegerät kommt per Post vom Anbieter Aviloo, auf den auch Prüforganisationen wie TÜV und GTÜ setzen. Der Check ist kinderleicht. Man muss nur die Aviloo-Box an die OBD-Steckdose



Die Batteriegesundheit lässt nur sehr langsam nach: Messungen von der P3 Group und Aviloo haben gezeigt, dass die Batterie im Schnitt deutlich länger hält als angenommen. P3 hatte 2023 eine modellbasierte Abschätzung zum Alterungsverhalten basierend auf Labormessungen veröffentlicht (graue Trendlinie). In der Praxis stellte sie sich als zu pessimistisch heraus. In der tatsächlichen Nutzung werden die Akkus nicht so stark beansprucht wie simuliert. Die Batteriemanagementsysteme (BMS) der Hersteller steuern die Zellen so, dass eine starke Alterung weitgehend verhindert wird. Nach der Analyse von über 7.000 Fahrzeugen konnte eine realistischere Prognose erstellt werden (blaue Trendlinie). Tatsächlich weisen die Akkus anfänglich einen ausgeprägteren Kapazitätsverlust auf, der langfristige Gesundheitszustand liegt jedoch bei weit über 80 Prozent. (Bildquelle: P3)





Aviloo (Foto), Dekra oder Mahle bieten Batteriediagnosen zur Ermittlung des Batterie-Gesundheitszustands (State of Health) an.



Robuste Batterien im Jaguar I-Pace: Eine ganze Flotte dieser Stromer ist in München im harten Taxibetrieb im Einsatz. Trotz Laufleistungen von 180.000 bis 260.000 Kilometern und im Schnitt etwa anderthalb vollständigen Ladevorgängen pro Tag weisen die Batterien noch einen SoH von 95 bis 97 Prozent auf.

des Fahrzeugs anschließen. Beim Tesla Model 3 liegt diese unter der Armlehne, zugänglich über den Fußraum der Rücksitze.

Das Ergebnis kommt kurz darauf per E-Mail: Ein Gesundheitszustand von 91 Prozent, was für ein E-Auto dieses Alters ein guter Wert sei, bescheinigt Aviloo. Als Gebrauchtwagenkäufer braucht man sich so wenig Sorgen machen, dass der Akku auf absehbare Zeit getauscht werden muss.

Zuverlässig, aber nicht frei von Schäden

Und doch sind E-Autos nicht wartungsfrei. Die Batterien sind schwer, darunter leidet das Fahrwerk. Die Bordelektronik ist komplex, dadurch ergeben sich potenzielle Fehlerquellen. Auf Platz eins der häufigsten Schäden stehen allerdings defekte On-Board-Charger, die beim Aufladen der Batterie die Wechselspannung aus der Steckdose in Gleichspannung umwandeln. Das zeigt eine Statistik der EV Clinic in Berlin. Die Fachwerkstatt hat sich auf die Reparatur von gebrauchten Elektroautos spezialisiert. Dort hat man häufig auch mit kaputten DC/DC-Wandlern zu tun, die die Hochvolt-Spannung der Batterie in Niedervolt-Spannung (12 Volt) für die Bordelektronik umwandeln. Defekte E-Motoren kommen ebenfalls vor. Erst auf Platz vier folgen Probleme mit der Antriebsbatterie, etwa durch schwächelnde Zellen.

Das Problem: Die Hersteller machen sich bei defekten Batteriezellen meist nicht die Mühe, diese einzeln zu reparieren. Oft wird der komplette Akku getauscht, selbst wenn nur einzelne Zellen defekt sind. Das kann sehr teuer werden, insbesondere wenn die Garantie abgelaufen ist, was herstellerübergreifend in der Regel nach acht Jahren oder 160.000 Kilometern der Fall ist. Hier könnten freie Werkstätten ins Spiel kommen. Die EV Clinic etwa diagnostiziert Schäden auf Zellebene und tauscht defekte Komponenten einzeln aus. Reparaturaufwand und Kosten reduzieren sich so erheblich.

Doch bundesweit ist das Servicenetz für gebrauchte E-Autos noch dünn. Zwar dürfen stetig mehr Werkstätten E-Fahrzeuge annehmen. Etwa 38.000 Mitarbeiter sind in Deutschland dafür ausgebildet, Autos zu reparieren, die mit hohen Spannungen betrieben werden, erklärt der Zentralverband Deutsches Kraftfahrzeuggewerbe (ZDK). Aber nur jede fünfte freie Werkstatt kann größere Eingriffe an E-Antrieb

Die Dekra bietet an allen Niederlassungen einen Batterie-Schnelltest an, um den Gesundheitszustand des Akkus prüfen zu lassen.





Worauf es beim Gebrauchtwagenkauf ankommt



Exoten mit Risiko: Hersteller Fisker ist pleitegegangen, die Zukunft von Aiways ist ungewiss. Modelle wie der Fisker Ocean oder Aiways U5 mögen mit niedrigen Gebrauchtwagenpreisen locken, doch die Ersatzteileversorgung und der Service sind kritisch. Das sind Fälle für Spezialisten, Bastler und risikofreudige Kunden, die auch mal eine längere Ausfallzeit zu akzeptieren bereit sind.

und Akku vornehmen, ergab eine Umfrage des Autozulieferers Meyle. Knapp jeder vierte Betrieb biete gar keine Reparaturen von Elektroautos an.

Nur etwas für risikofreudige Kunden: E-Autos von jungen Start-ups

Besonders dramatisch kann das sein, wenn Autobauer plötzlich pleitegehen. 2024 musste der US-Hersteller Fisker Insolvenz anmelden. Für das Mittelklasse-SUV Ocean, schon als „Tesla-Killer“ gefeiert, hatten Kunden bis zu 70.000 Euro gezahlt. Nun stehen sie womöglich vor zweieinhalb Tonnen Elektroschrott. Denn: Die Fahrzeuge sind stark softwarezentriert. Wenn die Server offline gehen und keine Updates mehr aufgespielt werden können, sind die Autos nur noch eingeschränkt nutzbar. Immerhin ist die Fisker Owners Association sehr engagiert, dort unterstützen sich die Fahrer gegenseitig und versuchen, die Autos trotz Pleite des Herstellers am Laufen zu halten.

Auch um die China-Marke Aiways ist es still geworden, die die etablierten Hersteller mit preisgünstigen Elektromodellen unter Druck setzen wollte. Ungewöhnlich war, dass die Fahrzeuge in Deutschland bis 2023 zunächst über die Elektrogerätekette Euronics verkauft wurden. Dann musste Aiways nach neuen Partnern suchen, der Vertrieb wurde eingestellt. Eigene Werkstätten waren Fehlanzeige. Für Wartung und Reparaturen müssen Aiways-Kunden in Deutschland zur Werkstattkette ATU fahren und dort auf Hilfe hoffen.

Ein gebrauchtes E-Auto von einer etablierten Marke zu kaufen, kann also von Vorteil sein. Allerdings scheitern auch E-Fahrer solcher Fahrzeuge mitunter dabei, eine versierte und zugleich kostengünstige Werkstatt zu finden. Erst langsam kommen erschwingliche Reparaturlösungen auf den Markt.

So bietet der Zulieferer Schaeffler Reparatursets für E-Motoren von Hyundai an. Zuvor hatten sich Schäden bei Modellen der Ioniq-Reihe des koreanischen Herstellers gehäuft. Für den VW e-Golf hat Schaeffler ein Reparaturkit für das Getriebelager im Programm. Das zeigt sich im Alter häufig anfällig.



Kostengünstige Reparatur-Lösungen: Mittlerweile spezialisiert sich der Ersatzteilemarkt auch auf Elektroautos. Schaeffler beispielsweise hat ein preiswertes Reparaturkit für den E-Motor des Hyundai Ioniq entwickelt.



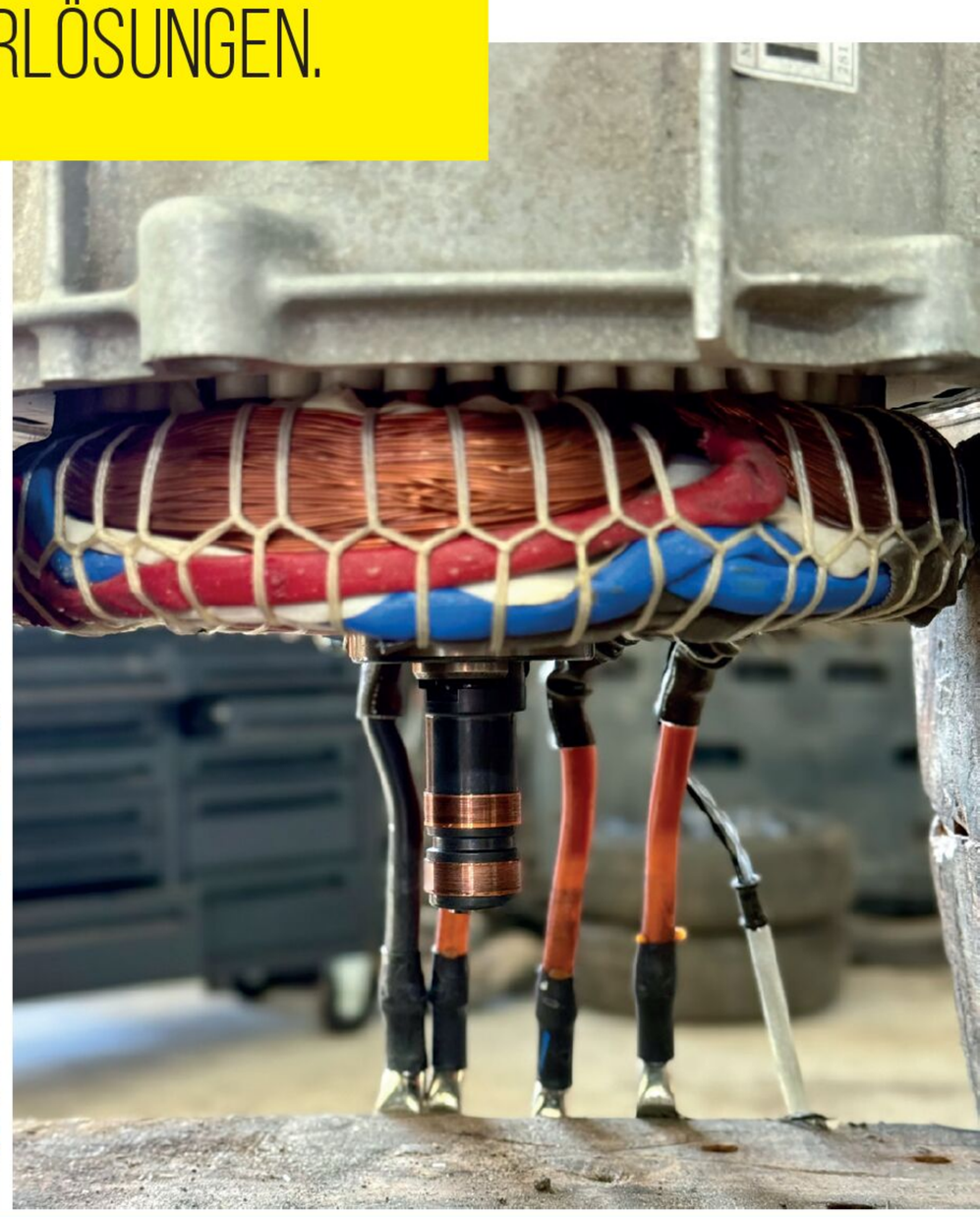
BMW i3 mit Akku-Upgrade: Mandrill Automotive bietet in Zusammenarbeit mit Lion Smart ein Batterie-Upgrade für den elektrischen Kleinwagen an. In Modellen mit 60-Ah- oder 94-Ah-Akku können zu einem Preis von 10.500 Euro (inkl. Einbau, zzgl. MwSt.) eine neue Batterie mit 120-Ah-Zellen verbaut werden (Energieinhalt der Batterie: 42 kWh). 10 Jahre Garantie verspricht der Anbieter. An einem Pack mit 53 kWh werde ebenfalls gearbeitet.



Elektromotoren gehen nicht kaputt? „Weit gefehlt“, berichtet Michael Dittmar, der sich mit seiner Werkstatt in Bochum auf die Reparatur von E-Autos spezialisiert hat. Zunehmend kämen Kunden mit ihrer gebrauchten Renault Zoe, die vermeintlich einen Getriebeschaden habe. „Ist aber der Motor. Das hört sich fast genauso an“, sagt Dittmar. Der Hersteller sage dann, es müsse der Motor getauscht werden. Doch das sei unnötig. Statt den defekten E-Antrieb teuer zu tauschen, greifen Dittmar und sein Team bei der Zoe auf ein Reparatur-Kit für die Lager zurück, den ein Ersatzteil-Anbieter entwickelte. „So reparieren wir den ‚unkaputtbaren‘ Motor“, sagt Dittmar. „Und das auch noch viel günstiger.“

ELEKTROMOTOREN GEHEN NICHT KAPUTT? WEIT GEFEHLT! DOCH ES GIBT GÜNSTIGE REPARATURLÖSUNGEN.





Es ist ein Zukunftsfeld: Bis 2030 sollen 15 Millionen E-Autos auf die Straßen. Diesem Ziel hinkt Deutschland hinterher. Die hohen Neuwagen-Preise sind ein Grund. Entscheidend ist aber auch: Wenn Elektroautos massenhaft gefahren werden sollen, müssen gebrauchte Fahrzeuge fachkundig und kostengünstig repariert werden können.

Faktoren wie die vermeintlich zu geringe Reichweite sollten dagegen immer weniger eine Rolle spielen. Jüngere Modelle schaffen inzwischen 300 bis 500 Kilometer. Das reicht für die meisten Menschen, die täglich deutlich unter 100 Kilometer zur Arbeit fahren, locker aus. Bei älteren E-Autos lässt sich die Performance inzwischen nachträglich pimpen. So sind beispielsweise für den ab 2013 gebauten BMW i3, als Elektroauto-Pionier schon etwas in die Jahre gekommen, inzwischen Akku-Upgrades für mehr Reichweite erhältlich. Aber auch veraltete Infotainment-Systeme lassen sich auf den neuesten Stand bringen, entsprechende Upgrades bietet Tesla für Model S und X an, die vor 2018 gebaut wurden.

Beim Gebrauchtwagenkauf locken echte Schnäppchen

Bei den gebrauchten Elektroautos tut sich also etwas. Werden sie nicht nur in der Anschaffung, sondern auch im Unterhalt erschwinglicher, könnte der Umstieg auf ein E-Auto für die breite Masse attraktiv werden — und so mehr Menschen die persönliche Mobilitätswende wagen. Zumal auf dem Gebrauchtwagenmarkt schon jetzt viele Schnäppchen locken. Unser perlweißes Tesla Model 3 kostete neu 57.000 Euro, nun wäre es für etwa 30.000 Euro zu haben.

Nicht nur der Akku scheint kerngesund, auch sonst zeigt sich kaum Verschleiß. Korrosion ist nicht sichtbar, der Innenraum sieht aus wie neu. Und die Software wird sogar kostenlos auf den neuesten Stand gebraucht. Im Software-Menü informiert das System, dass das Model 3 over-the-air einen „Beschleunigungsschub“ erhalten habe: Von null auf hundert soll es jetzt in 3,9 Sekunden gehen. Ziemlich schnell für einen vierjährigen Gebrauchtwagen. HP



Macht der Antrieb bei der Renault Zoe Geräusche, liegt es oft an einem verschlissenen Rotorlager. Spezialisierte Werkstätten können das Lager vergleichsweise günstig tauschen.

Worauf es beim Gebrauchtwagenkauf ankommt

CHECKLISTE

Darauf sollten Sie beim Gebrauchtwagenkauf unbedingt achten

SoH-Check

Der „State of Health“, also der Gesundheitszustand der Batterie, sollte vor einem Gebrauchtwagenkauf unbedingt geprüft werden, um zu ermitteln, wie hoch die Restkapazität des Akkus ist. Entsprechende (Schnell-)Tests gibt es z. B. von Aviloo, Dekra oder Mahle. Idealerweise kann der Verkäufer ein Zertifikat bereits beilegen. Richtwert: Bei Fahrzeugen mit weniger als 100.000 Kilometern und maximal fünf Jahre alter Batterie beträgt der SoH idealerweise mindestens 90 Prozent. Andernfalls kann dies ein Indiz für eine weniger Akku-schonende Nutzung sein. Die geringere Restkapazität sollte sich dann in einem niedrigeren Preis widerspiegeln.

Vollständiges Scheckheft

Eigentlich selbstverständlich: das Scheckheft. Auch wenn ein Elektroauto weniger Wartung als ein Fahrzeug mit Verbrennungsmotor benötigt, sollte auf die turnusgemäße Inspektion nicht verzichtet werden. Dabei unbedingt darauf achten, dass die Intervalle exakt eingehalten wurden, sonst könnte es Probleme mit der Garantie geben. Ein Sonderfall ist Tesla: Der Hersteller schreibt keine Wartungsintervalle vor, doch auch hier schadet es nicht, wenn bei dem Fahrzeug mal Bremsen, Reifen oder Fahrwerksteile gecheckt wurden.

Garantieeinhaltung

Die meisten Hersteller geben auf die Batterie 8 Jahre oder 160.000 Kilometer Garantie. Oftmals sind auch weitere Hochvoltkomponenten (z. B. Bordlader, E-Antrieb, DC/DC-Wandler) von einer verlängerten Garantie eingeschlossen. Wer also einen relativ jungen Gebrauchtwagen kauft, profitiert meist noch von mehreren Jahren Herstellergarantie. Voraussetzung: Die Inspektionen wurden pünktlich durchgeführt.

Ladeausstattung

Gerade bei Klein- und Kleinstwagen und älteren Elektroautos haben dreiphasige Bordlader (mit 11 oder 22 kW) oder auch der Schnellladeanschluss CCS teilweise Aufpreis gekostet. Achten Sie beim Gebrauchtwagenkauf darauf, dass das Fahrzeug mit beiden Ausstattungsdetails ausgerüstet ist, vor allem, wenn Sie häufig auf öffentliche Ladestationen angewiesen sind oder mit dem Fahrzeug auch mal eine längere Strecke zurücklegen möchten.

Erste Ausfahrt im neuen
Nissan Leaf

Lang, lang ist's her, da war Nissan **DER** Elektropionier. Nicht ohne Stolz betont der Hersteller deshalb, dass der Leaf bei seiner Vorstellung im Jahr 2010 das erste Elektroauto für den weltweiten Massenmarkt war. Für viele war der knuffige Japaner damals der Einstieg in die Elektromobilität, trotz exotischem CHAdeMO-Stecker und übersichtlicher Akkukapazität. 15 Jahre nach der ersten Generation zeigt Nissan nun ein komplett neues Auto, das zwar den gleichen Namen trägt, mit seinen Vorgängern aber kaum Gemeinsamkeiten hat. Hat Nissan seinen elektrischen Dornröschenschlaf nun hinter sich?

Text: Robin Engelhardt **Fotos:** Nissan

DER ELEKTROPIONIER IST ZURÜCK

Die Typänderung, die der Leaf durchgemacht hat, ist krass. Vom behaglichen Ökomobil hat er sich zu einem sportlichen Flitzer gemausert, zumindest optisch. Vorne wirkt er futuristisch: Ein durchgehendes Leuchtband, ein illuminiertes Logo und eine in Form eines Mundes stilisierte Zierleiste stehen ihm ausgezeichnet.

Das Cockpitdesign ähnelt dem des größeren Bruders Ariya. Hier prangt ein Doppeldisplay samt vorgelagerter, bündiger Knopfleiste mit haptischem Feedback. Weniger aufgeräumt ist dagegen das Tacho-Display, hier ist viel zu viel los. Überladene Hintergründe, dutzende Infos und Zahlen, das hätte man besser lösen können. Hat man das Mäusekino aber mal nach seinen Bedürfnissen konfiguriert, weiß der große Bildschirm zu überzeugen. Dank integriertem Google-Betriebssystem kann man beispielsweise auch im Tacho-Bildschirm die Google-Maps-Kartenansicht wählen und hat die Route stets im Blick. Ebenfalls überzeugt der Zentralbildschirm, der im Vergleich zur Kirmes hinter dem Lenkrad angenehm aufgeräumt ist.

Moderner Innenraum und solide Qualität

Wirklich gefreut hat uns die Möglichkeit, vom Lenkrad aus den Mittelbildschirm zu steuern. Mit nur einem Scrollrad und zwei Pfeiltasten navigiert man souverän durch alle Apps und Einstellungen hindurch, nur per Daumen, mit beiden Händen am Lenkrad. Das ist vorbildlich gelöst und viel sicherer als das wackelige Herumtouchen, das in vielen anderen modernen Fahrzeugen nötig ist. Sämtliches Assistenz-Gebimmel lässt sich ebenfalls am Lenkrad mit zwei Klicks komplett abschalten, was ungemein die Nerven schont.

Bei der Qualität liefert Nissan eine hervorragende Verarbeitung ohne ein einziges Klappern oder Knarzen und dazu einen Materialmix, der zwar nicht billig wirkt, aber auch nicht so richtig hochwertig. Lederimitate und Stoffbezüge in den direkten Blickfeldern tun dem Interieur gut — das viele Hartplastik konterkariert jedoch den Eindruck. Ein bisschen mehr Unterschäumung hätte drin sein müssen.

Funktional ist der Innenraum allemal, es gibt viele kleine und große Ablagen und trotzdem ein sehr luftiges Raumgefühl. Insbesondere die schlanke Mittelkonsole und der durchgängig flache Boden hinten sorgen für viel Bewegungsfreiheit. Vorne sitzt es sich sehr bequem, hinten merkt man der Knie- und Beinfreiheit an, dass der neue Leaf eben nur kompakte 4,35 Meter lang ist. Dafür ist nach oben dank dimmbarem Glasdach reichlich Platz, bei 1,80 Meter Körpergröße sind noch zwei Finger Luft über dem Kopf.

Der Kofferraum schluckt 437 Liter, die Rückbank lässt sich zweigeteilt umklappen (60:40) und auch der doppelte Boden hat eine Zweiteilung, die eine

Laderaumtrennung ermöglicht. So fliegen kleinere Einkäufe oder Koffer nicht in jeder Kurve durch die Gegend, alles hat seinen Platz. Das gilt auch für das Ladekabel, das in einer extra Mulde verstaut und gesichert werden kann. Dafür hat man auf einen Frunk verzichtet — laut Nissan vor allem, um technische Komponenten noch weiter nach vorne schieben zu können und Platz im Innenraum zu gewinnen.

Gelassen, dafür aber sparsam und komfortabel

Genug gestanden, jetzt wird gefahren. Den Startknopf suchen wir kurz, denn er sitzt auf dem Armaturenbrett im toten Winkel hinter dem Lenkrad und einen Direktstart gibt es nicht. Gut sichtbar und leicht erreichbar ist dagegen die sehr präsente Gangwahl mit Druckknöpfen direkt unter dem Armaturenbrett. Dass die Knöpfe für e-Pedal und Fahrmodi näher am Beifahrersitz platziert sind, dürfte nicht jedem gefallen — vor allem, wenn dort ein Kind Platz genommen hat (das Risiko ist aber gering, denn auf ISOFIX auf dem Beifahrersitz hat man verzichtet).

Mit seinen 160 kW (beim kleineren Akku sind es 130 kW) ist der neue Leaf zwar nicht schlecht motorisiert, er reißt aber auch keine Bäume aus. Den Sprint auf 100 km/h legt der Fronttriebler in gemütlichen 7,6 Sekunden zurück. Beim „e-Pedal“ genannten One-Pedal-Driving wird



Bei der Gangwahl zeigt Nissan sich unkonventionell: Statt eines Hebels gibt es Knöpfe.

DAS ÖKOMOBIL WIRD SCHICK: INNEN WIE AUSSEN TUT DAS NEUE DESIGN DEM LEAF RICHTIG GUT.



Windschnittig oder doch ein bisschen pummelig? In der Seitenansicht geht beides.

Technische Daten Nissan Leaf

	Leaf 52 kWh	Leaf 75 kWh
Leistung	130 kW	160 kW
Drehmoment	345 Nm	355 Nm
Beschleunigung (0–100 km/h)	8,6 s	7,6 s
Höchstgeschwindigkeit	160 km/h	160 km/h
Energieinhalt Batterie (brutto/netto)	—/52 kWh	—/75 kWh
Reichweite (WLTP)	440 km	622 km
Verbrauch (WLTP)	13,8 kWh/100 km	13,8 kWh/100 km
Ladeleistung AC/DC	11 kW/105 kW	11 kW/150 kW
Ladezeit DC (20–80 %)	30 min	30 min
Länge x Breite (ohne Spiegel) **x Höhe**	4,350 m x 1,810 m x 1,550 m	4,350 m x 1,810 m x 1,550 m
Kofferraum/Frunk	437–1.052 l/—	437–1.052 l/—
Leergewicht	1.789 kg	1.881 kg
Anhängelast (gebremst/ungebremst)	975 kg/750 kg	975 kg/750 kg
Preis DE/AT	ab ca. 37.000 €	ab ca. 42.000 €

zusätzlich zur Rekuperation noch die Reibbremse eingesetzt. Bis zum Stillstand kann das System leider nicht abbremsen und der Übergang von Rekuperation auf Bremse ist bei niedrigen Geschwindigkeiten hakelig. Wir bleiben lieber in der stärksten von vier „normalen“ Reku-Stufen, die macht ihre Sache hervorragend.

Überzeugen kann der Wagen bei Komfort und Verbrauch. Egal ob flott in den Kurven oder mit entspannten 110 bis 130 km/h über dänische Autobahnen: Das Fahrwerk lässt keine Wünsche offen und ist wunderbar ausbalanciert zwischen sportlich-straff und komfortabel-weich. Die 13,8 WLTP-kWh für 100 km sind in der Stadt machbar, auf der Autobahn landen wir bei 100 km/h Durchschnitt bei rund 18 kWh/100 km, was mit der 75-kWh-Batterie für



Ansagen aus dem „Hinterkopf“: Das Bose-Soundsystem verfügt hier über einen extra Lautsprecher bspw. für Navigationshinweise.



Die Platzverhältnisse hinten sind für 4,35 Meter Fahrzeuglänge schwer in Ordnung.



Clever positioniert: Die Handyladeschale in der Mittelarmlehne.



Integriertes Google-System: Für Unterhaltung steht das breite Angebot der Android Apps auf Google Play zur Verfügung. Navigation und Routenplanung inkl. Akkuheizung übernimmt Google Maps.



Das Lenkrad kommt zwar optisch etwas überladen daher, die physischen Tasten aus mattem Kunststoff wissen aber zu gefallen.

fast 420 Kilometer reicht. Lobend sei erwähnt, dass Nissan selbst eine Realreichweite bei 130 km/h angegeben hat: 330 Kilometer sollen das sein — was plausibel scheint. Wer nur in der Stadt unterwegs ist, freut sich über 622 Kilometer Aktionsradius mit dem großen Akku und 440 km bei der 52-kWh-Variante.

Rapidgate ist Geschichte

Die Ladezeit gibt Nissan von 20 (!) bis 80 Prozent mit „unter 30 Minuten“ an, was praktisch ziemlich genau 30 Minuten bedeuten dürfte. Die angegebene Peakleistung von 150 kW erreichen wir in einem kurzen Test und schaffen 31 bis 58 Prozent in elf Minuten. Das alles ist okay, reißt aber im Jahr 2025 auch niemanden vom Hocker, bei vielen Wettbewerbern geht es schneller. Trotz niedriger Verbrauchswerte wird dieser Wagen kein Langstreckenrenner für Vielfahrer — einer gelassenen Urlaubstour sollte aber nichts im Wege stehen. Bonuspunkte gibt es für die Akkuheizung und -kühlung, die sowohl einen Navi-basierten Automatikmodus kennt als auch ein manuelles „EIN“, um den Akku sofort und zügig vorzukonditionieren. Dabei gibt das System dann auch an, wie viel Kilowatt Ladeleistung schon möglich sind und wie viele Minuten bis zur Optimaltemperatur noch vergehen. Perfekt! RE

Fazit

COMEBACK GELUNGEN

Ab 37.000 Euro soll der neue Leaf noch im Frühjahr 2026 zu den Kunden rollen – mit 52-kWh-Batterie. Für 75 kWh werden moderate 5.000 Euro Aufpreis fällig – ob dabei auch die Ausstattung besser wird, hat Nissan noch nicht verraten. So oder so: Die Preise sind für ein gutes Auto fair. Der Wagen ist kein Schnäppchen und in keiner Disziplin Benchmark, aber er leistet sich auch keine bedeutenden Schwächen. Wer Wert auf Komfort legt, gerne möglichst niedrige Stromkosten hat und am Schnelllader auch mal eine Tasse Kaffee mehr trinkt, der macht mit dem Wagen nichts verkehrt.

Text: Reinhard Huschke

Grafiken: Transport & Environment

AUS FÜR DAS VERBRENNER-AUS





Sollen in der EU ab 2035 wirklich keine Verbrenner mehr zugelassen werden oder braucht die europäische Automobilindustrie mehr Zeit für die Umstellung auf emissionsfreie Antriebe? Über das Für und Wider von „Technologieoffenheit", „Flexibilität" und „Brückentechnologien".

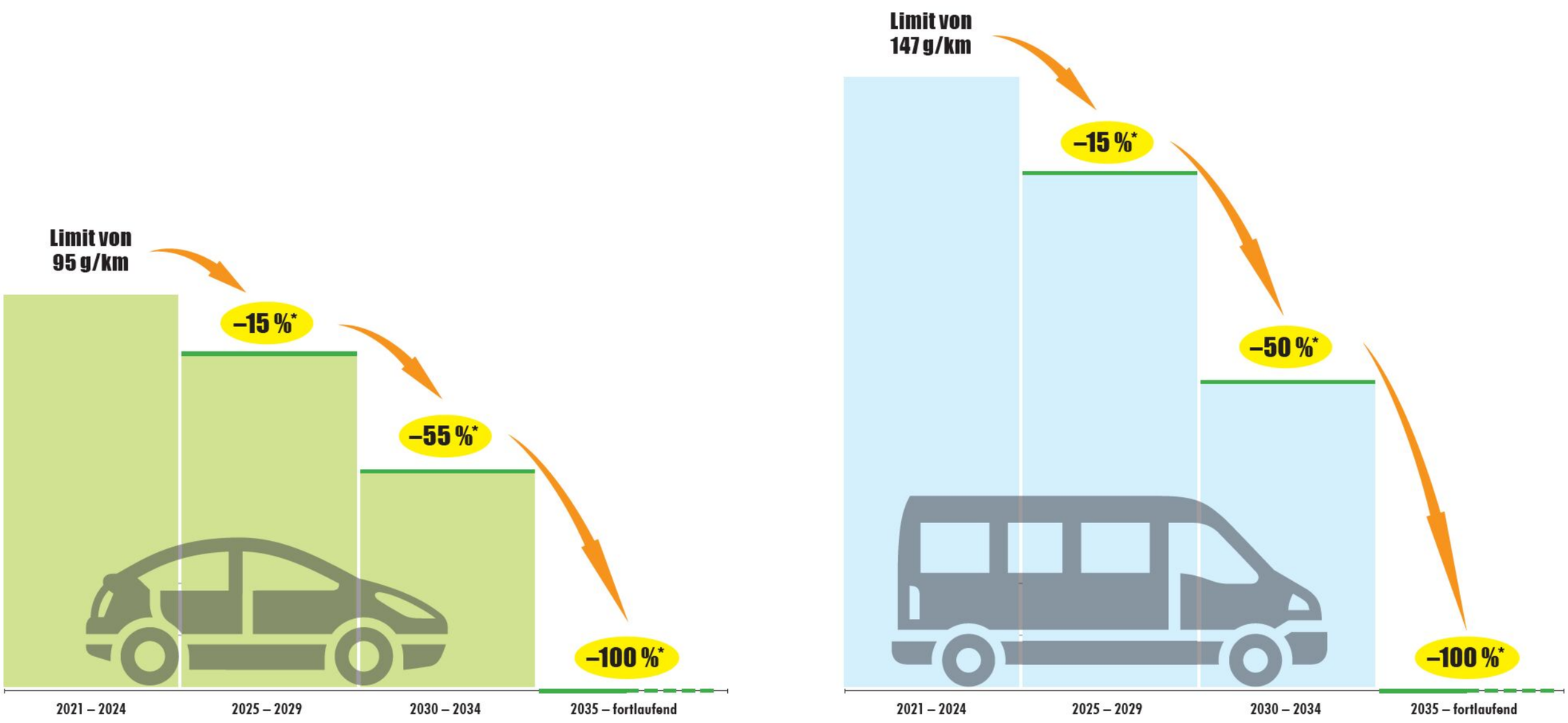
Treibt das „Verbrennerverbot" die deutsche und europäische Automobilindustrie in den Ruin? Getrieben von der aktuellen Absatzkrise und dem zögerlichen Hochlauf der Elektromobilität versuchen Wirtschafts- und Lobbyverbände wie der deutsche Automobilverband VDA, die 2023 beschlossenen Verschärfungen der EU-Flottengrenzwerte aufzuweichen oder aufzuschieben und fordern (wieder einmal) „Technologieoffenheit". Selbst Winfried Kretschmann, grüner Ministerpräsident des Autolandes Baden-Württemberg, schlug anlässlich des jüngsten Berliner Autogipfels in dieselbe Kerbe und forderte, sehr zum Unmut seiner eigenen Partei, „Flexibilität" für die Automobilindustrie. Hingegen warnen Umweltverbände wie die Deutsche Umwelthilfe davor, der Automobilindustrie „Schlupflöcher" zulasten des Klimaschutzes zu eröffnen.

Doch was ist genau gemeint, wenn plakativ vom „Verbrenner-Aus" oder gar „Verbrennerverbot" die Rede ist? In Februar 2023 billigte das EU-Parlament die im Rahmen des Programms „Fit for 55" der EU-Kommission verschärften CO_2-Flottenziele. Danach gilt ab dem 1. Januar 2035 für Pkw sowie leichte Nutzfahrzeuge (z. B. Vans und Transporter) die Emissionsfreiheit als Voraussetzung für die Neuzulassung. Als Zwischenziele für 2030 wurde eine Senkung der Emissionen um 55 Prozent für Pkw und 50 Prozent für Vans gegenüber 2021 festgelegt. Nicht betroffen von der Regelung ist der Bestand und der Gebrauchtwagenmarkt — vorhandene Verbrenner können also weiterhin genutzt oder auf neue Besitzer zugelassen werden.

Ausnahmen nicht ausgeschlossen

Im Verordnungstext sind mögliche Wege zu diesen Zielen ausdrücklich angesprochen: *„Die verschärften CO_2-Emissionsnormen sind in Bezug auf die Erreichung der festgelegten Flottenziele technologieneutral. […] Zu den emissionsfreien Fahrzeugen zählen derzeit batterieelektrische Fahrzeuge, Fahrzeuge mit Brennstoffzellenantrieb und andere mit Wasserstoff betriebene Fahrzeuge; technologische Innovationen schreiten weiter voran. Emissionsfreie und emissionsarme Fahrzeuge, zu denen auch leistungsfähige Plug-in-Hybridfahrzeuge gehören, können für den Wandel weiterhin eine Rolle spielen. In diesem Zusammenhang ist es wichtig, dafür zu sorgen, dass genaue und vollständige Daten über das Emissionsverhalten dieser Plug-in-Hybridfahrzeuge zur Verfügung stehen."*

„Andere mit Wasserstoff betriebene Fahrzeuge" könnten also auch Verbrenner sein, die mit grünem Wasserstoff oder einem H_2-Syntheseprodukt („E-Fuel") betrieben werden. Und auch die Plug-in-Hybride (PHEV) sind bereits im Gesetzestext erwähnt, allerdings auch die problematische Ermittlung des Emissionsverhaltens. Verschiedene Studien haben gezeigt, dass die realen Emissionen von PHEV weit über den Herstellerangaben liegen — nach aktuellen Zahlen von Transport & Environment um den Faktor Fünf. Um als „emissionsarm" zu gelten, müsste



*bezogen auf den Zielwert von 2021

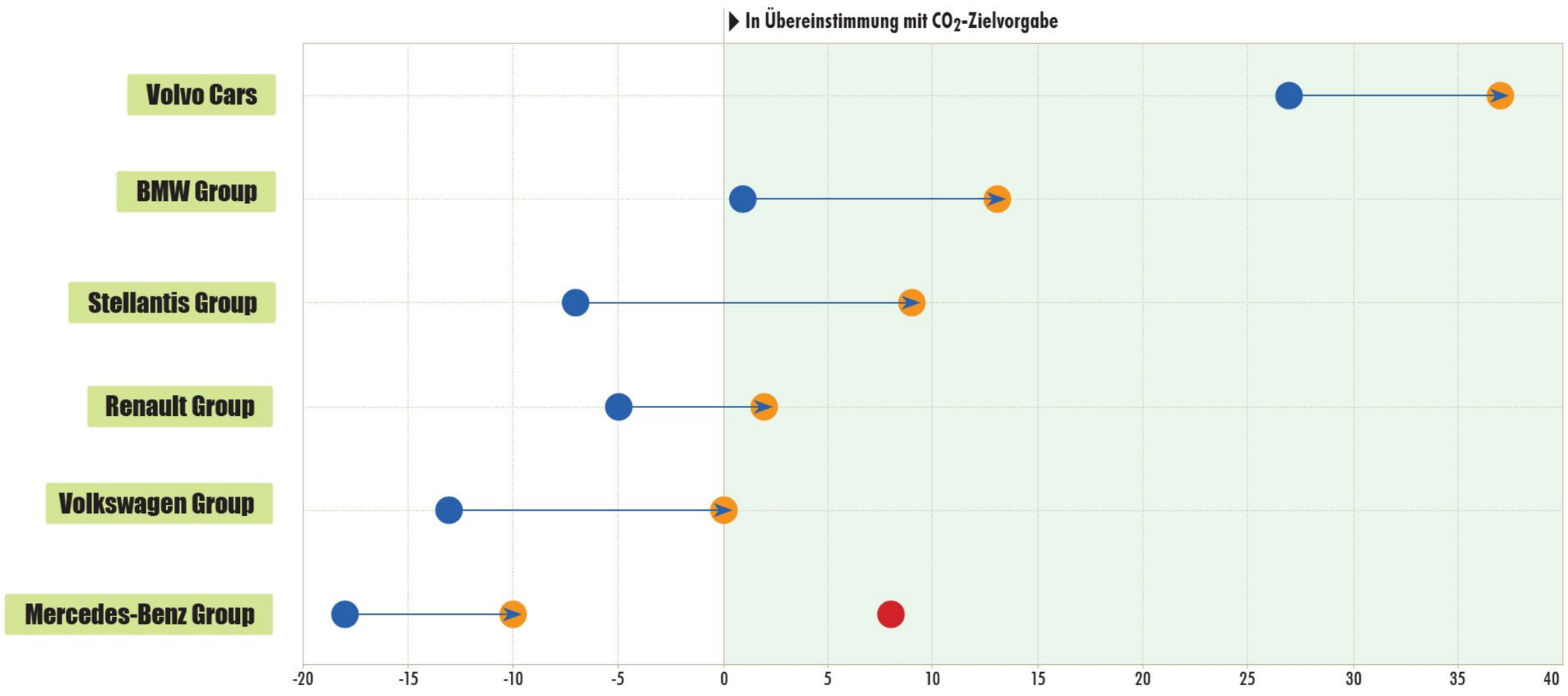
In drei Schritten auf null: Die EU plant eine schrittweise Reduktion der CO_2-Emissionen von Pkw und leichten Nutzfahrzeugen bis zur Emissionsfreiheit im Jahr 2035. Zusammengenommen tragen die beiden Fahrzeugkategorien zurzeit noch ca. 15 % zum gesamten CO_2-Ausstoß in der EU bei. Quelle: Rat der Europäischen Union

der elektrische Fahrtanteil also deutlich – und kontrollierbar – gesteigert werden.

Aufzeichnung der realen Emissionen

Auch für die Nutzung von E-Fuels und Biokraftstoffen wäre eine technische Kontrolllösung Voraussetzung, um diese zuverlässig von gewöhnlichen fossilen Kraftstoffen zu unterscheiden. Ein Pkw, der mit fossilem Kraftstoff betankt wird, müsste dann über eine elektronische Abschalteinrichtung aus dem Verkehr gezogen werden. Wie schwierig sich die Herkunft von Kraftstoffen in der Praxis kontrollieren lässt, zeigt sich derzeit beim als klimafreundlich gehypten Kraftstoff HVO100, der aus gebrauchten pflanzlichen Fetten und Ölen bestehen sollte. Bei dem großenteils aus China und anderen asiatischen Ländern in die EU importierten Kraftstoff gibt es erhebliche Zweifel an der Nachhaltigkeitszertifizierung; u. a. besteht der Verdacht, dass in großem Stil als klimaschädlich geltendes Palmöl in HVO100 umdeklariert wird.

Einfacher machbar erscheint indes die Kontrolle eines elektrischen Mindestfahranteils von PHEV. Ein hierfür geeignetes technisches System ist OBFCM (On-board fuel consumption monitoring, fahrzeuginterne Überwachung des Kraftstoffverbrauchs), das für alle ab Januar 2021 neu zugelassenen Pkw der Klasse M1 verpflichtend vorgeschrieben ist. OBFCM zeichnet den realen Kraftstoff- bzw. Stromverbrauch des Fahrzeugs über die gesamte Lebensdauer auf. Ab 2022 müssen die Hersteller jährlich die Verbrauchsdaten des Vorjahres für jeden Fahrzeugtyp in aggregierter und anonymisierter Form an die EU liefern, die dann ab 2027 als „Real-world correction factor“ in die Flottenregelung einbezogen werden sollen. Bei PHEV, deren elektrischer Fahrtanteil in der praktischen Nutzung geringer ausfällt als auf dem



Gute Aussichten: Obwohl fast alle europäischen Automobilhersteller in diesem Jahr hinter ihren Flottenzielen zurückbleiben werden, lassen sich diese bis 2027 infolge der absehbaren Mehrverkäufe von BEV erreichen. Die Übergangszeit bis 2027 hatte die EU-Kommission eingeräumt, sodass sich aktuelle Versäumnisse in den beiden kommenden Jahren kompensieren und so Strafzahlungen vermeiden lassen. Mit Ausnahme von Mercedes-Benz wird dies allen großen Herstellern aus eigener Kraft, d. h. ohne Anrechnung von Pooling-Credits, gelingen. (Quelle: T & E)

> WIR SEHEN DIE ELEKTROMOBILITÄT ALS DIE FÜHRENDE TECHNOLOGIE DER ZUKUNFT. ABER ICH HALTE ES FÜR UNREALISTISCH, DASS WIR 2035 AUSSCHLIESSLICH ELEKTROMOBILITÄT HABEN WERDEN.
>
> *Oliver Blume, VW-Vorstandsvorsitzender auf der IAA 2025 (Quelle: Handelsblatt)*

> OB DAS VERBRENNER-AUS 2035 VERSCHOBEN WIRD, IST FÜR DEN GLOBALEN KLIMASCHUTZ NICHT ENTSCHEIDEND. DIE AUTOMOBILINDUSTRIE SOLL DIE FLEXIBILITÄT BEKOMMEN, DIE SIE BENÖTIGT.
>
> *Winfried Kretschmann, Ministerpräsident von Baden-Württemberg (Quelle: dpa)*

> ANGEBLICHE FLEXIBILISIERUNGEN SIND IN WAHRHEIT FOSSILE SCHLUPFLÖCHER, UM DER AUTOINDUSTRIE MIT DER KLIMASCHÄDLICHEN VERBRENNERTECHNOLOGIE WEITERHIN MILLIARDENGEWINNE AUF KOSTEN KÜNFTIGER GENERATIONEN ZU ERMÖGLICHEN.
>
> *Jürgen Resch, Bundesgeschäftsführer Deutsche Umwelthilfe (DUH) (Quelle: DUH)*

Prüfstand des Herstellers ermittelt, würden die Typgenehmigungswerte dann entsprechend korrigiert. Herstellern von PHEV, die ihre proklamierten Flottenziele dadurch verfehlen, drohen dann wie bisher schon Strafzahlungen.

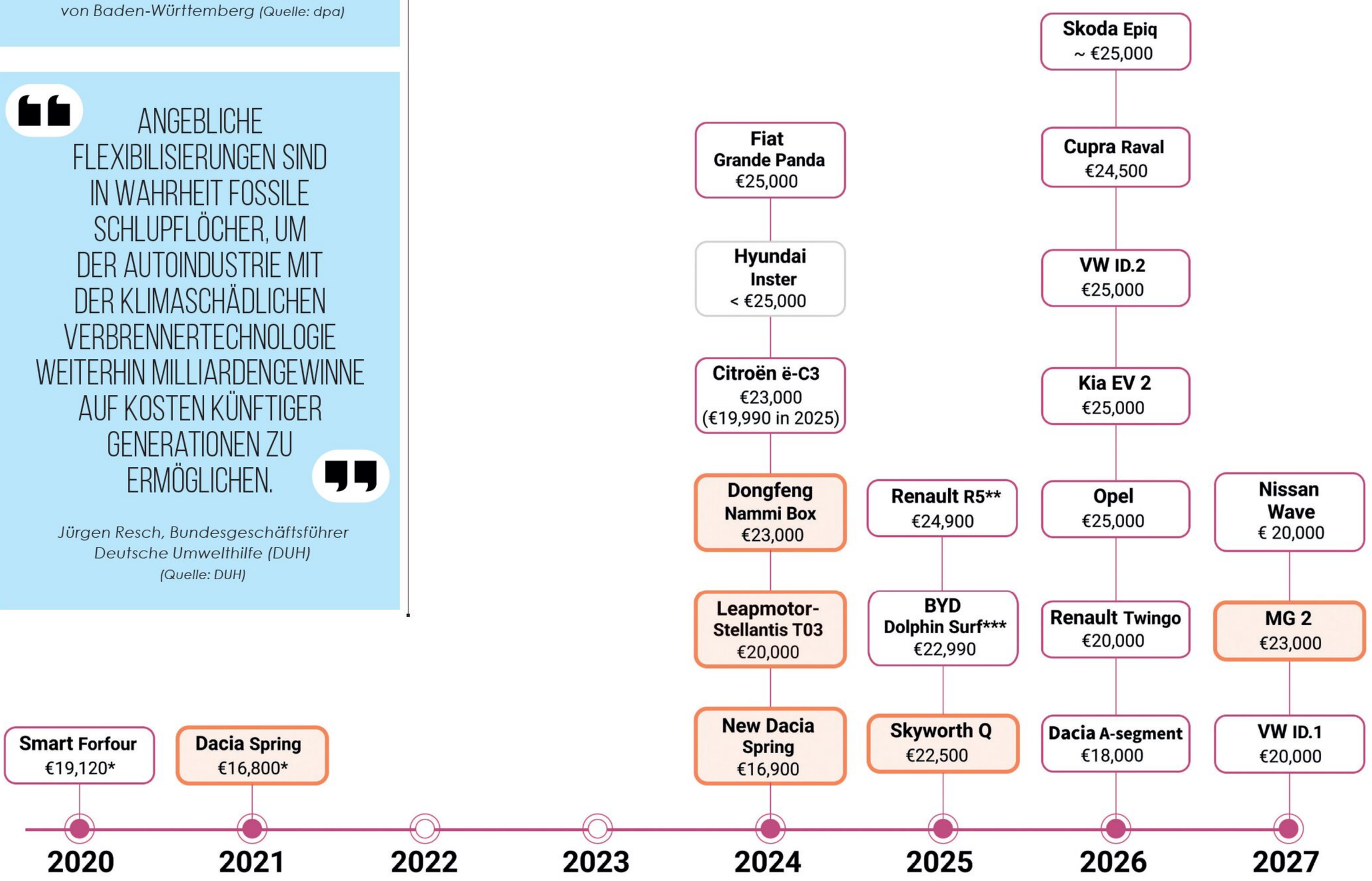
Ist eine Fristverlängerung hilfreich?

Von diesen technischen Aspekten einmal abgesehen – würde etwas mehr „Schonzeit“ beim Übergang zur Elektromobilität (oder anderen emissionsfreien Technologien) der Automobilindustrie wirklich helfen? Sicher, in den letzten Jahren ist einiges passiert und die wirtschaftlichen Aussichten haben sich eingetrübt. Nach dem abrupten Förderende in Deutschland Ende 2023 gab es eine kräftige Delle in der Nachfrage nach E-Autos; dieses Jahr haben die Verkaufszahlen allerdings wieder angezogen. Trotzdem sind die Autofahrer nach wie vor zögerlich bei der Anschaffung neuer E-Modelle, auch weil diese weiterhin oft teurer sind als vergleichbare Benzin- oder Dieselfahrzeuge. Auch die Betriebskosten sind infolge der hohen Strompreise gestiegen und machen das Gesamtpaket E-Auto weniger lukrativ.

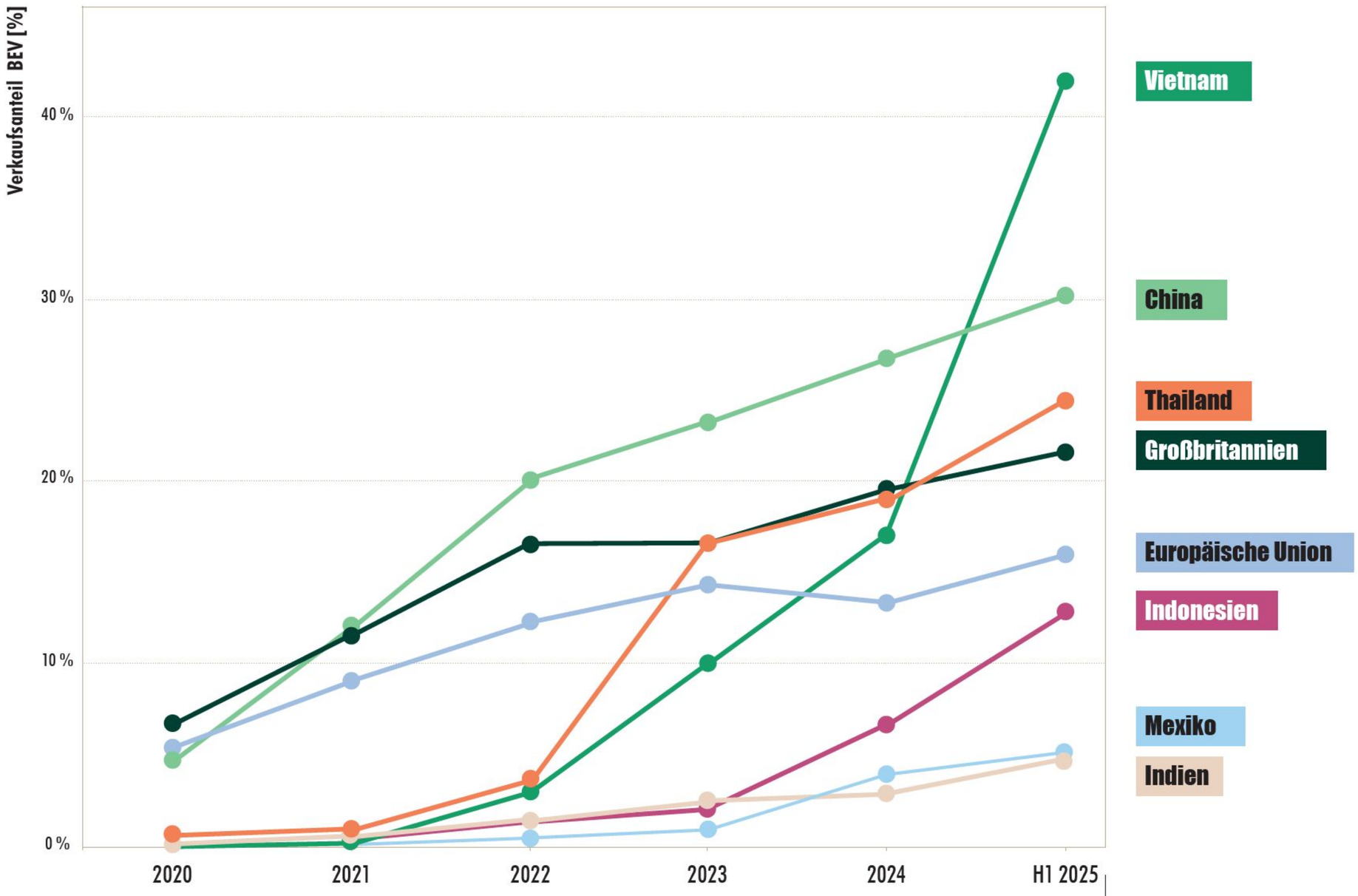
Kritischer für hiesige Hersteller ist allerdings nicht der europäische, sondern der chinesische Markt, auf dem elektrische Pkw mittlerweile knapp ein Drittel der Neuzulassungen ausmachen (zum Vergleich: in Deutschland und Österreich aktuell rund 20 Prozent, in der EU insgesamt 15,6 Prozent). Ohne ausreichende Marktanteile in China sähe die Lage wohl noch düsterer aus. Wäre die europäische Automobilindustrie also nicht besser beraten, den Elektro-Boost einzulegen, anstatt um Aufschub zu flehen? Zumal sie den gemäß einer aktuellen Analyse von Transport & Environment eigentlich auch gar nicht benötigt, da die meisten Hersteller auf dem Pfad zur Elektromobilität schon gut unterwegs sind.

Versäumnisse korrigieren

Negativ ausgewirkt hat sich auch die Angebotslücke, die die europäischen Hersteller lange Zeit im günstigen Segment gelassen haben. Dieses Versäumnis wurde mittlerweile erkannt und das Angebot kleiner, bezahlbarer BEV bis 25.000 Euro wird absehbar weiter wachsen – etwa mit dem Renault Twingo E-Tech oder dem auf



Endlich kommen die Kleinen: Gab es lange Zeit kaum günstige BEV-Kleinwagen auf dem europäischen Markt, hat das Angebot – auch dank chinesischer Hersteller – seit 2024 deutlich zugelegt. Und es wächst weiter: Für 2026 sind sieben neue Modelle im Bereich von unter 20.000 bis 25.000 Euro angekündigt, jetzt allesamt „made in Europe“. (Quelle: T & E)



Neue Wachstumsmärkte: Auch weltweit geht es mit der Elektromobilität voran, sodass sich Chancen für die europäischen Hersteller jenseits von Europa, China und den USA eröffnen – sofern sie auf Kurs bleiben. Spitzenreiter beim BEV-Verkaufsanteil ist aktuell Vietnam mit 42 % noch vor China mit 30 %. In einigen Ländern Asiens und Südamerikas haben die BEV-Verkaufszahlen im Vergleich der ersten Halbjahre 2024 und 2025 besonders stark zugelegt, z. B. um 158 % in Indonesien und 96 % in Mexiko.
(Quelle: T & E)

der IAA vorgestellten VW ID. Polo, die beide ab 2026 vom Band rollen sollen. Auch der Automobilclub ADAC führt das Wiederanziehen der Nachfrage im ersten Halbjahr 2025 — fast 40 Prozent Steigerung der Neuzulassungen im Vergleich zum Vorjahr — auf das „deutlich größere Fahrzeugangebot in den Einstiegssegmenten“ zurück.

Um die Stimmung in Richtung Aufbruch zu drehen, wäre allerdings auch die Politik in der Pflicht, die in den letzten Jahren widersprüchliche Signale gesendet hat und zwischen strengen Klimaschutzvorgaben und einem Kuschelkurs gegenüber der Autobranche hin- und herschwankt. Hilfreich wäre stattdessen eine klare Strategie und eine Verbesserung der Rahmenbedingungen, etwa durch Lückenschließungen im europäischen Ladenetz und dem Ausbau einer einheimischen Batterieproduktion. Ob neue Kaufprämien helfen, wird indes kontrovers diskutiert und überraschenderweise gerade vom Lobbyverband VDA abgelehnt: Stattdessen solle das Laden einfacher und kostengünstiger werden — vor allem günstiger als das Tanken.

Welches Szenario ist wahrscheinlich?

Noch vor dem Jahresende will die EU-Kommission einen Vorschlag vorlegen, wie die bestehende Regelung angepasst werden kann. Folgende Prognose sei gewagt: Am Datum 2035 wird sie nicht rütteln, denn dies würde nur zur weiteren Verunsicherung von Herstellern und Verbrauchern führen und zudem das europäische Klimaziel (Klimaneutralität bis 2050) gefährden. Wahrscheinlich sind jedoch diverse — je nach Standpunkt — „Flexibilisierungen“ bzw. „Aufweichungen“, insbesondere für Verbrenner, die ausschließlich mit zertifizierten E-Fuels oder Biokraftstoffen betrieben werden — wobei die (annähernd) klimaneutral produzierten E-Fuels absehbar auch 2035 nur in geringen Mengen und zu hohen Preisen verfügbar sein werden.

Auch PHEV sowie E-Fahrzeuge mit Range Extender (REEV) könnten nach 2035 für eine beschränkte Zeit als „Brückentechnologien“ weiter zugelassen werden, sofern sie — mit realen Nutzungsdaten nachgewiesen — überwiegend elektrisch betrieben werden. Dies ließe sich im Rahmen der bereits heute praktizierten Boni („Credits“) auf die Flottenziele umsetzen, mit denen Automobilhersteller Strafzahlungen umgehen können (siehe hierzu auch *Elektroautomobil* 02/2022). Zudem könnten Hersteller in bestimmten

Was sind Flottenziele?

Als „CO_2-Flottenemissionsreduktionsziele“ werden die gesetzlich festgelegten Grenzwerte für den durchschnittlichen CO_2-Ausstoß aller neu zugelassenen Pkw und leichten Nutzfahrzeuge eines Autoherstellers in der EU bezeichnet. Konkret bedeutet dies: Jeder Hersteller darf im Durchschnitt seiner Neuwagenflotte nur eine bestimmte Menge CO_2 pro Kilometer verursachen. Der Zielwert wird in g CO_2/km angegeben und schrittweise verschärft (z. B. um 55 % gegenüber 2021 ab 2030 und 100 % ab 2035). Überschreitungen werden mit Strafzahlungen von 95 Euro pro g CO_2/km und Fahrzeug sanktioniert. Diese lassen sich teilweise durch auf die Emissionswerte anrechenbare Credits (CO_2-Pooling, Öko-Innovationen u. a.) kompensieren.

> WIR BEFINDEN UNS IM JAHRE 2025 N. CHR. DIE GANZE WELT SETZT AUF ELEKTROMOBILITÄT … DIE GANZE WELT? NEIN! EIN VON UNBEUGSAMEN DEUTSCHEN BEVÖLKERTER TEIL EUROPAS HÖRT NICHT AUF, DER ZUKUNFT WIDERSTAND ZU LEISTEN.

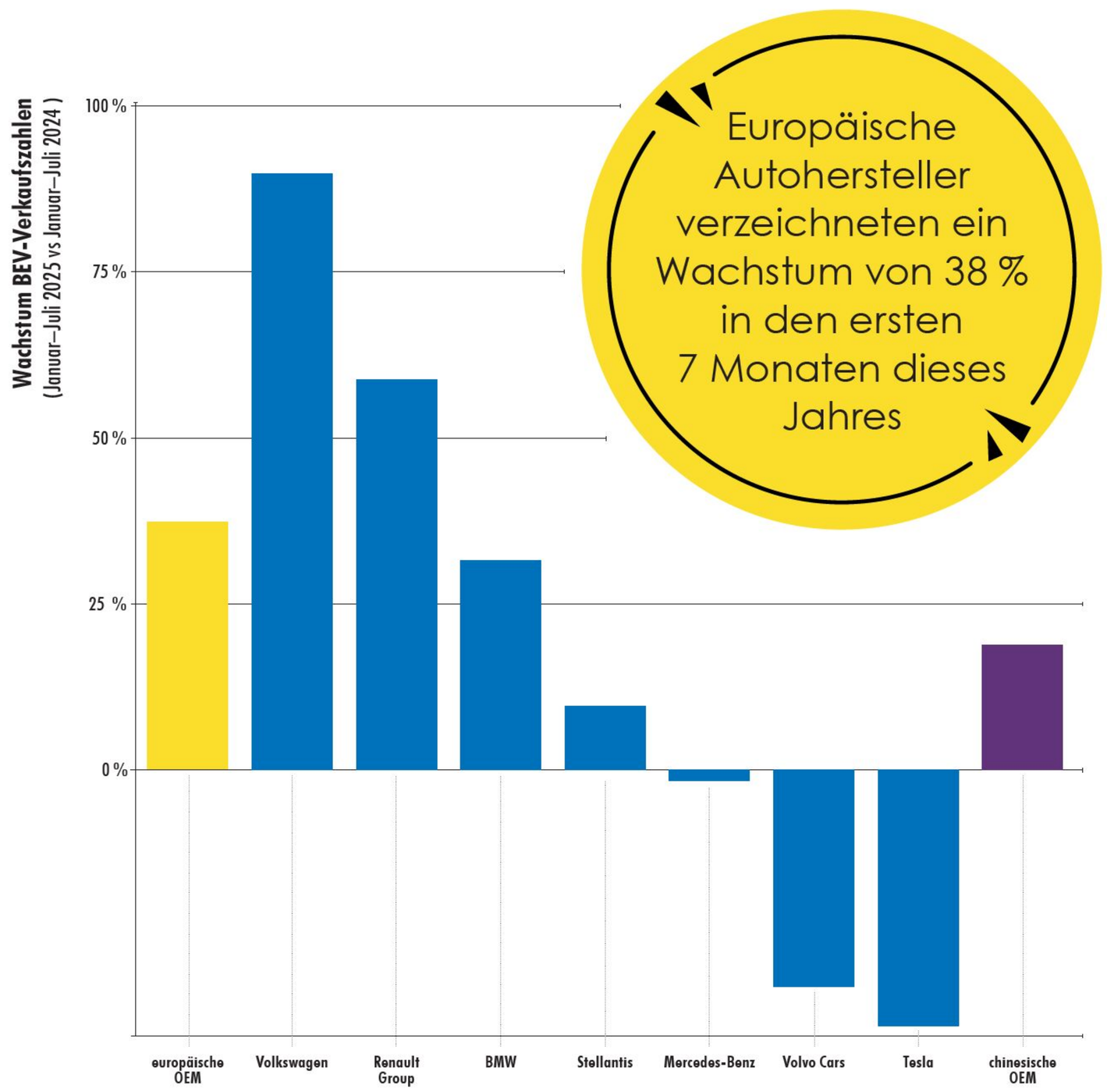
Götz Warnke, Deutsche Gesellschaft für Sonnenenergie e.V. (DGS)
(Quelle: DGS)

> ZWAR IST ES WICHTIG, EINE BESTANDSAUFNAHME DER FORTSCHRITTE VORZUNEHMEN, ABER DIE ZIELE ZEHN JAHRE VOR ABLAUF DER FRIST MIT DER BEGRÜNDUNG ZU ÄNDERN, DASS SIE NICHT ERREICHBAR SIND, IST EINFACH NUR DEFÄTISTISCH UND KURZSICHTIG.

EV progress report 2025, Transport & Environment
(Quelle: T & E)

Regionen oder Segmenten Erleichterungen bekommen, wie sie schon heute u. a. für Kleinserienhersteller gelten. Denkbar sind auch Kompensationsmechanismen außerhalb des Flottenbetriebs, z. B. Verbesserungen in der Lieferkette, Investitionen in Ladeinfrastruktur oder Batterierecycling. Um die Neuregelung nicht über Gebühr zu verwässern, könnte die Anrechnung von Credits künftig zeitlich befristet oder in der Summe gedeckelt werden.

So erfreulich ein Festhalten am Ausstiegsdatum aus der Perspektive des Klimaschutzes auch wäre, ein mit einer solchen festen Frist verbundenes Risiko lässt sich nicht von der Hand weisen. Man erinnere sich an das viel geschmähte „Heizungsgesetz" der letzten deutschen Bundesregierung, das die Neuinstallation fossiler Heizungen unterbinden sollte: Vor Inkrafttreten gab es einen regelrechten Installations-Boom für Gas- und Ölheizungen. Damit im Jahr 2034 kein „Verbrenner-Schlussverkauf" stattfindet, sollten Politik und Industrie ab jetzt alles dafür tun, dass die E-Mobilität bis 2035 zur allgemein bevorzugten Technologie wird. Dann klappt es vielleicht auch wieder mit dem Verkauf in China. RH



Insbesondere Volkswagen und Renault konnten in den letzten Monaten ein enormes Wachstum beim Absatz von Elektroautos in Europa verzeichnen. Bei Volvo und Tesla gingen die Verkaufszahlen hingegen deutlich zurück. Chinesische Hersteller erreichten ebenfalls ein erkennbares Verkaufsplus bei den E-Autos.
(Quelle: T & E)

DER VERLÄDT ALLES

Wie würde wohl ein Elektroauto aussehen, das alle aktuellen und künftigen Ladetechnologien in einem vereint?

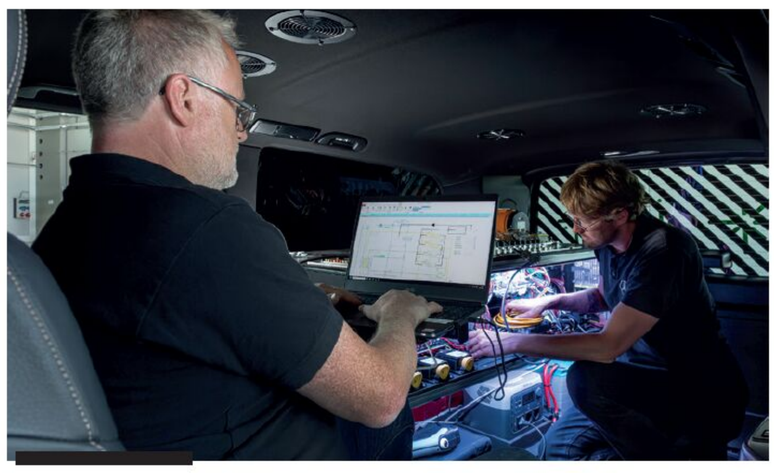


Womöglich genau so wie das ELF – das Experimental-Lade-Fahrzeug von Mercedes. Der Entwicklungsträger dient als rollendes Forschungslabor und basiert auf einer V-Klasse. Sie ist mit sämtlichen Ladetechnologien vollgestopft, an denen die Autoindustrie aktuell arbeitet. Am vorderen Stoßfänger wurden gleich zwei bidirektionale CCS-Ladeports installiert, die 1.000 Ampere Ladestrom übertragen können. Damit sind im ELF bis zu 900 kW Ladeleistung möglich. Alternativ steht ein MCS-Anschluss (Megawatt Charging System) hinter dem Mercedes-Stern zur Verfügung.

Im Heck befinden sich zwei weitere bidirektionale Typ-2- und CCS-Ladedosen, am Unterboden wurden sowohl induktive als auch konduktive Lademöglichkeiten für das automatisierte Laden verbaut. Auf dem Dach experimentieren die Entwickler mit zwei Varianten eines Solaraufbaus. Der Innenraum dient der Messtechnik, um sämtliche Ladeszenarien zu testen und die verschiedenen Technologien weiterentwickeln zu können. MZ



Der bekannte CCS-Anschluss kann im ELF bis zu 1.000 Ampere Ladestrom übertragen, womit theoretisch 900 kW Ladeleistung möglich wären.



Das Entwicklungsteam nutzt das ELF, um innovative Ladetechnologien zu testen. Dazu gehört auch das Aufladen via MCS.





Über vier Ladeanschlüsse (CCS und Typ 2) können mit dem ELF bidirektionale Ladetechnologien (V2X) erprobt werden.

Macho mit weichem Kern

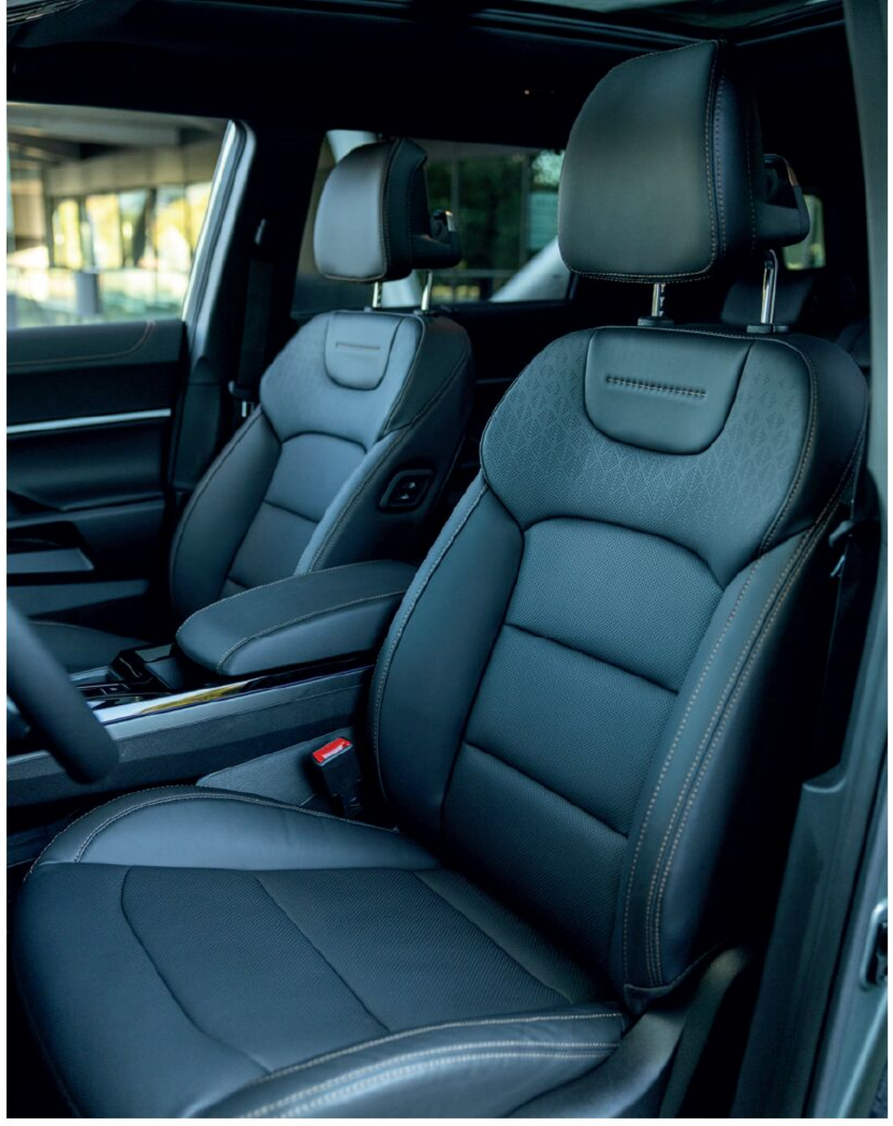
KGM Musso EV im Fahrbericht

Text: Rudolf Huber **Fotos:** KGM

Das Segment der vollelektrischen Pick-ups ist überschaubar. Sehr sogar. Der Musso EV von KGM (ehemals SsangYong) gesellt sich jetzt zu den beiden Maxus-Modellen eTerron 9 und T90 EV. Wir haben schon ausprobiert, was der Neuzugang neben günstigen Preisen zu bieten hat.

Zunächst einmal einen durchaus stattlichen Auftritt im etwas zerklüftet wirkenden KGM-Stil. Der 5,16 Meter lange Elektro-Musso basiert technisch auf dem ebenfalls elektrisch angetriebenen SUV Torres EVX und zeigt diese enge Verwandtschaft auch optisch. Das Design ist ein klarer Fall von Geschmackssache. Wer meint, dass Pick-ups eher kräftig konturiert sein sollten als rund gelutscht, ist hier gut aufgehoben: Macho statt Softie.

Bei den praktischen Talenten hat sich KGM eher für die zurückhaltende Version entschieden: Mit 500 Kilo Nutzlast auf der eine Europalette fassenden Pritsche und einer maximalen Anhängelast von 1,8 Tonnen kann der Stromer mit dem Diesel-Musso und den Verbrenner-Platzhirschen wie Toyota Hilux oder Ford Ranger nicht mithalten. Und auch der Maxus eTerron 9 kann stolze 3,5 Tonnen an den Haken nehmen. Während Letzterer mit je einem Motor vorne und hinten und demzufolge immer mit Allradantrieb angeboten wird, hat der Musso-Interessent die Wahl: Der Koreaner ist mit Front- und Allradantrieb zu haben, die zweite E-Maschine im Heck schlägt bei einem Grundpreis von 41.990 Euro (Core) und 48.990 Euro (Lux) mit 4.000 Euro zu Buche. So ist es auch in Österreich, wo der Einstiegspreis noch 100 Euro niedriger liegt. Das Austria-Programm ist in die Versionen Style,



Elektrisch verstellbare Sitze mit Sitzbelüftung und -heizung kosten Aufpreis.

MACHO STATT SOFTIE: WER MEINT, DASS PICK-UPS EHER KRÄFTIG KONTURIERT ALS RUND GELUTSCHT SEIN SOLLTEN , IST BEIM MUSSO EV GUT AUFGEHOBEN.

Das Cockpit ist aufgeräumt, die Beschriftung der digitalen Anzeigen aber teils zu klein.



Premium und Black Edition aufgeteilt. Unterm Strich ist das jeweils ein faires Angebot.

Wenn wir schon beim Geld sind: Die Aufpreisliste fällt extrem kurz aus. Metallic-Lack kostet 700 Euro extra. Die Wärmepumpe wird bei der Basisversion Core mit 1.300 Euro berechnet, im Lux ist sie schon drin. Ebenso die elektrisch verstellbaren Kunstledersitze mit Belüftung und Heizung auch im Fond. Die kosten in der Basis nochmal 1.400 Euro. Aber das war es dann auch schon. Die Serienausstattung ist umfangreich, inklusive etwa Zwei-Zonen-Klimaautomatik, Rückfahrkamera mit Einparkhilfen, Smart-Key-System, Licht- und Regensensor und etwas zu groß geratenem Multifunktions-Lederlenkrad. Das verdeckt den Blick auf Teile der Anzeigen im Zentralinstrument.

Diese Anzeigen sind vielfältig und in eher kleiner Schrift aufgeführt — man kann sie trotz des großformatigen 12,3-Zoll-Schirms nur schlecht ablesen. Das gleiche Format hat der Bildschirm fürs Navigations- und Infotainmentsystem. Das ist nicht übermäßig schwer zu bedienen und setzt auf nachvollziehbare Menüstrukturen. Allerdings dauert es auch hier seine Zeit, bis man etwa die bimmelnde und klingelnde Armada der vollzählig angetretenen Assistenzsysteme deaktiviert hat. Ein spezieller Ansporn ist dabei die Aufmerksamkeits-Kontrolle. Die nutzt fast schon jeden Blick in den Außenspiegel zu einer akustischen Ermahnung.

Das Platzangebot im Innenraum des Musso EV ist typisch Midsize-SUV. Also ziemlich üppig. Vorne sowieso.

Mit 5,16 Meter Länge gehört der KGM noch zu den kleineren Pick-ups.





Mit der Metallic-Lackierung „Blazing Gold“ fällt der Musso EV besonders auf.

Und auch im Fond sorgen verstellbare Lehnen dafür, dass man es sich so richtig gemütlich machen kann, zur Not auch mal zu dritt. Ein Totalausfall bei der Suche nach Stauraum ist der Blick unter die vordere Klappe: Für einen Frunk hat es beim Musso EV nicht gereicht. Wer Gepäck außerhalb der Kabine geschützt transportieren will, muss sich einen abschließbaren Aufsatz für die Ladefläche besorgen.

Aber jetzt ans Steuer. Zur ersten Ausfahrt stand die Frontantriebsversion mit 152 kW und einem Drehmoment von bis zu 339 Nm parat. Die reicht für EV-übliche Fortbewegung völlig aus, lässt die Wahl zwischen den üblichen Fahrmodi (Eco, Normal, Sport, Winter), schafft den 100er-Sprint in 9,2 Sekunden und wird bei 162 km/h eingebremst. Kommt der gleich starke Antrieb im Heck dazu, verkürzt sich die Sprintzeit auf acht Sekunden, die Spitze steigt auf 177 km/h. Der Normverbrauch beträgt, je nach Variante, 23 oder 26 kWh/100 km, bei unserer 2WD-Testfahrt kamen wir im Landstraßen-, Autobahn- und Stadtverkehr-Mix auf gut 23 kWh/100 km.

Die WLTP-Reichweite gibt KGM mit 420 bzw. 379 Kilometern an. Dafür sorgt ein LFP-Akku in Blade-Technologie, der 80,6 kWh speichern kann und auf den KGM eine Garantie von zehn Jahren oder

Technische Daten

	KGM Musso EV 2WD	**KGM** Musso EV 4WD
Antrieb	Vorderradantrieb	Allradantrieb
Leistung (Spitze/Dauer)	152 kW/—	175 kW/—
Drehmoment	339 Nm	630 Nm
Beschleunigung (0–100 km/h)	9,2 s	8,0 s
Höchstgeschwindigkeit	162 km/h	177 km/h
Batterie (brutto/netto)	80,6 kWh/—	80,6 kWh/—
Reichweite (WLTP)	420 km	379 km
Verbrauch (WLTP)	23,0 kWh/100 km	26,0 kWh/100 km
Ladeleistung AC/DC	11 kW/120 kW	11 kW/120 kW
Ladezeit DC (10–80 %)	36 min	36 min
L x B (ohne Spiegel) **x H**	5,160 m x 1,920 m x 1,740 m	5,160 m x 1,920 m x 1,740 m
Ladefläche (L x B/Volumen)	1,35 m x 1,52 m/1.049 l	1,35 m x 1,52 m/1.049 l
Leergewicht	2.165 kg	2.285 kg
Zuladung (gesamt/Pritsche)	980 kg/500 kg	880 kg/500 kg
Anhängelast	1.800 kg/750 kg	1.800 kg/750 kg
Preis (DE/AT)	ab 41.990 €/ab 41.890 €	ab 45.990 €/ab 45.890 €

Rund eine Tonne Zuladung sind für einen Pick-up nicht üppig. Die Hälfte davon darf auf der Pritsche transportiert werden.





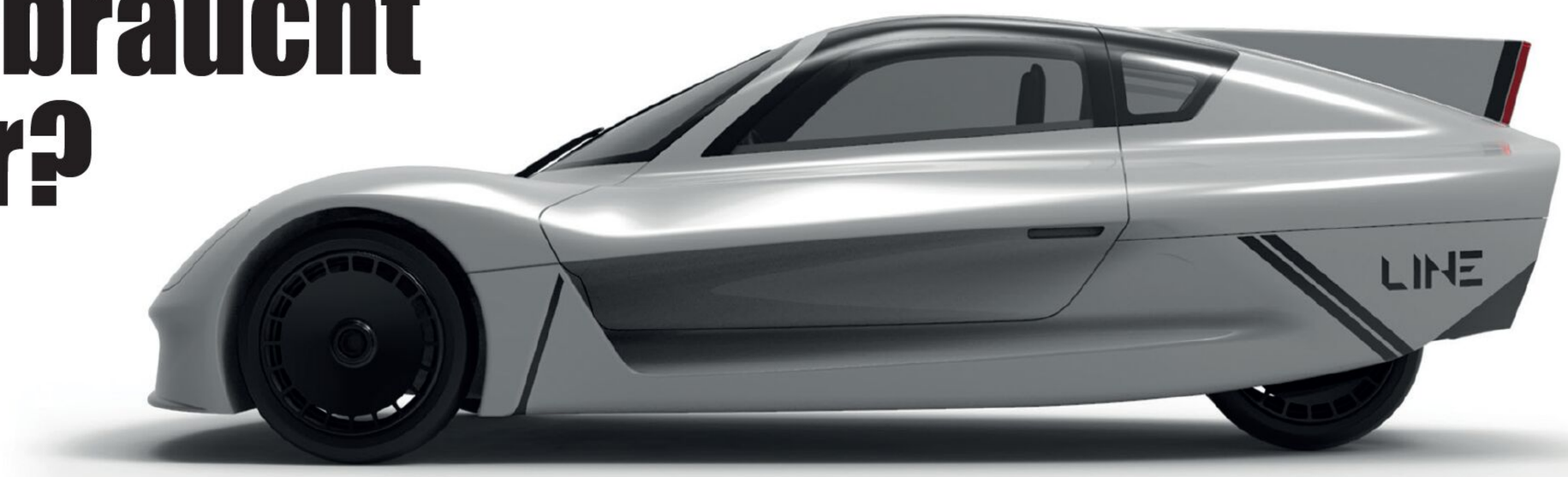
Nur Design: Einen praktischen Nutzen haben die angedeuteten Griffe auf der Fronthaube nicht.

einer Million Kilometer gewährt. Ausbaufähig ist die Lade-Performance. Denn mit maximal 120 kW steht der Musso EV für die Füllung von zehn auf 80 Prozent schon im Idealfall rund 36 Minuten an der Säule. An der Wallbox ist bei elf Kilowatt Schluss. Und ja, auch an eine V2L-Funktion hat KGM gedacht, sie macht den E-Musso zum Stromspender auf Baustellen oder beim Camping.

Das Fahrwerk des Musso EV ist eher für ein Familien-SUV als für einen Hardcore-Pick-up ausgelegt – kein Wunder angesichts der technischen Wurzeln. Der 1,75 Meter hohe 2,2-Tonner wirkt auch ohne Last im Heck recht komfortabel, der Hersteller verspricht dank der Niveauregulierung auch bei voller Zuladung eine konstant gleiche Höhe. Charakteristisch für Pick-ups ist das Lenkgefühl: Das könnte ein bisschen weniger unverbindlich, also einen Tick straffer sein. Aber man kommt mit dem Gebotenen gut zurecht.

Und dieser Eindruck passt auch für das komplette Gefährt. Es fällt angesichts seiner Karosserieform auf, bietet reichlich Platz, ist vielseitig einsetzbar, hat einen angenehmen Antrieb und einen akzeptablen Verbrauch. Angesichts der relativ günstigen Preise kann man auch die eher knappe Zuladung und die mittelmäßige Anhängelast verkraften. RHU

Wer verbraucht weniger?



Text: Marcus Zacher **Fotos:** FacteurDix

In der Normandie arbeitet ein Team an einem ultrasparsamen Leichtfahrzeug, das einen rekordverdächtigen Verbrauch erzielen soll.

Der Line von FacteurDix hat eine Zulassung als L5e-Leichtfahrzeug – es handelt sich also zumindest auf dem Papier um ein Dreirad, da die beiden Hinterräder nah genug beieinanderstehen. Zwei Passagiere sollen in der stromlinienförmigen Karosserie Platz finden, ein kleiner 90-Liter-Kofferraum soll ebenfalls integriert werden. Bei einem Leergewicht von weniger als 500 Kilogramm hat der 50 kW starke Elektromotor leichtes Spiel und beschleunigt den Line auf bis zu 165 km/h.





Die beiden Ingenieure Augustin Roulleaux Dugage und Marc Guillemaud haben FacteurDix 2024 gegründet.



Doch eigentlich geht es um etwas ganz anderes: Das Ziel der Entwickler ist es, ein Fahrzeug zu bauen, das zehnmal weniger Energie benötigt als ein Verbrenner – und somit nur etwa ein Drittel so viel wie ein sparsames Elektroauto. Konkret wird ein Verbrauch von rund 4 kWh/100 km nach WLTP angestrebt, was man sich Ende 2027 mit einem Rekordversuch bestätigen lassen will. Bei einer solchen Effizienz schafft man selbst mit einem vergleichsweise kleinen Akku Reichweiten von 500 Normkilometern; auf der Autobahn sollen es „echte“ 400 sein. MZ



» **Anhängerlast 180 kg**[1], Stützlast 30 kg
» **Eintragung** durch **TÜV-Gutachten (TÜV SÜD)**
Typisierung in Österreich beim TÜV SÜD erfolgreich bestanden[2]
» **AHK** inkl. **Elektropaket**[3]



[1] Twizy 80. [2] Bei Bestellung Kopie des Fahrzeugscheins notwendig.
[3] bestehend aus Kennzeichenträger mit LED-Leuchte und Stecker, Kabelbaum mit Anhängerfrequenzmodul und 13-pol. Dose, 2 Stück Adapterkabel für die Blinker sowie Kleinmaterial.

www.twizykupplung.de

Auch für Facelift R110/R135 lieferbar

» **Anhängerlast 750 kg**
» **Abnehmbare AHK**
mit E-Satz und Bohrlehre
» **Eintragung** mittels **ABE**
» **Einbau** in KFZ-Fachwerkstatt vor Ort möglich

Christian Wolf Feinmechanik GmbH,
D-85399 Hallbergmoos, Tel.: +49-811-93459

www.zoekupplung.de

Neue elektrische Überland- und Reisebusse
für die Mittel- und Langstrecke

Jetzt geht's auf große Tour

Europaweit gehören elektrische Busse mittlerweile zum gewohnten Stadtbild. Oftmals fahren sie batterieelektrisch, manchmal werden sie zusätzlich unterstützt von einer Brennstoffzelle. Für den Einsatz im Überlandverkehr oder als Reisebus war das Angebot lange Zeit jedoch sehr dünn. Doch das ändert sich gerade, denn u. a. auf der Busworld Europe in Brüssel wurden wichtige Neuheiten präsentiert.

Text: Marcus Zacher **Fotos:** Hersteller

Elektrische Stadtbusse (genau genommen Omnibusse der Klasse I, siehe Kasten) sind mittlerweile überall in Europa im ÖPNV im Einsatz. Meistens werden sie auf vergleichsweise kurzen Routen eingesetzt und bedienen dort viele Haltestellen. Bei anspruchsvolleren Strecken können sie an bestimmten Haltestellen oder Wendepunkten zwischengeladen werden oder eine Brennstoffzelle sorgt für zusätzliche Reichweite. Eine vollständige Aufladung erfolgt gewöhnlich (über Nacht) im Depot.

Neue Überlandbusse von Mercedes und Irizar

Auf längeren Verbindungen setzen die ÖPNV-Betreiber auf Überlandbusse (Omnibusse der Klasse II). Anders als bei den Stadtbussen dominiert hier heute noch der Dieselantrieb. Doch nun feierten zwei

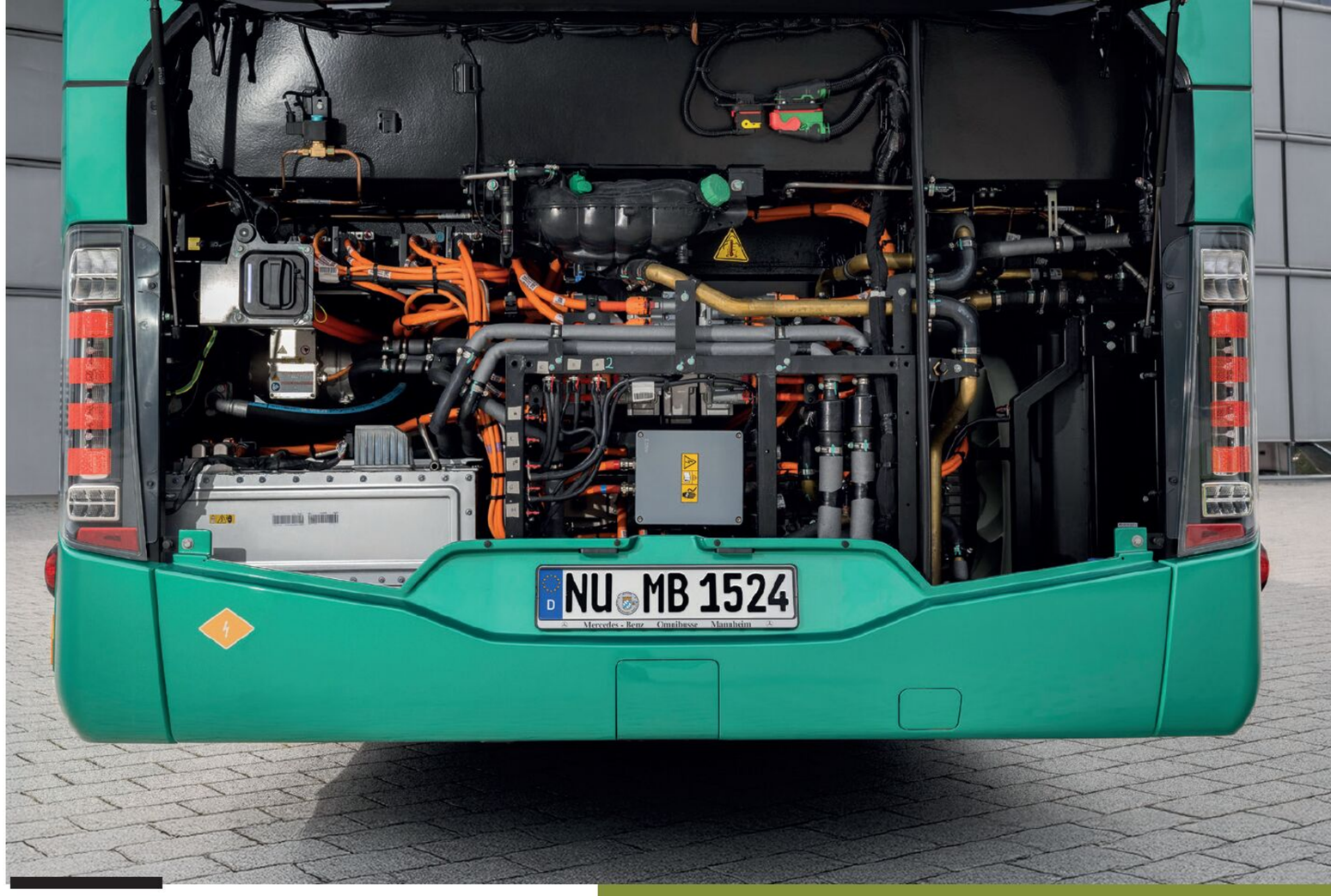


Neue Assistenzsysteme sollen Kollisionen mit Radfahrenden und Fußgängern verhindern.

wichtige E-Modelle Weltpremiere. Eins davon ist der Mercedes-Benz eIntouro. Nach dem Stadtbus eCitaro handelt es sich hier um die zweite vollelektrische Bus-Baureihe von Daimler Buses. Der eIntouro ist ein Hochflurbus und basiert auf der gleichnamigen Dieselversion. Er deckt Längen zwischen 12,2 und 13,1 Meter ab und bietet 50 bis 63 Sitzplätze.

Je nach Wunsch kann der Bus mit einem oder zwei Akkupaketen à 207 kWh ausgestattet werden, die mit denen des Langstrecken-Lkws eActros 600 technisch nahezu identisch sind. Daher kommen auch hier LFP-Zellen zum Einsatz. Das erste Batteriepaket befindet sich hinter der Vorderachse, das zweite im ehemaligen Motorraum im Heck. Die Reichweite gibt der Hersteller mit bestenfalls 500 Kilometern an.

Anders als der Stadtbus eCitaro, der über einen achsintegrierten Antrieb mit Radnabenmotoren verfügt („E-Achse“), sorgt beim eIntouro ein Zentralantrieb von ZF für den Vortrieb. Dieser soll sich einfacher in das vorgegebene Layout des Dieselpendants integrieren lassen. Die verwendete Asynchronmaschine liefert eine Dauerleistung von 320 kW, die über ein Drei-Gang-Getriebe und eine Kardanwelle an die Antriebsachse abgegeben wird.



Das zweite Akku-Paket befindet sich, neben weiteren Zusatzaggregaten, Verkabelung und Schläuchen, im ehemaligen Motorraum im Heck des Fahrzeugs.



Geladen wird per CCS-Stecker mit bis zu 400 kW. Die Ladeanschlüsse können sich wahlweise an bis zu zwei von vier möglichen Stellen befinden (vorne, hinten, links, rechts).

Technische Daten Mercedes-Benz eIntouro

TYP:	Überlandbus (Klasse II)
LÄNGEN:	12,2 m/13,1 m
SITZPLÄTZE:	50–63
LEISTUNG (Spitze/Dauer):	400 kW/320 kW
BATTERIEN:	207–414 kWh
LADELEISTUNG:	225–400 kW
REICHWEITE:	max. 500 km



Der Irizar i3 Electric ist ein zwei- bis dreiachsiger Hochflur-Überlandbus. Hier die kürzere Ausführung mit 12,8 Metern Länge.

MAN LION'S COACH 14 E IM DETAIL

CO_2-Wärmepumpe

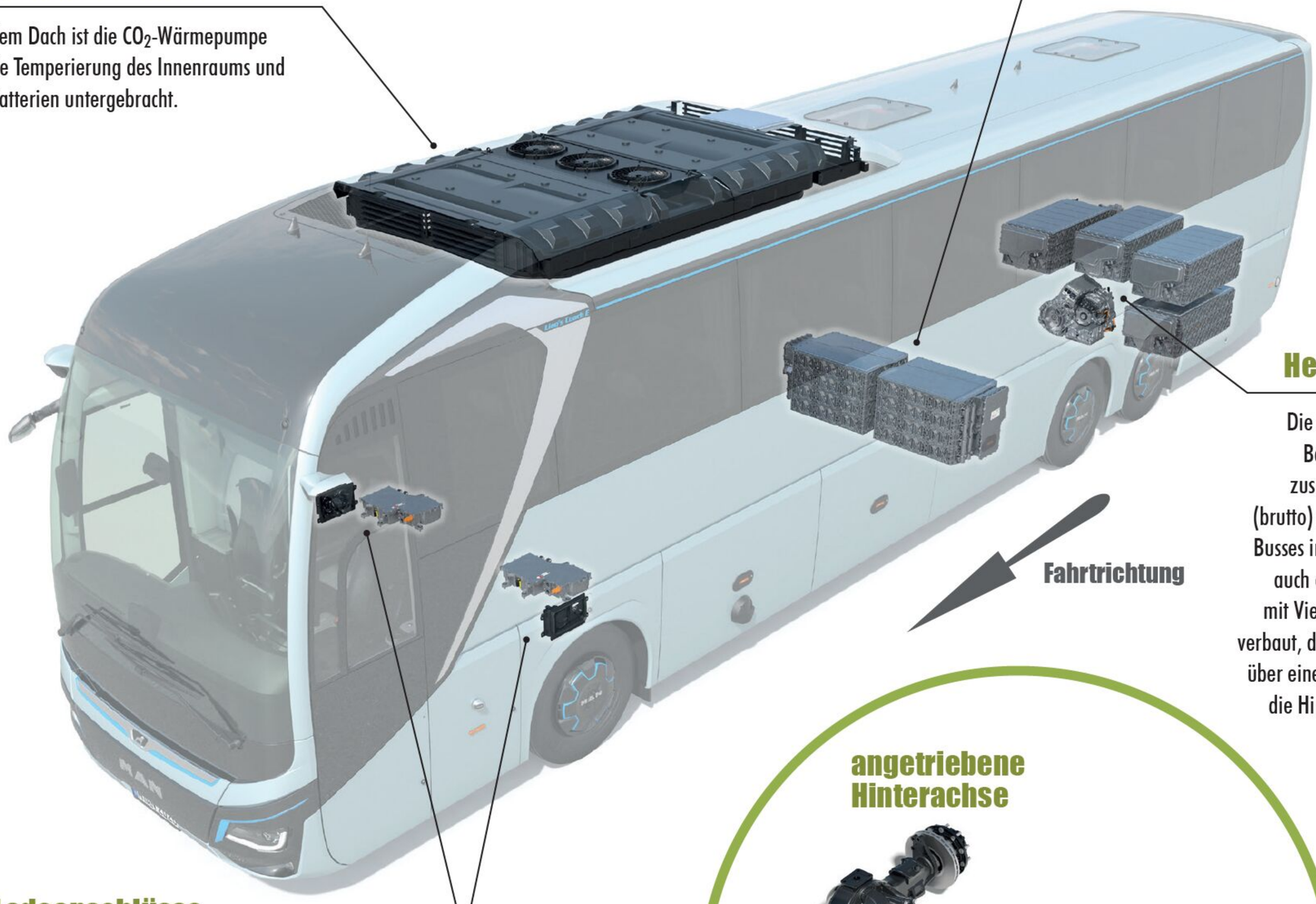
Auf dem Dach ist die CO_2-Wärmepumpe für die Temperierung des Innenraums und der Batterien untergebracht.

Erhöhte Reichweite

Optionale Batterien (max. 178 kWh) können vor der ersten Hinterachse verbaut werden, dann entfällt jedoch die Fahrerschlafkabine.

Heckbereich

Die serienmäßig vier Batteriepakete mit zusammen 356 kWh (brutto) sind im Heck des Busses installiert. Hier ist auch der Zentralmotor mit Vier-Gang-Getriebe verbaut, der seine Leistung über eine Kardanwelle an die Hinterachse abgibt.



Ladeanschlüsse

Der serienmäßige Ladeanschluss befindet sich rechts vorne über der Vorderachse. Optional gibt es einen zweiten hinten rechts (nicht dargestellt) oder vorne links. Zum Start lädt der Reisebus per CCS mit 375 kW. Später soll auch MCS-Ladung mit 750 kW unterstützt werden.



Das Aufladen erfolgt abhängig von der gewählten Batteriegröße per CCS mit maximal 225 oder 400 kW. An der nötigen Ladeinfrastruktur will sich Daimler Buses ebenfalls beteiligen und plant ab 2026 die Errichtung von öffentlichen Ladesäulen an beliebten touristischen Standorten.

Bis man den eIntouro auf der Straße antreffen kann, vergeht noch etwas Zeit. Zwar ist der Bus schon seit Frühjahr 2025 bestellbar, die ersten Kundenfahrzeuge werden allerdings erst im zweiten Halbjahr 2026 ausgeliefert.

Der baskische Bushersteller Irizar hat ebenso einen neuen Überlandbus in Hochflurbauweise präsentiert. Der i3 Electric ist mit einer Länge von 12,8 bis 14,9 Metern und zwei bis drei Achsen etwas größer als der eIntouro. Die kurze Variante kann mit bis zu 528 kWh großen Batterien bestückt werden, mit der über 400 Kilometer Reichweite in ▸

Technische Daten
Irizar i3 Electric

TYP:	Überlandbus (Klasse II)
LÄNGEN:	12,8 m/14,9 m
SITZPLÄTZE:	N/A
LEISTUNG (Spitze/Dauer):	325 kW/260 kW
BATTERIEN:	528–716 kWh
LADELEISTUNG:	300 kW
REICHWEITE:	400–500 km



Typisch für Hochflur-Busse ist der nach hinten ansteigende Boden im Passagierbereich.



Bestellen Sie jetzt Ihr Elektroautomobil-Abo

QR-Code scannen, und ab sofort die aktuelle Elektroautomobil regelmäßig lesen!

6 Ausgaben jährlich

pünktlich in Ihrem Briefkasten

keine Versandkosten

Wählen Sie zwischen Print-Abo und ePaper-Abo. Oder entscheiden Sie sich für das Kombi-Abo: ePaper und Printmagazin im günstigen Bundle!

Besuchen Sie uns auch online:
www.elektroautomobil.com

elektro auto mobil

Das Magazin für Elektromobilität

Aussicht gestellt werden. Der Dreiachser kommt auf 716 kWh und soll damit über 500 Kilometer weit kommen. Das Aufladen erfolgt per CCS-Stecker oder über einen invertierten Pantographen (bei dem sich der Pantograph von der Brücke der Ladestation absenkt) mit maximal 300 kW. Für einen kompletten Ladevorgang veranschlagt der Hersteller zwei bis fünf Stunden – je nach gewählter Konfiguration. Den Antrieb übernimmt ein Synchron-Elektromotor, der in der Spitze 325 kW leistet und auf eine Dauerleistung von 260 kW kommt.

Erster E-Reisebus von MAN

Noch viel höhere Ansprüche an die Reichweite müssen elektrische Reisebusse (Klasse III) erfüllen. Doch auch hier kommt langsam Bewegung in das Segment. So stellt MAN den Lion‘s Coach 14 E ins Rampenlicht. Wie auch der eIntouro von Mercedes setzt er auf erprobte Komponenten aus einem elektrischen Lkw, in dem Fall vom MAN eTGX.

Bei dem neuen Reisebus finden Batteriepakete mit NMC-Zellen Verwendung. Insgesamt speichern die Blöcke mindestens 356 kWh (davon 320 kWh nutzbar), auf Wunsch kann die Kapazität auf 534 kWh (netto 480 kWh) erweitert werden, womit bis zu 650 Kilometer möglich sein sollen. Zur hohen Reichweite trägt auch der niedrige c_W-Wert von lediglich 0,31 bei.

Zunächst wird man den Reisebus nur per CCS und mit maximal 375 kW aufladen können, womit die Ladedauer bei gut 90 Minuten für einen kompletten Ladevorgang liegt. Künftig will man auch die MCS-Ladung unterstützen, wodurch die Ladeleistung perspektivisch auf bis zu



Damit elektrische Reisebusse flächendeckend auf Langstrecken eingesetzt werden können, müssen deutlich mehr öffentliche Ladedepots – wie in dieser Animation – errichtet werden.



Der Gepäckraum des MAN Lion‘s Coach 14 E bietet ein Volumen von 11 bis 13 Kubikmetern.



750 kW klettert. Dennoch soll sich laut MAN bereits mit der jetzigen Lösung unter Berücksichtigung der gesetzlichen Lenk- und Ruhezeiten des Fahrers ein ähnliches Einsatzprofil wie mit einem Dieselbus darstellen lassen – die entsprechende Ladeinfrastruktur an den Routen vorausgesetzt.

Der dreiachsige Lion‘s Coach 14 E wird ab 2026 im türkischen MAN-Werk in Ankara produziert. Weitere batterieelektrische Reisebusse sollen bis 2030 folgen.

Setra arbeitet am Wasserstoff-Reisebus

Noch ein gutes Stück weg von einer Serienfertigung ist der Brennstoffzellen-Reisebus von Setra, ebenfalls eine Marke von Daimler Buses. Der „H2 Coach“ teilt sich wesentliche Komponenten aus der Entwicklung des Mercedes-Benz GenH2 Trucks. Dazu gehört etwa die Brennstoffzelle, die aus Wasserstoff bis zu 300 kW elektrische Leistung erzeugt.

Der Lion‘s Coach 14 E ist der erste Elektro-Reisebus von MAN. Er wird ab 2026 in der Türkei in Serie gefertigt.

Technische Daten
MAN Lion's Coach 14 E

TYP:	Reisebus (Klasse III)
LÄNGE:	14,0 m
SITZPLÄTZE:	61
LEISTUNG (Spitze/Dauer):	—/330 kW
BATTERIEN:	320–480 kWh
LADELEISTUNG:	375 kW (750 kW per MCS)
REICHWEITE:	650 km

Technische Daten
Setra S 517 HD „H2 Coach“

TYP:	Reisebus (Klasse III)
LÄNGE:	13,9 m
SITZPLÄTZE:	N/A
LEISTUNG (Spitze/Dauer):	400 kW/320 kW
TANKS:	46 kg sLH2
LEISTUNG BRENNSTOFFZELLE:	300 kW
REICHWEITE:	800 km

Der Setra H_2 Coach ist ein Brennstoffzellenbus, der 46 Kilogramm Flüssigwasserstoff mit sich führt und damit auf über 800 Kilometer Reichweite kommen soll. Noch handelt es sich um einen Technologieträger, der Marktstart wird kaum vor 2030 erfolgen.



Sie ist eine Entwicklung von Cellcentric, einem Joint Venture von Daimler Truck und der Volvo Group.

Der 13,9 Meter lange Hochdecker ist mit zwei großen Wasserstofftanks ausgerüstet, in denen insgesamt 46 Kilogramm Wasserstoff gebunkert werden. Setra strebt damit eine Reichweite von mindestens 800 Kilometern an, was deutlich über der Reichweite aktueller BEV-Reisebusse liegen würde. Betankt wird der Setra-Bus mit Flüssigwasserstoff, sogenanntem „sLH2“ (sub-cooled liquid hydrogen). Für diese Art der H2-Speicherung gibt es jedoch praktisch noch keine öffentliche Tankstelleninfrastruktur. Eine erste Anlage hat Daimler Truck — der Mutterkonzern von Daimler Buses —, 2024 in Wörth am Rhein eröffnet.

Bis 2030 will Setra mindestens einen Batterie-Reisebus auf den Markt gebracht haben. H2-Busse mit größerer Reichweite sollen später folgen. Nun werden erst einmal Erfahrungen mit dem vorgestellten Technologieträger gesammelt. MZ

KLEINES BUS-GLOSSAR

Klasse I, II oder III

Die typischen Linienbusse, die im ÖPNV eingesetzt werden, gehören entweder zur Klasse I oder II. Bei Bussen der Klasse I werden die Fahrgäste stehend und sitzend befördert. Das umfasst die meisten Stadtbusse, die oft in Niederflur-Bauweise ausgeführt sind.

Bei den Bussen der Klasse II werden die Fahrgäste überwiegend sitzend transportiert. Zusätzlich dürfen stehende Personen in einem Bereich mitfahren, der nicht größer ist, als zwei Sitzbänke beanspruchen würden. Auch im Gang können stehende Fahrgäste befördert werden. In diese Kategorie fallen typischerweise Überlandbusse.

Reise- bzw. Fernbusse gehören der Klasse III an. Bei diesen Bussen werden die Fahrgäste ausschließlich sitzend befördert.

Niederflur- und Hochflur-Bauweise

Bei der Niederflur-Bauweise ist der Fahrzeugboden im Einstiegs- und Fahrgastbereich besonders niedrig angeordnet, meist ohne Stufen zwischen Tür und Innenraum. Dadurch wird ein nahezu ebenerdiger Einstieg ermöglicht, was den Fahrgastwechsel erleichtert und die Barrierefreiheit erhöht. Diese Bauweise wird vor allem im Stadtverkehr eingesetzt.



Busse in Hochflur-Bauweise besitzen einen höher gelegenen Fahrzeugboden, der oftmals über Stufen erreicht wird. Diese Bauweise erlaubt den Einbau größerer Technikkomponenten unter dem Boden (z. B. Batterien, Antriebseinheiten oder Gepäckräume) und wird häufig im Reise- oder Fernverkehr, aber auch bei Überlandbussen genutzt.

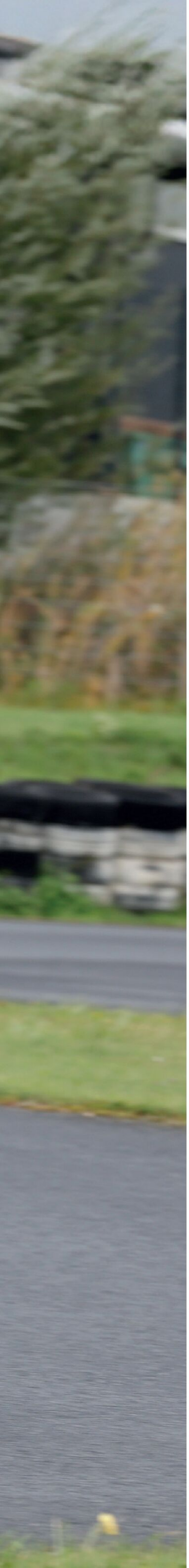


Honda CUV e: im Fahrbericht

Mit der CUV e: um die Kurven kurven

Das neue Moped beeindruckt mit erstklassigem Handling und toller Qualität. Nur die Reichweite begrenzt das Vergnügen deutlich. Wir fuhren Hondas Angebot an Pendler & Co.

Text: Marcus Zacher **Fotos:** Honda, Thorsten Weigl



Die etablierten (japanischen) Zweiradmarken zögern noch bei der Entwicklung elektrischer Mopeds und Motorräder. Doch zumindest Honda baut sein Programm peu à peu aus: Nach dem kleinen City-Roller e:M1 ist mittlerweile die größere und stärkere CUV e: erhältlich (ja, mit Doppelpunkt hinter dem „e“) und ein erstes E-Motorrad steht in den Startlöchern.

Die schlicht, aber modern gestaltete CUV e: wird von einem seitlich an der Hinterradschwinge montierten Antrieb mit integrierter Kette auf Tempo gebracht. Der „E-Drive-Seitenmotor“, so nennt sich diese Konfiguration im Honda-Sprech, fällt mit seinem flüsterleisen Geräuschniveau auf. Der E-Motor leistet sechs Kilowatt und liefert moderate 22 Newtonmeter Drehmoment. Damit geht es im Sportmodus durchaus spritzig voran, allerdings ist schon bei 80 km/h Schluss. Im Stadtverkehr reicht das völlig, auf der Landstraße wünscht man sich aber etwas mehr Reserven — zumal das Fahrwerk locker auch eine Spitze von 100 km/h vertragen würde.

Positiv: Wenn der Ladestand unter zehn Prozent fällt und die Schildkröte im Display aufleuchtet, schafft die CUV e: trotzdem noch 60 km/h — Honda hat die Leistungsabregelung also konservativ, aber robust programmiert. So endet man zumindest innerstädtisch nicht als Verkehrshindernis, wenn es mit der Ladung mal eng wird. Insgesamt stehen drei Fahrmodi zur Wahl, wobei „Standard“ für die Fahrt durch die City ideal ist, während der erwähnte Sportmodus das maximale Temperament freilegt. Im „Econ“-Modus geht es dagegen fast schon phlegmatisch voran.

Wir düsen los und sind schon auf den ersten Metern überrascht, denn die „125er“ (Klasse L3e-A1) fährt sich kinderleicht, liegt unheimlich stabil und vermittelt sofort Vertrauen. Selbst mit (schwerem) Sozius bleibt die Balance beeindruckend. Schräglagen, die andere E-Scooter längst überfordern würden, nimmt sie locker — das Fahrwerk ist neutral und nahezu perfekt abgestimmt. Hier zeigt das Honda-Entwicklungsteam ihr ganzes Können.



HISTORIE: HONDA CUV ES VON 1994

Das Modellkürzel „CUV“ zierte bereits einmal ein Honda-Fahrzeug – und zwar vor 30 Jahren. Die „CUV ES“ (Clean Urban Vehicle Electric Scooter) war ein E-Roller, der ab 1994 nur in Japan angeboten wurde. Die neue CUV e:, wieder ein „Clean Urban Vehicle“, hat Honda auch für den Export entwickelt.





Der E-Drive-Seitenmotor liefert 6 kW Leistung und 22 Nm. Das ist für die Stadt ausreichend.



Das große Display ist übersichtlich und kann selbst mit Handschuhen einfach über das Steuerkreuz bedient werden.

Das setzt sich auch in der Peripherie fort: Die Bedienelemente sind hochwertig, griffig und überzeugen auch mit Handschuhen mit guter Ergonomie — nur der Blinkerhebel sitzt etwas tief. Das Display ist übersichtlich, es gibt sogar eine Navigationsfunktion, die sich jedoch auf eine einfache Kartenansicht beschränkt. Für den vollen Nutzungsumfang hat der Hersteller eine spezielle App vorgesehen, allerdings war eine Kopplung mit dem Smartphone im Test nicht möglich. Theoretisch kann darüber sogar ein Musikplayer verwendet werden.

Auch Lenkung, Stromgriff und Bremsen lassen sich hervorragend dosieren. Doch wenngleich die Bremsanlage durch klare Rückmeldung punktet, gibt es leider kein ABS. Ebenso verzichtet Honda auf eine Rekuperation, die gerade im Stadtverkehr wertvolle Energie zurück in den Speicher befördern könnte. Denn davon führt die Honda keinen allzu üppigen Vorrat mit sich.

Zwar sind die beiden herausnehmbaren Akkus ein kleines Ingenieurskunstwerk: leicht, handlich und dank genialem Verriegelungssystem blitzschnell zu entnehmen. Allerdings erkauft man sich die Handlichkeit mit überschaubarer Kapazität — zusammen stehen nur 2,63 kWh brutto zur Verfügung. Geladen wird ausschließlich über eine Dockingstation, eine Buchse am Fahrzeug gibt es nicht. Die Ladeleistung beträgt gerade einmal 270 Watt, sodass ein kompletter Ladevorgang rund sechs Stunden dauert — je Akkupaket. Im WMTC-Zyklus schafft die Honda mit den beiden Batterien 72 Kilometer; realistisch sind allerdings nur rund 50, wenn man auch mal ein Stück Landstraße unter die Räder nimmt.

Dafür spricht die hohe Wertanmutung für den Japan-Roller, außerdem ist das flächendeckende Servicenetz ein Argument für sich. Stauraum gibt es allerdings fast keinen — ein Topcase ist daher Pflicht. Mit rund 4.500 Euro ist die CUV e: für ein Marken-Moped jedoch fair bepreist.

Fazit: Handlicher City-Roller mit eingeschränkter Reichweite

Die Honda CUV e: ist ein rundum gelungenes Stadtfahrzeug mit hervorragendem Handling, hoher Stabilität und angenehmer Fahrbarkeit. Verarbeitung, Ergonomie und Bedienung überzeugen ebenso wie das geniale Akkuwechsel-System. Der geringe Aktionsradius und der fehlende Ladeanschluss trübten allerdings den Gesamteindruck. Wer jedoch vor allem im urbanen Umfeld unterwegs ist, bekommt hier ein souveränes, leises und alltagstaugliches E-Moped — mit typisch japanischer Qualität. MZ

Technische Daten Honda Cuv e:

LEISTUNG:	6 kW
DREHMOMENT:	22 Nm
BESCHLEUNIGUNG (0–50 km/h):	N/A
HÖCHSTGESCHWINDIGKEIT:	83 km/h
ENERGIEINHALT BATTERIE (brutto):	2,63 kWh
REICHWEITE (WMTC):	72 km
VERBRAUCH (WMTC):	6,3 kWh/100 km
AC-LADELEISTUNG:	270 W
Ladezeit AC (0–100 %):	6 h
L x B x H:	1,970 m x 0,675 m x 1,100 m
BREITE (mit Spiegel):	2,169 m
RADSTAND:	1,310 m
SITZHÖHE:	0,765 m
STAUFACH:	—
GEWICHT:	119 kg
PREIS DE/AT:	ab 4.500 €/ab 4.500 €



Unter dem Lenker befindet sich ein kleines Staufach.



Über den Drehknopf wird die CUV e: fahrbereit gemacht. Ein Schalter öffnet den Sitz.



Die zwei kleinen Akkus lassen sich spielend leicht entnehmen und transportieren.



Für einen Marken-Roller mit solider Qualität ist die Honda CUV e: mit 4.500 Euro fair eingepreist.

Übersicht aller im Heft verwendeten Symbole

- FWD .... Vorderradantrieb
- RWD .... Hinterradantrieb
- 4WD .... Allradantrieb
- ..... Preissenkung (seit letzter Ausgabe)
- ..... Preisanstieg (seit letzter Ausgabe)
- ..... Batteriemiete möglich
- ..... Batterie-Vorkonditionierung
- ..... Batterie-Temperaturmanagement
- 1-Phasen-Lader
- ..... 2-Phasen-Lader (Serie oder optional)
- ..... 3-Phasen-Lader (Serie oder optional)
- ..... Laden mit Gleichstrom möglich
- ..... Vehicle-to-Load-fähig
- ..... Vehicle-to-Home-fähig
- ..... Vehicle-to-Grid-fähig
- ..... Wärmepumpe (Serie oder optional)
- ..... Dachträger vom Hersteller bestellbar
- ..... Anhängerkupplung ab Werk möglich
- ..... ABS-Bremssystem
- ..... One-Pedal-Driving
- ..... Akku entnehmbar
- ..... Anzahl der Sterne im NCAP-Crashtest
- ..... Fahrzeug neu in Liste aufgenommen
- ..... Datenänderung seit letzter Ausgabe
- EAM xx/xx ... Aktuellster Bericht in EAM-AA/JJ
- EAM Online ... Bericht online verfügbar
- ..... Android Auto
- ..... Apple CarPlay
- ..... Längenvarianten verfügbar
- ..... Zwei Längenvarianten verfügbar
- ..... Drei Längenvarianten verfügbar
- ..... Höhenvarianten verfügbar
- DE ..... Bestellbar in DE
- AT ..... Bestellbar in AT
- AT ..... Nicht bestellbar in AT
- DE ..... Nicht bestellbar in DE
- DE QX ..... Voraussichtlich bestellbar ab Qx in DE
- AT QX ..... Voraussichtlich bestellbar ab Qx in AT

Wichtige Abkürzungen in der Elektromobilität

AC: Alternating Current (Wechselstrom)
ADAS: Advanced Driver Assistance Systems (erweiterte Fahrerassistenzsysteme)
ASM: Asynchronmaschine (Elektromotor-Typ)
BEV: Battery Electric Vehicle (batterieelektrisches Fahrzeug)
CCS: Combined Charging System (kombiniertes Ladesystem)
CPO: Charge Point Operator (Ladepunktbetreiber)
DC: Direct Current (Gleichstrom)
EMP: E-Mobility Provider (Ladestrom-Anbieter)
EV: Electric Vehicle (Elektrofahrzeug)
FSM: fremderregte Synchronmaschine (Elektromotor-Typ)
HEV: Hybrid Electric Vehicle (Hybridfahrzeug)
HPC: High Power Charging (Hochleistungsladen)
ICE: Internal Combustion Engine (Verbrennungsmotor)
kW: Kilowatt (Leistungseinheit)
kWh: Kilowattstunde (Energieeinheit)
LFP: Lithium-Eisen-Phosphat (Batterietyp)
MSP: Mobility Service Provider (Ladestrom-Anbieter)
NMC: Nickel-Mangan-Kobalt (Batterietyp)
PHEV: Plug-in Hybrid Electric Vehicle (Plug-in-Hybridfahrzeug)
PSM: Permanentmagnet-Synchronmaschine (Elektromotor-Typ)
SoC: State of Charge (Ladezustand)
SoH: State of Health (Zustand der Batteriegesundheit)
V2G: Vehicle-to-Grid (Fahrzeug-zu-Netz-Technologie)
V2H: Vehicle-to-Home (Fahrzeug-zu-Haus-Technologie)
V2L: Vehicle-to-Load (Fahrzeug-zu-Verbraucher-Technologie)
V2X: Vehicle-to-Anything (Sammelbegriff für Technologien zum bidirektionalen Laden)
WLTP: Worldwide Harmonized Light Vehicles Test Procedure (Testverfahren für Verbrauch und Reichweite)



Die große Neuwagenübersicht mit über 300 Elektrofahrzeugen und allen wichtigen Daten, wie Reichweite, Batteriekapazität, Leistung und Preis, können Sie ganz bequem digital als übersichtliches PDF-Dokument abrufen. Dazu einfach den QR-Code scannen oder den Link nutzen.

Die Neuwagenübersicht wird zu jeder neuen Ausgabe der Elektroautomobil aktualisiert. Wir wünschen viel Spaß beim Stöbern!

elektro auto mobil

PDF-Downloadlink:
Elektroautomobil
Neuwagenübersicht
BEV & FCEV

www.elektroautomobil.com/eam/bev0625.pdf

NEUWAGEN ÜBERSICHT

Elektroautos & Brennstoffzellenfahrzeuge

Zur Information und als Vergleichsgrundlage sind hier alle in Deutschland und Österreich beim Hersteller bzw. dessen Händlern bestellbaren Elektrofahrzeuge und Brennstoffzellenfahrzeuge sowie Fahrzeuge, die innerhalb der nächsten 12 Monate bestellbar sein werden (als nicht bestellbar gekennzeichnet), aufgelistet. Die Angaben der Preise beruhen auf den unverbindlich empfohlenen Preisangaben der Hersteller (inklusive der jeweiligen Mehrwertsteuer). Angeführt sind die Basispreise der verfügbaren Modelle. Bei den Daten zum Verbrauch und zur Reichweite handelt es sich um Herstellerangaben. Die Reichweiten können sich bei extremen Außentemperaturen, durch den Einsatz von Heizung oder Klimaanlage erheblich reduzieren. Zügige Autobahnfahrten können ebenso zur Reduktion der angegebenen Reichweite führen.

BEV

BATTERIEELEKTRISCHE PKW

Datenstand: 11/2025

ABARTH

Abarth 600e Turismo



DE | AT | EAM 03/25

Preis DE: ab 41.990 €

Preis AT: ab 45.000 €

Akku-Kapazität (brutto/netto): 54 kWh/51 kWh

Reichweite (WLTP/CLTC/EPA): 344 km/—/—
Verbrauch (WLTP): 18,9–17,5 kWh/100 km
Ladestandard AC: Typ 2 11 kW 3p
Ladestandard DC: CCS 100 kW
Leistung: 175 kW | **Drehmoment:** 345 Nm
Höchstgeschw.: 200 km/h | **Beschleunigung** (0–100 km/h): 6,2 s
c_W-**Wert:** N/A | **Reku-Leistung** (max.): N/A
Leergewicht: 1.700 kg | **Anhängelast** (g/u): —
Frunk: — | **Kofferraum:** 360 l/1.231 l

FWD | DC | 3P | TM

Abarth 600e Competizione



DE | AT | EAM 03/25

Preis DE: ab 45.990 €

Preis AT: ab 49.000 €

Akku-Kapazität (brutto/netto): 54 kWh/51 kWh

Reichweite (WLTP/CLTC/EPA): 344 km/—/—
Verbrauch (WLTP): 18,9–17,5 kWh/100 km
Ladestandard AC: Typ 2 11 kW 3p
Ladestandard DC: CCS 100 kW
Leistung: 207 kW | **Drehmoment:** 345 Nm
Höchstgeschw.: 200 km/h | **Beschleunigung** (0–100 km/h): 5,9 s
c_W-**Wert:** N/A | **Reku-Leistung** (max.): N/A
Leergewicht: 1.700 kg | **Anhängelast** (g/u): —
Frunk: — | **Kofferraum:** 360 l/1.231 l

FWD | DC | 3P | TM

Abarth 500e



DE | AT | EAM 01/23

Preis DE: ab 37.990 €

Preis AT: ab 39.200 €

Akku-Kapazität (brutto/netto): 42 kWh/37,8 kWh

Reichweite (WLTP/CLTC/EPA): 265 km/—/—
Verbrauch (WLTP): 18,1–17,1 kWh/100 km
Ladestandard AC: Typ 2 11 kW 3p
Ladestandard DC: CCS 85 kW
Leistung: 113,7 kW | **Drehmoment:** 235 Nm
Höchstgeschw.: 155 km/h | **Beschleunigung** (0–100 km/h): 7,0 s
c_W-**Wert:** N/A | **Reku-Leistung** (max.): N/A
Leergewicht: 1.410 kg | **Anhängelast** (g/u): —
Frunk: — | **Kofferraum:** 185 l/550 l

FWD | DC | 3P | TM

Abarth 500e Cabrio



DE | AT | EAM 01/23

Preis DE: ab 40.990 €

Preis AT: ab 42.200 €

Akku-Kapazität (brutto/netto): 42 kWh/37,8 kWh

Reichweite (WLTP/CLTC/EPA): 255 km/—/—
Verbrauch (WLTP): 18,8–17,9 kWh/100 km
Ladestandard AC: Typ 2 11 kW 3p
Ladestandard DC: CCS 85 kW
Leistung: 113,7 kW | **Drehmoment:** 235 Nm
Höchstgeschw.: 155 km/h | **Beschleunigung** (0–100 km/h): 7,0 s
c_W-**Wert:** N/A | **Reku-Leistung** (max.): N/A
Leergewicht: 1.435 kg | **Anhängelast** (g/u): —
Frunk: — | **Kofferraum:** 185 l/550 l

FWD | DC | 3P | TM

ALFA ROMEO

Alfa Romeo Junior Elettrica



DE | AT | EAM Online

Preis DE: ab 39.500 €

Preis AT: ab 39.900 €

Akku-Kapazität (brutto/netto): 54 kWh/51 kWh

Reichweite (WLTP/CLTC/EPA): 410 km/—/—
Verbrauch (WLTP): 15,5–15,0 kWh/100 km
Ladestandard AC: Typ 2 11 kW 3p
Ladestandard DC: CCS 100 kW
Leistung: 115 kW | **Drehmoment:** 260 Nm
Höchstgeschw.: 150 km/h | **Beschleunigung** (0–100 km/h): 9,0 s
c_W-**Wert:** N/A | **Reku-Leistung** (max.): 100 kW
Leergewicht: 1.620 kg | **Anhängelast** (g/u): —
Frunk: ja | **Kofferraum:** 400 l/1.265 l

FWD | DC | 3P | TM

Alfa Romeo Junior Elettrica 280 Veloce



DE | AT | EAM Online

Preis DE: ab 48.500 €

Preis AT: ab 48.900 €

Akku-Kapazität (brutto/netto): 54 kWh/51 kWh

Reichweite (WLTP/CLTC/EPA): 315 km/—/—
Verbrauch (WLTP): 19 kWh/100 km
Ladestandard AC: Typ 2 11 kW 3p
Ladestandard DC: CCS 100 kW
Leistung: 207 kW | **Drehmoment:** 345 Nm
Höchstgeschw.: 200 km/h | **Beschleunigung** (0–100 km/h): 5,9 s
c_W-**Wert:** N/A | **Reku-Leistung** (max.): N/A
Leergewicht: 1.635 kg | **Anhängelast** (g/u): —
Frunk: ja | **Kofferraum:** 400 l/1.265 l

FWD | DC | 3P | TM

ALPINE

Alpine A290 GT Performance/GTS



DE | AT | EAM 01/25

Preis DE: ab 41.900 €

Preis AT: ab 41.700 €

Akku-Kapazität (brutto/netto): —/52 kWh

Reichweite (WLTP/CLTC/EPA): 364 km/—/—
Verbrauch (WLTP): 16,5 kWh/100 km
Ladestandard AC: Typ 2 11 kW 3p
Ladestandard DC: CCS 100 kW
Leistung: 160 kW | **Drehmoment:** 300 Nm
Höchstgeschw.: 170 km/h | **Beschleunigung** (0–100 km/h): 6,4 s
c_W-**Wert:** N/A | **Reku-Leistung** (max.): N/A
Leergewicht: 1.554 kg | **Anhängelast** (g/u): 500 kg/500 kg
Frunk: — | **Kofferraum:** 277 l/1.106 l

FWD | DC | 3P | TM | V2L

Alpine A390 GT



DE | AT Q4/25 | EAM 04/25

Preis DE: ab 67.500 €

Preis AT: ca. 65.000 €

Akku-Kapazität (brutto/netto): —/89 kWh

Reichweite (WLTP/CLTC/EPA): 555 km/—/—
Verbrauch (WLTP): 19,8–18,7 kWh/100 km
Ladestandard AC: Typ 2 11 kW 3p (opt. 22 kW)
Ladestandard DC: CCS 150 kW
Leistung: 295 kW | **Drehmoment:** 661 Nm
Höchstgeschw.: 200 km/h | **Beschleunigung** (0–100 km/h): 4,8 s
c_W-**Wert:** N/A | **Reku-Leistung** (max.): N/A
Leergewicht: 2.121 kg | **Anhängelast** (g/u): 1.350 kg/750 kg
Frunk: — | **Kofferraum:** 532 l/1.643 l

4WD | DC | 3P | TM | V2L

Alpine A390 GTS



DE Q1/26 | AT Q4/25 | EAM 04/25

Preis DE: ab 78.000 €

Preis AT: ca. 76.000 €

Akku-Kapazität (brutto/netto): —/89 kWh

Reichweite (WLTP/CLTC/EPA): 515 km/—/—
Verbrauch (WLTP): 20,4–19,8 kWh/100 km
Ladestandard AC: Typ 2 11 kW 3p (opt. 22 kW)
Ladestandard DC: CCS 190 kW
Leistung: 345 kW | **Drehmoment:** 824 Nm
Höchstgeschw.: 220 km/h | **Beschleunigung** (0–100 km/h): 3,9 s
c_W-**Wert:** N/A | **Reku-Leistung** (max.): N/A
Leergewicht: 2.121 kg | **Anhängelast** (g/u): 1.350 kg/750 kg
Frunk: — | **Kofferraum:** 532 l/1.643 l

4WD | DC | 3P | TM | V2L

ALPINE

Alpine A290 GT



DE | AT | EAM 01/25

Preis DE: ab 38.700 €

Preis AT: ab 38.400 €

Akku-Kapazität (brutto/netto): —/52 kWh

Reichweite (WLTP/CLTC/EPA): 380 km/—/—
Verbrauch (WLTP): 15,8 kWh/100 km
Ladestandard AC: Typ 2 11 kW 3p
Ladestandard DC: CCS 100 kW
Leistung: 130 kW | **Drehmoment:** 285 Nm
Höchstgeschw.: 160 km/h | **Beschleunigung** (0–100 km/h): 7,4 s
c_W-**Wert:** N/A | **Reku-Leistung** (max.): N/A
Leergewicht: 1.554 kg | **Anhängelast** (g/u): 500 kg/500 kg
Frunk: — | **Kofferraum:** 277 l/1.106 l

FWD | DC | 3P | TM | V2L

ASPARK

Aspark Owl



DE | AT | EAM 06/19

Preis DE: ab 2.900.000 €

Preis AT: ab 2.900.000 €

Akku-Kapazität (brutto/netto): 69 kWh/—

Reichweite (WLTP/CLTC/EPA): 400 km/—/—
Verbrauch (WLTP): N/A
Ladestandard AC: 22 kW 3p
Ladestandard DC: 200 kW
Leistung: 1.456 kW | **Drehmoment:** 1.920 Nm
Höchstgeschw.: 413 km/h | **Beschleunigung** (0–100 km/h): 1,78 s
c_W-**Wert:** N/A | **Reku-Leistung** (max.): N/A
Leergewicht: 2.000 kg | **Anhängelast** (g/u): —
Frunk: N/A | **Kofferraum:** N/A

4WD | DC | 3P | TM

AUDI

Audi Q4 40 e-tron



DE | AT

Preis DE: ab 46.150 €

Preis AT: ab 47.900 €

Akku-Kapazität (brutto/netto): 63 kWh/59 kWh

Reichweite (WLTP/CLTC/EPA): 412 km/—/—
Verbrauch (WLTP): 18,4–16,5 kWh/100 km
Ladestandard AC: Typ 2 11 kW 3p
Ladestandard DC: CCS 165 kW
Leistung: 150 kW | **Drehmoment:** 310 Nm
Höchstgeschw.: 160 km/h | **Beschleunigung** (0–100 km/h): 8,1 s
c_W-**Wert:** 0,29 | **Reku-Leistung** (max.): N/A
Leergewicht: 2.035 kg | **Anhängelast** (g/u): 1.000 kg/750 kg
Frunk: — | **Kofferraum:** 520 l/1.490 l

RWD | DC | 3P | TM | V2L

AUDI

Audi Q4 45 e-tron

5



DE AT

Preis DE: ab 52.950 €

Preis AT: ab 55.103 €

Akku-Kapazität (brutto/netto): 82 kWh/76,6 kWh

Reichweite (WLTP/CLTC/EPA): 563 km/—/—
Verbrauch (WLTP): 19,6–16,2 kWh/100 km
Ladestandard AC: Typ 2 11 kW 3p
Ladestandard DC: CCS 175 kW

Leistung: 210 kW	**Drehmoment:** 545 Nm
Höchstgeschw.: 180 km/h	**Beschleunigung** (0–100 km/h)**:** 6,7 s
c_W-Wert: 0,29	**Reku-Leistung** (max.)**:** N/A
Leergewicht: 2.145 kg	**Anhängelast** (g/u)**:** 1.000 kg/750 kg
Frunk: —	**Kofferraum:** 520 l/1.490 l

RWD DC 3P TM

Audi Q4 45 e-tron quattro

5



DE AT

Preis DE: ab 54.950 €

Preis AT: ab 58.603 €

Akku-Kapazität (brutto/netto): 82 kWh/76,6 kWh

Reichweite (WLTP/CLTC/EPA): 525 km/—/—
Verbrauch (WLTP): 19,5–16,7 kWh/100 km
Ladestandard AC: Typ 2 11 kW 3p
Ladestandard DC: CCS 175 kW

Leistung: 210 kW	**Drehmoment:** 679 Nm
Höchstgeschw.: 180 km/h	**Beschleunigung** (0–100 km/h)**:** 6,6 s
c_W-Wert: 0,29	**Reku-Leistung** (max.)**:** N/A
Leergewicht: 2.235 kg	**Anhängelast** (g/u)**:** 1.200 kg/750 kg
Frunk: —	**Kofferraum:** 520 l/1.490 l

4WD DC 3P TM

Audi Q4 55 e-tron quattro

5



DE AT

Preis DE: ab 59.000 €

Preis AT: ab 63.452 €

Akku-Kapazität (brutto/netto): 82 kWh/76,6 kWh

Reichweite (WLTP/CLTC/EPA): 523 km/—/—
Verbrauch (WLTP): 19,5–16,8 kWh/100 km
Ladestandard AC: Typ 2 11 kW 3p
Ladestandard DC: CCS 175 kW

Leistung: 250 kW	**Drehmoment:** 679 Nm
Höchstgeschw.: 180 km/h	**Beschleunigung** (0–100 km/h)**:** 5,4 s
c_W-Wert: 0,29	**Reku-Leistung** (max.)**:** N/A
Leergewicht: 2.235 kg	**Anhängelast** (g/u)**:** 1.200 kg/750 kg
Frunk: —	**Kofferraum:** 520 l/1.490 l

4WD DC 3P TM

Audi Q4 Sportback 40 e-tron

5



DE AT

Preis DE: ab 48.150 €

Preis AT: ab 49.820 €

Akku-Kapazität (brutto/netto): 63 kWh/59 kWh

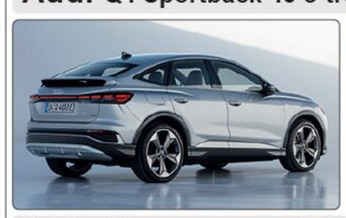
Reichweite (WLTP/CLTC/EPA): 423 km/—/—
Verbrauch (WLTP): 18,0–16,0 kWh/100 km
Ladestandard AC: Typ 2 11 kW 3p
Ladestandard DC: CCS 165 kW

Leistung: 150 kW	**Drehmoment:** 310 Nm
Höchstgeschw.: 160 km/h	**Beschleunigung** (0–100 km/h)**:** 8,1 s
c_W-Wert: 0,29	**Reku-Leistung** (max.)**:** N/A
Leergewicht: 2.035 kg	**Anhängelast** (g/u)**:** 1.000 kg/750 kg
Frunk: —	**Kofferraum:** 535 l/1.460 l

RWD DC 3P TM

Audi Q4 Sportback 45 e-tron

5



DE AT

Preis DE: ab 54.950 €

Preis AT: ab 57.023 €

Akku-Kapazität (brutto/netto): 82 kWh/76,6 kWh

Reichweite (WLTP/CLTC/EPA): 579 km/—/—
Verbrauch (WLTP): 18,6–15,6 kWh/100 km
Ladestandard AC: Typ 2 11 kW 3p
Ladestandard DC: CCS 175 kW

Leistung: 210 kW	**Drehmoment:** 545 Nm
Höchstgeschw.: 180 km/h	**Beschleunigung** (0–100 km/h)**:** 6,7 s
c_W-Wert: 0,28	**Reku-Leistung** (max.)**:** N/A
Leergewicht: 2.145 kg	**Anhängelast** (g/u)**:** 1.000 kg/750 kg
Frunk: —	**Kofferraum:** 535 l/1.460 l

RWD DC 3P TM

AUDI

Audi Q4 Sportback 45 e-tron quattro

5



DE AT

Preis DE: ab 56.950 €

Preis AT: ab 60.523 €

Akku-Kapazität (brutto/netto): 82 kWh/76,6 kWh

Reichweite (WLTP/CLTC/EPA): 539 km/—/—
Verbrauch (WLTP): 18,9–16,2 kWh/100 km
Ladestandard AC: Typ 2 11 kW 3p
Ladestandard DC: CCS 175 kW

Leistung: 210 kW	**Drehmoment:** 679 Nm
Höchstgeschw.: 180 km/h	**Beschleunigung** (0–100 km/h)**:** 6,6 s
c_W-Wert: 0,27	**Reku-Leistung** (max.)**:** N/A
Leergewicht: 2.235 kg	**Anhängelast** (g/u)**:** 1.200 kg/750 kg
Frunk: —	**Kofferraum:** 535 l/1.460 l

4WD DC 3P TM

Audi Q4 Sportback 55 e-tron quattro

5



DE AT

Preis DE: ab 61.000 €

Preis AT: ab 65.373 €

Akku-Kapazität (brutto/netto): 82 kWh/76,6 kWh

Reichweite (WLTP/CLTC/EPA): 537 km/—/—
Verbrauch (WLTP): 18,9–16,3 kWh/100 km
Ladestandard AC: Typ 2 11 kW 3p
Ladestandard DC: CCS 175 kW

Leistung: 250 kW	**Drehmoment:** 679 Nm
Höchstgeschw.: 180 km/h	**Beschleunigung** (0–100 km/h)**:** 5,4 s
c_W-Wert: 0,27	**Reku-Leistung** (max.)**:** N/A
Leergewicht: 2.235 kg	**Anhängelast** (g/u)**:** 1.200 kg/750 kg
Frunk: —	**Kofferraum:** 535 l/1.460 l

4WD DC 3P TM

Audi Q6 e-tron

5



DE AT EAM 03/24

Preis DE: ab 63.500 €

Preis AT: ab 59.990 €

Akku-Kapazität (brutto/netto): 83 kWh/75,8 kWh

Reichweite (WLTP/CLTC/EPA): 533 km/—/—
Verbrauch (WLTP): 18,6–16,0 kWh/100 km
Ladestandard AC: Typ 2 11 kW 3p
Ladestandard DC: CCS 225 kW

Leistung: 215 kW	**Drehmoment:** 450 Nm
Höchstgeschw.: 210 km/h	**Beschleunigung** (0–100 km/h)**:** 7,0 s
c_W-Wert: 0,28	**Reku-Leistung** (max.)**:** N/A
Leergewicht: 2.200 kg	**Anhängelast** (g/u)**:** 2.000 kg/750 kg
Frunk: 64 l	**Kofferraum:** 526–1.529 l

RWD DC 3P TM

Audi Q6 e-tron performance

5



DE AT EAM 03/24

Preis DE: ab 68.800 €

Preis AT: ab 69.340 €

Akku-Kapazität (brutto/netto): 100 kWh/94,9 kWh

Reichweite (WLTP/CLTC/EPA): 641 km/—/—
Verbrauch (WLTP): 19,1–16,5 kWh/100 km
Ladestandard AC: Typ 2 11 kW 3p
Ladestandard DC: CCS 260 kW

Leistung: 225 kW	**Drehmoment:** 485 Nm
Höchstgeschw.: 210 km/h	**Beschleunigung** (0–100 km/h)**:** 6,6 s
c_W-Wert: 0,28	**Reku-Leistung** (max.)**:** N/A
Leergewicht: 2.275 kg	**Anhängelast** (g/u)**:** 2.000 kg/750 kg
Frunk: 64 l	**Kofferraum:** 526–1.529 l

RWD DC 3P TM

Audi Q6 e-tron quattro

5



DE AT EAM 03/24

Preis DE: ab 74.700 €

Preis AT: ab 75.500 €

Akku-Kapazität (brutto/netto): 100 kWh/94,9 kWh

Reichweite (WLTP/CLTC/EPA): 625 km/—/—
Verbrauch (WLTP): 19,6–17,0 kWh/100 km
Ladestandard AC: Typ 2 11 kW 3p
Ladestandard DC: CCS 270 kW

Leistung: 285 kW	**Drehmoment:** 855 Nm
Höchstgeschw.: 210 km/h	**Beschleunigung** (0–100 km/h)**:** 5,9 s
c_W-Wert: 0,28	**Reku-Leistung** (max.)**:** 220 kW
Leergewicht: 2.400 kg	**Anhängelast** (g/u)**:** 2.400 kg/750 kg
Frunk: 64 l	**Kofferraum:** 526–1.529 l

4WD DC 3P TM



AUDI

Audi SQ6 e-tron

5



DE AT EAM 01/25

Preis DE: ab 93.800 €

Preis AT: ab 94.600 €

Akku-Kapazität (brutto/netto): 100 kWh/94,9 kWh

Reichweite (WLTP/CLTC/EPA): 598 km/—/—
Verbrauch (WLTP): 18,4–17,5 kWh/100 km
Ladestandard AC: Typ 2 11 kW 3p
Ladestandard DC: CCS 270 kW

Leistung: 380 kW	**Drehmoment:** 855 Nm
Höchstgeschw.: 230 km/h	**Beschleunigung** (0–100 km/h)**:** 4,3 s
c_W-Wert: 0,28	**Reku-Leistung** (max.)**:** 220 kW
Leergewicht: 2.425 kg	**Anhängelast** (g/u)**:** 2.400 kg/750 kg
Frunk: 64 l	**Kofferraum:** 514–1.517 l

4WD DC 3P TM

Audi Q6 Sportback e-tron

5



DE AT

Preis DE: ab 65.900 €

Preis AT: ab 63.120 €

Akku-Kapazität (brutto/netto): 83 kWh/75,8 kWh

Reichweite (WLTP/CLTC/EPA): 545 km/—/—
Verbrauch (WLTP): 17,7–15,6 kWh/100 km
Ladestandard AC: Typ 2 11 kW 3p
Ladestandard DC: CCS 225 kW

Leistung: 215 kW	**Drehmoment:** 450 Nm
Höchstgeschw.: 210 km/h	**Beschleunigung** (0–100 km/h)**:** 7,0 s
c_W-Wert: 0,26	**Reku-Leistung** (max.)**:** N/A
Leergewicht: 2.200 kg	**Anhängelast** (g/u)**:** 2.000 kg/750 kg
Frunk: 64 l	**Kofferraum:** 511 l/1.373 l

RWD DC 3P TM

Audi Q6 Sportback e-tron performance

5



DE AT

Preis DE: ab 71.200 €

Preis AT: ab 71.743 €

Akku-Kapazität (brutto/netto): 100 kWh/94,9 kWh

Reichweite (WLTP/CLTC/EPA): 656 km/—/—
Verbrauch (WLTP): 18,3–16,1 kWh/100 km
Ladestandard AC: Typ 2 11 kW 3p
Ladestandard DC: CCS 260 kW

Leistung: 240 kW	**Drehmoment:** 485 Nm
Höchstgeschw.: 210 km/h	**Beschleunigung** (0–100 km/h)**:** 6,6 s
c_W-Wert: 0,26	**Reku-Leistung** (max.)**:** N/A
Leergewicht: 2.275 kg	**Anhängelast** (g/u)**:** 2.000 kg/750 kg
Frunk: 64 l	**Kofferraum:** 511 l/1.373 l

RWD DC 3P TM

Audi Q6 Sportback e-tron quattro

5



DE AT

Preis DE: ab 77.100 €

Preis AT: ab 77.901 €

Akku-Kapazität (brutto/netto): 100 kWh/94,9 kWh

Reichweite (WLTP/CLTC/EPA): 636 km/—/—
Verbrauch (WLTP): 18,9–16,6 kWh/100 km
Ladestandard AC: Typ 2 11 kW 3p
Ladestandard DC: CCS 270 kW

Leistung: 285 kW	**Drehmoment:** 855 Nm
Höchstgeschw.: 210 km/h	**Beschleunigung** (0–100 km/h)**:** 5,9 s
c_W-Wert: 0,26	**Reku-Leistung** (max.)**:** 220 kW
Leergewicht: 2.400 kg	**Anhängelast** (g/u)**:** 2.400 kg/750 kg
Frunk: 64 l	**Kofferraum:** 511 l/1.373 l

4WD DC 3P TM

AUDI

Audi SQ6 Sportback e-tron

5



DE | AT

Preis DE: ab 96.200 €

Preis AT: ab 97.000 €

Akku-Kapazität (brutto/netto): 100 kWh/94,9 kWh

Reichweite (WLTP/CLTC/EPA): 607 km/—/—
Verbrauch (WLTP): 18,0–17,2 kWh/100 km
Ladestandard AC: Typ 2 11 kW 3p
Ladestandard DC: CCS 270 kW

Leistung: 380 kW	**Drehmoment:** 855 Nm
Höchstgeschw.: 230 km/h	**Beschleunigung** (0–100 km/h)**:** 4,3 s
c_W-Wert: 0,26	**Reku-Leistung** (max.)**:** 220 kW
Leergewicht: 2.425 kg	**Anhängelast** (g/u)**:** 2.000 kg/750 kg
Frunk: 64 l	**Kofferraum:** 499 l/1.361 l

4WD | DC | 3P | TM

Audi A6 Sportback e-tron

5



DE | AT | EAM 01/25

Preis DE: ab 62.800 €

Preis AT: ab 66.800 €

Akku-Kapazität (brutto/netto): 83 kWh/75,8 kWh

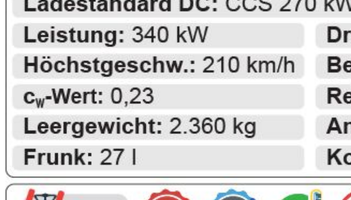
Reichweite (WLTP/CLTC/EPA): 627 km/—/—
Verbrauch (WLTP): 15,6–13,6 kWh/100 km
Ladestandard AC: Typ 2 11 kW 3p
Ladestandard DC: CCS 225 kW

Leistung: 240 kW	**Drehmoment:** 435 Nm
Höchstgeschw.: 210 km/h	**Beschleunigung** (0–100 km/h)**:** 6,0 s
c_W-Wert: 0,23	**Reku-Leistung** (max.)**:** N/A
Leergewicht: 2.175 kg	**Anhängelast** (g/u)**:** 2.100 kg/750 kg
Frunk: 27 l	**Kofferraum:** 502 l/1.330 l

RWD | DC | 3P | TM

Audi A6 Sportback e-tron performance

5



DE | AT | EAM 01/25

Preis DE: ab 75.600 €

Preis AT: ab 79.400 €

Akku-Kapazität (brutto/netto): 100 kWh/94,9 kWh

Reichweite (WLTP/CLTC/EPA): 756 km/—/—
Verbrauch (WLTP): 15,9–14,0 kWh/100 km
Ladestandard AC: Typ 2 11 kW 3p
Ladestandard DC: CCS 270 kW

Leistung: 280 kW	**Drehmoment:** 565 Nm
Höchstgeschw.: 210 km/h	**Beschleunigung** (0–100 km/h)**:** 5,4 s
c_W-Wert: 0,21	**Reku-Leistung** (max.)**:** 220 kW
Leergewicht: 2.250 kg	**Anhängelast** (g/u)**:** 2.100 kg/750 kg
Frunk: 27 l	**Kofferraum:** 502 l/1.330 l

RWD | DC | 3P | TM

Audi A6 Sportback e-tron quattro

5



DE | AT | EAM 01/25

Preis DE: ab 79.800 €

Preis AT: ab 79.400 €

Akku-Kapazität (brutto/netto): 100 kWh/94,9 kWh

Reichweite (WLTP/CLTC/EPA): 716 km/—/—
Verbrauch (WLTP): 16,5–14,7 kWh/100 km
Ladestandard AC: Typ 2 11 kW 3p
Ladestandard DC: CCS 270 kW

Leistung: 340 kW	**Drehmoment:** 855 Nm
Höchstgeschw.: 210 km/h	**Beschleunigung** (0–100 km/h)**:** 4,5 s
c_W-Wert: 0,23	**Reku-Leistung** (max.)**:** N/A
Leergewicht: 2.360 kg	**Anhängelast** (g/u)**:** 2.100 kg/750 kg
Frunk: 27 l	**Kofferraum:** 502 l/1.330 l

4WD | DC | 3P | TM

Audi S6 Sportback e-tron

5



DE | AT | EAM 01/25

Preis DE: ab 99.500 €

Preis AT: ab 99.990 €

Akku-Kapazität (brutto/netto): 100 kWh/94,9 kWh

Reichweite (WLTP/CLTC/EPA): 675 km/—/—
Verbrauch (WLTP): 16,7–15,7 kWh/100 km
Ladestandard AC: Typ 2 11 kW 3p
Ladestandard DC: CCS 270 kW

Leistung: 405 kW	**Drehmoment:** 855 Nm
Höchstgeschw.: 240 km/h	**Beschleunigung** (0–100 km/h)**:** 3,9 s
c_W-Wert: 0,24	**Reku-Leistung** (max.)**:** 220 kW
Leergewicht: 2.400 kg	**Anhängelast** (g/u)**:** 2.100 kg/750 kg
Frunk: 27 l	**Kofferraum:** 502 l/1.330 l

4WD | DC | 3P | TM

AUDI

Audi A6 Avant e-tron

5



DE | AT | EAM 01/25

Preis DE: ab 64.450 €

Preis AT: ab 68.600 €

Akku-Kapazität (brutto/netto): 83 kWh/75,8 kWh

Reichweite (WLTP/CLTC/EPA): 598 km/—/—
Verbrauch (WLTP): 16,6–14,4 kWh/100 km
Ladestandard AC: Typ 2 11 kW 3p
Ladestandard DC: CCS 225 kW

Leistung: 240 kW	**Drehmoment:** 435 Nm
Höchstgeschw.: 210 km/h	**Beschleunigung** (0–100 km/h)**:** 6,0 s
c_W-Wert: 0,26	**Reku-Leistung** (max.)**:** N/A
Leergewicht: 2.185 kg	**Anhängelast** (g/u)**:** 2.100 kg/750 kg
Frunk: 27 l	**Kofferraum:** 502 l/1.422 l

RWD | DC | 3P | TM

Audi A6 Avant e-tron performance

5



DE | AT | EAM 06/25

Preis DE: ab 77.250 €

Preis AT: ab 81.200 €

Akku-Kapazität (brutto/netto): 100 kWh/94,9 kWh

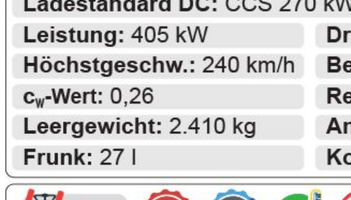
Reichweite (WLTP/CLTC/EPA): 720 km/—/—
Verbrauch (WLTP): 17,0–14,8 kWh/100 km
Ladestandard AC: Typ 2 11 kW 3p
Ladestandard DC: CCS 270 kW

Leistung: 280 kW	**Drehmoment:** 565 Nm
Höchstgeschw.: 210 km/h	**Beschleunigung** (0–100 km/h)**:** 5,4 s
c_W-Wert: 0,24	**Reku-Leistung** (max.)**:** 220 kW
Leergewicht: 2.260 kg	**Anhängelast** (g/u)**:** 2.100 kg/750 kg
Frunk: 27 l	**Kofferraum:** 502 l/1.422 l

RWD | DC | 3P | TM

Audi A6 Avant e-tron quattro

5



DE | AT | EAM 01/25

Preis DE: ab 81.450 €

Preis AT: ab 81.200 €

Akku-Kapazität (brutto/netto): 100 kWh/94,9 kWh

Reichweite (WLTP/CLTC/EPA): 685 km/—/—
Verbrauch (WLTP): 17,5–15,5 kWh/100 km
Ladestandard AC: Typ 2 11 kW 3p
Ladestandard DC: CCS 270 kW

Leistung: 340 kW	**Drehmoment:** 855 Nm
Höchstgeschw.: 210 km/h	**Beschleunigung** (0–100 km/h)**:** 4,5 s
c_W-Wert: 0,26	**Reku-Leistung** (max.)**:** N/A
Leergewicht: 2.370 kg	**Anhängelast** (g/u)**:** 2.100 kg/750 kg
Frunk: 27 l	**Kofferraum:** 502 l/1.422 l

4WD | DC | 3P | TM

Audi S6 Avant e-tron

5



DE | AT | EAM 01/25

Preis DE: ab 101.150 €

Preis AT: ab 101.790 €

Akku-Kapazität (brutto/netto): 100 kWh/94,9 kWh

Reichweite (WLTP/CLTC/EPA): 647 km/—/—
Verbrauch (WLTP): 17,4–16,4 kWh/100 km
Ladestandard AC: Typ 2 11 kW 3p
Ladestandard DC: CCS 270 kW

Leistung: 405 kW	**Drehmoment:** 855 Nm
Höchstgeschw.: 240 km/h	**Beschleunigung** (0–100 km/h)**:** 3,9 s
c_W-Wert: 0,26	**Reku-Leistung** (max.)**:** 220 kW
Leergewicht: 2.410 kg	**Anhängelast** (g/u)**:** 2.100 kg/750 kg
Frunk: 27 l	**Kofferraum:** 502 l/1.422 l

4WD | DC | 3P | TM

Audi e-tron GT



DE | AT | EAM 06/25

Preis DE: ab 108.900 €

Preis AT: ab 110.334 €

Akku-Kapazität (brutto/netto): 105 kWh/97 kWh

Reichweite (WLTP/CLTC/EPA): 622 km/—/—
Verbrauch (WLTP): 19,3–17,8 kWh/100 km
Ladestandard AC: Typ 2 11 kW 3p
Ladestandard DC: CCS 320 kW

Leistung: 430 kW	**Drehmoment:** 625 Nm
Höchstgeschw.: 245 km/h	**Beschleunigung** (0–100 km/h)**:** 4,0 s
c_W-Wert: 0,24	**Reku-Leistung** (max.)**:** 400 kW
Leergewicht: 2.355 kg	**Anhängelast** (g/u)**:** —
Frunk: 77 l	**Kofferraum:** 405 l

4WD | DC | 3P | TM

AUDI

Audi S e-tron GT



DE | AT | EAM Online

Preis DE: ab 126.000 €

Preis AT: ab 128.334 €

Akku-Kapazität (brutto/netto): 105 kWh/97 kWh

Reichweite (WLTP/CLTC/EPA): 609 km/—/—
Verbrauch (WLTP): 19,7–18,0 kWh/100 km
Ladestandard AC: Typ 2 11 kW 3p
Ladestandard DC: CCS 320 kW

Leistung: 500 kW	**Drehmoment:** 740 Nm
Höchstgeschw.: 245 km/h	**Beschleunigung** (0–100 km/h)**:** 3,4 s
c_W-Wert: 0,24	**Reku-Leistung** (max.)**:** 400 kW
Leergewicht: 2.385 kg	**Anhängelast** (g/u)**:** —
Frunk: 77 l	**Kofferraum:** 405 l

4WD | DC | 3P | TM

Audi RS e-tron GT



DE | AT | EAM Online

Preis DE: ab 147.500 €

Preis AT: ab 149.634 €

Akku-Kapazität (brutto/netto): 105 kWh/97 kWh

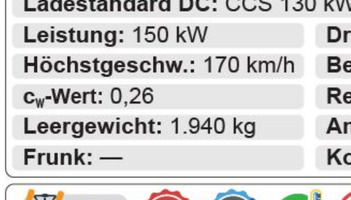
Reichweite (WLTP/CLTC/EPA): 598 km/—/—
Verbrauch (WLTP): 21,1–18,4 kWh/100 km
Ladestandard AC: Typ 2 11 kW 3p
Ladestandard DC: CCS 320 kW

Leistung: 630 kW	**Drehmoment:** 865 Nm
Höchstgeschw.: 250 km/h	**Beschleunigung** (0–100 km/h)**:** 2,8 s
c_W-Wert: 0,24	**Reku-Leistung** (max.)**:** 400 kW
Leergewicht: 2.395 kg	**Anhängelast** (g/u)**:** —
Frunk: 77 l	**Kofferraum:** 350 l

4WD | DC | 3P | TM

BMW

Audi RS e-tron GT performance



DE | AT | EAM Online

Preis DE: ab 160.500 €

Preis AT: ab 163.534 €

Akku-Kapazität (brutto/netto): 105 kWh/97 kWh

Reichweite (WLTP/CLTC/EPA): 592 km/—/—
Verbrauch (WLTP): 20,8–18,7 kWh/100 km
Ladestandard AC: Typ 2 11 kW 3p
Ladestandard DC: CCS 320 kW

Leistung: 680 kW	**Drehmoment:** 1.027 Nm
Höchstgeschw.: 250 km/h	**Beschleunigung** (0–100 km/h)**:** 2,5 s
c_W-Wert: 0,24	**Reku-Leistung** (max.)**:** 400 kW
Leergewicht: 2.395 kg	**Anhängelast** (g/u)**:** —
Frunk: 77 l	**Kofferraum:** 350 l

4WD | DC | 3P | TM

BMW iX1 eDrive20

5



DE | AT

Preis DE: ab 48.800 €

Preis AT: ab 46.788 €

Akku-Kapazität (brutto/netto): 66,5 kWh/64,78 kWh

Reichweite (WLTP/CLTC/EPA): 475 km/—/—
Verbrauch (WLTP): 17,2–15,4 kWh/100 km
Ladestandard AC: Typ 2 11 kW 3p (opt. 22 kW 3p)
Ladestandard DC: CCS 130 kW

Leistung: 150 kW	**Drehmoment:** 250 Nm
Höchstgeschw.: 170 km/h	**Beschleunigung** (0–100 km/h)**:** 8,6 s
c_W-Wert: 0,26	**Reku-Leistung** (max.)**:** N/A
Leergewicht: 1.940 kg	**Anhängelast** (g/u)**:** 750 kg/750 kg
Frunk: —	**Kofferraum:** 490 l/1.495 l

FWD | DC | 3P | TM

BMW iX1 xDrive30

5



DE | AT | EAM 01/24

Preis DE: ab 55.900 €

Preis AT: ab 56.788 €

Akku-Kapazität (brutto/netto): 66,5 kWh/64,78 kWh

Reichweite (WLTP/CLTC/EPA): 440 km/—/—
Verbrauch (WLTP): 18,1–16,9 kWh/100 km
Ladestandard AC: Typ 2 11 kW 3p (opt. 22 kW 3p)
Ladestandard DC: CCS 130 kW

Leistung: 230 kW	**Drehmoment:** 494 Nm
Höchstgeschw.: 180 km/h	**Beschleunigung** (0–100 km/h)**:** 5,6 s
c_W-Wert: 0,26	**Reku-Leistung** (max.)**:** 140 kW
Leergewicht: 2.085 kg	**Anhängelast** (g/u)**:** 1.200 kg/750 kg
Frunk: —	**Kofferraum:** 490 l/1.495 l

4WD | DC | 3P | TM

BMW

BMW iX2 eDrive20



DE AT

Preis DE: ab 50.300 €

Preis AT: ab 48.300 €

Akku-Kapazität (brutto/netto): 66,5 kWh/64,78 kWh

Reichweite (WLTP/CLTC/EPA): 478 km/—/—

Verbrauch (WLTP): 16,9–15,3 kWh/100 km

Ladestandard AC: Typ 2 11 kW 3p (opt. 22 kW 3p)

Ladestandard DC: CCS 130 kW

Leistung: 150 kW	**Drehmoment:** 250 Nm
Höchstgeschw.: 170 km/h	**Beschleunigung** (0–100 km/h)**:** 8,6 s
c_W-Wert: 0,25	**Reku-Leistung** (max.)**:** 120 kW
Leergewicht: 1.960 kg	**Anhängelast** (g/u)**:** 750 kg/750 kg
Frunk: —	**Kofferraum:** 525 l/1.400 l

FWD DC 3P TM

BMW iX2 xDrive30



DE AT EAM 02/24

Preis DE: ab 57.400 €

Preis AT: ab 58.308 €

Akku-Kapazität (brutto/netto): 66,5 kWh/64,78 kWh

Reichweite (WLTP/CLTC/EPA): 449 km/—/—

Verbrauch (WLTP): 17,7–16,3 kWh/100 km

Ladestandard AC: Typ 2 11 kW 3p (opt. 22 kW 3p)

Ladestandard DC: CCS 130 kW

Leistung: 230 kW	**Drehmoment:** 494 Nm
Höchstgeschw.: 180 km/h	**Beschleunigung** (0–100 km/h)**:** 5,6 s
c_W-Wert: 0,25	**Reku-Leistung** (max.)**:** 120 kW
Leergewicht: 2.095 kg	**Anhängelast** (g/u)**:** 1.200 kg/750 kg
Frunk: —	**Kofferraum:** 525 l/1.400 l

4WD DC 3P TM

BMW iX3 50 xDrive



DE AT EAM 05/25

Preis DE: ab 68.900 €

Preis AT: ab 69.950 €

Akku-Kapazität (brutto/netto): 115 kWh/108,7 kWh

Reichweite (WLTP/CLTC/EPA): 805 km/900 km/644 km

Verbrauch (WLTP): 17,9–15,1 kWh/100 km

Ladestandard AC: Typ 2 11 kW 3p (opt. 22 kW 3p)

Ladestandard DC: CCS 400 kW

Leistung: 345 kW	**Drehmoment:** 645 Nm
Höchstgeschw.: 210 km/h	**Beschleunigung** (0–100 km/h)**:** 4,9 s
c_W-Wert: 0,24	**Reku-Leistung** (max.)**:** N/A
Leergewicht: 2.360 kg	**Anhängelast** (g/u)**:** 2.000 kg/750 kg
Frunk: 58 l	**Kofferraum:** 520 l/1.750 l

4WD DC 3P TM V2G

BMW i4 eDrive35

4



DE AT

Preis DE: ab 57.600 €

Preis AT: ab 52.992 €

Akku-Kapazität (brutto/netto): 70,3 kWh/67,1 kWh

Reichweite (WLTP/CLTC/EPA): 514 km/—/444 km

Verbrauch (WLTP): 17,5–14,7 kWh/100 km

Ladestandard AC: Typ 2 11 kW 3p

Ladestandard DC: CCS 180 kW

Leistung: 210 kW	**Drehmoment:** 400 Nm
Höchstgeschw.: 190 km/h	**Beschleunigung** (0–100 km/h)**:** 6,0 s
c_W-Wert: 0,24	**Reku-Leistung** (max.)**:** 116 kW
Leergewicht: 2.070 kg	**Anhängelast** (g/u)**:** 1.600 kg/750 kg
Frunk: —	**Kofferraum:** 470 l/1.290 l

RWD DC 3P TM

BMW i4 eDrive40

4

DE AT EAM 05/22

Preis DE: ab 60.600 €

Preis AT: ab 61.656 €

Akku-Kapazität (brutto/netto): 83,9 kWh/81,3 kWh

Reichweite (WLTP/CLTC/EPA): 613 km/—/484 km

Verbrauch (WLTP): 17,8–14,9 kWh/100 km

Ladestandard AC: Typ 2 11 kW 3p

Ladestandard DC: CCS 205 kW

Leistung: 250 kW	**Drehmoment:** 430 Nm
Höchstgeschw.: 190 km/h	**Beschleunigung** (0–100 km/h)**:** 5,6 s
c_W-Wert: 0,24	**Reku-Leistung** (max.)**:** 116 kW
Leergewicht: 2.120 kg	**Anhängelast** (g/u)**:** 1.600 kg/750 kg
Frunk: —	**Kofferraum:** 470 l/1.290 l

RWD DC 3P TM

BMW

BMW i4 xDrive40

4



DE AT

Preis DE: ab 64.100 €

Preis AT: ab 64.908 €

Akku-Kapazität (brutto/netto): 83,9 kWh/81,1 kWh

Reichweite (WLTP/CLTC/EPA): 546 km/—/—

Verbrauch (WLTP): 19,8–16,7 kWh/100 km

Ladestandard AC: Typ 2 11 kW 3p

Ladestandard DC: CCS 205 kW

Leistung: 295 kW	**Drehmoment:** 600 Nm
Höchstgeschw.: 200 km/h	**Beschleunigung** (0–100 km/h)**:** 5,1 s
c_W-Wert: N/A	**Reku-Leistung** (max.)**:** N/A
Leergewicht: 2.260 kg	**Anhängelast** (g/u)**:** 1.600 kg/750 kg
Frunk: —	**Kofferraum:** 470 l/1.290 l

4WD DC 3P TM

BMW i4 M60 xDrive

4



DE AT EAM 01/22

Preis DE: ab 72.900 €

Preis AT: ab 73.308 €

Akku-Kapazität (brutto/netto): 83,9 kWh/81,1 kWh

Reichweite (WLTP/CLTC/EPA): 551 km/—/433 km

Verbrauch (WLTP): 20,9–16,6 kWh/100 km

Ladestandard AC: Typ 2 11 kW 3p

Ladestandard DC: CCS 205 kW

Leistung: 442 kW	**Drehmoment:** 795 Nm
Höchstgeschw.: 225 km/h	**Beschleunigung** (0–100 km/h)**:** 3,7 s
c_W-Wert: 0,25	**Reku-Leistung** (max.)**:** 195 kW
Leergewicht: 2.285 kg	**Anhängelast** (g/u)**:** 1.600 kg/750 kg
Frunk: —	**Kofferraum:** 470 l/1.290 l

4WD DC 3P TM

BMW i5 eDrive40

5



DE AT EAM 05/24

Preis DE: ab 70.200 €

Preis AT: ab 67.860 €

Akku-Kapazität (brutto/netto): 83,9 kWh/81,2 kWh

Reichweite (WLTP/CLTC/EPA): 627 km/—/475 km

Verbrauch (WLTP): 18,0–14,7 kWh/100 km

Ladestandard AC: Typ 2 11 kW 3p (opt. 22 kW 3p)

Ladestandard DC: CCS 205 kW

Leistung: 250 kW	**Drehmoment:** 430 Nm
Höchstgeschw.: 193 km/h	**Beschleunigung** (0–100 km/h)**:** 6,0 s
c_W-Wert: 0,23	**Reku-Leistung** (max.)**:** 120 kW
Leergewicht: 2.195 kg	**Anhängelast** (g/u)**:** 1.500 kg/750 kg
Frunk: —	**Kofferraum:** 490 l

RWD DC 3P TM

BMW i5 xDrive40

5



DE AT

Preis DE: ab 75.600 €

Preis AT: ab 73.452 €

Akku-Kapazität (brutto/netto): 83,9 kWh/81,2 kWh

Reichweite (WLTP/CLTC/EPA): 580 km/—/428 km

Verbrauch (WLTP): 18,9–15,8 kWh/100 km

Ladestandard AC: Typ 2 11 kW 3p (opt. 22 kW 3p)

Ladestandard DC: CCS 205 kW

Leistung: 290 kW	**Drehmoment:** 590 Nm
Höchstgeschw.: 215 km/h	**Beschleunigung** (0–100 km/h)**:** 5,4 s
c_W-Wert: 0,23	**Reku-Leistung** (max.)**:** N/A
Leergewicht: 2.345 kg	**Anhängelast** (g/u)**:** 2.000 kg/750 kg
Frunk: —	**Kofferraum:** 490 l

4WD DC 3P TM

BMW i5 M60 xDrive

5

DE AT EAM 05/23

Preis DE: ab 99.500 €

Preis AT: ab 99.360 €

Akku-Kapazität (brutto/netto): 83,9 kWh/81,2 kWh

Reichweite (WLTP/CLTC/EPA): 540 km/570 km/407 km

Verbrauch (WLTP): 19,5–17,1 kWh/100 km

Ladestandard AC: Typ 2 22 kW 3p

Ladestandard DC: CCS 205 kW

Leistung: 442 kW	**Drehmoment:** 820 Nm
Höchstgeschw.: 230 km/h	**Beschleunigung** (0–100 km/h)**:** 3,8 s
c_W-Wert: 0,25	**Reku-Leistung** (max.)**:** 198 kW
Leergewicht: 2.370 kg	**Anhängelast** (g/u)**:** 2.000 kg/750 kg
Frunk: —	**Kofferraum:** 490 l

4WD DC 3P TM

BMW

BMW i5 eDrive40 Touring

5



DE AT EAM Online

Preis DE: ab 72.200 €

Preis AT: ab 69.852 €

Akku-Kapazität (brutto/netto): 83,9 kWh/81,2 kWh

Reichweite (WLTP/CLTC/EPA): 602 km/—/—

Verbrauch (WLTP): 18,6–15,4 kWh/100 km

Ladestandard AC: Typ 2 11 kW 3p (opt. 22 kW 3p)

Ladestandard DC: CCS 205 kW

Leistung: 250 kW	**Drehmoment:** 430 Nm
Höchstgeschw.: 193 km/h	**Beschleunigung** (0–100 km/h)**:** 6,1 s
c_W-Wert: 0,24	**Reku-Leistung** (max.)**:** 120 kW
Leergewicht: 2.255 kg	**Anhängelast** (g/u)**:** 1.500 kg/750 kg
Frunk: —	**Kofferraum:** 570 l/1.700 l

RWD DC 3P TM

BMW i5 xDrive40 Touring

5



DE AT

Preis DE: ab 77.600 €

Preis AT: ab 75.456 €

Akku-Kapazität (brutto/netto): 83,9 kWh/81,2 kWh

Reichweite (WLTP/CLTC/EPA): 561 km/—/—

Verbrauch (WLTP): 19,5–16,4 kWh/100 km

Ladestandard AC: Typ 2 11 kW 3p (opt. 22 kW 3p)

Ladestandard DC: CCS 205 kW

Leistung: 250 kW	**Drehmoment:** 430 Nm
Höchstgeschw.: 215 km/h	**Beschleunigung** (0–100 km/h)**:** 5,5 s
c_W-Wert: 0,24	**Reku-Leistung** (max.)**:** N/A
Leergewicht: 2.405 kg	**Anhängelast** (g/u)**:** 2.000 kg/750 kg
Frunk: —	**Kofferraum:** 570 l/1.700 l

4WD DC 3P TM

BMW i5 M60 xDrive Touring

5



DE AT EAM Online

Preis DE: ab 101.500 €

Preis AT: ab 101.352 €

Akku-Kapazität (brutto/netto): 83,9 kWh/81,2 kWh

Reichweite (WLTP/CLTC/EPA): 522 km/—/—

Verbrauch (WLTP): 20,2–17,7 kWh/100 km

Ladestandard AC: Typ 2 22 kW 3p

Ladestandard DC: CCS 205 kW

Leistung: 442 kW	**Drehmoment:** 820 Nm
Höchstgeschw.: 230 km/h	**Beschleunigung** (0–100 km/h)**:** 3,9 s
c_W-Wert: 0,25	**Reku-Leistung** (max.)**:** 198 kW
Leergewicht: 2.425 kg	**Anhängelast** (g/u)**:** 2.000 kg/750 kg
Frunk: —	**Kofferraum:** 570 l/1.700 l

4WD DC 3P TM

BMW iX xDrive45

5



DE AT

Preis DE: ab 83.500 €

Preis AT: ab 82.950 €

Akku-Kapazität (brutto/netto): 100,6 kWh/94,8 kWh

Reichweite (WLTP/CLTC/EPA): 602 km/—/502 km

Verbrauch (WLTP): 21,8–17,8 kWh/100 km

Ladestandard AC: Typ 2 11 kW 3p (opt. 22 kW 3p)

Ladestandard DC: CCS 175 kW

Leistung: 300 kW	**Drehmoment:** 700 Nm
Höchstgeschw.: 200 km/h	**Beschleunigung** (0–100 km/h)**:** 5,1 s
c_W-Wert: 0,25	**Reku-Leistung** (max.)**:** N/A
Leergewicht: 2.525 kg	**Anhängelast** (g/u)**:** 2.500 kg/750 kg
Frunk: —	**Kofferraum:** 500 l/1.750 l

4WD DC 3P TM

BMW iX xDrive60

5

DE AT

Preis DE: ab 99.900 €

Preis AT: ab 99.950 €

Akku-Kapazität (brutto/netto): 111,8 kWh/109,6 kWh

Reichweite (WLTP/CLTC/EPA): 701 km/—/586 km

Verbrauch (WLTP): 21,9–17,9 kWh/100 km

Ladestandard AC: Typ 2 11 kW 3p (opt. 22 kW 3p)

Ladestandard DC: CCS 195 kW

Leistung: 400 kW	**Drehmoment:** 765 Nm
Höchstgeschw.: 200 km/h	**Beschleunigung** (0–100 km/h)**:** 4,6 s
c_W-Wert: 0,25	**Reku-Leistung** (max.)**:** N/A
Leergewicht: 2.580 kg	**Anhängelast** (g/u)**:** 2.500 kg/750 kg
Frunk: —	**Kofferraum:** 500 l/1.750 l

4WD DC 3P TM

BMW

BMW iX M70 xDrive



DE | AT

Preis DE: ab 124.900 €

Preis AT: ab 124.950 €

Akku-Kapazität (brutto/netto): 111,8 kWh/108,9 kWh

Reichweite (WLTP/CLTC/EPA): 600 km/—/488 km
Verbrauch (WLTP): 23,5–20,6 kWh/100 km
Ladestandard AC: Typ 2 22 kW 3p
Ladestandard DC: CCS 195 kW
Leistung: 485 kW | **Drehmoment:** 1.015 Nm
Höchstgeschw.: 250 km/h | **Beschleunigung** (0–100 km/h)**:** 3,8 s
c_W-Wert: 0,26 | **Reku-Leistung** (max.)**:** N/A
Leergewicht: 2.655 kg | **Anhängelast** (g/u)**:** 2.500 kg/750 kg
Frunk: — | **Kofferraum:** 500 l/1.750 l

4WD | DC | 3P | TM | V2L

BMW i7 eDrive50



DE | AT

Preis DE: ab 115.700 €

Preis AT: ab 114.800 €

Akku-Kapazität (brutto/netto): 105,7 kWh/101,7 kWh

Reichweite (WLTP/CLTC/EPA): 611 km/640 km/517 km
Verbrauch (WLTP): 20,3–19,1 kWh/100 km
Ladestandard AC: Typ 2 22 kW 3p
Ladestandard DC: CCS 195 kW
Leistung: 335 kW | **Drehmoment:** 650 Nm
Höchstgeschw.: 205 km/h | **Beschleunigung** (0–100 km/h)**:** 5,5 s
c_W-Wert: 0,24 | **Reku-Leistung** (max.)**:** N/A
Leergewicht: 2.595 kg | **Anhängelast** (g/u)**:** —
Frunk: — | **Kofferraum:** 500 l

RWD | DC | 3P | TM | V2L

BMW i7 xDrive60



DE | AT | EAM 06/23

Preis DE: ab 139.900 €

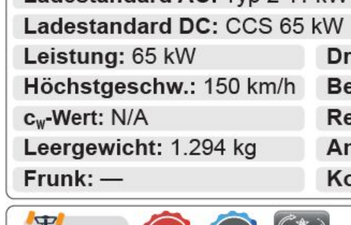
Preis AT: ab 138.900 €

Akku-Kapazität (brutto/netto): 105,7 kWh/101,7 kWh

Reichweite (WLTP/CLTC/EPA): 625 km/650 km/510 km
Verbrauch (WLTP): 19,6–18,4 kWh/100 km
Ladestandard AC: Typ 2 22 kW 3p
Ladestandard DC: CCS 195 kW
Leistung: 400 kW | **Drehmoment:** 745 Nm
Höchstgeschw.: 240 km/h | **Beschleunigung** (0–100 km/h)**:** 4,7 s
c_W-Wert: 0,24 | **Reku-Leistung** (max.)**:** 220 kW
Leergewicht: 2.715 kg | **Anhängelast** (g/u)**:** 2.000 kg/750 kg
Frunk: — | **Kofferraum:** 500 l

4WD | DC | 3P | TM | V2L

BMW i7 M70 xDrive



DE | AT | EAM Online

Preis DE: ab 182.800 €

Preis AT: ab 167.508 €

Akku-Kapazität (brutto/netto): 105,7 kWh/101,7 kWh

Reichweite (WLTP/CLTC/EPA): 559 km/610 km/468 km
Verbrauch (WLTP): 23,7–20,8 kWh/100 km
Ladestandard AC: Typ 2 22 kW 3p
Ladestandard DC: CCS 195 kW
Leistung: 485 kW | **Drehmoment:** 1.100 Nm
Höchstgeschw.: 250 km/h | **Beschleunigung** (0–100 km/h)**:** 3,7 s
c_W-Wert: 0,26 | **Reku-Leistung** (max.)**:** 228 kW
Leergewicht: 2.770 kg | **Anhängelast** (g/u)**:** —
Frunk: — | **Kofferraum:** 500 l

4WD | DC | 3P | TM | V2L

BYD

BYD Dolphin Surf Active

DE | AT | EAM 04/25

Preis DE: ab 22.990 €

Preis AT: ab 22.390 €

Akku-Kapazität (brutto/netto): 30 kWh/—

Reichweite (WLTP/CLTC/EPA): 220 km/—/—
Verbrauch (WLTP): 15,5 kWh/100 km
Ladestandard AC: Typ 2 11 kW 3p
Ladestandard DC: CCS 65 kW
Leistung: 65 kW | **Drehmoment:** 175 Nm
Höchstgeschw.: 150 km/h | **Beschleunigung** (0–100 km/h)**:** 11,1 s
c_W-Wert: N/A | **Reku-Leistung** (max.)**:** N/A
Leergewicht: 1.294 kg | **Anhängelast:** —
Frunk: — | **Kofferraum:** 308 l/1.037 l

FWD | DC | 3P | V2L

BYD Dolphin Surf Boost



DE | AT | EAM 04/25

Preis DE: ab 26.990 €

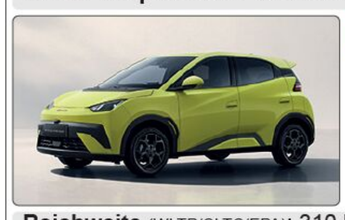
Preis AT: ab 25.390 €

Akku-Kapazität (brutto/netto): 43,2 kWh/—

Reichweite (WLTP/CLTC/EPA): 322 km/—/—
Verbrauch (WLTP): 15,6 kWh/100 km
Ladestandard AC: Typ 2 11 kW 3p
Ladestandard DC: CCS 85 kW
Leistung: 65 kW | **Drehmoment:** 175 Nm
Höchstgeschw.: 150 km/h | **Beschleunigung** (0–100 km/h)**:** 12,1 s
c_W-Wert: N/A | **Reku-Leistung** (max.)**:** N/A
Leergewicht: 1.370 kg | **Anhängelast:** —
Frunk: — | **Kofferraum:** 308 l/1.037 l

FWD | DC | 3P | V2L

BYD Dolphin Surf Comfort Boost



DE | AT | EAM 04/25

Preis DE: ab 30.990 €

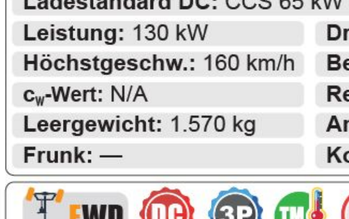
Preis AT: ab 27.890 €

Akku-Kapazität (brutto/netto): 43,2 kWh/—

Reichweite (WLTP/CLTC/EPA): 310 km/—/—
Verbrauch (WLTP): 16,0 kWh/100 km
Ladestandard AC: Typ 2 11 kW 3p
Ladestandard DC: CCS 85 kW
Leistung: 115 kW | **Drehmoment:** 220 Nm
Höchstgeschw.: 150 km/h | **Beschleunigung** (0–100 km/h)**:** 9,1 s
c_W-Wert: N/A | **Reku-Leistung** (max.)**:** N/A
Leergewicht: 1.390 kg | **Anhängelast:** —
Frunk: — | **Kofferraum:** 308 l/1.037 l

FWD | DC | 3P | V2L

BYD Dolphin Comfort/Design



DE | AT | EAM 03/23

Preis DE: ab 34.640 €

Preis AT: ab 36.990 €

Akku-Kapazität (brutto/netto): 60,4 kWh/—

Reichweite (WLTP/CLTC/EPA): 427 km/—/—
Verbrauch (WLTP): 15,9 kWh/100 km
Ladestandard AC: Typ 2 11 kW 3p
Ladestandard DC: CCS 88 kW
Leistung: 150 kW | **Drehmoment:** 310 Nm
Höchstgeschw.: 160 km/h | **Beschleunigung** (0–100 km/h)**:** 7,0 s
c_W-Wert: 0,301 | **Reku-Leistung** (max.)**:** N/A
Leergewicht: 1.658 kg | **Anhängelast:** nur Fahrradtransp.
Frunk: — | **Kofferraum:** 345 l/1.310 l

FWD | DC | 3P | TM | V2L

BYD Atto 2 Active/Boost



DE | AT | EAM 03/25

Preis DE: ab 31.990 €

Preis AT: ab 32.490 €

Akku-Kapazität (brutto/netto): 45,12 kWh/—

Reichweite (WLTP/CLTC/EPA): 312 km/—/—
Verbrauch (WLTP): 16,0 kWh/100 km
Ladestandard AC: Typ 2 11 kW 3p
Ladestandard DC: CCS 65 kW
Leistung: 130 kW | **Drehmoment:** 290 Nm
Höchstgeschw.: 160 km/h | **Beschleunigung** (0–100 km/h)**:** 7,9 s
c_W-Wert: N/A | **Reku-Leistung** (max.)**:** N/A
Leergewicht: 1.570 kg | **Anhängelast:** 750 kg/750 kg
Frunk: — | **Kofferraum:** 400 l/1.340 l

FWD | DC | 3P | TM | V2L

BYD Atto 2 Comfort

DE Q1/26 | AT

Preis DE: N/A

Preis AT: ab 38.990 €

Akku-Kapazität (brutto/netto): 64,8 kWh/—

Reichweite (WLTP/CLTC/EPA):430 km/—/—
Verbrauch (WLTP): 17,4 kWh/100 km
Ladestandard AC: Typ 2 11 kW 3p
Ladestandard DC: CCS 155 kW
Leistung: 150 kW | **Drehmoment:** 310 Nm
Höchstgeschw.: 160 km/h | **Beschleunigung** (0–100 km/h)**:** 7,9 s
c_W-Wert: N/A | **Reku-Leistung** (max.)**:** N/A
Leergewicht: 1.720 kg | **Anhängelast:** 750 kg/750 kg
Frunk: — | **Kofferraum:** 450 l/1.370 l

FWD | DC | 3P | TM | V2L

BYD Atto 3 Comfort/Design



DE | AT | EAM 02/24

Preis DE: ab 37.990 €

Preis AT: ab 39.990 €

Akku-Kapazität (brutto/netto): 60,48 kWh/~58 kWh

Reichweite (WLTP/CLTC/EPA): 420 km/510 km/—
Verbrauch (WLTP): 16,0–15,6 kWh/100 km
Ladestandard AC: Typ 2 11 kW 3p
Ladestandard DC: CCS 110 kW
Leistung: 150 kW | **Drehmoment:** 310 Nm
Höchstgeschw.: 160 km/h | **Beschleunigung** (0–100 km/h)**:** 7,3 s
c_W-Wert: 0,29 | **Reku-Leistung** (max.)**:** N/A
Leergewicht: 1.750 kg | **Anhängelast** (g/u)**:** —
Frunk: — | **Kofferraum:** 440 l/1.338 l

FWD | DC | 3P | TM | V2L

BYD Seal U Comfort



DE | AT | EAM 02/24

Preis DE: ab 41.990 €

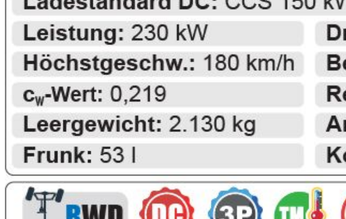
Preis AT: ab 41.990 €

Akku-Kapazität (brutto/netto): 71,8 kWh/—

Reichweite (WLTP/CLTC/EPA): 420 km/—/—
Verbrauch (WLTP): 19,9 kWh/100 km
Ladestandard AC: Typ 2 11 kW 3p
Ladestandard DC: CCS 115 kW
Leistung: 160 kW | **Drehmoment:** 310 Nm
Höchstgeschw.: 175 km/h | **Beschleunigung** (0–100 km/h)**:** 9,3 s
c_W-Wert: 0,32 | **Reku-Leistung** (max.)**:** N/A
Leergewicht: 2.020 kg | **Anhängelast** (g/u)**:** 1.300 kg/750 kg
Frunk: 53 l | **Kofferraum:** 552 l/1.440 l

FWD | DC | 3P | TM | V2L

BYD Seal U Design



DE | AT | EAM 02/24

Preis DE: ab 44.990 €

Preis AT: ab 44.990 €

Akku-Kapazität (brutto/netto): 87,0 kWh/—

Reichweite (WLTP/CLTC/EPA): 500 km/—/—
Verbrauch (WLTP): 20,5 kWh/100 km
Ladestandard AC: Typ 2 11 kW 3p
Ladestandard DC: CCS 140 kW
Leistung: 160 kW | **Drehmoment:** 330 Nm
Höchstgeschw.: 175 km/h | **Beschleunigung** (0–100 km/h)**:** 9,6 s
c_W-Wert: 0,32 | **Reku-Leistung** (max.)**:** N/A
Leergewicht: 2.147 kg | **Anhängelast** (g/u)**:** 1.300 kg/750 kg
Frunk: 53 l | **Kofferraum:** 552 l/1.440 l

FWD | DC | 3P | TM | V2L

BYD Seal U Comfort

DE | AT | EAM 02/24

Preis DE: ab 41.990 €

Preis AT: ab 41.990 €

Akku-Kapazität (brutto/netto): 71,8 kWh/—

Reichweite (WLTP/CLTC/EPA): 420 km/—/—
Verbrauch (WLTP): 19,9 kWh/100 km
Ladestandard AC: Typ 2 11 kW 3p
Ladestandard DC: CCS 115 kW
Leistung: 160 kW | **Drehmoment:** 310 Nm
Höchstgeschw.: 175 km/h | **Beschleunigung** (0–100 km/h)**:** 9,3 s
c_W-Wert: 0,32 | **Reku-Leistung** (max.)**:** N/A
Leergewicht: 2.020 kg | **Anhängelast** (g/u)**:** 1.300 kg/750 kg
Frunk: 53 l | **Kofferraum:** 552 l/1.440 l

FWD | DC | 3P | TM | V2L

BYD Seal Design RWD



DE | AT | EAM 02/25

Preis DE: ab 46.990 €

Preis AT: ab 47.990 €

Akku-Kapazität (brutto/netto): 82,5 kWh/—

Reichweite (WLTP/CLTC/EPA): 570 km/—/—
Verbrauch (WLTP): 16,6 kWh/100 km
Ladestandard AC: Typ 2 11 kW 3p
Ladestandard DC: CCS 150 kW
Leistung: 230 kW | **Drehmoment:** N/A
Höchstgeschw.: 180 km/h | **Beschleunigung** (0–100 km/h)**:** 5,9 s
c_W-Wert: 0,219 | **Reku-Leistung** (max.)**:** N/A
Leergewicht: 2.130 kg | **Anhängelast** (g/u)**:** 750 kg/750 kg
Frunk: 53 l | **Kofferraum:** 400 l

RWD | DC | 3P | TM | V2L

BYD Seal Excellence AWD

DE | AT | EAM 03/23

Preis DE: ab 50.990 €

Preis AT: ab 50.990 €

Akku-Kapazität (brutto/netto): 82,5 kWh/—

Reichweite (WLTP/CLTC/EPA): 520 km/—/—
Verbrauch (WLTP): 18,2 kWh/100 km
Ladestandard AC: Typ 2 11 kW 3p
Ladestandard DC: CCS 150 kW
Leistung: 390 kW | **Drehmoment:** N/A
Höchstgeschw.: 180 km/h | **Beschleunigung** (0–100 km/h)**:** 3,8 s
c_W-Wert: 0,219 | **Reku-Leistung** (max.)**:** N/A
Leergewicht: 2.260 kg | **Anhängelast** (g/u)**:** 1.500 kg/750 kg
Frunk: 53 l | **Kofferraum:** 400 l

4WD | DC | 3P | TM | V2L

BYD

BYD Sealion 7 Comfort



DE | AT | EAM Online

Preis DE: ab 47.990 €

Preis AT: ab 49.990 €

Akku-Kapazität (brutto/netto): 82,5 kWh/—

Reichweite (WLTP/CLTC/EPA): 482 km/—/—
Verbrauch (WLTP): 19,9 kWh/100 km
Ladestandard AC: Typ 2 11 kW 3p
Ladestandard DC: CCS 150 kW
Leistung: 230 kW | **Drehmoment:** 380 Nm
Höchstgeschw.: 215 km/h | **Beschleunigung** (0–100 km/h)**:** 6,7 s
c_W-Wert: N/A | **Reku-Leistung** (max.)**:** N/A
Leergewicht: 2.225 kg | **Anhängelast** (g/u)**:** 750 kg/750 kg
Frunk: 58 l | **Kofferraum:** 520 l/1.789 l

RWD | DC | 3P | TM | V2L

BYD Sealion 7 Design AWD



DE | AT | EAM Online

Preis DE: ab 53.990 €

Preis AT: N/A

Akku-Kapazität (brutto/netto): 82,5 kWh/—

Reichweite (WLTP/CLTC/EPA): 456 km/—/—
Verbrauch (WLTP): 21,4 kWh/100 km
Ladestandard AC: Typ 2 11 kW 3p
Ladestandard DC: CCS 150 kW
Leistung: 390 kW | **Drehmoment:** 690 Nm
Höchstgeschw.: 215 km/h | **Beschleunigung** (0–100 km/h)**:** 4,5 s
c_W-Wert: N/A | **Reku-Leistung** (max.)**:** N/A
Leergewicht: 2.340 kg | **Anhängelast** (g/u)**:** 1500 kg/750 kg
Frunk: 58 l | **Kofferraum:** 520 l/1.789 l

4WD | DC | 3P | TM | V2L

BYD Sealion 7 Excellence AWD



DE | AT | EAM 01/25

Preis DE: ab 58.990 €

Preis AT: ab 56.490 €

Akku-Kapazität (brutto/netto): 91,3 kWh/—

Reichweite (WLTP/CLTC/EPA): 502 km/—/—
Verbrauch (WLTP): 21,9 kWh/100 km
Ladestandard AC: Typ 2 11 kW 3p
Ladestandard DC: CCS 230 kW
Leistung: 390 kW | **Drehmoment:** 690 Nm
Höchstgeschw.: 215 km/h | **Beschleunigung** (0–100 km/h)**:** 4,5 s
c_W-Wert: N/A | **Reku-Leistung** (max.)**:** N/A
Leergewicht: 2.435 kg | **Anhängelast** (g/u)**:** 1500 kg/750 kg
Frunk: 58 l | **Kofferraum:** 520 l/1.789 l

4WD | DC | 3P | TM | V2L

BYD Tang



DE | AT | EAM 01/25

Preis DE: ab 69.615 €

Preis AT: ab 73.300 €

Akku-Kapazität (brutto/netto): 108,8 kWh/—

Reichweite (WLTP/CLTC/EPA): 530 km/—/—
Verbrauch (WLTP): 24,0 kWh/100 km
Ladestandard AC: Typ 2 11 kW 3p
Ladestandard DC: CCS 170 kW
Leistung: 380 kW | **Drehmoment:** 680 Nm
Höchstgeschw.: 190 km/h | **Beschleunigung** (0–100 km/h)**:** 4,9 s
c_W-Wert: N/A | **Reku-Leistung** (max.)**:** N/A
Leergewicht: 2.630 kg | **Anhängelast** (g/u)**:** 1.500 kg/750 kg
Frunk: — | **Kofferraum:** 578 l/1.655 l

4WD | DC | 3P | TM | V2L

CADILLAC

Cadillac Lyriq



DE | AT | EAM 05/22

Preis DE: ab 83.000 € ⇧

Preis AT: N/A

Akku-Kapazität (brutto/netto): 102 kWh/~100 kWh

Reichweite (WLTP/CLTC/EPA): 530 km/608 km/494 km
Verbrauch (WLTP): 22,5 kWh/100 km
Ladestandard AC: Typ 2 22 kW 3p
Ladestandard DC: CCS 190 kW
Leistung: 388 kW | **Drehmoment:** 610 Nm
Höchstgeschw.: 210 km/h | **Beschleunigung** (0–100 km/h)**:** 5,3 s
c_W-Wert: N/A | **Reku-Leistung** (max.)**:** N/A
Leergewicht: 2.774 kg | **Anhängelast** (g/u)**:** 1.587 kg/750 kg
Frunk: — | **Kofferraum:** 588 l/1.687 l

4WD | DC | 3P | TM

Cadillac Lyriq-V



DE | AT

Preis DE: ab 108.809 €

Preis AT: N/A

Akku-Kapazität (brutto/netto): 91 kWh/—

Reichweite (WLTP/CLTC/EPA): 460 km/—/459 km
Verbrauch (WLTP): 21,8 kWh/100 km
Ladestandard AC: Typ 2 22 kW 3p
Ladestandard DC: CCS 190 kW
Leistung: 458 kW | **Drehmoment:** 880 Nm
Höchstgeschw.: 230 km/h | **Beschleunigung** (0–100 km/h)**:** 3,3 s
c_W-Wert: N/A | **Reku-Leistung** (max.)**:** N/A
Leergewicht: 2.774 kg | **Anhängelast** (g/u)**:** 1.587 kg/750 kg
Frunk: — | **Kofferraum:** 588 l/1.687 l

4WD | DC | 3P | TM

Cadillac Vistiq



DE | AT

Preis DE: ab 99.640 €

Preis AT: N/A

Akku-Kapazität (brutto/netto): 91 kWh/—

Reichweite (WLTP/CLTC/EPA): 460 km/—/483 km
Verbrauch (WLTP): 21,8 kWh/100 km
Ladestandard AC: Typ 2 22 kW 3p
Ladestandard DC: CCS 190 kW
Leistung: 452 kW | **Drehmoment:** 880 Nm
Höchstgeschw.: 210 km/h | **Beschleunigung** (0–100 km/h)**:** 3,7 s
c_W-Wert: N/A | **Reku-Leistung** (max.)**:** N/A
Leergewicht: 2.899 kg | **Anhängelast** (g/u)**:** 2.000 kg/750 kg
Frunk: — | **Kofferraum:** 889 l

4WD | DC | 3P | TM

CHANGAN

Changan Deepal S05 RWD



DE Q4/25 | AT | EAM Online

Preis DE: ab 38.990 €

Preis AT: N/A

Akku-Kapazität (brutto/netto): 68,8 kWh/—

Reichweite (WLTP/CLTC/EPA): 485 km/—/—
Verbrauch (WLTP): 15,9 kWh/100 km
Ladestandard AC: Typ 2 11 kW 3p
Ladestandard DC: CCS 200 kW
Leistung: 200 kW | **Drehmoment:** 290 Nm
Höchstgeschw.: 180 km/h | **Beschleunigung** (0–100 km/h)**:** 7,5 s
c_W-Wert: 0,25 | **Reku-Leistung** (max.)**:** N/A
Leergewicht: 1.940 kg | **Anhängelast** (g/u)**:** 1.600 kg/750 kg
Frunk: 159 l | **Kofferraum:** 492 l/1.250 l

RWD | DC | 3P | TM | V2L

Changan Deepal S05 AWD



DE Q4/25 | AT | EAM Online

Preis DE: ab 44.990 €

Preis AT: N/A

Akku-Kapazität (brutto/netto): 68,8 kWh/—

Reichweite (WLTP/CLTC/EPA): 445 km/—/—
Verbrauch (WLTP): 17,5 kWh/100 km
Ladestandard AC: Typ 2 11 kW 3p
Ladestandard DC: CCS 200 kW
Leistung: 320 kW | **Drehmoment:** 502 Nm
Höchstgeschw.: 180 km/h | **Beschleunigung** (0–100 km/h)**:** 5,5 s
c_W-Wert: 0,25 | **Reku-Leistung** (max.)**:** N/A
Leergewicht: 2.040 kg | **Anhängelast** (g/u)**:** 1.600 kg/750 kg
Frunk: 159 l | **Kofferraum:** 492 l/1.250 l

4WD | DC | 3P | TM | V2L

CHANGAN

Changan Deepal S07



DE | AT | EAM Online

Preis DE: ab 44.990 €

Preis AT: N/A

Akku-Kapazität (brutto/netto): 79,97 kWh/—

Reichweite (WLTP/CLTC/EPA): 475 km/628 km/—
Verbrauch (WLTP): 15,9 kWh/100 km
Ladestandard AC: Typ 2 11 kW 3p
Ladestandard DC: CCS 93 kW
Leistung: 160 kW | **Drehmoment:** 320 Nm
Höchstgeschw.: 180 km/h | **Beschleunigung** (0–100 km/h)**:** 7,9 s
c_W-Wert: N/A | **Reku-Leistung** (max.)**:** N/A
Leergewicht: 2.073 kg | **Anhängelast** (g/u)**:** 1.500 kg/750 kg
Frunk: 125 l | **Kofferraum:** 510 l/1.250 l

RWD | DC | 3P | TM

CITROËN

Citroën ë-C3 Standard Range



DE | AT

Preis DE: ab 19.990 €

Preis AT: ab 22.890 €

Akku-Kapazität (brutto/netto): 30 kWh/—

Reichweite (WLTP/CLTC/EPA): 212 km/—/—
Verbrauch (WLTP): 17,2–16,7 kWh/100 km
Ladestandard AC: Typ 2 7,4 kW 1p, opt. 11 kW 3p
Ladestandard DC: CCS 30 kW opt.
Leistung: 83 kW | **Drehmoment:** 125 Nm
Höchstgeschw.: 125 km/h | **Beschleunigung** (0–100 km/h)**:** 12 s
c_W-Wert: N/A | **Reku-Leistung** (max.)**:** N/A
Leergewicht: 1.413 kg | **Anhängelast** (g/u)**:** —
Frunk: — | **Kofferraum:** 310 l/1.188 l

FWD | DC | 3P | 1P | TM

Citroën ë-C3 Standard Range



DE | AT | EAM 04/25

Preis DE: ab 23.300 €

Preis AT: ab 25.300 €

Akku-Kapazität (brutto/netto): 44 kWh/43,7 kWh

Reichweite (WLTP/CLTC/EPA): 322 km/—/—
Verbrauch (WLTP): 17,2–16,8 kWh/100 km
Ladestandard AC: Typ 2 7,4 kW 1p, opt. 11 kW 3p
Ladestandard DC: CCS 100 kW
Leistung: 83 kW | **Drehmoment:** 125 Nm
Höchstgeschw.: 132 km/h | **Beschleunigung** (0–100 km/h)**:** 11 s
c_W-Wert: N/A | **Reku-Leistung** (max.)**:** N/A
Leergewicht: 1.491 kg | **Anhängelast** (g/u)**:** 550 kg/550 kg
Frunk: — | **Kofferraum:** 310 l/1.188 l

FWD | DC | 3P | 1P | TM

Citroën ë-C3 Aircross Standard Range



DE | AT

Preis DE: ab 26.490 €

Preis AT: ab 27.880 €

Akku-Kapazität (brutto/netto): 44 kWh/43,7 kWh

Reichweite (WLTP/CLTC/EPA): 303 km/—/—
Verbrauch (WLTP): 18,3–18,2 kWh/100 km
Ladestandard AC: Typ 2 7,4 kW 1p, opt. 11 kW 3p
Ladestandard DC: CCS 100 kW
Leistung: 83 kW | **Drehmoment:** 125 Nm
Höchstgeschw.: 143 km/h | **Beschleunigung** (0–100 km/h)**:** 12,9 s
c_W-Wert: N/A | **Reku-Leistung** (max.)**:** N/A
Leergewicht: 1.579 kg | **Anhängelast** (g/u)**:** 350 kg/350 kg
Frunk: — | **Kofferraum:** 460 l/1.600 l

FWD | DC | 3P | 1P | TM

Citroën ë-C3 Extended Range



DE | AT | EAM 04/24

Preis DE: ab 30.690 €

Preis AT: ab 32.080 €

Akku-Kapazität (brutto/netto): 53 kWh/—

Reichweite (WLTP/CLTC/EPA): 400 km/—/—
Verbrauch (WLTP): 16,7–16,1 kWh/100 km
Ladestandard AC: Typ 2 7,4 kW 1p, opt. 11 kW 3p
Ladestandard DC: CCS 100 kW
Leistung: 83 kW | **Drehmoment:** 125 Nm
Höchstgeschw.: 143 km/h | **Beschleunigung** (0–100 km/h)**:** 13 s
c_W-Wert: N/A | **Reku-Leistung** (max.)**:** N/A
Leergewicht: 1.608 kg | **Anhängelast** (g/u)**:** 550 kg/550 kg
Frunk: — | **Kofferraum:** 460 l/1.600 l

FWD | DC | 3P | 1P | TM

CADILLAC

Cadillac Optiq



DE | AT | EAM Online

Preis DE: ab 65.000 €

Preis AT: N/A

Akku-Kapazität (brutto/netto): 75 kWh/—

Reichweite (WLTP/CLTC/EPA): 425 km/—/—
Verbrauch (WLTP): 19,6 kWh/100 km
Ladestandard AC: Typ 2 22 kW 3p
Ladestandard DC: CCS 110 kW
Leistung: 224 kW | **Drehmoment:** 480 Nm
Höchstgeschw.: 184 km/h | **Beschleunigung** (0–100 km/h)**:** 6,3 s
c_W-Wert: N/A | **Reku-Leistung** (max.)**:** N/A
Leergewicht: 2.376 kg | **Anhängelast** (g/u)**:** 680 kg/680 kg
Frunk: — | **Kofferraum:** 588 l/1.687 l

4WD | DC | 3P | TM

CITROËN

Citroën ë-C4 136

4



DE | AT | EAM 03/21

Preis DE: ab 31.990 €

Preis AT: ab 34.975 €

Akku-Kapazität (brutto/netto): 50 kWh/46 kWh

Reichweite (WLTP/CLTC/EPA): 355 km/—/—
Verbrauch (WLTP): 15,5–15,2 kWh/100 km
Ladestandard AC: Typ 2 11 kW 3p
Ladestandard DC: CCS 100 kW

Leistung: 100 kW	**Drehmoment:** 260 Nm
Höchstgeschw.: 150 km/h	**Beschleunigung** (0–100 km/h)**:** 10,8 s
c_W-Wert: 0,28	**Reku-Leistung** (max.)**:** N/A
Leergewicht: 1.636 kg	**Anhängelast** (g/u)**:** —
Frunk: —	**Kofferraum:** 380 l/1.250 l

FWD DC 3P TM

Citroën ë-C4 156

4



DE | AT | EAM Online

Preis DE: ab 34.100 €

Preis AT: ab 38.625 €

Akku-Kapazität (brutto/netto): 54 kWh/51,5 kWh

Reichweite (WLTP/CLTC/EPA): 420 km/—/—
Verbrauch (WLTP): 15,0–14,7 kWh/100 km
Ladestandard AC: Typ 2 11 kW 3p
Ladestandard DC: CCS 100 kW

Leistung: 115 kW	**Drehmoment:** 270 Nm
Höchstgeschw.: 150 km/h	**Beschleunigung** (0–100 km/h)**:** 10,0 s
c_W-Wert: 0,28	**Reku-Leistung** (max.)**:** 100 kW
Leergewicht: 1.636 kg	**Anhängelast** (g/u)**:** —
Frunk: —	**Kofferraum:** 380 l/1.250 l

FWD DC 3P TM

Citroën ë-C4 X 136

4



DE | AT | EAM 04/22

Preis DE: ab 32.600 €

Preis AT: ab 35.875 €

Akku-Kapazität (brutto/netto): 50 kWh/46 kWh

Reichweite (WLTP/CLTC/EPA): 362 km/—/—
Verbrauch (WLTP): 15,3–15,0 kWh/100 km
Ladestandard AC: Typ 2 11 kW 3p
Ladestandard DC: CCS 100 kW

Leistung: 100 kW	**Drehmoment:** 260 Nm
Höchstgeschw.: 150 km/h	**Beschleunigung** (0–100 km/h)**:** 10,8 s
c_W-Wert: 0,29	**Reku-Leistung** (max.)**:** N/A
Leergewicht: 1.659 kg	**Anhängelast** (g/u)**:** —
Frunk: —	**Kofferraum:** 510 l/1.360 l

FWD DC 3P TM

Citroën ë-C4 X 156

4



DE | AT | EAM Online

Preis DE: ab 34.800 €

Preis AT: ab 39.525 €

Akku-Kapazität (brutto/netto): 54 kWh/51,5 kWh

Reichweite (WLTP/CLTC/EPA): 421 km/—/—
Verbrauch (WLTP): 14,9–14,6 kWh/100 km
Ladestandard AC: Typ 2 11 kW 3p
Ladestandard DC: CCS 100 kW

Leistung: 115 kW	**Drehmoment:** 270 Nm
Höchstgeschw.: 150 km/h	**Beschleunigung** (0–100 km/h)**:** 10,1 s
c_W-Wert: 0,29	**Reku-Leistung** (max.)**:** 100 kW
Leergewicht: 1.659 kg	**Anhängelast** (g/u)**:** —
Frunk: —	**Kofferraum:** 510 l/1.360 l

FWD DC 3P TM

Citroën ë-C5 Aircross 210 Comfort Range

4



DE | AT | EAM 06/25

Preis DE: ab 42.590 €

Preis AT: ab 42.990 €

Akku-Kapazität (brutto/netto): 80 kWh/73 kWh

Reichweite (WLTP/CLTC/EPA): 520 km/—/—
Verbrauch (WLTP): N/A
Ladestandard AC: Typ 2 11 kW 3p
Ladestandard DC: CCS 160 kW

Leistung: 157 kW	**Drehmoment:** 343 Nm
Höchstgeschw.: 170 km/h	**Beschleunigung** (0–100 km/h)**:** 8,9 s
c_W-Wert: N/A	**Reku-Leistung** (max.)**:** N/A
Leergewicht: 2.184 kg	**Anhängelast** (g/u)**:** 1.250 kg/750 kg
Frunk: —	**Kofferraum:** 565 l/1.668 l

FWD DC 3P TM

CITROËN

Citroën ë-C5 Aircross 230 Long Range

4



DE Q4/25 | AT Q4/25 | EAM 06/25

Preis DE: N/A

Preis AT: N/A

Akku-Kapazität (brutto/netto): 104 kWh/97 kWh

Reichweite (WLTP/CLTC/EPA): 680 km/—/—
Verbrauch (WLTP): N/A
Ladestandard AC: Typ 2 11 kW 3p
Ladestandard DC: CCS 160 kW

Leistung: 170 kW	**Drehmoment:** 343 Nm
Höchstgeschw.: N/A	**Beschleunigung** (0–100 km/h)**:** N/A
c_W-Wert: N/A	**Reku-Leistung** (max.)**:** N/A
Leergewicht: N/A	**Anhängelast** (g/u)**:** —
Frunk: —	**Kofferraum:** 565 l/1.668 l

FWD DC 3P TM

Citroën ë-Berlingo

4



DE | AT | EAM 04/22

Preis DE: ab 36.940 €

Preis AT: ab 38.450 €

Akku-Kapazität (brutto/netto): 50 kWh/46 kWh

Reichweite (WLTP/CLTC/EPA): 345 km/—/—
Verbrauch (WLTP): 18,8–18,0 kWh/100 km
Ladestandard AC: Typ 2 11 kW 3p
Ladestandard DC: CCS 100 kW

Leistung: 100 kW	**Drehmoment:** 270 Nm
Höchstgeschw.: 132 km/h	**Beschleunigung** (0–100 km/h)**:** 11,7 s
c_W-Wert: N/A	**Reku-Leistung** (max.)**:** N/A
Leergewicht: 1.811 kg	**Anhängelast** (g/u)**:** 750 kg/750 kg
Frunk: —	**Kofferraum:** 775 l/2.126 l

FWD DC 3P TM 2

Citroën ë-Jumpy Kombi (50 kWh)

5



DE | AT

Preis DE: ab 44.230 €

Preis AT: ab 40.400 €

Akku-Kapazität (brutto/netto): 50 kWh/46 kWh

Reichweite (WLTP/CLTC/EPA): 223 km/—/—
Verbrauch (WLTP): 24,4–24,1 kWh/100 km
Ladestandard AC: Typ 2 11 kW 3p
Ladestandard DC: CCS 100 kW

Leistung: 100 kW	**Drehmoment:** 260 Nm
Höchstgeschw.: 130 km/h	**Beschleunigung** (0–100 km/h)**:** 13,1 s
c_W-Wert: N/A	**Reku-Leistung** (max.)**:** N/A
Leergewicht: 2.018 kg	**Anhängelast** (g/u)**:** 1.000 kg/750 kg
Frunk: —	**Kofferraum:** 1.624 l/4.554 l

FWD DC 3P TM 2

Citroën ë-Jumpy Kombi (75 kWh)

5



DE | AT | EAM 03/22

Preis DE: ab 50.230 €

Preis AT: ab 46.400 €

Akku-Kapazität (brutto/netto): 75 kWh/69 kWh

Reichweite (WLTP/CLTC/EPA): 352 km/—/—
Verbrauch (WLTP): 24,4–24,2 kWh/100 km
Ladestandard AC: Typ 2 11 kW 3p
Ladestandard DC: CCS 100 kW

Leistung: 100 kW	**Drehmoment:** 260 Nm
Höchstgeschw.: 130 km/h	**Beschleunigung** (0–100 km/h)**:** 14,3 s
c_W-Wert: N/A	**Reku-Leistung** (max.)**:** N/A
Leergewicht: 2.211 kg	**Anhängelast** (g/u)**:** 1.000 kg/750 kg
Frunk: —	**Kofferraum:** 1.624 l/4.554 l

FWD DC 3P TM 2

Citroën ë-SpaceTourer (50 kWh)

5



DE | AT

Preis DE: ab 46.230 €

Preis AT: ab 49.060 €

Akku-Kapazität (brutto/netto): 50 kWh/46 kWh

Reichweite (WLTP/CLTC/EPA): 222 km/—/—
Verbrauch (WLTP): 24,8–23,9 kWh/100 km
Ladestandard AC: Typ 2 11 kW 3p
Ladestandard DC: CCS 100 kW

Leistung: 100 kW	**Drehmoment:** 260 Nm
Höchstgeschw.: 130 km/h	**Beschleunigung** (0–100 km/h)**:** 13,1 s
c_W-Wert: N/A	**Reku-Leistung** (max.)**:** N/A
Leergewicht: 2.027 kg	**Anhängelast** (g/u)**:** 1.000 kg/750 kg
Frunk: —	**Kofferraum:** 1.624 l/4.554 l

FWD DC 3P TM 2

CITROËN

Citroën ë-SpaceTourer (75 kWh)

5



DE | AT | EAM 03/22

Preis DE: ab 52.230 €

Preis AT: ab 55.060 €

Akku-Kapazität (brutto/netto): 75 kWh/69 kWh

Reichweite (WLTP/CLTC/EPA): 351 km/—/—
Verbrauch (WLTP): 24,9–23,8 kWh/100 km
Ladestandard AC: Typ 2 11 kW 3p
Ladestandard DC: CCS 100 kW

Leistung: 100 kW	**Drehmoment:** 260 Nm
Höchstgeschw.: 130 km/h	**Beschleunigung** (0–100 km/h)**:** 14,3 s
c_W-Wert: N/A	**Reku-Leistung** (max.)**:** N/A
Leergewicht: 2.211 kg	**Anhängelast** (g/u)**:** 1.000 kg/750 kg
Frunk: —	**Kofferraum:** 1.624 l/4.554 l

FWD DC 3 TM 2

CUPRA

Cupra Born 150 kW 60 kWh

5



DE | AT | EAM 06/21

Preis DE: ab 40.450 €

Preis AT: ab 37.900 €

Akku-Kapazität (brutto/netto): 63 kWh/60 kWh

Reichweite (WLTP/CLTC/EPA): 428 km/—/—
Verbrauch (WLTP): 17,5–15,6 kWh/100 km
Ladestandard AC: Typ 2 11 kW 3p
Ladestandard DC: CCS 165 kW

Leistung: 150 kW	**Drehmoment:** 265 Nm
Höchstgeschw.: 160 km/h	**Beschleunigung** (0–100 km/h)**:** 7,7 s
c_W-Wert: 0,272	**Reku-Leistung** (max.)**:** N/A
Leergewicht: 1.842 kg	**Anhängelast** (g/u)**:** —
Frunk: —	**Kofferraum:** 385 l/1.267 l

RWD DC 3 TM

Cupra Born 170 kW 60 kWh

5



DE | AT | EAM 06/21

Preis DE: ab 41.550 €

Preis AT: ab 39.900 €

Akku-Kapazität (brutto/netto): 63 kWh/60 kWh

Reichweite (WLTP/CLTC/EPA): 427 km/—/—
Verbrauch (WLTP): 17,6–15,6 kWh/100 km
Ladestandard AC: Typ 2 11 kW 3p
Ladestandard DC: CCS 165 kW

Leistung: 170 kW	**Drehmoment:** 310 Nm
Höchstgeschw.: 160 km/h	**Beschleunigung** (0–100 km/h)**:** 6,7 s
c_W-Wert: 0,272	**Reku-Leistung** (max.)**:** N/A
Leergewicht: 1.840 kg	**Anhängelast** (g/u)**:** —
Frunk: —	**Kofferraum:** 385 l/1.267 l

RWD DC 3 TM

Cupra Born 170 kW 79 kWh

5



DE | AT | EAM 06/21

Preis DE: ab 47.350 €

Preis AT: ab 43.500 €

Akku-Kapazität (brutto/netto): 84 kWh/79 kWh

Reichweite (WLTP/CLTC/EPA): 559 km/—/—
Verbrauch (WLTP): 17,8–15,9 kWh/100 km
Ladestandard AC: Typ 2 11 kW 3p
Ladestandard DC: CCS 185 kW

Leistung: 170 kW	**Drehmoment:** 310 Nm
Höchstgeschw.: 160 km/h	**Beschleunigung** (0–100 km/h)**:** 7,1 s
c_W-Wert: 0,272	**Reku-Leistung** (max.)**:** N/A
Leergewicht: 1.977 kg	**Anhängelast** (g/u)**:** —
Frunk: —	**Kofferraum:** 385 l/1.267 l

RWD DC 3 TM

Cupra Born VZ

5



DE | AT | EAM Online

Preis DE: ab 52.870 €

Preis AT: ab 48.500 €

Akku-Kapazität (brutto/netto): 84 kWh/79 kWh

Reichweite (WLTP/CLTC/EPA): 594 km/—/—
Verbrauch (WLTP): 16,7–14,9 kWh/100 km
Ladestandard AC: Typ 2 11 kW 3p
Ladestandard DC: CCS 185 kW

Leistung: 240 kW	**Drehmoment:** 545 Nm
Höchstgeschw.: 200 km/h	**Beschleunigung** (0–100 km/h)**:** 5,6 s
c_W-Wert: 0,272	**Reku-Leistung** (max.)**:** N/A
Leergewicht: 1.999 kg	**Anhängelast** (g/u)**:** —
Frunk: —	**Kofferraum:** 385 l/1.267 l

RWD DC 3 TM

CUPRA

Cupra Tavascan



DE | AT | EAM 04/24

Preis DE: ab 53.340 €

Preis AT: ab 48.400 €

Akku-Kapazität (brutto/netto): 82 kWh/76,6 kWh

Reichweite (WLTP/CLTC/EPA): 568 km/—/—
Verbrauch (WLTP): 17,7–15,9 kWh/100 km
Ladestandard AC: Typ 2 11 kW 3p
Ladestandard DC: CCS 135 kW

Leistung: 210 kW	**Drehmoment:** 545 Nm
Höchstgeschw.: 180 km/h	**Beschleunigung** (0–100 km/h)**:** 6,8 s
c_w-Wert: 0,26	**Reku-Leistung** (max.)**:** N/A
Leergewicht: 2.178 kg	**Anhängelast** (g/u)**:** 1.000 kg/750 kg
Frunk: —	**Kofferraum:** 540 l/1.550 l

RWD | DC | 3P | TM

Cupra Tavascan VZ 4Drive



DE | AT | EAM 04/24

Preis DE: ab 57.910 €

Preis AT: ab 57.300 €

Akku-Kapazität (brutto/netto): 82 kWh/76,6 kWh

Reichweite (WLTP/CLTC/EPA): 513 km/—/—
Verbrauch (WLTP): 18,5–17,1 kWh/100 km
Ladestandard AC: Typ 2 11 kW 3p
Ladestandard DC: CCS 135 kW

Leistung: 250 kW	**Drehmoment:** 545 Nm
Höchstgeschw.: 180 km/h	**Beschleunigung** (0–100 km/h)**:** 5,5 s
c_w-Wert: 0,26	**Reku-Leistung** (max.)**:** N/A
Leergewicht: 2.273 kg	**Anhängelast** (g/u)**:** 1.200 kg/750 kg
Frunk: —	**Kofferraum:** 540 l/1.550 l

4WD | DC | 3P | TM

DACIA

Dacia Spring Electric 45



DE | AT | EAM 05/24

Preis DE: ab 16.900 €

Preis AT: ab 18.990 €

Akku-Kapazität (brutto/netto): 28,4 kWh/26,8 kWh

Reichweite (WLTP/CLTC/EPA): 225 km/—/—
Verbrauch (WLTP): 13,8 kWh/100 km
Ladestandard AC: Typ 2 6,6 kW 1p
Ladestandard DC: —

Leistung: 33 kW	**Drehmoment:** 125 Nm
Höchstgeschw.: 125 km/h	**Beschleunigung** (0–100 km/h)**:** 19,1 s
c_w-Wert: N/A	**Reku-Leistung** (max.)**:** N/A
Leergewicht: 1.030 kg	**Anhängelast** (g/u)**:** —
Frunk: 35 l	**Kofferraum:** 288 l/1.004 l

FWD | 1P

Dacia Spring Electric 65



DE | AT | EAM 04/25

Preis DE: ab 18.900 €

Preis AT: ab 20.990 €

Akku-Kapazität (brutto/netto): 28,4 kWh/26,8 kWh

Reichweite (WLTP/CLTC/EPA): 228 km/—/—
Verbrauch (WLTP): 13,1 kWh/100 km
Ladestandard AC: Typ 2 3,7 kW 1p
Ladestandard DC: CCS 30 kW opt.

Leistung: 48 kW	**Drehmoment:** 113 Nm
Höchstgeschw.: 125 km/h	**Beschleunigung** (0–100 km/h)**:** 13,7 s
c_w-Wert: N/A	**Reku-Leistung** (max.)**:** N/A
Leergewicht: 1.050 kg	**Anhängelast** (g/u)**:** —
Frunk: 35 l	**Kofferraum:** 288 l/1.004 l

FWD | DC | 1P | V2L

DONGFENG

Dongfeng Box (31 kWh)



DE | AT

Preis DE: N/A

Preis AT: N/A

Akku-Kapazität (brutto/netto): 31,4 kWh/—

Reichweite (WLTP/CLTC/EPA): 230 km/—/—
Verbrauch (WLTP): N/A
Ladestandard AC: Typ 2 3,3 kW 1p
Ladestandard DC: CCS 77 kW

Leistung: 70 kW	**Drehmoment:** N/A
Höchstgeschw.: 140 km/h	**Beschleunigung** (0–100 km/h)**:** N/A
c_w-Wert: N/A	**Reku-Leistung** (max.)**:** N/A
Leergewicht: 1.281 kg	**Anhängelast** (g/u)**:** —
Frunk: ja	**Kofferraum:** 326 l/945 l

FWD | DC | 1P | V2L

DONGFENG

Dongfeng Box (42 kWh)



DE | AT

Preis DE: ab 27.490 €

Preis AT: N/A

Akku-Kapazität (brutto/netto): 42,3 kWh/—

Reichweite (WLTP/CLTC/EPA): 337 km/—/—
Verbrauch (WLTP): N/A
Ladestandard AC: Typ 2 6,6 kW 1p
Ladestandard DC: CCS 88 kW

Leistung: 70 kW	**Drehmoment:** N/A
Höchstgeschw.: 140 km/h	**Beschleunigung** (0–100 km/h)**:** 7,9 s
c_w-Wert: N/A	**Reku-Leistung** (max.)**:** N/A
Leergewicht: 1.355 kg	**Anhängelast** (g/u)**:** —
Frunk: ja	**Kofferraum:** 326 l/945 l

FWD | DC | 1P | V2L

DS

DS 3 E-Tense



DE | AT | EAM 04/20

Preis DE: ab 41.500 €

Preis AT: ab 43.520 €

Akku-Kapazität (brutto/netto): 54 kWh/50,8 kWh

Reichweite (WLTP/CLTC/EPA): 400 km/—/—
Verbrauch (WLTP): 15,6–15,4 kWh/100 km
Ladestandard AC: Typ 2 11 kW 3p
Ladestandard DC: CCS 100 kW

Leistung: 115 kW	**Drehmoment:** 260 Nm
Höchstgeschw.: 150 km/h	**Beschleunigung** (0–100 km/h)**:** 9,1 s
c_w-Wert: N/A	**Reku-Leistung** (max.)**:** 100 kW
Leergewicht: 1.646 kg	**Anhängelast:** Fahrradtransport
Frunk: —	**Kofferraum:** 350 l/1.050 l

FWD | DC | 3P | TM

DS N°4 E-Tense



DE | AT

Preis DE: ab 45.900 €

Preis AT: ab 48.870 €

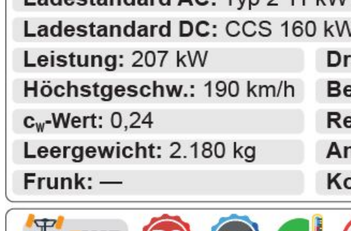
Akku-Kapazität (brutto/netto): 60 kWh/58,3 kWh

Reichweite (WLTP/CLTC/EPA): 449 km/—/—
Verbrauch (WLTP): 15,1–15,0 kWh/100 km
Ladestandard AC: Typ 2 11 kW 3p
Ladestandard DC: CCS 120 kW

Leistung: 156 kW	**Drehmoment:** 343 Nm
Höchstgeschw.: 160 km/h	**Beschleunigung** (0–100 km/h)**:** 7,1 s
c_w-Wert: 0,24	**Reku-Leistung** (max.)**:** 100 kW
Leergewicht: 1.792 kg	**Anhängelast:** —
Frunk: —	**Kofferraum:** 390 l/1.260 l

FWD | DC | 3P | TM

DS N°8 FWD



DE | AT | EAM Online

Preis DE: ab 57.700 €

Preis AT: ab 58.000 €

Akku-Kapazität (brutto/netto): 80 kWh/73 kWh

Reichweite (WLTP/CLTC/EPA): 550 km/—/—
Verbrauch (WLTP): 16,5–15,7 kWh/100 km
Ladestandard AC: Typ 2 11 kW 3p
Ladestandard DC: CCS 160 kW

Leistung: 190 kW	**Drehmoment:** 343 Nm
Höchstgeschw.: 190 km/h	**Beschleunigung** (0–100 km/h)**:** 7,7 s
c_w-Wert: 0,24	**Reku-Leistung** (max.)**:** N/A
Leergewicht: 2.132 kg	**Anhängelast:** 1.460 kg/750 kg
Frunk: —	**Kofferraum:** 620 l/1.553 l

FWD | DC | 3P | TM

DS N°8 FWD Long Range

DE | AT | EAM Online

Preis DE: ab 63.200 €

Preis AT: ab 63.400 €

Akku-Kapazität (brutto/netto): 104 kWh/97,2 kWh

Reichweite (WLTP/CLTC/EPA): 749 km/—/—
Verbrauch (WLTP): 17,3–15,9 kWh/100 km
Ladestandard AC: Typ 2 11 kW 3p
Ladestandard DC: CCS 160 kW

Leistung: 207 kW	**Drehmoment:** 343 Nm
Höchstgeschw.: 190 km/h	**Beschleunigung** (0–100 km/h)**:** 7,8 s
c_w-Wert: 0,24	**Reku-Leistung** (max.)**:** N/A
Leergewicht: 2.180 kg	**Anhängelast:** 1.450 kg/750 kg
Frunk: —	**Kofferraum:** 620 l/1.553 l

FWD | DC | 3P | TM

DS

DS N°8 AWD Long Range



DE | AT | EAM Online

Preis DE: ab 68.100 €

Preis AT: ab 75.200 €

Akku-Kapazität (brutto/netto): 104 kWh/97,2 kWh

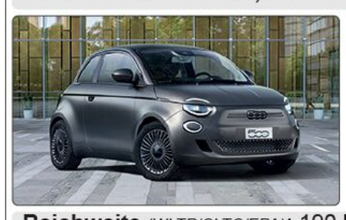
Reichweite (WLTP/CLTC/EPA): 689 km/—/—
Verbrauch (WLTP): 18,0–16,6 kWh/100 km
Ladestandard AC: Typ 2 11 kW 3p
Ladestandard DC: CCS 160 kW

Leistung: 267 kW	**Drehmoment:** 509 Nm
Höchstgeschw.: 190 km/h	**Beschleunigung** (0–100 km/h)**:** 5,4 s
c_w-Wert: 0,24	**Reku-Leistung** (max.)**:** N/A
Leergewicht: 2.289 kg	**Anhängelast:** 1.600 kg/750 kg
Frunk: —	**Kofferraum:** 580 l/1.514 l

4WD | DC | 3P | TM

FIAT

Fiat 500 Elektro 23,8 kWh



DE | AT

Preis DE: ab 29.490 €

Preis AT: ab 29.490 €

Akku-Kapazität (brutto/netto): 23,8 kWh/21,3 kWh

Reichweite (WLTP/CLTC/EPA): 190 km/—/—
Verbrauch (WLTP): 13,0 kWh/100 km
Ladestandard AC: Typ 2 11 kW 3p
Ladestandard DC: CCS 50 kW

Leistung: 70 kW	**Drehmoment:** 220 Nm
Höchstgeschw.: 135 km/h	**Beschleunigung** (0–100 km/h)**:** 9,5 s
c_w-Wert: N/A	**Reku-Leistung** (max.)**:** N/A
Leergewicht: 1.330 kg	**Anhängelast** (g/u)**:** —
Frunk: —	**Kofferraum:** 185 l/550 l

FWD | DC | 3P | TM

Fiat 500 Elektro



DE | AT

Preis DE: ab 33.490 €

Preis AT: ab 33.490 €

Akku-Kapazität (brutto/netto): 42 kWh/37,3 kWh

Reichweite (WLTP/CLTC/EPA): 323 km/—/—
Verbrauch (WLTP): 14,3–13,9 kWh/100 km
Ladestandard AC: Typ 2 11 kW 3p
Ladestandard DC: CCS 85 kW

Leistung: 87 kW	**Drehmoment:** 220 Nm
Höchstgeschw.: 150 km/h	**Beschleunigung** (0–100 km/h)**:** 9,0 s
c_w-Wert: N/A	**Reku-Leistung** (max.)**:** N/A
Leergewicht: 1.440 kg	**Anhängelast** (g/u)**:** —
Frunk: —	**Kofferraum:** 185 l/550 l

FWD | DC | 3P | TM

Fiat 500 Elektro 3+1 23,8 kWh



DE | AT

Preis DE: ab 30.490 €

Preis AT: ab 30.490 €

Akku-Kapazität (brutto/netto): 23,8 kWh/21,3 kWh

Reichweite (WLTP/CLTC/EPA): 190 km/—/—
Verbrauch (WLTP): 13,0 kWh/100 km
Ladestandard AC: Typ 2 11 kW 3p
Ladestandard DC: CCS 50 kW

Leistung: 70 kW	**Drehmoment:** 220 Nm
Höchstgeschw.: 135 km/h	**Beschleunigung** (0–100 km/h)**:** 9,5 s
c_w-Wert: N/A	**Reku-Leistung** (max.)**:** N/A
Leergewicht: N/A	**Anhängelast** (g/u)**:** —
Frunk: —	**Kofferraum:** 185 l/550 l

FWD | DC | 3P | TM

Fiat 500 Elektro 3+1

DE | AT

Preis DE: ab 34.490 €

Preis AT: ab 34.490 €

Akku-Kapazität (brutto/netto): 42 kWh/37,3 kWh

Reichweite (WLTP/CLTC/EPA): 315 km/—/—
Verbrauch (WLTP): 14,7–14,2 kWh/100 km
Ladestandard AC: Typ 2 11 kW 3p
Ladestandard DC: CCS 85 kW

Leistung: 87 kW	**Drehmoment:** 220 Nm
Höchstgeschw.: 150 km/h	**Beschleunigung** (0–100 km/h)**:** 9,0 s
c_w-Wert: N/A	**Reku-Leistung** (max.)**:** N/A
Leergewicht: 1.470 kg	**Anhängelast** (g/u)**:** —
Frunk: —	**Kofferraum:** 185 l/550 l

FWD | DC | 3P | TM

FIAT

Fiat 500 Elektro Cabrio 23,8 kWh

4



DE | AT

Preis DE: ab 32.490 €

Preis AT: ab 32.490 €

Akku-Kapazität (brutto/netto): 23,8 kWh/21,3 kWh

Reichweite (WLTP/CLTC/EPA): 190 km/—/—
Verbrauch (WLTP): 13,0 kWh/100 km
Ladestandard AC: Typ 2 11 kW 3p
Ladestandard DC: CCS 50 kW

Leistung: 70 kW	**Drehmoment:** 220 Nm
Höchstgeschw.: 135 km/h	**Beschleunigung** (0–100 km/h)**:** 9,5 s
c_W-Wert: N/A	**Reku-Leistung** (max.)**:** N/A
Leergewicht: N/A	**Anhängelast** (g/u)**:** —
Frunk: —	**Kofferraum:** 185 l/550 l

FWD DC 3P TM

Fiat 500 Elektro Cabrio

4



DE | AT | EAM 05/21

Preis DE: ab 36.490 €

Preis AT: ab 36.490 €

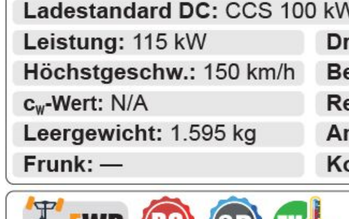
Akku-Kapazität (brutto/netto): 42 kWh/37,3 kWh

Reichweite (WLTP/CLTC/EPA): 306 km/—/—
Verbrauch (WLTP): 14,9–14,6 kWh/100 km
Ladestandard AC: Typ 2 11 kW 3p
Ladestandard DC: CCS 85 kW

Leistung: 87 kW	**Drehmoment:** 220 Nm
Höchstgeschw.: 150 km/h	**Beschleunigung** (0–100 km/h)**:** 9,0 s
c_W-Wert: N/A	**Reku-Leistung** (max.)**:** N/A
Leergewicht: 1.480 kg	**Anhängelast** (g/u)**:** —
Frunk: —	**Kofferraum:** 185 l/550 l

FWD DC 3P TM

Fiat Grande Panda Elektro



DE | AT | EAM 04/25

Preis DE: ab 24.990 €

Preis AT: ab 26.900 €

Akku-Kapazität (brutto/netto): 44 kWh/43,8 kWh

Reichweite (WLTP/CLTC/EPA): 320 km/—/—
Verbrauch (WLTP): 16,8 kWh/100 km
Ladestandard AC: Typ 2 11 kW 3p (opt. 7 kW 1p)
Ladestandard DC: CCS 100 kW

Leistung: 83 kW	**Drehmoment:** 122 Nm
Höchstgeschw.: 132 km/h	**Beschleunigung** (0–100 km/h)**:** 11 s
c_W-Wert: N/A	**Reku-Leistung** (max.)**:** N/A
Leergewicht: 1.532 kg	**Anhängelast** (g/u)**:** 550 kg/550 kg
Frunk: —	**Kofferraum:** 361 l/1.315 l

FWD DC 3P 1P TM

Fiat 600 Elektro

DE | AT | EAM Online

Preis DE: ab 36.490 €

Preis AT: ab 36.000 €

Akku-Kapazität (brutto/netto): 54 kWh/51,5 kWh

Reichweite (WLTP/CLTC/EPA): 409 km/—/—
Verbrauch (WLTP): 15,2–15,1 kWh/100 km
Ladestandard AC: Typ 2 11 kW 3p
Ladestandard DC: CCS 100 kW

Leistung: 115 kW	**Drehmoment:** 260 Nm
Höchstgeschw.: 150 km/h	**Beschleunigung** (0–100 km/h)**:** 9,0 s
c_W-Wert: N/A	**Reku-Leistung** (max.)**:** 100 kW
Leergewicht: 1.595 kg	**Anhängelast** (g/u)**:** —
Frunk: —	**Kofferraum:** 360 l/1.231 l

FWD DC 3P TM

FIAT

Fiat E-Doblò



DE | AT

Preis DE: ab 39.990 €

Preis AT: ab 40.800 €

Akku-Kapazität (brutto/netto): 50 kWh/46 kWh

Reichweite (WLTP/CLTC/EPA): 330 km/—/—
Verbrauch (WLTP): 18,3 kWh/100 km
Ladestandard AC: Typ 2 11 kW 3p
Ladestandard DC: CCS 100 kW

Leistung: 100 kW	**Drehmoment:** 260 Nm
Höchstgeschw.: 135 km/h	**Beschleunigung** (0–100 km/h)**:** 11,7 s
c_W-Wert: N/A	**Reku-Leistung** (max.)**:** N/A
Leergewicht: 1.881 kg	**Anhängelast** (g/u)**:** 750 kg/750 kg
Frunk: —	**Kofferraum:** 775 l/3.000 l

FWD DC 3P TM

Fiat E-Ulysse (75 kWh)

5



DE | AT

Preis DE: ab 68.990 €

Preis AT: ab 59.900 €

Akku-Kapazität (brutto/netto): 75 kWh/69 kWh

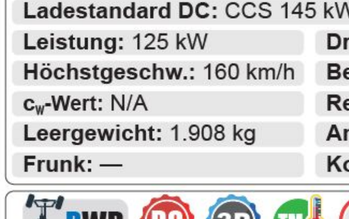
Reichweite (WLTP/CLTC/EPA): 360 km/—/—
Verbrauch (WLTP): 24 kWh/100 km
Ladestandard AC: Typ 2 11 kW 3p
Ladestandard DC: CCS 100 kW

Leistung: 100 kW	**Drehmoment:** 260 Nm
Höchstgeschw.: 130 km/h	**Beschleunigung** (0–100 km/h)**:** 14,3 s
c_W-Wert: N/A	**Reku-Leistung** (max.)**:** N/A
Leergewicht: 2.140 kg	**Anhängelast** (g/u)**:** 1.000 kg/750 kg
Frunk: —	**Kofferraum:** 2.381/4.554 l

FWD DC 3P TM

FORD

Ford Puma Gen-E



DE | AT | EAM 01/25

Preis DE: ab 36.900 €

Preis AT: ab 36.890 €

Akku-Kapazität (brutto/netto): —/43 kWh

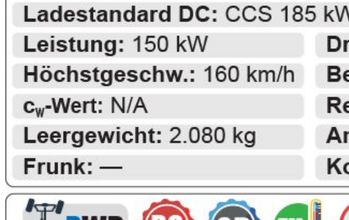
Reichweite (WLTP/CLTC/EPA): 376 km/—/—
Verbrauch (WLTP): 14,5–13,1 kWh/100 km
Ladestandard AC: Typ 2 11 kW 3p
Ladestandard DC: CCS 100 kW

Leistung: 124 kW	**Drehmoment:** 290 Nm
Höchstgeschw.: 160 km/h	**Beschleunigung** (0–100 km/h)**:** 8 s
c_W-Wert: 0,29	**Reku-Leistung** (max.)**:** N/A
Leergewicht: 1.563 kg	**Anhängelast** (g/u)**:** 750 kg/750 kg
Frunk: 43 l	**Kofferraum:** 523 l/1.283 l

FWD DC 3P TM

Ford Explorer Standard Range RWD

5



DE | AT | EAM Online

Preis DE: ab 39.900 €

Preis AT: ab 43.890 €

Akku-Kapazität (brutto/netto): 55 kWh/52 kWh

Reichweite (WLTP/CLTC/EPA): 378 km/—/—
Verbrauch (WLTP): 17,5–16,3 kWh/100 km
Ladestandard AC: Typ 2 11 kW 3p
Ladestandard DC: CCS 145 kW

Leistung: 125 kW	**Drehmoment:** 310 Nm
Höchstgeschw.: 160 km/h	**Beschleunigung** (0–100 km/h)**:** N/A
c_W-Wert: N/A	**Reku-Leistung** (max.)**:** N/A
Leergewicht: 1.908 kg	**Anhängelast** (g/u)**:** 1.000 kg/750 kg
Frunk: —	**Kofferraum:** 470 l/1.460 l

RWD DC 3P TM

Ford Explorer Extended Range RWD (79 kWh)

5

DE | AT

Preis DE: ab 48.500 €

Preis AT: ab 47.790 €

Akku-Kapazität (brutto/netto): 84 kWh/79 kWh

Reichweite (WLTP/CLTC/EPA): 544 km/—/—
Verbrauch (WLTP): 17,6–16,6 kWh/100 km
Ladestandard AC: Typ 2 11 kW 3p
Ladestandard DC: CCS 185 kW

Leistung: 150 kW	**Drehmoment:** 310 Nm
Höchstgeschw.: 160 km/h	**Beschleunigung** (0–100 km/h)**:** 8,5 s
c_W-Wert: N/A	**Reku-Leistung** (max.)**:** N/A
Leergewicht: 2.080 kg	**Anhängelast** (g/u)**:** 1.000 kg/750 kg
Frunk: —	**Kofferraum:** 470 l/1.460 l

RWD DC 3P TM V2H

FORD

Ford Explorer Extended Range RWD

5



DE | AT | EAM Online

Preis DE: ab 48.900 €

Preis AT: ab 48.790 €

Akku-Kapazität (brutto/netto): 82 kWh/77 kWh

Reichweite (WLTP/CLTC/EPA): 602 km/—/—
Verbrauch (WLTP): 15,1–13,9 kWh/100 km
Ladestandard AC: Typ 2 11 kW 3p
Ladestandard DC: CCS 135 kW

Leistung: 210 kW	**Drehmoment:** 545 Nm
Höchstgeschw.: 180 km/h	**Beschleunigung** (0–100 km/h)**:** 6,4 s
c_W-Wert: N/A	**Reku-Leistung** (max.)**:** N/A
Leergewicht: 2.090 kg	**Anhängelast** (g/u)**:** 1.000 kg/750 kg
Frunk: —	**Kofferraum:** 470 l/1.460 l

RWD DC 3P TM V2H

Ford Explorer Extended Range AWD

5



DE | AT | EAM Online

Preis DE: ab 52.900 €

Preis AT: ab 52.490 €

Akku-Kapazität (brutto/netto): 84 kWh/79 kWh

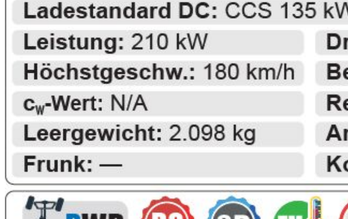
Reichweite (WLTP/CLTC/EPA): 566 km/—/—
Verbrauch (WLTP): 17,4–16,1 kWh/100 km
Ladestandard AC: Typ 2 11 kW 3p
Ladestandard DC: CCS 185 kW

Leistung: 250 kW	**Drehmoment:** 679 Nm
Höchstgeschw.: 180 km/h	**Beschleunigung** (0–100 km/h)**:** 5,3 s
c_W-Wert: N/A	**Reku-Leistung** (max.)**:** N/A
Leergewicht: 2.167 kg	**Anhängelast** (g/u)**:** 1.200 kg/750 kg
Frunk: —	**Kofferraum:** 470 l/1.460 l

4WD DC 3P TM V2H

Ford Capri Standard Range RWD

5



DE | AT | EAM Online

Preis DE: ab 42.400 €

Preis AT: ab 46.390 €

Akku-Kapazität (brutto/netto): 55 kWh/52 kWh

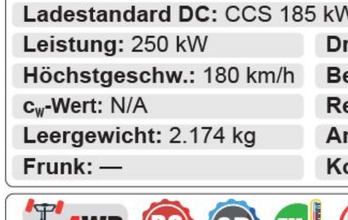
Reichweite (WLTP/CLTC/EPA): 393 km/—/—
Verbrauch (WLTP): 16,7–15,5 kWh/100 km
Ladestandard AC: Typ 2 11 kW 3p
Ladestandard DC: CCS 145 kW

Leistung: 125 kW	**Drehmoment:** 310 Nm
Höchstgeschw.: 160 km/h	**Beschleunigung** (0–100 km/h)**:** 8,7
c_W-Wert: N/A	**Reku-Leistung** (max.)**:** N/A
Leergewicht: 1.914 kg	**Anhängelast** (g/u)**:** 1.000 kg/750 kg
Frunk: —	**Kofferraum:** 572 l/1.510 l

RWD DC 3P TM

Ford Capri Extended Range RWD

5



DE | AT | EAM Online

Preis DE: ab 51.400 €

Preis AT: ab 51.290 €

Akku-Kapazität (brutto/netto): 82 kWh/77 kWh

Reichweite (WLTP/CLTC/EPA): 627 km/—/—
Verbrauch (WLTP): 14,8–13,8 kWh/100 km
Ladestandard AC: Typ 2 11 kW 3p
Ladestandard DC: CCS 135 kW

Leistung: 210 kW	**Drehmoment:** 545 Nm
Höchstgeschw.: 180 km/h	**Beschleunigung** (0–100 km/h)**:** 6,4 s
c_W-Wert: N/A	**Reku-Leistung** (max.)**:** N/A
Leergewicht: 2.098 kg	**Anhängelast** (g/u)**:** 1.000 kg/750 kg
Frunk: —	**Kofferraum:** 572 l/1.510 l

RWD DC 3P TM V2H

Ford Capri Extended Range AWD

5

DE | AT | EAM Online

Preis DE: ab 55.400 €

Preis AT: ab 54.990 €

Akku-Kapazität (brutto/netto): 84 kWh/79 kWh

Reichweite (WLTP/CLTC/EPA): 592 km/—/—
Verbrauch (WLTP): 16,5–15,3 kWh/100 km
Ladestandard AC: Typ 2 11 kW 3p
Ladestandard DC: CCS 185 kW

Leistung: 250 kW	**Drehmoment:** 679 Nm
Höchstgeschw.: 180 km/h	**Beschleunigung** (0–100 km/h)**:** 5,3 s
c_W-Wert: N/A	**Reku-Leistung** (max.)**:** N/A
Leergewicht: 2.174 kg	**Anhängelast** (g/u)**:** 1.200 kg/750 kg
Frunk: —	**Kofferraum:** 572 l/1.510 l

4WD DC 3P TM V2H



FORD

Ford Mustang Mach-E Standard Range

5



DE AT

Preis DE: ab 55.800 €

Preis AT: ab 56.900 €

Akku-Kapazität (brutto/netto): 75,7 kWh/72,6 kWh

Reichweite (WLTP/CLTC/EPA): 470 km/609 km/402 km
Verbrauch (WLTP): 17,8 kWh/100 km
Ladestandard AC: Typ 2 11 kW 3p
Ladestandard DC: CCS 115 kW

Leistung: 198 kW	**Drehmoment:** 430 Nm
Höchstgeschw.: 180 km/h	**Beschleunigung** (0–100 km/h)**:** 7,3 s
c_W-Wert: 0,292	**Reku-Leistung** (max.)**:** 115 kW
Leergewicht: 2.179 kg	**Anhängelast** (g/u)**:** 750 kg/750 kg
Frunk: 100 l	**Kofferraum:** 402 l/1.420 l

RWD DC 3P TM

Ford Mustang Mach-E Standard Range AWD

5



DE AT

Preis DE: ab 57.900 €

Preis AT: ab 64.900 €

Akku-Kapazität (brutto/netto): 75,7 kWh/72,6 kWh

Reichweite (WLTP/CLTC/EPA): 435 km/—/370 km
Verbrauch (WLTP): 19,6 kWh/100 km
Ladestandard AC: Typ 2 11 kW 3p
Ladestandard DC: CCS 115 kW

Leistung: 232 kW	**Drehmoment:** 580 Nm
Höchstgeschw.: 180 km/h	**Beschleunigung** (0–100 km/h)**:** 6,2 s
c_W-Wert: 0,292	**Reku-Leistung** (max.)**:** 125 kW
Leergewicht: 2.276 kg	**Anhängelast** (g/u)**:** 750 kg/750 kg
Frunk: 100 l	**Kofferraum:** 402 l/1.420 l

4WD DC 3P TM

Ford Mustang Mach-E Extended Range

5



DE AT EAM 01/22

Preis DE: ab 58.500 €

Preis AT: ab 64.900 €

Akku-Kapazität (brutto/netto): 98,7 kWh/91 kWh

Reichweite (WLTP/CLTC/EPA): 600 km/700 km/515 km
Verbrauch (WLTP): 17,3 kWh/100 km
Ladestandard AC: Typ 2 11 kW 3p
Ladestandard DC: CCS 150 kW

Leistung: 216 kW	**Drehmoment:** 430 Nm
Höchstgeschw.: 180 km/h	**Beschleunigung** (0–100 km/h)**:** 7,0 s
c_W-Wert: 0,292	**Reku-Leistung** (max.)**:** 115 kW
Leergewicht: 2.160 kg	**Anhängelast** (g/u)**:** 1.500 kg/750 kg
Frunk: 100 l	**Kofferraum:** 402 l/1.420 l

RWD DC 3P TM

Ford Mustang Mach-E Extended Range AWD

5



DE AT EAM Online

Preis DE: ab 65.900 €

Preis AT: ab 70.900 €

Akku-Kapazität (brutto/netto): 98,7 kWh/91 kWh

Reichweite (WLTP/CLTC/EPA): 550 km/—/483 km
Verbrauch (WLTP): 18,8 kWh/100 km
Ladestandard AC: Typ 2 11 kW 3p
Ladestandard DC: CCS 150 kW

Leistung: 258 kW	**Drehmoment:** 580 Nm
Höchstgeschw.: 180 km/h	**Beschleunigung** (0–100 km/h)**:** 5,8 s
c_W-Wert: 0,292	**Reku-Leistung** (max.)**:** 165 kW
Leergewicht: 2.257 kg	**Anhängelast** (g/u)**:** 1.500 kg/750 kg
Frunk: 100 l	**Kofferraum:** 402 l/1.420 l

4WD DC 3P TM

Ford Mustang Mach-E GT

5

DE AT EAM Online

Preis DE: ab 77.300 €

Preis AT: ab 79.900 €

Akku-Kapazität (brutto/netto): 98,7 kWh/91 kWh

Reichweite (WLTP/CLTC/EPA): 515 km/504 km/451 km
Verbrauch (WLTP): 21,2 kWh/100 km
Ladestandard AC: Typ 2 11 kW 3p
Ladestandard DC: CCS 150 kW

Leistung: 358 kW	**Drehmoment:** 860 Nm
Höchstgeschw.: 200 km/h	**Beschleunigung** (0–100 km/h)**:** 4,4 s
c_W-Wert: 0,309	**Reku-Leistung** (max.)**:** N/A
Leergewicht: 2.348 kg	**Anhängelast** (g/u)**:** 750 kg/750 kg
Frunk: 100 l	**Kofferraum:** 402 l/1.420 l

4WD DC 3P TM

FORD

Ford Mustang Mach-E Rally

5



DE AT EAM 01/24

Preis DE: ab 80.300 €

Preis AT: ab 82.900 €

Akku-Kapazität (brutto/netto): 98,7 kWh/91 kWh

Reichweite (WLTP/CLTC/EPA): 510 km/—/427 km
Verbrauch (WLTP): 21,2 kWh/100 km
Ladestandard AC: Typ 2 11 kW 3p
Ladestandard DC: CCS 150 kW

Leistung: 358 kW	**Drehmoment:** 950 Nm
Höchstgeschw.: 200 km/h	**Beschleunigung** (0–100 km/h)**:** 4,3 s
c_W-Wert: 0,309	**Reku-Leistung** (max.)**:** N/A
Leergewicht: 2.343 kg	**Anhängelast** (g/u)**:** 750 kg/750 kg
Frunk: 100 l	**Kofferraum:** 402 l/1.420 l

4WD DC 3P TM

Ford E-Tourneo Courier

4



DE AT EAM Online

Preis DE: ab 36.000 €

Preis AT: ab 36.750 €

Akku-Kapazität (brutto/netto): 54 kWh/43,5 kWh

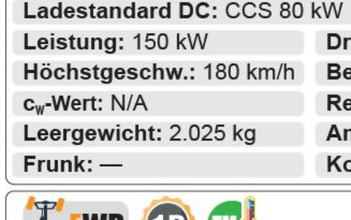
Reichweite (WLTP/CLTC/EPA): 296 km/—/—
Verbrauch (WLTP): 18,3–16,9 kWh/100 km
Ladestandard AC: Typ 2 11 kW 3p
Ladestandard DC: CCS 100 kW

Leistung: 100 kW	**Drehmoment:** 290 Nm
Höchstgeschw.: N/A	**Beschleunigung** (0–100 km/h)**:** N/A
c_W-Wert: N/A	**Reku-Leistung** (max.)**:** N/A
Leergewicht: N/A	**Anhängelast** (g/u)**:** 750 kg/750 kg
Frunk: 44 l	**Kofferraum:** max. 2.162 l

FWD DC 3P TM

Ford E-Tourneo Custom

3



DE AT EAM Online

Preis DE: ab 66.819 €

Preis AT: ab 68.670 €

Akku-Kapazität (brutto/netto): 82,5 kWh/64 kWh

Reichweite (WLTP/CLTC/EPA): 306 km/—/—
Verbrauch (WLTP): 25,9–24,4 kWh/100 km
Ladestandard AC: Typ 2 11 kW 3p
Ladestandard DC: CCS 125 kW

Leistung: 160–210 kW	**Drehmoment:** 415 Nm
Höchstgeschw.: 150 km/h	**Beschleunigung** (0–100 km/h)**:** 8,6 s
c_W-Wert: N/A	**Reku-Leistung** (max.)**:** N/A
Leergewicht: 2.546 kg	**Anhängelast** (g/u)**:** 2.000 kg/750 kg
Frunk: —	**Kofferraum:** max. 5.908 l

RWD DC 3P TM V2L 2

FORTHING

Forthing 5 EV



DE AT

Preis DE: ab 39.990 €

Preis AT: N/A

Akku-Kapazität (brutto/netto): 85,9 kWh/—

Reichweite (WLTP/CLTC/EPA): 371 km/—/—
Verbrauch (WLTP): 18,2 kWh/100 km
Ladestandard AC: Typ 2 6,6 kW 1p
Ladestandard DC: CCS 80 kW

Leistung: 150 kW	**Drehmoment:** 340 Nm
Höchstgeschw.: 180 km/h	**Beschleunigung** (0–100 km/h)**:** N/A
c_W-Wert: N/A	**Reku-Leistung** (max.)**:** N/A
Leergewicht: 2.025 kg	**Anhängelast** (g/u)**:** —
Frunk: —	**Kofferraum:** 370 l/1.420 l

FWD 1P TM

GENESIS

Genesis GV60

5

DE AT

Preis DE: ab 53.500 €

Preis AT: N/A

Akku-Kapazität (brutto/netto): 84 kWh/—

Reichweite (WLTP/CLTC/EPA): 561 km/—/—
Verbrauch (WLTP): 17,0 kWh/100 km
Ladestandard AC: Typ 2 11 kW 3p
Ladestandard DC: CCS 260 kW

Leistung: 168 kW	**Drehmoment:** 350 Nm
Höchstgeschw.: 185 km/h	**Beschleunigung** (0–100 km/h)**:** 7,8 s
c_W-Wert: 0,28	**Reku-Leistung** (max.)**:** 160 kW
Leergewicht: 2.050 kg	**Anhängelast** (g/u)**:** 1.600 kg/750 kg
Frunk: 53 l	**Kofferraum:** 432 l/1.460 l

RWD DC 3P TM V2L

GENESIS

Genesis GV60 Sport

5



DE AT

Preis DE: ab 63.400 €

Preis AT: N/A

Akku-Kapazität (brutto/netto): 84 kWh/—

Reichweite (WLTP/CLTC/EPA): 512 km/—/—
Verbrauch (WLTP): 18,4 kWh/100 km
Ladestandard AC: Typ 2 11 kW 3p
Ladestandard DC: CCS 260 kW

Leistung: 234 kW	**Drehmoment:** 605 Nm
Höchstgeschw.: 200 km/h	**Beschleunigung** (0–100 km/h)**:** 5,5 s
c_W-Wert: 0,29	**Reku-Leistung** (max.)**:** 160 kW
Leergewicht: 2.170 kg	**Anhängelast** (g/u)**:** 1.600 kg/750 kg
Frunk: 20 l	**Kofferraum:** 432 l/1.460 l

4WD DC 3P TM V2L

Genesis GV60 Sport+

5



DE AT EAM 01/23

Preis DE: ab 73.300 €

Preis AT: N/A

Akku-Kapazität (brutto/netto): 84 kWh/—

Reichweite (WLTP/CLTC/EPA): 501 km/—/—
Verbrauch (WLTP): 19,1 kWh/100 km
Ladestandard AC: Typ 2 11 kW 3p
Ladestandard DC: CCS 260 kW

Leistung: 360 kW	**Drehmoment:** 700 Nm
Höchstgeschw.: 235 km/h	**Beschleunigung** (0–100 km/h)**:** 4,0 s
c_W-Wert: 0,30	**Reku-Leistung** (max.)**:** 160 kW
Leergewicht: 2.220 kg	**Anhängelast** (g/u)**:** 1.600 kg/750 kg
Frunk: 20 l	**Kofferraum:** 432 l/1.460 l

4WD DC 3P TM V2L

Genesis Electrified GV70

5



DE AT EAM Online

Preis DE: ab 69.050 €

Preis AT: N/A

Akku-Kapazität (brutto/netto): 84 kWh/—

Reichweite (WLTP/CLTC/EPA): 479 km/530 km/423 km
Verbrauch (WLTP): 19,4 kWh/100 km
Ladestandard AC: Typ 2 11 kW 3p
Ladestandard DC: CCS 240 kW

Leistung: 360 kW	**Drehmoment:** 700 Nm
Höchstgeschw.: 235 km/h	**Beschleunigung** (0–100 km/h)**:** 4,4 s
c_W-Wert: 0,29	**Reku-Leistung** (max.)**:** 160 kW
Leergewicht: 2.335 kg	**Anhängelast** (g/u)**:** 1.800 kg/750 kg
Frunk: 25 l	**Kofferraum:** 503 l/1.678 l

4WD DC 3P TM V2L

Genesis Electrified G80

5



DE AT EAM 02/23

Preis DE: ab 75.000 €

Preis AT: N/A

Akku-Kapazität (brutto/netto): 94,5 kWh/—

Reichweite (WLTP/CLTC/EPA): 570 km/—/—
Verbrauch (WLTP): 18,1 kWh/100 km
Ladestandard AC: Typ 2 11 kW 3p
Ladestandard DC: CCS 187 kW

Leistung: 272 kW	**Drehmoment:** 700 Nm
Höchstgeschw.: 225 km/h	**Beschleunigung** (0–100 km/h)**:** 4,9 s
c_W-Wert: 0,25	**Reku-Leistung** (max.)**:** 150 kW
Leergewicht: 2.410 kg	**Anhängelast** (g/u)**:** —
Frunk: —	**Kofferraum:** 354 l

4WD DC 3P V2L

GWM

GWM Ora 03 300

5

DE AT

Preis DE: ab 38.990 €

Preis AT: N/A

Akku-Kapazität (brutto/netto): 47,78 kWh/45,4 kWh

Reichweite (WLTP/CLTC/EPA): 310 km/401 km/—
Verbrauch (WLTP): 16,7 kWh/100 km
Ladestandard AC: Typ 2 11 kW 3p
Ladestandard DC: CCS 64 kW

Leistung: 126 kW	**Drehmoment:** 250 Nm
Höchstgeschw.: 160 km/h	**Beschleunigung** (0–100 km/h)**:** 8,3 s
c_W-Wert: 0,22	**Reku-Leistung** (max.)**:** N/A
Leergewicht: 1.615 kg	**Anhängelast** (g/u)**:** —
Frunk: —	**Kofferraum:** 228 l/858 l

FWD DC TM

GWM

GWM Ora 03 400



DE | AT | EAM 05/23

Preis DE: ab 44.490 €

Preis AT: N/A

Akku-Kapazität (brutto/netto): 63,13 kWh/59,3 kWh

Reichweite (WLTP/CLTC/EPA): 420 km/501 km/—
Verbrauch (WLTP): 16,8–16,5 kWh/100 km
Ladestandard AC: Typ 2 11 kW 3p
Ladestandard DC: CCS 67 kW

Leistung: 126 kW	**Drehmoment:** 250 Nm
Höchstgeschw.: 160 km/h	**Beschleunigung** (0–100 km/h)**:** 8,2 s
c_w-Wert: 0,22	**Reku-Leistung** (max.)**:** 50 kW
Leergewicht: 1.615 kg	**Anhängelast** (g/u)**:** —
Frunk: —	**Kofferraum:** 228 l/858 l

FWD | DC | 3P | TM

GWM Ora 07



DE | AT

Preis DE: ab 41.990 €

Preis AT: N/A

Akku-Kapazität (brutto/netto): 67 kWh/64,3 kWh

Reichweite (WLTP/CLTC/EPA): 440 km/555 km/—
Verbrauch (WLTP): 16,5 kWh/100 km
Ladestandard AC: Typ 2 11 kW 3p
Ladestandard DC: CCS 88 kW

Leistung: 150 kW	**Drehmoment:** 340 Nm
Höchstgeschw.: 170 km/h	**Beschleunigung** (0–100 km/h)**:** 8,2 s
c_w-Wert: 0,22	**Reku-Leistung** (max.)**:** N/A
Leergewicht: 2.065 kg	**Anhängelast** (g/u)**:** —
Frunk: —	**Kofferraum:** 333 l/1.045 l

FWD | DC | 3P | TM

GWM Ora 07 GT



DE | AT | EAM 01/25

Preis DE: ab 53.490 €

Preis AT: N/A

Akku-Kapazität (brutto/netto): 86 kWh/83,5 kWh

Reichweite (WLTP/CLTC/EPA): 520 km/600 km/—
Verbrauch (WLTP): 17,5 kWh/100 km
Ladestandard AC: Typ 2 11 kW 3p
Ladestandard DC: CCS 88 kW

Leistung: 300 kW	**Drehmoment:** 680 Nm
Höchstgeschw.: 180 km/h	**Beschleunigung** (0–100 km/h)**:** 4,5 s
c_w-Wert: 0,22	**Reku-Leistung** (max.)**:** 100 kW
Leergewicht: 2.210 kg	**Anhängelast** (g/u)**:** —
Frunk: —	**Kofferraum:** 333 l/1.045 l

4WD | DC | 3P | TM

HISPANO-SUIZA

Hispano-Suiza Carmen Boulogne



DE | AT

Preis DE: ab 1.963.500 €

Preis AT: ab 1.980.000 €

Akku-Kapazität (brutto/netto): 80 kWh/—

Reichweite (WLTP/CLTC/EPA): —/400 km/—
Verbrauch (WLTP): N/A
Ladestandard AC: Typ 2 22 kW 3p
Ladestandard DC: CCS 80 kW

Leistung: 820 kW	**Drehmoment:** 1.150 Nm
Höchstgeschw.: 290 km/h	**Beschleunigung** (0–100 km/h)**:** <2,6 s
c_w-Wert: N/A	**Reku-Leistung** (max.)**:** N/A
Leergewicht: 1.700 kg	**Anhängelast** (g/u)**:** —
Frunk: —	**Kofferraum:** N/A

RWD | DC | 3P | TM

HONDA

Honda e:Ny1



DE | AT | EAM 06/24

Preis DE: ab 38.990 €

Preis AT: ab 41.990 €

Akku-Kapazität (brutto/netto): 68,8 kWh/61,9 kWh

Reichweite (WLTP/CLTC/EPA): 412 km/—/—
Verbrauch (WLTP): 18,2 kWh/100 km
Ladestandard AC: Typ 2 11 kW 3p
Ladestandard DC: CCS 78 kW

Leistung: 150 kW	**Drehmoment:** 310 Nm
Höchstgeschw.: 160 km/h	**Beschleunigung** (0–100 km/h)**:** 7,6 s
c_w-Wert: N/A	**Reku-Leistung** (max.)**:** N/A
Leergewicht: 1.730 kg	**Anhängelast** (g/u)**:** Fahrradtransp.
Frunk: —	**Kofferraum:** 361 l/1.176 l

FWD | DC | 3P | TM

HONGQI

Hongqi E-HS9 Premium/Exclusive



DE | AT

Preis DE: ab 79.995 €

Preis AT: N/A

Akku-Kapazität (brutto/netto): 99 kWh/90 kWh

Reichweite (WLTP/CLTC/EPA): 465 km/510 km/—
Verbrauch (WLTP): 19,4 kWh/100 km
Ladestandard AC: Typ 2 11 kW 3p
Ladestandard DC: CCS 140 kW

Leistung: 405 kW	**Drehmoment:** 750 Nm
Höchstgeschw.: 200 km/h	**Beschleunigung** (0–100 km/h)**:** 4,9 s
c_w-Wert: 0,345	**Reku-Leistung** (max.)**:** N/A
Leergewicht: 2.705 kg	**Anhängelast** (g/u)**:** 1.500 kg/750 kg
Frunk: —	**Kofferraum:** N/A

4WD | DC | 3P | TM | V2L

Hongqi E-HS9 Exclusive LR



DE | AT

Preis DE: ab 102.995 €

Preis AT: N/A

Akku-Kapazität (brutto/netto): 120 kWh/111 kWh

Reichweite (WLTP/CLTC/EPA): 515 km/690 km/—
Verbrauch (WLTP): 19,4 kWh/100 km
Ladestandard AC: Typ 2 11 kW 3p
Ladestandard DC: CCS 130 kW

Leistung: 405 kW	**Drehmoment:** 750 Nm
Höchstgeschw.: 200 km/h	**Beschleunigung** (0–100 km/h)**:** 4,9 s
c_w-Wert: 0,345	**Reku-Leistung** (max.)**:** N/A
Leergewicht: 2.777 kg	**Anhängelast** (g/u)**:** 1.500 kg/750 kg
Frunk: —	**Kofferraum:** N/A

4WD | DC | 3P | TM | V2L

HYUNDAI

Hyundai Inster 71 kW



DE | AT | EAM 04/25

Preis DE: ab 23.900 €

Preis AT: ab 27.390 €

Akku-Kapazität (brutto/netto): 42 kWh/—

Reichweite (WLTP/CLTC/EPA): 327 km/—/—
Verbrauch (WLTP): 14,3 kWh/100 km
Ladestandard AC: Typ 2 11 kW 3p
Ladestandard DC: CCS 73 kW

Leistung: 71 kW	**Drehmoment:** 147 Nm
Höchstgeschw.: 140 km/h	**Beschleunigung** (0–100 km/h)**:** 11,7 s
c_w-Wert: 0,309	**Reku-Leistung** (max.)**:** N/A
Leergewicht: 1.380 kg	**Anhängelast** (g/u)**:** Fahrradtransp.
Frunk: —	**Kofferraum:** 280 l/1.059 l

FWD | DC | 3P | TM

Hyundai Inster 85 kW



DE | AT | EAM 06/24

Preis DE: ab 25.400 €

Preis AT: ab 29.390 €

Akku-Kapazität (brutto/netto): 49 kWh/—

Reichweite (WLTP/CLTC/EPA): 370 km/—/—
Verbrauch (WLTP): 15,1–14,9 kWh/100 km
Ladestandard AC: Typ 2 11 kW 3p
Ladestandard DC: CCS 85 kW

Leistung: 85 kW	**Drehmoment:** 147 Nm
Höchstgeschw.: 150 km/h	**Beschleunigung** (0–100 km/h)**:** 10,6 s
c_w-Wert: 0,309	**Reku-Leistung** (max.)**:** N/A
Leergewicht: 1.410 kg	**Anhängelast** (g/u)**:** Fahrradtransp.
Frunk: —	**Kofferraum:** 280 l/1.059 l

FWD | DC | 3P | TM

Hyundai Kona Elektro 99 kW



DE | AT | EAM 06/23

Preis DE: ab 37.990 €

Preis AT: ab 32.390 €

Akku-Kapazität (brutto/netto): 48,6 kWh/—

Reichweite (WLTP/CLTC/EPA): 380 km/—/—
Verbrauch (WLTP): 14,6 kWh/100 km
Ladestandard AC: Typ 2 11 kW 3p
Ladestandard DC: CCS 74 kW

Leistung: 99 kW	**Drehmoment:** 255 Nm
Höchstgeschw.: 162 km/h	**Beschleunigung** (0–100 km/h)**:** 9,9 s
c_w-Wert: 0,27	**Reku-Leistung** (max.)**:** N/A
Leergewicht: 1.690 kg	**Anhängelast** (g/u)**:** 300 kg/300 kg
Frunk: 27 l	**Kofferraum:** 466 l/1.300 l

FWD | DC | 3P | TM

HYUNDAI

Hyundai Kona Elektro 160 kW



DE | AT | EAM 02/24

Preis DE: ab 40.990 €

Preis AT: ab 39.390 €

Akku-Kapazität (brutto/netto): 64,8 kWh/—

Reichweite (WLTP/CLTC/EPA): 510 km/—/—
Verbrauch (WLTP): 16,5–14,7 kWh/100 km
Ladestandard AC: Typ 2 11 kW 3p
Ladestandard DC: CCS 94 kW

Leistung: 150 kW	**Drehmoment:** 255 Nm
Höchstgeschw.: 172 km/h	**Beschleunigung** (0–100 km/h)**:** 8,1 s
c_w-Wert: 0,27	**Reku-Leistung** (max.)**:** N/A
Leergewicht: 1.773 kg	**Anhängelast** (g/u)**:** 750 kg/300 kg
Frunk: 27 l	**Kofferraum:** 466 l/1.300 l

FWD | DC | 3P | TM | V2L

Hyundai Ioniq 5 125 kW



DE | AT | EAM 03/21

Preis DE: ab 44.900 €

Preis AT: ab 43.390 €

Akku-Kapazität (brutto/netto): 63 kWh/—

Reichweite (WLTP/CLTC/EPA): 440 km/—/—
Verbrauch (WLTP): 15,6 kWh/100 km
Ladestandard AC: Typ 2 11 kW 3p
Ladestandard DC: CCS 180 kW

Leistung: 125 kW	**Drehmoment:** 350 Nm
Höchstgeschw.: 185 km/h	**Beschleunigung** (0–100 km/h)**:** 8,5 s
c_w-Wert: 0,288	**Reku-Leistung** (max.)**:** N/A
Leergewicht: 1.955 kg	**Anhängelast** (g/u)**:** 750 kg/750 kg
Frunk: 57 l	**Kofferraum:** 520 l/1.580 l

RWD | DC | 3P | TM | V2L

Hyundai Ioniq 5 168 kW



DE | AT | EAM 01/22

Preis DE: ab 53.150 €

Preis AT: ab 47.390 €

Akku-Kapazität (brutto/netto): 84 kWh/—

Reichweite (WLTP/CLTC/EPA): 570 km/—/—
Verbrauch (WLTP): 17,2–16,0 kWh/100 km
Ladestandard AC: Typ 2 11 kW 3p
Ladestandard DC: CCS 260 kW

Leistung: 168 kW	**Drehmoment:** 350 Nm
Höchstgeschw.: 185 km/h	**Beschleunigung** (0–100 km/h)**:** 7,5 s
c_w-Wert: 0,288	**Reku-Leistung** (max.)**:** N/A
Leergewicht: 2.060 kg	**Anhängelast** (g/u)**:** 1.600 kg/750 kg
Frunk: 57 l	**Kofferraum:** 520 l/1.580 l

RWD | DC | 3P | TM | V2L

Hyundai Ioniq 5 239 kW



DE | AT | EAM Online

Preis DE: ab 60.900 €

Preis AT: ab 50.390 €

Akku-Kapazität (brutto/netto): 84 kWh/—

Reichweite (WLTP/CLTC/EPA): 546 km/—/—
Verbrauch (WLTP): 18,2–16,8 kWh/100 km
Ladestandard AC: Typ 2 11 kW 3p
Ladestandard DC: CCS 260 kW

Leistung: 239 kW	**Drehmoment:** 605 Nm
Höchstgeschw.: 185 km/h	**Beschleunigung** (0–100 km/h)**:** 5,3 s
c_w-Wert: 0,288	**Reku-Leistung** (max.)**:** N/A
Leergewicht: 2.165 kg	**Anhängelast** (g/u)**:** 1.600 kg/750 kg
Frunk: 24 l	**Kofferraum:** 520 l/1.580 l

4WD | DC | 3P | TM | V2L

Hyundai Ioniq 5 N



DE | AT | EAM 02/25

Preis DE: ab 74.900 €

Preis AT: ab 76.990 €

Akku-Kapazität (brutto/netto): 84 kWh/—

Reichweite (WLTP/CLTC/EPA): 448 km/—/—
Verbrauch (WLTP): 21,2 kWh/100 km
Ladestandard AC: Typ 2 11 kW 3p
Ladestandard DC: CCS 260 kW

Leistung: 478 kW	**Drehmoment:** 770 Nm
Höchstgeschw.: 260 km/h	**Beschleunigung** (0–100 km/h)**:** 3,4 s
c_w-Wert: 0,313	**Reku-Leistung** (max.)**:** N/A
Leergewicht: 2.275 kg	**Anhängelast** (g/u)**:** —
Frunk: —	**Kofferraum:** 480 l/1.540 l

4WD | DC | 3P | TM | V2L

HYUNDAI

Hyundai Ioniq 6 111 kW

5



DE | AT | EAM 06/22

Preis DE: ab 43.900 €

Preis AT: ab 43.390 €

Akku-Kapazität (brutto/netto): 53,0 kWh/—

Reichweite (WLTP/CLTC/EPA): 429 km/—/386 km
Verbrauch (WLTP): 13,9 kWh/100 km
Ladestandard AC: Typ 2 11 kW 3p
Ladestandard DC: CCS 177 kW
Leistung: 111 kW | **Drehmoment:** 350 Nm
Höchstgeschw.: 185 km/h | **Beschleunigung** (0–100 km/h): 8,8 s
c_W-Wert: 0,21 | **Reku-Leistung** (max.): N/A
Leergewicht: 1.775 kg | **Anhängelast** (g/u): 750 kg/750 kg
Frunk: 45 l | **Kofferraum:** 401 l

RWD | DC | 3P | TM | V2L

Hyundai Ioniq 6 168 kW

5



DE | AT | EAM 04/23

Preis DE: ab 54.000 €

Preis AT: ab 47.390 €

Akku-Kapazität (brutto/netto): 77,4 kWh/—

Reichweite (WLTP/CLTC/EPA): 614 km/—/581 km
Verbrauch (WLTP): 16,0–14,3 kWh/100 km
Ladestandard AC: Typ 2 11 kW 3p
Ladestandard DC: CCS 221 kW
Leistung: 168 kW | **Drehmoment:** 350 Nm
Höchstgeschw.: 185 km/h | **Beschleunigung** (0–100 km/h): 7,4 s
c_W-Wert: 0,21 | **Reku-Leistung** (max.): N/A
Leergewicht: 1.910 kg | **Anhängelast** (g/u): 1.500 kg/750 kg
Frunk: 45 l | **Kofferraum:** 401 l

RWD | DC | 3P | TM | V2L

Hyundai Ioniq 6 239 kW

5



DE | AT | EAM 06/22

Preis DE: ab 61.100 €

Preis AT: ab 54.390 €

Akku-Kapazität (brutto/netto): 77,4 kWh/—

Reichweite (WLTP/CLTC/EPA): 583 km/—/509 km
Verbrauch (WLTP): 16,9–15,1 kWh/100 km
Ladestandard AC: Typ 2 11 kW 3p
Ladestandard DC: CCS 221 kW
Leistung: 239 kW | **Drehmoment:** 605 Nm
Höchstgeschw.: 185 km/h | **Beschleunigung** (0–100 km/h): 5,1 s
c_W-Wert: 0,21 | **Reku-Leistung** (max.): N/A
Leergewicht: 2.020 kg | **Anhängelast** (g/u): 1.500 kg/750 kg
Frunk: 14,5 l | **Kofferraum:** 401 l

4WD | DC | 3P | TM | V2L

Hyundai Ioniq 9 160 kW

5



DE | AT | EAM 05/25

Preis DE: ab 68.500 €

Preis AT: ab 69.990 €

Akku-Kapazität (brutto/netto): 110,3 kWh/—

Reichweite (WLTP/CLTC/EPA): 620 km/—/539 km
Verbrauch (WLTP): 19,9 kWh/100 km
Ladestandard AC: Typ 2 11 kW 3p
Ladestandard DC: CCS 233 kW
Leistung: 160 kW | **Drehmoment:** 350 Nm
Höchstgeschw.: 190 km/h | **Beschleunigung** (0–100 km/h): 9,4 s
c_W-Wert: 0,259 | **Reku-Leistung** (max.): N/A
Leergewicht: 2.594 kg | **Anhängelast** (g/u): 1.600 kg/750 kg
Frunk: 88 l | **Kofferraum:** 908 l/2.494 l

RWD | DC | 3P | TM | V2L

Hyundai Ioniq 9 226 kW

5



DE | AT | EAM 05/25

Preis DE: ab 81.500 €

Preis AT: ab 73.990 €

Akku-Kapazität (brutto/netto): 110,3 kWh/—

Reichweite (WLTP/CLTC/EPA): 606 km/—/515 km
Verbrauch (WLTP): 20,6–20,4 kWh/100 km
Ladestandard AC: Typ 2 11 kW 3p
Ladestandard DC: CCS 233 kW
Leistung: 226 kW | **Drehmoment:** 605 Nm
Höchstgeschw.: 200 km/h | **Beschleunigung** (0–100 km/h): 6,7 s
c_W-Wert: 0,259 | **Reku-Leistung** (max.): N/A
Leergewicht: 2.657 kg | **Anhängelast** (g/u): 2.500 kg/750 kg
Frunk: 52 l | **Kofferraum:** 908 l/2.494 l

4WD | DC | 3P | TM | V2L

HYUNDAI

Hyundai Ioniq 9 315 kW

5



DE | AT | EAM 05/25

Preis DE: ab 86.750 €

Preis AT: ab 87.490 €

Akku-Kapazität (brutto/netto): 110,3 kWh/—

Reichweite (WLTP/CLTC/EPA): 600 km/—/501 km
Verbrauch (WLTP): 20,6 kWh/100 km
Ladestandard AC: Typ 2 11 kW 3p
Ladestandard DC: CCS 233 kW
Leistung: 315 kW | **Drehmoment:** 700 Nm
Höchstgeschw.: 200 km/h | **Beschleunigung** (0–100 km/h): 5,2 s
c_W-Wert: 0,259 | **Reku-Leistung** (max.): N/A
Leergewicht: 2.689 kg | **Anhängelast** (g/u): 2.500 kg/750 kg
Frunk: 52 l | **Kofferraum:** 908 l/2.494 l

4WD | DC | 3P | TM | V2L

JAC

JAC E30X Pure 40



DE | AT

Preis DE: ab 26.490 €

Preis AT: N/A

Akku-Kapazität (brutto/netto): 42,3 kWh/—

Reichweite (WLTP/CLTC/EPA): 281 km/—/—
Verbrauch (WLTP): 15,6 kWh/100 km
Ladestandard AC: Typ 2 11 kW 3p
Ladestandard DC: CCS 64 kW
Leistung: 100 kW | **Drehmoment:** 175 Nm
Höchstgeschw.: 150 km/h | **Beschleunigung** (0–100 km/h): N/A
c_W-Wert: N/A | **Reku-Leistung** (max.): N/A
Leergewicht: 1.365 kg | **Anhängelast** (g/u): —
Frunk: — | **Kofferraum:** 310 l

RWD | DC | 3P | TM | V2L

JAC E30X Nordic Edition 50



DE | AT

Preis DE: ab 28.490 €

Preis AT: N/A

Akku-Kapazität (brutto/netto): 51,5 kWh/—

Reichweite (WLTP/CLTC/EPA): 374 km/—/—
Verbrauch (WLTP): 15,6 kWh/100 km
Ladestandard AC: Typ 2 11 kW 3p
Ladestandard DC: CCS 64 kW
Leistung: 100 kW | **Drehmoment:** 175 Nm
Höchstgeschw.: 150 km/h | **Beschleunigung** (0–100 km/h): N/A
c_W-Wert: N/A | **Reku-Leistung** (max.): N/A
Leergewicht: 1.445 kg | **Anhängelast** (g/u): —
Frunk: — | **Kofferraum:** 310 l

RWD | DC | 3P | TM | V2L

JAC T9 EV



DE | AT

Preis DE: ab 49.900 €

Preis AT: N/A

Akku-Kapazität (brutto/netto): 88,02 kWh/—

Reichweite (WLTP/CLTC/EPA): 330 km/—/—
Verbrauch (WLTP): N/A
Ladestandard AC: Typ 2 11 kW 3p
Ladestandard DC: CCS 80 kW
Leistung: 212 kW | **Drehmoment:** 511 Nm
Höchstgeschw.: 140 km/h | **Beschleunigung** (0–100 km/h): 7,5 s
c_W-Wert: N/A | **Reku-Leistung** (max.): N/A
Leergewicht: 2.425 kg | **Anhängelast** (g/u): 2.000 kg/750 kg
Frunk: 84 l | **Kofferraum:** N/A

4WD | DC | 3P | TM | V2L

JEEP

Jeep Avenger

3



DE | AT | EAM Online

Preis DE: ab 38.500 €

Preis AT: ab 36.600 €

Akku-Kapazität (brutto/netto): 54 kWh/51,5 kWh

Reichweite (WLTP/CLTC/EPA): 400 km/—/—
Verbrauch (WLTP): 16,0–15,4 kWh/100 km
Ladestandard AC: Typ 2 11 kW 3p
Ladestandard DC: CCS 100 kW
Leistung: 115 kW | **Drehmoment:** 260 Nm
Höchstgeschw.: 150 km/h | **Beschleunigung** (0–100 km/h): 9 s
c_W-Wert: N/A | **Reku-Leistung** (max.): 100 kW
Leergewicht: 1.536 kg | **Anhängelast** (g/u): —
Frunk: — | **Kofferraum:** 355 l/1.252 l

FWD | DC | 3P

JEEP

Jeep Compass Elektro



DE | AT | EAM Online

Preis DE: ab 47.900 €

Preis AT: ab 47.300 €

Akku-Kapazität (brutto/netto): 80 kWh/74 kWh

Reichweite (WLTP/CLTC/EPA): 500 km/—/—
Verbrauch (WLTP): 17,5 kWh/100 km
Ladestandard AC: Typ 2 11 kW 3p (opt. 22 kW 3p)
Ladestandard DC: CCS 160 kW
Leistung: 157 kW | **Drehmoment:** 345 Nm
Höchstgeschw.: 180 km/h | **Beschleunigung** (0–100 km/h): 8,5 s
c_W-Wert: 0,29 | **Reku-Leistung** (max.): N/A
Leergewicht: 2.198 kg | **Anhängelast** (g/u): 1.000 kg/750 kg
Frunk: — | **Kofferraum:** 550 l

FWD | DC | 3P | TM | V2L

KGM

KGM Torres EVX

5



DE | AT | EAM Online

Preis DE: ab 41.990 €

Preis AT: ab 39.890 €

Akku-Kapazität (brutto/netto): 73,4 kWh/—

Reichweite (WLTP/CLTC/EPA): 462 km/—/—
Verbrauch (WLTP): 18,6 kWh/100 km
Ladestandard AC: Typ 2 11 kW 3p
Ladestandard DC: CCS 120 kW
Leistung: 152 kW | **Drehmoment:** 339 Nm
Höchstgeschw.: 175 km/h | **Beschleunigung** (0–100 km/h): 8,1 s
c_W-Wert: N/A | **Reku-Leistung** (max.): N/A
Leergewicht: 1.915 kg | **Anhängelast** (g/u): 1.500 kg/500 kg
Frunk: — | **Kofferraum:** 703 l/1.662 l

FWD | DC | 3P | TM | V2L

KGM Musso EV 2WD



DE | AT | EAM 06/25

Preis DE: ab 41.990 €

Preis AT: ab 41.890 €

Akku-Kapazität (brutto/netto): 80,6 kWh/—

Reichweite (WLTP/CLTC/EPA): 420 km/—/—
Verbrauch (WLTP): 23,0 kWh/100 km
Ladestandard AC: Typ 2 11 kW 3p
Ladestandard DC: CCS 120 kW
Leistung: 152 kW | **Drehmoment:** 339 Nm
Höchstgeschw.: 162 km/h | **Beschleunigung** (0–100 km/h): 9,2 s
c_W-Wert: N/A | **Reku-Leistung** (max.): N/A
Leergewicht: 2.165 kg | **Anhängelast** (g/u): 1.800 kg/750 kg
Frunk: — | **Kofferraum:** 1.049 l

FWD | DC | 3P | TM | V2L

KGM Musso EV 4WD



DE | AT | EAM 06/25

Preis DE: ab 45.990 €

Preis AT: ab 45.890 €

Akku-Kapazität (brutto/netto): 80,6 kWh/—

Reichweite (WLTP/CLTC/EPA): 379 km/—/—
Verbrauch (WLTP): 26,0 kWh/100 km
Ladestandard AC: Typ 2 11 kW 3p
Ladestandard DC: CCS 120 kW
Leistung: 175 kW | **Drehmoment:** 630 Nm
Höchstgeschw.: 177 km/h | **Beschleunigung** (0–100 km/h): 8,0 s
c_W-Wert: N/A | **Reku-Leistung** (max.): N/A
Leergewicht: 2.285 kg | **Anhängelast** (g/u): 1.800 kg/750 kg
Frunk: — | **Kofferraum:** 1.049 l

4WD | DC | 3P | TM | V2L

KIA

Kia EV3 58,3 kWh

5



DE | AT | EAM 05/25

Preis DE: ab 35.990 €

Preis AT: ab 36.840 €

Akku-Kapazität (brutto/netto): 58,3 kWh/—

Reichweite (WLTP/CLTC/EPA): 436 km/—/—
Verbrauch (WLTP): 15,8–14,9 kWh/100 km
Ladestandard AC: Typ 2 11 kW 3p
Ladestandard DC: CCS 101 kW
Leistung: 150 kW | **Drehmoment:** 283 Nm
Höchstgeschw.: 170 km/h | **Beschleunigung** (0–100 km/h): 7,5 s
c_W-Wert: 0,263 | **Reku-Leistung** (max.): N/A
Leergewicht: 1.800 kg | **Anhängelast** (g/u): 500 kg/500 kg
Frunk: 25 l | **Kofferraum:** 460 l/1.251 l

FWD | DC | 3P | TM | V2L

KIA

Kia EV3 81,4 kWh



DE | AT | EAM 05/25

Preis DE: ab 41.390 €

Preis AT: ab 41.690 €

Akku-Kapazität (brutto/netto): 81,4 kWh/—

Reichweite (WLTP/CLTC/EPA): 605 km/—/—
Verbrauch (WLTP): 16,2–14,9 kWh/100 km
Ladestandard AC: Typ 2 11 kW 3p
Ladestandard DC: CCS 128 kW

Leistung: 150 kW	**Drehmoment:** 283 Nm
Höchstgeschw.: 170 km/h	**Beschleunigung** (0–100 km/h)**:** 7,7 s
c_W-Wert: 0,263	**Reku-Leistung** (max.)**:** N/A
Leergewicht: 1.885 kg	**Anhängelast** (g/u)**:** 1.000 kg/750 kg
Frunk: 25 l	**Kofferraum:** 460 l/1.251 l

FWD | DC | 3P | TM | V2L

Kia EV4 58,3 kWh



DE | AT | EAM 06/25

Preis DE: ab 37.590 €

Preis AT: ab 39.590 €

Akku-Kapazität (brutto/netto): 58,3 kWh/—

Reichweite (WLTP/CLTC/EPA): 440 km/—/—
Verbrauch (WLTP): 16,2–14,9 kWh/100 km
Ladestandard AC: Typ 2 11 kW 3p
Ladestandard DC: CCS 101 kW

Leistung: 150 kW	**Drehmoment:** 283 Nm
Höchstgeschw.: 170 km/h	**Beschleunigung** (0–100 km/h)**:** 7,4 s
c_W-Wert: N/A	**Reku-Leistung** (max.)**:** N/A
Leergewicht: 1.811 kg	**Anhängelast** (g/u)**:** 500 kg/500 kg
Frunk: —	**Kofferraum:** 435 l/1.415 l

FWD | DC | 3P | TM | V2L

Kia EV4 81,4 kWh



DE | AT | EAM 06/25

Preis DE: ab 43.240 €

Preis AT: ab 44.790 €

Akku-Kapazität (brutto/netto): 81,4 kWh/—

Reichweite (WLTP/CLTC/EPA): 625 km/—/—
Verbrauch (WLTP): 16,2–14,9 kWh/100 km
Ladestandard AC: Typ 2 11 kW 3p
Ladestandard DC: CCS 128 kW

Leistung: 150 kW	**Drehmoment:** 283 Nm
Höchstgeschw.: 170 km/h	**Beschleunigung** (0–100 km/h)**:** 7,7 s
c_W-Wert: N/A	**Reku-Leistung** (max.)**:** N/A
Leergewicht: 1.896 kg	**Anhängelast** (g/u)**:** 1.000 kg/750 kg
Frunk: —	**Kofferraum:** 435 l/1.415 l

FWD | DC | 3P | TM | V2L

Kia EV4 Fastback 58,3 kWh



DE | AT | EAM 06/25

Preis DE: ab 41.490 €

Preis AT: N/A

Akku-Kapazität (brutto/netto): 58,3 kWh/—

Reichweite (WLTP/CLTC/EPA): 456 km/—/—
Verbrauch (WLTP): 14,9–14,3 kWh/100 km
Ladestandard AC: Typ 2 11 kW 3p
Ladestandard DC: CCS 101 kW

Leistung: 150 kW	**Drehmoment:** 283 Nm
Höchstgeschw.: 170 km/h	**Beschleunigung** (0–100 km/h)**:** 7,4 s
c_W-Wert: N/A	**Reku-Leistung** (max.)**:** N/A
Leergewicht: 1.815 kg	**Anhängelast** (g/u)**:** 500 kg/750 kg
Frunk: —	**Kofferraum:** 490 l/1.435 l

FWD | DC | 3P | TM | V2L

Kia EV4 Fastback 81,4 kWh



DE | AT | EAM 06/25

Preis DE: ab 47.140 €

Preis AT: ab 52.140 €

Akku-Kapazität (brutto/netto): 81,4 kWh/—

Reichweite (WLTP/CLTC/EPA): 633 km/—/—
Verbrauch (WLTP): 14,9–14,4 kWh/100 km
Ladestandard AC: Typ 2 11 kW 3p
Ladestandard DC: CCS 128 kW

Leistung: 150 kW	**Drehmoment:** 283 Nm
Höchstgeschw.: 170 km/h	**Beschleunigung** (0–100 km/h)**:** 7,7 s
c_W-Wert: 0,230	**Reku-Leistung** (max.)**:** N/A
Leergewicht: 1.900 kg	**Anhängelast** (g/u)**:** 1.000 kg/750 kg
Frunk: —	**Kofferraum:** 490 l/1.435 l

FWD | DC | 3P | TM | V2L

KIA

Kia EV5



DE | AT

Preis DE: ab 45.990 €

Preis AT: ab 45.990 €

Akku-Kapazität (brutto/netto): 81,4 kWh/—

Reichweite (WLTP/CLTC/EPA): 530 km/—/—
Verbrauch (WLTP): 17,8–16,9 kWh/100 km
Ladestandard AC: Typ 2 11 kW 3p
Ladestandard DC: CCS 150 kW

Leistung: 160 kW	**Drehmoment:** 295 Nm
Höchstgeschw.: 165 km/h	**Beschleunigung** (0–100 km/h)**:** 8,4 s
c_W-Wert: 0,29	**Reku-Leistung** (max.)**:** N/A
Leergewicht: 2.069 kg	**Anhängelast** (g/u)**:** 1.200 kg/750 kg
Frunk: 44 l	**Kofferraum:** 566 l/1.650 l

FWD | DC | 3P | TM | V2L

Kia EV6 63 kWh RWD



DE | AT | EAM Online

Preis DE: ab 44.990 €

Preis AT: ab 49.190 €

Akku-Kapazität (brutto/netto): 63 kWh/—

Reichweite (WLTP/CLTC/EPA): 428 km/—/—
Verbrauch (WLTP): 16,4 kWh/100 km
Ladestandard AC: Typ 2 11 kW 3p
Ladestandard DC: CCS 180 kW

Leistung: 125 kW	**Drehmoment:** 350 Nm
Höchstgeschw.: 185 km/h	**Beschleunigung** (0–100 km/h)**:** 8,7 s
c_W-Wert: 0,28	**Reku-Leistung** (max.)**:** N/A
Leergewicht: 2.035 kg	**Anhängelast** (g/u)**:** 750 kg/750 kg
Frunk: 52 l	**Kofferraum:** 490 l/1.290 l

RWD | DC | 3P | TM | V2L

Kia EV6 84 kWh RWD



DE | AT | EAM Online

Preis DE: ab 49.990 €

Preis AT: ab 52.790 €

Akku-Kapazität (brutto/netto): 84 kWh/—

Reichweite (WLTP/CLTC/EPA): 582 km/—/—
Verbrauch (WLTP): 16,9–15,9 kWh/100 km
Ladestandard AC: Typ 2 11 kW 3p
Ladestandard DC: CCS 258 kW

Leistung: 168 kW	**Drehmoment:** 350 Nm
Höchstgeschw.: 185 km/h	**Beschleunigung** (0–100 km/h)**:** 7,7 s
c_W-Wert: 0,28	**Reku-Leistung** (max.)**:** N/A
Leergewicht: 2.130 kg	**Anhängelast** (g/u)**:** 1.800 kg/750 kg
Frunk: 52 l	**Kofferraum:** 490 l/1.290 l

RWD | DC | 3P | TM | V2L

Kia EV6 84 kWh AWD



DE | AT | EAM Online

Preis DE: ab 53.990 €

Preis AT: ab 56.690 €

Akku-Kapazität (brutto/netto): 84 kWh/—

Reichweite (WLTP/CLTC/EPA): 546 km/—/—
Verbrauch (WLTP): 17,7–17,0 kWh/100 km
Ladestandard AC: Typ 2 11 kW 3p
Ladestandard DC: CCS 258 kW

Leistung: 239 kW	**Drehmoment:** 605 Nm
Höchstgeschw.: 188 km/h	**Beschleunigung** (0–100 km/h)**:** 5,3 s
c_W-Wert: 0,28	**Reku-Leistung** (max.)**:** N/A
Leergewicht: 2.230 kg	**Anhängelast** (g/u)**:** 1.800 kg/750 kg
Frunk: 20 l	**Kofferraum:** 490 l/1.290 l

4WD | DC | 3P | TM | V2L

Kia EV6 GT



DE | AT | EAM 03/25

Preis DE: ab 69.990 €

Preis AT: ab 73.990 €

Akku-Kapazität (brutto/netto): 84 kWh/—

Reichweite (WLTP/CLTC/EPA): 424 km/—/351 km
Verbrauch (WLTP): 20,9 kWh/100 km
Ladestandard AC: Typ 2 11 kW 3p
Ladestandard DC: CCS 258 kW

Leistung: 478 kW	**Drehmoment:** 770 Nm
Höchstgeschw.: 260 km/h	**Beschleunigung** (0–100 km/h)**:** 3,5 s
c_W-Wert: N/A	**Reku-Leistung** (max.)**:** 370 kW
Leergewicht: 2.220 kg	**Anhängelast** (g/u)**:** 1.800 kg/750 kg
Frunk: 20 l	**Kofferraum:** 480 l/1.250 l

4WD | DC | 3P | TM | V2L

KIA

Kia EV9 76,1 kWh RWD



DE | AT | EAM 06/23

Preis DE: ab 63.190 €

Preis AT: N/A

Akku-Kapazität (brutto/netto): 76,1 kWh/—

Reichweite (WLTP/CLTC/EPA): 443 km/—/—
Verbrauch (WLTP): 19,5 kWh/100 km
Ladestandard AC: Typ 2 11 kW 3p
Ladestandard DC: CCS 210 kW

Leistung: 160 kW	**Drehmoment:** 350 Nm
Höchstgeschw.: 190 km/h	**Beschleunigung** (0–100 km/h)**:** 8,2 s
c_W-Wert: 0,28	**Reku-Leistung** (max.)**:** N/A
Leergewicht: 2.392 kg	**Anhängelast** (g/u)**:** 900 kg/450 kg
Frunk: 90 l	**Kofferraum:** 807 l/2.393 l

RWD | DC | 3P | TM | V2L

Kia EV9 99,8 kWh RWD



DE | AT | EAM 06/23

Preis DE: ab 66.190 €

Preis AT: ab 69.090 €

Akku-Kapazität (brutto/netto): 99,8 kWh/—

Reichweite (WLTP/CLTC/EPA): 563 km/—/489 km
Verbrauch (WLTP): 20,2 kWh/100 km
Ladestandard AC: Typ 2 11 kW 3p
Ladestandard DC: CCS 210 kW

Leistung: 150 kW	**Drehmoment:** 350 Nm
Höchstgeschw.: 185 km/h	**Beschleunigung** (0–100 km/h)**:** 9,4 s
c_W-Wert: 0,28	**Reku-Leistung** (max.)**:** N/A
Leergewicht: 2.501 kg	**Anhängelast** (g/u)**:** 900 kg/450 kg
Frunk: 90 l	**Kofferraum:** 807 l/2.393 l

RWD | DC | 3P | TM | V2L

Kia EV9 AWD



DE | AT | EAM 06/23

Preis DE: ab 70.190 €

Preis AT: ab 80.590 €

Akku-Kapazität (brutto/netto): 99,8 kWh/—

Reichweite (WLTP/CLTC/EPA): 512 km/—/451 km
Verbrauch (WLTP): 22,3 kWh/100 km
Ladestandard AC: Typ 2 11 kW 3p
Ladestandard DC: CCS 210 kW

Leistung: 238 kW	**Drehmoment:** 600 Nm
Höchstgeschw.: 200 km/h	**Beschleunigung** (0–100 km/h)**:** 6,0 s
c_W-Wert: 0,28	**Reku-Leistung** (max.)**:** N/A
Leergewicht: 2.625 kg	**Anhängelast** (g/u)**:** 2.500 kg/750 kg
Frunk: 52 l	**Kofferraum:** 807 l/2.393 l

4WD | DC | 3P | TM | V2L

Kia EV9 AWD GT-Line



DE | AT | EAM 02/24

Preis DE: ab 83.580 €

Preis AT: ab 85.590 €

Akku-Kapazität (brutto/netto): 99,8 kWh/—

Reichweite (WLTP/CLTC/EPA): 505 km/—/435 km
Verbrauch (WLTP): 22,8 kWh/100 km
Ladestandard AC: Typ 2 11 kW 3p
Ladestandard DC: CCS 210 kW

Leistung: 238 kW	**Drehmoment:** 700 Nm
Höchstgeschw.: 200 km/h	**Beschleunigung** (0–100 km/h)**:** 5,3 s
c_W-Wert: 0,28	**Reku-Leistung** (max.)**:** N/A
Leergewicht: 2.664 kg	**Anhängelast** (g/u)**:** 2.500 kg/750 kg
Frunk: 52 l	**Kofferraum:** 807 l/2.393 l

4WD | DC | 3P | TM | V2L

Kia EV9 GT



DE | AT | EAM 03/25

Preis DE: ab 89.990 €

Preis AT: ab 93.490 €

Akku-Kapazität (brutto/netto): 99,8 kWh/—

Reichweite (WLTP/CLTC/EPA): 505 km/—/—
Verbrauch (WLTP): 22,8 kWh/100 km
Ladestandard AC: Typ 2 11 kW 3p
Ladestandard DC: CCS 210 kW

Leistung: 374 kW	**Drehmoment:** 740 Nm
Höchstgeschw.: 220 km/h	**Beschleunigung** (0–100 km/h)**:** 4,6 s
c_W-Wert: 0,28	**Reku-Leistung** (max.)**:** N/A
Leergewicht: 2.664 kg	**Anhängelast** (g/u)**:** 2.500 kg/750 kg
Frunk: 52 l	**Kofferraum:** 807 l/2.393 l

4WD | DC | 3P | TM | V2L

KIA

Kia PV5 Passenger 51,5 kWh



DE | AT | EAM 02/25

Preis DE: ab 38.290 €

Preis AT: ab 38.190 €

Akku-Kapazität (brutto/netto): 51,5 kWh/—

Reichweite (WLTP/CLTC/EPA): 295 km/—/—
Verbrauch (WLTP): 19,2 kWh/100 km
Ladestandard AC: Typ 2 11 kW 3p
Ladestandard DC: CCS

Leistung: 89 kW	**Drehmoment:** 250 Nm
Höchstgeschw.: 135 km/h	**Beschleunigung** (0–100 km/h)**:** 12,8 s
c_W-Wert: N/A	**Reku-Leistung** (max.)**:** N/A
Leergewicht: 2.065 kg	**Anhängelast** (g/u)**:** 750 kg/750 kg
Frunk: —	**Kofferraum:** 1.330 l/3.615 l

FWD | DC | 3P | TM | V2L

Kia PV5 Passenger 71,2 kWh



DE | AT | EAM 02/25

Preis DE: ab 42.290 €

Preis AT: ab 42.190 €

Akku-Kapazität (brutto/netto): 71,2 kWh/—

Reichweite (WLTP/CLTC/EPA): 412 km/—/—
Verbrauch (WLTP): 19,3 kWh/100 km
Ladestandard AC: Typ 2 11 kW 3p
Ladestandard DC: CCS

Leistung: 120 kW	**Drehmoment:** 250 Nm
Höchstgeschw.: 135 km/h	**Beschleunigung** (0–100 km/h)**:** 10,7 s
c_W-Wert: N/A	**Reku-Leistung** (max.)**:** N/A
Leergewicht: 2.145 kg	**Anhängelast** (g/u)**:** 1.500 kg/750 kg
Frunk: —	**Kofferraum:** 1.330 l/3.615 l

FWD | DC | 3P | TM | V2L

LEAPMOTOR

Leapmotor T03



DE | AT | EAM 04/25

Preis DE: ab 18.900 €

Preis AT: ab 21.490 €

Akku-Kapazität (brutto/netto): 37,3 kWh/—

Reichweite (WLTP/CLTC/EPA): 265 km/—/—
Verbrauch (WLTP): 16,3 kWh/100 km
Ladestandard AC: Typ 2 6,6 kW 1p
Ladestandard DC: CCS 45 kW

Leistung: 70 kW	**Drehmoment:** 158 Nm
Höchstgeschw.: 130 km/h	**Beschleunigung** (0–100 km/h)**:** 12,7 s
c_W-Wert: N/A	**Reku-Leistung** (max.)**:** N/A
Leergewicht: 1.175 kg	**Anhängelast** (g/u)**:** —
Frunk: —	**Kofferraum:** 210 l/880 l

FWD | DC | 1P | TM

Leapmotor B10 Pro



DE | AT

Preis DE: ab 29.900 €

Preis AT: ab 29.990 €

Akku-Kapazität (brutto/netto): 56,2 kWh/—

Reichweite (WLTP/CLTC/EPA): 361 km/—/—
Verbrauch (WLTP): 17,2 kWh/100 km
Ladestandard AC: Typ 2 11 kW 3p
Ladestandard DC: CCS 140 kW

Leistung: 160 kW	**Drehmoment:** 240 Nm
Höchstgeschw.: 170 km/h	**Beschleunigung** (0–100 km/h)**:** 8,0 s
c_W-Wert: N/A	**Reku-Leistung** (max.)**:** N/A
Leergewicht: 1.780 kg	**Anhängelast** (g/u)**:** 750 kg/750 kg
Frunk: 25 l	**Kofferraum:** 420 l/1.300 l

RWD | DC | 3P | TM | V2L

Leapmotor B10 Pro Max



DE | AT

Preis DE: ab 32.400 €

Preis AT: ab 31.900 €

Akku-Kapazität (brutto/netto): 67,1 kWh/—

Reichweite (WLTP/CLTC/EPA): 434 km/—/—
Verbrauch (WLTP): 18,5 kWh/100 km
Ladestandard AC: Typ 2 11 kW 3p
Ladestandard DC: CCS 168 kW

Leistung: 160 kW	**Drehmoment:** 240 Nm
Höchstgeschw.: 170 km/h	**Beschleunigung** (0–100 km/h)**:** 8,0 s
c_W-Wert: N/A	**Reku-Leistung** (max.)**:** N/A
Leergewicht: 1.845 kg	**Anhängelast** (g/u)**:** 750 kg/750 kg
Frunk: 25 l	**Kofferraum:** 420 l/1.300 l

RWD | DC | 3P | TM | V2L

LEAPMOTOR

Leapmotor C10 Pro



DE | AT

Preis DE: ab 37.600 €

Preis AT: ab 39.400 €

Akku-Kapazität (brutto/netto): 69,9 kWh/—

Reichweite (WLTP/CLTC/EPA): 425 km/530 km/—
Verbrauch (WLTP): 19,8 kWh/100 km
Ladestandard AC: Typ 2 11 kW 3p
Ladestandard DC: CCS 84 kW

Leistung: 160 kW	**Drehmoment:** 320 Nm
Höchstgeschw.: 170 km/h	**Beschleunigung** (0–100 km/h)**:** 7,5 s
c_W-Wert: N/A	**Reku-Leistung** (max.)**:** N/A
Leergewicht: 1.980 kg	**Anhängelast** (g/u)**:** 1.500 kg/750 kg
Frunk: —	**Kofferraum:** 435 l/1.410 l

RWD | DC | 3P | TM | V2L

Leapmotor C10 ProMax



DE | AT

Preis DE: ab 41.900 €

Preis AT: ab 42.900 €

Akku-Kapazität (brutto/netto): 81,9 kWh/—

Reichweite (WLTP/CLTC/EPA): 510 km/—/—
Verbrauch (WLTP): 18,0 kWh/100 km
Ladestandard AC: Typ 2 11 kW 3p
Ladestandard DC: CCS 180 kW

Leistung: 220 kW	**Drehmoment:** 360 Nm
Höchstgeschw.: 190 km/h	**Beschleunigung** (0–100 km/h)**:** 6,6 s
c_W-Wert: N/A	**Reku-Leistung** (max.)**:** N/A
Leergewicht: 2.130 kg	**Anhängelast** (g/u)**:** 1.500 kg/750 kg
Frunk: —	**Kofferraum:** 435 l/1.410 l

RWD | DC | 3P | TM | V2L

Leapmotor C10 ProMax AWD



DE | AT

Preis DE: ab 44.900 €

Preis AT: ab 45.400 €

Akku-Kapazität (brutto/netto): 81,9 kWh/—

Reichweite (WLTP/CLTC/EPA): 437 km/—/—
Verbrauch (WLTP): 20,9 kWh/100 km
Ladestandard AC: Typ 2 11 kW 3p
Ladestandard DC: CCS 180 kW

Leistung: 440 kW	**Drehmoment:** 720 Nm
Höchstgeschw.: N/A	**Beschleunigung** (0–100 km/h)**:** 4,0 s
c_W-Wert: N/A	**Reku-Leistung** (max.)**:** N/A
Leergewicht: N/A	**Anhängelast** (g/u)**:** —
Frunk: —	**Kofferraum:** 435 l/1.410 l

4WD | DC | 3P | TM | V2L

LEXUS

Lexus RZ 300e



DE | AT | EAM 03/22

Preis DE: ab 55.590 €

Preis AT: ab 56.190 €

Akku-Kapazität (brutto/netto): 71,4 kWh/64 kWh

Reichweite (WLTP/CLTC/EPA): 479 km/—/—
Verbrauch (WLTP): 16,7–14,9 kWh/100 km
Ladestandard AC: Typ 2 11 kW 3p
Ladestandard DC: CCS 150 kW

Leistung: 150 kW	**Drehmoment:** 266 Nm
Höchstgeschw.: 160 km/h	**Beschleunigung** (0–100 km/h)**:** 5,3 s
c_W-Wert: 0,263	**Reku-Leistung** (max.)**:** N/A
Leergewicht: 2.130 kg	**Anhängelast** (g/u)**:** 750 kg/750 kg
Frunk: —	**Kofferraum:** 522 l/1.515 l

FWD | DC | 3P | TM

Lexus RZ 450e Direct4



DE | AT | EAM 03/22

Preis DE: ab 67.890 €

Preis AT: ab 68.390 €

Akku-Kapazität (brutto/netto): 71,4 kWh/64 kwh

Reichweite (WLTP/CLTC/EPA): 440 km/—/—
Verbrauch (WLTP): 18,3–16,8 kWh/100 km
Ladestandard AC: Typ 2 11 kW 3p
Ladestandard DC: CCS 150 kW

Leistung: 230 kW	**Drehmoment:** 434 Nm
Höchstgeschw.: 160 km/h	**Beschleunigung** (0–100 km/h)**:** 5,3 s
c_W-Wert: 0,263	**Reku-Leistung** (max.)**:** N/A
Leergewicht: 2.130 kg	**Anhängelast** (g/u)**:** 750 kg/750 kg
Frunk: —	**Kofferraum:** 522 l/1.515 l

4WD | DC | TM

LOTUS

Lotus Emeya 600



DE | AT | EAM 05/24

Preis DE: ab 107.990 €

Preis AT: ab 108.890 €

Akku-Kapazität (brutto/netto): 102 kWh/—

Reichweite (WLTP/CLTC/EPA): 580 km/—/—
Verbrauch (WLTP): 20,5–17,7 kWh/100 km
Ladestandard AC: Typ 2 22 kW 3p
Ladestandard DC: CCS 400 kW

Leistung: 450 kW	**Drehmoment:** 710 Nm
Höchstgeschw.: 250 km/h	**Beschleunigung** (0–100 km/h)**:** 4,15 s
c_W-Wert: 0,21	**Reku-Leistung** (max.)**:** N/A
Leergewicht: 2.565 kg	**Anhängelast** (g/u)**:** 2.250 kg/750 kg
Frunk: 31 l	**Kofferraum:** 509 l/1.388 l

4WD | DC | 3P | TM

Lotus Emeya 900



DE | AT | EAM 05/24

Preis DE: ab 145.990 €

Preis AT: ab 147.190 €

Akku-Kapazität (brutto/netto): 102 kWh/—

Reichweite (WLTP/CLTC/EPA): 485 km/—/—
Verbrauch (WLTP): 23,1–21,3 kWh/100 km
Ladestandard AC: Typ 2 22 kW 3p
Ladestandard DC: CCS 400 kW

Leistung: 675 kW	**Drehmoment:** 985 Nm
Höchstgeschw.: 256 km/h	**Beschleunigung** (0–100 km/h)**:** 2,78 s
c_W-Wert: 0,21	**Reku-Leistung** (max.)**:** N/A
Leergewicht: 2.665 kg	**Anhängelast** (g/u)**:** 1.225 kg/750 kg
Frunk: 31 l	**Kofferraum:** 509 l/1.388 l

4WD | DC | 3P | TM

Lotus Eletre 600



DE | AT | EAM Online

Preis DE: ab 99.990 €

Preis AT: ab 100.790 €

Akku-Kapazität (brutto/netto): 112 kWh/—

Reichweite (WLTP/CLTC/EPA): 600 km/650 km/—
Verbrauch (WLTP): 25,5–21,4 kWh/100 km
Ladestandard AC: Typ 2 22 kW 3p
Ladestandard DC: CCS 350 kW

Leistung: 450 kW	**Drehmoment:** 710 Nm
Höchstgeschw.: 258 km/h	**Beschleunigung** (0–100 km/h)**:** 4,5 s
c_W-Wert: 0,26	**Reku-Leistung** (max.)**:** N/A
Leergewicht: 2.565 kg	**Anhängelast** (g/u)**:** 2.250 kg/750 kg
Frunk: 46 l	**Kofferraum:** 688 l/1.532 l

4WD | DC | 3P | TM

Lotus Eletre R



DE | AT | EAM Online

Preis DE: ab 145.990 €

Preis AT: ab 147.190 €

Akku-Kapazität (brutto/netto): 112 kWh/—

Reichweite (WLTP/CLTC/EPA): 500 km/560 km/—
Verbrauch (WLTP): 30,7–28,3 kWh/100 km
Ladestandard AC: Typ 2 22 kW 3p
Ladestandard DC: CCS 350 kW

Leistung: 675 kW	**Drehmoment:** 985 Nm
Höchstgeschw.: 265 km/h	**Beschleunigung** (0–100 km/h)**:** 2,95 s
c_W-Wert: 0,26	**Reku-Leistung** (max.)**:** N/A
Leergewicht: 2.715 kg	**Anhängelast** (g/u)**:** 2.250 kg/750 kg
Frunk: 46 l	**Kofferraum:** 688 l/1.532 l

4WD | DC | 3P | TM

Lotus Evija



DE | AT

Preis DE: ab 3.094.000 €

Preis AT: ab 3.120.000 €

Akku-Kapazität (brutto/netto): 93 kWh/—

Reichweite (WLTP/CLTC/EPA): 402 km/—/—
Verbrauch (WLTP): 17,25 kWh/100 km
Ladestandard AC: N/A
Ladestandard DC: CCS 350 kW

Leistung: 1.500 kW	**Drehmoment:** 1.700 Nm
Höchstgeschw.: 320 km/h	**Beschleunigung** (0–100 km/h)**:** < 3 s
c_W-Wert: N/A	**Reku-Leistung** (max.)**:** N/A
Leergewicht: 1.887 kg	**Anhängelast** (g/u)**:** —
Frunk: —	**Kofferraum:** N/A

4WD | DC | TM

LUCID

Lucid Air Pure RWD



DE | AT | EAM 02/22

Preis DE: ab 85.900 €

Preis AT: N/A

Akku-Kapazität (brutto/netto): 88 kWh/—

Reichweite (WLTP/CLTC/EPA): 831 km/—/676 km
Verbrauch (WLTP): 13,7–13,0 kWh/100 km
Ladestandard AC: Typ 2 22 kW 3p
Ladestandard DC: CCS 210 kW
Leistung: 325 kW | **Drehmoment:** 550 Nm
Höchstgeschw.: 200 km/h | **Beschleunigung** (0–100 km/h)**:** 4,7 s
c_W**-Wert:** 0,197 | **Reku-Leistung** (max.)**:** N/A
Leergewicht: 2.145 kg | **Anhängelast** (g/u)**:** —
Frunk: 202 l | **Kofferraum:** 456 l

RWD | DC | 3P | TM

Lucid Air Touring



DE | AT | EAM 02/22

Preis DE: ab 99.900 €

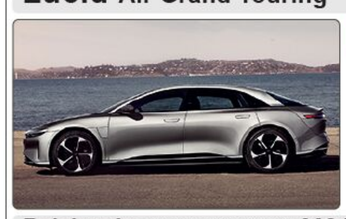
Preis AT: N/A

Akku-Kapazität (brutto/netto): 92 kWh/—

Reichweite (WLTP/CLTC/EPA): 780 km/—/694 km
Verbrauch (WLTP): 16,0–14,1 kWh/100 km
Ladestandard AC: Typ 2 22 kW 3p
Ladestandard DC: CCS 250 kW
Leistung: 462 kW | **Drehmoment:** N/A
Höchstgeschw.: 225 km/h | **Beschleunigung** (0–100 km/h)**:** 3,6 s
c_W**-Wert:** 0,197 | **Reku-Leistung** (max.)**:** N/A
Leergewicht: 2.338 kg | **Anhängelast** (g/u)**:** —
Frunk: 202 l | **Kofferraum:** 456 l

4WD | DC | 3P | TM

Lucid Air Grand Touring



DE | AT | EAM 02/22

Preis DE: ab 130.900 €

Preis AT: N/A

Akku-Kapazität (brutto/netto): 112 kWh/—

Reichweite (WLTP/CLTC/EPA): 960 km/—/824 km
Verbrauch (WLTP): 16,1–14,9 kWh/100 km
Ladestandard AC: Typ 2 22 kW 3p
Ladestandard DC: CCS 300 kW
Leistung: 611 kW | **Drehmoment:** 1.200 Nm
Höchstgeschw.: 270 km/h | **Beschleunigung** (0–100 km/h)**:** 3,2 s
c_W**-Wert:** 0,197 | **Reku-Leistung** (max.)**:** N/A
Leergewicht: 2.435 kg | **Anhängelast** (g/u)**:** —
Frunk: 202 l | **Kofferraum:** 456 l

4WD | DC | 3P | TM

Lucid Air Sapphire



DE | AT

Preis DE: ab 250.000 €

Preis AT: N/A

Akku-Kapazität (brutto/netto): 118 kWh/—

Reichweite (WLTP/CLTC/EPA): 694 km/—/687 km
Verbrauch (WLTP): 19,1 kWh/100 km
Ladestandard AC: Typ 2 22 kW 3p
Ladestandard DC: CCS 300 kW
Leistung: 920 kW | **Drehmoment:** 1.940 Nm
Höchstgeschw.: 330 km/h | **Beschleunigung** (0–100 km/h)**:** 2,0 s
c_W**-Wert:** N/A | **Reku-Leistung** (max.)**:** N/A
Leergewicht: 2.495 kg | **Anhängelast** (g/u)**:** —
Frunk: 202 l | **Kofferraum:** 456 l

4WD | DC | 3P | TM

Lucid Gravity Touring



DE | AT | EAM Online

Preis DE: ab 99.900 €

Preis AT: N/A

Akku-Kapazität (brutto/netto): 89 kWh/—

Reichweite (WLTP/CLTC/EPA): 545 km/—/—
Verbrauch (WLTP): 19,4–18,2 kWh/100 km
Ladestandard AC: Typ 2 22 kW 3p
Ladestandard DC: CCS 250 kW
Leistung: 418 kW | **Drehmoment:** 1.100 Nm
Höchstgeschw.: 217 km/h | **Beschleunigung** (0–100 km/h)**:** 4,2 s
c_W**-Wert:** 0,24 | **Reku-Leistung** (max.)**:** N/A
Leergewicht: 2.597 kg | **Anhängelast** (g/u)**:** 1.600 kg/750 kg
Frunk: 230 l | **Kofferraum:** 780 l/3.398 l

4WD | DC | 3P | TM

LUCID

Lucid Gravity Grand Touring



DE | AT | EAM Online

Preis DE: ab 116.900 €

Preis AT: N/A

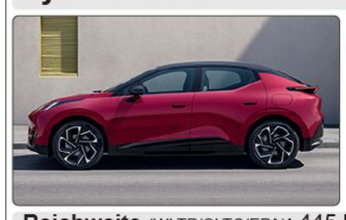
Akku-Kapazität (brutto/netto): 123 kWh/—

Reichweite (WLTP/CLTC/EPA): 748 km/—/725 km
Verbrauch (WLTP): 19,1–18,2 kWh/100 km
Ladestandard AC: Typ 2 22 kW 3p
Ladestandard DC: CCS 400 kW
Leistung: 617 kW | **Drehmoment:** 1.232 Nm
Höchstgeschw.: 250 km/h | **Beschleunigung** (0–100 km/h)**:** 3,6 s
c_W**-Wert:** 0,24 | **Reku-Leistung** (max.)**:** N/A
Leergewicht: 2.759 kg | **Anhängelast** (g/u)**:** 2.500 kg/750 kg
Frunk: 230 l | **Kofferraum:** 780 l/3.398 l

4WD | DC | 3P | TM

LYNK & CO

Lynk & Co 02



DE | AT

Preis DE: ab 35.995 €

Preis AT: N/A

Akku-Kapazität (brutto/netto): 66 kWh/62 kWh

Reichweite (WLTP/CLTC/EPA): 445 km/—/—
Verbrauch (WLTP): 17,6–17,1 kWh/100 km
Ladestandard AC: Typ 2 11 kW 3p (opt. 22 kW 3p)
Ladestandard DC: CCS 150 kW
Leistung: 200 kW | **Drehmoment:** 343 Nm
Höchstgeschw.: 180 km/h | **Beschleunigung** (0–100 km/h)**:** 5,5 s
c_W**-Wert:** N/A | **Reku-Leistung** (max.)**:** N/A
Leergewicht: 1.820 kg | **Anhängelast** (g/u)**:** 1.600 kg/750 kg
Frunk: — | **Kofferraum:** 440 l/1.400 l

RWD | DC | 3P | TM | V2L

MASERATI

Maserati Grecale Folgore



DE | AT | EAM 02/24

Preis DE: ab 111.422 € ⇩

Preis AT: ab 127.746 €

Akku-Kapazität (brutto/netto): 105 kWh/96 kWh

Reichweite (WLTP/CLTC/EPA): 580 km/—/—
Verbrauch (WLTP): 25,0–20,9 kWh/100 km
Ladestandard AC: Typ 2 22 kW 3p
Ladestandard DC: CCS 150 kW
Leistung: 410 kW | **Drehmoment:** 820 Nm
Höchstgeschw.: 220 km/h | **Beschleunigung** (0–100 km/h)**:** 4,1 s
c_W**-Wert:** N/A | **Reku-Leistung** (max.)**:** N/A
Leergewicht: 2.480 kg | **Anhängelast** (g/u)**:** —
Frunk: — | **Kofferraum:** 535 l

4WD | DC | 3P | TM

Maserati GranTurismo Folgore



DE | AT | EAM 02/23

Preis DE: ab 196.440 € ⇩

Preis AT: ab 202.278 €

Akku-Kapazität (brutto/netto): 92,5 kWh/83 kWh

Reichweite (WLTP/CLTC/EPA): 455 km/—/—
Verbrauch (WLTP): 23,1–22,1 kWh/100 km
Ladestandard AC: Typ 2 22 kW 3p
Ladestandard DC: CCS 270 kW
Leistung: 610 kW | **Drehmoment:** 1.350 Nm
Höchstgeschw.: 325 km/h | **Beschleunigung** (0–100 km/h)**:** 2,7 s
c_W**-Wert:** 0,26 | **Reku-Leistung** (max.)**:** 400 kW
Leergewicht: 2.260 kg | **Anhängelast** (g/u)**:** —
Frunk: — | **Kofferraum:** 270 l

4WD | DC | 3P | TM

Maserati GranCabrio Folgore



DE | AT | EAM 05/24

Preis DE: ab 204.949 € ⇩

Preis AT: ab 210.850 €

Akku-Kapazität (brutto/netto): 92,5 kWh/83 kWh

Reichweite (WLTP/CLTC/EPA): 449 km/—/—
Verbrauch (WLTP): 23,7–22,3 kWh/100 km
Ladestandard AC: Typ 2 22 kW 3p
Ladestandard DC: CCS 270 kW
Leistung: 610 kW | **Drehmoment:** 1.350 Nm
Höchstgeschw.: 290 km/h | **Beschleunigung** (0–100 km/h)**:** 2,8 s
c_W**-Wert:** N/A | **Reku-Leistung** (max.)**:** 400 kW
Leergewicht: 2.340 kg | **Anhängelast** (g/u)**:** —
Frunk: — | **Kofferraum:** 151 l

4WD | DC | 3P | TM

MAXUS

Maxus Euniq 6



DE | AT | EAM Online

Preis DE: ab 53.491 €

Preis AT: N/A

Akku-Kapazität (brutto/netto): 70 kWh/—

Reichweite (WLTP/CLTC/EPA): 354 km/—/—
Verbrauch (WLTP): 21,5 kWh/100 km
Ladestandard AC: Typ 2 6,6 kW 1p
Ladestandard DC: CCS 75 kW
Leistung: 130 kW | **Drehmoment:** 310 Nm
Höchstgeschw.: 160 km/h | **Beschleunigung** (0–100 km/h)**:** 10,5 s
c_W**-Wert:** N/A | **Reku-Leistung** (max.)**:** N/A
Leergewicht: 1.960 kg | **Anhängelast** (g/u)**:** 750 kg/750 kg
Frunk: — | **Kofferraum:** 754 l

FWD | DC | 1P

Maxus MIFA 9



DE | AT | EAM 04/23

Preis DE: ab 69.790 €

Preis AT: N/A

Akku-Kapazität (brutto/netto): 90 kWh/—

Reichweite (WLTP/CLTC/EPA): 440 km/560 km/—
Verbrauch (WLTP): 21,8–21,3 kWh/100 km
Ladestandard AC: Typ 2 11 kW 3p
Ladestandard DC: CCS 120 kW
Leistung: 180 kW | **Drehmoment:** 350 Nm
Höchstgeschw.: 180 km/h | **Beschleunigung** (0–100 km/h)**:** 8,9 s
c_W**-Wert:** N/A | **Reku-Leistung** (max.)**:** N/A
Leergewicht: 2.385 kg | **Anhängelast** (g/u)**:** 1.000 kg/750 kg
Frunk: 55 l | **Kofferraum:** 466 l/2.017 l

FWD | DC | 3P

MAXUS

Maxus T90 EV



DE | AT | EAM 04/23

Preis DE: ab 65.438 €

Preis AT: ab 69.600 €

Akku-Kapazität (brutto/netto): 88,5 kWh/—

Reichweite (WLTP/CLTC/EPA): 330 km/—/—
Verbrauch (WLTP): 26,8 kWh/100 km
Ladestandard AC: Typ 2 11 kW 3p
Ladestandard DC: CCS 80 kW
Leistung: 130 kW | **Drehmoment:** 310 Nm
Höchstgeschw.: 120 km/h | **Beschleunigung** (0–100 km/h)**:** 12,3 s
c_W**-Wert:** N/A | **Reku-Leistung** (max.)**:** N/A
Leergewicht: 2.375 kg | **Anhängelast** (g/u)**:** 1.000 kg/750 kg
Frunk: — | **Kofferraum:** ca. 1.200 l

RWD | DC | 3P

Maxus eTerron 9



DE | AT

Preis DE: ab 74.958 €

Preis AT: ab 75.480 €

Akku-Kapazität (brutto/netto): 102 kWh/—

Reichweite (WLTP/CLTC/EPA): 430 km/—/—
Verbrauch (WLTP): 26,7 kWh/100 km
Ladestandard AC: Typ 2 11 kW 3p
Ladestandard DC: CCS 115 kW
Leistung: 325 kW | **Drehmoment:** 700 Nm
Höchstgeschw.: 190 km/h | **Beschleunigung** (0–100 km/h)**:** 5,8 s
c_W**-Wert:** N/A | **Reku-Leistung** (max.)**:** N/A
Leergewicht: 2.925 kg | **Anhängelast** (g/u)**:** 3.500 kg/750 kg
Frunk: 236 l | **Kofferraum:** 1.250 l

4WD | DC | 3P | V2L

Mazda 6e EV



DE | AT | EAM 05/25

Preis DE: ab 44.900 €

Preis AT: ab 43.475 €

Akku-Kapazität (brutto/netto): 68,8 kWh/—

Reichweite (WLTP/CLTC/EPA): 479 km/—/—
Verbrauch (WLTP): 16,6 kWh/100 km
Ladestandard AC: Typ 2 11 kW 3p
Ladestandard DC: CCS 165 kW
Leistung: 190 kW | **Drehmoment:** 320 Nm
Höchstgeschw.: 175 km/h | **Beschleunigung** (0–100 km/h)**:** 7,6 s
c_W**-Wert:** N/A | **Reku-Leistung** (max.)**:** N/A
Leergewicht: 2.037 kg | **Anhängelast** (g/u)**:** 1.500 kg/750 kg
Frunk: 72 l | **Kofferraum:** 466 l/1.074 l

RWD | DC | 3P | TM | V2L

MAZDA

Mazda 6e EV Long Range



DE | AT | EAM 05/25

Preis DE: ab 46.500 €

Preis AT: ab 45.075 €

Akku-Kapazität (brutto/netto): 80 kWh/—

Reichweite (WLTP/CLTC/EPA): 552 km/—/—
Verbrauch (WLTP): 16,5 kWh/100 km
Ladestandard AC: Typ 2 11 kW 3p
Ladestandard DC: CCS 90 kW
Leistung: 180 kW | **Drehmoment:** 320 Nm
Höchstgeschw.: 175 km/h | **Beschleunigung** (0–100 km/h): 7,8 s
c_W-Wert: N/A | **Reku-Leistung** (max.): N/A
Leergewicht: 2.037 kg | **Anhängelast** (g/u): 1.500 kg/750 kg
Frunk: 72 l | **Kofferraum:** 466 l/1.074 l

RWD, DC, 3P, TM, V2L

MERCEDES-BENZ

Mercedes-Benz CLA 200 mit EQ Technologie



DE | AT | EAM 05/25

Preis DE: ab 49.421 €

Preis AT: ab 49.950 €

Akku-Kapazität (brutto/netto): —/58 kWh

Reichweite (WLTP/CLTC/EPA): 541 km/—/—
Verbrauch (WLTP): 12,3 kWh/100 km
Ladestandard AC: Typ 2 11 kW 3p
Ladestandard DC: CCS 200 kW
Leistung: 165 kW | **Drehmoment:** 335 Nm
Höchstgeschw.: 210 km/h | **Beschleunigung** (0–100 km/h): 7,5 s
c_W-Wert: 0,21 | **Reku-Leistung** (max.): N/A
Leergewicht: 2.045 kg | **Anhängelast** (g/u): 1.500 kg/750 kg
Frunk: 101 l | **Kofferraum:** 405 l

RWD, DC, 3P, TM, V2G

MERCEDES-BENZ

Mercedes-Benz GLC 400 4Matic m. EQ Techn.



DE | AT

Preis DE: ab 71.281 €

Preis AT: ab 72.450 €

Akku-Kapazität (brutto/netto): —/94 kWh

Reichweite (WLTP/CLTC/EPA): 715 km/—/—
Verbrauch (WLTP): 18,9–14,9 kWh/100km
Ladestandard AC: Typ 2 11 kW 3p (opt. 22 kW 3p)
Ladestandard DC: CCS 330 kW
Leistung: 360 kW | **Drehmoment:** 800 Nm
Höchstgeschw.: 210 km/h | **Beschleunigung** (0–100 km/h): 4,3 s
c_W-Wert: 0,26 | **Reku-Leistung** (max.): 300 kW
Leergewicht: 2.535 kg | **Anhängelast** (g/u): 2.400 kg/750 kg
Frunk: 100 l | **Kofferraum:** 570 l/1.740 l

4WD, DC, 3P, TM, V2H

MERCEDES-BENZ

Mercedes-Benz EQA 250+



DE | AT

Preis DE: ab 52.205 €

Preis AT: ab 52.990 €

Akku-Kapazität (brutto/netto): 73,5 kWh/70,5 kWh

Reichweite (WLTP/CLTC/EPA): 560 km/619 km/—
Verbrauch (WLTP): 16,4–14,4 kWh/100 km
Ladestandard AC: Typ 2 11 kW 3p
Ladestandard DC: CCS 100 kW
Leistung: 140 kW | **Drehmoment:** 385 Nm
Höchstgeschw.: 160 km/h | **Beschleunigung** (0–100 km/h): 8,6 s
c_W-Wert: N/A | **Reku-Leistung** (max.): N/A
Leergewicht: 2.055 kg | **Anhängelast** (g/u): 1.500 kg/750 kg
Frunk: — | **Kofferraum:** 340 l/1.320 l

FWD, DC, 3P, TM

Mercedes-Benz CLA 250+ mit EQ Technologie



DE | AT | EAM 05/25

Preis DE: ab 55.859 €

Preis AT: ab 55.980 €

Akku-Kapazität (brutto/netto): —/85 kWh

Reichweite (WLTP/CLTC/EPA): 792 km/—/—
Verbrauch (WLTP): 14,1–12,2 kWh/100 km
Ladestandard AC: Typ 2 11 kW 3p
Ladestandard DC: CCS 320 kW
Leistung: 200 kW | **Drehmoment:** 355 Nm
Höchstgeschw.: 210 km/h | **Beschleunigung** (0–100 km/h): 6,7 s
c_W-Wert: 0,21 | **Reku-Leistung** (max.): 200 kW
Leergewicht: 2.055 kg | **Anhängelast** (g/u): 1.800 kg/750 kg
Frunk: 101 l | **Kofferraum:** 405 l

RWD, DC, 3P, TM, V2G

Mercedes-Benz EQE 300



DE | AT | EAM 05/21

Preis DE: ab 67.187 €

Preis AT: ab 59.760 €

Akku-Kapazität (brutto/netto): —/90,5 kWh

Reichweite (WLTP/CLTC/EPA): 666 km/—/—
Verbrauch (WLTP): 19,0–15,8 kWh/100 km
Ladestandard AC: Typ 2 11 kW 3p (opt. 22 kW 3p)
Ladestandard DC: CCS 170 kW
Leistung: 180 kW | **Drehmoment:** 550 Nm
Höchstgeschw.: 210 km/h | **Beschleunigung** (0–100 km/h): 7,3 s
c_W-Wert: N/A | **Reku-Leistung** (max.): N/A
Leergewicht: 2.375 kg | **Anhängelast** (g/u): 750 kg/750 kg
Frunk: — | **Kofferraum:** 430 l/895 l

RWD, DC, 3P, TM

MERCEDES-BENZ

Mercedes-Benz EQA 350 4Matic



DE | AT

Preis DE: ab 56.424 €

Preis AT: ab 60.070 €

Akku-Kapazität (brutto/netto): 73,5 kWh/70,5 kWh

Reichweite (WLTP/CLTC/EPA): 478 km/493 km/—
Verbrauch (WLTP): 18,6–16,7 kWh/100 km
Ladestandard AC: Typ 2 11 kW 3p
Ladestandard DC: CCS 100 kW
Leistung: 215 kW | **Drehmoment:** 520 Nm
Höchstgeschw.: 160 km/h | **Beschleunigung** (0–100 km/h): 6,0 s
c_W-Wert: 0,28 | **Reku-Leistung** (max.): N/A
Leergewicht: 2.115 kg | **Anhängelast** (g/u): 1.800 kg/750 kg
Frunk: — | **Kofferraum:** 340 l/1.320 l

4WD, DC, 3P, TM

Mercedes-Benz CLA 350 4Matic mit EQ Techn.



DE | AT | EAM 05/25

Preis DE: ab 60.381 €

Preis AT: ab 59.990 €

Akku-Kapazität (brutto/netto): —/85 kWh

Reichweite (WLTP/CLTC/EPA): 771 km/—/—
Verbrauch (WLTP): 14,7–12,5 kWh/100 km
Ladestandard AC: Typ 2 11 kW 3p
Ladestandard DC: CCS 320 kW
Leistung: 260 kW | **Drehmoment:** 515 Nm
Höchstgeschw.: 210 km/h | **Beschleunigung** (0–100 km/h): 4,9 s
c_W-Wert: 0,21 | **Reku-Leistung** (max.): 200 kW
Leergewicht: 2.135 kg | **Anhängelast** (g/u): 1.800 kg/750 kg
Frunk: 101 l | **Kofferraum:** 405 l

4WD, DC, 3P, TM, V2G

Mercedes-Benz EQE 350+



DE | AT | EAM 06/22

Preis DE: ab 71.412 €

Preis AT: ab 69.390 €

Akku-Kapazität (brutto/netto): —/96 kWh

Reichweite (WLTP/CLTC/EPA): 693 km/752 km/480 km
Verbrauch (WLTP): 19,5–16,0 kWh/100 km
Ladestandard AC: Typ 2 11 kW 3p (opt. 22 kW 3p)
Ladestandard DC: CCS 170 kW
Leistung: 215 kW | **Drehmoment:** 565 Nm
Höchstgeschw.: 210 km/h | **Beschleunigung** (0–100 km/h): 6,5 s
c_W-Wert: 0,22 | **Reku-Leistung** (max.): 186 kW
Leergewicht: 2.415 kg | **Anhängelast** (g/u): 750 kg/750 kg
Frunk: — | **Kofferraum:** 430 l/895 l

RWD, DC, 3P, TM

MERCEDES-BENZ

Mercedes-Benz EQB 250+



DE | AT

Preis DE: ab 53.514 €

Preis AT: ab 53.790 €

Akku-Kapazität (brutto/netto): 73,5 kWh/70,5 kWh

Reichweite (WLTP/CLTC/EPA): 534 km/600 km/395 km
Verbrauch (WLTP): 17,5–15,2 kWh/100 km
Ladestandard AC: Typ 2 11 kW 3p
Ladestandard DC: CCS 100 kW
Leistung: 140 kW | **Drehmoment:** 385 Nm
Höchstgeschw.: 160 km/h | **Beschleunigung** (0–100 km/h): 8,9 s
c_W-Wert: 0,28 | **Reku-Leistung** (max.): N/A
Leergewicht: 2.105 kg | **Anhängelast** (g/u): 1.400 kg/750 kg
Frunk: — | **Kofferraum:** 495 l/1.710 l

FWD, DC, 3P

Mercedes-Benz CLA 250+ Shooting Brake m. EQ Techn.



DE Q4/25 | AT Q4/25

Preis DE: N/A

Preis AT: N/A

Akku-Kapazität (brutto/netto): —/85 kWh

Reichweite (WLTP/CLTC/EPA): 761 km/—/—
Verbrauch (WLTP): 15,2–12,7 kWh/100 km
Ladestandard AC: Typ 2 11 kW 3p (opt. 22 kW 3p)
Ladestandard DC: CCS 320 kW
Leistung: 200 kW | **Drehmoment:** 335 Nm
Höchstgeschw.: 210 km/h | **Beschleunigung** (0–100 km/h): 6,8 s
c_W-Wert: 0,21 | **Reku-Leistung** (max.): 200 kW
Leergewicht: 2.055 kg | **Anhängelast** (g/u): 1.500 kg/750 kg
Frunk: 101 l | **Kofferraum:** 455 l/1.290 l

RWD, DC, 3P, TM, V2G

Mercedes-Benz EQE 350 4Matic



DE | AT

Preis DE: ab 74.149 €

Preis AT: ab 69.390 €

Akku-Kapazität (brutto/netto): —/90,56 kWh

Reichweite (WLTP/CLTC/EPA): 627 km/—/451 km
Verbrauch (WLTP): 20,6–16,7 kWh/100 km
Ladestandard AC: Typ 2 11 kW 3p (opt. 22 kW 3p)
Ladestandard DC: CCS 170 kW
Leistung: 215 kW | **Drehmoment:** 765 Nm
Höchstgeschw.: 210 km/h | **Beschleunigung** (0–100 km/h): 6,3 s
c_W-Wert: 0,22 | **Reku-Leistung** (max.): N/A
Leergewicht: 2.475 kg | **Anhängelast** (g/u): 750 kg/750 kg
Frunk: — | **Kofferraum:** 430 l/895 l

4WD, DC, 3P, TM

MERCEDES-BENZ

Mercedes-Benz EQB 350 4Matic



DE | AT | EAM 04/22

Preis DE: ab 58.197 €

Preis AT: ab 60.630 €

Akku-Kapazität (brutto/netto): 73,5 kWh/70,5 kWh

Reichweite (WLTP/CLTC/EPA): 467 km/478 km/356 km
Verbrauch (WLTP): 19,2–17,2 kWh/100 km
Ladestandard AC: Typ 2 11 kW 3p
Ladestandard DC: CCS 100 kW
Leistung: 215 kW | **Drehmoment:** 520 Nm
Höchstgeschw.: 160 km/h | **Beschleunigung** (0–100 km/h): 6,2 s
c_W-Wert: 0,28 | **Reku-Leistung** (max.): 190 kW
Leergewicht: 2.170 kg | **Anhängelast** (g/u): 1.700 kg/750 kg
Frunk: — | **Kofferraum:** 495 l/1.710 l

4WD, DC, 3P, TM

Mercedes-Benz CLA 350 4Matic Shooting Brake



DE Q4/25 | AT Q4/25

Preis DE: N/A

Preis AT: N/A

Akku-Kapazität (brutto/netto): —/85 kWh

Reichweite (WLTP/CLTC/EPA): 730 km/—/—
Verbrauch (WLTP): 15,7–13,2 kWh/100 km
Ladestandard AC: Typ 2 11 kW 3p (opt. 22 kW 3p)
Ladestandard DC: CCS 320 kW
Leistung: 260 kW | **Drehmoment:** 515 Nm
Höchstgeschw.: 210 km/h | **Beschleunigung** (0–100 km/h): 5,0 s
c_W-Wert: 0,21 | **Reku-Leistung** (max.): 200 kW
Leergewicht: 2.135 kg | **Anhängelast** (g/u): 1.800 kg/750 kg
Frunk: 101 l | **Kofferraum:** 455 l/1.290 l

4WD, DC, 3P, TM, V2G

Mercedes-Benz EQE 500 4Matic



DE | AT

Preis DE: ab 88.215 €

Preis AT: ab 86.190 €

Akku-Kapazität (brutto/netto): —/90,56 kWh

Reichweite (WLTP/CLTC/EPA): 623 km/—/480 km
Verbrauch (WLTP): 20,6–16,9 kWh/100 km
Ladestandard AC: Typ 2 11 kW 3p (opt. 22 kW 3p)
Ladestandard DC: CCS 170 kW
Leistung: 300 kW | **Drehmoment:** 858 Nm
Höchstgeschw.: 210 km/h | **Beschleunigung** (0–100 km/h): 4,7 s
c_W-Wert: 0,22 | **Reku-Leistung** (max.): N/A
Leergewicht: 2.490 kg | **Anhängelast** (g/u): 750 kg/750 kg
Frunk: — | **Kofferraum:** 430 l/895 l

4WD, DC, 3P, TM

MERCEDES-AMG

Mercedes-AMG EQE 53 4Matic+



DE | AT

Preis DE: ab 110.706 €

Preis AT: ab 108.590 €

Akku-Kapazität (brutto/netto): —/90,56 kWh

Reichweite (WLTP/CLTC/EPA): 502 km/—/370 km
Verbrauch (WLTP): 24,2–20,7 kWh/100 km
Ladestandard AC: Typ 2 22 kW 3p
Ladestandard DC: CCS 170 kW
Leistung: 460 kW | **Drehmoment:** 950 Nm
Höchstgeschw.: 220 km/h | **Beschleunigung** (0–100 km/h): 3,5 s
c_W-Wert: N/A | **Reku-Leistung** (max.): 260 kW
Leergewicht: 2.540 kg | **Anhängelast** (g/u): 750 kg/750 kg
Frunk: — | **Kofferraum:** 430 l/895 l

4WD, DC, 3P, TM

Mercedes-AMG EQE 53 4Matic+ (AMG Dynamic Plus)



DE | AT

Preis DE: ab 115.466 €

Preis AT: ab 113.594 €

Akku-Kapazität (brutto/netto): —/90,56 kWh

Reichweite (WLTP/CLTC/EPA): 502 km/—/370 km
Verbrauch (WLTP): 24,2–20,7 kWh/100 km
Ladestandard AC: Typ 2 22 kW 3p
Ladestandard DC: CCS 170 kW
Leistung: 505 kW | **Drehmoment:** 1.000 Nm
Höchstgeschw.: 240 km/h | **Beschleunigung** (0–100 km/h): 3,3 s
c_W-Wert: N/A | **Reku-Leistung** (max.): 260 kW
Leergewicht: 2.540 kg | **Anhängelast** (g/u): 750 kg/750 kg
Frunk: — | **Kofferraum:** 430 l/895 l

4WD, DC, 3P, TM

MERCEDES-BENZ

Mercedes-Benz EQE 300 SUV



DE | AT | EAM 03/23

Preis DE: ab 83.479 €

Preis AT: ab 80.390 €

Akku-Kapazität (brutto/netto): —/90,56 kWh

Reichweite (WLTP/CLTC/EPA): 553 km/—/—
Verbrauch (WLTP): 21,1–17,7 kWh/100 km
Ladestandard AC: Typ 2 11 kW 3p (opt. 22 kW 3p)
Ladestandard DC: CCS 170 kW
Leistung: 180 kW | **Drehmoment:** 550 Nm
Höchstgeschw.: 210 km/h | **Beschleunigung** (0–100 km/h): 7,6 s
c_W-Wert: 0,25 | **Reku-Leistung** (max.): 180 kW
Leergewicht: 2.460 kg | **Anhängelast** (g/u): 750 kg/750 kg
Frunk: — | **Kofferraum:** 520 l/1.675 l

RWD, DC, 3P, TM

Mercedes-Benz EQE 350+ SUV



DE | AT | EAM 03/23

Preis DE: ab 86.811 €

Preis AT: ab 80.890 €

Akku-Kapazität (brutto/netto): —/96 kWh

Reichweite (WLTP/CLTC/EPA): 628 km/—/494 km
Verbrauch (WLTP): 20,9–17,7 kWh/100 km
Ladestandard AC: Typ 2 11 kW 3p (opt. 22 kW 3p)
Ladestandard DC: CCS 170 kW
Leistung: 215 kW | **Drehmoment:** 565 Nm
Höchstgeschw.: 210 km/h | **Beschleunigung** (0–100 km/h): 6,9 s
c_W-Wert: 0,25 | **Reku-Leistung** (max.): 180 kW
Leergewicht: 2.430 kg | **Anhängelast** (g/u): 750 kg/750 kg
Frunk: — | **Kofferraum:** 520 l/1.675 l

RWD, DC, 3P, TM

Mercedes-Benz EQE 350 4Matic SUV



DE | AT | EAM 03/23

Preis DE: ab 89.548 €

Preis AT: ab 83.490 €

Akku-Kapazität (brutto/netto): —/90,56 kWh

Reichweite (WLTP/CLTC/EPA): 566 km/—/427 km
Verbrauch (WLTP): 21,8–18,3 kWh/100 km
Ladestandard AC: Typ 2 11 kW 3p (opt. 22 kW 3p)
Ladestandard DC: CCS 170 kW
Leistung: 215 kW | **Drehmoment:** 765 Nm
Höchstgeschw.: 210 km/h | **Beschleunigung** (0–100 km/h): 6,6 s
c_W-Wert: 0,25 | **Reku-Leistung** (max.): 255 kW
Leergewicht: 2.580 kg | **Anhängelast** (g/u): 1.800 kg/750 kg
Frunk: — | **Kofferraum:** 520 l/1.675 l

4WD, DC, 3P, TM

MERCEDES-BENZ

Mercedes-Benz EQE 500 4Matic SUV



DE | AT | EAM 02/25

Preis DE: ab 99.841 €

Preis AT: ab 95.390 €

Akku-Kapazität (brutto/netto): —/96 kWh

Reichweite (WLTP/CLTC/EPA): 604 km/609 km/454 km
Verbrauch (WLTP): 21,9–18,4 kWh/100 km
Ladestandard AC: Typ 2 11 kW 3p (opt. 22 kW 3p)
Ladestandard DC: CCS 170 kW
Leistung: 300 kW | **Drehmoment:** 858 Nm
Höchstgeschw.: 210 km/h | **Beschleunigung** (0–100 km/h): 5,0 s
c_W-Wert: 0,25 | **Reku-Leistung** (max.): 255 kW
Leergewicht: 2.560 kg | **Anhängelast** (g/u): 1.800 kg/750 kg
Frunk: — | **Kofferraum:** 520 l/1.675 l

4WD, DC, 3P, TM

Mercedes-AMG EQE 53 4Matic+ SUV



DE | AT | EAM 03/23

Preis DE: ab 139.438 €

Preis AT: ab 130.690 €

Akku-Kapazität (brutto/netto): —/90,56 kWh

Reichweite (WLTP/CLTC/EPA): 454 km/—/378 km
Verbrauch (WLTP): 25,4–23,1 kWh/100 km
Ladestandard AC: Typ 2 11 kW 3p (DE: 22 kW 3p)
Ladestandard DC: CCS 170 kW
Leistung: 460 kW | **Drehmoment:** 950 Nm
Höchstgeschw.: 220 km/h | **Beschleunigung** (0–100 km/h): 3,7 s
c_W-Wert: 0,25 | **Reku-Leistung** (max.): 260 kW
Leergewicht: 2.690 kg | **Anhängelast** (g/u): 1.800 kg/750 kg
Frunk: — | **Kofferraum:** 520 l/1.675 l

4WD, DC, 3P, TM

Mercedes-AMG EQE 53 4Matic+ SUV (AMG Dynamic Plus)



DE | AT | EAM 03/23

Preis DE: ab 144.198 €

Preis AT: ab 135.490 €

Akku-Kapazität (brutto/netto): —/90,56 kWh

Reichweite (WLTP/CLTC/EPA): 454 km/—/378 km
Verbrauch (WLTP): 25,4–23,1 kWh/100 km
Ladestandard AC: Typ 2 11 kW 3p (DE: 22 kW 3p)
Ladestandard DC: CCS 170 kW
Leistung: 505 kW | **Drehmoment:** 1.000 Nm
Höchstgeschw.: 240 km/h | **Beschleunigung** (0–100 km/h): 3,5 s
c_W-Wert: 0,25 | **Reku-Leistung** (max.): 260 kW
Leergewicht: 2.690 kg | **Anhängelast** (g/u): 1.800 kg/750 kg
Frunk: — | **Kofferraum:** 520 l/1.675 l

4WD, DC, 3P, TM

Mercedes-Benz G 580 mit EQ Technologie



DE | AT | EAM Online

Preis DE: ab 142.622 €

Preis AT: ab 146.990 €

Akku-Kapazität (brutto/netto): —/116,0 kWh

Reichweite (WLTP/CLTC/EPA): 473 km/—/—
Verbrauch (WLTP): 30,4–27,7 kWh/100 km
Ladestandard AC: Typ 2 11 kW 3p
Ladestandard DC: CCS 200 kW
Leistung: 432 kW | **Drehmoment:** 1.164 Nm
Höchstgeschw.: 180 km/h | **Beschleunigung** (0–100 km/h): 4,7 s
c_W-Wert: 0,44 | **Reku-Leistung** (max.): 217 kW
Leergewicht: 3.085 kg | **Anhängelast** (g/u): —
Frunk: — | **Kofferraum:** 620 l/ 1.990 l

4WD, DC, 3P, TM

Mercedes-Benz EQS 350



DE | AT

Preis DE: N/A

Preis AT: ab 103.390 €

Akku-Kapazität (brutto/netto): —/96 kWh

Reichweite (WLTP/CLTC/EPA): 693 km/—/—
Verbrauch (WLTP): 16,3 kWh/100 km
Ladestandard AC: Typ 2 11 kW 3p (opt. 22 kW 3p)
Ladestandard DC: CCS 200 kW
Leistung: 215 kW | **Drehmoment:** 565 Nm
Höchstgeschw.: 210 km/h | **Beschleunigung** (0–100 km/h): 6,7 s
c_W-Wert: 0,20 | **Reku-Leistung** (max.): N/A
Leergewicht: 2.440 kg | **Anhängelast** (g/u): 750 kg/750 kg
Frunk: — | **Kofferraum:** 620 l/1.700 l

RWD, DC, 3P, TM

MERCEDES-BENZ

Mercedes-Benz EQS 450+



DE | AT | EAM 03/22

Preis DE: ab 109.551 €

Preis AT: ab 117.690 €

Akku-Kapazität (brutto/netto): —/118 kWh

Reichweite (WLTP/CLTC/EPA): 821 km/843 km/563 km
Verbrauch (WLTP): 19,9–16,4 kWh/100 km
Ladestandard AC: Typ 2 11 kW 3p (opt. 22 kW 3p)
Ladestandard DC: CCS 200 kW
Leistung: 265 kW | **Drehmoment:** 568 Nm
Höchstgeschw.: 210 km/h | **Beschleunigung** (0–100 km/h): 6,2 s
c_W-Wert: 0,20 | **Reku-Leistung** (max.): 186 kW
Leergewicht: 2.545 kg | **Anhängelast** (g/u): 750 kg/750 kg
Frunk: — | **Kofferraum:** 620 l/1.700 l

RWD, DC, 3P, TM

Mercedes-Benz EQS 450 4Matic



DE | AT

Preis DE: ab 113.359 €

Preis AT: ab 121.590 €

Akku-Kapazität (brutto/netto): —/118 kWh

Reichweite (WLTP/CLTC/EPA): 798 km/—/547 km
Verbrauch (WLTP): 20,9–17,0 kWh/100km
Ladestandard AC: Typ 2 11 kW 3p (opt. 22 kW 3p)
Ladestandard DC: CCS 200 kW
Leistung: 265 kW | **Drehmoment:** 800 Nm
Höchstgeschw.: 210 km/h | **Beschleunigung** (0–100 km/h): 5,7 s
c_W-Wert: 0,20 | **Reku-Leistung** (max.): N/A
Leergewicht: 2.655 kg | **Anhängelast** (g/u): 1.700 kg/750 kg
Frunk: — | **Kofferraum:** 620 l/1.700 l

4WD, DC, 3P, TM

Mercedes-Benz EQS 500 4Matic



DE | AT

Preis DE: ab 125.378 €

Preis AT: ab 126.290 €

Akku-Kapazität (brutto/netto): —/118 kWh

Reichweite (WLTP/CLTC/EPA): 798 km/—/—
Verbrauch (WLTP): 20,9–17,0 kWh/100km
Ladestandard AC: Typ 2 11 kW 3p (opt. 22 kW 3p)
Ladestandard DC: CCS 200 kW
Leistung: 330 kW | **Drehmoment:** 828 Nm
Höchstgeschw.: 210 km/h | **Beschleunigung** (0–100 km/h): 4,9 s
c_W-Wert: 0,20 | **Reku-Leistung** (max.): N/A
Leergewicht: 2.655 kg | **Anhängelast** (g/u): 1.700 kg/750 kg
Frunk: — | **Kofferraum:** 620 l/1.700 l

4WD, DC, 3P, TM

Mercedes-Benz EQS 580 4Matic



DE | AT | EAM 03/21

Preis DE: ab 141.705 €

Preis AT: ab 148.590 €

Akku-Kapazität (brutto/netto): —/118 kWh

Reichweite (WLTP/CLTC/EPA): 798 km/—/547 km
Verbrauch (WLTP): 20,9–17,0 kWh/100km
Ladestandard AC: Typ 2 11 kW 3p (opt. 22 kW 3p)
Ladestandard DC: CCS 200 kW
Leistung: 400 kW | **Drehmoment:** 858 Nm
Höchstgeschw.: 210 km/h | **Beschleunigung** (0–100 km/h): 4,4 s
c_W-Wert: 0,20 | **Reku-Leistung** (max.): 290 kW
Leergewicht: 2.635 kg | **Anhängelast** (g/u): 1.700 kg/750 kg
Frunk: — | **Kofferraum:** 620 l/1.700 l

4WD, DC, 3P, TM

Mercedes-Benz EQS 450+ SUV



DE | AT | EAM 05/22

Preis DE: ab 110.991 €

Preis AT: ab 123.590 €

Akku-Kapazität (brutto/netto): —/118,0 kWh

Reichweite (WLTP/CLTC/EPA): 705 km/—/—
Verbrauch (WLTP): 22,5–18,8 kWh/100 km
Ladestandard AC: Typ 2 11 kW 3p (opt. 22 kW 3p)
Ladestandard DC: CCS 200 kW
Leistung: 265 kW | **Drehmoment:** 568 Nm
Höchstgeschw.: 210 km/h | **Beschleunigung** (0–100 km/h): 6,7 s
c_W-Wert: 0,26 | **Reku-Leistung** (max.): 186 kW
Leergewicht: 2.730 kg | **Anhängelast** (g/u): 750 kg/750 kg
Frunk: — | **Kofferraum:** 645 l/2.100 l

RWD, DC, 3P, TM

MERCEDES-BENZ

Mercedes-Benz EQS 450 4Matic SUV



DE | AT | EAM 05/22

Preis DE: ab 114.799 €

Preis AT: ab 127.490 €

Akku-Kapazität (brutto/netto): —/118,0 kWh

Reichweite (WLTP/CLTC/EPA): 673 km/—/— 662 km/—/—
Verbrauch (WLTP): 22,8–20,0 kWh/100 km
Ladestandard AC: Typ 2 11 kW 3p (opt. 22 kW 3p)
Ladestandard DC: CCS 200 kW
Leistung: 265 kW | **Drehmoment:** 800 Nm
Höchstgeschw.: 210 km/h | **Beschleunigung** (0–100 km/h): 6,0 s
c_W-Wert: 0,26 | **Reku-Leistung** (max.): 290 kW
Leergewicht: 2.840 kg | **Anhängelast** (g/u): 1.800 kg/750 kg
Frunk: — | **Kofferraum:** 645 l/2.100 l

4WD | DC | 3P | TM

Mercedes-Benz EQS 500 4Matic SUV



DE | AT | EAM 05/22

Preis DE: ab 124.736 €

Preis AT: ab 132.190 €

Akku-Kapazität (brutto/netto): —/118,0 kWh

Reichweite (WLTP/CLTC/EPA): 662 km/—/—
Verbrauch (WLTP): 22,8–20,0 kWh/100 km
Ladestandard AC: Typ 2 11 kW 3p (opt. 22 kW 3p)
Ladestandard DC: CCS 200 kW
Leistung: 330 kW | **Drehmoment:** 828 Nm
Höchstgeschw.: 210 km/h | **Beschleunigung** (0–100 km/h): 5,2 s
c_W-Wert: 0,26 | **Reku-Leistung** (max.): 290 kW
Leergewicht: 2.840 kg | **Anhängelast** (g/u): 1.800 kg/750 kg
Frunk: — | **Kofferraum:** 645 l/2.100 l

4WD | DC | 3P | TM

Mercedes-Benz EQS 580 4Matic SUV



DE | AT | EAM 05/22

Preis DE: ab 148.113 €

Preis AT: ab 155.790 €

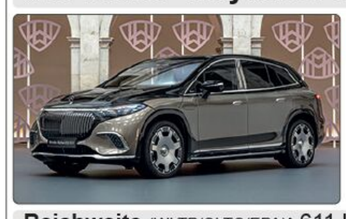
Akku-Kapazität (brutto/netto): —/118,0 kWh

Reichweite (WLTP/CLTC/EPA): 662 km/—/—
Verbrauch (WLTP): 22,8–20,0 kWh/100 km
Ladestandard AC: Typ 2 11 kW 3p (opt. 22 kW 3p)
Ladestandard DC: CCS 200 kW
Leistung: 400 kW | **Drehmoment:** 858 Nm
Höchstgeschw.: 210 km/h | **Beschleunigung** (0–100 km/h): 4,6 s
c_W-Wert: 0,26 | **Reku-Leistung** (max.): 290 kW
Leergewicht: 2.845 kg | **Anhängelast** (g/u): 1.800 kg/750 kg
Frunk: — | **Kofferraum:** 645 l/2.100 l

4WD | DC | 3P | TM

MERCEDES-MAYBACH

Mercedes-Maybach EQS 680 SUV



DE | AT

Preis DE: ab 200.634 €

Preis AT: ab 212.890 €

Akku-Kapazität (brutto/netto): —/118,0 kWh

Reichweite (WLTP/CLTC/EPA): 611 km/611 km/451 km
Verbrauch (WLTP): 24,1–22,0 kWh/100 km
Ladestandard AC: Typ 2 22 kW 3p
Ladestandard DC: CCS 200 kW
Leistung: 484 kW | **Drehmoment:** 950 Nm
Höchstgeschw.: 210 km/h | **Beschleunigung** (0–100 km/h): 4,4 s
c_W-Wert: N/A | **Reku-Leistung** (max.): N/A
Leergewicht: 3.075 kg | **Anhängelast** (g/u): 1.800 kg/750 kg
Frunk: — | **Kofferraum:** 440 l

4WD | DC | 3P | TM

MERCEDES-BENZ

Mercedes-Benz eCitan Tourer 112

5



DE | AT

Preis DE: ab 35.016 €

Preis AT: ab 49.476 €

Akku-Kapazität (brutto/netto): 46 kWh/45 kWh

Reichweite (WLTP/CLTC/EPA): 284 km/—/—
Verbrauch (WLTP): 19,4–19,2 kWh/100 km
Ladestandard AC: Typ 2 11 kW 3p (opt. 22 kW 3p)
Ladestandard DC: CCS 80 kW opt.
Leistung: 90 kW | **Drehmoment:** 245 Nm
Höchstgeschw.: 132 km/h | **Beschleunigung** (0–100 km/h): N/A
c_W-Wert: N/A | **Reku-Leistung** (max.): N/A
Leergewicht: 1.874 kg | **Anhängelast** (g/u): 1.500 kg/750 kg
Frunk: — | **Kofferraum:** 520 l/1.979 l

FWD | DC | 3P | TM | 2

MERCEDES-BENZ

Mercedes-Benz EQT 200

5



DE | AT | EAM 01/23

Preis DE: ab 35.794 €

Preis AT: ab 52.128 €

Akku-Kapazität (brutto/netto): 46 kWh/45 kWh

Reichweite (WLTP/CLTC/EPA): 278 km/—/—
Verbrauch (WLTP): 20,7–19,3 kWh/100 km
Ladestandard AC: Typ 2 22 kW 3p
Ladestandard DC: CCS 80 kW
Leistung: 90 kW | **Drehmoment:** 245 Nm
Höchstgeschw.: 132 km/h | **Beschleunigung** (0–100 km/h): N/A
c_W-Wert: N/A | **Reku-Leistung** (max.): N/A
Leergewicht: N/A | **Anhängelast** (g/u): 1.500 kg/750 kg
Frunk: — | **Kofferraum:** 551 l/1.979 l

FWD | DC | 3P | TM | 2

Mercedes-Benz eVito Tourer 126

5



DE | AT

Preis DE: ab 53.912 €

Preis AT: ab 81.564 €

Akku-Kapazität (brutto/netto): 66 kWh/60 kWh

Reichweite (WLTP/CLTC/EPA): 256 km/—/—
Verbrauch (WLTP): 28,9–25,9 kWh/100 km
Ladestandard AC: Typ 2 11 kW 3p
Ladestandard DC: CCS 80 kW
Leistung: 150 kW | **Drehmoment:** 360 Nm
Höchstgeschw.: 160 km/h | **Beschleunigung** (0–100 km/h): N/A
c_W-Wert: 0,34 | **Reku-Leistung** (max.): N/A
Leergewicht: 2.483 kg | **Anhängelast** (g/u): —
Frunk: — | **Kofferraum:** 990 l/4.990 l

FWD | DC | 3P | TM | 2

Mercedes-Benz eVito Tourer 129

5



DE | AT

Preis DE: ab 57.229 €

Preis AT: ab 85.668 €

Akku-Kapazität (brutto/netto): 100 kWh/90 kWh

Reichweite (WLTP/CLTC/EPA): 381 km/—/—
Verbrauch (WLTP): 28,6–25,9 kWh/100 km
Ladestandard AC: Typ 2 11 kW 3p
Ladestandard DC: CCS 110 kW
Leistung: 150 kW | **Drehmoment:** 360 Nm
Höchstgeschw.: 160 km/h | **Beschleunigung** (0–100 km/h): N/A
c_W-Wert: 0,34 | **Reku-Leistung** (max.): N/A
Leergewicht: 2.630 kg | **Anhängelast** (g/u): —
Frunk: — | **Kofferraum:** 990 l/4.630 l

FWD | DC | 3P | TM

Mercedes-Benz EQV 250

5



DE | AT

Preis DE: ab 59.800 €

Preis AT: ab 91.200 €

Akku-Kapazität (brutto/netto): 66 kWh/60 kWh

Reichweite (WLTP/CLTC/EPA): 249 km/—/—
Verbrauch (WLTP): 29,4–26,8 kWh/100 km
Ladestandard AC: Typ 2 11 kW 3p
Ladestandard DC: CCS 80 kW
Leistung: 150 kW | **Drehmoment:** 365 Nm
Höchstgeschw.: 160 km/h | **Beschleunigung** (0–100 km/h): 10,3 s
c_W-Wert: 0,34 | **Reku-Leistung** (max.): N/A
Leergewicht: 2.594 kg | **Anhängelast** (g/u): —
Frunk: — | **Kofferraum:** 1.030 l/5.010 l

FWD | DC | 3P | TM | 2

Mercedes-Benz EQV 300

5



DE | AT | EAM 04/21

Preis DE: ab 64.177 €

Preis AT: ab 95.292 €

Akku-Kapazität (brutto/netto): 100 kWh/90 kWh

Reichweite (WLTP/CLTC/EPA): 368 km/—/—
Verbrauch (WLTP): 28,8–26,9 kWh/100 km
Ladestandard AC: Typ 2 11 kW 3p
Ladestandard DC: CCS 110 kW
Leistung: 150 kW | **Drehmoment:** 365 Nm
Höchstgeschw.: 160 km/h | **Beschleunigung** (0–100 km/h): 12,1 s
c_W-Wert: 0,34 | **Reku-Leistung** (max.): N/A
Leergewicht: 2.891 kg | **Anhängelast** (g/u): —
Frunk: — | **Kofferraum:** 1.030 l/4.630 l

FWD | DC | 3P | TM

MG

MG 4 Standard Range

5



DE | AT | EAM Online

Preis DE: ab 34.990 €

Preis AT: ab 33.990 €

Akku-Kapazität (brutto/netto): 51 kWh/50,8 kWh

Reichweite (WLTP/CLTC/EPA): 350 km/425 km/—
Verbrauch (WLTP): 17,0 kWh/100 km
Ladestandard AC: Typ 2 6,6 kW 1p
Ladestandard DC: CCS 88 kW
Leistung: 125 kW | **Drehmoment:** 250 Nm
Höchstgeschw.: 160 km/h | **Beschleunigung** (0–100 km/h): 7,7 s
c_W-Wert: 0,28 | **Reku-Leistung** (max.): N/A
Leergewicht: 1.635 kg | **Anhängelast** (g/u): 500 kg/500 kg
Frunk: — | **Kofferraum:** 363 l/1.177 l

RWD | DC | 1P | TM | V2L

MG 4 (64 kWh)

5



DE | AT | EAM 01/24

Preis DE: ab 38.990 €

Preis AT: ab 41.990 €

Akku-Kapazität (brutto/netto): 64 kWh/61,7 kWh

Reichweite (WLTP/CLTC/EPA): 450 km/520 km/—
Verbrauch (WLTP): 16,6–16,0 kWh/100 km
Ladestandard AC: Typ 2 11 kW 3p
Ladestandard DC: CCS 140 kW
Leistung: 150 kW | **Drehmoment:** 250 Nm
Höchstgeschw.: 160 km/h | **Beschleunigung** (0–100 km/h): 7,9 s
c_W-Wert: 0,27 | **Reku-Leistung** (max.): N/A
Leergewicht: 1.651 kg | **Anhängelast** (g/u): 500 kg/500 kg
Frunk: — | **Kofferraum:** 363 l/1.165 l

RWD | DC | 3P | TM | V2L

MG S5 EV Standard Range



DE | AT | EAM 04/25

Preis DE: ab 37.990 €

Preis AT: ab 34.990 €

Akku-Kapazität (brutto/netto): 49 kWh/47,1 kWh

Reichweite (WLTP/CLTC/EPA): 340 km/—/—
Verbrauch (WLTP): 16,6 kWh/100 km
Ladestandard AC: Typ 2 7 kW 1p
Ladestandard DC: CCS 120 kW
Leistung: 125 kW | **Drehmoment:** 250 Nm
Höchstgeschw.: 170 km/h | **Beschleunigung** (0–100 km/h): 8,0 s
c_W-Wert: 0,27 | **Reku-Leistung** (max.): N/A
Leergewicht: 1.710 kg | **Anhängelast** (g/u): 750 kg/750 kg
Frunk: — | **Kofferraum:** 453 l/1.441 l

RWD | DC | 1P | TM | V2L

MG S5 EV Long Range



DE | AT | EAM 04/25

Preis DE: ab 42.990 €

Preis AT: ab 38.490 €

Akku-Kapazität (brutto/netto): 64 kWh/62,1 kWh

Reichweite (WLTP/CLTC/EPA): 480 km/—/—
Verbrauch (WLTP): 16,0–15,5 kWh/100 km
Ladestandard AC: Typ 2 11 kW 3p
Ladestandard DC: CCS 139 kW
Leistung: 170 kW | **Drehmoment:** 350 Nm
Höchstgeschw.: 190 km/h | **Beschleunigung** (0–100 km/h): 6,3 s
c_W-Wert: 0,27 | **Reku-Leistung** (max.): N/A
Leergewicht: 1.755 kg | **Anhängelast** (g/u): 750 kg/750 kg
Frunk: — | **Kofferraum:** 453 l/1.441 l

RWD | DC | 3P | TM | V2L

MG Cyberster



DE | AT | EAM 01/25

Preis DE: ab 64.990 €

Preis AT: ab 59.990 €

Akku-Kapazität (brutto/netto): 77 kWh/74,4 kWh

Reichweite (WLTP/CLTC/EPA): 507 km/580 km/—
Verbrauch (WLTP): 16,7 kWh/100 km
Ladestandard AC: Typ 2 11 kW 3p
Ladestandard DC: CCS 144 kW
Leistung: 250 kW | **Drehmoment:** 475 Nm
Höchstgeschw.: 195 km/h | **Beschleunigung** (0–100 km/h): 5,0 s
c_W-Wert: 0,269 | **Reku-Leistung** (max.): N/A
Leergewicht: 1.960 kg | **Anhängelast** (g/u): —
Frunk: — | **Kofferraum:** 249 l

RWD | DC | TM | V2L

MG Cyberster XPower



DE | AT | EAM 01/25

Preis DE: ab 69.990 €

Preis AT: ab 67.990 €

Akku-Kapazität (brutto/netto): 77 kWh/74,4 kWh

Reichweite (WLTP/CLTC/EPA): 433 km/520 km/—
Verbrauch (WLTP): 19,1 kWh/100 km
Ladestandard AC: Typ 2 11 kW 3p
Ladestandard DC: CCS 144 kW

Leistung: 375 kW	**Drehmoment:** 725 Nm
Höchstgeschw.: 200 km/h	**Beschleunigung** (0–100 km/h)**:** 3,2 s
c_W-Wert: 0,269	**Reku-Leistung** (max.)**:** N/A
Leergewicht: 2.060 kg	**Anhängelast** (g/u)**:** —
Frunk: —	**Kofferraum:** 249 l

4WD | DC | TM | V2L

Mini Aceman SE

5



DE | AT | EAM 03/25

Preis DE: ab 33.200 €

Preis AT: ab 36.650 €

Akku-Kapazität (brutto/netto): 54,2 kWh/49,2 kWh

Reichweite (WLTP/CLTC/EPA): 405 km/—/—
Verbrauch (WLTP): 14,7–14,0 kWh/100 km
Ladestandard AC: Typ 2 11 kW 3p
Ladestandard DC: CCS 95 kW

Leistung: 160 kW	**Drehmoment:** 330 Nm
Höchstgeschw.: 170 km/h	**Beschleunigung** (0–100 km/h)**:** 7,1 s
c_W-Wert: N/A	**Reku-Leistung** (max.)**:** N/A
Leergewicht: 1.785 kg	**Anhängelast** (g/u)**:** 750 kg/750 kg
Frunk: —	**Kofferraum:** 300 l/1.005 l

FWD | DC | 3P | TM

Munro M170



DE | AT

Preis DE: ca. 90.000 €

Preis AT: ca. 90.000 €

Akku-Kapazität (brutto/netto): 85 kWh/—

Reichweite (WLTP/CLTC/EPA): 320 km/—/—
Verbrauch (WLTP): N/A
Ladestandard AC: Typ 2 22 kW 3p opt.
Ladestandard DC: CCS 130 kW

Leistung: 170 kW	**Drehmoment:** 600 Nm
Höchstgeschw.: 128 km/h	**Beschleunigung** (0–100 km/h)**:** 9,2 s
c_W-Wert: N/A	**Reku-Leistung** (max.)**:** N/A
Leergewicht: 2.215 kg	**Anhängelast** (g/u)**:** 2.250 kg/750 kg
Frunk: —	**Kofferraum:** 1.600 l

4WD | DC | 3P | V2L

Mini Cooper E

5



DE | AT | EAM 04/23

Preis DE: ab 27.200 €

Preis AT: ab 30.200 €

Akku-Kapazität (brutto/netto): 40,7 kWh/36,6 kWh

Reichweite (WLTP/CLTC/EPA): 305 km/—/—
Verbrauch (WLTP): 14,3–13,8 kWh/100 km
Ladestandard AC: Typ 2 11 kW 3p
Ladestandard DC: CCS 75 kW

Leistung: 135 kW	**Drehmoment:** 290 Nm
Höchstgeschw.: 160 km/h	**Beschleunigung** (0–100 km/h)**:** 7,3 s
c_W-Wert: N/A	**Reku-Leistung** (max.)**:** N/A
Leergewicht: 1.615 kg	**Anhängelast** (g/u)**:** —
Frunk: —	**Kofferraum:** 210 l/800 l

FWD | DC | 3P | TM

Mini John Cooper Works Aceman

5



DE | AT | EAM Online

Preis DE: ab 42.200 €

Preis AT: ab 44.900 €

Akku-Kapazität (brutto/netto): 54,2 kWh/49,2 kWh

Reichweite (WLTP/CLTC/EPA): 355 km/—/—
Verbrauch (WLTP): 16,4–16,0 kWh/100 km
Ladestandard AC: Typ 2 11 kW 3p
Ladestandard DC: CCS 95 kW

Leistung: 190 kW	**Drehmoment:** 350 Nm
Höchstgeschw.: 200 km/h	**Beschleunigung** (0–100 km/h)**:** 6,4 s
c_W-Wert: N/A	**Reku-Leistung** (max.)**:** N/A
Leergewicht: 1.825 kg	**Anhängelast** (g/u)**:** 750 kg/750 kg
Frunk: —	**Kofferraum:** 300 l/1.005 l

FWD | DC | 3P | TM

Munro M280



DE | AT

Preis DE: ca. 106.000 €

Preis AT: ca. 106.000 €

Akku-Kapazität (brutto/netto): 85 kWh/—

Reichweite (WLTP/CLTC/EPA): 320 km/—/—
Verbrauch (WLTP): N/A
Ladestandard AC: Typ 2 22 kW 3p opt.
Ladestandard DC: CCS 130 kW

Leistung: 280 kW	**Drehmoment:** 700 Nm
Höchstgeschw.: 152 km/h	**Beschleunigung** (0–100 km/h)**:** 6,0 s
c_W-Wert: N/A	**Reku-Leistung** (max.)**:** N/A
Leergewicht: 2.235 kg	**Anhängelast** (g/u)**:** 3.500 kg/750 kg
Frunk: —	**Kofferraum:** 1.600 l

4WD | DC | 3P | V2L

Mini Cooper SE

5



DE | AT | EAM 04/23

Preis DE: ab 30.700 €

Preis AT: ab 34.200 €

Akku-Kapazität (brutto/netto): 54,2 kWh/49,2 kWh

Reichweite (WLTP/CLTC/EPA): 402 km/—/—
Verbrauch (WLTP): 14,7–14,1 kWh/100 km
Ladestandard AC: Typ 2 11 kW 3p
Ladestandard DC: CCS 95 kW

Leistung: 160 kW	**Drehmoment:** 330 Nm
Höchstgeschw.: 170 km/h	**Beschleunigung** (0–100 km/h)**:** 6,7 s
c_W-Wert: N/A	**Reku-Leistung** (max.)**:** N/A
Leergewicht: 1.680 kg	**Anhängelast** (g/u)**:** —
Frunk: —	**Kofferraum:** 210 l/800 l

FWD | DC | 3P | TM

Mini Countryman E

5



DE | AT | EAM 02/24

Preis DE: ab 36.800 €

Preis AT: ab 39.900 €

Akku-Kapazität (brutto/netto): 66,5 kWh/64,6 kWh

Reichweite (WLTP/CLTC/EPA): 462 km/—/—
Verbrauch (WLTP): 17,4–15,7 kWh/100 km
Ladestandard AC: Typ 2 11 kW 3p (opt. 22 kW 3p)
Ladestandard DC: CCS 130 kW

Leistung: 150 kW	**Drehmoment:** 250 Nm
Höchstgeschw.: 170 km/h	**Beschleunigung** (0–100 km/h)**:** 8,6 s
c_W-Wert: 0,26	**Reku-Leistung** (max.)**:** N/A
Leergewicht: 1.940 kg	**Anhängelast** (g/u)**:** 750 kg/750 kg
Frunk: —	**Kofferraum:** 460 l/1.450 l

FWD | DC | 3P | TM

Nio ET5 75 kWh

5



DE | AT | EAM Online

Preis DE: ab 59.500 €

Preis AT: ab 59.990 €

Akku-Kapazität (brutto/netto): 75 kWh/73,5 kWh

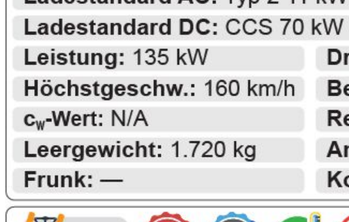
Reichweite (WLTP/CLTC/EPA): 456 km//560 km/—
Verbrauch (WLTP): 20,8–18,9 kWh/100 km
Ladestandard AC: Typ 2 11 kW 3p
Ladestandard DC: CCS 140 kW/170 kW

Leistung: 360 kW	**Drehmoment:** 700 Nm
Höchstgeschw.: 200 km/h	**Beschleunigung** (0–100 km/h)**:** 4,0 s
c_W-Wert: 0,24	**Reku-Leistung** (max.)**:** N/A
Leergewicht: 2.215 kg	**Anhängelast** (g/u)**:** 1.400 kg/750 kg
Frunk: —	**Kofferraum:** 386 l

4WD | DC | 3P | TM

Mini John Cooper Works Electric

5



DE | AT

Preis DE: ab 39.700 €

Preis AT: ab 42.900 €

Akku-Kapazität (brutto/netto): 54,2 kWh/49,2 kWh

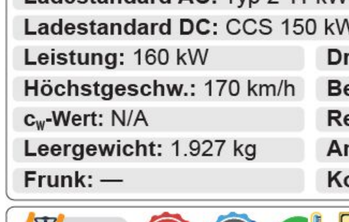
Reichweite (WLTP/CLTC/EPA): 371 km/—/—
Verbrauch (WLTP): 15,5–15,3 kWh/100 km
Ladestandard AC: Typ 2 11 kW 3p
Ladestandard DC: CCS 95 kW

Leistung: 190 kW	**Drehmoment:** 350 Nm
Höchstgeschw.: 200 km/h	**Beschleunigung** (0–100 km/h)**:** 5,9 s
c_W-Wert: N/A	**Reku-Leistung** (max.)**:** N/A
Leergewicht: 1.730 kg	**Anhängelast** (g/u)**:** —
Frunk: —	**Kofferraum:** 210 l/800 l

FWD | DC | 3P | TM

Mini Countryman SE All4

5



DE | AT | EAM 02/24

Preis DE: ab 42.000 €

Preis AT: ab 44.900 €

Akku-Kapazität (brutto/netto): 66,5 kWh/64,6 kWh

Reichweite (WLTP/CLTC/EPA): 432 km/—/—
Verbrauch (WLTP): 18,5–16,8 kWh/100 km
Ladestandard AC: Typ 2 11 kW 3p (opt. 22 kW 3p)
Ladestandard DC: CCS 130 kW

Leistung: 230 kW	**Drehmoment:** 494 Nm
Höchstgeschw.: 180 km/h	**Beschleunigung** (0–100 km/h)**:** 5,6 s
c_W-Wert: 0,26	**Reku-Leistung** (max.)**:** N/A
Leergewicht: 2.075 kg	**Anhängelast** (g/u)**:** 1.200 kg/750 kg
Frunk: —	**Kofferraum:** 460 l/1.450 l

4WD | DC | 3P | TM

Nio ET5 100 kWh

5



DE | AT | EAM 03/23

Preis DE: ab 68.500 €

Preis AT: ab 68.790 €

Akku-Kapazität (brutto/netto): 100 kWh/90 kWh

Reichweite (WLTP/CLTC/EPA): 590 km/710 km/—
Verbrauch (WLTP): 20,7–18,6 kWh/100 km
Ladestandard AC: Typ 2 11 kW 3p
Ladestandard DC: CCS 125 kW/180 kW

Leistung: 360 kW	**Drehmoment:** 700 Nm
Höchstgeschw.: 200 km/h	**Beschleunigung** (0–100 km/h)**:** 4,0 s
c_W-Wert: 0,24	**Reku-Leistung** (max.)**:** N/A
Leergewicht: 2.235 kg	**Anhängelast** (g/u)**:** 1.400 kg/750 kg
Frunk: —	**Kofferraum:** 386 l

4WD | DC | 3P | TM

Mini Aceman E

5

DE | AT | EAM Online

Preis DE: ab 29.700 €

Preis AT: ab 33.100 €

Akku-Kapazität (brutto/netto): 42,5 kWh/38,5 kWh

Reichweite (WLTP/CLTC/EPA): 310 km/—/—
Verbrauch (WLTP): 14,7–14,1 kWh/100 km
Ladestandard AC: Typ 2 11 kW 3p
Ladestandard DC: CCS 70 kW

Leistung: 135 kW	**Drehmoment:** 290 Nm
Höchstgeschw.: 160 km/h	**Beschleunigung** (0–100 km/h)**:** 7,9 s
c_W-Wert: N/A	**Reku-Leistung** (max.)**:** N/A
Leergewicht: 1.720 kg	**Anhängelast** (g/u)**:** 750 kg/750 kg
Frunk: —	**Kofferraum:** 300 l/1.005 l

FWD | DC | 3P | TM

Mitsubishi Eclipse Cross (87 kWh)

DE | AT

Preis DE: ab 47.990 €

Preis AT: ab 47.890 €

Akku-Kapazität (brutto/netto): 89 kWh/87 kWh

Reichweite (WLTP/CLTC/EPA): 614 km/—/—
Verbrauch (WLTP): 17,1–16,7 kWh/100 km
Ladestandard AC: Typ 2 11 kW 3p (opt. 22 kW 3p)
Ladestandard DC: CCS 150 kW

Leistung: 160 kW	**Drehmoment:** 300 Nm
Höchstgeschw.: 170 km/h	**Beschleunigung** (0–100 km/h)**:** 8,4 s
c_W-Wert: N/A	**Reku-Leistung** (max.)**:** N/A
Leergewicht: 1.927 kg	**Anhängelast** (g/u)**:** 1.100 kg/750 kg
Frunk: —	**Kofferraum:** 478 l/1.670 l

FWD | DC | 3P | TM

Nio ET5 Touring 75 kWh

5

DE | AT | EAM 06/23

Preis DE: ab 59.500 €

Preis AT: ab 60.990 €

Akku-Kapazität (brutto/netto): 75 kWh/73,5 kWh

Reichweite (WLTP/CLTC/EPA): 435 km/530 km/—
Verbrauch (WLTP): 21,9–19,8 kWh/100 km
Ladestandard AC: Typ 2 11 kW 3p
Ladestandard DC: CCS 140 kW/170 kW

Leistung: 360 kW	**Drehmoment:** 700 Nm
Höchstgeschw.: 200 km/h	**Beschleunigung** (0–100 km/h)**:** 4,0 s
c_W-Wert: 0,25	**Reku-Leistung** (max.)**:** N/A
Leergewicht: 2.265 kg	**Anhängelast** (g/u)**:** 1.400 kg/750 kg
Frunk: —	**Kofferraum:** 492 l/1.300 l

4WD | DC | 3P | TM

NIO

Nio ET5 Touring 100 kWh

5



DE | AT | EAM 03/24

Preis DE: ab 68.500 €

Preis AT: ab 69.790 €

Akku-Kapazität (brutto/netto): 100 kWh/90 kWh

Reichweite (WLTP/CLTC/EPA): 560 km/680 km/—
Verbrauch (WLTP): 21,9–19,3 kWh/100 km
Ladestandard AC: Typ 2 11 kW 3p
Ladestandard DC: CCS 125 kW/180 kW

Leistung: 360 kW	**Drehmoment:** 700 Nm
Höchstgeschw.: 200 km/h	**Beschleunigung** (0–100 km/h)**:** 4,0 s
c_W-Wert: 0,25	**Reku-Leistung** (max.)**:** N/A
Leergewicht: 2.285 kg	**Anhängelast** (g/u)**:** 1.400 kg/750 kg
Frunk: —	**Kofferraum:** 492 l/1.300 l

4WD | DC | 3P | TM | Typ 2 | Auto | Anhänger | €

Nio EL6 75 kWh

5



DE | AT | EAM 01/24

Preis DE: ab 65.500 €

Preis AT: ab 64.990 €

Akku-Kapazität (brutto/netto): 75 kWh/73,5 kWh

Reichweite (WLTP/CLTC/EPA): 406 km/500 km/—
Verbrauch (WLTP): 22,3–21,2 kWh/100 km
Ladestandard AC: Typ 2 11 kW 3p
Ladestandard DC: CCS 140 kW/170 kW

Leistung: 360 kW	**Drehmoment:** 700 Nm
Höchstgeschw.: 200 km/h	**Beschleunigung** (0–100 km/h)**:** 4,5 s
c_W-Wert: 0,25	**Reku-Leistung** (max.)**:** N/A
Leergewicht: 2.303 kg	**Anhängelast** (g/u)**:** 1.200 kg/750 kg
Frunk: —	**Kofferraum:** 668 l/1.519 l

4WD | DC | 3P | TM | Typ 2 | Auto | Anhänger | €

Nio EL6 100 kWh

5



DE | AT | EAM 01/24

Preis DE: ab 74.500 €

Preis AT: ab 73.790 €

Akku-Kapazität (brutto/netto): 100 kWh/90 kWh

Reichweite (WLTP/CLTC/EPA): 529 km/625 km/—
Verbrauch (WLTP): 21,3–20,4 kWh/100 km
Ladestandard AC: Typ 2 11 kW 3p
Ladestandard DC: CCS 125 kW/180 kW

Leistung: 360 kW	**Drehmoment:** 700 Nm
Höchstgeschw.: 200 km/h	**Beschleunigung** (0–100 km/h)**:** 4,5 s
c_W-Wert: 0,25	**Reku-Leistung** (max.)**:** N/A
Leergewicht: 2.323 kg	**Anhängelast** (g/u)**:** 1.200 kg/750 kg
Frunk: —	**Kofferraum:** 668 l/1.519 l

4WD | DC | 3P | TM | Typ 2 | Auto | Anhänger | €

Nio EL7 75 kWh

5



DE | AT | EAM 02/23

Preis DE: ab 85.900 €

Preis AT: N/A

Akku-Kapazität (brutto/netto): 75 kWh/73,5 kWh

Reichweite (WLTP/CLTC/EPA): 391 km/485 km/—
Verbrauch (WLTP): 23,1–21,8 kWh/100 km
Ladestandard AC: Typ 2 11 kW 3p
Ladestandard DC: CCS 140 kW/170 kW

Leistung: 480 kW	**Drehmoment:** 850 Nm
Höchstgeschw.: 200 km/h	**Beschleunigung** (0–100 km/h)**:** 3,9 s
c_W-Wert: 0,263	**Reku-Leistung** (max.)**:** N/A
Leergewicht: 2.421 kg	**Anhängelast** (g/u)**:** 2.000 kg/750 kg
Frunk: —	**Kofferraum:** 658 l/1.545 l

4WD | DC | 3P | TM | Typ 2 | Anhänger | € | V2L

Nio EL7 100 kWh

5



DE | AT | EAM 02/23

Preis DE: ab 94.900 €

Preis AT: N/A

Akku-Kapazität (brutto/netto): 100 kWh/90 kWh

Reichweite (WLTP/CLTC/EPA): 509 km/620 km/—
Verbrauch (WLTP): 22,7–21,4 kWh/100 km
Ladestandard AC: Typ 2 11 kW 3p
Ladestandard DC: CCS 125 kW/180 kW

Leistung: 480 kW	**Drehmoment:** 850 Nm
Höchstgeschw.: 200 km/h	**Beschleunigung** (0–100 km/h)**:** 3,9 s
c_W-Wert: 0,263	**Reku-Leistung** (max.)**:** N/A
Leergewicht: 2.441 kg	**Anhängelast** (g/u)**:** 2.000 kg/750 kg
Frunk: —	**Kofferraum:** 658 l/1.545 l

4WD | DC | 3P | TM | Typ 2 | Anhänger | € | V2L

NIO

Nio ET7 75 kWh

5



DE | AT | EAM Online

Preis DE: ab 81.900 €

Preis AT: N/A

Akku-Kapazität (brutto/netto): 75 kWh/73,5 kWh

Reichweite (WLTP/CLTC/EPA): 445 km/550 km/—
Verbrauch (WLTP): 22,3–19,3 kWh/100 km
Ladestandard AC: Typ 2 11 kW 3p
Ladestandard DC: CCS 140 kW/170 kW

Leistung: 480 kW	**Drehmoment:** 850 Nm
Höchstgeschw.: 200 km/h	**Beschleunigung** (0–100 km/h)**:** 3,8 s
c_W-Wert: 0,208	**Reku-Leistung** (max.)**:** N/A
Leergewicht: 2.434 kg	**Anhängelast** (g/u)**:** 2.000 kg/750 kg
Frunk: —	**Kofferraum:** 370 l

4WD | DC | 3P | TM | Typ 2 | Auto | Anhänger | € | V2L

Nio ET7 100 kWh

5



DE | AT | EAM 03/23

Preis DE: ab 90.900 €

Preis AT: N/A

Akku-Kapazität (brutto/netto): 100 kWh/90 kWh

Reichweite (WLTP/CLTC/EPA): 580 km/705 km/—
Verbrauch (WLTP): 21,8–19,0 kWh/100 km
Ladestandard AC: Typ 2 11 kW 3p
Ladestandard DC: CCS 125 kW/180 kW

Leistung: 480 kW	**Drehmoment:** 850 Nm
Höchstgeschw.: 200 km/h	**Beschleunigung** (0–100 km/h)**:** 3,8 s
c_W-Wert: 0,208	**Reku-Leistung** (max.)**:** N/A
Leergewicht: 2.454 kg	**Anhängelast** (g/u)**:** 2.000 kg/750 kg
Frunk: —	**Kofferraum:** 370 l

4WD | DC | 3P | TM | Typ 2 | Auto | Anhänger | € | V2L

Nio EL8 Standard Range



DE | AT | EAM Online

Preis DE: ab 94.900 €

Preis AT: N/A

Akku-Kapazität (brutto/netto): 75 kWh/73,5 kWh

Reichweite (WLTP/CLTC/EPA): 390 km/465 km/—
Verbrauch (WLTP): 23,1–22,0 kWh/100 km
Ladestandard AC: Typ 2 11 kW 3p
Ladestandard DC: CCS 140 kW

Leistung: 480 kW	**Drehmoment:** 850 Nm
Höchstgeschw.: 200 km/h	**Beschleunigung** (0–100 km/h)**:** 4,1 s
c_W-Wert: 0,25	**Reku-Leistung** (max.)**:** N/A
Leergewicht: 2.613 kg	**Anhängelast** (g/u)**:** 2.000 kg/750 kg
Frunk: —	**Kofferraum:** 810 l

4WD | DC | 3P | TM | Typ 2 | Auto | Anhänger | € | V2L

Nio EL8 Long Range



DE | AT | EAM Online

Preis DE: ab 103.900 €

Preis AT: N/A

Akku-Kapazität (brutto/netto): 100 kWh/90 kWh

Reichweite (WLTP/CLTC/EPA): 510 km/605 km/—
Verbrauch (WLTP): 22,3–21,2 kWh/100 km
Ladestandard AC: Typ 2 11 kW 3p
Ladestandard DC: CCS 185 kW

Leistung: 480 kW	**Drehmoment:** 850 Nm
Höchstgeschw.: 200 km/h	**Beschleunigung** (0–100 km/h)**:** 4,1 s
c_W-Wert: 0,25	**Reku-Leistung** (max.)**:** N/A
Leergewicht: 2.633 kg	**Anhängelast** (g/u)**:** 2.000 kg/750 kg
Frunk: —	**Kofferraum:** 810 l

4WD | DC | 3P | TM | Typ 2 | Auto | Anhänger | € | V2L

NISSAN

Nissan Micra 40 kWh



DE | AT | EAM 06/25

Preis DE: ab 27.990 €

Preis AT: ab 27.990 €

Akku-Kapazität (brutto/netto): —/40 kWh

Reichweite (WLTP/CLTC/EPA): 317 km/—/—
Verbrauch (WLTP): 14,2 kWh/100 km
Ladestandard AC: Typ 2 11 kW 3p
Ladestandard DC: CCS 80 kW

Leistung: 90 kW	**Drehmoment:** 225 Nm
Höchstgeschw.: 150 km/h	**Beschleunigung** (0–100 km/h)**:** 9,0 s
c_W-Wert: N/A	**Reku-Leistung** (max.)**:** N/A
Leergewicht: 1.452 kg	**Anhängelast** (g/u)**:** 500 kg/500 kg
Frunk: —	**Kofferraum:** 326 l/1.106 l

FWD | DC | 3P | TM | Typ 2 | Anhänger | V2L

NISSAN

Nissan Micra 52 kWh



DE | AT | EAM 06/25

Preis DE: ab 32.990 €

Preis AT: ab 33.390 €

Akku-Kapazität (brutto/netto): —/52 kWh

Reichweite (WLTP/CLTC/EPA): 416 km/—/—
Verbrauch (WLTP): 14,7 kWh/100 km
Ladestandard AC: Typ 2 11 kW 3p
Ladestandard DC: CCS 100 kW

Leistung: 110 kW	**Drehmoment:** 245 Nm
Höchstgeschw.: 150 km/h	**Beschleunigung** (0–100 km/h)**:** 8,0 s
c_W-Wert: N/A	**Reku-Leistung** (max.)**:** N/A
Leergewicht: 1.527 kg	**Anhängelast** (g/u)**:** 500 kg/500 kg
Frunk: —	**Kofferraum:** 326 l/1.106 l

FWD | DC | 3P | TM | Typ 2 | Anhänger | V2L

Nissan Leaf 52 kWh



DE Q4/25 | AT Q4/25 | EAM 06/25

Preis DE: N/A

Preis AT: N/A

Akku-Kapazität (brutto/netto): —/52 kWh

Reichweite (WLTP/CLTC/EPA): 440 km/—/—
Verbrauch (WLTP): 13,8 kWh/100 km
Ladestandard AC: Typ 2 22 kW 3p
Ladestandard DC: CCS 105 kW

Leistung: 130 kW	**Drehmoment:** 345 Nm
Höchstgeschw.: 160 km/h	**Beschleunigung** (0–100 km/h)**:** 8,6 s
c_W-Wert: 0,25	**Reku-Leistung** (max.)**:** N/A
Leergewicht: 1.789 kg	**Anhängelast** (g/u)**:** 975 kg/750 kg
Frunk: —	**Kofferraum:** 437 l/1.052 l

FWD | DC | 3P | TM | Typ 2 | Anhänger | V2L

Nissan Leaf 75 kWh



DE Q4/25 | AT Q4/25 | EAM 06/25

Preis DE: N/A

Preis AT: N/A

Akku-Kapazität (brutto/netto): —/75 kWh

Reichweite (WLTP/CLTC/EPA): 604 km/—/—
Verbrauch (WLTP): 13,8 kWh/100 km
Ladestandard AC: Typ 2 22 kW 3p
Ladestandard DC: CCS 150 kW

Leistung: 160 kW	**Drehmoment:** 355 Nm
Höchstgeschw.: 160 km/h	**Beschleunigung** (0–100 km/h)**:** 7,6 s
c_W-Wert: 0,25	**Reku-Leistung** (max.)**:** N/A
Leergewicht: 1.881 kg	**Anhängelast** (g/u)**:** 975 kg/750 kg
Frunk: —	**Kofferraum:** 437 l/1.052 l

FWD | DC | 3P | TM | Typ 2 | Anhänger | V2L

Nissan Ariya 63 kWh

5



DE | AT | EAM 04/22

Preis DE: ab 43.490 €

Preis AT: ab 45.990 €

Akku-Kapazität (brutto/netto): 66 kWh/63 kWh

Reichweite (WLTP/CLTC/EPA): 403 km/—/348 km
Verbrauch (WLTP): 18,5–17,6 kWh/100 km
Ladestandard AC: Typ 2 22 kW 3p
Ladestandard DC: CCS 130 kW

Leistung: 160 kW	**Drehmoment:** 300 Nm
Höchstgeschw.: 160 km/h	**Beschleunigung** (0–100 km/h)**:** 7,5 s
c_W-Wert: 0,297	**Reku-Leistung** (max.)**:** N/A
Leergewicht: 1.980 kg	**Anhängelast** (g/u)**:** 750 kg/750 kg
Frunk: —	**Kofferraum:** 468 l/1.350 l

FWD | DC | 3P | TM | Typ 2 | Anhänger | Auto

Nissan Ariya 87 kWh

5



DE | AT | EAM 02/23

Preis DE: ab 53.490 €

Preis AT: ab 52.490 €

Akku-Kapazität (brutto/netto): 91 kWh/87 kWh

Reichweite (WLTP/CLTC/EPA): 533 km/—/465 km
Verbrauch (WLTP): 18,7–18,1 kWh/100 km
Ladestandard AC: Typ 2 22 kW 3p
Ladestandard DC: CCS 130 kW

Leistung: 178 kW	**Drehmoment:** 300 Nm
Höchstgeschw.: 160 km/h	**Beschleunigung** (0–100 km/h)**:** 7,6 s
c_W-Wert: 0,297	**Reku-Leistung** (max.)**:** N/A
Leergewicht: 2.121 kg	**Anhängelast** (g/u)**:** 750 kg/750 kg
Frunk: —	**Kofferraum:** 468 l/1.350 l

FWD | DC | 3P | TM | Typ 2 | Anhänger | Auto

NISSAN

Nissan Ariya e-4ORCE 87 kWh

5



DE | AT | EAM 04/22

Preis DE: ab 57.490 €

Preis AT: ab 59.490 €

Akku-Kapazität (brutto/netto): 91 kWh/87 kWh

Reichweite (WLTP/CLTC/EPA): 513 km/—/438 km
Verbrauch (WLTP): 20,4–19,8 kWh/100 km
Ladestandard AC: Typ 2 22 kW 3p
Ladestandard DC: CCS 130 kW
Leistung: 225 kW | **Drehmoment:** 600 Nm
Höchstgeschw.: 200 km/h | **Beschleunigung** (0–100 km/h): 5,7 s
c_W**-Wert:** 0,297 | **Reku-Leistung** (max.): N/A
Leergewicht: 2.259 kg | **Anhängelast** (g/u): 1.500 kg/750 kg
Frunk: — | **Kofferraum:** 415 l/1.280 l

4WD · DC · 3P · TM · Anhängerkupplung · Dachträger

Nissan Ariya Nismo

5



DE | AT

Preis DE: ab 63.990 €

Preis AT: ab 65.390 €

Akku-Kapazität (brutto/netto): 91 kWh/87 kWh

Reichweite (WLTP/CLTC/EPA): 417 km/—/—
Verbrauch (WLTP): 24,5 kWh/100 km
Ladestandard AC: Typ 2 22 kW 3p
Ladestandard DC: CCS 130 kW
Leistung: 320 kW | **Drehmoment:** 600 Nm
Höchstgeschw.: 200 km/h | **Beschleunigung** (0–100 km/h): 5,0 s
c_W**-Wert:** 0,297 | **Reku-Leistung** (max.): N/A
Leergewicht: N/A | **Anhängelast** (g/u): N/A
Frunk: — | **Kofferraum:** 415 l/1.280 l

4WD · DC · 3P · TM · Dachträger

Nissan Townstar EV Kombi

4



DE | AT | EAM Online

Preis DE: ab 36.490 €

Preis AT: ab 52.800 €

Akku-Kapazität (brutto/netto): 46 kWh/44 kWh

Reichweite (WLTP/CLTC/EPA): 285 km/—/—
Verbrauch (WLTP): 20,0–19,2 kWh/100 km
Ladestandard AC: Typ 2 11 kW 3p (opt. 22 kW 3p)
Ladestandard DC: CCS 80 kW opt.
Leistung: 90 kW | **Drehmoment:** 245 Nm
Höchstgeschw.: 132 km/h | **Beschleunigung** (0–100 km/h): 12,6 s
c_W**-Wert:** N/A | **Reku-Leistung** (max.): N/A
Leergewicht: 1.872 kg | **Anhängelast** (g/u): 1.500 kg/750 kg
Frunk: — | **Kofferraum:** 819 l/2.590 l

FWD · DC · 3P · TM · Anhängerkupplung · Dachträger · 2-Sitzer

OPEL

Opel Corsa Electric

4



DE | AT | EAM 06/20

Preis DE: ab 29.990 €

Preis AT: ab 30.999 €

Akku-Kapazität (brutto/netto): 50 kWh/46 kWh

Reichweite (WLTP/CLTC/EPA): 357 km/—/—
Verbrauch (WLTP): 16,2–15,7 kWh/100 km
Ladestandard AC: Typ 2 7,4 kW 1p (opt. 11 kW 3p)
Ladestandard DC: CCS 100 kW
Leistung: 100 kW | **Drehmoment:** 260 Nm
Höchstgeschw.: 150 km/h | **Beschleunigung** (0–100 km/h): 8,7 s
c_W**-Wert:** 0,31 | **Reku-Leistung** (max.): N/A
Leergewicht: 1.530 kg | **Anhängelast** (g/u): —
Frunk: — | **Kofferraum:** 267 l/1.042 l

FWD · DC · 3P · 1P · TM · Dachträger

Opel Corsa Electric Long Range

4



DE | AT

Preis DE: ab 31.490 €

Preis AT: ab 32.199 €

Akku-Kapazität (brutto/netto): 51 kWh/48,1 kWh

Reichweite (WLTP/CLTC/EPA): 429 km/—/—
Verbrauch (WLTP): 14,4–14,2 kWh/100 km
Ladestandard AC: Typ 2 11 kW 3p
Ladestandard DC: CCS 100 kW
Leistung: 115 kW | **Drehmoment:** 260 Nm
Höchstgeschw.: 150 km/h | **Beschleunigung** (0–100 km/h): 8,1 s
c_W**-Wert:** 0,31 | **Reku-Leistung** (max.): 100 kW
Leergewicht: 1.544 kg | **Anhängelast** (g/u): —
Frunk: — | **Kofferraum:** 267 l/1.042 l

FWD · DC · 3P · 1P · TM · Dachträger

OPEL

Opel Mokka Electric

4



DE | AT | EAM 02/25

Preis DE: ab 36.740 €

Preis AT: ab 35.999 €

Akku-Kapazität (brutto/netto): 54 kWh/51,5 kWh

Reichweite (WLTP/CLTC/EPA): 403 km/—/—
Verbrauch (WLTP): 15,6–15,4 kWh/100 km
Ladestandard AC: Typ 2 11 kW 3p
Ladestandard DC: CCS 100 kW
Leistung: 115 kW | **Drehmoment:** 260 Nm
Höchstgeschw.: 150 km/h | **Beschleunigung** (0–100 km/h): 9,0 s
c_W**-Wert:** 0,32 | **Reku-Leistung** (max.): N/A
Leergewicht: 1.632 kg | **Anhängelast** (g/u): —
Frunk: — | **Kofferraum:** 310 l/1.060 l

FWD · DC · 3P · TM · Dachträger

Opel Mokka GSE

4



DE | AT | EAM Online

Preis DE: ab 47.300 €

Preis AT: ab 46.790 €

Akku-Kapazität (brutto/netto): 54 kWh/51,5 kWh

Reichweite (WLTP/CLTC/EPA): 336 km/—/—
Verbrauch (WLTP): 18,5 kWh/100 km
Ladestandard AC: Typ 2 11 kW 3p
Ladestandard DC: CCS 100 kW
Leistung: 207 kW | **Drehmoment:** 345 Nm
Höchstgeschw.: 200 km/h | **Beschleunigung** (0–100 km/h): 5,9 s
c_W**-Wert:** N/A | **Reku-Leistung** (max.): N/A
Leergewicht: 1.672 kg | **Anhängelast** (g/u): —
Frunk: — | **Kofferraum:** 310 l/1.060 l

FWD · DC · 3P · TM · Dachträger

Opel Frontera Electric



DE | AT | EAM 03/25

Preis DE: ab 28.990 €

Preis AT: ab 29.999 €

Akku-Kapazität (brutto/netto): 44 kWh/43,7 kWh

Reichweite (WLTP/CLTC/EPA): 305 km/—/—
Verbrauch (WLTP): 18,5–18,2 kWh/100 km
Ladestandard AC: Typ 2 7,4 kW 1p (opt. 11 kW 3p)
Ladestandard DC: CCS 100 kW
Leistung: 83 kW | **Drehmoment:** 125 Nm
Höchstgeschw.: 143 km/h | **Beschleunigung** (0–100 km/h): 12,1 s
c_W**-Wert:** N/A | **Reku-Leistung** (max.): N/A
Leergewicht: 1.589 kg | **Anhängelast** (g/u): 350 kg/350 kg
Frunk: — | **Kofferraum:** 460 l/1.600 l

FWD · DC · 3P · 1P · TM · Dachträger

Opel Frontera Electric Extended Range



DE | AT

Preis DE: ab 31.190 €

Preis AT: ab 32.199 €

Akku-Kapazität (brutto/netto): 54 kWh/—

Reichweite (WLTP/CLTC/EPA): 408 km/—/—
Verbrauch (WLTP): 16,5–15,6 kWh/100 km
Ladestandard AC: Typ 2 11 kW 3p
Ladestandard DC: CCS 100 kW
Leistung: 83 kW | **Drehmoment:** 125 Nm
Höchstgeschw.: 143 km/h | **Beschleunigung** (0–100 km/h): 14,2 s
c_W**-Wert:** N/A | **Reku-Leistung** (max.): N/A
Leergewicht: 1.610 kg | **Anhängelast** (g/u): 550 kg/550 kg
Frunk: — | **Kofferraum:** 460 l/1.600 l

FWD · DC · 3P · TM · Dachträger

Opel Astra Electric

4



DE | AT | EAM 06/23

Preis DE: ab 37.990 €

Preis AT: ab 39.399 €

Akku-Kapazität (brutto/netto): 54 kWh/51,5 kWh

Reichweite (WLTP/CLTC/EPA): 418 km/—/—
Verbrauch (WLTP): 15,5--14,8 kWh/100 km
Ladestandard AC: Typ 2 11 kW 3p
Ladestandard DC: CCS 100 kW
Leistung: 115 kW | **Drehmoment:** 270 Nm
Höchstgeschw.: 170 km/h | **Beschleunigung** (0–100 km/h): 9,2 s
c_W**-Wert:** 0,269 | **Reku-Leistung** (max.): 100 kW
Leergewicht: 1.736 kg | **Anhängelast** (g/u): Fahrradtransp.
Frunk: — | **Kofferraum:** 352 l/1.268 l

FWD · DC · 3P · TM · Dachträger

OPEL

Opel Astra Sports Tourer Electric

4



DE | AT | EAM 01/24

Preis DE: ab 39.490 €

Preis AT: ab 40.599 €

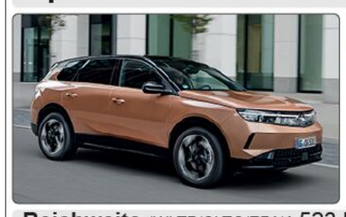
Akku-Kapazität (brutto/netto): 54 kWh/51,5 kWh

Reichweite (WLTP/CLTC/EPA): 413 km/—/—
Verbrauch (WLTP): 15,8–15,0 kWh/100 km
Ladestandard AC: Typ 2 11 kW 3p
Ladestandard DC: CCS 100 kW
Leistung: 115 kW | **Drehmoment:** 270 Nm
Höchstgeschw.: 170 km/h | **Beschleunigung** (0–100 km/h): 9,3 s
c_W**-Wert:** 0,27 | **Reku-Leistung** (max.): 100 kW
Leergewicht: 1.760 kg | **Anhängelast** (g/u): Fahrradtransp.
Frunk: — | **Kofferraum:** 516 l/1.553 l

FWD · DC · 3P · TM · Dachträger

Opel Grandland Electric

4



DE | AT | EAM 06/24

Preis DE: ab 46.950 €

Preis AT: ab 45.490 €

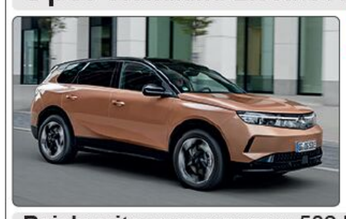
Akku-Kapazität (brutto/netto): 80 kWh/73 kWh

Reichweite (WLTP/CLTC/EPA): 523 km/—/—
Verbrauch (WLTP): 17,8 kWh/100 km
Ladestandard AC: Typ 2 11 kW 3p
Ladestandard DC: CCS 160 kW
Leistung: 157 kW | **Drehmoment:** 345 Nm
Höchstgeschw.: 170 km/h | **Beschleunigung** (0–100 km/h): 9,0 s
c_W**-Wert:** 0,278 | **Reku-Leistung** (max.): N/A
Leergewicht: 2.207 kg | **Anhängelast** (g/u): 1.200 kg/750 kg
Frunk: — | **Kofferraum:** 550 l/1.645 l

FWD · DC · 3P · TM · Dachträger · Anhängerkupplung

Opel Grandland Electric AWD

4



DE | AT

Preis DE: ab 51.750 €

Preis AT: ab 49.990 €

Akku-Kapazität (brutto/netto): 80 kWh/73 kWh

Reichweite (WLTP/CLTC/EPA): 502 km/—/—
Verbrauch (WLTP): 17,9 kWh/100 km
Ladestandard AC: Typ 2 11 kW 3p
Ladestandard DC: CCS 160 kW
Leistung: 239 kW | **Drehmoment:** 509 Nm
Höchstgeschw.: 180 km/h | **Beschleunigung** (0–100 km/h): 6,1 s
c_W**-Wert:** 0,278 | **Reku-Leistung** (max.): N/A
Leergewicht: 2.325 kg | **Anhängelast** (g/u): 1.350 kg/750 kg
Frunk: — | **Kofferraum:** 485 l/1.580 l

4WD · DC · 3P · TM · Dachträger · Anhängerkupplung

Opel Grandland Electric Long Range



DE | AT

Preis DE: ab 51.750 €

Preis AT: ab 50.290 €

Akku-Kapazität (brutto/netto): 104 kWh/96,9 kWh

Reichweite (WLTP/CLTC/EPA): 694 km/—/—
Verbrauch (WLTP): 18,6 kWh/100 km
Ladestandard AC: Typ 2 11 kW 3p
Ladestandard DC: CCS 160 kW
Leistung: 170 kW | **Drehmoment:** 345 Nm
Höchstgeschw.: 170 km/h | **Beschleunigung** (0–100 km/h): 8,8 s
c_W**-Wert:** 0,278 | **Reku-Leistung** (max.): N/A
Leergewicht: 2.180 kg | **Anhängelast** (g/u): 1.150 kg/750 kg
Frunk: — | **Kofferraum:** 550 l/1.645 l

FWD · DC · 3P · TM · Dachträger · Anhängerkupplung

Opel Combo Electric

4



DE | AT | EAM 06/21

Preis DE: ab 38.600 €

Preis AT: ab 38.850 €

Akku-Kapazität (brutto/netto): 50 kWh/46 kWh

Reichweite (WLTP/CLTC/EPA): 345 km/—/—
Verbrauch (WLTP): 18,8–18,5 kWh/100 km
Ladestandard AC: Typ 2 11 kW 3p
Ladestandard DC: CCS 100 kW
Leistung: 100 kW | **Drehmoment:** 270 Nm
Höchstgeschw.: 135 km/h | **Beschleunigung** (0–100 km/h): 11,3 s
c_W**-Wert:** N/A | **Reku-Leistung** (max.): N/A
Leergewicht: 1.811 kg | **Anhängelast** (g/u): 750 kg/750 kg
Frunk: — | **Kofferraum:** 597 l/2.693 l

FWD · DC · 3P · TM · Dachträger · Anhängerkupplung · 2-Sitzer

OPEL

Opel Vivaro Kombi Electric (50 kWh)



DE AT

Preis DE: N/A

Preis AT: ab 42.800 €

Akku-Kapazität (brutto/netto): 50 kWh/46 kWh

Reichweite (WLTP/CLTC/EPA): 220 km/—/—
Verbrauch (WLTP): 24,2–23,9 kWh/100 km
Ladestandard AC: Typ 2 11 kW 3p
Ladestandard DC: CCS 100 kW

Leistung: 100 kW	**Drehmoment:** 260 Nm
Höchstgeschw.: 130 km/h	**Beschleunigung** (0–100 km/h)**:** 13,1 s
c_w-Wert: 0,34	**Reku-Leistung** (max.)**:** N/A
Leergewicht: 2.093 kg	**Anhängelast** (g/u)**:** 1.000 kg/750 kg
Frunk: —	**Kofferraum:** 1.624 l/4.900 l

FWD DC 3P TM ↔2↔

Opel Vivaro Kombi Electric (75 kWh)



DE AT EAM 01/21

Preis DE: N/A

Preis AT: ab 48.800 €

Akku-Kapazität (brutto/netto): 75 kWh/69 kWh

Reichweite (WLTP/CLTC/EPA): 348 km/—/—
Verbrauch (WLTP): 24,2–24,0 kWh/100 km
Ladestandard AC: Typ 2 11 kW 3p
Ladestandard DC: CCS 100 kW

Leistung: 100 kW	**Drehmoment:** 260 Nm
Höchstgeschw.: 130 km/h	**Beschleunigung** (0–100 km/h)**:** 14,3 s
c_w-Wert: 0,34	**Reku-Leistung** (max.)**:** N/A
Leergewicht: 2.277 kg	**Anhängelast** (g/u)**:** 1.000 kg/750 kg
Frunk: —	**Kofferraum:** 1.624 l/4.900 l

FWD DC 3P TM ↔2↔

Opel Zafira Electric (50 kWh)



DE AT

Preis DE: ab 47.550 €

Preis AT: ab 49.060 €

Akku-Kapazität (brutto/netto): 50 kWh/46 kWh

Reichweite (WLTP/CLTC/EPA): 220 km/—/—
Verbrauch (WLTP): 24,8–24,0 kWh/100 km
Ladestandard AC: Typ 2 11 kW 3p
Ladestandard DC: CCS 100 kW

Leistung: 100 kW	**Drehmoment:** 260 Nm
Höchstgeschw.: 130 km/h	**Beschleunigung** (0–100 km/h)**:** 13,1 s
c_w-Wert: 0,34	**Reku-Leistung** (max.)**:** N/A
Leergewicht: 2.102 kg	**Anhängelast** (g/u)**:** 1.000 kg/750 kg
Frunk: —	**Kofferraum:** 1.624 l/4.900 l

FWD DC 3P TM ↔2↔

Opel Zafira Electric (75 kWh)



DE AT EAM 01/21

Preis DE: ab 53.550 €

Preis AT: ab 55.060 €

Akku-Kapazität (brutto/netto): 75 kWh/69 kWh

Reichweite (WLTP/CLTC/EPA): 347 km/—/—
Verbrauch (WLTP): 24,9–24,0 kWh/100 km
Ladestandard AC: Typ 2 11 kW 3p
Ladestandard DC: CCS 100 kW

Leistung: 100 kW	**Drehmoment:** 260 Nm
Höchstgeschw.: 130 km/h	**Beschleunigung** (0–100 km/h)**:** 14,3 s
c_w-Wert: 0,34	**Reku-Leistung** (max.)**:** N/A
Leergewicht: 2.286 kg	**Anhängelast** (g/u)**:** 1.000 kg/750 kg
Frunk: —	**Kofferraum:** 1.624 l/4.900 l

FWD DC 3P TM ↔2↔

PEUGEOT

Peugeot E-208 136



DE AT EAM 01/24

Preis DE: ab 36.525 €

Preis AT: ab 34.110 €

Akku-Kapazität (brutto/netto): 50 kWh/46 kWh

Reichweite (WLTP/CLTC/EPA): 363 km/—/—
Verbrauch (WLTP): 16,1–15,4 kWh/100 km
Ladestandard AC: Typ 2 7,4 kW 1p (DE opt./AT: 11 kW 3p)
Ladestandard DC: CCS 100 kW

Leistung: 100 kW	**Drehmoment:** 260 Nm
Höchstgeschw.: 150 km/h	**Beschleunigung** (0–100 km/h)**:** 8,9 s
c_w-Wert: N/A	**Reku-Leistung** (max.)**:** N/A
Leergewicht: 1.530 kg	**Anhängelast** (g/u)**:** —
Frunk: —	**Kofferraum:** 309 l/1.118 l

FWD DC 3P TM

PEUGEOT

Peugeot E-208 156



DE AT EAM 01/24

Preis DE: ab 37.525 €

Preis AT: ab 35.110 €

Akku-Kapazität (brutto/netto): 51 kWh/48,1 kWh

Reichweite (WLTP/CLTC/EPA): 432 km/—/—
Verbrauch (WLTP): 14,5–14,0 kWh/100 km
Ladestandard AC: Typ 2 7,4 kW 1p (DE opt./AT: 11 kW 3p)
Ladestandard DC: CCS 100 kW

Leistung: 115 kW	**Drehmoment:** 260 Nm
Höchstgeschw.: 150 km/h	**Beschleunigung** (0–100 km/h)**:** 8,3 s
c_w-Wert: N/A	**Reku-Leistung** (max.)**:** 100 kW
Leergewicht: 1.530 kg	**Anhängelast** (g/u)**:** —
Frunk: —	**Kofferraum:** 309 l/1.118 l

FWD DC 3P TM V2L

Peugeot E-2008 156



DE AT

Preis DE: ab 40.550 €

Preis AT: ab 36.010 €

Akku-Kapazität (brutto/netto): 54 kWh/50,8 kWh

Reichweite (WLTP/CLTC/EPA): 406 km/—/—
Verbrauch (WLTP): 15,5–15,2 kWh/100 km
Ladestandard AC: Typ 2 7,4 kW 1p (DE opt./AT: 11 kW 3p)
Ladestandard DC: CCS 100 kW

Leistung: 115 kW	**Drehmoment:** 270 Nm
Höchstgeschw.: 150 km/h	**Beschleunigung** (0–100 km/h)**:** 9,1 s
c_w-Wert: N/A	**Reku-Leistung** (max.)**:** 100 kW
Leergewicht: 1.623 kg	**Anhängelast** (g/u)**:** —
Frunk: —	**Kofferraum:** 434 l/1.467 l

FWD DC 3P TM V2L

Peugeot E-308 156



DE AT

Preis DE: ab 42.435 €

Preis AT: ab 37.000 € ⇩

Akku-Kapazität (brutto/netto): 60 kWh/58,3 kWh

Reichweite (WLTP/CLTC/EPA): 450 km/—/—
Verbrauch (WLTP): 15,6–14,9 kWh/100 km
Ladestandard AC: Typ 2 11 kW 3p
Ladestandard DC: CCS 100 kW

Leistung: 115 kW	**Drehmoment:** 270 Nm
Höchstgeschw.: 170 km/h	**Beschleunigung** (0–100 km/h)**:** 9,8 s
c_w-Wert: 0,277	**Reku-Leistung** (max.)**:** 100 kW
Leergewicht: 1.749 kg	**Anhängelast** (g/u)**:** Fahrradtransp.
Frunk: —	**Kofferraum:** 361 l/1.258 l

FWD DC 3P TM V2L

Peugeot E-308 SW 156



DE AT

Preis DE: ab 43.435 €

Preis AT: ab 38.400 € ⇩

Akku-Kapazität (brutto/netto): 60 kWh/58,3 kWh

Reichweite (WLTP/CLTC/EPA): 410 km/—/—
Verbrauch (WLTP): 15,7–15,1 kWh/100 km
Ladestandard AC: Typ 2 11 kW 3p
Ladestandard DC: CCS 100 kW

Leistung: 115 kW	**Drehmoment:** 270 Nm
Höchstgeschw.: 170 km/h	**Beschleunigung** (0–100 km/h)**:** 10,0 s
c_w-Wert: 0,277	**Reku-Leistung** (max.)**:** 100 kW
Leergewicht: 1.783 kg	**Anhängelast** (g/u)**:** Fahrradtransp.
Frunk: —	**Kofferraum:** 548 l/1.483 l

FWD DC 3P TM V2L

Peugeot E-3008 210



DE AT EAM 03/25

Preis DE: ab 48.750 €

Preis AT: ab 48.550 €

Akku-Kapazität (brutto/netto): 80 kWh/73 kWh

Reichweite (WLTP/CLTC/EPA): 525 km/—/—
Verbrauch (WLTP): 17,7–16,9 kWh/100 km
Ladestandard AC: Typ 2 11 kW 3p
Ladestandard DC: CCS 160 kW

Leistung: 157 kW	**Drehmoment:** 345 Nm
Höchstgeschw.: 170 km/h	**Beschleunigung** (0–100 km/h)**:** 8,8 s
c_w-Wert: 0,28	**Reku-Leistung** (max.)**:** N/A
Leergewicht: 2.183 kg	**Anhängelast** (g/u)**:** 1.250 kg/750 kg
Frunk: —	**Kofferraum:** 520 l/1.480 l

FWD DC 3P TM

PEUGEOT

Peugeot E-3008 320 Dual Motor AWD



DE AT EAM 02/24

Preis DE: ab 60.000 €

Preis AT: ab 60.000 €

Akku-Kapazität (brutto/netto): 80 kWh/73 kWh

Reichweite (WLTP/CLTC/EPA): 487 km/—/—
Verbrauch (WLTP): 18,4–17,2 kWh/100 km
Ladestandard AC: Typ 2 11 kW 3p
Ladestandard DC: CCS 160 kW

Leistung: 239 kW	**Drehmoment:** 511 Nm
Höchstgeschw.: 180 km/h	**Beschleunigung** (0–100 km/h)**:** 6,0 s
c_w-Wert: 0,28	**Reku-Leistung** (max.)**:** N/A
Leergewicht: 2.337 kg	**Anhängelast** (g/u)**:** 1.350 kg/750 kg
Frunk: —	**Kofferraum:** 470 l/1.430 l

4WD DC 3P TM V2L

Peugeot E-3008 230 Long Range



DE AT EAM 02/24

Preis DE: ab 52.850 €

Preis AT: ab 52.650 €

Akku-Kapazität (brutto/netto): 104 kWh/96,9 kWh

Reichweite (WLTP/CLTC/EPA): 698 km/—/—
Verbrauch (WLTP): 18,4–17,2 kWh/100 km
Ladestandard AC: Typ 2 11 kW 3p
Ladestandard DC: CCS 160 kW

Leistung: 170 kW	**Drehmoment:** 345 Nm
Höchstgeschw.: 170 km/h	**Beschleunigung** (0–100 km/h)**:** 8,7 s
c_w-Wert: 0,28	**Reku-Leistung** (max.)**:** N/A
Leergewicht: 2.241 kg	**Anhängelast** (g/u)**:** 1.200 kg/750 kg
Frunk: —	**Kofferraum:** 520 l/1.480 l

FWD DC 3P TM V2L

Peugeot E-408 210



DE AT EAM Online

Preis DE: ab 46.700 €

Preis AT: ab 47.170 €

Akku-Kapazität (brutto/netto): 61 kWh/58,2 kWh

Reichweite (WLTP/CLTC/EPA): 456 km/—/—
Verbrauch (WLTP): 15,3–14,8 kWh/100 km
Ladestandard AC: Typ 2 11 kW 3p
Ladestandard DC: CCS 120 kW

Leistung: 170 kW	**Drehmoment:** 345 Nm
Höchstgeschw.: 160 km/h	**Beschleunigung** (0–100 km/h)**:** 7,2 s
c_w-Wert: N/A	**Reku-Leistung** (max.)**:** N/A
Leergewicht: 1.879 kg	**Anhängelast** (g/u)**:** —
Frunk: —	**Kofferraum:** 471 l/1.545 l

FWD DC 3P TM

Peugeot E-5008 210



DE AT EAM 05/24

Preis DE: ab 51.250 €

Preis AT: ab 51.050 €

Akku-Kapazität (brutto/netto): 80 kWh/73 kWh

Reichweite (WLTP/CLTC/EPA): 502 km/—/—
Verbrauch (WLTP): 18,7–17,8 kWh/100 km
Ladestandard AC: Typ 2 11 kW 3p
Ladestandard DC: CCS 160 kW

Leistung: 157 kW	**Drehmoment:** 345 Nm
Höchstgeschw.: 170 km/h	**Beschleunigung** (0–100 km/h)**:** 9,7 s
c_w-Wert: N/A	**Reku-Leistung** (max.)**:** N/A
Leergewicht: 2.260 kg	**Anhängelast** (g/u)**:** 1.000 kg/750 kg
Frunk: —	**Kofferraum:** 831 l/1.958 l

FWD DC 3P TM



PEUGEOT

Peugeot E-5008 230 Dual Motor AWD

4



DE AT

Preis DE: ab 62.500 €

Preis AT: ab 62.500 €

Akku-Kapazität (brutto/netto): 80 kWh/73 kWh

Reichweite (WLTP/CLTC/EPA): 468 km/—/—
Verbrauch (WLTP): 19,4–18,0 kWh/100 km
Ladestandard AC: Typ 2 11 kW 3p
Ladestandard DC: CCS 160 kW

Leistung: 239 kW	**Drehmoment:** 511 Nm
Höchstgeschw.: 180 km/h	**Beschleunigung** (0–100 km/h)**:** 6,5 s
c_W-Wert: N/A	**Reku-Leistung** (max.)**:** N/A
Leergewicht: 2.406 kg	**Anhängelast** (g/u)**:** 1.000 kg/750 kg
Frunk: —	**Kofferraum:** 767 l/1.894 l

4WD DC 3P TM

Peugeot E-5008 230 Long Range

4



DE AT

Preis DE: ab 55.350 €

Preis AT: ab 55.150 €

Akku-Kapazität (brutto/netto): 104 kWh/96,9 kWh

Reichweite (WLTP/CLTC/EPA): 674 km/—/—
Verbrauch (WLTP): 19,4–18,2 kWh/100 km
Ladestandard AC: Typ 2 11 kW 3p
Ladestandard DC: CCS 160 kW

Leistung: 170 kW	**Drehmoment:** 345 Nm
Höchstgeschw.: 170 km/h	**Beschleunigung** (0–100 km/h)**:** 9,6 s
c_W-Wert: N/A	**Reku-Leistung** (max.)**:** N/A
Leergewicht: 2.316 kg	**Anhängelast** (g/u)**:** 1.000 kg/750 kg
Frunk: —	**Kofferraum:** 831 l/1.958 l

FWD DC 3P TM

Peugeot E-Rifter

4



DE AT

Preis DE: ab 38.540 €

Preis AT: ab 40.050 €

Akku-Kapazität (brutto/netto): 50 kWh/46 kWh

Reichweite (WLTP/CLTC/EPA): 340 km/—/—
Verbrauch (WLTP): 19,2–18,3 kWh/100 km
Ladestandard AC: Typ 2 11 kW 3p
Ladestandard DC: CCS 100 kW

Leistung: 100 kW	**Drehmoment:** 270 Nm
Höchstgeschw.: 132 km/h	**Beschleunigung** (0–100 km/h)**:** 11,5 s
c_W-Wert: N/A	**Reku-Leistung** (max.)**:** N/A
Leergewicht: 1.830 kg	**Anhängelast** (g/u)**:** 750 kg/750 kg
Frunk: —	**Kofferraum:** 775 l/4.000 l

FWD DC 3P TM 2

Peugeot E-Expert Kombi (50 kWh)

5



DE AT

Preis DE: ab 45.330 €

Preis AT: ab 42.900 €

Akku-Kapazität (brutto/netto): 50 kWh/46 kWh

Reichweite (WLTP/CLTC/EPA): 221 km/—/—
Verbrauch (WLTP): 24,5–24,2 kWh/100 km
Ladestandard AC: Typ 2 11 kW 3p
Ladestandard DC: CCS 100 kW

Leistung: 100 kW	**Drehmoment:** 270 Nm
Höchstgeschw.: 130 km/h	**Beschleunigung** (0–100 km/h)**:** 13,3 s
c_W-Wert: N/A	**Reku-Leistung** (max.)**:** N/A
Leergewicht: 2.018 kg	**Anhängelast** (g/u)**:** 1.000 kg/750 kg
Frunk: —	**Kofferraum:** 1.624 l/4.554 l

FWD DC 3P TM 2

Peugeot E-Expert Kombi (75 kWh)

5



DE AT

Preis DE: ab 51.230 €

Preis AT: ab 48.900 €

Akku-Kapazität (brutto/netto): 75 kWh/69 kWh

Reichweite (WLTP/CLTC/EPA): 348 km/—/—
Verbrauch (WLTP): 24,6–24,3 kWh/100 km
Ladestandard AC: Typ 2 11 kW 3p
Ladestandard DC: CCS 100 kW

Leistung: 100 kW	**Drehmoment:** 270 Nm
Höchstgeschw.: 130 km/h	**Beschleunigung** (0–100 km/h)**:** 14,2 s
c_W-Wert: N/A	**Reku-Leistung** (max.)**:** N/A
Leergewicht: 2.202 kg	**Anhängelast** (g/u)**:** 1.000 kg/750 kg
Frunk: —	**Kofferraum:** 1.624 l/4.554 l

FWD DC 3P TM

PEUGEOT

Peugeot E-Traveller (50 kWh)

5



DE AT

Preis DE: ab 47.330 €

Preis AT: ab 49.160 €

Akku-Kapazität (brutto/netto): 50 kWh/46 kWh

Reichweite (WLTP/CLTC/EPA): 223 km/—/—
Verbrauch (WLTP): 25,0–24,3 kWh/100 km
Ladestandard AC: Typ 2 11 kW 3p
Ladestandard DC: CCS 100 kW

Leistung: 100 kW	**Drehmoment:** 270 Nm
Höchstgeschw.: 130 km/h	**Beschleunigung** (0–100 km/h)**:** 13,3 s
c_W-Wert: N/A	**Reku-Leistung** (max.)**:** N/A
Leergewicht: 2.027 kg	**Anhängelast** (g/u)**:** 1.000 kg/750 kg
Frunk: —	**Kofferraum:** 1.624 l/4.554 l

FWD DC 3P TM 2

Peugeot E-Traveller (75 kWh)

5



DE AT

Preis DE: ab 53.330 €

Preis AT: ab 55.160 €

Akku-Kapazität (brutto/netto): 75 kWh/69 kWh

Reichweite (WLTP/CLTC/EPA): 351 km/—/—
Verbrauch (WLTP): 25,0–24,4 kWh/100 km
Ladestandard AC: Typ 2 11 kW 3p
Ladestandard DC: CCS 100 kW

Leistung: 100 kW	**Drehmoment:** 270 Nm
Höchstgeschw.: 130 km/h	**Beschleunigung** (0–100 km/h)**:** 14,2 s
c_W-Wert: N/A	**Reku-Leistung** (max.)**:** N/A
Leergewicht: 2.211 kg	**Anhängelast** (g/u)**:** 1.000 kg/750 kg
Frunk: —	**Kofferraum:** 1.624 l/4.554 l

FWD DC 3P TM 2

PININFARINA AUTOMOBILI

Pininfarina Battista



DE AT EAM 06/21

Preis DE: ab 2.356.200 €

Preis AT: ab 2.376.000 €

Akku-Kapazität (brutto/netto): 120 kWh/—

Reichweite (WLTP/CLTC/EPA): 476 km/—/483 km
Verbrauch (WLTP): N/A
Ladestandard AC: Typ 2 22 kW 3p
Ladestandard DC: CCS 250 kW

Leistung: 1.400 kW	**Drehmoment:** 2.340 Nm
Höchstgeschw.: >350 km/h	**Beschleunigung** (0–100 km/h)**:** 1,86 s
c_W-Wert: N/A	**Reku-Leistung** (max.)**:** N/A
Leergewicht: 2.302 kg	**Anhängelast** (g/u)**:** —
Frunk: —	**Kofferraum:** N/A

4WD DC 3P TM

POLESTAR

Polestar 2 Standard Range Single Motor

5



DE AT EAM Online

Preis DE: ab 48.990 €

Preis AT: ab 48.790 €

Akku-Kapazität (brutto/netto): 69 kWh/66 kWh

Reichweite (WLTP/CLTC/EPA): 554 km/670 km/—
Verbrauch (WLTP): 15,8–14,9 kWh/100 km
Ladestandard AC: Typ 2 11 kW 3p
Ladestandard DC: CCS 135 kW

Leistung: 200 kW	**Drehmoment:** 490 Nm
Höchstgeschw.: 205 km/h	**Beschleunigung** (0–100 km/h)**:** 6,4 s
c_W-Wert: 0,278	**Reku-Leistung** (max.)**:** N/A
Leergewicht: 1.944 kg	**Anhängelast** (g/u)**:** 1.500 kg/750 kg
Frunk: 41 l	**Kofferraum:** 407 l/1.097 l

RWD DC 3P TM

Polestar 2 Long Range Single Motor

5



DE AT EAM 04/24

Preis DE: ab 52.690 €

Preis AT: ab 53.490 €

Akku-Kapazität (brutto/netto): 82 kWh/79 kWh

Reichweite (WLTP/CLTC/EPA): 659 km/780 km/515 km
Verbrauch (WLTP): 15,8–14,8 kWh/100 km
Ladestandard AC: Typ 2 11 kW 3p
Ladestandard DC: CCS 205 kW

Leistung: 220 kW	**Drehmoment:** 490 Nm
Höchstgeschw.: 205 km/h	**Beschleunigung** (0–100 km/h)**:** 6,2 s
c_W-Wert: 0,278	**Reku-Leistung** (max.)**:** N/A
Leergewicht: 2.009 kg	**Anhängelast** (g/u)**:** 1.500 kg/750 kg
Frunk: 41 l	**Kofferraum:** 407 l/1.097 l

RWD DC 3P TM

POLESTAR

Polestar 2 Long Range Dual Motor

5



DE AT EAM 02/21

Preis DE: ab 56.990 €

Preis AT: ab 56.990 €

Akku-Kapazität (brutto/netto): 82 kWh/79 kWh

Reichweite (WLTP/CLTC/EPA): 596 km/650 km/444 km
Verbrauch (WLTP): 17,2–15,8 kWh/100 km
Ladestandard AC: Typ 2 11 kW 3p
Ladestandard DC: CCS 205 kW

Leistung: 310 kW	**Drehmoment:** 740 Nm
Höchstgeschw.: 205 km/h	**Beschleunigung** (0–100 km/h)**:** 4,5 s
c_W-Wert: 0,278	**Reku-Leistung** (max.)**:** N/A
Leergewicht: 2.108 kg	**Anhängelast** (g/u)**:** 1.500 kg/750 kg
Frunk: 41 l	**Kofferraum:** 407 l/1.097 l

4WD DC 3P TM

Polestar 2 Long Range Dual Motor Performance

5



DE AT

Preis DE: ab 63.490 €

Preis AT: ab 63.490 €

Akku-Kapazität (brutto/netto): 82 kWh/79 kWh

Reichweite (WLTP/CLTC/EPA): 568 km/—/398 km
Verbrauch (WLTP): 17,2–15,9 kWh/100 km
Ladestandard AC: Typ 2 11 kW 3p
Ladestandard DC: CCS 205 kW

Leistung: 350 kW	**Drehmoment:** 740 Nm
Höchstgeschw.: 205 km/h	**Beschleunigung** (0–100 km/h)**:** 4,2 s
c_W-Wert: 0,278	**Reku-Leistung** (max.)**:** N/A
Leergewicht: 2.105 kg	**Anhängelast** (g/u)**:** 1.500 kg/750 kg
Frunk: 41 l	**Kofferraum:** 407 l/1.097 l

4WD DC 3P TM

Polestar 4 Long Range Single Motor

5



DE AT EAM 04/24

Preis DE: ab 61.900 €

Preis AT: ab 59.990 €

Akku-Kapazität (brutto/netto): 100 kWh/94 kWh

Reichweite (WLTP/CLTC/EPA): 620 km/—/483 km
Verbrauch (WLTP): 18,1–17,8 kWh/100 km
Ladestandard AC: Typ 2 11 kW 3p (opt. 22 kW 3p)
Ladestandard DC: CCS 200 kW

Leistung: 200 kW	**Drehmoment:** 343 Nm
Höchstgeschw.: 200 km/h	**Beschleunigung** (0–100 km/h)**:** 7,1 s
c_W-Wert: 0,261	**Reku-Leistung** (max.)**:** N/A
Leergewicht: 2.230 kg	**Anhängelast** (g/u)**:** 1.500 kg/750 kg
Frunk: 15 l	**Kofferraum:** 526 l/1.536 l

RWD DC 3P TM V2L

Polestar 4 Long Range Dual Motor

5



DE AT EAM 04/24

Preis DE: ab 69.900 €

Preis AT: ab 67.990 €

Akku-Kapazität (brutto/netto): 100 kWh/94 kWh

Reichweite (WLTP/CLTC/EPA): 590 km/682 km/435 km
Verbrauch (WLTP): 21,7–18,7 kWh/100 km
Ladestandard AC: Typ 2 11 kW 3p (opt. 22 kW 3p)
Ladestandard DC: CCS 200 kW

Leistung: 400 kW	**Drehmoment:** 686 Nm
Höchstgeschw.: 200 km/h	**Beschleunigung** (0–100 km/h)**:** 3,8 s
c_W-Wert: 0,261	**Reku-Leistung** (max.)**:** N/A
Leergewicht: 2.355 kg	**Anhängelast** (g/u)**:** 2.000 kg/750 kg
Frunk: 15 l	**Kofferraum:** 526 l/1.536 l

4WD DC 3P TM V2L

Polestar 3 Long Range Single Motor

5



DE AT EAM 04/24

Preis DE: ab 78.590 €

Preis AT: ab 79.800 €

Akku-Kapazität (brutto/netto): 111 kWh/107 kWh

Reichweite (WLTP/CLTC/EPA): 706 km/—/563 km
Verbrauch (WLTP): 20,3–17,6 kWh/100 km
Ladestandard AC: Typ 2 11 kW 3p
Ladestandard DC: CCS 250 kW

Leistung: 220 kW	**Drehmoment:** 490 Nm
Höchstgeschw.: 180 km/h	**Beschleunigung** (0–100 km/h)**:** 7,8 s
c_W-Wert: 0,29	**Reku-Leistung** (max.)**:** N/A
Leergewicht: N/A	**Anhängelast** (g/u)**:** 1.500 kg/750 kg
Frunk: 32 l	**Kofferraum:** 484 l/1.411 l

RWD DC 3P TM V2H

POLESTAR

Polestar 3 Long Range Dual Motor



DE | AT | EAM 04/24

Preis DE: ab 85.590 €

Preis AT: ab 86.800 €

Akku-Kapazität (brutto/netto): 111 kWh/107 kWh

Reichweite (WLTP/CLTC/EPA): 636 km/670 km/507 km
Verbrauch (WLTP): 21,8–19,7 kWh/100 km
Ladestandard AC: Typ 2 11 kW 3p
Ladestandard DC: CCS 250 kW

Leistung: 360 kW	**Drehmoment:** 840 Nm
Höchstgeschw.: 210 km/h	**Beschleunigung** (0–100 km/h)**:** 5,0 s
c_W-Wert: 0,29	**Reku-Leistung** (max.)**:** N/A
Leergewicht: 2.584 kg	**Anhängelast** (g/u)**:** 2.200 kg/750 kg
Frunk: 32 l	**Kofferraum:** 484 l/1.411 l

4WD | DC | 3P | TM | V2H

Polestar 3 Long Range Dual Motor Performance



DE | AT | EAM 02/25

Preis DE: ab 92.190 €

Preis AT: ab 93.400 €

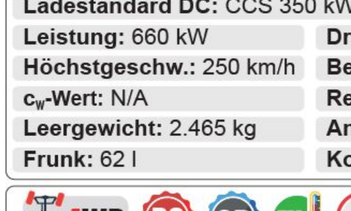
Akku-Kapazität (brutto/netto): 111 kWh/107 kWh

Reichweite (WLTP/CLTC/EPA): 567 km/620 km/449 km
Verbrauch (WLTP): 23,0–22,1 kWh/100 km
Ladestandard AC: Typ 2 11 kW 3p
Ladestandard DC: CCS 250 kW

Leistung: 380 kW	**Drehmoment:** 910 Nm
Höchstgeschw.: 210 km/h	**Beschleunigung** (0–100 km/h)**:** 4,7 s
c_W-Wert: 0,29	**Reku-Leistung** (max.)**:** N/A
Leergewicht: 2.660 kg	**Anhängelast** (g/u)**:** 2.200 kg/750 kg
Frunk: 32 l	**Kofferraum:** 484 l/1.411 l

4WD | DC | 3P | TM | V2H

Polestar 5 Dual Motor



DE | AT

Preis DE: ab 118.600 €

Preis AT: ab 118.900 €

Akku-Kapazität (brutto/netto): 112 kWh/106 kWh

Reichweite (WLTP/CLTC/EPA): 670 km/—/—
Verbrauch (WLTP): 18,3–17,6 kWh/100 km
Ladestandard AC: Typ 2 11 kW 3p
Ladestandard DC: CCS 350 kW

Leistung: 550 kW	**Drehmoment:** 812 Nm
Höchstgeschw.: 250 km/h	**Beschleunigung** (0–100 km/h)**:** 3,9 s
c_W-Wert: 0,24	**Reku-Leistung** (max.)**:** N/A
Leergewicht: 2.462 kg	**Anhängelast** (g/u)**:** 1.800 kg/750 kg
Frunk: 62 l	**Kofferraum:** 365 l/1.128 l

4WD | DC | 3P | TM

Polestar 5 Performance



DE | AT

Preis DE: ab 141.600 €

Preis AT: ab 140.900 €

Akku-Kapazität (brutto/netto): 112 kWh/106 kWh

Reichweite (WLTP/CLTC/EPA): 565 km/—/—
Verbrauch (WLTP): 23,0–21,9 kWh/100 km
Ladestandard AC: Typ 2 11 kW 3p
Ladestandard DC: CCS 350 kW

Leistung: 660 kW	**Drehmoment:** 1.015 Nm
Höchstgeschw.: 250 km/h	**Beschleunigung** (0–100 km/h)**:** 3,2 s
c_W-Wert: N/A	**Reku-Leistung** (max.)**:** N/A
Leergewicht: 2.465 kg	**Anhängelast** (g/u)**:** 1.800 kg/750 kg
Frunk: 62 l	**Kofferraum:** 365 l/1.128 l

4WD | DC | 3P | TM

PORSCHE

Porsche Macan Electric



DE | AT

Preis DE: ab 80.700 €

Preis AT: ab 83.347 €

Akku-Kapazität (brutto/netto): 100 kWh/95 kWh

Reichweite (WLTP/CLTC/EPA): 641 km/—/—
Verbrauch (WLTP): 19,8–17,0 kWh/100 km
Ladestandard AC: Typ 2 11 kW 3p
Ladestandard DC: CCS 270 kW

Leistung: 265 kW	**Drehmoment:** 563 Nm
Höchstgeschw.: 220 km/h	**Beschleunigung** (0–100 km/h)**:** 5,7 s
c_W-Wert: 0,25	**Reku-Leistung** (max.)**:** 240 kW
Leergewicht: 2.295 kg	**Anhängelast** (g/u)**:** 2.000 kg/750 kg
Frunk: 84 l	**Kofferraum:** 540 l/1.348 l

RWD | DC | 3P | TM

PORSCHE

Porsche Macan 4 Electric



DE | AT | EAM 03/24

Preis DE: ab 84.100 €

Preis AT: ab 86.761 €

Akku-Kapazität (brutto/netto): 100 kWh/95 kWh

Reichweite (WLTP/CLTC/EPA): 613 km/—/—
Verbrauch (WLTP): 21,1–17,9 kWh/100 km
Ladestandard AC: Typ 2 11 kW 3p
Ladestandard DC: CCS 270 kW

Leistung: 300 kW	**Drehmoment:** 650 Nm
Höchstgeschw.: 220 km/h	**Beschleunigung** (0–100 km/h)**:** 5,2 s
c_W-Wert: 0,25	**Reku-Leistung** (max.)**:** 240 kW
Leergewicht: 2.405 kg	**Anhängelast** (g/u)**:** 2.000 kg/750 kg
Frunk: 84 l	**Kofferraum:** 540 l/1.348 l

4WD | DC | 3P | TM

Porsche Macan 4S Electric



DE | AT

Preis DE: ab 90.700 €

Preis AT: ab 93.415 €

Akku-Kapazität (brutto/netto): 100 kWh/95 kWh

Reichweite (WLTP/CLTC/EPA): 606 km/—/—
Verbrauch (WLTP): 20,7–17,7 kWh/100 km
Ladestandard AC: Typ 2 11 kW 3p
Ladestandard DC: CCS 270 kW

Leistung: 380 kW	**Drehmoment:** 820 Nm
Höchstgeschw.: 240 km/h	**Beschleunigung** (0–100 km/h)**:** 4,1 s
c_W-Wert: 0,25	**Reku-Leistung** (max.)**:** 240 kW
Leergewicht: 2.420 kg	**Anhängelast** (g/u)**:** 2.000 kg/750 kg
Frunk: 84 l	**Kofferraum:** 540 l/1.348 l

4WD | DC | 3P | TM

Porsche Macan GTS Electric



DE | AT

Preis DE: ab 104.200 €

Preis AT: ab 107.033 €

Akku-Kapazität (brutto/netto): 100 kWh/95 kWh

Reichweite (WLTP/CLTC/EPA): 586 km/—/—
Verbrauch (WLTP): 20,5–18,5 kWh/100 km
Ladestandard AC: Typ 2 11 kW 3p
Ladestandard DC: CCS 270 kW

Leistung: 420 kW	**Drehmoment:** 955 Nm
Höchstgeschw.: 250 km/h	**Beschleunigung** (0–100 km/h)**:** 3,8 s
c_W-Wert: N/A	**Reku-Leistung** (max.)**:** 240 kW
Leergewicht: 2.470 kg	**Anhängelast** (g/u)**:** 2.000 kg/750 kg
Frunk: 84 l	**Kofferraum:** 540 l/1.348 l

4WD | DC | 3P | TM

Porsche Macan Turbo Electric



DE | AT | EAM 03/24

Preis DE: ab 114.600 €

Preis AT: ca. 116.000 €

Akku-Kapazität (brutto/netto): 100 kWh/95 kWh

Reichweite (WLTP/CLTC/EPA): 591 km/—/—
Verbrauch (WLTP): 20,7–18,9 kWh/100 km
Ladestandard AC: Typ 2 11 kW 3p
Ladestandard DC: CCS 270 kW

Leistung: 470 kW	**Drehmoment:** 1.130 Nm
Höchstgeschw.: 260 km/h	**Beschleunigung** (0–100 km/h)**:** 3,3 s
c_W-Wert: 0,25	**Reku-Leistung** (max.)**:** 240 kW
Leergewicht: 2.480 kg	**Anhängelast** (g/u)**:** 2.000 kg/750 kg
Frunk: 84 l	**Kofferraum:** 480 l/1.288 l

4WD | DC | 3P | TM

Porsche Taycan



DE | AT | EAM 03/24

Preis DE: ab 102.600 €

Preis AT: ab 105.409 €

Akku-Kapazität (brutto/netto): 89,0 kWh/82,3 kWh

Reichweite (WLTP/CLTC/EPA): 592 km/—/—
Verbrauch (WLTP): 19,1–16,7 kWh/100 km
Ladestandard AC: Typ 2 11 kW 3p
Ladestandard DC: CCS 270 kW

Leistung: 300 kW	**Drehmoment:** 410 Nm
Höchstgeschw.: 230 km/h	**Beschleunigung** (0–100 km/h)**:** 4,8 s
c_W-Wert: 0,22	**Reku-Leistung** (max.)**:** N/A
Leergewicht: 2.165 kg	**Anhängelast** (g/u)**:** —
Frunk: 84 l	**Kofferraum:** 407 l

RWD | DC | 3P | TM

PORSCHE

Porsche Taycan+



DE | AT | EAM 04/24

Preis DE: ab 108.324 €

Preis AT: ab 111.347 €

Akku-Kapazität (brutto/netto): 104,9 kWh/97 kWh

Reichweite (WLTP/CLTC/EPA): 680 km/—/—
Verbrauch (WLTP): 19,4–17,0 kWh/100 km
Ladestandard AC: Typ 2 11 kW 3p
Ladestandard DC: CCS 320 kW

Leistung: 320 kW	**Drehmoment:** 420 Nm
Höchstgeschw.: 230 km/h	**Beschleunigung** (0–100 km/h)**:** 4,8 s
c_W-Wert: 0,22	**Reku-Leistung** (max.)**:** N/A
Leergewicht: 2.245 kg	**Anhängelast** (g/u)**:** —
Frunk: 84 l	**Kofferraum:** 407 l

RWD | DC | 3P | TM

Porsche Taycan 4



DE | AT

Preis DE: ab 107.300 €

Preis AT: ab 110.146 €

Akku-Kapazität (brutto/netto): 89,0 kWh/82,3 kWh

Reichweite (WLTP/CLTC/EPA): 560 km/—/—
Verbrauch (WLTP): 20,0–17,6 kWh/100 km
Ladestandard AC: Typ 2 11 kW 3p
Ladestandard DC: CCS 270 kW

Leistung: 300 kW	**Drehmoment:** 585 Nm
Höchstgeschw.: 230 km/h	**Beschleunigung** (0–100 km/h)**:** 4,6 s
c_W-Wert: 0,22	**Reku-Leistung** (max.)**:** N/A
Leergewicht: 2.165 kg	**Anhängelast** (g/u)**:** —
Frunk: 84 l	**Kofferraum:** 407 l

4WD | DC | 3P | TM

Porsche Taycan 4+



DE | AT

Preis DE: ab 113.024 €

Preis AT: ab 116.084 €

Akku-Kapazität (brutto/netto): 104,9 kWh/97 kWh

Reichweite (WLTP/CLTC/EPA): 644 km/—/—
Verbrauch (WLTP): 20,1–17,7 kWh/100 km
Ladestandard AC: Typ 2 11 kW 3p
Ladestandard DC: CCS 320 kW

Leistung: 320 kW	**Drehmoment:** 610 Nm
Höchstgeschw.: 230 km/h	**Beschleunigung** (0–100 km/h)**:** 4,6 s
c_W-Wert: 0,22	**Reku-Leistung** (max.)**:** N/A
Leergewicht: 2.325 kg	**Anhängelast** (g/u)**:** —
Frunk: 84 l	**Kofferraum:** 407 l

4WD | DC | 3P | TM

Porsche Taycan 4S



DE | AT | EAM 03/24

Preis DE: ab 122.000 €

Preis AT: ab 124.986 €

Akku-Kapazität (brutto/netto): 89,0 kWh/82,3 kWh

Reichweite (WLTP/CLTC/EPA): 560 km/—/—
Verbrauch (WLTP): 20,1–17,6 kWh/100 km
Ladestandard AC: Typ 2 11 kW 3p
Ladestandard DC: CCS 270 kW

Leistung: 400 kW	**Drehmoment:** 695 Nm
Höchstgeschw.: 250 km/h	**Beschleunigung** (0–100 km/h)**:** 3,7 s
c_W-Wert: 0,22	**Reku-Leistung** (max.)**:** N/A
Leergewicht: 2.245 kg	**Anhängelast** (g/u)**:** —
Frunk: 84 l	**Kofferraum:** 407 l

4WD | DC | 3P | TM

PORSCHE

Porsche Taycan 4S+



DE | AT | EAM 03/24

Preis DE: ab 127.522 €

Preis AT: ab 130.714 €

Akku-Kapazität (brutto/netto): 104,9 kWh/97 kWh

Reichweite (WLTP/CLTC/EPA): 645 km/—/—
Verbrauch (WLTP): 20,2–17,6 kWh/100 km
Ladestandard AC: Typ 2 11 kW 3p
Ladestandard DC: CCS 320 kW

Leistung: 440 kW	**Drehmoment:** 710 Nm
Höchstgeschw.: 250 km/h	**Beschleunigung** (0–100 km/h)**:** 3,7 s
c_W-Wert: 0,22	**Reku-Leistung** (max.)**:** N/A
Leergewicht: 2.325 kg	**Anhängelast** (g/u)**:** —
Frunk: 84 l	**Kofferraum:** 407 l

4WD | DC | 3P | TM

PORSCHE

Porsche Taycan GTS



DE AT

Preis DE: ab 148.800 €

Preis AT: ab 152.000 €

Akku-Kapazität (brutto/netto): 104,9 kWh/97 kWh

Reichweite (WLTP/CLTC/EPA): 638 km/—/—
Verbrauch (WLTP): 20,1–17,7 kWh/100 km
Ladestandard AC: Typ 2 11 kW 3p
Ladestandard DC: CCS 320 kW
Leistung: 515 kW | **Drehmoment:** 790 Nm
Höchstgeschw.: 250 km/h | **Beschleunigung** (0–100 km/h)**:** 3,3 s
c_w**-Wert:** 0,22 | **Reku-Leistung** (max.)**:** N/A
Leergewicht: 2.360 kg | **Anhängelast** (g/u)**:** —
Frunk: 84 l | **Kofferraum:** 366 l

4WD DC 3P TM

Porsche Taycan Turbo



DE AT EAM 03/24

Preis DE: ab 177.200 €

Preis AT: ab 180.644 €

Akku-Kapazität (brutto/netto): 104,9 kWh/97 kWh

Reichweite (WLTP/CLTC/EPA): 634 km/—/—
Verbrauch (WLTP): 20,0–17,7 kWh/100 km
Ladestandard AC: Typ 2 11 kW 3p
Ladestandard DC: CCS 320 kW
Leistung: 650 kW | **Drehmoment:** 940 Nm
Höchstgeschw.: 260 km/h | **Beschleunigung** (0–100 km/h)**:** 2,7 s
c_w**-Wert:** 0,22 | **Reku-Leistung** (max.)**:** N/A
Leergewicht: 2.380 kg | **Anhängelast** (g/u)**:** —
Frunk: 84 l | **Kofferraum:** 366 l

4WD DC 3P TM

Porsche Taycan Turbo S



DE AT EAM 03/24

Preis DE: ab 211.000 €

Preis AT: ab 214.734 €

Akku-Kapazität (brutto/netto): 104,9 kWh/97 kWh

Reichweite (WLTP/CLTC/EPA): 637 km/—/—
Verbrauch (WLTP): 19,9–17,8 kWh/100 km
Ladestandard AC: Typ 2 11 kW 3p
Ladestandard DC: CCS 320 kW
Leistung: 700 kW | **Drehmoment:** 1.110 Nm
Höchstgeschw.: 260 km/h | **Beschleunigung** (0–100 km/h)**:** 2,4 s
c_w**-Wert:** 0,22 | **Reku-Leistung** (max.)**:** 400 kW
Leergewicht: 2.370 kg | **Anhängelast** (g/u)**:** —
Frunk: 84 l | **Kofferraum:** 366 l

4WD DC 3P TM

Porsche Taycan Turbo GT



DE AT EAM 05/24

Preis DE: ab 241.000 €

Preis AT: ab 245.087 €

Akku-Kapazität (brutto/netto): 104,9 kWh/97 kWh

Reichweite (WLTP/CLTC/EPA): 559 km/—/—
Verbrauch (WLTP): 21,2–20,5 kWh/100 km
Ladestandard AC: Typ 2 11 kW 3p
Ladestandard DC: CCS 320 kW
Leistung: 760 kW | **Drehmoment:** 1.240 Nm
Höchstgeschw.: 290 km/h | **Beschleunigung** (0–100 km/h)**:** 2,3 s
c_w**-Wert:** 0,29 | **Reku-Leistung** (max.)**:** N/A
Leergewicht: 2.365 kg | **Anhängelast** (g/u)**:** —
Frunk: 84 l | **Kofferraum:** 326 l

4WD DC 3P TM

Porsche Taycan Turbo GT Weissach-Paket



DE AT EAM 05/24

Preis DE: ab 241.100 €

Preis AT: ab 245.087 €

Akku-Kapazität (brutto/netto): 104,9 kWh/97 kWh

Reichweite (WLTP/CLTC/EPA): 555 km/—/—
Verbrauch (WLTP): 20,8–20,6 kWh/100 km
Ladestandard AC: Typ 2 11 kW 3p
Ladestandard DC: CCS 320 kW
Leistung: 760 kW | **Drehmoment:** 1.240 Nm
Höchstgeschw.: 305 km/h | **Beschleunigung** (0–100 km/h)**:** 2,2 s
c_w**-Wert:** 0,31 | **Reku-Leistung** (max.)**:** N/A
Leergewicht: 2.295 kg | **Anhängelast** (g/u)**:** —
Frunk: 84 l | **Kofferraum:** 367 l

4WD DC 3P TM

PORSCHE

Porsche Taycan Sport Turismo



DE AT EAM 03/24

Preis DE: ab 103.500 €

Preis AT: ab 106.344 €

Akku-Kapazität (brutto/netto): 89,0 kWh/82,3 kWh

Reichweite (WLTP/CLTC/EPA): 566 km/—/—
Verbrauch (WLTP): 19,9–17,5 kWh/100 km
Ladestandard AC: Typ 2 11 kW 3p
Ladestandard DC: CCS 270 kW
Leistung: 300 kW | **Drehmoment:** 410 Nm
Höchstgeschw.: 230 km/h | **Beschleunigung** (0–100 km/h)**:** 4,8 s
c_w**-Wert:** 0,25 | **Reku-Leistung** (max.)**:** N/A
Leergewicht: 2.190 kg | **Anhängelast** (g/u)**:** —
Frunk: 84 l | **Kofferraum:** 446 l/1.212 l

RWD DC 3P TM

Porsche Taycan Sport Turismo +



DE AT EAM 03/24

Preis DE: ab 109.224 €

Preis AT: ab 112.282 €

Akku-Kapazität (brutto/netto): 104,9 kWh/97 kWh

Reichweite (WLTP/CLTC/EPA): 651 km/—/—
Verbrauch (WLTP): 20,2–17,8 kWh/100 km
Ladestandard AC: Typ 2 11 kW 3p
Ladestandard DC: CCS 320 kW
Leistung: 320 kW | **Drehmoment:** 420 Nm
Höchstgeschw.: 230 km/h | **Beschleunigung** (0–100 km/h)**:** 4,8 s
c_w**-Wert:** 0,25 | **Reku-Leistung** (max.)**:** N/A
Leergewicht: 2.270 kg | **Anhängelast** (g/u)**:** —
Frunk: 84 l | **Kofferraum:** 446 l/1.212 l

RWD DC 3P TM

Porsche Taycan 4S Sport Turismo



DE AT EAM 03/24

Preis DE: ab 122.900 €

Preis AT: ab 125.900 €

Akku-Kapazität (brutto/netto): 89,0 kWh/82,3 kWh

Reichweite (WLTP/CLTC/EPA): 536 km/—/—
Verbrauch (WLTP): 21,0–18,4 kWh/100 km
Ladestandard AC: Typ 2 11 kW 3p
Ladestandard DC: CCS 270 kW
Leistung: 400 kW | **Drehmoment:** 695 Nm
Höchstgeschw.: 250 km/h | **Beschleunigung** (0–100 km/h)**:** 3,7 s
c_w**-Wert:** 0,25 | **Reku-Leistung** (max.)**:** N/A
Leergewicht: 2.270 kg | **Anhängelast** (g/u)**:** —
Frunk: 84 l | **Kofferraum:** 446 l/1.212 l

4WD DC 3P TM

Porsche Taycan 4S Sport Turismo +



DE AT EAM 03/24

Preis DE: ab 128.422 €

Preis AT: ab 131.627 €

Akku-Kapazität (brutto/netto): 104,9 kWh/97 kWh

Reichweite (WLTP/CLTC/EPA): 619 km/—/—
Verbrauch (WLTP): 21,1–18,5 kWh/100 km
Ladestandard AC: Typ 2 11 kW 3p
Ladestandard DC: CCS 320 kW
Leistung: 440 kW | **Drehmoment:** 710 Nm
Höchstgeschw.: 250 km/h | **Beschleunigung** (0–100 km/h)**:** 3,7 s
c_w**-Wert:** 0,25 | **Reku-Leistung** (max.)**:** N/A
Leergewicht: 2.350 kg | **Anhängelast** (g/u)**:** —
Frunk: 84 l | **Kofferraum:** 446 l/1.212 l

4WD DC 3P TM

Porsche Taycan GTS Sport Turismo

DE AT

Preis DE: ab 149.700 €

Preis AT: ab 152.906 €

Akku-Kapazität (brutto/netto): 104,9 kWh/97 kWh

Reichweite (WLTP/CLTC/EPA): 612 km/—/—
Verbrauch (WLTP): 21,1–18,6 kWh/100 km
Ladestandard AC: Typ 2 11 kW 3p
Ladestandard DC: CCS 320 kW
Leistung: 515 kW | **Drehmoment:** 790 Nm
Höchstgeschw.: 250 km/h | **Beschleunigung** (0–100 km/h)**:** 3,3 s
c_w**-Wert:** 0,25 | **Reku-Leistung** (max.)**:** N/A
Leergewicht: 2.385 kg | **Anhängelast** (g/u)**:** —
Frunk: 84 l | **Kofferraum:** 405 l/1.171 l

4WD DC 3P TM

PORSCHE

Porsche Taycan Turbo Sport Turismo



DE AT EAM 03/24

Preis DE: ab 178.200 €

Preis AT: ab 181.646 €

Akku-Kapazität (brutto/netto): 104,9 kWh/97 kWh

Reichweite (WLTP/CLTC/EPA): 613 km/—/—
Verbrauch (WLTP): 21,0–18,6 kWh/100 km
Ladestandard AC: Typ 2 11 kW 3p
Ladestandard DC: CCS 320 kW
Leistung: 650 kW | **Drehmoment:** 940 Nm
Höchstgeschw.: 260 km/h | **Beschleunigung** (0–100 km/h)**:** 2,7 s
c_w**-Wert:** 0,25 | **Reku-Leistung** (max.)**:** N/A
Leergewicht: 2.390 kg | **Anhängelast** (g/u)**:** —
Frunk: 84 l | **Kofferraum:** 405 l/1.171 l

4WD DC 3P TM

Porsche Taycan Turbo S Sport Turismo



DE AT EAM 03/24

Preis DE: ab 211.900 €

Preis AT: ab 215.655 €

Akku-Kapazität (brutto/netto): 104,9 kWh/97 kWh

Reichweite (WLTP/CLTC/EPA): 607 km/—/—
Verbrauch (WLTP): 20,9–18,7 kWh/100 km
Ladestandard AC: Typ 2 11 kW 3p
Ladestandard DC: CCS 320 kW
Leistung: 700 kW | **Drehmoment:** 1.110 Nm
Höchstgeschw.: 260 km/h | **Beschleunigung** (0–100 km/h)**:** 2,4 s
c_w**-Wert:** 0,25 | **Reku-Leistung** (max.)**:** 400 kW
Leergewicht: 2.395 kg | **Anhängelast** (g/u)**:** —
Frunk: 84 l | **Kofferraum:** 405 l/1.171 l

4WD DC 3P TM

Porsche Taycan 4 Cross Turismo



DE AT EAM 03/24

Preis DE: ab 114.200 €

Preis AT: ab 117.120 €

Akku-Kapazität (brutto/netto): 104,9 kWh/97 kWh

Reichweite (WLTP/CLTC/EPA): 614 km/—/—
Verbrauch (WLTP): 21,4–18,7 kWh/100 km
Ladestandard AC: Typ 2 11 kW 3p
Ladestandard DC: CCS 320 kW
Leistung: 320 kW | **Drehmoment:** 610 Nm
Höchstgeschw.: 220 km/h | **Beschleunigung** (0–100 km/h)**:** 4,7 s
c_w**-Wert:** 0,25 | **Reku-Leistung** (max.)**:** N/A
Leergewicht: 2.355 kg | **Anhängelast** (g/u)**:** —
Frunk: 84 l | **Kofferraum:** 446 l/1.212 l

4WD DC 3P TM

Porsche Taycan 4S Cross Turismo



DE AT EAM 03/24

Preis DE: ab 127.500 €

Preis AT: ab 130.519 €

Akku-Kapazität (brutto/netto): 104,9 kWh/97 kWh

Reichweite (WLTP/CLTC/EPA): 614 km/—/—
Verbrauch (WLTP): 21,4–18,7 kWh/100 km
Ladestandard AC: Typ 2 11 kW 3p
Ladestandard DC: CCS 320 kW
Leistung: 440 kW | **Drehmoment:** 710 Nm
Höchstgeschw.: 240 km/h | **Beschleunigung** (0–100 km/h)**:** 3,8 s
c_w**-Wert:** 0,25 | **Reku-Leistung** (max.)**:** N/A
Leergewicht: 2.355 kg | **Anhängelast** (g/u)**:** —
Frunk: 84 l | **Kofferraum:** 446 l/1.212 l

4WD DC 3P TM

Porsche Taycan Turbo Cross Turismo

DE AT EAM 03/24

Preis DE: ab 178.600 €

Preis AT: ab 182.055 €

Akku-Kapazität (brutto/netto): 104,9 kWh/97 kWh

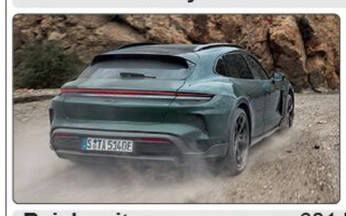
Reichweite (WLTP/CLTC/EPA): 604 km/—/—
Verbrauch (WLTP): 21,4–18,9 kWh/100 km
Ladestandard AC: Typ 2 11 kW 3p
Ladestandard DC: CCS 320 kW
Leistung: 650 kW | **Drehmoment:** 940 Nm
Höchstgeschw.: 250 km/h | **Beschleunigung** (0–100 km/h)**:** 2,8 s
c_w**-Wert:** 0,26 | **Reku-Leistung** (max.)**:** N/A
Leergewicht: 2.395 kg | **Anhängelast** (g/u)**:** —
Frunk: 84 l | **Kofferraum:** 405 l/1.171 l

4WD DC 3P TM

PORSCHE

Porsche Taycan Turbo S Cross Turismo

5



DE | AT | EAM 03/24

Preis DE: ab 212.400 €

Preis AT: ab 216.139 €

Akku-Kapazität (brutto/netto): 104,9 kWh/97 kWh

Reichweite (WLTP/CLTC/EPA): 601 km/—/—
Verbrauch (WLTP): 21,4–18,9 kWh/100 km
Ladestandard AC: Typ 2 11 kW 3p
Ladestandard DC: CCS 320 kW

Leistung: 700 kW	**Drehmoment:** 1.110 Nm
Höchstgeschw.: 250 km/h	**Beschleunigung** (0–100 km/h)**:** 2,5 s
c_W-Wert: 0,26	**Reku-Leistung** (max.)**:** 400 kW
Leergewicht: 2.400 kg	**Anhängelast** (g/u)**:** —
Frunk: 84 l	**Kofferraum:** 405 l/1.171 l

4WD | DC | 3P | TM



RENAULT

Renault Scenic E-Tech Electric 220 Long Range

5



DE | AT | EAM 03/24

Preis DE: ab 47.900 €

Preis AT: ab 47.890 €

Akku-Kapazität (brutto/netto): 89 kWh/87 kWh

Reichweite (WLTP/CLTC/EPA): 616 km/—/—
Verbrauch (WLTP): 17,5 kWh/100 km
Ladestandard AC: Typ 2 11 kW 3p
Ladestandard DC: CCS 150 kW

Leistung: 160 kW	**Drehmoment:** 300 Nm
Höchstgeschw.: 170 km/h	**Beschleunigung** (0–100 km/h)**:** 7,9 s
c_W-Wert: N/A	**Reku-Leistung** (max.)**:** N/A
Leergewicht: 1.927 kg	**Anhängelast** (g/u)**:** 1.100 kg/750 kg
Frunk: —	**Kofferraum:** 478 l/1.449 l

FWD | DC | 3P | TM | V2L

Porsche Cayenne Electric

5



DE | AT | EAM 06/25

Preis DE: ab 105.200 €

Preis AT: ab 108.247 €

Akku-Kapazität (brutto/netto): 113 kWh/—

Reichweite (WLTP/CLTC/EPA): 642 km/—/—
Verbrauch (WLTP): 21,8–19,7 kWh/100 km
Ladestandard AC: Typ 2 11 kW 3p
Ladestandard DC: CCS 400 kW

Leistung: 325 kW	**Drehmoment:** 835 Nm
Höchstgeschw.: 230 km/h	**Beschleunigung** (0–100 km/h)**:** 4,8 s
c_W-Wert: 0,25	**Reku-Leistung** (max.)**:** N/A
Leergewicht: 2.600 kg	**Anhängelast** (g/u)**:** 3.500 kg/750 kg
Frunk: 90 l	**Kofferraum:** 781 l/1.588 l

4WD | DC | 3P | TM

RENAULT

Renault 4 E-Tech Electric 120 Urban Range



DE | AT | EAM 04/25

Preis DE: ab 29.400 €

Preis AT: ab 29.390 €

Akku-Kapazität (brutto/netto): —/40 kWh

Reichweite (WLTP/CLTC/EPA): 308 km/—/—
Verbrauch (WLTP): 14,7–14,2 kWh/100 km
Ladestandard AC: Typ 2 22 kW 3p
Ladestandard DC: CCS 80 kW

Leistung: 90 kW	**Drehmoment:** 225 Nm
Höchstgeschw.: 150 km/h	**Beschleunigung** (0–100 km/h)**:** 9,2 s
c_W-Wert: N/A	**Reku-Leistung** (max.)**:** N/A
Leergewicht: 1.485 kg	**Anhängelast** (g/u)**:** 750 kg/750 kg
Frunk: —	**Kofferraum:** 375 l/1.149 l

FWD | DC | 3P | TM | V2L

Renault Kangoo E-Tech Electric Comfort Range

4



DE | AT | EAM 04/23

Preis DE: ab 35.850 €

Preis AT: ab 45.720 €

Akku-Kapazität (brutto/netto): 46 kWh/45 kWh

Reichweite (WLTP/CLTC/EPA): 284 km/—/—
Verbrauch (WLTP): 21,5–20,2 kWh/100 km
Ladestandard AC: Typ 2 11 kW 3p (opt. 22 kW 3p)
Ladestandard DC: CCS 80 kW opt.

Leistung: 90 kW	**Drehmoment:** 245 Nm
Höchstgeschw.: 135 km/h	**Beschleunigung** (0–100 km/h)**:** 12,6 s
c_W-Wert: N/A	**Reku-Leistung** (max.)**:** N/A
Leergewicht: 1.871 kg	**Anhängelast** (g/u)**:** 1.500 kg/750 kg
Frunk: —	**Kofferraum:** 542 l/3.050 l

FWD | DC | 3P | TM | 2

Porsche Cayenne Turbo Electric

5



DE | AT | EAM 06/25

Preis DE: ab 165.500 €

Preis AT: ab 169.058 €

Akku-Kapazität (brutto/netto): 113 kWh/—

Reichweite (WLTP/CLTC/EPA): 623 km/—/—
Verbrauch (WLTP): 22,3–20,4 kWh/100 km
Ladestandard AC: Typ 2 11 kW 3p
Ladestandard DC: CCS 400 kW

Leistung: 850 kW	**Drehmoment:** 1.500 Nm
Höchstgeschw.: 260 km/h	**Beschleunigung** (0–100 km/h)**:** 2,5 s
c_W-Wert: 0,25	**Reku-Leistung** (max.)**:** 600 kW
Leergewicht: 2.720 kg	**Anhängelast** (g/u)**:** 3.500 kg/750 kg
Frunk: 90 l	**Kofferraum:** 781 l/1.588 l

4WD | DC | 3P | TM

RENAULT

Renault 4 E-Tech Electric 150 Comfort Range



DE | AT | EAM 04/25

Preis DE: ab 32.400 €

Preis AT: ab 32.390 €

Akku-Kapazität (brutto/netto): —/52 kWh

Reichweite (WLTP/CLTC/EPA): 409 km/—/—
Verbrauch (WLTP): 15,1 kWh/100 km
Ladestandard AC: Typ 2 22 kW 3p
Ladestandard DC: CCS 100 kW

Leistung: 110 kW	**Drehmoment:** 245 Nm
Höchstgeschw.: 150 km/h	**Beschleunigung** (0–100 km/h)**:** 8,2 s
c_W-Wert: N/A	**Reku-Leistung** (max.)**:** N/A
Leergewicht: 1.537 kg	**Anhängelast** (g/u)**:** 750 kg/750 kg
Frunk: —	**Kofferraum:** 375 l/1.149 l

FWD | DC | 3P | TM | V2L

RIMAC AUTOMOBILI

Rimac Nevera



DE | AT | EAM 04/21

Preis DE: ab 2.380.000 €

Preis AT: ab 2.400.000 €

Akku-Kapazität (brutto/netto): 120 kWh/—

Reichweite (WLTP/CLTC/EPA): 490 km/650 km/—
Verbrauch (WLTP): 30,0 kWh/100 km
Ladestandard AC: Typ 2 22 kW 3p
Ladestandard DC: CCS 500 kW

Leistung: 1.408 kW	**Drehmoment:** 2.340 Nm
Höchstgeschw.: 412 km/h	**Beschleunigung** (0–96 km/h)**:** 1,81 s
c_W-Wert: 0,30	**Reku-Leistung** (max.)**:** 300 kW
Leergewicht: 2.300 kg	**Anhängelast** (g/u)**:** —
Frunk: —	**Kofferraum:** N/A

4WD | DC | 3P | TM

RENAULT

Renault 5 E-Tech Electric 120 Urban Range

4



DE | AT

Preis DE: ab 27.900 €

Preis AT: ab 27.390 €

Akku-Kapazität (brutto/netto): —/40 kWh

Reichweite (WLTP/CLTC/EPA): 312 km/—/—
Verbrauch (WLTP): 14,8–14,5 kWh/100 km
Ladestandard AC: Typ 2 11 kW 3p
Ladestandard DC: CCS 80 kW

Leistung: 90 kW	**Drehmoment:** 225 Nm
Höchstgeschw.: 150 km/h	**Beschleunigung** (0–100 km/h)**:** 9,0 s
c_W-Wert: 0,328	**Reku-Leistung** (max.)**:** N/A
Leergewicht: 1.447 kg	**Anhängelast** (g/u)**:** 500 kg/500 kg
Frunk: —	**Kofferraum:** 277 l/959 l

FWD | DC | 3P | TM | V2L

Renault Megane E-Tech Electric 220 Comfort Range

5



DE | AT | EAM 05/22

Preis DE: ab 40.900 €

Preis AT: ab 39.890 €

Akku-Kapazität (brutto/netto): 62 kWh/60 kWh

Reichweite (WLTP/CLTC/EPA): 461 km/—/—
Verbrauch (WLTP): 15,2 kWh/100 km
Ladestandard AC: Typ 2 11 kW 3p (opt. 22 kW 3p)
Ladestandard DC: CCS 130 kW

Leistung: 160 kW	**Drehmoment:** 300 Nm
Höchstgeschw.: 160 km/h	**Beschleunigung** (0–100 km/h)**:** 7,4 s
c_W-Wert: ca. 0,31	**Reku-Leistung** (max.)**:** 96 kW
Leergewicht: 1.783 kg	**Anhängelast** (g/u)**:** 900 kg/750 kg
Frunk: —	**Kofferraum:** 389 l/1.245 l

FWD | DC | 3P | TM | V2L

Rimac Nevera R



DE | AT

Preis DE: ab 2.300.000 €

Preis AT: ab 2.300.000 €

Akku-Kapazität (brutto/netto): 108 kWh/—

Reichweite (WLTP/CLTC/EPA): —/—/—
Verbrauch (WLTP): N/A
Ladestandard AC: Typ 2 22 kW 3p
Ladestandard DC: CCS 500 kW

Leistung: 1.570 kW	**Drehmoment:** N/A
Höchstgeschw.: 412 km/h	**Beschleunigung** (0–96 km/h)**:** 1,81 s
c_W-Wert: N/A	**Reku-Leistung** (max.)**:** N/A
Leergewicht: N/A	**Anhängelast** (g/u)**:** —
Frunk: —	**Kofferraum:** N/A

4WD | DC | 3P | TM

Renault 5 E-Tech Electric 150 Comfort Range

4



DE | AT | EAM 06/24

Preis DE: ab 30.900 €

Preis AT: ab 30.390 €

Akku-Kapazität (brutto/netto): —/52 kWh

Reichweite (WLTP/CLTC/EPA): 410 km/—/—
Verbrauch (WLTP): 15,2–14,9 kWh/100 km
Ladestandard AC: Typ 2 11 kW 3p
Ladestandard DC: CCS 100 kW

Leistung: 110 kW	**Drehmoment:** 245 Nm
Höchstgeschw.: 150 km/h	**Beschleunigung** (0–100 km/h)**:** 8,0 s
c_W-Wert: 0,328	**Reku-Leistung** (max.)**:** N/A
Leergewicht: 1.524 kg	**Anhängelast** (g/u)**:** 500 kg/500 kg
Frunk: —	**Kofferraum:** 277 l/959 l

FWD | DC | 3P | TM | V2L

Renault Scenic Electric 170 Comfort Range

5



DE | AT | EAM 03/24

Preis DE: ab 40.400 €

Preis AT: ab 40.890 €

Akku-Kapazität (brutto/netto): 62 kWh/60 kWh

Reichweite (WLTP/CLTC/EPA): 420 km/—/—
Verbrauch (WLTP): 16,6 kWh/100 km
Ladestandard AC: Typ 2 11 kW 3p
Ladestandard DC: CCS 130 kW

Leistung: 125 kW	**Drehmoment:** 280 Nm
Höchstgeschw.: 150 km/h	**Beschleunigung** (0–100 km/h)**:** 8,6 s
c_W-Wert: N/A	**Reku-Leistung** (max.)**:** N/A
Leergewicht: 1.822 kg	**Anhängelast** (g/u)**:** 1.100 kg/750 kg
Frunk: —	**Kofferraum:** 478 l/1.449 l

FWD | DC | 3P | TM | V2L

ROLLS-ROYCE

Rolls-Royce Spectre



DE | AT | EAM Online

Preis DE: ab ca. 390.000 €

Preis AT: ab ca. 395.000 €

Akku-Kapazität (brutto/netto): 105,7 kWh/101,7 kWh

Reichweite (WLTP/CLTC/EPA): 530 km/—/—
Verbrauch (WLTP): 23,6–22,2 kWh/100 km
Ladestandard AC: Typ 2 22 kW 3p
Ladestandard DC: CCS 195 kW

Leistung: 430 kW	**Drehmoment:** 900 Nm
Höchstgeschw.: 250 km/h	**Beschleunigung** (0–96 km/h)**:** 4,5 s
c_W-Wert: 0,25	**Reku-Leistung** (max.)**:** N/A
Leergewicht: 2.890 kg	**Anhängelast** (g/u)**:** —
Frunk: —	**Kofferraum:** N/A

4WD | DC | 3P | TM

SERES

Seres 3



DE | AT | EAM 01/21

Preis DE: ab 38.400 €

Preis AT: N/A

Akku-Kapazität (brutto/netto): 53,6 kWh/~51 kWh

Reichweite (WLTP/CLTC/EPA): 301 km/405 km/—
Verbrauch (WLTP): 18,0 kWh/100 km
Ladestandard AC: Typ 2 11 kW 3p
Ladestandard DC: CCS 60 kW

Leistung: 120 kW	**Drehmoment:** 300 Nm
Höchstgeschw.: 155 km/h	**Beschleunigung** (0–100 km/h)**:** 8,9 s
c_W-Wert: 0,33	**Reku-Leistung** (max.)**:** N/A
Leergewicht: 1.765 kg	**Anhängelast** (g/u)**:** —
Frunk: —	**Kofferraum:** N/A

FWD DC 3P

Seres 5 Premium 4WD



DE | AT | EAM 02/24

Preis DE: ab 64.990 €

Preis AT: N/A

Akku-Kapazität (brutto/netto): 80 kWh/—

Reichweite (WLTP/CLTC/EPA): —/—/—
Verbrauch (WLTP): 18,6 kWh/100 km
Ladestandard AC: Typ 2 11 kW 3p
Ladestandard DC: CCS 100 kW

Leistung: 430 kW	**Drehmoment:** 940 Nm
Höchstgeschw.: 200 km/h	**Beschleunigung** (0–100 km/h)**:** 4,2 s
c_W-Wert: 0,278	**Reku-Leistung** (max.)**:** N/A
Leergewicht: 2.360 kg	**Anhängelast** (g/u)**:** —
Frunk: 67 l	**Kofferraum:** 367 l/723 l

4WD DC 3P V2L

ŠKODA

Škoda Elroq 50



DE | AT | EAM 01/25

Preis DE: ab 33.900 €

Preis AT: ab 35.490 €

Akku-Kapazität (brutto/netto): 55 kWh/52 kWh

Reichweite (WLTP/CLTC/EPA): 375 km/—/—
Verbrauch (WLTP): 16,5–15,8 kWh/100 km
Ladestandard AC: Typ 2 11 kW 3p
Ladestandard DC: CCS 145 kW

Leistung: 125 kW	**Drehmoment:** 310 Nm
Höchstgeschw.: 160 km/h	**Beschleunigung** (0–100 km/h)**:** 9,0 s
c_W-Wert: 0,271	**Reku-Leistung** (max.)**:** N/A
Leergewicht: 1.949 kg	**Anhängelast** (g/u)**:** 1.000 kg/750 kg
Frunk: —	**Kofferraum:** 470 l/1.580 l

RWD DC 3P

Škoda Elroq 60



DE | AT | EAM 01/25

Preis DE: ab 38.400 €

Preis AT: ab 39.990 €

Akku-Kapazität (brutto/netto): 63 kWh/59 kWh

Reichweite (WLTP/CLTC/EPA): 427 km/—/—
Verbrauch (WLTP): 17,3–15,8 kWh/100 km
Ladestandard AC: Typ 2 11 kW 3p
Ladestandard DC: CCS 165 kW

Leistung: 150 kW	**Drehmoment:** 310 Nm
Höchstgeschw.: 160 km/h	**Beschleunigung** (0–100 km/h)**:** 8,0 s
c_W-Wert: 0,271	**Reku-Leistung** (max.)**:** N/A
Leergewicht: 1.978 kg	**Anhängelast** (g/u)**:** 1.000 kg/750 kg
Frunk: —	**Kofferraum:** 470 l/1.580 l

RWD DC 3P

Škoda Elroq 85



DE | AT | EAM 05/25

Preis DE: ab 43.900 €

Preis AT: ab 45.490 €

Akku-Kapazität (brutto/netto): 82 kWh/77 kWh

Reichweite (WLTP/CLTC/EPA): 580 km/—/—
Verbrauch (WLTP): 16,6–15,2 kWh/100 km
Ladestandard AC: Typ 2 11 kW 3p
Ladestandard DC: CCS 175 kW

Leistung: 210 kW	**Drehmoment:** 545 Nm
Höchstgeschw.: 180 km/h	**Beschleunigung** (0–100 km/h)**:** 6,6 s
c_W-Wert: 0,262	**Reku-Leistung** (max.)**:** N/A
Leergewicht: 2.119 kg	**Anhängelast** (g/u)**:** 1.000 kg/750 kg
Frunk: —	**Kofferraum:** 470 l/1.580 l

RWD DC 3P

ŠKODA

Škoda Elroq 85x



DE | AT

Preis DE: ab 46.450 €

Preis AT: ab 48.990 €

Akku-Kapazität (brutto/netto): 82 kWh/77 kWh

Reichweite (WLTP/CLTC/EPA): 540 km/—/—
Verbrauch (WLTP): 17,4–16,1 kWh/100 km
Ladestandard AC: Typ 2 11 kW 3p
Ladestandard DC: CCS 175 kW

Leistung: 210 kW	**Drehmoment:** N/A
Höchstgeschw.: 180 km/h	**Beschleunigung** (0–100 km/h)**:** 6,6 s
c_W-Wert: N/A	**Reku-Leistung** (max.)**:** N/A
Leergewicht: 2.220 kg	**Anhängelast** (g/u)**:** 1.200 kg/750 kg
Frunk: —	**Kofferraum:** 470 l/1.580 l

4WD DC 3P TM

Škoda Elroq RS



DE | AT

Preis DE: ab 53.050 €

Preis AT: ab 54.490 €

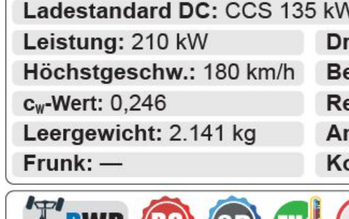
Akku-Kapazität (brutto/netto): 84 kWh/79 kWh

Reichweite (WLTP/CLTC/EPA): 546 km/—/—
Verbrauch (WLTP): 17,2–16,4 kWh/100 km
Ladestandard AC: Typ 2 11 kW 3p
Ladestandard DC: CCS 185 kW

Leistung: 250 kW	**Drehmoment:** N/A
Höchstgeschw.: 180 km/h	**Beschleunigung** (0–100 km/h)**:** 5,4 s
c_W-Wert: 0,265	**Reku-Leistung** (max.)**:** N/A
Leergewicht: 2.270 kg	**Anhängelast** (g/u)**:** 1.200 kg/750 kg
Frunk: —	**Kofferraum:** 470 l/1.580 l

4WD DC 3P TM

Škoda Enyaq 60



DE | AT

Preis DE: ab 44.400 €

Preis AT: ab 43.390 €

Akku-Kapazität (brutto/netto): 63 kWh/59 kWh

Reichweite (WLTP/CLTC/EPA): 437 km/—/—
Verbrauch (WLTP): 16,7–15,5 kWh/100 km
Ladestandard AC: Typ 2 11 kW 3p
Ladestandard DC: CCS 165 kW

Leistung: 150 kW	**Drehmoment:** 310 Nm
Höchstgeschw.: 160 km/h	**Beschleunigung** (0–100 km/h)**:** 8,1 s
c_W-Wert: 0,245	**Reku-Leistung** (max.)**:** N/A
Leergewicht: 2.002 kg	**Anhängelast** (g/u)**:** 1.000 kg/750 kg
Frunk: —	**Kofferraum:** 585 l/1.710 l

RWD DC 3 TM

Škoda Enyaq 85



DE | AT | EAM 05/21

Preis DE: ab 48.900 €

Preis AT: ab 50.350 €

Akku-Kapazität (brutto/netto): 82 kWh/77 kWh

Reichweite (WLTP/CLTC/EPA): 586 km/—/—
Verbrauch (WLTP): 16,0–14,9 kWh/100 km
Ladestandard AC: Typ 2 11 kW 3p
Ladestandard DC: CCS 135 kW

Leistung: 210 kW	**Drehmoment:** 545 Nm
Höchstgeschw.: 180 km/h	**Beschleunigung** (0–100 km/h)**:** 6,7 s
c_W-Wert: 0,246	**Reku-Leistung** (max.)**:** N/A
Leergewicht: 2.141 kg	**Anhängelast** (g/u)**:** 1.000 kg/750 kg
Frunk: —	**Kofferraum:** 585 l/1.710 l

RWD DC 3P TM

Škoda Enyaq 85x

DE | AT

Preis DE: ab 51.500 €

Preis AT: ab 53.190 €

Akku-Kapazität (brutto/netto): 82 kWh/77 kWh

Reichweite (WLTP/CLTC/EPA): 544 km/—/—
Verbrauch (WLTP): 17,0–16,0 kWh/100 km
Ladestandard AC: Typ 2 11 kW 3p
Ladestandard DC: CCS 175 kW

Leistung: 210 kW	**Drehmoment:** 679 Nm
Höchstgeschw.: 180 km/h	**Beschleunigung** (0–100 km/h)**:** 6,7 s
c_W-Wert: 0,246	**Reku-Leistung** (max.)**:** N/A
Leergewicht: 2.230 kg	**Anhängelast** (g/u)**:** 1.200 kg/750 kg
Frunk: —	**Kofferraum:** 585 l/1.710 l

4WD DC 3P TM

ŠKODA

Škoda Enyaq RS



DE | AT | EAM 05/20

Preis DE: ab 58.600 €

Preis AT: ab 58.980 €

Akku-Kapazität (brutto/netto): 84 kWh/79 kWh

Reichweite (WLTP/CLTC/EPA): 556 km/—/—
Verbrauch (WLTP): 16,6–16,0 kWh/100 km
Ladestandard AC: Typ 2 11 kW 3p
Ladestandard DC: CCS 185 kW

Leistung: 250 kW	**Drehmoment:** 679 Nm
Höchstgeschw.: 180 km/h	**Beschleunigung** (0–100 km/h)**:** 5,4 s
c_W-Wert: 0,251	**Reku-Leistung** (max.)**:** N/A
Leergewicht: 2.236 kg	**Anhängelast** (g/u)**:** 1.200 kg/750 kg
Frunk: —	**Kofferraum:** 585 l/1.710 l

4WD DC 3P TM

Škoda Enyaq Coupé 60



DE | AT

Preis DE: ab 46.850 €

Preis AT: ab 46.090 €

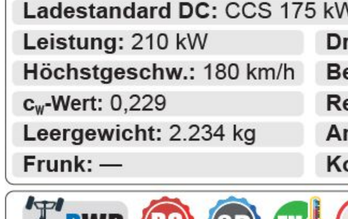
Akku-Kapazität (brutto/netto): 63 kWh/59 kWh

Reichweite (WLTP/CLTC/EPA): 446 km/—/—
Verbrauch (WLTP): 16,2–15,1 kWh/100 km
Ladestandard AC: Typ 2 11 kW 3p
Ladestandard DC: CCS 165 kW

Leistung: 150 kW	**Drehmoment:** 310 Nm
Höchstgeschw.: 180 km/h	**Beschleunigung** (0–100 km/h)**:** 8,1 s
c_W-Wert: 0,225	**Reku-Leistung** (max.)**:** N/A
Leergewicht: 2.006 kg	**Anhängelast** (g/u)**:** 1.000 kg/750 kg
Frunk: —	**Kofferraum:** 570 l/1.610 l

RWD DC 3 TM

Škoda Enyaq Coupé 85



DE | AT | EAM Online

Preis DE: ab 51.150 €

Preis AT: ab 53.090 €

Akku-Kapazität (brutto/netto): 82 kWh/77 kWh

Reichweite (WLTP/CLTC/EPA): 596 km/—/—
Verbrauch (WLTP): 15,6–14,7 kWh/100 km
Ladestandard AC: Typ 2 11 kW 3p
Ladestandard DC: CCS 135 kW

Leistung: 210 kW	**Drehmoment:** 545 Nm
Höchstgeschw.: 180 km/h	**Beschleunigung** (0–100 km/h)**:** 6,7 s
c_W-Wert: 0,229	**Reku-Leistung** (max.)**:** N/A
Leergewicht: 2.145 kg	**Anhängelast** (g/u)**:** 1.000 kg/750 kg
Frunk: —	**Kofferraum:** 570 l/1.610 l

RWD DC 3P TM

Škoda Enyaq Coupé 85x



DE | AT | EAM Online

Preis DE: ab 53.750 €

Preis AT: ab 55.890 €

Akku-Kapazität (brutto/netto): 82 kWh/77 kWh

Reichweite (WLTP/CLTC/EPA): 553 km/—/—
Verbrauch (WLTP): 16,6–15,7 kWh/100 km
Ladestandard AC: Typ 2 11 kW 3p
Ladestandard DC: CCS 175 kW

Leistung: 210 kW	**Drehmoment:** 679 Nm
Höchstgeschw.: 180 km/h	**Beschleunigung** (0–100 km/h)**:** 6,7 s
c_W-Wert: 0,229	**Reku-Leistung** (max.)**:** N/A
Leergewicht: 2.234 kg	**Anhängelast** (g/u)**:** 1.200 kg/750 kg
Frunk: —	**Kofferraum:** 570 l/1.610 l

RWD DC 3P TM

Škoda Enyaq Coupé RS

DE | AT | EAM 05/22

Preis DE: ab 60.850 €

Preis AT: ab 61.680 €

Akku-Kapazität (brutto/netto): 84 kWh/79 kWh

Reichweite (WLTP/CLTC/EPA): 562 km/—/—
Verbrauch (WLTP): 16,2–15,8 kWh/100km
Ladestandard AC: Typ 2 11 kW 3p
Ladestandard DC: CCS 185 kW

Leistung: 250 kW	**Drehmoment:** 679 Nm
Höchstgeschw.: 180 km/h	**Beschleunigung** (0–100 km/h)**:** 5,4 s
c_W-Wert: 0,265	**Reku-Leistung** (max.)**:** N/A
Leergewicht: 2.239 kg	**Anhängelast** (g/u)**:** 1.200 kg/750 kg
Frunk: —	**Kofferraum:** 585 l/1.710 l

4WD DC 3P TM

SMART

Smart #1 (Pure/Pro)

5



DE | AT

Preis DE: ab 34.990 €

Preis AT: ab 38.200 €

Akku-Kapazität (brutto/netto): 49 kWh/47 kWh

Reichweite (WLTP/CLTC/EPA): 310 km/400 km/—
Verbrauch (WLTP): 18,1 kWh/100 km
Ladestandard AC: Typ 2 7,4 kW 1p
Ladestandard DC: CCS 130 kW

Leistung: 200 kW	**Drehmoment:** 343 Nm
Höchstgeschw.: 180 km/h	**Beschleunigung** (0–100 km/h)**:** 6,7 s
c_w-Wert: 0,29	**Reku-Leistung** (max.)**:** N/A
Leergewicht: 1.780 kg	**Anhängelast** (g/u)**:** —
Frunk: 15 l	**Kofferraum:** 323 l/986 l

RWD | DC | 1P | TM | V2L

Smart #1 (Pure+/Pro+/Premium)

5



DE | AT | EAM 03/22

Preis DE: ab 41.990 €

Preis AT: ab 43.200 €

Akku-Kapazität (brutto/netto): 66 kWh/62 kWh

Reichweite (WLTP/CLTC/EPA): 440 km/535 km/—
Verbrauch (WLTP): 17,4–16,8 kWh/100 km
Ladestandard DC: CCS 150 kW

Leistung: 200 kW	**Drehmoment:** 343–384 Nm
Höchstgeschw.: 180 km/h	**Beschleunigung** (0–100 km/h)**:** 6,7 s
c_w-Wert: 0,29	**Reku-Leistung** (max.)**:** 180 kW
Leergewicht: 1.788 kg	**Anhängelast** (g/u)**:** 1.600 kg/750 kg
Frunk: 15 l	**Kofferraum:** 323 l/986 l

RWD | DC | 3P | TM | V2L

Smart #1 Pulse

5



DE | AT

Preis DE: ab 47.490 €

Preis AT: ab 48.700 €

Akku-Kapazität (brutto/netto): 66 kWh/62 kWh

Reichweite (WLTP/CLTC/EPA): 400 km/—/—
Verbrauch (WLTP): 18,2 kWh/100 km
Ladestandard AC: Typ 2 22 kW 3p
Ladestandard DC: CCS 150 kW

Leistung: 315 kW	**Drehmoment:** 584 Nm
Höchstgeschw.: 180 km/h	**Beschleunigung** (0–100 km/h)**:** 4,5 s
c_w-Wert: 0,29	**Reku-Leistung** (max.)**:** N/A
Leergewicht: 1.900 kg	**Anhängelast** (g/u)**:** 1.600 kg/750 kg
Frunk: 15 l	**Kofferraum:** 323 l/976 l

4WD | DC | 3P | TM | V2L

Smart #1 Brabus

5



DE | AT

Preis DE: ab 48.990 €

Preis AT: ab 53.700 €

Akku-Kapazität (brutto/netto): 66 kWh/62 kWh

Reichweite (WLTP/CLTC/EPA): 400 km/500 km/—
Verbrauch (WLTP): 18,2 kWh/100 km
Ladestandard AC: Typ 2 22 kW 3p
Ladestandard DC: CCS 150 kW

Leistung: 315 kW	**Drehmoment:** 584 Nm
Höchstgeschw.: 180 km/h	**Beschleunigung** (0–100 km/h)**:** 3,9 s
c_w-Wert: 0,29	**Reku-Leistung** (max.)**:** N/A
Leergewicht: 1.900 kg	**Anhängelast** (g/u)**:** 1.600 kg/750 kg
Frunk: 15 l	**Kofferraum:** 313 l/976 l

4WD | DC | 3P | TM | V2L

Smart #3 Pro

5



DE | AT | EAM 01/24

Preis DE: ab 40.490 €

Preis AT: ab 41.700 €

Akku-Kapazität (brutto/netto): 49 kWh/47 kWh

Reichweite (WLTP/CLTC/EPA): 325 km/415 km/—
Verbrauch (WLTP): 17,2 kWh/100 km
Ladestandard AC: Typ 2 7,4 kW 1p
Ladestandard DC: CCS 150 kW

Leistung: 200 kW	**Drehmoment:** 343 Nm
Höchstgeschw.: 180 km/h	**Beschleunigung** (0–100 km/h)**:** 5,8 s
c_w-Wert: 0,27	**Reku-Leistung** (max.)**:** N/A
Leergewicht: 1.780 kg	**Anhängelast** (g/u)**:** —
Frunk: 15 l	**Kofferraum:** 370 l/1.160 l

RWD | DC | 1P | TM | V2L

SMART

Smart #3 (Pro+/Premium)

5



DE | AT | EAM 01/24

Preis DE: ab 45.490 €

Preis AT: ab 46.700 €

Akku-Kapazität (brutto/netto): 66 kWh/62 kWh

Reichweite (WLTP/CLTC/EPA): 455 km/555 km/—
Verbrauch (WLTP): 16,8–16,3 kWh/100 km
Ladestandard AC: Typ 2 22 kW 3p
Ladestandard DC: CCS 150 kW

Leistung: 200 kW	**Drehmoment:** 343 Nm
Höchstgeschw.: 180 km/h	**Beschleunigung** (0–100 km/h)**:** 5,8 s
c_w-Wert: 0,27	**Reku-Leistung** (max.)**:** N/A
Leergewicht: 1.780 kg	**Anhängelast** (g/u)**:** 1.600 kg/750 kg
Frunk: 15 l	**Kofferraum:** 370 l/1.160 l

RWD | DC | 3P | TM | V2L

Smart #3 Brabus

5



DE | AT | EAM 04/24

Preis DE: ab 53.490 €

Preis AT: ab 54.700 €

Akku-Kapazität (brutto/netto): 66 kWh/62 kWh

Reichweite (WLTP/CLTC/EPA): 415 km/520 km/—
Verbrauch (WLTP): 17,6 kWh/100 km
Ladestandard AC: Typ 2 22 kW 3p
Ladestandard DC: CCS 150 kW

Leistung: 315 kW	**Drehmoment:** 543 Nm
Höchstgeschw.: 180 km/h	**Beschleunigung** (0–100 km/h)**:** 3,7 s
c_w-Wert: 0,27	**Reku-Leistung** (max.)**:** N/A
Leergewicht: 1.910 kg	**Anhängelast** (g/u)**:** 1.600 kg/750 kg
Frunk: 15 l	**Kofferraum:** 370 l/1.160 l

4WD | DC | 3P | TM | V2L

Smart #5 Pro

5



DE | AT | EAM 04/25

Preis DE: ab 45.900 €

Preis AT: ab 49.000 €

Akku-Kapazität (brutto/netto): 76 kWh/74,4 kWh

Reichweite (WLTP/CLTC/EPA): 465 km/—/—
Verbrauch (WLTP): 18,5 kWh/100 km
Ladestandard AC: Typ 2 11 kW 3p
Ladestandard DC: CCS 150 kW

Leistung: 250 kW	**Drehmoment:** 373 Nm
Höchstgeschw.: 200 km/h	**Beschleunigung** (0–100 km/h)**:** 6,9 s
c_w-Wert: 0,3	**Reku-Leistung** (max.)**:** N/A
Leergewicht: 2.200 kg	**Anhängelast** (g/u)**:** 1.600 kg/750 kg
Frunk: 72 l	**Kofferraum:** 470 l/1.530 l

RWD | DC | 3P | TM | V2L

Smart #5 Pro+/Premium

5



DE | AT | EAM 04/25

Preis DE: ab 50.900 €

Preis AT: ab 54.000 €

Akku-Kapazität (brutto/netto): 100 kWh/94 kWh

Reichweite (WLTP/CLTC/EPA): 590 km/—/—
Verbrauch (WLTP): 18,4 kWh/100 km
Ladestandard AC: Typ 2 22 kW 3p
Ladestandard DC: CCS 400 kW

Leistung: 267 kW	**Drehmoment:** 373 Nm
Höchstgeschw.: 200 km/h	**Beschleunigung** (0–100 km/h)**:** 6,5 s
c_w-Wert: 0,3	**Reku-Leistung** (max.)**:** N/A
Leergewicht: 2.260 kg	**Anhängelast** (g/u)**:** 1.600 kg/750 kg
Frunk: 72 l	**Kofferraum:** 470 l/1.530 l

RWD | DC | 3P | TM | V2L

Smart #5 Pulse

5



DE | AT | EAM 04/25

Preis DE: ab 55.400 €

Preis AT: ab 58.500 €

Akku-Kapazität (brutto/netto): 100 kWh/94 kWh

Reichweite (WLTP/CLTC/EPA): 540 km/—/—
Verbrauch (WLTP): 19,9 kWh/100 km
Ladestandard AC: Typ 2 22 kW 3p
Ladestandard DC: CCS 400 kW

Leistung: 432 kW	**Drehmoment:** 643 Nm
Höchstgeschw.: 200 km/h	**Beschleunigung** (0–100 km/h)**:** 4,9 s
c_w-Wert: 0,3	**Reku-Leistung** (max.)**:** N/A
Leergewicht: 2.345 kg	**Anhängelast** (g/u)**:** 1.600 kg/750 kg
Frunk: 47 l	**Kofferraum:** 470 l/1.530 l

4WD | DC | 3P | TM | V2L

SMART

Smart #5 Brabus

5



DE | AT | EAM 04/25

Preis DE: ab 60.900 €

Preis AT: ab 64.000 €

Akku-Kapazität (brutto/netto): 100 kWh/94 kWh

Reichweite (WLTP/CLTC/EPA): 540 km/—/—
Verbrauch (WLTP): 19,9 kWh/100 km
Ladestandard AC: Typ 2 22 kW 3p
Ladestandard DC: CCS 400 kW

Leistung: 475 kW	**Drehmoment:** 710 Nm
Höchstgeschw.: 210 km/h	**Beschleunigung** (0–100 km/h)**:** 3,8 s
c_w-Wert: 0,3	**Reku-Leistung** (max.)**:** N/A
Leergewicht: 2.378 kg	**Anhängelast** (g/u)**:** 1.600 kg/750 kg
Frunk: 47 l	**Kofferraum:** 470 l/1.530 l

4WD | DC | 3P | TM | V2L

SUBARU

Subaru Solterra

5



DE | AT | EAM 02/23

Preis DE: ab 49.990 €

Preis AT: ab 49.900 €

Akku-Kapazität (brutto/netto): 71,4 kWh/64 kWh

Reichweite (WLTP/CLTC/EPA): 466 km/—/367 km
Verbrauch (WLTP): 17,9–16,0 kWh/100 km
Ladestandard AC: Typ 2 6,6 kW 1p, AT: 11 kW 3p
Ladestandard DC: CCS 150 kW

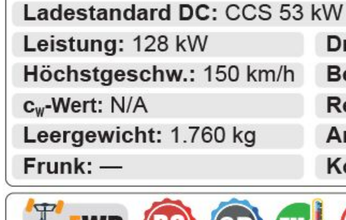
Leistung: 160 kW	**Drehmoment:** 337 Nm
Höchstgeschw.: 160 km/h	**Beschleunigung** (0–100 km/h)**:** 6,9 s
c_w-Wert: N/A	**Reku-Leistung** (max.)**:** N/A
Leergewicht: 2.013 kg	**Anhängelast** (g/u)**:** 750 kg/750 kg
Frunk: —	**Kofferraum:** 452 l

4WD | DC | 1P | TM | V2L

SUZUKI

Suzuki e Vitara 2WD (49 kWh)

4



DE Q4/25 | AT

Preis DE: N/A

Preis AT: N/A

Akku-Kapazität (brutto/netto): 49 kWh/—

Reichweite (WLTP/CLTC/EPA): 346 km/—/—
Verbrauch (WLTP): 14,8 kWh/100 km
Ladestandard AC: Typ 2 11 kW 3p
Ladestandard DC: CCS 53 kW

Leistung: 106 kW	**Drehmoment:** 193 Nm
Höchstgeschw.: 150 km/h	**Beschleunigung** (0–100 km/h)**:** 9,6 s
c_w-Wert: N/A	**Reku-Leistung** (max.)**:** N/A
Leergewicht: 1.700 kg	**Anhängelast** (g/u)**:** 750 kg/750 kg
Frunk: —	**Kofferraum:** 238 l/562 l

FWD | DC | 3P | TM

SUZUKI

Suzuki e Vitara 2WD (61 kWh)

4



DE Q4/25 | AT

Preis DE: N/A

Preis AT: N/A

Akku-Kapazität (brutto/netto): 61 kWh/—

Reichweite (WLTP/CLTC/EPA): 428 km/—/—
Verbrauch (WLTP): 15,0 kWh/100 km
Ladestandard AC: Typ 2 11 kW 3p
Ladestandard DC: CCS 53 kW

Leistung: 128 kW	**Drehmoment:** 193 Nm
Höchstgeschw.: 150 km/h	**Beschleunigung** (0–100 km/h)**:** 8,7 s
c_w-Wert: N/A	**Reku-Leistung** (max.)**:** N/A
Leergewicht: 1.760 kg	**Anhängelast** (g/u)**:** 750 kg/750 kg
Frunk: —	**Kofferraum:** 238 l/562 l

FWD | DC | 3P | TM

SUZUKI

Suzuki e Vitara 4WD

4



DE Q4/25 | AT

Preis DE: N/A

Preis AT: N/A

Akku-Kapazität (brutto/netto): 61 kWh/—

Reichweite (WLTP/CLTC/EPA): 412 km/—/—
Verbrauch (WLTP): 16,5–15,6 kWh/100 km
Ladestandard AC: Typ 2 11 kW 3p
Ladestandard DC: CCS 67 kW

Leistung: 135 kW	**Drehmoment:** 307 Nm
Höchstgeschw.: 150 km/h	**Beschleunigung** (0–100 km/h)**:** 7,4 s
c_w-Wert: N/A	**Reku-Leistung** (max.)**:** N/A
Leergewicht: 1.860 kg	**Anhängelast** (g/u)**:** 750 kg/750 kg
Frunk: —	**Kofferraum:** 238 l/562 l

4WD | DC | 3P | TM

TESLA

Tesla Model 3



DE | AT | EAM 06/21

Preis DE: ab 39.990 €

Preis AT: ab 39.990 €

Akku-Kapazität (brutto/netto): 60,9 kWh/—

Reichweite (WLTP/CLTC/EPA): 520 km/—/—
Verbrauch (WLTP): 13,8 kWh/100 km
Ladestandard AC: Typ 2 11 kW 3p
Ladestandard DC: CCS 170 kW

Leistung: 208 kW	**Drehmoment:** 420 Nm
Höchstgeschw.: 201 km/h	**Beschleunigung** (0–100 km/h)**:** 6,1 s
c_w-Wert: 0,219	**Reku-Leistung** (max.)**:** N/A
Leergewicht: 1.836 kg	**Anhängelast** (g/u)**:** 1.000 kg/750 kg
Frunk: 88 l	**Kofferraum:** 594 l

RWD | DC | 3P | TM

Tesla Model 3 Maximale Reichweite RWD



DE | AT

Preis DE: ab 44.990 €

Preis AT: ab 44.990 €

Akku-Kapazität (brutto/netto): —/—

Reichweite (WLTP/CLTC/EPA): 750 km/—/—
Verbrauch (WLTP): 13,6 kWh/100 km
Ladestandard AC: Typ 2 11 kW 3p
Ladestandard DC: CCS 250 kW

Leistung: 235 kW	**Drehmoment:** N/A
Höchstgeschw.: 201 km/h	**Beschleunigung** (0–100 km/h)**:** 5,2 s
c_w-Wert: 0,219	**Reku-Leistung** (max.)**:** N/A
Leergewicht: 1.822 kg	**Anhängelast** (g/u)**:** 1.000 kg/750 kg
Frunk: 88 l	**Kofferraum:** 594 l

RWD | DC | 3P | TM

Tesla Model 3 Maximale Reichweite AWD



DE | AT | EAM 04/24

Preis DE: ab 49.990 €

Preis AT: ab 49.990 €

Akku-Kapazität (brutto/netto): —/—

Reichweite (WLTP/CLTC/EPA): 660 km/—/—
Verbrauch (WLTP): 14,3 kWh/100 km
Ladestandard AC: Typ 2 11 kW 3p
Ladestandard DC: CCS 250 kW

Leistung: N/A	**Drehmoment:** 493 Nm
Höchstgeschw.: 201 km/h	**Beschleunigung** (0–100 km/h)**:** 4,4 s
c_w-Wert: 0,219	**Reku-Leistung** (max.)**:** N/A
Leergewicht: 1.899 kg	**Anhängelast** (g/u)**:** 1.000 kg/750 kg
Frunk: 88 l	**Kofferraum:** 594 l

4WD | DC | 3P | TM

Tesla Model 3 Performance



DE | AT | EAM Online

Preis DE: ab 58.490 €

Preis AT: ab 58.490 €

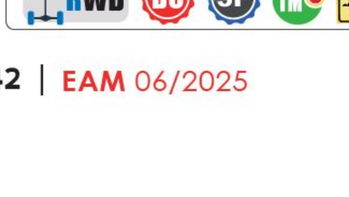
Akku-Kapazität (brutto/netto): —/—

Reichweite (WLTP/CLTC/EPA): 571 km/—/—
Verbrauch (WLTP): 16,7 kWh/100 km
Ladestandard AC: Typ 2 11 kW 3p
Ladestandard DC: CCS 250 kW

Leistung: 338 kW	**Drehmoment:** N/A
Höchstgeschw.: 262 km/h	**Beschleunigung** (0–100 km/h)**:** 3,1 s
c_w-Wert: N/A	**Reku-Leistung** (max.)**:** N/A
Leergewicht: 1.929 kg	**Anhängelast** (g/u)**:** —
Frunk: 88 l	**Kofferraum:** 594 l

4WD | DC | 3P | TM

Tesla Model Y Standard



DE | AT | EAM Online

Preis DE: ab 39.990 €

Preis AT: ab 39.990 €

Akku-Kapazität (brutto/netto): —/—

Reichweite (WLTP/CLTC/EPA): 534 km/—/—
Verbrauch (WLTP): 13,1 kWh/100 km
Ladestandard AC: Typ 2 11 kW 3p
Ladestandard DC: CCS 175 kW

Leistung: N/A	**Drehmoment:** N/A
Höchstgeschw.: 201 km/h	**Beschleunigung** (0–100 km/h)**:** 7,2 s
c_w-Wert: 0,22	**Reku-Leistung** (max.)**:** N/A
Leergewicht: 1.981 kg	**Anhängelast** (g/u)**:** 1.600 kg/750 kg
Frunk: 116 l	**Kofferraum:** 822 l/2.022 lv

RWD | DC | 3P | TM

TESLA

Tesla Model Y Maximale Reichweite RWD



DE | AT | EAM Online

Preis DE: ab 49.990 €

Preis AT: ab 49.990 €

Akku-Kapazität (brutto/netto): —/—

Reichweite (WLTP/CLTC/EPA): 622 km/—/—
Verbrauch (WLTP): 14,2 kWh/100 km
Ladestandard AC: Typ 2 11 kW 3p
Ladestandard DC: CCS 250 kW

Leistung: 220 kW	**Drehmoment:** N/A
Höchstgeschw.: 201 km/h	**Beschleunigung** (0–100 km/h)**:** 5,6 s
c_w-Wert: 0,22	**Reku-Leistung** (max.)**:** N/A
Leergewicht: 1.976 kg	**Anhängelast** (g/u)**:** 1.600 kg/750 kg
Frunk: 116 l	**Kofferraum:** 822 l/2.022 l

RWD | DC | 3P | TM

Tesla Model Y Maximale Reichweite AWD



DE | AT | EAM 04/25

Preis DE: ab 52.990 €

Preis AT: ab 52.990 €

Akku-Kapazität (brutto/netto): —/—

Reichweite (WLTP/CLTC/EPA): 600 km/—/—
Verbrauch (WLTP): 15,9 kWh/100 km
Ladestandard AC: Typ 2 11 kW 3p
Ladestandard DC: CCS 250 kW

Leistung: N/A	**Drehmoment:** 493 Nm
Höchstgeschw.: 201 km/h	**Beschleunigung** (0–100 km/h)**:** 4,8 s
c_w-Wert: 0,22	**Reku-Leistung** (max.)**:** N/A
Leergewicht: 2.072 kg	**Anhängelast** (g/u)**:** 1.600 kg/750 kg
Frunk: 116 l	**Kofferraum:** 822 l/2.022 l

4WD | DC | 3P | TM

Tesla Model Y Performance



DE | AT | EAM 01/23

Preis DE: ab 61.990 €

Preis AT: ab 61.990 €

Akku-Kapazität (brutto/netto): —/—

Reichweite (WLTP/CLTC/EPA): 580 km/—/—
Verbrauch (WLTP): 17,3 kWh/100 km
Ladestandard AC: Typ 2 11 kW 3p
Ladestandard DC: CCS 250 kW

Leistung: 338 kW	**Drehmoment:** N/A
Höchstgeschw.: 250 km/h	**Beschleunigung** (0–100 km/h)**:** 3,5 s
c_w-Wert: 0,22	**Reku-Leistung** (max.)**:** N/A
Leergewicht: 2.108 kg	**Anhängelast** (g/u)**:** 1.600 kg/750 kg
Frunk: 116 l	**Kofferraum:** 822 l/2.022 l

4WD | DC | 3P | TM

Tesla Model S Allradantrieb



DE | AT

Preis DE: ab 109.990 €

Preis AT: ab 109.990 €

Akku-Kapazität (brutto/netto): —/—

Reichweite (WLTP/CLTC/EPA): 744 km/—/—
Verbrauch (WLTP): 14,8 kWh/100 km
Ladestandard AC: Typ 2 11 kW 3p
Ladestandard DC: CCS 250 kW

Leistung: 493 kW	**Drehmoment:** 755 Nm
Höchstgeschw.: 250 km/h	**Beschleunigung** (0–100 km/h)**:** 3,2 s
c_w-Wert: 0,23	**Reku-Leistung** (max.)**:** N/A
Leergewicht: 2.167 kg	**Anhängelast** (g/u)**:** 1.600 kg/750 kg
Frunk: 89 l	**Kofferraum:** 709 l/1.739 l

4WD | DC | 3P | TM

Tesla Model S Plaid



DE | AT | EAM 01/23

Preis DE: ab 119.990 €

Preis AT: ab 119.990 €

Akku-Kapazität (brutto/netto): —/—

Reichweite (WLTP/CLTC/EPA): 611 km/—/—
Verbrauch (WLTP): 18,0 kWh/100 km
Ladestandard AC: Typ 2 11 kW 3p
Ladestandard DC: CCS 250 kW

Leistung: 750 kW	**Drehmoment:** 1.140 Nm
Höchstgeschw.: 322 km/h	**Beschleunigung** (0–100 km/h)**:** 2,1 s
c_w-Wert: 0,23	**Reku-Leistung** (max.)**:** N/A
Leergewicht: 2.272 kg	**Anhängelast** (g/u)**:** —
Frunk: 89 l	**Kofferraum:** 709 l/1.739 l

4WD | DC | 3P | TM

TESLA

Tesla Model X Allradantrieb



DE | AT

Preis DE: ab 114.990 €

Preis AT: ab 114.990 €

Akku-Kapazität (brutto/netto): —/—

Reichweite (WLTP/CLTC/EPA): 600 km/—/—
Verbrauch (WLTP): 18,3 kWh/100 km
Ladestandard AC: Typ 2 11 kW 3p
Ladestandard DC: CCS 250 kW

Leistung: 493 kW	**Drehmoment:** 755 Nm
Höchstgeschw.: 240 km/h	**Beschleunigung** (0–100 km/h)**:** 3,9 s
c_w-Wert: 0,24	**Reku-Leistung** (max.)**:** N/A
Leergewicht: 2.423 kg	**Anhängelast** (g/u)**:** 2.250 kg/750 kg
Frunk: 183 l	**Kofferraum:** 1.050 l/2.410 l

4WD | DC | 3P | TM

Tesla Model X Plaid



DE | AT

Preis DE: ab 124.990 €

Preis DE: ab 124.990 €

Akku-Kapazität (brutto/netto): —/—

Reichweite (WLTP/CLTC/EPA): 567 km/—/—
Verbrauch (WLTP): 19,3 kWh/100 km
Ladestandard AC: Typ 2 11 kW 3p
Ladestandard DC: CCS 250 kW

Leistung: 750 kW	**Drehmoment:** 1.140 Nm
Höchstgeschw.: 262 km/h	**Beschleunigung** (0–100 km/h)**:** 2,6 s
c_w-Wert: 0,24	**Reku-Leistung** (max.)**:** N/A
Leergewicht: 2.545 kg	**Anhängelast** (g/u)**:** 2.250 kg/750 kg
Frunk: 183 l	**Kofferraum:** 1.050 l/2.410 l

4WD | DC | 3P | TM

TOGG

Togg T10X Standardreichweite



DE 2026 | AT | EAM Online

Preis DE: ab 34.295 €

Preis AT: N/A

Akku-Kapazität (brutto/netto): 52,4 kWh/—

Reichweite (WLTP/CLTC/EPA): 314 km/—/—
Verbrauch (WLTP): 19,5 kWh/100 km
Ladestandard AC: Typ 2 11 kW 3p (opt. 22 kW 3p)
Ladestandard DC: CCS 180 kW

Leistung: 160 kW	**Drehmoment:** 350 Nm
Höchstgeschw.: 185 km/h	**Beschleunigung** (0–100 km/h)**:** 7,4 s
c_w-Wert: N/A	**Reku-Leistung** (max.)**:** N/A
Leergewicht: 2.024 kg	**Anhängelast** (g/u)**:** —
Frunk: —	**Kofferraum:** 441 l/1.515 l

RWD | DC | 3P | TM

Togg T10X Große Reichweite



DE | AT | EAM Online

Preis DE: ab 40.118 €

Preis AT: N/A

Akku-Kapazität (brutto/netto): 88,5 kWh/—

Reichweite (WLTP/CLTC/EPA): 523 km/—/—
Verbrauch (WLTP): 19,1 kWh/100 km
Ladestandard AC: Typ 2 11 kW 3p (opt. 22 kW 3p)
Ladestandard DC: CCS 180 kW

Leistung: 160 kW	**Drehmoment:** 350 Nm
Höchstgeschw.: 185 km/h	**Beschleunigung** (0–100 km/h)**:** 7,8 s
c_w-Wert: N/A	**Reku-Leistung** (max.)**:** N/A
Leergewicht: 2.173 kg	**Anhängelast** (g/u)**:** —
Frunk: —	**Kofferraum:** 441 l/1.515 l

RWD | DC | 3P | TM

Togg T10X 4More



DE | AT | EAM Online

Preis DE: ab 49.200 €

Preis AT: N/A

Akku-Kapazität (brutto/netto): 88,5 kWh/—

Reichweite (WLTP/CLTC/EPA): 468 km/—/—
Verbrauch (WLTP): 21,9 kWh/100 km
Ladestandard AC: Typ 2 11 kW 3p (opt. 22 kW 3p)
Ladestandard DC: CCS 180 kW

Leistung: 320 kW	**Drehmoment:** 700 Nm
Höchstgeschw.: 185 km/h	**Beschleunigung** (0–100 km/h)**:** 4,8 s
c_w-Wert: N/A	**Reku-Leistung** (max.)**:** N/A
Leergewicht: 2.208 kg	**Anhängelast** (g/u)**:** —
Frunk: —	**Kofferraum:** 441 l/1.515 l

4WD | DC | 3P | TM

TOGG

Togg T10F Standardreichweite

5



DE | AT | EAM Online

Preis DE: ab 34.295 €

Preis AT: N/A

Akku-Kapazität (brutto/netto): 52,4 kWh/—

Reichweite (WLTP/CLTC/EPA): 335 km/—/—
Verbrauch (WLTP): 17,2 kWh/100 km
Ladestandard AC: Typ 2 11 kW 3p
Ladestandard DC: CCS 180 kW
Leistung: 160 kW | **Drehmoment:** 350 Nm
Höchstgeschw.: 172 km/h | **Beschleunigung** (0–100 km/h): 7,2 s
c_w-**Wert:** 0,24 | **Reku-Leistung** (max.): N/A
Leergewicht: 1.998 kg | **Anhängelast** (g/u): —
Frunk: — | **Kofferraum:** 505 l/1.350 l

RWD | DC | 3P | TM

Togg T10F Große Reichweite

5



DE | AT | EAM Online

Preis DE: ab 40.118 €

Preis AT: N/A

Akku-Kapazität (brutto/netto): 88,5 kWh/—

Reichweite (WLTP/CLTC/EPA): 623 km/—/—
Verbrauch (WLTP): 17,4 kWh/100 km
Ladestandard AC: Typ 2 11 kW 3p
Ladestandard DC: CCS 180 kW
Leistung: 160 kW | **Drehmoment:** 350 Nm
Höchstgeschw.: 177 km/h | **Beschleunigung** (0–100 km/h): 7,5 s
c_w-**Wert:** 0,24 | **Reku-Leistung** (max.): N/A
Leergewicht: 2.154 kg | **Anhängelast** (g/u): —
Frunk: — | **Kofferraum:** 505 l/1.350 l

RWD | DC | 3P | TM

Togg T10F AWD

5



DE | AT | EAM Online

Preis DE: ab 48.600 €

Preis AT: N/A

Akku-Kapazität (brutto/netto): 88,5 kWh/—

Reichweite (WLTP/CLTC/EPA): 523 km/—/—
Verbrauch (WLTP): 20,3 kWh/100 km
Ladestandard AC: Typ 2 11 kW 3p
Ladestandard DC: CCS 180 kW
Leistung: 320 kW | **Drehmoment:** 700 Nm
Höchstgeschw.: 177 km/h | **Beschleunigung** (0–100 km/h): 4,1 s
c_w-**Wert:** 0,24 | **Reku-Leistung** (max.): N/A
Leergewicht: 2.294 kg | **Anhängelast** (g/u): —
Frunk: — | **Kofferraum:** 505 l/1.350 l

4WD | DC | 3P | TM

TOYOTA

Toyota Urban Cruiser FWD (49 kWh)

4



DE | AT

Preis DE: ab 29.990 €

Preis AT: ab 35.990 €

Akku-Kapazität (brutto/netto): 49 kWh/—-

Reichweite (WLTP/CLTC/EPA): 344 km/—/—
Verbrauch (WLTP): 14,9 kWh/100 km
Ladestandard AC: Typ 2 11 kW 3p
Ladestandard DC: CCS 53 kW
Leistung: 106 kW | **Drehmoment:** 193 Nm
Höchstgeschw.: 150 km/h | **Beschleunigung** (0–100 km/h): 9,6 s
c_w-**Wert:** N/A | **Reku-Leistung** (max.): N/A
Leergewicht: 1.750 kg | **Anhängelast** (g/u): 750 kg/750 kg
Frunk: — | **Kofferraum:** 310 l/562 l

FWD | DC | TM | 3P

Toyota Urban Cruiser FWD (61 kWh)

4



DE | AT

Preis DE: ab 36.990 €

Preis AT: ab 38.990 €

Akku-Kapazität (brutto/netto): 61 kWh/—

Reichweite (WLTP/CLTC/EPA): 426 km/—/—
Verbrauch (WLTP): 15,1 kWh/100 km
Ladestandard AC: Typ 2 11 kW 3p
Ladestandard DC: CCS 53 kW
Leistung: 128 kW | **Drehmoment:** 193 Nm
Höchstgeschw.: 150 km/h | **Beschleunigung** (0–100 km/h): 8,7 s
c_w-**Wert:** N/A | **Reku-Leistung** (max.): N/A
Leergewicht: 1.839 kg | **Anhängelast** (g/u): 750 kg/750 kg
Frunk: — | **Kofferraum:** 310 l/562 l

FWD | DC | TM | 3P

TOYOTA

Toyota Urban Cruiser (61 kWh)

4



DE | AT

Preis DE: ab 42.990 €

Preis AT: ab 40.990 €

Akku-Kapazität (brutto/netto): 61 kWh/—

Reichweite (WLTP/CLTC/EPA): 395 km/—/—
Verbrauch (WLTP): 16,6 kWh/100 km
Ladestandard AC: Typ 2 11 kW 3p
Ladestandard DC: CCS 67 kW
Leistung: 135 kW | **Drehmoment:** 307 Nm
Höchstgeschw.: 150 km/h | **Beschleunigung** (0–100 km/h): 7,4 s
c_w-**Wert:** N/A | **Reku-Leistung** (max.): N/A
Leergewicht: 1.939 kg | **Anhängelast** (g/u): 750 kg/750 kg
Frunk: — | **Kofferraum:** 306 l/562 l

4WD | DC | 3P | TM

Toyota C-HR+ FWD (58 kWh)

5



DE Q4/25 | AT Q4/25 | EAM Online

Preis DE: N/A

Preis AT: N/A

Akku-Kapazität (brutto/netto): 57,7 kWh/—

Reichweite (WLTP/CLTC/EPA): 456 km/—/—
Verbrauch (WLTP): N/A
Ladestandard AC: Typ 2 11 kW 3p
Ladestandard DC: CCS 150 kW
Leistung: 123 kW | **Drehmoment:** 268 Nm
Höchstgeschw.: 140 km/h | **Beschleunigung** (0–100 km/h): N/A
c_w-**Wert:** 0,26 | **Reku-Leistung** (max.): N/A
Leergewicht: 1.839 kg | **Anhängelast** (g/u): 750 kg/750 kg
Frunk: — | **Kofferraum:** 416 l

FWD | DC | TM | 3P

Toyota C-HR+ FWD (77 kWh)

5



DE Q4/25 | AT Q4/25 | EAM Online

Preis DE: N/A

Preis AT: N/A

Akku-Kapazität (brutto/netto): 77 kWh/—

Reichweite (WLTP/CLTC/EPA): 609 km/—/—
Verbrauch (WLTP): N/A
Ladestandard AC: Typ 2 11 kW 3p (opt. 22 kW 3p)
Ladestandard DC: CCS 150 kW
Leistung: 165 kW | **Drehmoment:** 268 Nm
Höchstgeschw.: 160 km/h | **Beschleunigung** (0–100 km/h): N/A
c_w-**Wert:** 0,26 | **Reku-Leistung** (max.): N/A
Leergewicht: 1.839 kg | **Anhängelast** (g/u): 750 kg/750 kg
Frunk: — | **Kofferraum:** 416 l

FWD | DC | TM | 3P

Toyota C-HR+ AWD (77 kWh)

5



DE Q4/25 | AT Q4/25 | EAM Online

Preis DE: N/A

Preis AT: N/A

Akku-Kapazität (brutto/netto): 77 kWh/—

Reichweite (WLTP/CLTC/EPA): 505 km/—/—
Verbrauch (WLTP): N/A
Ladestandard AC: Typ 2 11 kW 3p (opt. 22 kW 3p)
Ladestandard DC: CCS 150 kW
Leistung: 252 kW | **Drehmoment:** 338 Nm
Höchstgeschw.: 160 km/h | **Beschleunigung** (0–100 km/h): 5,2 s
c_w-**Wert:** 0,26 | **Reku-Leistung** (max.): N/A
Leergewicht: 1.839 kg | **Anhängelast** (g/u): 1.500 kg/750 kg
Frunk: — | **Kofferraum:** 416 l

4WD | DC | TM | 3P

Toyota bZ4X FWD (58 kWh)

5



DE | AT Q4/25 | EAM Online

Preis DE: ab 42.990 €

Preis AT: N/A

Akku-Kapazität (brutto/netto): 58 kWh/—

Reichweite (WLTP/CLTC/EPA): 444 km/—/—
Verbrauch (WLTP): 13,5 kWh/100 km
Ladestandard AC: Typ 2 11 kW 3p
Ladestandard DC: CCS 150 kW
Leistung: 123 kW | **Drehmoment:** 268 Nm
Höchstgeschw.: 140 km/h | **Beschleunigung** (0–100 km/h): 8,6 s
c_w-**Wert:** 0,28 | **Reku-Leistung** (max.): N/A
Leergewicht: 2.014 kg | **Anhängelast** (g/u): 750 kg/750 kg
Frunk: — | **Kofferraum:** 452 l

FWD | DC | 3P | TM

TOYOTA

Toyota bZ4X FWD (73 kWh)

5



DE | AT Q4/25 | EAM Online

Preis DE: ab 47.990 €

Preis AT: N/A

Akku-Kapazität (brutto/netto): 73 kWh/—

Reichweite (WLTP/CLTC/EPA): 569 km/—/—
Verbrauch (WLTP): 15,1–13,5 kWh/100 km
Ladestandard AC: Typ 2 11 kW 3p (opt. 22 kW 3p)
Ladestandard DC: CCS 150 kW
Leistung: 165 kW | **Drehmoment:** 268 Nm
Höchstgeschw.: 160 km/h | **Beschleunigung** (0–100 km/h): 7,4 s
c_w-**Wert:** 0,28 | **Reku-Leistung** (max.): N/A
Leergewicht: 2.090 kg | **Anhängelast** (g/u): 750 kg/750 kg
Frunk: — | **Kofferraum:** 452 l

FWD | DC | 3P | TM

Toyota bZ4X AWD (73 kWh)

5



DE | AT Q4/25 | EAM Online

Preis DE: ab 50.990 €

Preis AT: N/A

Akku-Kapazität (brutto/netto): 73 kWh/—

Reichweite (WLTP/CLTC/EPA): 516 km/—/—
Verbrauch (WLTP): 15,4–14,1 kWh/100 km
Ladestandard AC: Typ 2 11 kW 3p (opt. 22 kW 3p)
Ladestandard DC: CCS 150 kW
Leistung: 252 kW | **Drehmoment:** 338 Nm
Höchstgeschw.: 160 km/h | **Beschleunigung** (0–100 km/h): 5,1 s
c_w-**Wert:** 0,28 | **Reku-Leistung** (max.): N/A
Leergewicht: 2.180 kg | **Anhängelast** (g/u): 1.500 kg/750 kg
Frunk: — | **Kofferraum:** 452 l

4WD | DC | 3P | TM

Toyota Proace City Verso Electric

4



DE | AT

Preis DE: ab 38.830 €

Preis AT: ab 37.890 €

Akku-Kapazität (brutto/netto): 50 kWh/46 kWh

Reichweite (WLTP/CLTC/EPA): 343 km/—/—
Verbrauch (WLTP): 21,1–19,4 kWh/100 km
Ladestandard AC: Typ 2 11 kW 3p
Ladestandard DC: CSS 100 kW
Leistung: 100 kW | **Drehmoment:** 260 Nm
Höchstgeschw.: 135 km/h | **Beschleunigung** (0–100 km/h): 11,2 s
c_w-**Wert:** N/A | **Reku-Leistung** (max.): N/A
Leergewicht: 1.664 kg | **Anhängelast** (g/u): 750 kg/750 kg
Frunk: — | **Kofferraum:** 597 l/2.693 l

FWD | DC | 3P | TM | 2

Toyota Proace Verso Electric (50 kWh)

5



DE | AT

Preis DE: ab 44.230 €

Preis AT: ab 49.690 €

Akku-Kapazität (brutto/netto): 50 kWh/46 kWh

Reichweite (WLTP/CLTC/EPA): 218 km/—/—
Verbrauch (WLTP): 24,2 kWh/100 km
Ladestandard AC: Typ 2 11 kW 3p
Ladestandard DC: CSS 100 kW
Leistung: 100 kW | **Drehmoment:** 260 Nm
Höchstgeschw.: 130 km/h | **Beschleunigung** (0–100 km/h): 12,1 s
c_w-**Wert:** N/A | **Reku-Leistung** (max.): N/A
Leergewicht: 1.949 kg | **Anhängelast** (g/u): 1.000 kg/750 kg
Frunk: — | **Kofferraum:** 1.600 l

FWD | DC | 3P | TM

Toyota Proace Verso Electric (75 kWh)

5



DE | AT

Preis DE: ab 50.230 €

Preis AT: ab 58.190 €

Akku-Kapazität (brutto/netto): 75 kWh/69 kWh

Reichweite (WLTP/CLTC/EPA): 343 km/—/—
Verbrauch (WLTP): 24,8–24,4 kWh/100 km
Ladestandard AC: Typ 2 11 kW 3p
Ladestandard DC: CSS 100 kW
Leistung: 100 kW | **Drehmoment:** 260 Nm
Höchstgeschw.: 130 km/h | **Beschleunigung** (0–100 km/h): 13,3 s
c_w-**Wert:** N/A | **Reku-Leistung** (max.): N/A
Leergewicht: 2.140 kg | **Anhängelast** (g/u): 1.000 kg/750 kg
Frunk: — | **Kofferraum:** 1.600 l/4.554 l

FWD | DC | 3P | TM | 2

VINFAST

VinFast VF 6 eco



DE | AT

Preis DE: ab 34.990 €

Preis AT: N/A

Akku-Kapazität (brutto/netto): —/59,6 kWh

Reichweite (WLTP/CLTC/EPA): 410 km/—/—
Verbrauch (WLTP): 19,5 kWh/100 km
Ladestandard AC: N/A
Ladestandard DC: CCS ~90 kW
Leistung: 130 kW | **Drehmoment:** 250 Nm
Höchstgeschw.: N/A | **Beschleunigung** (0–100 km/h)**:** 10,0 s
c_W-Wert: N/A | **Reku-Leistung** (max.)**:** N/A
Leergewicht: N/A | **Anhängelast** (g/u)**:** —
Frunk: N/A | **Kofferraum:** N/A

FWD DC

VinFast VF 6 plus



DE | AT

Preis DE: ab 38.990 €

Preis AT: N/A

Akku-Kapazität (brutto/netto): —/59,6 kWh

Reichweite (WLTP/CLTC/EPA): 379 km/—/—
Verbrauch (WLTP): 20,4 kWh/100 km
Ladestandard AC: N/A
Ladestandard DC: CCS ~90 kW
Leistung: 150 kW | **Drehmoment:** 310 Nm
Höchstgeschw.: N/A | **Beschleunigung** (0–100 km/h)**:** 8,0 s
c_W-Wert: N/A | **Reku-Leistung** (max.)**:** N/A
Leergewicht: N/A | **Anhängelast** (g/u)**:** —
Frunk: N/A | **Kofferraum:** N/A

FWD DC

VinFast VF 8 eco



DE | AT | EAM 02/22

Preis DE: ab 48.990 €

Preis AT: N/A

Akku-Kapazität (brutto/netto): —/87,7 kWh

Reichweite (WLTP/CLTC/EPA): 471 km/—/—
Verbrauch (WLTP): 22,9 kWh/100 km
Ladestandard AC: Typ 2 11 kW 3p
Ladestandard DC: CCS ca. 110 kW
Leistung: 260 kW | **Drehmoment:** 500 Nm
Höchstgeschw.: 200 km/h | **Beschleunigung** (0–100 km/h)**:** 5,9 s
c_W-Wert: N/A | **Reku-Leistung** (max.)**:** N/A
Leergewicht: N/A | **Anhängelast** (g/u)**:** —
Frunk: ja | **Kofferraum:** N/A

4WD DC 3P

VinFast VF 8 plus



DE | AT | EAM 02/22

Preis DE: ab 54.890 €

Preis AT: N/A

Akku-Kapazität (brutto/netto): —/87,7 kWh

Reichweite (WLTP/CLTC/EPA): 457 km/—/—
Verbrauch (WLTP): 21,9 kWh/100 km
Ladestandard AC: Typ 2 11 kW 3p
Ladestandard DC: CCS ca. 110 kW
Leistung: 300 kW | **Drehmoment:** 620 Nm
Höchstgeschw.: 200 km/h | **Beschleunigung** (0–100 km/h)**:** 5,5 s
c_W-Wert: N/A | **Reku-Leistung** (max.)**:** N/A
Leergewicht: N/A | **Anhängelast** (g/u)**:** —
Frunk: ja | **Kofferraum:** N/A

4WD DC 3P

VOLKSWAGEN

Volkswagen ID.3 Pro



DE | AT | EAM 01/24

Preis DE: ab 36.425 €

Preis AT: ab 40.690 €

Akku-Kapazität (brutto/netto): 63 kWh/59 kWh

Reichweite (WLTP/CLTC/EPA): 435 km/—/—
Verbrauch (WLTP): 16,3–14,9 kWh/100 km
Ladestandard AC: Typ 2 11 kW 3p
Ladestandard DC: CCS 160 kW
Leistung: 150 kW | **Drehmoment:** 310 Nm
Höchstgeschw.: 160 km/h | **Beschleunigung** (0–100 km/h)**:** 7,4 s
c_W-Wert: 0,263 | **Reku-Leistung** (max.)**:** N/A
Leergewicht: 1.815 kg | **Anhängelast:** nur Fahrradtransp.
Frunk: — | **Kofferraum:** 385 l/1.267 l

RWD DC 3P TM

Volkswagen ID.3 Pro S



DE | AT | EAM 02/23

Preis DE: ab 44.025 €

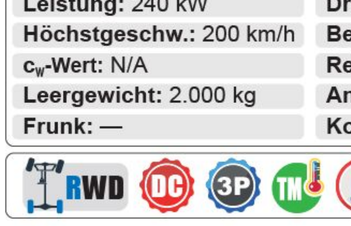
Preis AT: ab 44.590 €

Akku-Kapazität (brutto/netto): 82 kWh/76,6 kWh

Reichweite (WLTP/CLTC/EPA): 559 km/—/—
Verbrauch (WLTP): 16,3–15,6 kWh/100 km
Ladestandard AC: Typ 2 11 kW 3p
Ladestandard DC: CCS 175 kW
Leistung: 170 kW | **Drehmoment:** 310 Nm
Höchstgeschw.: 160 km/h | **Beschleunigung** (0–100 km/h)**:** 7,1 s
c_W-Wert: 0,263 | **Reku-Leistung** (max.)**:** N/A
Leergewicht: 1.962 kg | **Anhängelast:** nur Fahrradtransp.
Frunk: — | **Kofferraum:** 385 l/1.267 l

RWD DC 3P TM V2H

Volkswagen ID.3 GTX



DE | AT

Preis DE: ab 47.225 €

Preis AT: ab 49.190 €

Akku-Kapazität (brutto/netto): 84 kWh/79 kWh

Reichweite (WLTP/CLTC/EPA): 604 km/—/—
Verbrauch (WLTP): 15,1–14,5 kWh/100 km
Ladestandard AC: Typ 2 11 kW 3p
Ladestandard DC: CCS 185 kW
Leistung: 210 kW | **Drehmoment:** 545 Nm
Höchstgeschw.: 180 km/h | **Beschleunigung** (0–100 km/h)**:** 5,9 s
c_W-Wert: N/A | **Reku-Leistung** (max.)**:** N/A
Leergewicht: 1.985 kg | **Anhängelast:** nur Fahrradtransp.
Frunk: — | **Kofferraum:** 385 l/1.267 l

RWD DC 3P TM V2H

Volkswagen ID.3 Performance



DE | AT

Preis DE: ab 48.725 €

Preis AT: ab 51.290 €

Akku-Kapazität (brutto/netto): 84 kWh/79 kWh

Reichweite (WLTP/CLTC/EPA): 601 km/—/—
Verbrauch (WLTP): 16,5–14,7 kWh/100 km
Ladestandard AC: Typ 2 11 kW 3p
Ladestandard DC: CCS 185 kW
Leistung: 240 kW | **Drehmoment:** 545 Nm
Höchstgeschw.: 200 km/h | **Beschleunigung** (0–100 km/h)**:** 5,7 s
c_W-Wert: N/A | **Reku-Leistung** (max.)**:** N/A
Leergewicht: 2.000 kg | **Anhängelast:** nur Fahrradtransp.
Frunk: — | **Kofferraum:** 385 l/1.267 l

RWD DC 3P TM V2H

Volkswagen ID.3 Pure



DE | AT

Preis DE: ab 33.330 €

Preis AT: ab 34.390 €

Akku-Kapazität (brutto/netto): 55 kWh/52 kWh

Reichweite (WLTP/CLTC/EPA): 388 km/—/—
Verbrauch (WLTP): 16,6–15,2 kWh/100 km
Ladestandard AC: Typ 2 7,2 kW 2p
Ladestandard DC: CCS 145 kW
Leistung: 125 kW | **Drehmoment:** 310 Nm
Höchstgeschw.: 160 km/h | **Beschleunigung** (0–100 km/h)**:** 8,2 s
c_W-Wert: 0,263 | **Reku-Leistung** (max.)**:** N/A
Leergewicht: 1.787 kg | **Anhängelast:** nur Fahrradtransp.
Frunk: — | **Kofferraum:** 385 l/1.267 l

RWD DC 2P TM

VOLKSWAGEN

Volkswagen ID.4 Pro



DE | AT | EAM 05/21

Preis DE: ab 46.335 €

Preis AT: ab 47.790 €

Akku-Kapazität (brutto/netto): 82 kWh/76,6 kWh

Reichweite (WLTP/CLTC/EPA): 550 km/—/469 km
Verbrauch (WLTP): 18,4-15,9 kWh/100 km
Ladestandard AC: Typ 2 11 kW 3p
Ladestandard DC: CCS 175 kW
Leistung: 210 kW | **Drehmoment:** 545 Nm
Höchstgeschw.: 180 km/h | **Beschleunigung** (0–100 km/h)**:** 6,7 s
c_W-Wert: 0,28 | **Reku-Leistung** (max.)**:** 100 kW
Leergewicht: 2.156 kg | **Anhängelast** (g/u)**:** 1.000 kg/750 kg
Frunk: — | **Kofferraum:** 543 l/1.575 l

RWD DC 3P TM V2H

Volkswagen ID.4 Pro 4Motion



DE | AT

Preis DE: ab 49.020 €

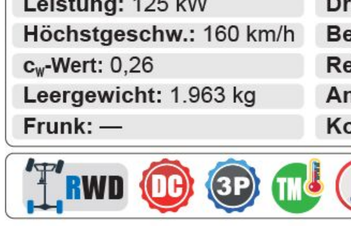
Preis AT: ab 49.790 €

Akku-Kapazität (brutto/netto): 82 kWh/76,6 kWh

Reichweite (WLTP/CLTC/EPA): 529 km/—/—
Verbrauch (WLTP): 18,7–16,4 kWh/100 km
Ladestandard AC: Typ 2 11 kW 3p
Ladestandard DC: CCS 175 kW
Leistung: 210 kW | **Drehmoment:** 679 Nm
Höchstgeschw.: 180 km/h | **Beschleunigung** (0–100 km/h)**:** 6,6 s
c_W-Wert: 0,29 | **Reku-Leistung** (max.)**:** 100 kW
Leergewicht: 2.221 kg | **Anhängelast** (g/u)**:** 1.200 kg/750 kg
Frunk: — | **Kofferraum:** 543 l/1.575 l

4WD DC 3P TM V2H

Volkswagen ID.4 GTX 4Motion



DE | AT

Preis DE: ab 53.255 €

Preis AT: ab 61.290 €

Akku-Kapazität (brutto/netto): 82 kWh/76,6 kWh

Reichweite (WLTP/CLTC/EPA): 515 km/—/423 km
Verbrauch (WLTP): 18,7–16,7 kWh/100 km
Ladestandard AC: Typ 2 11 kW 3p
Ladestandard DC: CCS 175 kW
Leistung: 250 kW | **Drehmoment:** 679 Nm
Höchstgeschw.: 180 km/h | **Beschleunigung** (0–100 km/h)**:** 5,4 s
c_W-Wert: 0,29 | **Reku-Leistung** (max.)**:** 100 kW
Leergewicht: 2.256 kg | **Anhängelast** (g/u)**:** 1.200 kg/750 kg
Frunk: — | **Kofferraum:** 543 l/1.575 l

4WD DC 3P TM V2H

Volkswagen ID.5 Pure



DE | AT

Preis DE: ab 42.970 €

Preis AT: N/A

Akku-Kapazität (brutto/netto): 55 kWh/51,7 kWh

Reichweite (WLTP/CLTC/EPA): 371 km/—/—
Verbrauch (WLTP): 16,1 kWh/100 km
Ladestandard AC: Typ 2 11 kW 3p
Ladestandard DC: CCS 145 kW
Leistung: 125 kW | **Drehmoment:** 310 Nm
Höchstgeschw.: 160 km/h | **Beschleunigung** (0–100 km/h)**:** 8,9 s
c_W-Wert: 0,26 | **Reku-Leistung** (max.)**:** N/A
Leergewicht: 1.963 kg | **Anhängelast** (g/u)**:** 1.000 kg/750 kg
Frunk: — | **Kofferraum:** 549 l/1.561 l

RWD DC 3P TM

Volkswagen ID.5 Pro



DE | AT | EAM Online

Preis DE: ab 48.970 €

Preis AT: ab 51.190 €

Akku-Kapazität (brutto/netto): 82 kWh/76,6 kWh

Reichweite (WLTP/CLTC/EPA): 556 km/—/—
Verbrauch (WLTP): 18,0–15,5 kWh/100 km
Ladestandard AC: Typ 2 11 kW 3p
Ladestandard DC: CCS 135 kW
Leistung: 210 kW | **Drehmoment:** 545 Nm
Höchstgeschw.: 180 km/h | **Beschleunigung** (0–100 km/h)**:** 6,7 s
c_W-Wert: 0,26 | **Reku-Leistung** (max.)**:** N/A
Leergewicht: 2.143 kg | **Anhängelast** (g/u)**:** 1.000 kg/750 kg
Frunk: — | **Kofferraum:** 549 l/1.561 l

RWD DC 3P TM V2H

Volkswagen ID.4 Pure



DE | AT | EAM Online

Preis DE: ab 40.395 €

Preis AT: ab 41.890 €

Akku-Kapazität (brutto/netto): 55 kWh/51,7 kWh

Reichweite (WLTP/CLTC/EPA): 364 km/—/—
Verbrauch (WLTP): 18,0–16,3 kWh/100 km
Ladestandard AC: Typ 2 11 kW 3p
Ladestandard DC: CCS 50 kW (opt. 145 kW)
Leistung: 125 kW | **Drehmoment:** 310 Nm
Höchstgeschw.: 160 km/h | **Beschleunigung** (0–100 km/h)**:** 9,0 s
c_W-Wert: 0,28 | **Reku-Leistung** (max.)**:** N/A
Leergewicht: 1.987 kg | **Anhängelast** (g/u)**:** 1.000 kg/750 kg
Frunk: — | **Kofferraum:** 543 l/1.575 l

RWD DC 2P TM

VOLKSWAGEN

Volkswagen ID.5 GTX 4Motion

5



DE | AT | EAM Online

Preis DE: ab 56.455 €

Preis AT: ab 63.490 €

Akku-Kapazität (brutto/netto): 82 kWh/76,6 kWh

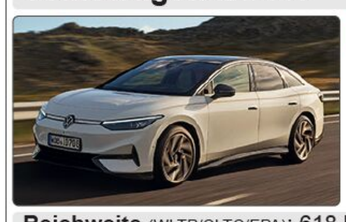
Reichweite (WLTP/CLTC/EPA): 533 km/—/—
Verbrauch (WLTP): 18,6–16,2 kWh/100 km
Ladestandard AC: Typ 2 11 kW 3p
Ladestandard DC: CCS 175 kW

Leistung: 250 kW	**Drehmoment:** 679 Nm
Höchstgeschw.: 180 km/h	**Beschleunigung** (0–100 km/h)**:** 5,4 s
c_W-Wert: 0,27	**Reku-Leistung** (max.)**:** 100 kW
Leergewicht: 2.242 kg	**Anhängelast** (g/u)**:** 1.200 kg/750 kg
Frunk: —	**Kofferraum:** 549 l/1.561 l

4WD | DC | 3P | TM | V2H

Volkswagen ID.7 Pro

5



DE | AT | EAM 05/24

Preis DE: ab 54.105 €

Preis AT: ab 58.490 €

Akku-Kapazität (brutto/netto): 82 kWh/77 kWh

Reichweite (WLTP/CLTC/EPA): 618 km/—/—
Verbrauch (WLTP): 16,1–14,0 kWh/100 km
Ladestandard AC: Typ 2 11 kW 3p
Ladestandard DC: CCS 175 kW

Leistung: 210 kW	**Drehmoment:** 545 Nm
Höchstgeschw.: 180 km/h	**Beschleunigung** (0–100 km/h)**:** 6,5 s
c_W-Wert: 0,23	**Reku-Leistung** (max.)**:** N/A
Leergewicht: 2.184 kg	**Anhängelast** (g/u)**:** 1.000 kg/750 kg
Frunk: —	**Kofferraum:** 532 l/1.586 l

RWD | DC | 3P | TM | V2H

Volkswagen ID.7 Pro S

5



DE | AT

Preis DE: ab 59.095 €

Preis AT: ab 62.490 €

Akku-Kapazität (brutto/netto): 91 kWh/86 kWh

Reichweite (WLTP/CLTC/EPA): 709 km/—/—
Verbrauch (WLTP): 16,2–13,6 kWh/100 km
Ladestandard AC: Typ 2 11 kW 3p
Ladestandard DC: CCS 200 kW

Leistung: 210 kW	**Drehmoment:** 545 Nm
Höchstgeschw.: 180 km/h	**Beschleunigung** (0–100 km/h)**:** 6,6 s
c_W-Wert: 0,23	**Reku-Leistung** (max.)**:** N/A
Leergewicht: 2.230 kg	**Anhängelast** (g/u)**:** 1.000 kg/750 kg
Frunk: —	**Kofferraum:** 532 l/1.586 l

RWD | DC | 3P | TM | V2H

Volkswagen ID.7 GTX

5



DE | AT

Preis DE: ab 63.265 €

Preis AT: ab 70.390 €

Akku-Kapazität (brutto/netto): 91 kWh/86 kWh

Reichweite (WLTP/CLTC/EPA): 595 km/—/—
Verbrauch (WLTP): 18,4–16,2 kWh/100 km
Ladestandard AC: Typ 2 11 kW 3p
Ladestandard DC: CCS 200 kW

Leistung: 250 kW	**Drehmoment:** N/A
Höchstgeschw.: 180 km/h	**Beschleunigung** (0–100 km/h)**:** 5,4 s
c_W-Wert: N/A	**Reku-Leistung** (max.)**:** N/A
Leergewicht: 2.328 kg	**Anhängelast** (g/u)**:** 1.200 kg/750 kg
Frunk: —	**Kofferraum:** 532 l/1.586 l

4WD | DC | 3P | TM | V2H

Volkswagen ID.7 Tourer Pro



DE | AT | EAM Online

Preis DE: ab 54.905 €

Preis AT: ab 59.290 €

Akku-Kapazität (brutto/netto): 82 kWh/77 kWh

Reichweite (WLTP/CLTC/EPA): 607 km/—/—
Verbrauch (WLTP): 16,5–14,4 kWh/100 km
Ladestandard AC: Typ 2 11 kW 3p
Ladestandard DC: CCS 175 kW

Leistung: 210 kW	**Drehmoment:** 545 Nm
Höchstgeschw.: 180 km/h	**Beschleunigung** (0–100 km/h)**:** 6,6 s
c_W-Wert: 0,24	**Reku-Leistung** (max.)**:** N/A
Leergewicht: 2.193 kg	**Anhängelast** (g/u)**:** 1.000 kg/750 kg
Frunk: —	**Kofferraum:** 605 l/1.714 l

RWD | DC | 3P | TM | V2H

VOLKSWAGEN

Volkswagen ID.7 Tourer Pro S



DE | AT | EAM Online

Preis DE: ab 59.895 €

Preis AT: ab 63.290 €

Akku-Kapazität (brutto/netto): 91 kWh/86 kWh

Reichweite (WLTP/CLTC/EPA): 690 km/—/—
Verbrauch (WLTP): 16,6–14,0 kWh/100 km
Ladestandard AC: Typ 2 11 kW 3p
Ladestandard DC: CCS 200 kW

Leistung: 210 kW	**Drehmoment:** 545 Nm
Höchstgeschw.: 180 km/h	**Beschleunigung** (0–100 km/h)**:** 6,7 s
c_W-Wert: 0,24	**Reku-Leistung** (max.)**:** N/A
Leergewicht: 2.239 kg	**Anhängelast** (g/u)**:** 1.000 kg/750 kg
Frunk: —	**Kofferraum:** 605 l/1.714 l

RWD | DC | 3P | TM | V2H

Volkswagen ID.7 GTX Tourer



DE | AT

Preis DE: ab 64.065 €

Preis AT: ab 71.190 €

Akku-Kapazität (brutto/netto): 91 kWh/86 kWh

Reichweite (WLTP/CLTC/EPA): 584 km/—/—
Verbrauch (WLTP): 18,8–16,6 kWh/100 km
Ladestandard AC: Typ 2 11 kW 3p
Ladestandard DC: CCS 200 kW

Leistung: 250 kW	**Drehmoment:** N/A
Höchstgeschw.: 180 km/h	**Beschleunigung** (0–100 km/h)**:** 5,5 s
c_W-Wert: N/A	**Reku-Leistung** (max.)**:** N/A
Leergewicht: 2.339 kg	**Anhängelast** (g/u)**:** 1.200 kg/750 kg
Frunk: —	**Kofferraum:** 605 l/1.714 l

4WD | DC | 3P | TM | V2H

Volkswagen ID. Buzz Pure

5



DE | AT

Preis DE: ab 49.998 €

Preis AT: N/A

Akku-Kapazität (brutto/netto): —/59 kWh

Reichweite (WLTP/CLTC/EPA): 331 km/—/—
Verbrauch (WLTP): 21,9–20,3 kWh/100 km
Ladestandard AC: Typ 2 11 kW 3p
Ladestandard DC: CCS 165 kW

Leistung: 125 kW	**Drehmoment:** 310 Nm
Höchstgeschw.: 145 km/h	**Beschleunigung** (0–100 km/h)**:** 10,7 s
c_W-Wert: 0,285	**Reku-Leistung** (max.)**:** N/A
Leergewicht: 2.400 kg	**Anhängelast** (g/u)**:** 1.000 kg/750 kg
Frunk: N/A	**Kofferraum:** 1.121 l/2.123 l

RWD | DC | 3P | TM | V2H

Volkswagen ID. Buzz Pro

5



DE | AT

Preis DE: ab 60.892 €

Preis AT: ab 58.473 €

Akku-Kapazität (brutto/netto): 84 kWh/79 kWh

Reichweite (WLTP/CLTC/EPA): 461 km/—/—
Verbrauch (WLTP): 20,7–18,9 kWh/100 km
Ladestandard AC: Typ 2 11 kW 3p
Ladestandard DC: CCS 185 kW

Leistung: 210 kW	**Drehmoment:** 560 Nm
Höchstgeschw.: 160 km/h	**Beschleunigung** (0–100 km/h)**:** 7,6 s
c_W-Wert: 0,285	**Reku-Leistung** (max.)**:** N/A
Leergewicht: 2.500 kg	**Anhängelast** (g/u)**:** 1.200 kg/750 kg
Frunk: N/A	**Kofferraum:** 1.121 l/2.123 l

RWD | DC | 3P | TM | V2H

Volkswagen ID. Buzz Pro (LWB)

5



DE | AT

Preis DE: ab 62.719 €

Preis AT: ab 65.587 €

Akku-Kapazität (brutto/netto): 91 kWh/86 kWh

Reichweite (WLTP/CLTC/EPA): 487 km/—/377 km
Verbrauch (WLTP): 21,0–19,5 kWh/100 km
Ladestandard AC: Typ 2 11 kW 3p
Ladestandard DC: CCS 200 kW

Leistung: 210 kW	**Drehmoment:** 560 Nm
Höchstgeschw.: 160 km/h	**Beschleunigung** (0–100 km/h)**:** 7,9 s
c_W-Wert: 0,285	**Reku-Leistung** (max.)**:** N/A
Leergewicht: 2.636 kg	**Anhängelast** (g/u)**:** 1.000 kg/750 kg
Frunk: —	**Kofferraum:** 1.340 l/2.469 l

RWD | DC | 3P | TM | V2H

VOLKSWAGEN

Volkswagen ID. Buzz GTX 4Motion

5



DE | AT

Preis DE: ab 73.102 €

Preis AT: ab 75.711 €

Akku-Kapazität (brutto/netto): 84 kWh/79 kWh

Reichweite (WLTP/CLTC/EPA): 423 km/—/—
Verbrauch (WLTP): 21,5–20,5 kWh/100 km
Ladestandard AC: Typ 2 11 kW 3p
Ladestandard DC: CCS 185 kW

Leistung: 250 kW	**Drehmoment:** N/A
Höchstgeschw.: 160 km/h	**Beschleunigung** (0–100 km/h)**:** 6,1 s
c_W-Wert: N/A	**Reku-Leistung** (max.)**:** N/A
Leergewicht: 2.652 kg	**Anhängelast** (g/u)**:** 1.800 kg/750 kg
Frunk: —	**Kofferraum:** 1.121 l/2.123 l

4WD | DC | 3P | TM | V2H

Volkswagen ID. Buzz GTX 4Motion (LWB)

5



DE | AT

Preis DE: ab 74.928 €

Preis AT: ab 78.186 €

Akku-Kapazität (brutto/netto): 91 kWh/86 kWh

Reichweite (WLTP/CLTC/EPA): 475 km/—/372 km
Verbrauch (WLTP): 21,3–20,0 kWh/100 km
Ladestandard AC: Typ 2 11 kW 3p
Ladestandard DC: CCS 200 kW

Leistung: 250 kW	**Drehmoment:** N/A
Höchstgeschw.: 160 km/h	**Beschleunigung** (0–100 km/h)**:** 6,4 s
c_W-Wert: N/A	**Reku-Leistung** (max.)**:** N/A
Leergewicht: 2.780 kg	**Anhängelast** (g/u)**:** 1.800 kg/750 kg
Frunk: —	**Kofferraum:** 1.340 l/2.469 l

4WD | DC | 3P | TM | V2H

Volkswagen e-Transporter Kombi

5



DE | AT | EAM Online

Preis DE: ab 62.719 €

Preis AT: ab 68.324 €

Akku-Kapazität (brutto/netto): 82,5 kWh/63,8 kWh

Reichweite (WLTP/CLTC/EPA): 354 km/—/—
Verbrauch (WLTP): 26,7–20,1 kWh/100 km
Ladestandard AC: Typ 2 11 kW 3p
Ladestandard DC: CCS 125 kW

Leistung: 100–210 kW	**Drehmoment:** 415 Nm
Höchstge.: 112–150 km/h	**Beschl.** (0–100 km/h)**:** 7,4–12,8 s
c_W-Wert: N/A	**Reku-Leistung** (max.)**:** N/A
Leergewicht: 2.302 kg	**Anhängelast** (g/u)**:** 2.000 kg/750 kg
Frunk: —	**Kofferraum:** max. 5.800 l

RWD | DC | 3P | TM | V2L

Volkswagen e-Caravelle

4

DE | AT | EAM Online

Preis DE: ab 66.271 €

Preis AT: ab 69.446 €

Akku-Kapazität (brutto/netto): 82,5 kWh/63,8 kWh

Reichweite (WLTP/CLTC/EPA): 350 km/—/—
Verbrauch (WLTP): 26,4–20,5 kWh/100 km
Ladestandard AC: Typ 2 11 kW 3p
Ladestandard DC: CCS 125 kW

Leistung: 100–210 kW	**Drehmoment:** 415 Nm
Höchstge.: 112–150 km/h	**Beschl.** (0–100 km/h)**:** 7,4–12,8 s
c_W-Wert: N/A	**Reku-Leistung** (max.)**:** N/A
Leergewicht: 2.487 kg	**Anhängelast** (g/u)**:** 2.000 kg/750 kg
Frunk: —	**Kofferraum:** max. 5.800 l

RWD | DC | 3P | TM | V2L



VOLVO

Volvo EX30 Single Motor

5



DE | AT | EAM 06/23

Preis DE: ab 38.490 €

Preis AT: ab 34.890 €

Akku-Kapazität (brutto/netto): 51 kWh/49 kWh

Reichweite (WLTP/CLTC/EPA): 476 km/590 km/444 km
Verbrauch (WLTP): 17,8–16,7 kWh/100 km
Ladestandard AC: Typ 2 11 kW 3p
Ladestandard DC: CCS 134 kW
Leistung: 200 kW | **Drehmoment:** 343 Nm
Höchstgeschw.: 180 km/h | **Beschleunigung** (0–100 km/h): 5,7 s
c_W-Wert: 0,28 | **Reku-Leistung** (max.): N/A
Leergewicht: 1.840 kg | **Anhängelast** (g/u): 1.000 kg/750 kg
Frunk: 7 l | **Kofferraum:** 318 l/1.000 l

RWD DC 3P TM

Volvo EX30 Single Motor Extended Range

5



DE | AT | EAM 06/23

Preis DE: ab 44.990 €

Preis AT: ab 41.290 €

Akku-Kapazität (brutto/netto): 69 kWh/65 kWh

Reichweite (WLTP/CLTC/EPA): 476 km/590 km/420 km
Verbrauch (WLTP): 17,5–17,0 kWh/100 km
Ladestandard AC: Typ 2 11 kW 3p (opt. 22 kW 3p)
Ladestandard DC: CCS 153 kW
Leistung: 200 kW | **Drehmoment:** 343 Nm
Höchstgeschw.: 180 km/h | **Beschleunigung** (0–100 km/h): 5,3 s
c_W-Wert: 0,28 | **Reku-Leistung** (max.): N/A
Leergewicht: 1.850 kg | **Anhängelast** (g/u): 1.400 kg/750 kg
Frunk: 7 l | **Kofferraum:** 318 l/1.000 l

RWD DC 3P TM

Volvo EX30 Twin Motor Performance

5



DE | AT | EAM 06/24

Preis DE: ab 51.890 €

Preis AT: ab 47.190 €

Akku-Kapazität (brutto/netto): 69 kWh/65 kWh

Reichweite (WLTP/CLTC/EPA): 450 km/540 km/414 km
Verbrauch (WLTP): 18,0–17,5 kWh/100 km
Ladestandard AC: Typ 2 11 kW 3p (opt. 22 kW 3p)
Ladestandard DC: CCS 153 kW
Leistung: 315 kW | **Drehmoment:** 543 Nm
Höchstgeschw.: 180 km/h | **Beschleunigung** (0–100 km/h): 3,6 s
c_W-Wert: 0,28 | **Reku-Leistung** (max.): N/A
Leergewicht: 1.960 kg | **Anhängelast** (g/u): 1.600 kg/750 kg
Frunk: 7 l | **Kofferraum:** 318 l/1.000 l

4WD DC 3P TM

Volvo EX30 Cross Country

5



DE | AT | EAM 02/25

Preis DE: ab 57.290 €

Preis AT: ab 54.990 €

Akku-Kapazität (brutto/netto): 69 kWh/65 kWh

Reichweite (WLTP/CLTC/EPA): 425 km/—/—
Verbrauch (WLTP): 18,7 kWh/100 km
Ladestandard AC: Typ 2 22 kW 3p
Ladestandard DC: CCS 153 kW
Leistung: 315 kW | **Drehmoment:** 543 Nm
Höchstgeschw.: 180 km/h | **Beschleunigung** (0–100 km/h): 3,7 s
c_W-Wert: 0,29 | **Reku-Leistung** (max.): N/A
Leergewicht: 1.983 kg | **Anhängelast** (g/u): 1.600 kg/750 kg
Frunk: 7 l | **Kofferraum:** 318 l/1.000 l

4WD DC 3P TM

VOLVO

Volvo EX40 Single Motor

5



DE | AT

Preis DE: ab 49.990 €

Preis AT: ab 49.290 €

Akku-Kapazität (brutto/netto): 70 kWh/67 kWh

Reichweite (WLTP/CLTC/EPA): 479 km/—/—
Verbrauch (WLTP): 18,7–17,1 kWh/100 km
Ladestandard AC: Typ 2 11 kW 3p
Ladestandard DC: CCS 180 kW
Leistung: 175 kW | **Drehmoment:** 420 Nm
Höchstgeschw.: 180 km/h | **Beschleunigung** (0–100 km/h): 7,3 s
c_W-Wert: 0,329 | **Reku-Leistung** (max.): N/A
Leergewicht: 2.021 kg | **Anhängelast** (g/u): 1.500 kg/750 kg
Frunk: 31 l | **Kofferraum:** 410 l/1.286 l

RWD DC 3P TM

Volvo EX40 Single Motor Extended Range

5



DE | AT | EAM Online

Preis DE: ab 55.490 €

Preis AT: ab 52.390 €

Akku-Kapazität (brutto/netto): 82 kWh/79 kWh

Reichweite (WLTP/CLTC/EPA): 576 km/—/472 km
Verbrauch (WLTP): 18,4 –16,6 kWh/100 km
Ladestandard AC: Typ 2 11 kW 3p
Ladestandard DC: CCS 205 kW
Leistung: 185 kW | **Drehmoment:** 420 Nm
Höchstgeschw.: 180 km/h | **Beschleunigung** (0–100 km/h): 7,3 s
c_W-Wert: 0,329 | **Reku-Leistung** (max.): N/A
Leergewicht: 2.075 kg | **Anhängelast** (g/u): 1.500 kg/750 kg
Frunk: 31 l | **Kofferraum:** 410 l/1.286 l

RWD DC 3P TM

Volvo EX40 Twin Motor AWD

5



DE | AT | EAM 01/22

Preis DE: ab 59.590 €

Preis AT: ab 58.490 €

Akku-Kapazität (brutto/netto): 82 kWh/79 kWh

Reichweite (WLTP/CLTC/EPA): 538 km/630 km/409 km
Verbrauch (WLTP): 19,4–17,6 kWh/100 km
Ladestandard AC: Typ 2 11 kW 3p
Ladestandard DC: CCS 205 kW
Leistung: 300 kW | **Drehmoment:** 670 Nm
Höchstgeschw.: 180 km/h | **Beschleunigung** (0–100 km/h): 4,8 s
c_W-Wert: 0,329 | **Reku-Leistung** (max.): N/A
Leergewicht: 2.170 kg | **Anhängelast** (g/u): 1.800 kg/750 kg
Frunk: 31 l | **Kofferraum:** 410 l/1.286 l

4WD DC 3P TM

Volvo EX40 Twin Motor AWD Performance

5



DE | AT

Preis DE: ab 62.890 €

Preis AT: ab 62.490 €

Akku-Kapazität (brutto/netto): 82 kWh/79 kWh

Reichweite (WLTP/CLTC/EPA): 537 km/—/—
Verbrauch (WLTP): 19,4–17,6 kWh/100 km
Ladestandard AC: Typ 2 11 kW 3p
Ladestandard DC: CCS 205 kW
Leistung: 325 kW | **Drehmoment:** 670 Nm
Höchstgeschw.: 180 km/h | **Beschleunigung** (0–100 km/h): 4,6 s
c_W-Wert: 0,329 | **Reku-Leistung** (max.): N/A
Leergewicht: 2.184 kg | **Anhängelast** (g/u): 1.800 kg/750 kg
Frunk: 31 l | **Kofferraum:** 410 l/1.286 l

4WD DC 3P TM

Volvo EC40 Single Motor

5

DE | AT

Preis DE: ab 54.390 €

Preis AT: ab 50.690 €

Akku-Kapazität (brutto/netto): 70 kWh/67 kWh

Reichweite (WLTP/CLTC/EPA): 487 km/—/—
Verbrauch (WLTP): 18,1–16,7 kWh/100 km
Ladestandard AC: Typ 2 11 kW 3p
Ladestandard DC: CCS 180 kW
Leistung: 175 kW | **Drehmoment:** 420 Nm
Höchstgeschw.: 180 km/h | **Beschleunigung** (0–100 km/h): 7,3 s
c_W-Wert: 0,319 | **Reku-Leistung** (max.): N/A
Leergewicht: 2.057 kg | **Anhängelast** (g/u): 1.500 kg/750 kg
Frunk: 31 l | **Kofferraum:** 404 l/1.196 l

RWD DC 3P TM

VOLVO

Volvo EC40 Single Motor Extended Range

5



DE | AT | EAM 01/24

Preis DE: ab 57.190 €

Preis AT: ab 56.390 €

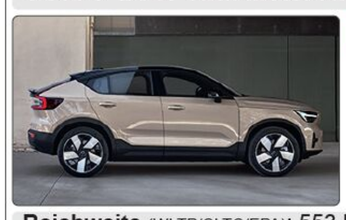
Akku-Kapazität (brutto/netto): 82 kWh/79 kWh

Reichweite (WLTP/CLTC/EPA): 583 km/—/478 km
Verbrauch (WLTP): 17,5–16,2 kWh/100 km
Ladestandard AC: Typ 2 11 kW 3p
Ladestandard DC: CCS 205 kW
Leistung: 185 kW | **Drehmoment:** 420 Nm
Höchstgeschw.: 180 km/h | **Beschleunigung** (0–100 km/h): 7,3 s
c_W-Wert: 0,319 | **Reku-Leistung** (max.): N/A
Leergewicht: 2.095 kg | **Anhängelast** (g/u): 1.500 kg/750 kg
Frunk: 31 l | **Kofferraum:** 404 l/1.196 l

RWD DC 3P TM

Volvo EC40 Twin Motor AWD

5



DE | AT | EAM 06/21

Preis DE: ab 61.290 €

Preis AT: ab 59.890 €

Akku-Kapazität (brutto/netto): 82 kWh/79 kWh

Reichweite (WLTP/CLTC/EPA): 553 km/670 km/414 km
Verbrauch (WLTP): 18,7–17,2 kWh/100 km
Ladestandard AC: Typ 2 11 kW 3p
Ladestandard DC: CCS 205 kW
Leistung: 300 kW | **Drehmoment:** 670 Nm
Höchstgeschw.: 180 km/h | **Beschleunigung** (0–100 km/h): 4,7 s
c_W-Wert: 0,319 | **Reku-Leistung** (max.): N/A
Leergewicht: 2.185 kg | **Anhängelast** (g/u): 1.800 kg/750 kg
Frunk: 31 l | **Kofferraum:** 404 l/1.196 l

4WD DC 3P TM

Volvo EC40 Twin Motor AWD Performance

5



DE | AT | EAM 06/21

Preis DE: ab 64.390 €

Preis AT: ab 63.490 €

Akku-Kapazität (brutto/netto): 82 kWh/79 kWh

Reichweite (WLTP/CLTC/EPA): 552 km/670 km/414 km
Verbrauch (WLTP): 18,7–17,3 kWh/100 km
Ladestandard AC: Typ 2 11 kW 3p
Ladestandard DC: CCS 205 kW
Leistung: 325 kW | **Drehmoment:** 670 Nm
Höchstgeschw.: 180 km/h | **Beschleunigung** (0–100 km/h): 4,6 s
c_W-Wert: 0,319 | **Reku-Leistung** (max.): N/A
Leergewicht: 2.191 kg | **Anhängelast** (g/u): 1.800 kg/750 kg
Frunk: 31 l | **Kofferraum:** 404 l/1.196 l

4WD DC 3P TM

Volvo ES90 Single Motor



DE | AT | EAM 06/25

Preis DE: ab 71.990 €

Preis AT: ab 69.990 €

Akku-Kapazität (brutto/netto): 92 kWh/88 kWh

Reichweite (WLTP/CLTC/EPA): 650 km/700 km/—
Verbrauch (WLTP): 18,5–15,9 kWh/100 km
Ladestandard AC: Typ 2 11 kW 3p
Ladestandard DC: CCS 300 kW
Leistung: 245 kW | **Drehmoment:** 480 Nm
Höchstgeschw.: 180 km/h | **Beschleunigung** (0–100 km/h): 6,9 s
c_W-Wert: 0,25 | **Reku-Leistung** (max.): N/A
Leergewicht: 2.441 kg | **Anhängelast** (g/u): 1.600 kg/750 kg
Frunk: 27 l | **Kofferraum:** 446 l/1.427 l

RWD DC 3P TM V2H

Volvo ES90 Twin Motor AWD

DE | AT | EAM 06/25

Preis DE: ab 88.990 €

Preis AT: ab 87.140 €

Akku-Kapazität (brutto/netto): 106 kWh/102 kWh

Reichweite (WLTP/CLTC/EPA): 700 km/740 km/—
Verbrauch (WLTP): 17,1 kWh/100 km
Ladestandard AC: Typ 2 11 kW 3p
Ladestandard DC: CCS 350 kW
Leistung: 330 kW | **Drehmoment:** 670 Nm
Höchstgeschw.: 180 km/h | **Beschleunigung** (0–100 km/h): 5,4 s
c_W-Wert: 0,25 | **Reku-Leistung** (max.): N/A
Leergewicht: 2.628 kg | **Anhängelast** (g/u): 2.000 kg/750 kg
Frunk: 27 l | **Kofferraum:** 446 l/1.427 l

4WD DC 3P TM V2H

VOLVO

Volvo ES90 Twin Motor Performance AWD



DE | AT | EAM 06/25

Preis DE: ab 94.490 €

Preis AT: ab 92.490 €

Akku-Kapazität (brutto/netto): 106 kWh/102 kWh

Reichweite (WLTP/CLTC/EPA): 700 km/740 km/—
Verbrauch (WLTP): 17,1 kWh/100 km
Ladestandard AC: Typ 2 11 kW 3p
Ladestandard DC: CCS 350 kW

Leistung: 500 kW	**Drehmoment:** 870 Nm
Höchstgeschw.: 180 km/h	**Beschleunigung** (0–100 km/h)**:** 4,0 s
c_w-Wert: 0,25	**Reku-Leistung** (max.)**:** N/A
Leergewicht: 2.628 kg	**Anhängelast** (g/u)**:** 2.000 kg/750 kg
Frunk: 27 l	**Kofferraum:** 446 l/1.427 l

4WD | DC | 3P | TM | V2H

Volvo EX90 Single Motor



DE | AT | EAM 05/24

Preis DE: ab 85.990 €

Preis AT: ab 86.200 €

Akku-Kapazität (brutto/netto): 92 kWh/88 kWh

Reichweite (WLTP/CLTC/EPA): 570 km/—/—
Verbrauch (WLTP): 21,6–18,3 kWh/100 km
Ladestandard AC: Typ 2 11 kW 3p
Ladestandard DC: CCS 310 kW

Leistung: 245 kW	**Drehmoment:** 480 Nm
Höchstgeschw.: 180 km/h	**Beschleunigung** (0–100 km/h)**:** 6,8 s
c_w-Wert: 0,29	**Reku-Leistung** (max.)**:** N/A
Leergewicht: 2.556 kg	**Anhängelast** (g/u)**:** 1.500 kg/750 kg
Frunk: 49 l	**Kofferraum:** 697 l/2.135 l

RWD | DC | 3P | TM | V2H

Volvo EX90 Twin Motor AWD



DE | AT | EAM 05/24

Preis DE: ab 96.190 €

Preis AT: ab 96.200 €

Akku-Kapazität (brutto/netto): 106 kWh/102 kWh

Reichweite (WLTP/CLTC/EPA): 622 km/—/—
Verbrauch (WLTP): 22,8–19,3 kWh/100 km
Ladestandard AC: Typ 2 11 kW 3p
Ladestandard DC: CCS 350 kW

Leistung: 335 kW	**Drehmoment:** 670 Nm
Höchstgeschw.: 180 km/h	**Beschleunigung** (0–100 km/h)**:** 5,5 s
c_w-Wert: 0,29	**Reku-Leistung** (max.)**:** N/A
Leergewicht: 2.725 kg	**Anhängelast** (g/u)**:** 2.200 kg/750 kg
Frunk: 49 l	**Kofferraum:** 697 l/2.135 l

4WD | DC | 3P | TM | V2H

Volvo EX90 Twin Motor Performance AWD



DE | AT | EAM 05/24

Preis DE: ab 101.290 €

Preis AT: ab 101.300 €

Akku-Kapazität (brutto/netto): 106 kWh/102 kWh

Reichweite (WLTP/CLTC/EPA): 622 km/—/—
Verbrauch (WLTP): 22,8–19,3 kWh/100 km
Ladestandard AC: Typ 2 11 kW 3p
Ladestandard DC: CCS 350 kW

Leistung: 500 kW	**Drehmoment:** 870 Nm
Höchstgeschw.: 180 km/h	**Beschleunigung** (0–100 km/h)**:** 4,2 s
c_w-Wert: 0,29	**Reku-Leistung** (max.)**:** N/A
Leergewicht: 2.725 kg	**Anhängelast** (g/u)**:** 2.200 kg/750 kg
Frunk: 49 l	**Kofferraum:** 697 l/2.135 l

4WD | DC | 3P | TM | V2H

VOYAH

Voyah Free



DE | AT | EAM Online

Preis DE: ab 76.990 €

Preis AT: N/A

Akku-Kapazität (brutto/netto): 106,7 kWh/—

Reichweite (WLTP/CLTC/EPA): 500 km/—/—
Verbrauch (WLTP): 20,2 kWh/100 km
Ladestandard AC: Typ 2 11 kW 3p
Ladestandard DC: CCS 100 kW

Leistung: 360 kW	**Drehmoment:** 720 Nm
Höchstgeschw.: 200 km/h	**Beschleunigung** (0–100 km/h)**:** 4,4 s
c_w-Wert: 0,28	**Reku-Leistung** (max.)**:** N/A
Leergewicht: 2.340 kg	**Anhängelast** (g/u)**:** 2.000 kg/750 kg
Frunk: 72 l	**Kofferraum:** 560 l/1.320 l

4WD | DC | 3P | TM

XPeng

XPeng G6 RWD Standard Range



DE | AT Q4/25 | EAM 04/24

Preis DE: ab 43.600 €

Preis AT: N/A

Akku-Kapazität (brutto/netto): 66 kWh/65,34 kWh

Reichweite (WLTP/CLTC/EPA): 435 km/—/—
Verbrauch (WLTP): 17,5 kWh/100 km
Ladestandard AC: Typ 2 11 kW 3p
Ladestandard DC: CCS 215 kW

Leistung: 190 kW	**Drehmoment:** 440 Nm
Höchstgeschw.: 200 km/h	**Beschleunigung** (0–100 km/h)**:** 6,9 s
c_w-Wert: 0,248	**Reku-Leistung** (max.)**:** N/A
Leergewicht: 2.025 kg	**Anhängelast** (g/u)**:** 1.500 kg/750 kg
Frunk: —	**Kofferraum:** 571 l/1.374 l

RWD | DC | 3P | TM | V2L

XPeng G6 RWD Long Range



DE | AT Q4/25 | EAM 04/24

Preis DE: ab 47.600 €

Preis AT: N/A

Akku-Kapazität (brutto/netto): 80,8 kWh/80 kWh

Reichweite (WLTP/CLTC/EPA): 525 km/—/—
Verbrauch (WLTP): 17,5 kWh/100 km
Ladestandard AC: Typ 2 11 kW 3p
Ladestandard DC: CCS 451 kW

Leistung: 218 kW	**Drehmoment:** 440 Nm
Höchstgeschw.: 202 km/h	**Beschleunigung** (0–100 km/h)**:** 6,7 s
c_w-Wert: 0,248	**Reku-Leistung** (max.)**:** N/A
Leergewicht: 2.115 kg	**Anhängelast** (g/u)**:** 1.500 kg/750 kg
Frunk: —	**Kofferraum:** 571 l/1.374 l

RWD | DC | 3P | TM | V2L

XPeng G6 AWD Performance



DE | AT Q4/25 | EAM 04/25

Preis DE: ab 51.600 €

Preis AT: N/A

Akku-Kapazität (brutto/netto): 80,8 kWh/80 kWh

Reichweite (WLTP/CLTC/EPA): 510 km/—/—
Verbrauch (WLTP): 18,4 kWh/100 km
Ladestandard AC: Typ 2 11 kW 3p
Ladestandard DC: CCS 451 kW

Leistung: 358 kW	**Drehmoment:** 660 Nm
Höchstgeschw.: 202 km/h	**Beschleunigung** (0–100 km/h)**:** 4,1 s
c_w-Wert: 0,248	**Reku-Leistung** (max.)**:** N/A
Leergewicht: 2.220 kg	**Anhängelast** (g/u)**:** 1.500 kg/750 kg
Frunk: —	**Kofferraum:** 571 l/1.374 l

4WD | DC | 3P | TM | V2L

XPeng P7 RWD Long Range



DE | AT | EAM 02/25

Preis DE: ab 49.600 €

Preis AT: N/A

Akku-Kapazität (brutto/netto): 86,2 kWh/82,7 kWh

Reichweite (WLTP/CLTC/EPA): 576 km/—/—
Verbrauch (WLTP): 16,8 kWh/100 km
Ladestandard AC: Typ 2 11 kW 3p
Ladestandard DC: CCS 175 kW

Leistung: 203 kW	**Drehmoment:** 440 Nm
Höchstgeschw.: 200 km/h	**Beschleunigung** (0–100 km/h)**:** 6,7 s
c_w-Wert: 0,236	**Reku-Leistung** (max.)**:** N/A
Leergewicht: 2.095 kg	**Anhängelast** (g/u)**:** —
Frunk: —	**Kofferraum:** 440 l/915 l

RWD | DC | 3P | TM | V2L

XPeng P7 AWD Performance



DE | AT | EAM 03/24

Preis DE: ab 58.600 €

Preis AT: N/A

Akku-Kapazität (brutto/netto): 86,2 kWh/82,7 kWh

Reichweite (WLTP/CLTC/EPA): 505 km/—/—
Verbrauch (WLTP): 19,2 kWh/100 km
Ladestandard AC: Typ 2 11 kW 3p
Ladestandard DC: CCS 175 kW

Leistung: 348 kW	**Drehmoment:** 757 Nm
Höchstgeschw.: 200 km/h	**Beschleunigung** (0–100 km/h)**:** 4,1 s
c_w-Wert: 0,236	**Reku-Leistung** (max.)**:** N/A
Leergewicht: 2.215 kg	**Anhängelast** (g/u)**:** —
Frunk: —	**Kofferraum:** 440 l/915 l

4WD | DC | 3P | TM | V2L

XPeng

XPeng P7+ RWD Standard Range



DE Q4/25 | AT

Preis DE: N/A

Preis AT: N/A

Akku-Kapazität (brutto/netto): —/61,1 kWh

Reichweite (WLTP/CLTC/EPA): 450 km/—/—
Verbrauch (WLTP): N/A
Ladestandard AC: Typ 2 11 kW 3p
Ladestandard DC: CCS 470 kW

Leistung: 180 kW	**Drehmoment:** N/A
Höchstgeschw.: 200 km/h	**Beschleunigung** (0–100 km/h)**:** 7,9 s
c_w-Wert: 0,211	**Reku-Leistung** (max.)**:** N/A
Leergewicht: N/A	**Anhängelast** (g/u)**:** 1.500 kg/750 kg
Frunk: —	**Kofferraum:** 725 l/2.221 l

RWD | DC | 3P | TM | V2L

XPeng P7+ RWD Long Range



DE Q4/25 | AT

Preis DE: N/A

Preis AT: N/A

Akku-Kapazität (brutto/netto): —/76,8 kWh

Reichweite (WLTP/CLTC/EPA): 550 km/—/—
Verbrauch (WLTP): N/A
Ladestandard AC: Typ 2 11 kW 3p
Ladestandard DC: CCS 470 kW

Leistung: 230 kW	**Drehmoment:** N/A
Höchstgeschw.: 200 km/h	**Beschleunigung** (0–100 km/h)**:** 7,4 s
c_w-Wert: 0,211	**Reku-Leistung** (max.)**:** N/A
Leergewicht: N/A	**Anhängelast** (g/u)**:** 1.500 kg/750 kg
Frunk: —	**Kofferraum:** 725 l/2.221 l

RWD | DC | 3P | TM | V2L

XPeng P7+ AWD Performance



DE Q4/25 | AT Q4/25

Preis DE: N/A

Preis AT: N/A

Akku-Kapazität (brutto/netto): —/76,8 kWh

Reichweite (WLTP/CLTC/EPA): 500 km/—/—
Verbrauch (WLTP): N/A
Ladestandard AC: Typ 2 11 kW 3p
Ladestandard DC: CCS 470 kW

Leistung: 370 kW	**Drehmoment:** N/A
Höchstgeschw.: 200 km/h	**Beschleunigung** (0–100 km/h)**:** 5,1 s
c_w-Wert: 0,211	**Reku-Leistung** (max.)**:** N/A
Leergewicht: N/A	**Anhängelast** (g/u)**:** 1.500 kg/750 kg
Frunk: —	**Kofferraum:** 725 l/2.221 l

4WD | DC | 3P | TM | V2L

XPeng G9 RWD Standard Range



DE | AT Q4/25 | EAM 03/24

Preis DE: ab 59.600 €

Preis AT: N/A

Akku-Kapazität (brutto/netto): 79 kWh/78,2 kWh

Reichweite (WLTP/CLTC/EPA): 502 km/—/—
Verbrauch (WLTP): 18,4 kWh/100 km
Ladestandard AC: Typ 2 11 kW 3p
Ladestandard DC: CCS 445 kW

Leistung: 258 kW	**Drehmoment:** 465 Nm
Höchstgeschw.: 200 km/h	**Beschleunigung** (0–100 km/h)**:** 6,6 s
c_w-Wert: 0,272	**Reku-Leistung** (max.)**:** N/A
Leergewicht: 2.210 kg	**Anhängelast** (g/u)**:** 1.500 kg/750 kg
Frunk: 71 l	**Kofferraum:** 660 l/1.576 l

RWD | DC | 3P | TM | V2L

XPeng G9 RWD Long Range



DE | AT Q4/25 | EAM 03/24

Preis DE: ab 63.600 €

Preis AT: N/A

Akku-Kapazität (brutto/netto): 93,1 kWh/92,2 kWh

Reichweite (WLTP/CLTC/EPA): 585 km/—/—
Verbrauch (WLTP): 18,6 kWh/100 km
Ladestandard AC: Typ 2 11 kW 3p
Ladestandard DC: CCS 525 kW

Leistung: 258 kW	**Drehmoment:** 465 Nm
Höchstgeschw.: 200 km/h	**Beschleunigung** (0–100 km/h)**:** 6,4 s
c_w-Wert: 0,272	**Reku-Leistung** (max.)**:** N/A
Leergewicht: 2.290 kg	**Anhängelast** (g/u)**:** 1.500 kg/750 kg
Frunk: 71 l	**Kofferraum:** 660 l/1.576 l

RWD | DC | 3P | TM | V2L

XPeng

XPeng G9 AWD Performance

5



DE | AT Q4/25 | EAM 01/25

Preis DE: ab 72.600 €

Preis AT: N/A

Akku-Kapazität (brutto/netto): 93,1 kWh/92,2 kWh

Reichweite (WLTP/CLTC/EPA): 540 km/—/—
Verbrauch (WLTP): 20,1 kWh/100 km
Ladestandard AC: Typ 2 11 kW 3p
Ladestandard DC: CCS 525 kW

Leistung: 423 kW	**Drehmoment:** 695 Nm
Höchstgeschw.: 200 km/h	**Beschleunigung** (0–100 km/h): 4,2 s
c_W-Wert: 0,272	**Reku-Leistung** (max.): N/A
Leergewicht: 2.395 kg	**Anhängelast** (g/u): 1.500 kg/750 kg
Frunk: 71 l	**Kofferraum:** 660 l/1.576 l

4WD, DC, 3P, TM, V2L

FCEV

Brennstoffzellen Pkw

Datenstand: 11/2025

HYUNDAI

Hyundai Nexo



DE | AT | EAM 01/20

Preis DE: ab 77.290 €

Preis AT: ab 79.800 €

Brennstoffzelle: 95 kW
Tankgröße: 6,33 kg

Reichweite gesamt (WLTP/CLTC/EPA): 666 km/756 km/611 km
Verbrauch (WLTP): 0,95 kg/100 km
Akku-Kapazität (brutto/netto): 1,56 kWh/—
Ladestandard AC/DC: —/—

Leistung: 120 kW	**Drehmoment:** 395 Nm
Höchstgeschw.: 179 km/h	**Beschleunigung** (0–100 km/h): 9,2 s
c_W-Wert: 0,33	**Reku-Leistung** (max.): N/A
Leergewicht: 1.889 kg	**Anhängelast** (g/u): —
Frunk: —	**Kofferraum:** 461 l/1.466 l

FWD, TM

TOYOTA

Toyota Mirai II



DE | AT | EAM Online

Preis DE: ab 65.990 €

Preis AT: ab 59.900 €

Brennstoffzelle: 128 kW
Tankgröße: 5,6 kg

Reichweite gesamt (WLTP/CLTC/EPA): 650 km/—/647 km
Verbrauch (WLTP): 0,89–0,79 kg/100km
Akku-Kapazität (brutto/netto): 1,24 kWh/—
Ladestandard AC/DC: —/—

Leistung: 134 kW	**Drehmoment:** 300 Nm
Höchstgeschw.: 175 km/h	**Beschleunigung** (0–100 km/h): 9,2 s
c_W-Wert: 0,29	**Reku-Leistung** (max.): N/A
Leergewicht: 1.900 kg	**Anhängelast** (g/u): —
Frunk: —	**Kofferraum:** 300 l

RWD, TM

Übersicht aller im Heft verwendeten Symbole

- FWD ....Vorderräder angetrieben
- RWD ....Hinterräder angetrieben
- 4WD ....Allradantrieb
- ↓ .....Preissenkung (seit letzter Ausgabe)
- ↑ .....Preisanstieg (seit letzter Ausgabe)
- € .....Batteriemiete möglich
- TM .....Batterie-Temperaturmanagement
- 1P 1-Phasen-Lader
- 2P .....2-Phasen-Lader (Serie oder optional)
- 3P .....3-Phasen-Lader (Serie oder optional)
- DC .....Laden mit Gleichstrom möglich
- V2L .....Vehicle-to-Load-fähig
- V2H .....Vehicle-to-Home-fähig
- V2G .....Vehicle-to-Grid-fähig
- .....Wärmepumpe (Serie oder optional)
- .....Dachträger vom Hersteller bestellbar
- .....Anhängerkupplung ab Werk möglich
- ABS .....ABS-Bremssystem
- .....One-Pedal-Driving
- X .....Anzahl der Sterne im NCAP-Crashtest
- .....Fahrzeug neu in Liste aufgenommen
- NEWS .....Datenänderung seit letzter Ausgabe
- EAM xx/xx ...Aktuellster Bericht in EAM-AA/JJ
- EAM Online ...Bericht online verfügbar
- .....Android Auto
- .....Apple CarPlay
- X .....Längenvarianten verfügbar
- 2 .....Zwei Längenvarianten verfügbar
- 3 .....Drei Längenvarianten verfügbar
- X .....Höhenvarianten verfügbar
- DE .....Bestellbar in DE
- AT .....Bestellbar in AT
- AT .....Nicht bestellbar in AT
- DE .....Nicht bestellbar in DE
- DE QX .....Voraussichtlich bestellbar ab Qx in DE
- AT QX .....Voraussichtlich bestellbar ab Qx in AT

Elektroautomobil Neuwagenübersicht BEV & FCEV

PDF

Download PDF



elektro
auto
mobil

Das Magazin für Elektromobilität

Bestellen Sie jetzt Ihr Elektroautomobil-Abo

QR-Code scannen, und ab sofort die aktuelle Elektroautomobil regelmäßig lesen!

6 Ausgaben jährlich

pünktlich in Ihrem Briefkasten

keine Versandkosten

Wählen Sie zwischen Print-Abo und ePaper-Abo. Oder entscheiden Sie sich für das Kombi-Abo: ePaper und Printmagazin im günstigen Bundle!

Besuchen Sie uns auch online:
www.elektroautomobil.com



UNTERWEGS IM BMW IX3: WIE GUT IST DIE NEUE KLASSE?

Wir fahren das erste Modell auf Basis der neuen Elektroauto-Plattform von BMW. Wie fährt sich das neue SUV? Wie effizient ist es? Und was kann die neueste Infotainmentgeneration? Diese Fragen klären wir in unserem ersten Fahrbericht.

Neuheiten auf zwei Rädern: Das bringt das Jahr 2026

Nach der Saison ist vor der Saison — deshalb werfen wir einen Blick auf die neuesten Modelle unter den Elektro-Motorrädern und -Mopeds. Neben zahlreichen Newcomern entdecken so langsam auch die etablierten Motorradhersteller den Elektroantrieb für sich, weshalb wir uns auf spannende Neuheiten freuen können.

Reportage: Elektromobilität auf La Réunion

Der südlichste Punkt der EU liegt nicht etwa in Spanien, sondern im Indischen Ozean vor Madagaskar: auf La Réunion. Wir waren mit dem Renault R4 auf der kleinen Insel unterwegs, auf der Modelle wie der Renault R5 einen Überraschungserfolg feiern. Doch wie entwickelt sich die Elektromobilität fernab vom Festland?

EAM 01/26

Vorschau

Die nächste Elektroautomobil erhalten Sie ab **05. Februar 2026** am Kiosk oder als ePaper!

Hier finden Sie **Elektroautomobil** auch online:

Anregungen, Kritik und Lob.
Die Meinung unserer Leser ist für uns sehr wichtig. Wir freuen uns auf Ihr Feedback!

leserbrief@elektroautomobil.com

IMPRESSUM

Elektroautomobil erscheint im Verlag Emotive Communication Concepts GmbH • Herausgeber: Dietmar Köslich • Chefredakteur: Marcus Zacher • CvD: Dietmar Köslich • Redakteure & Journalisten: Carl Undéhn (CU), Clemens Gleich (CG), Georg Kacher (GK), Michael Specht (MS), Reinhold Hennig (RHE), Reinhard Huschke (RH), Robin Engelhardt, (RE), Thomas Geiger (TG), Valentin Buss (VB), Vanessa Oelmann (VO), Grafik & Illustration: Lisa Baumgartner • Marketing & Kommunikation: Ksenia Grakovskaya • Aboverwaltung: Hanna Schwarz • Lektorat: Jessica Schaffrath-Oberle, Textatelier73 • Fahrzeugtests: Marcus Zacher, Ingo Koch • Fotografie: Christian Laszlo, Dieter Rebmann • Fachbeirat: Stefan Kopeinig • Vertrieb Deutschland, Schweiz und Luxemburg: Partner Medienservices GmbH, Julius-Hölder-Straße 47, 70597 Stuttgart, Deutschland • Vertrieb Österreich: Presse Großvertrieb, Austria Trunk GmbH, Urstein Süd 13, 5412 Puch, Österreich • Verwaltung und Verlagssitz Österreich: Zollamtstraße 7/3/7, 4020 Linz, E-Mail: office@elektroautomobil.com; Tel.: +43732280356 • Redaktion und Verlagssitz Deutschland: Elektroautomobil Media GmbH, Renzwiesen 6, 70237 Stuttgart; E-Mail: office@elektroautomobil.com; Tel.: +4971127310778 • Erscheinungsorte: Deutschland, Österreich, Schweiz, Luxemburg • Erscheinungsweise: 6 Ausgaben pro Jahr • Einzelheftpreis: Deutschland & Österreich 6,90 Euro; Luxemburg 8,20 Euro; Schweiz 11,00 CHF • Anzeigenbuchung: anzeigen@elektroautomobil.com; Es gelten die „Mediadaten Print 2025“ • Abobestellung: www.elektroautomobil.com/abo-shop • Ausrichtung des Magazins: Offenlegung nach § 25 Mediengesetz: unabhängiges und unpolitisches Blatt für Elektromobilität. Die wesentliche Zielsetzung ist die Veröffentlichung interessanter Themen und Berichte über Elektroautos, Elektrozweiräder und moderne Mobilität im Allgemeinen.

VOLT | FUTURE MOBILITY MESSE 2026

INNOVATION. MOBILITÄT. AUTO.

ENTWICKLUNGEN & EXPERTENWISSEN – ALLES AUF EINEN BLICK



30.01. – 01.02.2026
MESSE AUGSBURG

Infos & Tickets: volt-messe.de

Medienpartner:

elektro auto mobil

topmagazin AUGSBURG

pro-air.de

NEUER CITROËN ë-C3 URBAN-RANGE

DIE PREIS-REVOLUTION

E-AUTO FÜR DEUTSCHLAND

BIS ZU 8 JAHRE CITROËN, WE CARE GARANTIE**

AB

17.990 €*

INKL. 2.000 €* PREISVORTEIL

Kombinierte Werte gem. WLTP:

Energieverbrauch 17,2 kWh/100 km; CO_2-Emission 0 g/km; CO_2-Klasse: A

*Unverbindliche Preisempfehlung des Herstellers i.H.v. 19.990 € inkl. MwSt., abzgl. Citroën- und Händlerbonus i.H.v. 2.000 €, zzgl. Überführung und Zulassung für den Citroën ë-C3 (30 kWh Batterie) Elektromotor 113 Urban-Range mit 83 kW (113 PS) YOU. Gültig bis 31.12.2025. Nur bei teilnehmenden Citroën Partnern. Beispielfoto zeigt Fahrzeug dieser Baureihe, dessen Ausstattungsmerkmale nicht Bestandteil des Angebotes sind.

**2-jährige Neufahrzeuggarantie sowie bis zu 6 Jahre kostenloser, besonderer Schutz, der durch eine regelmäßige Wartung nach dem Garantie- und Serviceheft durch teilnehmenden, autorisierten Citroën Partner aktiviert wird und gültig ist bis zur nächsten regelmäßigen Wartung für bis zu 8 Jahre alte Fahrzeuge mit Laufleistung von max. 160.000 km, gemäß den Bedingungen unter www.citroen.de/wartung-services/citroen-we-care.html

CITROËN