

40 EXTRA-SEITEN über die Elektro-Prämie

E-AUTO FÖRDERUNG

Alles, was Sie jetzt wissen müssen

- So viel Geld gibt's für Stromer und Plug-ins
- Extra-Bonus für Familien mit Kindern
- Leasing als Kauf-Alternative möglich
- Alle Infos zum Förder-Antrag



Opel Frontera
Electric

Für Sie getestet und gemessen: 44 Modelle im E-Check



Cupra
Tavascan



Toyota Prius
Plug-in-Hybrid



Kia EV3



Mazda 6e

Ein Extra von

**auto
motor
und
sport**

2

AUSGABEN GRATIS

EXKLUSIVES
KENNENLERN-
ANGEBOT



Jetzt 2 gratis Ausgaben sichern:
über den QR-Code oder auf
www.auto-motor-und-sport.de/gratishefte

**auto
motor
und
sport**



80 Jahre Automobil-Expertise:

Unabhängige Berichterstattungen, exklusive Ein- und Ausblicke sowie kritische Vergleichstests – das alles und noch mehr gibt es jetzt im Doppelpack.

DER FIAT GRANDE PANDA LIFE IS PANDASTIC

BIS ZU

6.000 €
ELEKTRO
BONUS²



AB 99 € MTL. LEASEN¹

Kombinierte Werte gemäß WLTP: Energieverbrauch 16,8 kWh/100 km; CO₂-Emission 0 g/km; CO₂-Klasse A.

¹Ein unverbindliches Kilometerleasingangebot (Bonität vorausgesetzt) für Privatkunden der Stellantis Bank SA Niederlassung Deutschland, Siemensstraße 10, 63263 Neu-Isenburg, für den Fiat Grande Panda Elektro Pop 83 kW (113 PS), Elektromotor, 44-kWh-Batterie: Leasingsonderzahlung 5.000 €, Laufzeit 48 Monate, 48x mtl. Leasingrate à 99 €, Laufleistung 10.000 km/Jahr. Privatkundenangebot, gültig bis zum 31.03.2026. Nur bei teilnehmenden Fiat Partnern. **Beispielfoto zeigt Fahrzeug der Baureihe, die Ausstattungsmerkmale des abgebildeten Fahrzeugs sind nicht Bestandteil des Angebots.**

Die Leasingsonderzahlung für den Fiat Grande Panda Elektro kann durch die staatliche Förderung von bis zu 6.000 €² ganz oder teilweise übernommen werden. Fordern Sie ein Angebot bei einem Händler Ihrer Wahl an.

²Für Privatkunden bei Kauf oder Leasing eines Pkw-Elektro-/Plug-in-Hybrid-Neufahrzeugs gemäß den staatlichen Förderrichtlinien. Die Förderprämie ist gesondert zu beantragen und wird bewilligt, wenn die persönlichen Fördervoraussetzungen vorliegen. Ein Rechtsanspruch besteht nicht. Details unter www.bundesumweltministerium.de/eauto-förderung.

FIAT



Inhalt

4 **FÖRDERUNG** Wer profitiert von der neuen Prämie? Welche Nachweise sind erforderlich? Wie funktioniert der Antrag? Wir haben die Antworten



8 **KATALOG E-AUTOS** 32 Elektro-Modelle mit Daten und Bewertung



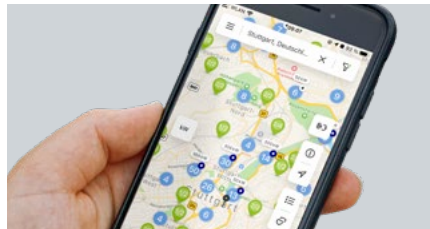
26 **EINSTEIGERGUIDE** Praktische Tipps zu den Themen Akku, Reichweite und Laden



36 **GEBRAUCHTE** Empfehlungen und Infos zum Preisniveau und zur Akku-Haltbarkeit



22 **KATALOG PLUG-IN-HYBRIDE** 12 förderfähige Alternativen zum reinen Stromer



32 **LADE TARIFE** Wie Sie günstig laden und welche Tarifmodelle sich für wen eignen



38 **WISSEN** So testet auto motor und sport E-Autos: Verbrauch, Reichweite, Ladedauer

Editorial

Bei uns erfahren Sie alles über den Einstieg in die E-Mobilität.

Sie planen den Erwerb eines E-Autos oder Plug-in-Hybrid? Jetzt, wo die Bundesregierung eine Förderprämie aufgelegt hat? Wir präsentieren Ihnen mit dieser Beilage alle Tipps rund um die E-Mobilität. Hier erfahren Sie, welchen Förderanspruch Sie persönlich haben. Und wir stellen über 40 Elektroautos und Plug-in-Hybride vor, für die Sie die staatliche Unterstützung in Anspruch nehmen können. Insgesamt stehen immerhin rund drei Milliarden Euro zur Verfügung, rückwirkend für Neuzulassungen ab dem 1. Januar 2026.



Birgit Priemer

In unserem großen Katalog finden Sie Modelle, die bereits das knallharte Testprogramm der Redaktion absolviert haben. Wir haben also unabhängig von den Herstellerangaben die Beschleunigung gemessen, die Bremsen auf eine harte Probe gestellt und die Reichweite sowie die Ladegeschwindigkeit der Batterie ermittelt – damit Sie sich selbst ein genaues Bild von der Qualität der Autos machen können.

Sie spielen schon lange mit dem Gedanken, sich einen Stromer zu kaufen, haben aber noch keine Erfahrung im Umgang mit der E-Mobilität? Kein Problem: Wir haben Ihnen alles, was Sie wissen müssen, in einem Einsteiger-Guide zusammengestellt. Bei uns finden Sie aber auch Alternativen zum Förderprogramm der Bundesregierung, das leider keine Gebrauchtwagen umfasst – obwohl sie besonders für Menschen mit niedrigem Einkommen eine wichtige Alternative darstellen. Stromer aus zweiter Hand bekommen Sie oft schon nach einem Jahr um 30 bis 50 Prozent günstiger als einen Neuwagen. Im Grunde sind das die echten Schnäppchen.

Mittlerweile hat auch die Industrie nachgezogen und eigene Schnäppchen-Angebote platziert. Was aktuell leider noch fehlt: Details zur Abwicklung der Verkaufsförderung von der Politik. Die soll es erst ab Mai geben. Trotzdem können Sie sich auf diesen Seiten bereits auf Ihren Einstieg in die E-Mobilität vorbereiten.

Ein Extra von **auto motor und sport**

IMPRESSUM

Chefredaktion
Michael Pfeiffer, Birgit Priemer
Content Delivery Management
Matthias Ackermann, Stefan Widmann, Jonas Greiner (Multimedia), Edwin Meister (Daten), Johannes Holzwarth (Textarchiv), Rainer Herrmann (Fotoarchiv)

Redaktion Stefan Cerchez (verantw.), Christian Bangemann, Carina Belluomo, Paul Englert, Dirk Gulde, Andreas Jüngling, Claudius Maintz, Holger Wittich
Fotos Harald Almonat, Rossen Gargolov, Getty Images, Achim Hartmann, Hersteller, IMAGO, Picture Alliance, Hans-Dieter Seufert
Layout Jürgen Decker, Katrin Harten-Losch, Nikolaos Kyrmanidis, Sandra Ngnoubamdjum, Saskia Schechter

Verlag Motor Presse Stuttgart GmbH & Co. KG, 70174 Stuttgart
Geschäftsführung Kay Labinsky
Leitung Geschäftsbereich Mobilität Stefan Karcher
Publisher Automobil Maik Müller (Lead), Sandra Mugele, Benjamin Pfalzgraf
Unit Sales Director Automotive Markus Eiberger
Anzeigen Andrea Stiliz (verantw.)

Herstellung Michael Wander (verantw.)
Repro Otterbach Medien KG GmbH & Co., Rastatt
Druck Mohn Media Mohndruck GmbH, Gütersloh. Printed in Germany
Datenschutzanfragen: 0781/84 61 02, automotorsport@datenschutzanfrage.de
Alle Rechte vorbehalten.
© by Motor Presse Stuttgart
Das Extra "E-Auto Förderung" ist eine Beilage von auto motor und sport 5/2026



FOTO: GETTY IMAGES

Neue E-Auto-Förderung

Ein Booster in Form einer staatlichen Förderung soll die Elektromobilität voranbringen. Wann, wenn nicht jetzt, lohnt also die Anschaffung oder das Leasen eines neuen E-Autos oder Plug-in-Hybrids? Ein Überblick mit den wichtigsten Fakten.

Von: **Holger Wittich**

Für wen lohnt sich die neue E-Auto-Förderung? Was muss ich beim Antrag der Elektro-Auto-Prämie beachten? Welche Autos werden überhaupt gefördert? Wir haben die Antworten.

Die Bundesregierung hat die geplanten Rahmenbedingungen für das neue Förderprogramm zur Unterstützung des Kaufs und Leasings von Elektroautos veröffentlicht. Das Programm soll Privathaushalte mit mittleren und niedrigeren Einkommen gezielt entlasten

und den Absatz vollelektrischer Fahrzeuge in Deutschland wieder ankurbeln. Förderfähig sind ausschließlich Neufahrzeuge mit erstmaliger Zulassung in Deutschland ab dem 1. Januar 2026. Die Antragstellung ist ab Mai 2026 vorgesehen, kann aber rückwirkend erfolgen. Entscheidend ist das Datum der Zulassung, nicht das des Kaufvertrags oder der Bestellung. Die Förderung besteht aus einer Basisprämie, einem Familienzuschlag und einer sozialen Staffelung. Insgesamt kann die Unterstützung – je nach Einkommen und Familienstand – bis zu 6000 Euro betragen. Hier die Fördersummen und -bedingungen im Überblick:

3000 Euro für reine Elektroautos (batterieelektrische Fahrzeuge, BEV)

1500 Euro für Plug-in-Hybride und Fahrzeuge mit Range-Extender

+500 Euro je Kind, maximal 1000 Euro bei zwei Kindern

+1000 Euro bei einem zu versteuernden Haushaltseinkommen unter 60 000 Euro

+1000 Euro zusätzlich bei Einkommen unter 45 000 Euro

Gefördert werden ausschließlich Privatpersonen, die ein Fahrzeug der Klasse M1 (Pkw) kaufen oder leasen und erstmals zulassen. Unternehmen und öffentliche Einrichtungen sind nicht antragsberechtigt.

1. Technische Voraussetzungen der förderfähigen Fahrzeuge

Plug-in-Hybride und Fahrzeuge mit Range-Extender sind nur dann förderfähig, wenn sie nachweislich umweltfreundlich betrieben werden können. Konkret gilt: Der CO₂-Ausstoß darf maximal 60 Gramm pro Kilometer betragen (nach Typgenehmigung) oder die elektrische Reichweite muss mindestens 80 Kilometer erreichen. Ab dem 01.07.2027 will die Bundesregierung prüfen, ob künftig reale



Die Elektromobilität soll weiter an Fahrt aufnehmen: Das neue Förderprogramm macht E-Autos und Plug-in-Hybride nun besonders attraktiv

CO₂-Emissionen im Fahrbetrieb als Grundlage dienen sollen, um den tatsächlichen Elektroanteil der Nutzung besser zu erfassen.

2. Förderbedingungen für den Kauf oder das Leasing eines Autos

Die Förderung gilt sowohl für den Fahrzeugkauf als auch für das Leasing. Voraussetzung ist, dass das Fahrzeug auf die Antragstellerin oder den Antragsteller zugelassen wird. Eine Mindesthaltedauer von 36 Monaten ab Erstzulassung ist verpflichtend. Damit soll verhindert werden, dass Fahrzeuge unmittelbar nach Erhalt der Prämie weiterverkauft werden. Beim Leasing gelten dieselben Regeln wie beim Kauf. Das Bundesumweltministerium spricht hier von einer sozial gestaffelten Förderung, die – abhängig von Einkommen und Familiengröße – bis zu 6000 Euro betragen kann (siehe 6. und nächste Seite).

3. Einkommensgrenzen und Antragsvoraussetzungen

Die Förderung richtet sich an Haushalte mit einem zu versteuernden Jahreseinkommen von höchstens 80 000 Euro. Für Familien mit bis zu zwei Kindern unter 18 Jahren erhöht sich die Grenze um 5000 Euro pro Kind, also auf maximal 90 000 Euro. Grundlage für die Berechnung sind die zwei neuesten Steuerbescheide, die höchstens drei Jahre alt sein dürfen. Auch für Paare ohne Trauschein gilt

die gemeinsame Einkommensberechnung. Für Rentnerinnen und Rentner, die keine Steuererklärung abgeben mussten, soll eine alternative Nachweismöglichkeit über eine Rentenbezugsbescheinigung und eine Selbsterklärung geschaffen werden.

4. Finanzrahmen und Zielsetzung

Das Förderprogramm wird über den Klima- und Transformationsfonds finanziert, der sich aus Einnahmen der CO₂-Bepreisung speist. Insgesamt stehen drei Milliarden Euro für den Zeitraum von 2026 bis 2029 zur Verfügung. Nach Schätzungen des Umweltministeriums reicht diese Summe für rund 800 000 Fahrzeuge. Eine Preisobergrenze für geförderte Fahrzeuge ist derzeit nicht vorgesehen. Damit bleibt die Förderung auch für Modelle in höheren Preissegmenten offen, solange die technischen und einkommensbezogenen Voraussetzungen erfüllt sind.

Alle Antworten zur E-Auto-Förderung 2026

5. Das wird gefördert

Das Programm ist auf Neufahrzeuge ausgerichtet, die erstmals in Deutschland zugelassen werden. Zum Start sollen Fahrzeuge der EU-Klasse M1 (Pkw) gefördert werden, wenn sie entweder rein batterieelektrisch fahren, einen Range-Extender besitzen oder ein Plug-in-Hybrid sind. Range-Extender und Plug-in-Hybride müssen dafür zusätzliche Klimaschutzanforderungen erfüllen. Ob Brennstoffzellenfahrzeuge aufgenommen werden, wird noch geprüft.

6. Um diese Summen geht's

Die Basisförderung beträgt 3000 Euro für reine Batterie-Elektrofahrzeuge und 1500 Euro für Plug-in-Hybride oder Fahrzeuge mit Range-Extender. Familien erhalten zusätzlich 500 Euro pro Kind, maximal 1000 Euro (bis zu zwei Kinder). Es gibt eine soziale Staffelung: 1000 Euro zusätzlich bei Einkommen unter 60 000 Euro und weitere 1000 Euro bei Einkommen unter 45 000 Euro.

7. Diese Nachweise brauchen Sie

Privatpersonen können die Förderung erhalten, wenn sie ein Neufahrzeug der Klasse M1 mit batterieelektrischem Antrieb oder einen förderfähigen Plug-in-Hybrid bzw. Range-Extender kaufen oder leasen, das erstmals im Inland zugelassen wird. Das zu versteuernde Haushaltsjahreseinkommen darf höchstens 80 000 Euro betragen. Für bis zu zwei Kinder unter 18 Jahren erhöht sich die Grenze auf maximal 90 000 Euro. Als Berechnungsgrundlage gilt der Durchschnitt der beiden neuesten Einkommensteuerbescheide, die höchstens drei Jahre alt sein dürfen. Bei Ehe-

paaren, eingetragenen Lebenspartnerschaften oder eheähnlichen Gemeinschaften wird das gemeinsame zu versteuernde Einkommen beider Partner addiert. Weitere Details zur Berechnungsgrundlage, zur Berücksichtigung von Kindern und zur Antragstellung ohne Steuerbescheid sollen in der Förderrichtlinie festgelegt werden. Da die Förderung auch rückwirkend beantragt werden kann, entsteht Antragstellern dadurch kein Nachteil.

8. Plug-In-Hybride und Elektromodelle mit Range-Extender sind ebenfalls förderfähig

Vom 1. Januar 2026 bis 30. Juni 2027 werden Plug-in-Hybride oder batterieelektrische Fahrzeuge mit Range-Extender gefördert, wenn ihre CO₂-Emissionen höchstens 60 g CO₂/km (Typgenehmigungswert) betragen oder die elektrische Reichweite mindestens 80 km beträgt. Ab dem 1. Juli 2027 erwägt die Bundesregierung, die Förderung an realen CO₂-Emissionen auszurichten, um eine weitgehende Nutzung des Elektroantriebs zu fördern.

9. Lange Lieferzeiten verschieben den Zeitpunkt der Auszahlung

Entscheidend ist die Zulassung, nicht der Bestellzeitpunkt. Bei Anträgen gegen Jahresende kann sich die Auszahlung ins nächste Jahr verschieben.

10. Auch Privatkunden-Leasing wird gestaffelt gefördert

Das sozial gestaffelte Förderprogramm unterstützt – abhängig von Einkommen und Familiengröße – auch das Leasing, mit bis zu 6000 Euro. Für Leasing gelten die gleichen Regelungen wie beim Kauf; der Neuwagen muss auf den Leasingnehmer zugelassen sein und drei Jahre gehalten werden.

11. Ein Weiterverkauf ist frühestens nach drei Jahren erlaubt

Die Förderung schreibt eine Mindesthaltedauer von 36 Monaten ab Erstzulassung vor. Bei dem gilt sowohl für den Kauf als auch für das Leasing. Sie soll sicherstellen, dass Privatpersonen das Fahrzeug tatsächlich nutzen; ohne Haltedauer könnten Fahrzeuge mit Förderung sofort weiterverkauft werden.

12. Infos zur Förderfähigkeit eines Modells online oder beim Händler

Informationen über die CO₂-Emissionen eines Plug-in-Hybrid- oder Range-Extender-Fahrzeugs gibt es beim Hersteller oder Händler.

13. Weniger Bürokratie durch einstufiges Antragsverfahren

Maßgeblich ist das Datum der Zulassung. Der Antrag kann nach der Zulassung in einem einstufigen Verfahren gestellt werden und muss spätestens ein Jahr danach erfolgen. Dadurch ist nur ein Antrag erforderlich und die Bürokratie wird halbiert.

14. Einkommensgrenze bewusst bei 80 000 Euro festgelegt

Diese Grenze entspricht dem Medianeinkommen privater Neuwagenkäufer (laut Erhebung „Mobilität in Deutschland“). Damit können etwa die Hälfte der privaten Haushalte, die einen Neuwagen kaufen, die Prämie beantragen und nutzen. Die Einkommensgrenze dient der sozialen Staffelung, um sogenannte Mitnahmeeffekte zu vermeiden und die Mittel gezielt für Bürger mit mittleren Einkommen einzusetzen.

15. Finanzierung aus verschiedenen bestehenden Förder-Fonds

Die Fördermittel kommen aus dem Klima- und Transformationsfonds der Bundesregierung, der u. a. durch CO₂-Bepreisung gespeist wird. Insgesamt stehen drei Milliarden Euro für den Zeitraum vom 1. Januar 2026 bis 2029 bereit. Je nach Verteilung zwischen vollelektrischen Fahrzeugen und Plug-In-Hybriden reicht das Geld voraussichtlich für rund 800 000 Fahrzeuge.

16. Anträge ab Mai möglich

Förderfähig sind Fahrzeuge, die nach dem 1. Januar 2026 in Deutschland neu zugelassen werden. Voraussichtlich können Anträge ab Mai 2026 online gestellt werden und auch rückwirkend; entscheidend ist das Zulassungsdatum.

17. Paare ohne Trauschein, aber mit

gemeinsamen Kindern profitieren ebenfalls

Auch für eheähnliche Gemeinschaften wird das zu versteuernde Haushaltseinkommen beider Partner addiert. Details zur Berechnungsgrundlage und zur Berücksichtigung von Kindern werden in der Förderrichtlinie erläutert. Da die Förderung bis zu einem Jahr rückwirkend beantragt werden kann, entsteht kein Nachteil.

18. Angepasstess Nachweisverfahren für Rentner ohne Steuererklärung

Wer nicht zur Abgabe einer Steuererklärung verpflichtet war, kann diese auch nachträglich einreichen. Rentnerinnen oder Rentner ohne Steuererklärung können eine Rentenbezugsbescheinigung und eine Selbsterklärung über weitere Einkünfte vorlegen. Das Verfahren und die Berechnungsgrundlage werden in der Förderrichtlinie näher beschrieben; die Antragstellung kann ein Jahr rückwirkend erfolgen.

19. Kaufprämie gilt für alle Fabrikate unabhängig von Hersteller-Sitz und Prouktionsort

Förderfähig sind alle erstmals im Inland zugelassenen Neufahrzeuge der Klasse M1 mit rein batterieelektrischem Antrieb, Range-Extender oder Plug-In-Hybrid, sofern die Hybride bestimmte Klimaschutzanforderungen

Mehr zur E-Auto-Förderung erfahren Sie auf dem YouTube-Kanal von MO/OVE – einfach den QR-Code scannen oder im Browser unter <https://ams.to/moove-praemie>




MO/OVE
DER NEW MOBILITY PODCAST

erfüllen. Aktuell stammen etwa 80 Prozent der neu zugelassenen E-Autos in Deutschland aus europäischer Produktion. Die Aufnahme von EU-Präferenzregelungen wird geprüft und könnte später in das Programm integriert werden; das Bundesumweltministerium wird vor Inkrafttreten informieren.

Soziale Staffelung des E-Auto-Boosters ⚡💧

Zu versteuerndes Haushaltsjahreseinkommen	Haushalt ohne Kinder unter 18 Jahren		Haushalt mit einem Kind unter 18 Jahren		Haushalt mit zwei und mehr Kindern unter 18 Jahren	
	vollelektrische Fahrzeuge	Plug-In- Hybride	vollelektrische Fahrzeuge	Plug-In- Hybride	vollelektrische Fahrzeuge	Plug-In- Hybride
85.001 € bis 90.000 €	nicht förderfähig	nicht förderfähig	nicht förderfähig	nicht förderfähig	4.000 €	2.500 €
80.001 € bis 85.000 €	nicht förderfähig	nicht förderfähig	3.500 €	2.000 €	4.000 €	2.500 €
60.001 € bis 80.000 €	3.000 €	1.500 €	3.500 €	2.000 €	4.000 €	2.500 €
45.001 € bis 60.000 €	4.000 €	2.500 €	4.500 €	3.000 €	5.000 €	3.500 €
Bis 45.000 €	5.000 €	3.500 €	5.500 €	4.000 €	6.000 €	4.500 €



THE iX1

JETZT FÜR PRIVATKUNDEN:
BIS ZU 6.000 € STAATLICHE FÖRDERUNG*



STAATLICH GEFÖRDERT,
ELEKTRISCH BEGEISTERT.

Freude am Fahren

*Nur für Privatkunden. Die E-Auto-Förderung gilt beim Kauf oder Leasing eines erstmals in Deutschland zugelassenen Neufahrzeugs mit rein batterieelektrischem Antrieb, batterieelektrischem Antrieb mit Range-Extender (REEV) oder Plug-in-Hybrid-Antrieb (PHEV). REEV oder PHEV werden gefördert, sofern die Fahrzeuge bestimmte Klimaschutzrelevante Anforderungen erfüllen. BMW übernimmt keine Verantwortung für die Gewährung von bestimmten Förderbeträgen durch den Bund. Weitere Informationen finden Sie unter [Bundesumweltministerium.de](https://www.bundesumweltministerium.de) (insb. die geltenden Bedingungen und Konditionen) und unter [bmw.de](https://www.bmw.de).

Die fahren mit Strom

Alfa Romeo Junior Elettrica

39 500 Euro



115 kW (156 PS) • 56 kWh • 261 km • 21,4 kWh/100 km • 11/100 kW • 31 Minuten • 9,3 s • 35,4 m

Mit der E-Version des Junior feierte Alfa Romeo 2024 seine Stromer-Premiere. Wie man es von einem Alfa erwartet, lässt sich der Junior Elettrica präzise lenken und angenehm dynamisch bewegen. Richtig flott ist erwartungsgemäß die 280-PS-Variante, der Basisantrieb ist eher gemütlich, die Reichweite kein Ruhmesblatt.

- ⊕ präzises Lenkung
- ⊕ dynamisches Fahrverhalten
- ⊕ kurze Bremswege
- ⊖ in seiner Klasse teuer
- ⊖ Navi ohne Ladeplanung
- ⊖ eher mäßige Reichweite

Audi Q4 55 e-tron

59 000 Euro



250 kW (340 PS) • 84 kWh • 363 km • 23,1 kWh/100 km • 11/175 kW • 10 Minuten • 5,4 s • 36,8 m

Auf Basis der VW-Elektroplattform MEB hat Audi den geräumigen Q4 e-tron entwickelt. Als E-Auto ist er durchaus talentiert, lädt am DC-Lader in nur zehn Minuten so viel Strom, dass er damit 200 Kilometer weiterfahren kann – ein absolut alltagstauglicher Wert, ebenso die Reichweite von 363 Kilometern.

- ⊕ flott am DC-Lader
- ⊕ alltagstaugliche Reichweite
- ⊕ üppiges Raumangebot
- ⊖ hoher Einstandspreis
- ⊖ mittelmäßige Bremswerte
- ⊖ weniger hochwertig als frühere Audis

BMW i4 xDrive 40

64 100 Euro



295 kW (401 PS) • 92 kWh • 365 km • 25,2 kWh/100 km • 11/200 kW • 17 Minuten • 5,0 s • 33,5 m

Den BMW Vierer gibt es nicht nur als Stromer, seine Plattform ist auch für Verbrenner ausgelegt. Das bringt minimale Einschränkungen mit sich, vor allem im Fond. Ansonsten ist der Mittelklasse-Elektriker ein rundum gelungenes E-Auto, das bereits mehrere Vergleichstests bei auto motor und sport gewonnen hat.

- ⊕ alltagstaugliche Reichweite
- ⊕ sehr gute Bremswerte
- ⊕ kurze Ladezeiten am DC-Lader
- ⊖ Anschaffung teuer
- ⊖ unbequeme Fondsitzposition
- ⊖ großer Wendekreis

BMW iX1 eDrive 20

48 800 Euro



150 kW (204 PS) • 71 kWh • 314 km • 22,6 kWh/100 km • 11 (22)/130 kW • 23 Minuten • 8,5 s • 36,7 m

Der iX1 basiert zwar nicht auf der Technologie von BMWs Neuer Klasse, ist aber dennoch gut für Testsiege bei auto motor und sport. Sein Gesamtpaket ist ausgewogen, allerdings in der Basis-Version eDrive 20 nicht ganz so dynamisch, wie man es von einem BMW erwarten würde.

- ⊕ klassenbestes Infotainment
- ⊕ gutes Raumangebot
- ⊕ ordentliche Zuladung
- ⊖ teurer Einstand und Unterhalt
- ⊖ mäßige Reichweite
- ⊖ enttäuschende Längsdynamik

Die Palette der batteriebetriebenen Modelle ist mittlerweile erfreulich groß. In unserer Übersicht präsentieren wir 32 beliebte Stromer, die auto motor und sport bereits getestet hat. Wir haben die wichtigsten Messwerte* sowie die zentralen Aussagen der jeweiligen Tests übersichtlich für Sie zusammengefasst.

Von: **Christian Bangemann**

Citroen ë-C3

23 300 Euro



83 kW (113 PS) • 46 kWh • 240 km • 19,1 kWh/100 km • 11/100 kW • k.A. • 11,0 s • 36,8 m

E-Mobilität sollte erschwinglich sein und darum hat Citroën den ë-C3 im Angebot, der in der Basis bereits für 19 900 Euro zu haben ist. Dabei ist er keine Verzichtserklärung auf Rädern, er stromerte im Test erfreulich weit und erfreut mit alltagstauglicher Geräumigkeit, guter Effizienz und nicht zu wenig Komfort.

- ⊕ günstiger Anschaffungspreis
- ⊕ effizienter Antrieb
- ⊕ erfreulich komfortabel
- ⊖ maximal 132 km/h schnell
- ⊖ mit kleinem Akku (30 kWh)
- ⊖ geringe Reichweite
- ⊖ langer Bremsweg

Cupra Born (170 kW)

41 550 Euro



170 kW (231 PS) • 63 kWh • 297 km • 21,2 kWh/100 km • 11/165 kW • 24 Minuten • 7,0 s • 34,1 m

In der Kompaktklasse zählt der Cupra Born zu den sportlichsten E-Autos, ohne den Komfort zu stark zu vernachlässigen. Flott geht es auch an der Ladesäule beim Stromnachzapfen, die Reichweite begeistert dagegen weniger. Er liefert tadellose Bremsergebnisse trotz Trommeln hinten, die er mit den anderen MEB-Modellen von VW teilt.

- ⊕ kurze Ladezeiten
- ⊕ sportlich und komfortabel
- ⊕ günstiger Unterhalt
- ⊖ eingeschränkte Effizienz
- ⊖ geringe Zuladung
- ⊖ Kopffreiheit im Fond

Cupra Tavascan VZ

57 910 Euro



250 kW (340 PS) • 84 kWh • 319 km • 26,3 kWh/100 km • 11/135 kW • 25 Minuten • 5,5 s • 33,6 m

Wie es Cupra-Kunden erwarten, ist auch der Tavascan ein ausgeprägter Fahrdynamiker, der beim Federungskomfort eher auf der straffen Seite liegt. Er bremst hervorragend, lädt nur durchschnittlich schnell und patzt als Spitzenmodell VZ ein wenig bei der Reichweite.

- ⊕ fahraktiv, gutes Handling
- ⊕ ordentlicher Komfort
- ⊕ sehr gute Bremswerte
- ⊖ geringe Reichweite
- ⊖ DC-Laden nur Mittelmaß
- ⊖ umständliche Bedienung

DS N°4 E-TENSE

45 900 Euro



157 kW (213 PS) • 58 kWh²⁾ • 449 km²⁾ • 15,0 kWh/100 km²⁾ • 11/120 kW • k.A. • 7,1 s²⁾ • k.A.

Ausgesprochen wird er "De-ess Nummer 4". Das kompakte Modell mit dem sperrigen Namen teilt sich die Technik mit dem Opel Astra Electric und läuft ebenfalls in Rüsselsheim vom Band. Optisch geht der DS aber eigene Wege und setzt innen wie außen auf französisches Flair.

- ⊕ hoher Fahrkomfort
- ⊕ gehobene Ausstattung
- ⊕ wertiges Interieur
- ⊖ trödeliges DC-Laden
- ⊖ eingeschränkte Variabilität
- ⊖ selbstbewusste Preise

*Systemleistung in kW/PS (Werksangabe); Messdaten auto motor und sport: benötigte Ladeenergie für eine Vollladung an einer 22 kW-Wallbox in kWh inklusive Ladeverluste; Reichweite in km; Testverbrauch in kWh/100 km; Ladeleistung AC/DC in kW; Dauer Energiezufuhr für 200 km Reichweite in Minuten; Beschleunigung 0-100 km/h in Sekunden; Anhalteweg mit kalter Bremse aus 100 km/h in Metern; ²⁾Werksangabe.

Fiat Grande Panda

24 990 Euro



83 kW (113 PS) • 46 kWh • 220 km • 20,9 kWh/100 km • 11/100 kW • 47 Minuten • 11,7 s • 35,4 m

Unter den Kleinen war der Panda seit jeher ein Großer, weil er pfffiger war als die meisten und immer viel mehr konnte, als nur handlich in der Stadt herumzukurven. Der Grande Panda auf der Smart-Car-Plattform von Stellantis (z.B. Citroën e-C3) überträgt dies nun in das Stromzeitalter – effizient, praktisch und überraschend komfortabel.

- ⊕ gutes Raumangebot
- ⊕ 100-kW-Schnelllader
- ⊕ ordentlicher Komfort
- ⊖ eher knappe Reichweite
- ⊖ geringe Variabilität
- ⊖ schwache AC-Ladeleistung

Fiat 600e

31 490 Euro



115 kW (156 PS) • 54 kWh • 285 km • 18,9 kWh/100 km • 11/100 kW • 28 Minuten • 9,3 s • 36,0 m

Wie sein kleiner Bruder Fiat 500e ist auch der 600e ein Gesicht in der E-Auto-Menge. Er ist ein technischer Zwilling des Opel Corsa Electric und des Peugeot e-208. Seine Reichweite ist alltagstauglich, sein Antrieb wirkt in der Basisversion eher etwas schwächlich, ebenso unterdurchschnittlich ist die Qualitätsanmutung.

- ⊕ effizienter Antrieb
- ⊕ ansprechendes Ambiente
- ⊕ geringe Betriebskosten
- ⊖ recht teuer
- ⊖ schwache Fahrleistungen
- ⊖ bescheidene Qualität

Ford Explorer Ext. Range

48 900 Euro



210 kW (286 PS) • 84 kWh • 424 km • 19,8 kWh/100 km • 11/135 kW • 18 Minuten • 6,3 s • 36,6 m

Der Explorer steht auf derselben Plattform wie der VW ID.3. Was grundsätzlich kein Nachteil ist, denn die Technik ist mittlerweile ausgereift und immer noch aktuell, wie 424 km Reichweite (beim 48 900 Euro teuren Explorer Extended Range RWD) zeigen. In der Basis ist der Explorer schon für 39 990 Euro zu haben.

- ⊕ effizienter E-Antrieb
- ⊕ ordentliches Raumangebot
- ⊕ gutes Navi mit Ladeplanung
- ⊖ umständliche Bedienung
- ⊖ einfache Materialien
- ⊖ gefühllose Lenkung

Ford Puma Gen-E

36 900 Euro



124 kW (168 PS) • 47,4 kWh • 217 km • 21,8 kWh/100 km • 11/100 kW • 52 Minuten • 8,4 s • 34,5 m

Die geschlossene Front unterscheidet den Stromer-Puma von seinen konventionell angetriebenen Geschwistern. Viel wichtiger ist aber, dass durch die Elektrifizierung der tiefe Kofferraum auf enorme 566 Liter wächst, dazu kommt noch der Frunk im Vorderwagen. Weniger enorm sind allerdings Reichweite und Ladetempo.

- ⊕ praktischer Frunk im Bug
- ⊕ sehr großer Kofferraum
- ⊕ handlich
- ⊖ knappe Reichweite
- ⊖ für die Klasse teuer
- ⊖ langsam an der Ladesäule

*Systemleistung in kW/PS (Werksangabe); Messdaten auto motor und sport: benötigte Ladeenergie für eine Vollladung an einer 22 kW-Wallbox in kWh inklusive Ladeverluste; Reichweite in km; Testverbrauch in kWh/100 km; Ladeleistung AC/DC in kW; Dauer Energiezufuhr für 200 km Reichweite in Minuten; Beschleunigung 0-100 km/h in Sekunden; Anhalteweg mit kalter Bremse aus 100 km/h in Metern; ²⁾Werksangabe.

**E-AUTO
FÜR
DEUTSCHLAND**

**WIR VERDOPPELN
DIE STAATLICHE
FÖRDERPRÄMIE!²**



CITROËN ë-C3

AB **16.990 €¹**

INKL. 3.000 € CITROËN FÖRDERPRÄMIE²

Kombinierte Werte gem. WLTP*:

Energieverbrauch: 16,5 - 17,3 kWh/100 km; CO₂-Emission: 0 g/km; CO₂-Klasse: A

MIT BIS ZU

12.000 €²

PREISVORTEIL!

¹Unverbindliche Aktionspreisempfehlung zzgl. Überführung für den Citroën ë-C3 (30 kWh Batterie) Elektromotor 113 Urban Range mit 83 kW (113 PS) YOU unter Berücksichtigung der Citroën Förderprämie: Citroën- und Händlerbonus. Gültig bis 31.03.2026. Nachlass keine Barauszahlung. Nicht mit anderen Aktionen kombinierbar. Nur bei teilnehmenden Citroën Partnern. Beispielfoto zeigt Fahrzeug dieser Baureihe, dessen Ausstattungsmerkmale nicht Bestandteil des Angebotes sind.

²Bei Kauf oder Leasing eines PKW-Elektro-/Plug-in-Hybrid-Neufahrzeuges erhalten alle Privatkunden eine Citroën- und Händler-Förderprämie in Höhe von 3.000 €. Für den Fall, dass der Kunde für eine höhere staatliche Förderprämie berechtigt ist, erhält der Kunde von Citroën die Differenz zwischen der Citroën Förderprämie und der staatlichen Förderprämie, max. weitere 3.000 €. ³Hierfür muss der Kunde bei Kaufvertragsabschluss dem Händler die gleichen Nachweise vorlegen wie bei der staatlichen Förderprämie. ³Bei einer Berechtigung zur maximalen staatlichen Förderung bedeutet dies beim Kauf eines Citroën Elektrofahrzeuges einen Preisvorteil gegenüber der UVP von bis zu 12.000 €. Angebot gültig bis 31.03.2026. Nachlass keine Barauszahlung. Nicht mit anderen Aktionen kombinierbar. Nur bei teilnehmenden Citroën Partnern.

³Für Privatkunden bei Kauf oder Leasing eines PKW-Elektro-/Plug-in-Hybrid-Neufahrzeuges gemäß den staatlichen Förderrichtlinien. Die Förderprämie ist gesondert zu beantragen und wird bewilligt, wenn die persönlichen Fördervoraussetzungen vorliegen. Ein Rechtsanspruch besteht nicht. Details unter www.bundesumweltministerium.de/eauto-förderung.

*Die Werte eines Fahrzeugs hängen nicht nur von der effizienten Ausnutzung des Kraftstoffs durch das Fahrzeug ab, sondern werden auch vom Fahrverhalten und anderen nichttechnischen Faktoren beeinflusst.



CITROËN

Hyundai Inster (85 kW)

25 400 Euro



85 kW (115 PS) • 54 kWh • 291 km • 18,5 kWh/100 km • 11/85 kW • 31 Minuten • 10,7 s • 36,1 m

Nur 3,82 Meter lang, aber vier Türen und ein variabler Innenraum – mit diesen Features richtet sich der Inster an jene, die ein praktisches E-Auto für die Stadt suchen. Er kann aber auch Überland und schafft im Test knapp 300 Kilometer mit einer Batterieladung. In der Basis kostet er 23 900 Euro – nicht billig, aber noch preiswert.

- ⊕ für die Klasse gute Reichweite
- ⊖ wenig Platz für die Fahrerbeine
- ⊕ geringer Verbrauch
- ⊖ Touchscreen liegt ungünstig
- ⊕ variabler Innenraum
- ⊖ zwar fairer, eher hoher Preis

Jeep Avenger Elektro

38 500 Euro



115 kW (156 PS) • 56 kWh • 242 km • 23,1 kWh/100 km • 11/100 kW • 40 Minuten • 8,9 s • 35,9 m

2023 wurde Jeep mit dem Avenger elektrisch und konnte dabei auf jene Stellantis-Konzerntechnik zurückgreifen, die auch im Alfa Romeo Junior oder Fiat 600e steckt. Für einen Kleinwagen (4,08 Meter Länge) sind Platzangebot, Komfort und Reichweite ordentlich, nur beim Laden lässt sich der kleinste Jeep etwas Zeit.

- ⊕ komfortable Federung
- ⊖ für die Klasse teuer
- ⊕ kleiner Wendekreis
- ⊖ keine Anhängelast
- ⊕ angemessene Reichweite
- ⊖ langsam an der Ladesäule

Kia EV3 (58 kWh)

35 990 Euro



150 kW (204 PS) • 65 kWh • 318 km • 20,4 kWh/100 km • 11/101 kW • 27 Minuten • 7,8 s • 35,1 m

Der EV3 belegt, wie gut Kia die E-Mobilität verstanden hat. Seine Reichweite ist hoch, er lädt schnell und ist im Alltag praktisch, weil er viel Platz für die Passagiere und das Gepäck bietet. Im Konkurrenzumfeld sind seine Festkosten allerdings vergleichsweise hoch, sein Federungskomfort eher überschaubar.

- ⊕ hohe Reichweite
- ⊖ hohe Fixkosten
- ⊕ großzügiges Platzangebot
- ⊖ straffes Fahrwerk
- ⊕ hochwertige Materialien
- ⊖ träges Handling

Kia EV4 (81,4 kWh)

43 240 Euro



150 kW (204 PS) • 87 kWh • 393 km • 22,0 kWh/100 km • 11/128 kW • 22 Minuten • 8,1 s • 34,5 m

Der neue Kia EV4 rangiert längenmäßig zwischen VW ID.3 und ID.4. Der Koreaner begeistert seine Passagiere mit reichlich Platz, besonders im Fond. Technisch basiert das extrovertiert gestaltete Steilheckmodell auf dem kürzeren EV3, kommt daher auch mit 400-Volt-Technik. Gebaut wird der Kompakte in der Slowakei.

- ⊕ guter Federungsformfort
- ⊖ Spurhalter zu sensibel
- ⊕ anständige Effizienz
- ⊖ DC-Laden nur Durchschnitt
- ⊕ simple Bedienung
- ⊖ Übersicht nach hinten

*Systemleistung in kW/PS (Werksangabe); Messdaten auto motor und sport: benötigte Ladeenergie für eine Vollladung an einer 22 kW-Wallbox in kWh inklusive Ladeverluste; Reichweite in km; Testverbrauch in kWh/100 km; Ladeleistung AC/DC in kW; Dauer Energiezufuhr für 200 km Reichweite in Minuten; Beschleunigung 0-100 km/h in Sekunden; Anhalteweg mit kalter Bremse aus 100 km/h in Metern; ²⁾Werksangabe.

Gokart-Feeling VOLL AUFGELADEN.



JETZT FÜR
PRIVATKUNDEN MIT BIS ZU

6.000 €

STAATLICHER FÖRDERUNG.*

DER VOLLELEKTRISCHE MINI COOPER.



* Nur für Privatkunden. Die E-Auto-Förderung gilt beim Kauf oder Leasing eines erstmals in Deutschland zugelassenen Neufahrzeugs mit rein batterieelektrischem Antrieb. MINI übernimmt keine Verantwortung für die Gewährung von bestimmten Förderbeträgen durch den Bund. Weitere Informationen finden Sie unter [Bundesumweltministerium.de](https://www.bundesumweltministerium.de) (insb. die geltenden Bedingungen und Konditionen) und unter [mini.de](https://www.mini.de).

MINI Cooper SE: WLTP Energieverbrauch kombiniert: 14,7 kWh/100 km; WLTP CO₂-Emissionen kombiniert: 0 g/km; CO₂-Klasse: A; WLTP Elektrische Reichweite: 385–400 km

Leapmotor T03

18 900 Euro



70 kW (95 PS) • 38 kWh²⁾ • 265 km²⁾ • 16,9 kWh/100 km²⁾ • 6,6/45 kW • k.A. • 12,7 s²⁾ • k.A.

Hier ist es, das wirklich günstige E-Auto aus China und aktuell sogar billig wie nie, weil der T03 zu Leasingraten unter 50 Euro angeboten wird. Von Format und Akkugröße her ist der kleine Chinese, der über ausgewählte Stellantis-Händler vertrieben wird, der ideale Nachfolger der VW e-Up. Fahrgeräusch und Assistenten sind teils aufdringlich.

- ⊕ günstiger Einstandspreis
- ⊕ handliche Abmessungen
- ⊕ gute Ausstattung
- ⊖ lauter Soundgenerator
- ⊖ lange Ladezeiten
- ⊖ nervige Assistenzsysteme

Mazda 6e EV

44 900 Euro



190 kW (258 PS) • 73 kWh • 357 km • 20,4 kWh/100 km • 11/165 kW • 19 Minuten • 7,3 s • 34,9 m

Eine elegante Limousine mit gutem Komfort und hochwertiger Verarbeitung, das ist der Mazda 6e. Im Test erreichte er aber lediglich 332 km Reichweite (mit 68,8 kWh-Akku). Dafür ist der 6e in Anschaffung und Unterhalt günstiger als die meisten Mittelklasse-Konkurrenten und punktet mit hochwertig verarbeitetem Interieur.

- ⊕ günstige Unterhaltskosten
- ⊕ behaglich und wertig
- ⊕ gute Bremsen
- ⊖ knappe Reichweite
- ⊖ touch-lastige Bedienung
- ⊖ kleiner Kofferraum

Mercedes CLA 250+ EQ

55 859 Euro



200 kW (272 PS) • 95 kWh • 440 km • 21,6 kWh/100 km • 11/320 kW • 11 Minuten • 6,8 s • 33,3 m

Er kam, sah und siegte – die Elektroversion des neuen CLA sammelte im auto motor und sport-Einzeltest mehr Punkte als jedes andere Auto zuvor und überzeugte von der Reichweite bis zur Routenführung. Dass dieses Paket nicht billig ist (55 859 Euro für den CLA 250+ EQ), überrascht nicht; die teils schlichten Materialien schon.

- ⊕ sehr schnell am DC-Lader
- ⊕ hohe Reichweite
- ⊕ sehr gutes Navigationssystem
- ⊖ günstige Interieur-Materialien
- ⊖ Federung eher straff
- ⊖ hoher Preis

Mini Cooper E

28 450 Euro



135 kW (184 PS) • 42 kWh • 254 km • 16,5 kWh/100 km • 11/75 kW • k.A. • 7,3 s • 35,9 m

Als Stromer ist der neue Mini Cooper ganz bei sich. Sein tiefer Schwerpunkt und der kraftvolle Antrieb garantieren wieselflinkes Handling und viel Fahrfreude. Er stromert effizient, seine Reichweite ist für einen Kleinwagen angemessen. Das Infotainment reagiert schnell. Nur die Federung verdient ihren Namen nicht.

- ⊕ sehr agiles Handling
- ⊕ gute Laderoutenplanung
- ⊕ effizienter Antrieb
- ⊖ mieser Federungskomfort
- ⊖ kaum Platz im Fond
- ⊖ hoher Preis

*Systemleistung in kW/PS (Werksangabe); Messdaten auto motor und sport: benötigte Ladeenergie für eine Vollladung an einer 22 kW-Wallbox in kWh inklusive Ladeverluste; Reichweite in km; Testverbrauch in kWh/100 km; Ladeleistung AC/DC in kW; Dauer Energiezufuhr für 200 km Reichweite in Minuten; Beschleunigung 0-100 km/h in Sekunden; Anhalteweg mit kalter Bremse aus 100 km/h in Metern; ²⁾Werksangabe.



DER ALFA ROMEO JUNIOR ELETTRICA

JETZT AB **154 €** MTL. LEASEN¹ UND BIS ZU
6.000 € STAATLICHE FÖRDERPRÄMIE SICHERN²



Kombinierte Werte gemäß WLTP: Energieverbrauch 15,5 kWh/100 km; CO₂-Emission 0 g/km; CO₂-Klasse A.

¹Ein unverbindliches Kilometerleasingangebot der Stellantis Bank SA Niederlassung Deutschland, Siemensstraße 10, 63263 Neu-Isenburg, für den Alfa Romeo Junior Elettrica 115 kW (156 PS) – 54 kWh, Leasingsonderzahlung 5.000,- €, Laufzeit 36 Monate, mtl. Leasingraten 154,- €, Laufleistung 5.000 km/Jahr. Alle Preisangaben inkl. MwSt.; zzgl. Überführungs- und Zulassungskosten. Angebot gültig bis zum 31.03.2026. Mehr- und Minderkilometer (Freigrenze 2.500 km) sowie eventuell vorhandene Schäden werden nach Vertragsende gesondert abgerechnet. Die Leasingsonderzahlung kann durch die staatliche Förderprämie² ganz oder teilweise übernommen werden. Die Förderung ist nicht Bestandteil des Leasingvertrags. Über alle Detailbedingungen informiert Sie gerne Ihr teilnehmender Alfa Romeo Partner. Privatkundenangebot, nur gültig für ausgewählte, nicht bereits zugelassene Neufahrzeuge, nicht kombinierbar mit weiteren Aktionen. Nur bei teilnehmenden Alfa Romeo Partnern. Beispielfoto zeigt Fahrzeug der jeweiligen Baureihe, die Ausstattungsmerkmale des abgebildeten Fahrzeugs sind nicht Bestandteil des Angebots.

²Für Privatkunden bei Kauf oder Leasing eines PKW-Elektro-/Plug-in-Hybrid-Neufahrzeugs gemäß den staatlichen Förderrichtlinien. Die Förderprämie ist gesondert zu beantragen und wird bewilligt, wenn die persönlichen Fördervoraussetzungen vorliegen. Ein Rechtsanspruch besteht nicht. Details unter www.bundesumweltministerium.de/eauto-förderung.

Nissan Arya (63 kWh)

43 490 Euro



160 kW (218 PS) • 68 kWh • 289 km • 23,5 kWh/100 km • 22/130 kW • 31 Minuten • 8,3 s • 37,1 m

Mit dem Leaf hat Nissan kräftig Pionierarbeit bei der Transformation der Mobilität geleistet. Mit dem Ariya, ein Konkurrent etwa für den Cupra Tavascan, kam 2022 die zweite elektrische Baureihe. Sein Verbrauch ist angemessen, das Platzangebot für alle Passagiere gut und er fährt leise, mit einer Ladung allerdings nicht sehr weit.

- | | |
|---------------------|-------------------------------|
| ⊕ attraktiver Preis | ⊖ harsche Federung |
| ⊕ feines Interieur | ⊖ knappe Reichweite |
| ⊕ gute Ausstattung | ⊖ nach hinten unübersichtlich |

Opel Frontera-e (54 kWh)

31 190 Euro



115 kW (156 PS) • 54 kWh²⁾ • 279 km²⁾ • 20,4 kWh/100 km²⁾ • 11/100 kW • k.A. • 8,5 s²⁾ • 34,9 m

Ein alltags- und familientaugliches E-Auto mit viel Stauraum und großer Zuladung für nur knapp über 30 000 Euro, das gibt es nicht? Doch, gibt es – zum Beispiel bei Opel. Zaubern können sie dort aber auch nicht, darum müssen Abstriche bei Reichweite und Optionen (z.B. kein Keyless Go, keine Leseleuchten) gemacht werden.

- | | |
|---------------------------|--------------------------|
| ⊕ preiswert | ⊖ knappe Reichweite |
| ⊕ viel Platz und Zuladung | ⊖ wenig Optionen |
| ⊕ geringer Verbrauch | ⊖ touchlastige Bedienung |

Opel Grandland Electric (73 kWh) 46 950 Euro



157 kW (213 PS) • 88 kWh • 394 km • 22,3 kWh/100 km • 11/150 kW • 21 Minuten • 9,1 s • 39,2 m

Auf 4,65 Metern Länge bietet der Grandland seinen Passagieren viel Platz. Er lässt seinen Kunden die Wahl zwischen Front- oder Allradantrieb und zwei Batteriegrößen (73 kWh und 97 kWh für 51 750 Euro). Die Preise sind selbstbewusst, mit Frontantrieb und kleiner Batterie kostet der Grandland Electric ab 46 950 Euro.

- | | |
|------------------------------------|--------------------------------|
| ⊕ großzügiges Raumangebot | ⊖ durchschnittliche Reichweite |
| ⊕ bequeme Sitze | ⊖ lange Bremswege |
| ⊕ wertige Materialien im Interieur | ⊖ touch-lastige Bedienung |

Peugeot e-208 (115 kW)

37 525 Euro



115 kW (156 PS) • 57 kWh • 279 km • 20,4 kWh/100 km • 11/100 kW • k.A. • 8,5 s • 34,9 m

Das Säbelzahn-Tagfahrlicht macht es auf den ersten Blick klar, hier fährt ein Peugeot, genauer der e-208 156, also der mit dem stärkeren der beiden Antriebe (136 PS und 156 PS). Es geht flott voran und dennoch effizient, das kommt der Reichweite zugute. Die Bedienung des verschachtelten Infotainmentsystems lenkt unnötig ab.

- | | |
|----------------------------------|--------------------------------|
| ⊕ sicheres Fahrverhalten | ⊖ relativ teuer |
| ⊕ für Kleinwagen gute Reichweite | ⊖ verschachteltes Infotainment |
| ⊕ gute Bremswerte | ⊖ Mini-Kofferraum |

*Systemleistung in kW/PS (Werksangabe); Messdaten auto motor und sport: benötigte Ladeenergie für eine Vollladung an einer 22 kW-Wallbox in kWh inklusive Ladeverluste; Reichweite in km; Testverbrauch in kWh/100 km; Ladeleistung AC/DC in kW; Dauer Energiezufuhr für 200 km Reichweite in Minuten; Beschleunigung 0-100 km/h in Sekunden; Anhalteweg mit kalter Bremse aus 100 km/h in Metern; ²⁾Werksangabe.



DS AUTOMOBILES

MADE IN GERMANY

N°4



Abbildung zeigt Sonderausstattung.

ELEKTRISCHE ELEGANZ

AB **265 €*** /MTL.

ELECTRIFIED-LEASING

SICHERN SIE SICH DEN N°4 ALS VOLLELEKTRISCHEN REISEBEGLEITER MIT ATTRAKTIVEM SUPPORT UND BIS ZU 6.000 € STAATLICHE FÖRDERPRÄMIE**

Kombinierte Werte gem. WLTP für den N°4 E-TENSE:

Energieverbrauch 15,0-15,1 kWh/100 km; CO₂-Emission 0 g/km; CO₂-Klasse: A

Die Werte eines Fahrzeugs hängen nicht nur von der effizienten Ausnutzung des Kraftstoffs durch das Fahrzeug ab, sondern werden auch vom Fahrverhalten und anderen nichttechnischen Faktoren beeinflusst. Gewichtete Werte sind Mittelwerte für Kraftstoff- und Stromverbrauch von extern aufladbaren Hybridelektrofahrzeugen bei durchschnittlichem Nutzungsprofil und täglichem Laden der Batterie.

*Ein unverbindliches Kilometerleasing (Bonität vorausgesetzt) für Privatkunden der Stellantis Bank SA Niederlassung Deutschland, Siemensstraße 10, 63263 Neu-Isenburg, für den N°4 E-TENSE PALLAS inklusive einer Option, Elektromotor, 158 kW (213 PS), Leasingsonderzahlung 5.000 € (Die Leasingsonderzahlung kann durch eine staatliche Förderprämie** teilweise kompensiert werden. Die Förderung ist nicht Bestandteil des Leasingvertrags); Laufzeit 48 Monate; 48 x mtl. Leasingrate 265,00 €; Laufleistung 10.000 km/Jahr. Die Überführungskosten sind nicht in der Leasingrate enthalten und gesondert an den anbietenden Händler zu entrichten. Angebot gültig vom 21.01. bis auf Widerruf. Mehr- und Minderkilometer (Freigrenze 2.500 km) sowie eventuell vorhandene Schäden werden nach Vertragsende abgerechnet. Abbildung zeigt Wunschausstattung gegen Mehrpreis, die nicht Bestandteil des Angebots ist. Nur bei teilnehmenden DS AUTOMOBILES Partnern.

**Für Privatkunden bei Kauf oder Leasing eines PKW-Elektro-/Plug-in-Hybrid-Neufahrzeuges (PHEV: sofern CO₂-Emission bis zu 60 g CO₂/km (Typgenehmigungswert) oder elekt. Reichweite mind. 80 Km) mit Erstzulassung in Deutschland und Vorliegen der pers. Fördervoraussetzungen. Maßgabe ist zu versteuerndes Haushaltseinkommen bis zu 80.000 € im Jahr. Die Einkommensgrenze erhöht sich für bis zu 2 Kinder um 5.000 € je Kind. Höhe der Prämie: Haushaltseinkommen bis 45.000 € = Elektro 5.000 €/ PHEV 3.500 €, bis 60.000 € = Elektro 4.000 €/PHEV 2.500 €, bis 80.000 € = Elektro 3.000 €/PHEV 1.500 €. Pro Kind 500 € on top bis max. 1.000 €. Das Fahrzeug muss mind. 36 Monate gehalten werden. Der Antrag für die Prämie muss spätestens 1 Jahr nach Zulassung des Fahrzeuges erfolgen. Detailinformationen finden Sie unter: www.bundesumweltministerium.de/eauto-förderung. Die Förderung gilt rückwirkend für Zulassungen ab 01.01.2026 und endet mit Ausschöpfung der bereitgestellten Fördermittel, spätestens am 31.12.2028 bzw. für PHEV am 30.06.2027. Ein Rechtsanspruch besteht nicht.

Peugeot e-2008

40 550 Euro



115 kW (156 PS) • 56 kWh • 254 km • 22,0 kWh/100 km • 11/100 kW • 36 Minuten • 9,0 s • 35,4 m

Als kompakter Crossover, einer Mischung aus SUV und Kombi, tritt der e-2008 beispielsweise gegen den Kia EV3 an. Allerdings ohne dessen Talente beim E-Antrieb: Der Peugeot hat eine eher geringe Reichweite und lädt langsam. Immerhin bietet er auf nur 4,30 Metern Länge für Passagiere und Gepäck ordentlich Platz.

- ⊕ großer Kofferraum
- ⊕ ordentliches Raumangebot
- ⊕ ausreichende Zuladung
- ⊖ mäßig am Schnelllader
- ⊖ knappe Reichweite
- ⊖ im Unterhalt kostspielig

Renault 5 e-Tech 150

31 000 Euro



110 kW (150 PS) • 58 kWh • 303 km • 19,1 kWh/100 km • 11/100 kW • 29 Minuten • 8,6 s • 36,1 m

Retro-Charme und E-Mobilität, das kombiniert der elektrifizierte Renault 5 vortrefflich. Als kompakter Zweitwagen ist er gleichermaßen komfortabel und alltagstauglich. Auch die Reichweite passt, jedenfalls mit dem 52-kWh-Akku. Der macht den kleinen Freund allerdings auch teuer. Aber nicht schnell, bei 150 km/h ist Schluss.

- ⊕ gute Reichweite
- ⊕ handlich und komfortabel
- ⊕ sehr gutes Navi (Google)
- ⊖ mit großem Akku teuer
- ⊖ kein Sparwunder
- ⊖ nur 150 km/h schnell

Renault 4 E-Tech 150

31 880 Euro



110 kW (150 PS) • 56 kWh • 304 km • 18,4 kWh/100 km • 11/100 kW • 27 Minuten • 8,8 s • 37,1 m

Nach dem 5 e-Tech hat Renault mit dem technischen Zwilling 4 e-Tech gleich noch einen kleinen Stromer aufgelegt, der mit viel Charme die Herzen der Käufer erobern will. Er fährt nicht ganz so spaßig wie der 5, bietet dank voluminöserer Karosserie aber mehr Alltagstauglichkeit. Nur bei der Bremse hat Renault wirklich danebengegriffen.

- ⊕ effizienter Antrieb
- ⊕ viel Kofferraum und Zuladung
- ⊕ guter Reisekomfort
- ⊖ lahm am Lader
- ⊖ nicht billig
- ⊖ dürrtige Bremse

Skoda Elroq 85

44 190 Euro



210 kW (286 PS) • 82 kWh • 333 km • 24,6 kWh/100 km • 11/175 kW • 20 Minuten • 6,7 s • 33,4 m

Mit dem Basis-VW ID.3 kämpft der Skoda Elroq um den Titel "günstigstes E-Auto im VW-Konzern", der Elroq ist schon ab 33 900 Euro zu haben (mit 52 kWh-Akku). Und obwohl er das kleinere der beiden Skoda-E-Modelle ist, herrscht keine Enge im Innenraum. Die Einstiegsvariante mit 204 PS beschleunigt nicht ganz so druckvoll.

- ⊕ alltagstaugliche Reichweite
- ⊕ sehr sicheres Fahrverhalten
- ⊕ kleiner Wendekreis
- ⊖ lädt nicht ganz so flott
- ⊖ etwas träges Handling
- ⊖ beschleunigt gemächlich

*Systemleistung in kW/PS (Werksangabe); Messdaten auto motor und sport: benötigte Ladeenergie für eine Vollladung an einer 22 kW-Wallbox in kWh inklusive Ladeverluste; Reichweite in km; Testverbrauch in kWh/100 km; Ladeleistung AC/DC in kW; Dauer Energiezufuhr für 200 km Reichweite in Minuten; Beschleunigung 0-100 km/h in Sekunden; Anhalteweg mit kalter Bremse aus 100 km/h in Metern



ELEKTRO FÜR ALLE. MADE IN GERMANY



ASTRA ELECTRIC

AB **220 €/MONAT** ZZGL. 5.000 € SONDERZAHLUNG³



GRANDLAND ELECTRIC

AB **249 €/MONAT** ZZGL. 5.000 € SONDERZAHLUNG²

Die neue staatliche Förderung macht den Einstieg in die Elektromobilität für immer mehr Menschen erreichbar.

Genau dafür steht Opel seit jeher: Mobilität, die sich viele leisten können.

Mit diesem Anspruch bauen wir elektrische Fahrzeuge dort, wo sie gebraucht werden: in Deutschland. Der Opel Astra Electric und der Opel Grandland Electric werden hierzulande gefertigt. Moderne Autos mit klarem Design, neuester Technologie und vollelektrischem Antrieb.

Wir begrüßen die neue staatliche Förderung als wichtigen Impuls für soziale, klimafreundliche Mobilität. Ein starkes Signal für die Zukunft und ein Auftrag, mit dem wir weiter vorangehen.

OPEL ELEKTRISCHE MODELLPALETTE

**STAATLICHE
FÖRDERPRÄMIE
BIS ZU 6.000€**

Leasingsonderzahlung ggf. durch staatliche Förderung reduzierbar^a

AB **130 €/MONAT** ZZGL. 5.000 € SONDERZAHLUNG¹



Kombinierte Werte gem. WLTP: Corsa Electric: Energieverbrauch 16,2–15,7 kWh/100 km; CO₂-Emission: 0 g/km; CO₂-Klasse: A. Astra Electric: Energieverbrauch 15,6–15,4 kWh/100 km; CO₂-Emission 0 g/km; CO₂-Klasse: A. Grandland Electric: Energieverbrauch: 17,6–17 kWh/100 km; CO₂-Emission: 0 g/km, CO₂-Klasse: A. Leasingsonderzahlung 5.000 €; Laufzeit (Monate)/Anzahl der Raten 36; Laufleistung 10.000 km/Jahr. Kilometerleasingangebot für den ¹Opel Corsa Electric Edition, Elektromotor 100 kW (136 PS), mit Automatik-Elektroantrieb mit fester Getriebeübersetzung, Fahrzeugpreis 29.990 €. ²Opel Grandland Electric Edition, Elektromotor 157 kW (213 PS), mit 73-kWh-Batterie mit Automatik-Elektroantrieb mit fester Getriebeübersetzung, Fahrzeugpreis 46.950 €. ³Opel Astra Electric Edition, Elektromotor 115 kW (156 PS), mit Automatik-Elektroantrieb mit fester Getriebeübersetzung, Fahrzeugpreis 37.990 €. Privatkunden-Kilometerleasingangebote (Bonität vorausgesetzt) der Stellantis Bank SA, Niederlassung Deutschland, Siemensstraße 10, 63263 Neu-Isenburg. Alle Preisangaben inkl. Ust. Nach Vertragsende werden Mehr- und Minderkilometer (Freigrenze jeweils 2.500 km) sowie ein Ausgleich für ggf. vorhandene Schäden abgerechnet. Überführungskosten nicht enthalten im Angebot und separat an ausliefernden, teilnehmenden Opel Partner zu zahlen. Angebot gültig bis 31.03.2026. Nur bei teilnehmenden Opel Partnern. ^aFür Privatkunden bei Kauf oder Leasing eines PKW-Elektro-/Plug-in-Hybrid-Neufahrzeuges gemäß den staatlichen Förderrichtlinien. Die Förderprämie ist gesondert zu beantragen und wird bewilligt, wenn die persönlichen Fördervoraussetzungen vorliegen. Ein Rechtsanspruch besteht nicht. Details unter www.bundesumweltministerium.de/eauto-förderung. Die Leasingsonderzahlung kann durch die staatliche Förderprämie ganz oder teilweise übernommen werden. Die Förderung ist nicht Bestandteil des Leasingvertrags.

Skoda Enyaq 85

48 900 Euro



210 kW (286 PS) • 83 kWh • 404 km • 20,5 kWh/100 km • 11/135 kW • 19 Minuten • 6,6 s • 37,8 m

Der Enyaq ist ein auto motor und sport-Testsieger. Er holt das Maximum aus der VW-Konzern-MEB-Plattform heraus, auf der er aufbaut. Beim elektrischen Fahren, beim Laden und beim Raumangebot überzeugt er voll. Die schwächelnde Bremse und die geringe Zuladung sind bereits die wesentlichen Kritikpunkte.

- ⊕ sehr viel Platz
- ⊕ problemlose Bedienung
- ⊕ ausgewogener Fahrkomfort
- ⊖ geringe Zuladung
- ⊖ schwache Bremsleistung
- ⊖ relativ hohe Unterhaltskosten

Toyota bZ4X

42 990 Euro



123 kW (167 PS) • 58 kWh²⁾ • 444 km²⁾ • 13,9 kWh/100 km²⁾ • 11/150 kW • k.A. • 8,6 s²⁾ • k.A.

Der Hybrid-Pionier Toyota hat sich beim E-Auto viel Zeit gelassen. Und als der bZ4X 2022 auf den Markt kam, hagelte es viel Kritik. Die haben sich die Japaner zu Herzen genommen; seit dem Facelift vom vergangenen Jahr spielt der BEV-Bruder des RAV4 nun bei Effizienz, Alltagsauglichkeit und Komfort endlich in der Oberliga.

- ⊕ gute Reichweite
- ⊕ angenehmer Komfort
- ⊕ Routen- und Ladeplanung
- ⊖ als Fronttriebler leichte Traktionsprobleme
- ⊖ Vmax nur 140 km/h (Basis)
- ⊖ kein Handschuhfach

VW ID.3 Pure

33 300 Euro



125 kW (170 PS) • 60 kWh • 259 km • 23,1 kWh/100 km • 7/145 kW • 31 Minuten • 8,2 s • 36,4 m

Eine konsequente Modellpflege hat aus dem ID.3 ein wirklich passables E-Auto gemacht. Er fährt sicher und harmonisch und bietet für einen Kompakten viel Platz. Mittlerweile zeigt sich aber das Alter des Konzepts (vorgestellt 2020). Die Konkurrenz lädt schneller und fährt weiter, ist aber meist auch teurer.

- ⊕ harmonisches Fahrverhalten
- ⊕ günstiger Einstiegspreis
- ⊕ kräftiger Antrieb
- ⊖ langsames Laden
- ⊖ knappe Reichweite
- ⊖ Schwächen in der Bedienung

VW ID.7 Tourer

54 905 Euro



210 kW (286 PS) • 83 kWh • 341 km • 24,3 kWh/100 km • 11/175 kW • 22 Minuten • 6,7 s • 32,0 m

Die Deutschen lieben Kombis; und VW war so clever, den ID.7 auch mit Kombiheck – Tourer genannt – ins Programm zu nehmen. Viel Konkurrenz hat der ID.7 deshalb nicht, denn er kann auch mit einigen elektrischen Talenten überzeugen – seine Reichweite gehört dazu. Mehr E-Auto braucht eigentlich niemand.

- ⊕ gute Reichweite
- ⊕ großzügiges Platzangebot
- ⊕ flott am DC-Lader
- ⊖ hoher Preis
- ⊖ touch-lastige Bedienung
- ⊖ kurze Garantie

*Systemleistung in kW/PS (Werksangabe); Messdaten auto motor und sport: benötigte Ladeenergie für eine Vollladung an einer 22 kW-Wallbox in kWh inklusive Ladeverluste; Reichweite in km; Testverbrauch in kWh/100 km; Ladeleistung AC/DC in kW; Dauer Energiezufuhr für 200 km Reichweite in Minuten; Beschleunigung 0-100 km/h in Sekunden; Anhalteweg mit kalter Bremse aus 100 km/h in Metern; ²⁾Werksangabe

Der Kia EV4.

Jetzt schon ab
129,00 € mtl. leasen.¹

STAATLICHE
E-AUTO
FÖRDERUNG



Movement that inspires

Mehr Infos zur
gesamten EV-Range:



Abbildung zeigt kostenpflichtige Sonderausstattung.

Der vollelektrische Kia EV4 gibt dir die Flexibilität, die du in deinem Alltag brauchst. Ob für den täglichen Weg zur Arbeit, den Familienausflug oder spontane Abenteuer – der Kia EV4 passt sich deinem Leben an. Er vereint Funktionalität, Komfort und Stil auf eine Weise, die all deinen Ansprüchen gerecht wird. Durchdachte Details wie bspw. die optionalen Premium-Relaxation-Sitze für kleine Pausen machen jede Fahrt entspannter. Sichere dir jetzt eine Probefahrt und profitiere von der staatlichen Förderprämie². Weitere Informationen unter 0800 777 30 44 und auf www.kia.com

Kia EV4 GT-Line, 81,4 kWh, FWD (Strom/Reduktionsgetriebe); 150 kW (204 PS): Stromverbrauch kombiniert 15,8 kWh/100 km; CO₂-Emissionen kombiniert 0 g/km. CO₂-Klasse A.

¹Ein unverbindliches Leasingbeispiel der KIA Finance, ein Geschäftsbereich der Hyundai Capital Bank Europe GmbH, Europa-Allee 22, 60327 Frankfurt am Main. Verbraucher haben ein gesetzliches Widerrufsrecht im Falle des Fernabsatzgeschäfts. Verpflichtung zum Abschluss einer Vollkaskoversicherung. Kia EV4 Air Elektromotor, 58,3-kW-Batterie, FWD (Strom, Reduktionsgetriebe); 150 kW (204 PS), Fahrzeugpreis 37.590,00 EUR, einmalige Leasingsonderzahlung 6.000 EUR, Laufzeit 48 Monate, Gesamtleistung 20.000 km, 48 mtl. Rate à 129,00 EUR, Gesamtbetrag 12.192,00 EUR. Kostenpflichtige Sonderausstattung möglich. Zuzüglich Überführungskosten. Fahrzeugpreis und Leasingsonderzahlung inkl. gesetzlicher MwSt. Angebot gültig vom 01.01.2026 bis 31.03.2026. Gilt nur für bis zum 31.03.2026 erfolgte Zulassungen.

²Das Angebot ist nach dem E-Auto-Förderprogramm in Höhe von bis zu 6.000 Euro förderfähig. Für die Genehmigung der Förderprämie gibt es genaue Voraussetzungen. Erfüllung dieser sowie Höhe und Verfügbarkeit der staatlichen Förderungen hängen von den jeweils gültigen Richtlinien ab. Ob und wie du die Voraussetzungen erfüllst, wird im Einzelfall geprüft. Weitere Informationen findest du auf der Internetseite des Bundesumweltministeriums: <https://www.bundesumweltministerium.de>. Stand 19.01.2026

Teilzeit-Stromer

Audi A5 Avant eHybrid

65 850 Euro



220 kW (299 PS) • 22,6 kWh • 122 km • 7,4 l/100 km • 18,5 kWh/100 km • 47 g/km • 11/– kW • 6,1 s • 35,2 m

Er mag A5 heißen, ist aber der Nachfolger des A4 und es gibt ihn mit einem sehr reichweitenstarken PHEV-Antrieb. Der ist zudem schön kräftig, beste Voraussetzungen für eine häufige Nutzung des Strommodus. Die Qualität war bei früheren Audis besser, die Preise immer schon selbstbewusst.

- ⊕ große E-Reichweite
- ⊕ schnelle E-Beschleunigung
- ⊕ starker Vierzylinder
- ⊖ vergleichsweise teuer
- ⊖ Qualitätseindruck nicht top
- ⊖ keine Bügeltürgriffe

Audi Q3 Sportback e-Hybrid

51 150 Euro



200 kW (272 PS) • 22,0 kWh • 142 km • 7,3 l/100 km • 15,5 kWh/100 km • 40 g/km • 11/50 kW • 6,9 s • 33,1 m

Angesichts der gebotenen hohen Qualität wundert es nicht, dass der Audi Q3 ein Bestseller ist. Auch als Teilzeit-Stromer macht er vieles richtig und bietet eine herausragende E-Reichweite, bleibt insgesamt sparsam. Warum die Blinker-Wisch-Wasch-Fernlicht-Bedienung unnötig kompliziert ist, bleibt unverständlich.

- ⊕ sehr große E-Reichweite
- ⊕ gewohnt hohe Qualität
- ⊕ sehr gute LED-Scheinwerfer
- ⊖ Bedienschwächen
- ⊖ unharmonisches ESP
- ⊖ straff abgestimmt

BMW 530e

65 900 Euro



220 kW (299 PS) • 22,8 kWh • 109 km • 7,5 l/100 km • 20,8 kWh/100 km • 59 g/km • 11/– kW • 6,3 s • 32,4 m

Wem der BMW i5 als reiner Stromer zu exotisch ist, der kann zum 530e mit PHEV greifen und bekommt dann eine großzügig bemessene und im Test gemessene E-Reichweite von 104 Kilometern. Auch auf der Langstrecke überzeugt der effiziente Antrieb mit guten Fahrleistungen und niedrigem Verbrauch.

- ⊕ gute E-Reichweite
- ⊕ effizienter Antrieb
- ⊕ ansprechendes Fahrverhalten
- ⊖ hoher Preis
- ⊖ eher kurze Garantie
- ⊖ leichte Bedienschwächen

Cupra Formentor 1.5 e-Hybrid

53 850 Euro



200 kW (272 PS) • 22,6 kWh • 109 km • 7,1 l/100 km • 20,7 kWh/100 km • 37 g/km • 11/50 kW • 6,5 s • 34,6 m

Seinem sportlichen Anspruch wird der Formentor sogar beim elektrischen Laden gerecht: Er zapft Strom bei Bedarf am Schnelllader und fährt dann 109 Kilometer weit, bevor sich der Benziner meldet. Die Fahrwerksabstimmung ist ein gelungener Kompromiss aus Sportlichkeit und Komfort, nur das Kofferraumvolumen schrumpft beim PHEV.

- ⊕ gute E-Reichweite
- ⊕ kraftvoller Antrieb
- ⊕ kurze Bremswege
- ⊖ kleiner Kofferraum
- ⊖ Traktionsprobleme
- ⊖ vergleichsweise teuer

Auch Plug-in-Hybride (PHEV) kommen in den Genuss der neuen E-Auto-Förderung – vorausgesetzt, sie können mindestens 80 Kilometer weit rein elektrisch fahren oder stoßen pro Kilometer nicht mehr als 60 Gramm Kohlendioxid aus. Wie bei den BEV-Modellen nennen wir auch hier die wichtigsten Messwerte* und Testergebnisse.

Von: **Christian Bangemann**

Cupra Leon Sportstourer 1.5 e-Hybrid 48 800 Euro



200 kW (272 PS) • 22,1 kWh • 103 km • 6,8 l/100 km • 21,5 kWh/100 km • 32 g/km • 11/50 kW • 6,4 s • 33,7 m
Der Leon macht auf der kurvigen Landstraße Spaß, meistert aber auch weniger freudvolle Alltagsaufgaben, gerade als Sportstourer. Wobei die zusätzliche PHEV-Technik kräftig am Kofferraum knabbert. Immerhin springen im Test alltagstaugliche 103 Kilometer elektrische Reichweite heraus.

- ⊕ agiles Handling
- ⊕ ordentliche E-Reichweite
- ⊕ kräftiger Antrieb
- ⊖ leichte Traktionsschwäche
- ⊖ kleiner Laderaum
- ⊖ recht hoher Preis

Mercedes C 300 e T 60 115 Euro



230 kW (313 PS) • 22,5 kWh • 113 km • 7,6 l/100 km • 19,9 kWh/100 km • 50 g/km • 11/55 kW • 6,4 s • 36,0 m
Die C-Klasse mit Plug-in-Hybrid bietet ein sehr überzeugendes Gesamtpaket aus ansprechendem und sicherem Fahrverhalten, einem (für die Klasse) sehr effizienten, reichweitenstarken E-Antrieb, hochwertigen Materialien im Interieur und gutem Reisekomfort. Der PHEV schmälert allerdings den Kofferraum und treibt den Preis nach oben.

- ⊕ gute E-Reichweite
- ⊕ DC-ladefähig
- ⊕ feine Lenkung
- ⊖ vergleichsweise teuer
- ⊖ mittelmäßige Bremswerte
- ⊖ kleiner Kofferraum

Mitsubishi Outlander 49 900 Euro



225 kW (306 PS) • 22,1 kWh • 91 km • 8,4 l/100 km • 24,3 kWh/100 km • 19 g/km • 3,5/50 kW • 7,9 s • 35,9 m
Für Freunde der knopfartigen Bedienung ist der Outlander eine Überlegung wert. Er will nicht so umfangreich betoucht werden wie die Konkurrenz und ist einfacher zu bedienen. Sein Talent als geräumiger SUV leidet unter dem PHEV-Antrieb ein wenig, weil die Zuladung auf 504 Kilogramm schrumpft, bei immerhin 91 Kilometern elektrischer Reichweite.

- ⊕ harmonischer Antrieb
- ⊕ einfache Bedienung
- ⊕ lange Garantie
- ⊖ wenig Zuladung (504 kg)
- ⊖ teils schlichte Materialien
- ⊖ mittelmäßige E-Reichweite

Toyota C-HR PHEV 44 690 Euro



164 kW (223 PS) • 11,9 kWh • 93 km • 6,1 l/100 km • 12,8 kWh/100 km • 52 g/km • 7,0/- kW • 7,9 s • 38,2 m
Den Antrieb teilt sich der kompakte C-HR PHEV mit dem erfolgreichen Prius. Die nach WLTP versprochenen 100 km E-Reichweite verfehlt er im auto motor und sport-Test zwar leicht, aber 93 km sind okay. Angenehm kräftiger und sparsamer Antrieb, allerdings akustisch präsent. Vorn mit gutem Platzangebot, aber in Fond und Kofferraum knauserig.

- ⊕ harmonischer Antrieb
- ⊕ einfache Bedienung
- ⊕ lange Batteriegarantie
- ⊖ unpraktischer Kofferraum
- ⊖ knappes Fondplatzangebot
- ⊖ mäßige Bremswerte

*Systemleistung in kW/PS (Werksangabe); Messdaten auto motor und sport: benötigte Ladeenergie für eine Vollladung an einer 22 kW-Wallbox in kWh inklusive Ladeverluste; Benzin Testverbrauch in l/100 km; elektrischer Testverbrauch in kWh/100 km; CO₂-Ausstoß nach WLTP-Norm (Werksangabe); Ladeleistung AC/DC in kW; Beschleunigung 0–100 km/h in Sekunden; Anhalteweg mit kalter Bremse aus 100 km/h in Metern

Toyota Prius Plug-in-Hybrid

45 990 Euro



164 kW (223 PS) • 11,4 kWh • 78 km • 5,7 l/100 km • 14,6 kWh/100 km • 12 g/km • 3,3/- kW • 7,4 s • 39,0 m

Toyota bietet den Hybrid-Pionier Prius in Deutschland nur noch als PHEV an. Versprochen werden 86 Kilometer elektrische Reichweite, die im Test nicht ganz erreicht werden. Dennoch erfreut der Japaner mit insgesamt niedrigem Verbrauch und ansprechenden Fahrleistungen. Schwächen zeigt er bei den Bremswerten.

- ⊕ effizienter Antrieb
- ⊕ Fahrgefühl nahe am E-Auto
- ⊕ ordentlicher Federungskomfort
- ⊖ schwache Bremsleistung
- ⊖ wenig Kopffreiheit im Fond
- ⊖ mäßige E-Reichweite

VW Golf 1.5 eHybrid

44 205 Euro



150 kW (204 PS) • 22,7 kWh • 148 km • 5,8 l/100 km • 15,3 kWh/100 km • 25 g/km • 11/40 kW • 7,2 s • 34,7 m

So ein Golf ist schon eine hohe Messlatte für die Konkurrenz, auch als Plug-in-Hybrid. auto motor und sport hat eine elektrische Reichweite von 148 Kilometern gemessen. Welcher Konkurrent schafft die schon? Okay, der Audi A3 – der erreicht sogar 156 Kilometer, ist für acht zusätzliche Kilometer aber noch teurer.

- ⊕ sehr hohe E-Reichweite
- ⊕ toller Gesamtkomfort
- ⊕ sicheres Fahrverhalten
- ⊖ nur zwei Jahre Garantie
- ⊖ nicht billig
- ⊖ touch-lastige Bedienung

VW Tayron 1.5 eHybrid

63 770 Euro



200 kW (272 PS) • 22,0 kWh • 117 km • 7,4 l/100 km • 18,8 kWh/100 km • 38 g/km • 11/40 kW • 7,5 s • 35,9 m

Der Tayron ist der mittelgroße, knapp 4,80 Meter lange Bruder des Tiguan; größer ist dann nur noch der Touareg. Aber auch schon im Tayron fehlt es nicht an Platz für Passagiere und Gepäck. Der Kofferraum schrumpft durch die PHEV-Technik nur wenig. Angesichts von 117 Kilometern E-Reichweite ist der Verlust verschmerzbar.

- ⊕ gute E-Reichweite
- ⊕ effizienter Antrieb
- ⊕ problemloses Fahrverhalten
- ⊖ Frontantrieb traktions schwach
- ⊖ mittelmäßige Bremswerte
- ⊖ ziemlich teuer

VW Caddy Maxi 1.5 TSI eHybrid

49 909 Euro



110 kW (150 PS) • 22,8 kWh • 135 km • 6,8 l/100 km • 16,9 kWh/100 km • 40 g/km • 11/40 kW • 10,6 s • 38,4 m

Ist der Caddy vielleicht der bessere Multivan? Beide sind teuer, aber der Caddy nicht ganz so schmerzhaft. Dennoch bietet er beinahe so viel Platz und Variabilität. Außerdem einen Plug-in-Antrieb mit so viel Reichweite, dass der Benziner kaum bemüht werden muss. Auch der Komfort ist durchaus langstreckentauglich.

- ⊕ sehr hohe E-Reichweite
- ⊕ enorm viel Platz
- ⊕ sehr variabler Innenraum
- ⊖ relativ teuer
- ⊖ eher einfache Materialqualität
- ⊖ mäßige Bremswerte

*Systemleistung in kW/PS (Werksangabe); Messdaten auto motor und sport: benötigte Ladeenergie für eine Vollladung an einer 22 kW-Wallbox in kWh inklusive Ladeverluste; Benzin Testverbrauch in l/100 km; elektrischer Testverbrauch in kWh/100 km; CO₂-Ausstoß nach WLTP-Norm (Werksangabe); Ladeleistung AC/DC in kW; Beschleunigung 0–100 km/h in Sekunden; Anhalteweg mit kalter Bremse aus 100 km/h in Metern



5.000 € BONUS FÜR ALLE ALLE + staatliche E-Auto-Förderung*

READY SET *Ford*™

Ford Puma Gen-E : Energieverbrauch (kombiniert)¹: 14,5-13,1 kWh/100 km; CO₂-Emissionen (kombiniert)¹: 0 g/km; CO₂-Klasse: A; Elektrische Reichweite²: 347-376 km.

¹Die angegebenen Werte wurden nach dem vorgeschriebenen Messverfahren WLTP (Worldwide harmonised Light-duty vehicles Test Procedures) ermittelt. Weitere Angaben finden Sie hier: www.ford.de/energie

²Gemäß WLTP ist beim Ford Puma Gen-E mit voll aufgeladener Batterie eine Reichweite bis zur genannten, zertifizierten elektrischen Reichweite – je nach vorhandener Serien- und Batterie-Konfiguration – möglich. Die tatsächliche Reichweite kann aufgrund unterschiedlicher Faktoren variieren. Beispielfoto. Die Ausstattungsmerkmale des abgebildeten Fahrzeugs sind nicht Bestandteil des Angebots.

Beispielfoto. Die Ausstattungsmerkmale des abgebildeten Fahrzeugs sind nicht Bestandteil des Angebots.

*5.000 € Nachlass auf die UPE für ausgewählte elektrifizierte Ford Modelle bei teilnehmenden Ford Partnern. Staatliche E-Auto-Förderung: Es gelten die gesetzlichen Voraussetzungen. Details unter ford.de.

Volle Ladung: Alles Wissenswerte über Elektroautos



FOTOS: AUDI, BMW, STEFAN CERCHEZ, DIRK GULDE, VOLKSWAGEN, GETTY IMAGES

Reichweite, Laden, sinnvolle Extras: Wer sich ein Elektroauto zulegen möchte oder bereits eines fährt, steht schnell vor vielen Fragen. Deshalb klären wir in diesem Überblick, worauf es in der Praxis ankommt – und wie Sie das Maximum aus Ihrem Stromer herausholen.

Von: **Dirk Gulde**

Wie groß sollte der Akku Ihres E-Autos sein?

Ob neu oder gebraucht: Viele Elektroautos gibt es mit unterschiedlichen Akkugrößen. Doch lohnen sich die hohen Aufpreise von mehreren tausend Euro für höhere Reichweiten? Das hängt in erster Linie von den Fahrgewohnheiten

ab. Wer mit seinem Stromer hauptsächlich zur Arbeit pendelt oder ihn als Zweitwagen im näheren Umfeld einsetzt, dem reicht ein kleiner Akku mit 40 bis 50 kWh, der über Nacht an der Wallbox geladen wird. Auch ein günstiger Gebraucher mit nicht mehr ganz taufrischem Akku eignet sich für diese Nutzung. Sollen jedoch häufig längere Strecken absolviert werden, dann zählt jede Kilowattstunde Energie-Inhalt, da seltener nachgeladen werden muss. Zwischen einem VW ID-Modell mit 79 kWh-Akku und einem Exemplar mit 59 kWh liegen bei entspannter Autobahnfahrt und einem Realverbrauch von um die 20 kWh/100 km etwa 100 km Reichweitenunterschied (knapp 400 zu knapp 300 km). Generell gilt: E-Autos mit Akkus ab 75 kWh sind gut für längere Strecken zu gebrauchen. Größere Akkus erzielen zudem in der Regel höhere Ladeleistungen als ihre kleineren Kollegen, da sie aus mehr Einzelzellen bestehen. An einem Schnelllader lassen sich so in derselben Zeit mehr Kilometer nachtanken.

Welche Ladeleistung sollte ein langstreckentaugliches E-Auto haben?

Selbst Kleinwagen wie ein Opel Corsa-e bieten heute Ladeleistungen von bis zu 100 kW. Rechnen wir erneut mit einem Verbrauch von 20 kWh/100 km, so würden in 12 Minuten 100 km Reichweite in den Akku fließen. Allerdings ist die hohe Leistung nur bei niedrigen Ladezuständen (SOC, State of Charge) erzielbar, quasi alle E-Autos reduzieren die Ladeleistung mit voller werdendem Akku, um diesen zu schonen. Bei halb vollem Energiespeicher liegt die reale Ladeleistung teils nur noch bei 30 bis 50 Prozent des Maximalwerts. Wichtiger als die kurzen Leistungsspitzen ist also die durchschnittliche Ladeleistung im Bereich von 10 bis 80 Prozent SOC. Dieser Wert gehört oft nicht zu den technischen Daten des Herstellers, auto motor und sport ermittelt ihn jedoch bei jedem größeren E-Auto-Test (siehe Seite 38). Langstreckentaugliche Stromer, die mit 200 kW oder mehr in der Spitze laden, sollten zwischen 10 und 80 Prozent SOC immer noch auf 100 kW im Schnitt kommen.

So weit kommt ein E-Auto in der Praxis tatsächlich

Die meisten E-Auto-Hersteller geben die Reichweiten ihrer Stromer äußerst optimistisch an, was für Enttäuschung sorgt, wenn sich die Werte in der Realität nicht reproduzieren lassen. Die Werksangaben werden über einen vorgegebenen Fahrzyklus ermittelt, den WLTP (Worldwide Harmonized Light-Duty Vehicles Test Procedure). Beim WLTP wird bei 23 Grad Außentemperatur überwiegend gemächlich gefahren. Da in der Praxis oft schneller gefahren wird, kommen Stromer schon im



Eine um 20 kWh größere Batterie kostet beim VW ID.3 7600 Euro Aufpreis. Damit erhöht sich die Real-Reichweite um ca. 100 km

Sommer nicht so weit wie angegeben. Im Winter sinken die Reichweiten von E-Autos jedoch noch weiter, was zum einen an den elektrochemischen Prozessen im Akku selbst liegt. Zum anderen müssen im Winter sowohl Batterie als auch Innenraum beheizt werden, damit es Mensch und Maschine nicht zu kalt wird. Da ein elektrischer Antrieb mit seinem hohen Wirkungsgrad weniger Abwärme produziert als ein Verbrenner, muss die Energie hierfür aus der Antriebsbatterie abgezweigt werden, die Reichweite sinkt. Als Faustformel lässt sich sagen: Im Sommer auf der Autobahn schafft ein mit 100 bis 120 km/h gemütlich gefahrener Stromer rund 80 Prozent seiner WLTP-Reichweite, im Winter rund 65 Prozent.

Brutto/netto/Ladeverluste: So viel Energie passt in den Akku

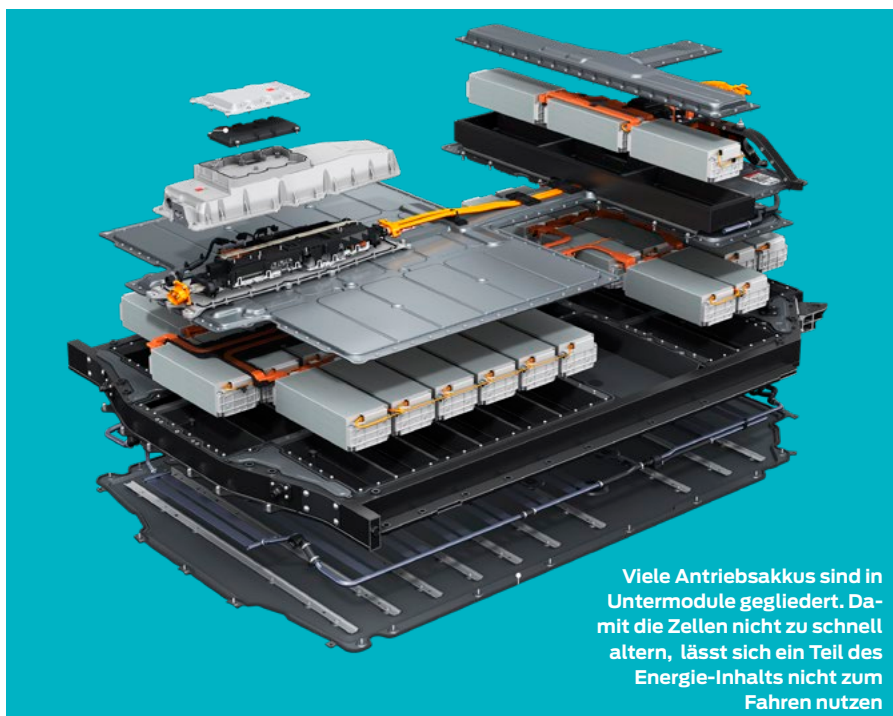
Wie viel Energie ein Akku speichert, wird meist in Kilowattstunden (kWh) beziffert. Allerdings variieren die Angaben für ein und denselben Akku. So gibt Mercedes für den EQE 350+ 96 kWh an, obwohl der Speicher eigentlich rund 105 kWh aufnimmt. Die letzten 9 kWh bilden zwei Puffer: Sie lassen sich nicht laden beziehungsweise leerfahren, weil dies den Akku zu stark strapazieren würde. Dementsprechend ergibt sich die Reichweite eines Elektroautos also aus der Netto-Kapazität des Akkus, während die Brutto-Angabe eher von technischer Bedeutung ist.

Doch wie kann es sein, dass in einen komplett entleerten 96 kWh-Akku beim Laden über 100 kWh Strom fließen? Ist die reale Kapazität nicht vielleicht doch größer? Nein, dieses Phänomen liegt an den Ladeverlusten. Wenn Strom durch einen Leiter fließt, entsteht im Normalfall ein Widerstand, bei dem elektrische Energie in Wärme umgewandelt wird und nicht im Akku gespeichert wird. Wie hoch die Ladeverluste sind, hängt von vielen Faktoren ab. Typischerweise sind es um die 10 bis 15 Prozent.

Welche Extras sind bei einem Stromer sinnvoll?

Die Beheizung des Innenraums in Elektroautos verbraucht viel Energie und reduziert die Reichweite, besonders im Winter. Eine Wärmepumpe benötigt bis zu fünfmal weniger Energie für die gleiche Heizleistung und sorgt für spürbar mehr Reichweite. Daher ist sie sehr empfehlenswert. Bei einigen E-Autos sind Wärmepumpenheizungen serienmäßig mit an Bord, bei anderen kosten sie Aufpreis oder sind im ungünstigsten Fall gar nicht lieferbar. Ebenfalls Strom spart der, der nicht den gesamten Innenraum heizt, sondern nur die Kontaktflächen zum Auto mittels Lenkrad- und Sitzheizung, die ebenfalls mitbestellt werden sollten.

Einen Blick wert sind auch Reifen und Felgen. Durch ihre Unterschiede in Sachen Rollwiderstand und Windschlupfbarkeit haben sie Auswirkungen nämlich auf die Reichweite, was in den Fahrzeug-Konfiguratoren meist hinterlegt ist. Optional angeboten werden oft auch leistungsfähigere Onboard-Ladegeräte für Wechselstrom (mit 22 statt 11 kW Lade-



Viele Antriebsakkus sind in Untermodule gegliedert. Damit die Zellen nicht zu schnell altern, lässt sich ein Teil des Energie-Inhalts nicht zum Fahren nutzen

leistung), um an Wallboxen oder AC-Ladern rascher nachzapfen zu können. AC-Lader mit 22 kW sind beim E-Auto ein entbehrlicher, aber angenehmer Luxus.

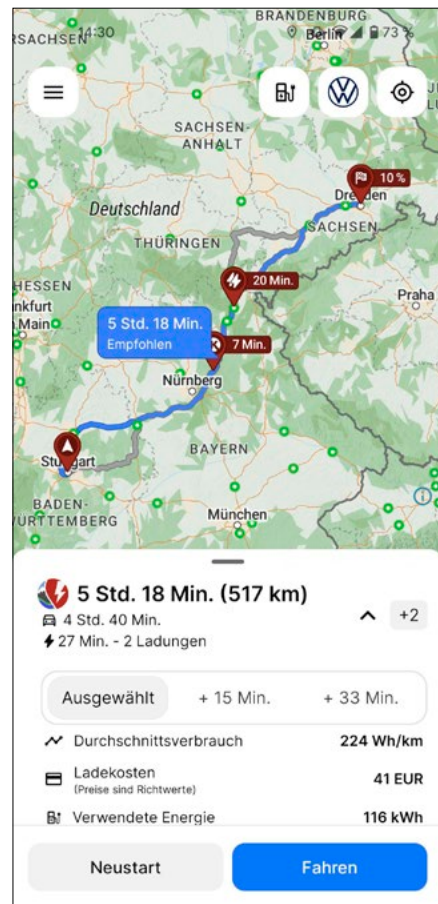


Aerodynamisch geformte Felgen wie die des BMW iX3 können die Reichweite eines E-Autos um ein paar Kilometer erhöhen

Wie finde ich eine freie Ladesäule?

Um eine freie Ladesäule zu finden, gibt es verschiedene Methoden und Tools, die dabei helfen können: Die meisten aktuellen Elektroautos verfügen inzwischen über Navigationssysteme, die nicht nur die Position von Ladeparks kennen, sondern dank Online-Anbindung auch wissen, ob und wie viele Stecker gerade frei sind, welche Ladeleistung zur Verfügung steht oder was eine Kilowattstunde kostet. Stellen Sie sicher, dass Ihr Fahrzeug über die entsprechenden Live-Dienste verfügt. Bei Neuwagen sind sie oft für drei Jahre im Kaufpreis enthalten und müssen später über ein kostenpflichtiges Abo verlängert werden.

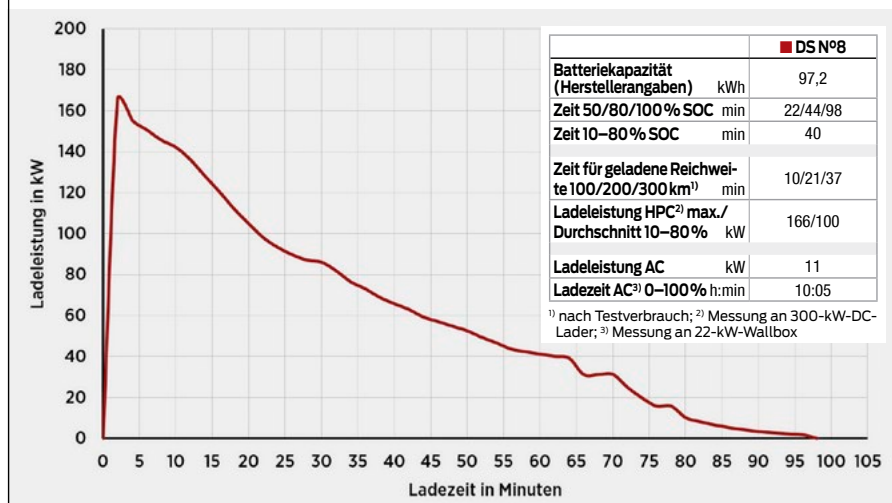
Es gibt aber auch Apps von unabhängigen Anbietern, die sich auf die Anzeige von Lade-



Smartphone-Apps wie „A Better Route-planner“ übernehmen die Ladeplanung auf Langstrecken und lotsen E-Auto-Fahrer im richtigen Moment an die Stromsäule

DAS SAGT DIE LADEKURVE AUS

Das Diagramm zeigt die von auto motor und sport gemessene Ladekurve eines DS N°8. Mit zunehmendem Füllstand (State of Charge, SOC) wird die Ladeleistung reduziert. Wichtig ist nicht der Maximalwert, sondern die durchschnittliche Ladeleistung zwischen zehn und 80 Prozent SOC. Beim DS N°8 beträgt dieser Wert 100 kW.



stationen spezialisiert haben und oft eine sehr breite Abdeckung bieten. Beispiele hierfür sind: Chargefinder, A Better Routeplanner (ABRP) oder Chargemap. Auch diese Apps bieten Suchfunktionen, mit denen Sie nach bestimmten Anbietern, Steckertypen oder gewünschten Ladeleistungen filtern können. Sich solch eine App auf dem Handy zu installieren, ist fast immer eine gute Idee, auch wenn Ihr E-Auto die entsprechende Funktion im Navigationssystem hat. Denn per Handy-App lässt sich auch von zu Hause aus der nächste Ausflug planen. Zudem kann der Beifahrer während der Fahrt nach Stromquellen recherchieren.

Gleichstrom, Wechselstrom & Co.: Welche Lademöglichkeiten gibt es?

Die meisten Elektroautos heutzutage beherrschen sowohl das Laden mit Gleichstrom als auch Laden mit Wechselstrom. Wird ein E-Auto an einer Steckdose oder Wallbox geladen, wandelt das im Fahrzeug eingebaute Ladegerät den zugeführten Wechselstrom in Gleichstrom um, wie er vom Akku verlangt wird. Bei den Ladegeräten gibt es jedoch große Unterschiede, günstige Stromer laden oft nur einphasig, wodurch von den maximal möglichen 11 kW nur 3,7 kW ankommen.

Die höchste „Ausbaustufe“ beim Laden mit Wechselstrom ist ein 22 kW-Anschluss, über den sich 100 Kilometer Reichweite in rund einer Stunde nachladen lassen. Wenn es noch zackiger gehen soll, ist ein öffentlicher Schnelllader gefragt, der Gleichstrom abgibt. Eine Umwandlung im Auto ist somit entbehrlich, zudem kann mit wesentlich höherer Leistung geladen werden. Während frühe

Schnelllader nur 50 oder 100 kW zur Verfügung stellten, leisten aktuelle High-Power-Charger (HPC) bis zu 400 kW.

So holen Sie die maximale Reichweite aus Ihrem Akku

Vor Fahrtantritt: Laden Sie Ihren Akku zu 100 Prozent und temperieren Sie den Innenraum vor, solange Ihr Stromer noch am Ladekabel hängt. So muss der volle Akku nicht gleich zu Fahrtbeginn Energie dafür aufbringen, den Innenraum zu erwärmen oder zu kühlen, was Reichweite kostet. Dies lässt sich bei vielen E-Autos im Fahrzeug-Menü zeitgesteuert voreinstellen. Da der Luftwiderstand

exponentiell zur Geschwindigkeit steigt, geht zügiges Fahren stark auf die Reichweite. Ab etwa 80 km/h stellt das Verdrängen der Luft den größten Fahrwiderstand dar. Den auf der Autobahn herausgefahrenen Zeitvorteil büßt man daher an der Ladesäule oft doppelt und dreifach wieder ein, wie unsere Tests mit mehreren E-Fahrzeugen auf längeren Strecken bereits gezeigt haben. Vor allem, wenn Akkukapazität und Ladeleistung nicht allzu hoch ausfallen, kommt man mit niedrigeren Geschwindigkeiten rascher ans Ziel. 100 bis 120 km/h sind hier gute Richtwerte. Bei teureren E-Autos mit Akkus von 80 bis 100 kWh Energieinhalt und Ladeleistungen jenseits der 200 kW darf es auch etwas schneller sein.

So beschleunigen Sie unterwegs den Ladevorgang

Den Akku möglichst leer fahren: Wie bereits erwähnt, laden Elektroautos umso schneller, je leerer Ihr Akku ist. Falls der Ladeplaner in Ihrem Navigationssystem Sie mit noch 20 oder 30 Prozent Rest-SOC zum Nachzapfen schicken will, macht es oft mehr Sinn, ein, zwei Rastplätze später an den Schnelllader zu fahren und erst bei 10 Prozent SOC oder darunter mit dem Laden zu beginnen. Richtig unsinnig wäre es, den Akku auf 100 Prozent Ladezustand aufzuladen, da es von 80 bis 100 Prozent SOC besonders zäh wird. Oft dauern die letzten 20 Prozent genauso lang wie die ersten 80. Wer bei 80 Prozent abstößt und weiterfährt, bis sein Akku wieder bei etwa 10 Prozent SOC angekommen ist, erreicht sein Ziel unterm Strich schneller.

Stellen Sie im Fahrzeugmenü dennoch keine Ladebegrenzung auf 80 Prozent ein. Sollten Sie nämlich länger Pause machen als geplant, schadet es ja nicht, wenn der Speicher über die 80-Prozent-Marke gefüllt wird. Zudem sollte der Akku vortemperiert werden, da elektrochemische Prozesse bei niedrigen Temperaturen verzögert ablaufen. Viele E-Autos heizen ihre Energiespeicher bei Kälte vor, bevor ein Lader angefahren



Im Winter muss ein Stromer früher an die Ladestation als im Sommer



PEUGEOT

E208 – VOLLELEKTRISCH



**JETZT BIS ZU 6.000 €
STAATLICHE FÖRDERUNG***

Und z.B. den E-208 ab

119 € / Monat leasen¹

36 Monate Laufzeit / 10.000 km / 5.000 € Anzahlung



* Gemäß staatlichen Förderrichtlinien. Mehr Details unter: <https://www.bundesumweltministerium.de/foerderung/fragen-und-antworten-zur-e-auto-foerderung>

¹ Ein Kilometerleasingangebot für Privatkunden (Bonität vorausgesetzt) der Stellantis Bank SA Niederlassung Deutschland, Siemensstraße 10, 63263 Neu-Isenburg, für die das Autohaus als ungebundener Vermittler tätig ist. Alle Preise verstehen sich inkl. Mehrwertsteuer. Nach Vertragsende werden Mehr- und Minderkilometer (Freigrenze jeweils 2.500 km) sowie ggf. vorhandene Schäden abgerechnet. Die Überführungs- und Zulassungskosten sind nicht in den Raten berücksichtigt und werden separat in Rechnung gestellt. Abbildung zeigt Fahrzeug der Baureihe, die Ausstattungsmerkmale des abgebildeten Fahrzeuges sind nicht Bestandteil des Angebotes.



Laden mit Wechselstrom (AC) dauert wesentlich länger als am Schnelllader mit Gleichstrom (DC)

wird. Oft passiert dies automatisch, wenn die Säule über die Bord-Navigation angesteuert wird. Kontrollieren Sie dennoch zur Sicherheit, ob die Funktion „Automatische Akku-Vortemperierung“ aktiviert ist. Weiß das Auto hingegen nicht, dass es sich auf dem Weg zum Schnelllader befindet, kann es sich auch nicht darauf einstellen. Daher bieten einige Modelle die Möglichkeit, die Vorkonditionierung manuell zu aktivieren. Das Vorheizen dauert jedoch bis zu 30 Minuten und sollte rechtzeitig begonnen werden. Noch ein letzter Tipp: Bei Schnellladesäulen mit zwei Anschlüssen teilt sich die Ladeleistung auf beide Ladeplätze auf. Es

kann daher sein, dass nicht die volle Leistung zur Verfügung steht. Stellen Sie sich deshalb – insofern sich die Möglichkeit ergibt – alleine an ein Ladesäulen-Paar.

Was passiert bei einem Unfall mit einem E-Auto?

Wie bei Verbrennern die Kraftstoffe in Brand geraten können, sind bei Elektroautos die Akkus entzündlich. Allerdings werden die Batterien zum Schutz in der Mitte des Fahrzeugs verbaut und zudem entsprechend abgeschirmt. Statistisch gesehen brennen Elektrofahrzeuge deutlich seltener als Benziner oder Diesel, je nach Untersuchung zwischen 10- und 45-mal selte-



Elektroautos können ohne Bedenken in der Waschanlage gereinigt werden



Wer den Innenraum vorheizt, während das E-Auto noch am Ladekabel hängt, spart Strom und kommt weiter

ner. Dennoch ist Vorsicht geboten: Der Akku kann sich nämlich noch bis zu 72 Stunden nach einem Unfall entzünden. Ein verunfalltes E-Auto wird daher immer im Freien gelagert.

Der ADAC empfiehlt außerdem, eine Rettungskarte hinter die Sonnenblende zu klemmen. Sie zeigt Rettungskräften, wo bei die Starkstromleitungen verlaufen. Letztere werden normalerweise beim Auslösen der Airbags automatisch getrennt. Sollte dies nicht funktionieren, helfen die Rettungskarten (gibt's beim jeweiligen Hersteller), einen Stromschlag bei der Bergung zu vermeiden.

Darf man mit einem E-Auto in die Waschanlage?

Ganz klar: ja. Die Nutzung einer Waschanlage ist für E-Autos unbedenklich und funktioniert wie bei Diesel- und Benzinerfahrzeugen. Die Antriebsbatterie, Kabel und Elektronikverbindungen sind vor Wasser geschützt. Auch eine Unterbodenwäsche ist kein Problem, die Angst vor Stromschlägen indes unbegründet.

Besondere Hinweise der Hersteller zum Thema Autowäsche finden Sie auch in der Betriebsanleitung Ihres Fahrzeugs. Auch mit dem E-Auto müssen Sie die Anweisungen des Anlagenbetreibers befolgen, etwa, ob das Getriebe in einer Waschstraße mit Transportband auf „N“ gestellt werden muss oder auf „P“ stehen sollte, weil das Waschportal um das Auto herum arbeitet.

So viel Strom fließt über drei Phasen

Ein Elektroauto mit einphasigem On-Board-Ladegerät bekommt von einer 11-kW-Wallbox nur 3,7 kW zugeführt.

	11-kW-Wallbox	22-kW-Wallbox
einphasig	3,7 kW	7,4 kW*
zweiphasig	7,4 kW	14,8 kW*
dreiphasig	11 kW	22 kW

*theoretischer Wert, in Deutschland von der Schiefastverordnung verboten



Der neue Nissan **MICRA**



- **100% elektrisch**
- Schnellladefunktion
- Extragroße Reichweite
- Ikonisches Design

JETZT EINSTEIGEN UND DIE FÖRDERUNG NUTZEN

Aus Überzeugung anders

nissan.de

Günstig Strom zapfen: die wichtigsten Tipps

Der günstigste Weg, das E-Auto zu laden, ist und bleibt die heimische Wallbox. Doch wer etwa zur Miete wohnt oder auf der Langstrecke unterwegs ist, kommt ums öffentliche Laden nicht herum. Wir klären, worauf es zu achten gilt und wie sich dabei Geld sparen lässt.

Von: **Carina Belluomo**

Den Wald vor lauter Bäumen nicht sehen – diese Redewendung trifft auch im Fall von Ladestromtarifen voll ins Schwarze. Seit Jahren schon kämpfen sich E-Auto-Fahrer tapfer durch das finsterste Dickicht, bestehend aus bereits sehr ausgewachsenen etablierten Tarif-Bäumen und empor-schießenden Anbieter-Sprösslingen. Noch immer ist und bleibt es ein undurchdringlicher Wust, der den Durchblick fast unmöglich erscheinen lässt. Doch nur Mut: Wer weiß, was er will und braucht, dem fällt die Entscheidung für einen Ladestrom-anbieter gleich viel leichter.

Wir konzentrieren uns bei diesem Preisvergleich bewusst auf das Schnell-laden, auch DC- oder HPC-Laden genannt; alles jenseits der 50-kW-Marke ist hier berücksichtigt. Der Grund ist einfach: Wer Wechselstrom (AC) an der heimischen Wallbox bezieht, ist grundsätzlich am günstigsten unterwegs. Und AC-Laden an der öffentlichen Säule kostet mittlerweile fast genauso viel wie das DC-Laden.

Wer unterwegs aufs öffentliche Laden angewiesen ist, kommt mit Gleichstromladen viel schneller an einen vollen Akku und anschließend ans Ziel.

Ad-hoc-Laden ist teuer

Mittlerweile finden sich zwar an vielen Ladesäulen QR-Codes, die zur einmaligen Nutzung der Säule einladen. Dieses Prinzip nennt sich Ad-hoc-Laden und kommt gänzlich ohne Vertragsbindung aus. Dass es das gibt, ist gut und richtig, denn im Notfall ist jeder E-Auto-Fahrer dankbar dafür.

Dennoch ist klar, dass diese Ladevorgänge um einiges teurer kommen als jene mit Vertragsbindung an einen bestimmten Anbieter. Aber keine Sorge: Beim Laden sind heutzutage nicht mehr zwingend teure Grundgebühren und lange Vertragslaufzeiten die Regel. Es gibt mittlerweile viele Optionen, die komplett ohne oder mit nur einmonatiger Laufzeit buchbar sind und bei denen keine Grundgebühr fällig

wird. Gerade bei den Ladetarifen für Wenig-Lader kommen E-Auto-Fahrer sogar oft ohne monatliche Grundgebühr weg. Entscheidend ist im ersten Schritt, die zahlreichen Anbieter und deren Tarife zu vergleichen und auf eine möglichst simple Preisstruktur und viele Lademöglichkeiten im Umfeld zu achten. Denn die Säulen des sogenannten Charge Point Operators (CPO) – auf Deutsch Ladesäulenbetreiber – zu nutzen ist günstiger, als mit der App oder Karte zu einem Fremdbetreiber zu gehen, wo teurere Roaming-Preise aufgerufen werden. Einen Einblick (jedoch keinen vollständigen Überblick) in die Preisunterschiede liefert die Vergleichstabelle samt Rechenbeispiel auf der übernächsten Seite.

Sobald sich das räumliche Umfeld ändert, wenn man also nicht nur im gewohnten Aktionsradius lädt, sondern beispielsweise auf dem Weg in den Urlaub, sollten E-Auto-Fahrer deshalb ihren gewählten Tarif prüfen und gegebenenfalls eine oder mehrere zusätzliche Optionen in Betracht ziehen.

Wichtig zu klären sind außerdem die präferierten Zahlungs- und Authentifizierungsmittel. Heißt: Bezahlen per Ladeapp oder -karte? Welche Zahlungsmöglichkeiten lässt der Anbieter überhaupt zu? Wer auf der sicheren Seite sein möchte, sorgt hier vor und hat App und Ladekarte, die meist für einen relativ geringen, einmaligen Beitrag beim Ladetarifanbieter erhältlich sind, von mehr als nur einem Anbieter dabei. Denn nicht immer verbinden sich Smartphone und Ladesäule zuverlässig. Und auch die Karten können zwischendurch streiken.

Fahrprofil entscheidend

Der wichtigste Faktor bei der Wahl des passenden Ladetarifs für E-Autos ist jedoch das eigene Fahrverhalten. Wer regelmäßig längere Strecken fährt, hat diesbezüglich ganz andere Voraussetzungen als jemand, der nur gelegentlich auf das öffentliche Stromtanken angewiesen ist.

Vielfahrer profitieren häufig von Tarifen mit festen Grundgebühren und niedrigen Kilowattstundenpreisen, während Wenigfahrer oft mit flexiblen, nutzungsabhängigen Modellen besser hinkommen. Daher lohnt es sich, das persönliche Mobilitätsprofil genau zu analysieren, bevor die finale Entscheidung fällt.

Am Beispiel der Ionty-Tarife Power und Motion (siehe Tabelle), die beide eine Grundgebühr beinhalten, lässt sich anschaulich zeigen, dass sich das Rechnen und Abwägen lohnt. Ionty lockt bei beiden Tarifoptionen



FOTO: ACHIM HARTMANN



DER NEUE VOLLELEKTRISCHE TOYOTA

bZ4X



DEUTSCHLAND PRÄMIE

BIS
ZU **12.300 €¹**

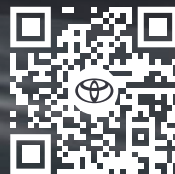
NUR IM TOYOTA EASY LEASING

MIT BIS ZU

10
JAHREN

**TOYOTA
BATTERIE
GARANTIE***

Jetzt
scannen
und
mehr
erfahren



ZUSÄTZLICH STAATLICHE FÖRDERUNG BIS ZU 6.000 € SICHERN²

Energieverbrauch Toyota bZ4X Teamplayer, Frontantrieb, 73,1-kWh-Batterie, 165 kW (224 PS), kombiniert: 13,9 kWh/100 km; CO₂-Emissionen (kombiniert): 0 g/km. CO₂-Klasse: A; elektrische Reichweite (EAER): 569 km und elektrische Reichweite innerorts (EAER City): 788 km.

¹Die Toyota Deutschlandprämie in Höhe von bis zu 12.300,00 € gilt **nur bei Leasing**. Sie wird als Nachlass auf die **unverbindliche Preisempfehlung** der Toyota Deutschland GmbH, Toyota Allee 2, 50858 Köln für das genannte Modell gewährt und reduziert dadurch die monatliche Leasingrate. Nur bei teilnehmenden Toyota Partnern. Gilt **nur für Privatkunden und nur bei Antrag und Genehmigung des Leasingvertrags bis 31.03.2026. Individuelle Preise und Finanzangebote bei den teilnehmenden Toyota Partnern.**

²Ein Rechtsanspruch auf die staatliche Förderung besteht nicht. Die Förderung und deren Höhe sind für die Zukunft nicht garantiert. Alle Informationen zu den Voraussetzungen der Förderung finden Sie unter <https://www.toyota.de/elektromobilitaet/magazin/e-auto-foerderung-2026> sowie unter: www.bundesumweltministerium.de/foerderung/ueberblick-foerderung/fragen-und-antworten-zur-e-auto-foerderung oder fragen Sie Ihren Toyota Vertragspartner.

*Toyota garantiert, dass die Batterie bei regelmäßiger Wartung gemäß Herstellervorgabe auch bis zu einer Nutzungsdauer von 10 Jahren oder einer Laufleistung von 250.000 Kilometern noch 70 % ihrer ursprünglichen Leistung erbringt, je nachdem, welcher Wert zuerst erreicht wird. Voraussetzung dafür ist die regelmäßige Wartung gemäß Herstellervorgaben inklusive eines erfolgreichen EV-Batterie-Checks im Rahmen dieser Wartungen. Alle weiteren Informationen unter toyota.de

mit einer geringeren Grundgebühr im ersten Monat. Bei einem Verbrauch von 20 kWh kosten 100 Kilometer im Tarif Motion 15,79 Euro inklusive Grundgebühr. Bei Ionity Power fallen dagegen 19,79 Euro an. Spielt man dieses Szenario weiter durch, wird klar, dass sich Ionity Power bei einer dauerhaften Nutzung erst ab einer monatlichen Laufleistung von etwa 250 Kilometern wirklich rechnet. Wer darunter liegt, kommt also mit der günstigeren Grundgebühr und dem höheren Kilowattstundenpreis besser weg.

Hersteller und Einzelhändler

Neben bekannten Ladetarifanbietern wie EnBW, Aral oder Fastned bieten auch viele Autohersteller Ladetarifoptionen an, die man sich definitiv genauer anschauen sollte. Diese sind jedoch in vielen Fällen exklusiv für deren Kunden vorgesehen.

Volkswagen bietet etwa über Elli beispielsweise den Tarif Premium mit 69 ct/kWh bei 17,99 Euro Grundgebühr an. Mercedes me Charge ermöglicht Zugang zu über 500 000 Ladepunkten mit Tarifen ab 39 ct/kWh. BMW Charging bietet flexible Modelle, etwa Active mit 49 ctk/Wh und 4,99 Euro Grundgebühr. Renault bietet „Mobilize“ mit dem günstigen Intense-Tarif (39 ct/kWh bei Ionity, 4,99 Euro Grundgebühr).

Die Vorteile der Hersteller-Tarife sind zum einen der Zugang zu großen Ladenetzwerken mit mehreren Hunderttausend Ladepunkten. Zudem erhalten Kunden oft günstigere Preise an Partnerstationen wie Ionity, das als Joint Venture unter anderem durch die Autohersteller BMW, Ford, Hyundai, Kia, Mercedes-Benz, VW, Audi und Porsche entstanden ist. Zudem wird die Abrechnung meist einfach über die Fahrzeug-App oder den Bordcomputer durchgeführt. Dies ist vor allem für Vielfahrer und markentreue Kunden spannend.

Auch auf den Parkplätzen verschiedener Einzelhändler lässt sich das E-Auto laden. Früher wurden E-Mobilisten hier mit größtenteils kostenfreien Angeboten während des Einkaufs gelockt. Dem ist leider nicht mehr so; doch die Preismodelle, die sich ähnlich vielfältig gestalten wie bei anderen Anbietern, sind durchaus attraktiv.

Eine weitere gute Nachricht: Die meisten Einzelhändler haben damit begonnen, Schnellladesäulen aufzustellen, sodass der Stromer nicht mehr stundenlang an einem 50-kW-Lader nuckeln muss. Am günstigsten lädt es sich aktuell bei Aldi Süd (47 ct/kWh), Kaufland (47 ct/kWh) und Lidl (44 ct/kWh mit Lidl Plus). Bezahlen müssen Nutzer seit 2025 auch bei Ikea. Der schwedische Möbelriese kooperiert mit Mer und verlangt nun satte 69 ct/kWh. 20 Prozent Nachlass gibt es mit der Ikea-Family-Card. Kooperationen scheinen hier im Trend zu liegen: So sind McDonald's und EWE Go verpartnert, auch Burger King und Aral Pulse, Mediamarkt/Saturn und E.ON sowie Globus und Hagebaumarkt mit EnBW. Hier gelten jeweils die

Ladetarife

Anbieter im Vergleich

Anbieter	Paket	Grundgebühr	Ladetarif	Preis pro Urlaubsfahrt*
Aral Pulse	Klassik-Tarif	0 Euro/Monat	69 Cent/kWh	276 Euro
	Extra-Tarif	2,99 Euro/Monat	54 Cent/kWh	219 Euro
EnBW	Tarif S	0 Euro/Monat	56 Cent/kWh	224 Euro
	Tarif M	5,99 Euro/Monat	46 Cent/kWh	190 Euro
	Tarif L	11,99 Euro/Monat	39 Cent/kWh	168 Euro
Fastned	Standard	0 Euro/Monat	73 Cent/kWh	292 Euro
	Gold Member	11,99 Euro/Monat	51 Cent/kWh	216 Euro
Ionity	Go	0 Euro/Monat	70 Cent/kWh	280 Euro
	Motion	5,99 Euro/Monat	49 Cent/kWh	202 Euro
	Power	11,99 Euro/Monat	39 Cent/kWh	168 Euro
Tesla	Basispreis	0 Euro/Monat	57 – 64 Cent/kWh	240 Euro
	Abo	11,99 Euro/Monat	41 – 46 Cent/kWh	188 Euro

* 2000 Kilometer, 20 kWh/100 km Verbrauch, bei Tesla mit 60/44 Cent gerechnet, Preise Urlaubsfahrt gerundet

Preise der Ladeanbieter. Neben den eigentlichen Stromkosten sollten E-Auto-Fahrer auch die sogenannten Blockier- und Transaktionsgebühren im Blick behalten, da sie die Gesamtkosten an der Ladesäule erheblich beeinflussen. Blockiergebühren fallen an, wenn ein Auto nach dem Ende des Ladevorgangs weiter an der Säule angeschlossen bleibt – vor allem an Schnellladesäulen geht es darum, eine hohe Verfügbarkeit zu gewährleisten. Die Gebühren können je nach

Anbieter nach einer gewissen Karenzzeit pro Minute berechnet werden.

Transaktionsgebühren hingegen sind pauschale Zusatzkosten, die bei jeder einzelnen Ladesitzung fällig werden – unabhängig von der geladenen Strommenge. Besonders bei kurzen Ladevorgängen können sie den Preis pro Kilowattstunde deutlich verteuern. Verbraucher sollten daher die Tarifbedingungen genau prüfen, um böse Überraschungen zu vermeiden. ■

Clevere App für E-Mobilisten

Preise und Säulen im Blick



Die App mehr-tanken bietet auch für E-Auto-Fahrer einige nützliche Funktionen. Hier lassen sich einfach und schnell Ladestationen in der Nähe suchen, die Säulen werden übersichtlich auf einer Karte dargestellt. Zusätzlich navigiert die Anwendung ihre Nutzer auch zur gewünschten Stromtankstelle. Die App filtert außerdem nach verschiedenen Ladearten, sprich nach Ladesäulen mit Wechselstrom (AC) oder Gleichstrom (DC). Sind in den Einstellungen das eigene E-Fahrzeug sowie die persönlich genutzten Ladetarife hinterlegt, werden dem Nutzer auch die aktuellen Ladekosten angezeigt. Wer seinen Strom häufig an den selben Ladesäulen zapft, kann seine Lieblingsladestationen in der Anwendung speichern und so schneller auf sie zugreifen.

DER NEUE JEEP® COMPASS

ERLEBEN SIE DAS ORIGINAL



DER NEUE JEEP® COMPASS ELEKTRO
JETZT AB 319 € MTL. LEASEN
ZZGL. 5.000 € LEASINGSONDERZAHLUNG.¹

Jeep
DAS ORIGINAL

Die Leasingsonderzahlung kann durch die staatliche Förderprämie von bis zu 6000 €² ganz oder teilweise übernommen werden.

Kombinierte Werte gem. WLTP: Energieverbrauch 15,7–16 kWh/100 km; CO₂-Emission 0 g/km; CO₂-Klasse A.

¹ Ein unverbindliches Kilometerleasingangebot (Bonität vorausgesetzt) der Stellantis Bank SA Niederlassung Deutschland, Siemensstraße 10, 63263 Neu-Isenburg, für den Jeep® Compass Elektro Altitude MJ26 74 kWh 157 kW (213 PS): Leasingsonderzahlung 5.000,- €; Laufzeit 48 Monate; mtl. Leasingraten 319 €; Laufleistung: 10.000 km/Jahr. Alle Preisangaben inkl. MwSt., zzgl. Überführungs- und Zulassungskosten. Privatkundenangebot, gültig bis zum 31.03.2026. Mehr- und Minderkilometer (Freigrenze 2.500 km) sowie eventuell vorhandene Schäden werden nach Vertragsende gesondert abgerechnet. Über alle Detailbedingungen informiert Sie gerne Ihr teilnehmender Jeep® Partner. **Beispielfoto zeigt Fahrzeug der jeweiligen Baureihe, die Ausstattungsmerkmale des abgebildeten Fahrzeugs sind nicht Bestandteil des Angebots.**

² Für Privatkunden bei Kauf oder Leasing eines Pkw-Elektro-/Plug-in-Hybrid-Neufahrzeugs gemäß den staatlichen Förderrichtlinien. Die Förderprämie ist gesondert zu beantragen und wird bewilligt, wenn die persönlichen Fördervoraussetzungen vorliegen. Ein Rechtsanspruch besteht nicht. Details auf www.bundesumweltministerium.de/eauto-förderung.

Jeep® ist eine eingetragene Marke der FCA US LLC.

www.jeep.de



FOTOS: ROSSEN GARGOLOV, IMAGO

Cleverer Alternative

Stromer aus Vorbesitz – lohnt sich das? Aktuelles Preisniveau und Akku-Fakten als Kaufargumente.

Von: **Andreas Jüngling**

Der Gebrauchtwagenmarkt in Deutschland zeigte zuletzt schon eine deutliche Divergenz zwischen Elektrofahrzeugen und klassischen Verbrennern, was sich primär in der Preisentwicklung und der Kauflust der Verbraucher widerspiegelt. Laut dem AutoScout24 Gebrauchtwagen-Preis-Index (AGPI) verbilligten sich gebrauchte E-Autos zum Jahresende monatlich noch um 0,6 Prozent und notierten im November durchschnittlich bei 34 009 Euro. Übers Jahr haben die Stromer damit 2,6 Prozent an Wert verloren. Diese Preisentwicklung steht im Kontrast zu anderen Antriebsarten: Das gesamte Preisplus auf dem Gebrauchtwagenmarkt ging Ende 2025 auf das Konto der Benziner. Deren Durchschnittspreis stieg um 0,7 Prozent auf 25 146 Euro. Während Hybride mit 38 219 Euro preislich nahezu stabil blieben (minus 0,1 Prozent), mussten Diesel mit 28 126 Euro einen leichten Rückgang von 0,2 Prozent hinnehmen.

Die neuerliche Förderprämie verbilligt für viele den Neukauf – klar, dass die Gebrauchtware dann noch weiter absackt. Und es kommt noch dicker, weil das Elektroangebot weiter wächst.

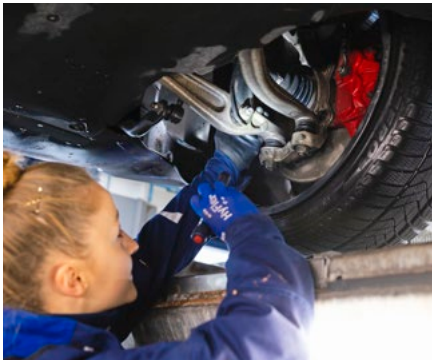
Im Jahresvergleich stellten die Händler zuletzt 7,4 Prozent mehr gebrauchte Stromer in die digitalen Showrooms ein. Gleichzeitig sank die Nachfrage nach E-Autos um 9 Prozent. Zum Vergleich: Benziner verzeichneten 5,2 Prozent weniger Klicks, und das Gesamtangebot an Gebrauchtwagen sank leicht um 0,6 Prozent. Die anhaltende Zurückhaltung der Käufer bei



Lohnt sich der Gebrauchtkauf, wenn E-Neuwagen immer billiger werden? Ja, wer auf ältere Modelle setzt, kann noch sparen. Insbesondere teure Lifestyle-Modelle profitieren indirekt von der Prämie.

gebrauchten E-Fahrzeugen wird durch eine aktuelle Dekra/Ipsos-Studie untermauert: 64 Prozent der Gebrauchtwagenkäufer in Deutschland können sich ein gebrauchtes reines Elektroauto eher nicht oder überhaupt nicht vorstellen. Dieser Wert liegt noch höher als bei der Vorgängerbefragung 2023 (59 Prozent). Nur 19 Prozent würden sich „auf jeden Fall oder sehr wahrscheinlich“ für einen gebrauchten Stromer entscheiden. Diese Gebrauchtkauf profitieren nur dann, wenn der Kaufpreis noch signifikant unter den subventionierten Neupreisen liegt, etwa bei weit verbreiteten Modellen. Eine Reihe davon haben wir rechts für Sie aufgelistet. Lifestyle-Modelle wie der Fiat 500e waren vor zwei, drei Jahren noch teure Neuware. Doch ihr aktueller rabattierter Neupreis liegt noch unter dem Restwert früher Gebrauchter – eine Zwischmühle für die Verkäufer.

Die größten Sorgen der Studienteilnehmer betreffen jedoch den Zustand der Batterie (43 Prozent) und die Reichweite (41 Prozent). Hinzu kommen Bedenken bezüglich der unklaren Restwerte (24 Prozent) und fehlender Lademöglichkeiten (27 Prozent). Angesichts der steigenden Neuzulassungen von E-Fahrzeugen betont Dekra-Geschäftsführer Jann Fehlauer, dass ein funktionierender Gebrauchtwagenmarkt immer wichtiger wird. Er stellt fest,



Thema Fahrwerk: Ein hohes Batteriegewicht strapaziert die Gelenke



Batteriecheck per Diagnose: Der „State of Health“ (SOH) lässt sich auslesen

dass der Handel Überzeugungsarbeit leisten müsse, um das Vertrauen der Kunden in die Qualität der gebrauchten Fahrzeuge, insbesondere den Zustand der Batterie, zu stärken. Die Bedenken hinsichtlich der Lebensdauer und Leistungsfähigkeit der Akkus werden jedoch durch umfangreiche technische Analysen fachlich relativiert. Eine Auswertung der Stuttgarter Technologie-Beratungsfirma P3, die auf über 7000 analysierten Elektroautos basiert, zeigte, dass Batterien deutlich länger halten als vermutet. Der Gesundheitszustand der Batterie, als State of Health (SOH) bezeichnet, gibt an, wie viel Prozent der vollen Kapazität noch genutzt werden kann.

Akkus halten länger als vermutet

Die Ergebnisse der P3-Analyse zeigen, dass selbst E-Autos mit 200 000 oder 300 000 Kilometer Laufleistung im Durchschnitt noch über 87 Prozent SOH verfügen. Wissenschaftler des SLAC-Stanford Battery Center kommen zu ähnlichen Erkenntnissen und ermittelten eine durchschnittliche Lebensdauer von 313 000 Kilometern oder 14 Jahren, bevor die Leistung signifikant nachlässt. Sie gehen davon aus, dass Batterien im realen Betrieb bis zu 38 Prozent länger halten als bisherige Labortests vermuten ließen.

Speziell bei hochwertigen E-Autos, die schon seit einigen Jahren auf dem Markt sind, finden sich schon Verkaufsinserate mit hohen

Laufleistungen. Nach aktuellem Kenntnisstand muss das kein Problem darstellen. Ein wichtiger Befund der Untersuchung ist, dass der Kapazitätsverlust der Batterie nicht linear verläuft: Der größte chemische Prozess, der den SoH auf etwa 95 Prozent sinken lässt, findet innerhalb der ersten 30 000 Kilometer statt. Danach verlangsamt sich der Alterungsprozess deutlich. Nach etwa 100 000 Kilometern verfügen Elektroautos im Schnitt noch über gut 90 Prozent ihrer Kapazität – ein Wert, der sich danach kaum noch verschlechtert. Dennoch können individuelle Nutzungsgewohnheiten den Verschleiß beeinflussen: Stressfaktoren für die Batteriezellen sind etwa sehr hohe oder niedrige Temperaturen, ständig hohe Ladeleistungen oder lange Standzeiten mit 100 Prozent Ladezustand (SOC).

Um die bestehenden Vorbehalte wirksam zu bekämpfen und das Vertrauen der Kunden in den Gebrauchtmärkte zu erhöhen, sind laut Experten Transparenz und Qualitätssicherung entscheidend. Der Handel sollte den technischen Zustand der Batterie mit unabhängigen Prüfberichten dokumentieren und Garantien anbieten, um das Risiko für Käufer zu senken. Obwohl SOH-Tests nur von 12 Prozent der Befragten als besonders hilfreich angesehen werden, ist dies ein klarer Hinweis darauf, dass noch Aufklärungsarbeit geleistet werden muss, bis der Gebrauchtmärkte für E-Autos wirklich in Gang kommt. ■

PROFI-TIPP: BELIEBTE GEBRAUCHT-STROMER MIT PREISEN, LAUFLEISTUNG UND MÄNGEL-INFO

Marke Modell	Reichweite (WLTP)	Leistung	Baujahre	Durchschnittl. Preis	Durchschnittl. Laufleistung	Verfügbarkeit**	Darauf achten
Audi e-tron	283-436 km	230-370 kW	2018-2022	35 000 €	50 000 km	1277	Rückrufe und Softwareprobleme
BMW i3	190-308 km*	125-135 kW	2013-2022	18 000 €	35 000 km	371	Selten, aber teuer: Defekte Antriebsmotoren
Fiat 500e	190-321 km	70-114 kW	seit 2020	20 000 €	15 000 km	1800	Seltene Probleme mit Ladesoftware, teuer
Hyundai Ioniq	250-311 km	88-100 kW	2016-2022	15 000 €	55 000 km	114	Kaum gravierende Probleme
Hyundai Kona Electric (1. Gen.)	305-484 km	100-150 kW	2018-2023	17 500 €	28 000 km	1140	Kaum gravierende Probleme
Kia e-Niro (1. Gen.)	289-455 km	100-150 kW	2018-2022	21 000 €	50 000 km	172	Kaum gravierende Probleme
Mercedes EQA	402-531 km	140-215 kW	2021-2023	32 500 €	30 000 km	1156	Rückrufe
Mini Cooper SE	203-234 km	135 kW	2019-2023	20 000 €	30 000 km	947	Rückrufe, kleinere Hochvolt-Bauteile
Tesla Model 3	409-702 km	208-338 kW	seit 2017	27 000 €	45 000 km	ca. 1260	Fahrwerk, Detailmängel, Panasonic-Motoren
VW e-Golf	150-300 km*	85-100 kW	2014-2020	14 000 €	50 000 km	195	Sehr zuverlässig, günstige Reparaturmethoden
VW e-Up; Škoda Citigo, Seat Mii	150-260 km*	60-61 kW	2013-2023	12 500 €	35 000 km	363	Unterforderte Bremsen, kaum weitere Probleme
VW ID.3 usw.	352-604 km	107-240 kW	seit 2019	27 000 €	20 000 km	über 3500	Anfängl. Verarbeitungs- und Softwareprobleme

* kein WLTP-Wert vorhanden

** Gebrauchtsinseerte, Januar 2026

E-Autos im Test



FOTO: HANS-DIETER SEUFERT

Unter Spannung: Modelle mit 800-Volt-Technik wie der Hyundai Ioniq 9 können bei gleicher Stromstärke deutlich schneller laden als 400-Volt-Modelle

Wie hoch ist der Stromverbrauch im Alltag, wie viel Strecke schaffe ich mit einer Akkuladung und wie lange dauert es, bis die Batterie wieder ausreichend geladen ist? Diese Fragen und noch viele weitere beantwortet auto motor und sport in jedem Test mit Elektroautos.

Von: **Paul Englert**

Ob Diesel, Benziner, Hybrid oder Stromantrieb: Im Test behandeln und bewerten wir alle Fahrzeuge gleich. Und doch gibt es bei reinen E-Fahrzeugen (BEV) und Plug-in-Hybriden (PHEV) ein paar Unterschiede, die einen höheren Aufwand erfordern. Allen voran: Die Reichweiten- und Ladetests. Dabei ermitteln wir eine realistische und vor allem mit anderen Elektro-Modellen vergleichbare Reichweite. Dafür starten wir mit voll geladenem Akku und umrunden einen definierten Kurs im öffentlichen Straßenverkehr in einem vorgegebenen Fahrzyklus so oft, bis uns der Strom ausgeht und wir mit null Prozent Akkustand unsere Wallbox-Messstation erreichen. An der ermitteln wir nicht nur die Ladezeit mit Wechselstrom (AC) bei

11 oder 22 kW Leistung, sondern – viel wichtiger – auch die Energiemenge inklusive Ladeverluste. Diese setzen wir ins Verhältnis zur gefahrenen Reichweite, und schon kennen wir

den Verbrauch. Warum wir nicht einfach die vom Hersteller angegebene Akkukapazität als Grundlage nehmen? Weil wir diese nicht messen oder auslesen können. Und schließlich müssen Sie den beim Laden verpufften Strom ja auch bezahlen, wird diese Energie zunächst mit einem gewissen CO₂-Aufwand produziert, den wir im Test berücksichtigen.

Bei Plug-in-Hybriden gehen wir für Reichweiten- und Stromverbrauchsvermittlung ebenso vor: Voller Akku, Fahrt auf definierter Route, bis der Stromspeicher leer ist und der Verbrenner sich dazuschaltet.

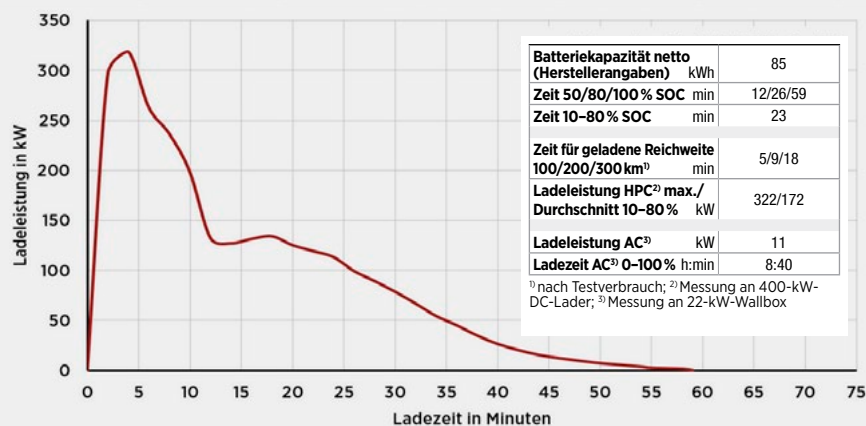
Bin dann mal Laden

Spannend wird der Test mit reinen Elektroautos aber erst so richtig beim Laden mit Gleichstrom (DC). Dafür steuern wir eine Schnelllade-Station mit leerem sowie vortempertem Akku an und stöpseln den großen Doppelstecker (CCS) ein. Während des Ladevorgangs von null bis 100 Prozent protokollieren wir alle wichtigen Daten, aus denen wir auch ein Diagramm (siehe unten) erstellen. Zudem bestimmen wir – in Verbindung mit dem Verbrauch – die Ladezeit für echte 100, 200 und meistens sogar 300 km Reichweite – denn die Bordcomputer gaukeln einem oft schönere Zahlen vor.

Entscheidend beim Reisen mit einem E-Auto ist aber nicht allein die Größe des Akkus, sondern kommt es ganz besonders auf Verbrauch und die durchschnittliche Ladeleistung an. Letztere beeinflusst maßgeblich, wie lange Sie stehen.

TEST AM SCHNELL-LADER MIT WEIT ÜBER 350 KW LEISTUNG

Schnellladen mit Gleichstrom (DC) ist bei uns Test-Standard. Dafür laden wir den leeren Akku auf 100 Prozent SOC (State of Charge, Batteriestand), notieren minutlich Ladeleistung, SOC sowie geladene Energie in kWh und erstellen ein Diagramm – hier zum Beispiel für den neuen Mercedes CLA.





LEAPMOTOR

VERLEAP DICH NEU!



LEAPMOTOR B10

AB **129 €**
mtl. leasen^{2,5} inkl. **4 Jahre Garantie**
oder 100.000 km*

LEAPMOTOR T03

AB **49 €**
mtl. leasen^{3,5} inkl. **3 Jahre Garantie**
oder 100.000 km*

LEAPMOTOR C10

AB **179 €**
mtl. leasen^{4,5} inkl. **4 Jahre Garantie**
oder 100.000 km*

Komb. Werte für den T03 gem. WLTP: Energieverbrauch 16,3 kWh/100 km; CO₂-Emission 0 g/km; CO₂-Klasse A.

¹ Für Privatkunden bei Kauf oder Leasing eines PKW-Elektro-/Plug-in-Hybrid-Neufahrzeugs gemäß den staatlichen Förderrichtlinien. Die Förderprämie ist gesondert zu beantragen und wird bewilligt, wenn die persönlichen Fördervoraussetzungen vorliegen. Ein Rechtsanspruch besteht nicht. Details unter www.bundesumweltministerium.de/eauto-förderung.

² Leasingangebot B10: Leasingsonderzahlung 4.870 €, Laufzeit 36 Monate, 36× mtl. Leasingrate à 129 €, Laufleistung 10.000 km/Jahr.

³ Leasingangebot T03: Leasingsonderzahlung 3.870 €, Laufzeit 36 Monate, 36× mtl. Leasingrate à 49 €, Laufleistung 10.000 km/Jahr.

⁴ Leasingangebot C10: Leasingsonderzahlung 4.750 €, Laufzeit 36 Monate, 36× mtl. Leasingrate à 179 €, Laufleistung 10.000 km/Jahr.

⁵ Ein Privatkunden-Kilometerleasingangebot (Bonität vorausgesetzt) der Stellantis Bank SA Niederlassung Deutschland, Siemensstr. 10, 63263 Neu-Isenburg. Alle Preisangaben inkl. USt. Nach Vertragsende werden Mehr- und Minderkilometer (Freigrenze jeweils 2.500 km) sowie ein Ausgleich für ggf. vorhandene Schäden abgerechnet. Überführungskosten nicht enthalten im Angebot und separat zu zahlen. Angebot gültig bis 31.03.2026. Nur bei teilnehmenden Leapmotor Partnern. Beispielfoto zeigt Fahrzeug der jeweiligen Baureihe, die Ausstattungsmerkmale des abgebildeten Fahrzeugs sind nicht Bestandteil des Angebots.

* Neufahrzeuggarantie für 3 Jahre (T03) bzw. 4 Jahre (B10/C10) oder bis 100.000 km, je nachdem, was zuerst eintritt, gemäß den Garantiebedingungen.

**JETZT MIT
ELEKTRO
PRÄMIE¹**

CUPRA FORMENTOR

E-HYBRID



5 JAHRE
GARANTIE

NORMEN SIND DAZU DA,
SIE ZU ÜBERTREFFEN.

CUPRA Formentor e-Hybrid. Mit bis zu
6.000 € Vorteil aus bis zu 4.500 €
staatlicher Förderung² und bis 31. März
1.500 € CUPRA e-Hybrid-Prämie¹.



Die Details.