

# Ein Anfang ist gemacht

Marktübersicht  
Elektromobilität

Sage keiner mehr, es gäbe sie noch nicht wirklich, die Elektromobilität. Per Stand Ende 2011 sind die Fahrzeughersteller jedenfalls eifrig dabei, sogar das Angebot „reiner“ Elektrofahrzeuge auszubauen, von Hybrid-Fahrzeugen ganz zu schweigen. Das betrifft hier vornehmlich die Ankündigung weiterer Modelle sowohl im Pkw- als auch im Transporter-Segment, die nächstes oder spätestens übernächstes Jahr auf den Markt kommen sollen. Auch die Markteinführungen bereits angekündigter Versionen gehen nun zügiger voran, so dass die Ankündigungen

insgesamt ernster genommen werden können. In Summe betrachtet, ist in den letzten zwölf Monaten einiges bewegt worden.

So weit es im Flottengeschäft engagierte Fahrzeughersteller betrifft und „reine“ Elektrofahrzeuge, die von ihrer Bauart her zumindest eine gewisse Flotten-Relevanz mitbringen, treten im Pkw-Segment inzwischen schon 16 Anbieter mit insgesamt 21 Produkten auf. Zum Jahresende befinden sich acht davon auf dem Markt, fünf weitere folgen im ersten Halbjahr 2012. Der

Hybrid-Fahrzeuge Ausgewählte Modelle	Audi Q5 2.0 TFSI hybrid quattro tiptronic	BMW ActiveHybrid 5	BMW ActiveHybrid 7	BMW ActiveHybrid X6	Citroën DS 5 Hybrid4 EGS6	Lexus CT 200 h	Lexus GS 450 h	Lexus LS 600 h	Lexus RX 450 h	
										
<b>Technische Daten</b>										
Motorleistung Gesamtsystem	180 kW (245 PS)	250 kW (340 PS)	342 kW (465 PS)	357 kW (485 PS)	147 kW (200 PS)	133 kW/181 PS	254 kW (345 PS)	327 kW (445 PS)	220 kW (299 PS)	
Drehmoment gesamt	480 Nm	610 Nm	700 Nm	780 Nm	300 Nm Diesel	349 Nm	k.A.	k.A.	k.A.	
Leistung Basis-Motor	4 Zyl.-Benziner 155 kW (211 PS)	6 Zyl.-Turbo- Benziner 225 kW (306 PS)	8 Zyl.-Benziner 330 kW (449 PS)	8 Zyl.-Benziner 299 kW (407 PS)	4 Zyl.-Diesel 120 kW (163 PS)	4 Zyl.-Benziner 73 kW (99 PS)	6 Zyl.-Benziner 218 kW (296 PS)	8 Zyl.-Benziner 290 kW (394 PS)	6 Zyl.-Benziner 183 kW (249 PS)	
Drehmoment Basis-Motor	350 Nm	400 Nm	650 Nm	600 Nm	300 Nm	142 Nm	368 Nm	520 Nm	317 Nm	
Leistung Elektromotor(en)	40 kW (54 PS)	40 kW (55 PS)	15 kW (20 PS)	67 kW (91 PS), 63 kW (86 PS)	27 kW (37 PS)	60 kW (82 PS)	147 kW (200 PS)	165 kW (224 PS)	v.123 kW (167 PS), h.50 kW (68 PS)	
Drehmoment Elektromotor(en)	210 Nm	210 Nm	210 Nm	260 Nm, 280 Nm	200 Nm	207 Nm	275 Nm	300 Nm	v. 335 Nm, h. 288 Nm	
<b>Fahrleistungen*</b>										
Beschleunigung	0-100 km/h 7,1 s	0-100 km/h 5,9 s	0-100 km/h 4,9 s	0-100 km/h 5,6 s	k.A.	0-100 km/h 10,3 s	0-100 km/h 5,9 s	0-100 km/h 6,3 s	0-100 km/h 7,8 s	
Höchstgeschwindigkeit	225 km/h	250 km/h	250 km/h	236 km/h	211 km/h	180 km/h	240 km/h	250 km/h	200 km/h	
Verbrauch	6,9 Liter/100 km	6,4 Liter/100 km	9,4 Liter/100 km	9,9 Liter/100 km	3,8 Liter/100 km	3,8 Liter/100 km	7,6 Liter/100 km	9,3 Liter/100 km	6,3 Liter/100 km	
CO <sub>2</sub> -Ausstoß	159 g/km	k.A.	219 g/km	231 g/km	99 g/km	87 g/km	180 g/km	219 g/km	145 g/km	
Reichweite	1.087 km	1.047 km	851 km	859 km	1.579 km	1.184 km	855 km	903 km	833 km	
Netto-Listenpreis:	45.126 Euro	52.857 Euro	88.992 Euro	86.555 Euro	37.176 Euro	24.286 Euro	51.101 Euro	91.933 Euro	44.563 Euro	
Lieferbar:	erhältlich	erhältlich	erhältlich	erhältlich	erhältlich	erhältlich	erhältlich	erhältlich	erhältlich	

\*Herstellerangaben



Mercedes-Benz S 400 Hybrid 7G-tronic	Peugeot 508 RXH	Peugeot 3008 Diesel-Hybrid	Porsche Cayenne S Hybrid Tiptronic S	Porsche Panamera S Hybrid	smart 1.0 micro hybrid drive	Toyota Auris Hybrid	Toyota Prius Hybrid	Toyota Prius Plug-in Hybrid	Volvo V 60 Plug-in Hybrid	Volkswagen Touareg Hybrid
220 kW (299 PS)	147 kW (200 PS)	147 kW (200 PS)	279 kW (380 PS)	279 kW (380 PS)	52 kW (71 PS)	100 kW (136 PS)	100 kW (136 PS)	100 kW (136 PS)	158 kW (215 PS)	279 kW (380 PS)
385 Nm	450 Nm	450 Nm	580 Nm	580 Nm	92 Nm	k.A.	k.A.	k.A.	640 Nm	580 Nm
6 Zyl.-Benziner 205 kW (279 PS)	4 Zyl.-Diesel 120 kW (163 kW)	4 Zyl.-Diesel 120 kW (163 PS)	6 Zyl.-Benziner 244 kW (333 PS)	6 Zyl.-Benziner 245 kW (333 PS)	3 Zyl.-Benziner 52 kW (71 PS)	4 Zyl.-Benziner 73 kW (99 PS)	4 Zyl.-Benziner 73 kW (99 PS)	4 Zyl.-Benziner 73 kW (99 PS)	5 Zyl.-Turbodiesel 151 kW (205 PS)	6 Zyl.-Benziner 245 kW (333 PS)
285 Nm	300 Nm	300 Nm	440 Nm	440 Nm	92 Nm	142 Nm	142 Nm	142 Nm	420 Nm	440 Nm
k.A.	27 kW (37 PS)	27 kW (37 PS)	34 kW (47 PS)	34 kW (47 PS)	k.A.	60 kW (82 PS)	60 kW (82 PS)	60 kW (82 PS)	51 kW (70 PS)	34 kW (46 PS)
k.A.	200 Nm	200 Nm	300 Nm	300 Nm	k.A.	207 Nm	207 Nm	207 Nm	200 Nm	300 Nm
0-100 km/h 7,2 s	k.A.	0-100 km/h 8,5 s	0-100 km/h 6,5 s	0-100 km/h 6,0 s	0-100 km/h 13,7 s	0-100 km/h 11,4 s	0-100 km/h 10,4 s	0-100 km/h 10,2 s	0-100 km/h 6,9 s	0-100 km/h 6,5 s
250 km/h	k.A.	191 km/h	242 km/h	270 km/h	145 km/h	180 km/h	180 km/h	180 km/h	200 km/h	240 km/h
7,9-8,1 Liter/100 km	4,2 Liter/100 km	3,8 Liter/100 km	8,2 Liter/100 km	7,1 Liter/100 km	4,2 Liter/100 km	3,8 Liter/100 km	4,0 Liter/100 km	2,2 Liter/100 km	1,9 Liter/100 km	8,2 Liter/100 km
186-189 g/km	109 g/km	99 g/km	193 g/km	167 g/km	97 g/km	89 g/km	92 g/km	49 g/km	49 g/km	193 g/km
1.125 km	1.714 km	1.487 km	1.037 km	1.127 km	786 km	1.184 km	1.125 km	2.045 km	3.552 km	1.220 km
72.950 Euro	39.454 (Sonder-Edition)	33.529 Euro (Sonder-Edition)	68.081 Euro	89.232 Euro	9.034 Euro	19.286 Euro	21.639 Euro	k.A.	k.A.	63.445 Euro
erhältlich	April 2012	erhältlich	erhältlich	erhältlich	erhältlich	erhältlich	erhältlich	2012	2012	erhältlich

Rest, der sich teilweise aber schon jetzt im Rahmen von Flotten-Versuchen in der Erprobung befindet – also auch schon real auf der Straße läuft –, kann dann bis spätestens 2013 käuflich erworben oder geleast werden.

Im Transporter-Segment warten derzeit sieben Fahrzeughersteller mit neun „reinen“ Elektrofahrzeugen auf, und alle sind bereits erhältlich. Das bei den Nutzfahrzeugen die Lieferbarkeit gegenwärtig bei 100 Prozent liegt, mag sich auch daraus erklären, dass der Elektro-Antrieb insbesondere im regional begrenzten Zulieferverkehr aufgrund kurzer Entfernungen schon recht plausibel zu vermarkten ist. Hier dürfte auch die Bereitschaft, am Fuhrparkrand ein solches Fahrzeug im konkreten Einsatzgebiet zu testen, wo immer es denn geht, um einiges höher liegen.

#### Reichweiten überwiegend um 150 Kilometer

Viel mehr geben die Reichweiten eines Elektrofahrzeuges, Stand 2011, auch nicht her. Im Transporter-Bereich liegen die Herstellerangaben dafür augenblicklich bei kleineren Versionen durchschnittlich bei nahezu 140 Kilometer, bei größeren überschreiten sie im Mittel gerade einmal die 100 Kilometer. Im Pkw-Bereich werden auch schon Werte jenseits von 200 Kilometer genannt, das trifft für die Audi-Produkte, die Mercedes A-Klasse E-CELL sowie insbesondere für Chevrolet Volt und Opel Ampera zu.

Die letzten beiden einmal ausgeklammert, die über die Range-Extender-Technologie verfügen, liegen auch noch Ford Focus Electric, Nissan Leaf, Renault Fluence Z.E. und Renault Zoe Preview an oder über der durchschnittlichen Reichweite auf Basis der Herstellerangaben (165 Kilo-

meter). Und das ist nicht unbedingt ein Ergebnis der vorhandenen Batterie-Kapazitäten, die für die hervorgehobenen Fahrzeuge auch noch zwischen 12 und 37 Kilowatt-Stunden schwanken.

Wer plant, tagsüber ein Elektrofahrzeug auch über die angegebene Reichweite hinaus einzusetzen, für den mögen auch die Schnell-Ladezeiten noch ein Auswahl-Kriterium sein. Hier liegen die Spitzenwerte, so sie seitens der Hersteller bereits angegeben sind, zwischen einer halben und einer Stunde, also im Rahmen einer Mittagspause beispielsweise. Das gilt jedenfalls für Audi A1 e-tron, Citroen C-Zero, Mitsubishi i-MiEV, Nissan Leaf, Peugeot i-On, Renault Fluence Z.E., smart fortwo electric drive und VW Up blue E-Motion (bei Starkstrom-Werten zwischen 230 und 400 Volt).

#### Manche Angebote mit Batterie-Leasing zuzüglich, manche nur im Leasing





Pkw-Elektrofahrzeuge sind schon Stand 2011 durchaus keine „lahmen Enten“ mehr, mit ihnen lässt sich relativ flott am Straßenverkehr teilnehmen. Die Beschleunigungswerte nach Herstellerangaben liegen derzeit zwischen 9,0 und 15,9 Sekunden (abgesehen vom Audi R8 e-tron mit 4,8 Sekunden), im Durchschnitt bei 12,4 Sekunden. Die meisten Fahrzeuge erreichen Höchstgeschwindigkeiten zwischen 130 und 160 km/h. Im Transporter-Bereich muss das schon etwas differenzierter betrachtet werden. Während die kleinen Zubringer-Fahrzeuge im Durchschnitt (114 km/h) noch Höchstgeschwindigkeiten jenseits der 100 km/h-Marke erreichen sollen, können die größeren Transporter vom Tempo her gegenwärtig lediglich auf Lkw-Niveau bewegt werden.

So weit die Netto-Listenpreise bereits bekannt sind, sind Elektrofahrzeuge, verglichen mit adäquat gebauten, herkömmlich angetriebenen Fahrzeugen, derzeit noch recht teuer. Soll hier ein gewisses Mindestmaß an flottenrelevantem Nutzwert zur Verfügung stehen, liegen im Pkw-Bereich schnell einmal rund 30.000 Euro und deutlich mehr an, im Transporter-Bereich bewegen sich die Werte jenseits von 40.000 Euro. Bei manchen Angeboten kommt dann noch das Batterie-Leasing hinzu, manche Fahrzeuge können gegenwärtig nur geleast werden, das eine oder andere Produkt ist momentan nur in stark limitierter Kleinserie erhältlich. Hier wird eine Aufwärtsbewegung letztlich auch von der Nachfragesel aber feststellen: Ein Anfang ist gemacht.

#### Hybrid – Zwischenschritt nach Übermorgen

Im Vergleich dazu haben Hybrid-Fahrzeuge den Touch von Elektromobilität. Immerhin können sie phasenweise im urbanen Umfeld „rein“ elektrisch gefahren werden, der eine mehr, der andere weniger, dann streben die Emissionswerte gegen Null. Die zusätzliche Ausrüstung mit elektrischen Hilfsmotoren neben einem Basis-Benziner oder -Diesel senkt schon Verbräuche und damit auch CO<sub>2</sub>-Ausstöße deutlicher, dennoch gelten sie weiterhin auf dem Weg nach Übermorgen als konstruktiver Zwischenschritt. Wo die Fuhrpark-Anforderungen aber ganz überwiegend von Überland-Fahrten mit höheren jährlichen Laufleistungen gekennzeichnet sind, kann gegenwärtig der ausschließliche Elektroantrieb einfach noch nicht in Frage kommen. Das ist dann eher auch Hybrid-Pflaster.

Dabei ist hier das Angebot derzeit kaum größer als auf dem Feld des „reinen“ Elektroantriebs,

Reine Elektrofahrzeuge Ausgewählte Modelle Pkw	Audi A1 e-tron	Audi R8 e-tron	Chevrolet Volt	Citroën C-Zero	Ford Focus Electric	Hyundai i10 BlueOn	Karabag New 500 E	Mercedes-Benz A-Klasse E-CELL	Mitsubishi i-MiEV
									
<b>Technische Daten</b>									
Motorleistung	75 kW (102 PS)	230 kW (313 PS)	111 kW (150 PS)	49 kW (67 PS)	92 kW (125 PS)	61 kW (83 PS)	28 kW (38 PS)	70 kW (95 PS)	49 kW (67 PS)
Drehmoment	240 Nm	450 Nm	370 Nm	180 Nm	245 Nm	210 Nm	100 Nm	290 Nm	180 Nm
Kapazität der Batterie	12 kWh	37 kWh	16 kWh	16 kWh	23 kWh	16,4 kWh	11 kWh	36 kWh	16 kWh
Ladedauer normal	3h	12h	4h	6h	3-4h	k.A.	8h	8h	6h
Ladedauer schnell	1h (230V)	1,5h (400V)	3h (240V)	0,5h (80%, 380V)	3h (400V)	k.A.	4h (400V)	3h (400V)	0,5h (80%, 380V)
<b>Fahrleistungen*</b>									
Beschleunigung	0-100 km/h 10,2 s	0-100 km/h 4,8 s	0-100 km/h 9,0 s	0-100 km/h 15,9 s	k.A.	0-100 km/h 13,1 s	0-50 km/h 8,5 s	0-100 km/h 14,0 s	0-100 km/h 15,9 s
Höchstgeschwindigkeit	130 km/h	200 km/h	160 km/h	130 km/h	135 km/h	130 km/h	110 km/h	150 km/h	130 km/h
Reichweite	250 km	248 km	500 km	150 km	160 km	bis 140 km	bis 140 km	225	150 km
Netto-Listenpreis:	k.A.	k.A.	35.252 Euro	29.550 Euro	k.A.	k.A.	36.999 Euro	nur im Leasing	28.899 Euro
Leasingrate mtl. beispielsweise	k.A.	k.A.	k.A.	459 Euro bei 36 Monate/30.000 km (6.681 Euro Anzahlung)	k.A.	k.A.	299 Euro	Full Service-Miete 900 Euro bei 4 Jahren/60.000 km	k.A.
Stückzahlen vorerst/geplant	30 für Flottenversuch	k.A.	60.000 pro Jahr	ca. 1.000	ca. 15.000 ab 2013	2.500 Stück	k.A.	ca. 500	ca. 1.400/30.000 p.a. ab 2013
Lieferbar:	2013	Ende 2012	seit November 2011	seit Januar 2011	2012	Ende 2012	seit Herbst 2011	seit Frühjahr 2011	seit Dezember 2010

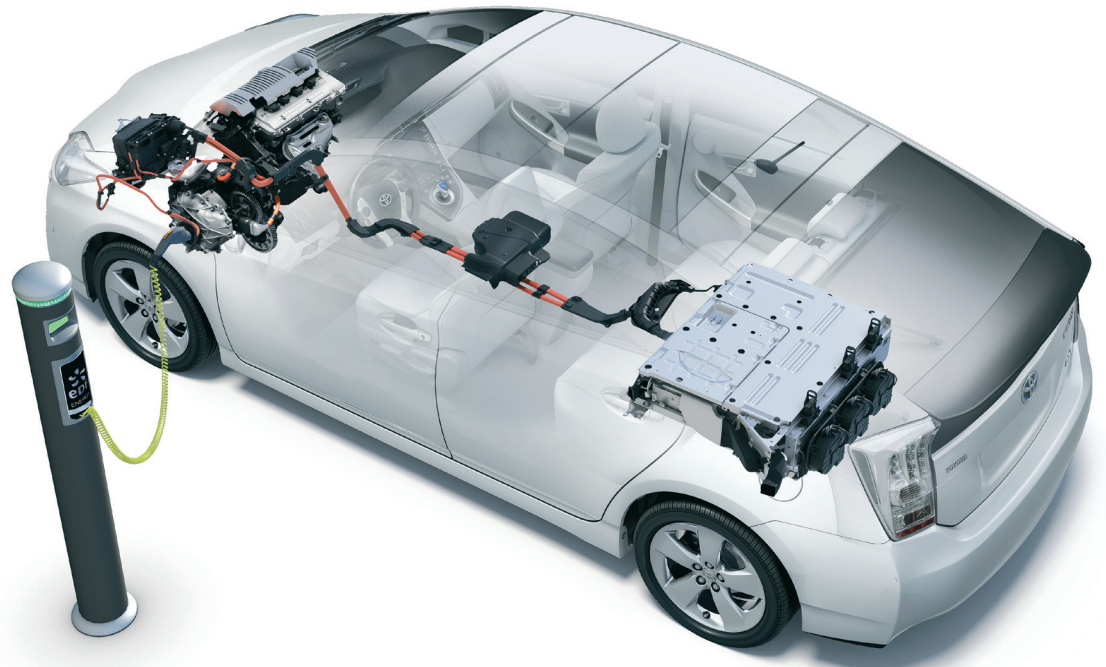
\*Herstellerangaben

dafür sind aber nahezu alle Fahrzeuge schon erhältlich, und sie repräsentieren noch, sowohl vom qualitativen Nutzwert her, als auch vom Image her, eher das, was den meisten Flottenbetreibern und Dienstwagennutzern vorschwebt. Die Hybrid-Version ist eben im Grunde das gewohnte Fahrzeug mit einem anderen, zukunftsorientierten Antrieb, das sich darüber hinaus gegenwärtig auch im Hinblick auf die TCO noch sinnvoller auf den Prüfstand stellen lässt als der ausschließliche Elektroantrieb.

**Hier und da übernimmt der Elektromotor mehr Arbeit**

Im Hybrid-Bereich stärker engagiert sind die Marken Audi, BMW, Citroen, Lexus, Mercedes-Benz, Peugeot, Porsche, smart, Toyota, Volvo und Volkswagen. Dabei kommt der Hybrid-Antrieb querbeet durch die Fahrzeug-Kategorien und -Klassen vor. In der Tendenz sind momentan vorwiegend große Limousinen der Oberen Mittelklasse und Oberklasse sowie SUVs damit bestückt. Dabei fällt die konstruktive Auslegung der Kombination eines herkömmlichen Verbrennungsmotors – Benziner oder Diesel – mit einem (oder in Einzelfällen mehr als einem) Elektromotor durchaus noch sehr unterschiedlich aus. Der BMW ActiveHybrid X6 und der Lexus RX 450 h beispielsweise kommen mit zwei Elektromotoren ausgestattet daher.

Auffällig auf den ersten Blick ist die Streuung der Motorleistungen bei den Elektromotoren, reicht sie doch von 15 kW (20 PS) beim BMW ActiceHybrid 7 bis hin zu 173 kW (235 PS) insgesamt beim Lexus RX 450 h. Darin drückt sich ganz grob gesprochen bereits aus, dass hier und da der Elektromotor – je nach Fahrweise und Einsatzgebiet – mehr Arbeit übernehmen soll und



Der Aufbau des Hybrid-Konzepts im brandneuen Toyota Prius Plug-in Hybrid

kann. Das lässt sich mathematisch auch noch einmal mit den Leistungs-Anteilen der Elektromotoren an den Motorleistungen des jeweiligen Gesamtsystems unterstreichen.

In dieser Spezial-Wertung liegen dann alle Lexus- und Toyota-Modelle vorn: Lexus RX 450 h (78,6%), Toyota Auris Hybrid (60%), Toyota Prius (60%), Lexus GS 450 h (57,9%), Lexus LS 600 h (50,5%) und Lexus CT 200 h (45,1%). Auf den nächsten Plätzen rangieren BMW ActiveHybrid X6 (36,4%) und der Volvo V 60 Plug-in Hybrid 32,2%.

**Mittelklasse-Fahrzeuge zwischen zwei und vier Liter Verbrauch**

Grundsätzliches Ziel auch beim Hybrid-Antrieb ist die deutlichere Senkung von Kraftstoffverbrauch und CO<sub>2</sub>-Emission im Vergleich zu einem adäquaten Modell mit herkömmlichem Antrieb. In dieser Beziehung mag insbesondere auch die Kombination eines Selbstzünder-Aggregats mit einem Elektromotor interessant sein, wie sie gegenwärtig beispielsweise in den Angeboten von Citroen (DS 5 Hybrid4 EGS6), Peugeot (508 RXH und 3008 Diesel-Hybrid) sowie Volvo (V 60

Nissan Leaf	Opel Ampera	Peugeot iOn	Renault Fluence Z.E.	Renault Twizy	Renault Zoe Preview	smart fortwo electric drive	Volkswagen Up blue E-Motion	Volkswagen Golf blue-e-motion	Volvo C 30 BEV
80 kW (109 PS)	111 kW (150 PS)	49 kW (67 PS)	70 kW (95 PS)	13 kW (18 PS)	60 kW (80 PS)	55 kW (75 PS)	60 kW (82 PS)	85 kW (115 PS)	82 kW (111 PS)
280 Nm	370 Nm	180 Nm				130 Nm		270 Nm	220 Nm
24 kWh	16 kWh	16 kWh	22 kWh	6,2 kWh	22 kWh	17,6 kWh	18 kWh	26,5 kWh	24 kWh
6,5h	4h	6h	6-8h	3,5h	6-8h	8h	5h	5h	7h
0,5h (80%, 380V)	3h (240V)	0,5h (80%, 380V)	0,5h (400V)	k.A.	k.A.	1h (400V)	1h (80%, 380V)	k.A.	k.A.
0-100 km/h 11,9 s	0-100 km/h 9,0 s	0-100 km/h 15,9 s	k.A.	k.A.	k.A.	0-100 km/h 13,0 s	0-100 km/h 11,3 s	0-100 km/h 11,8 s	0-100 km/h 10,9 s
145 km/h	161 km/h	130 km/h	135 km/h	80 km/h	135 km/h	120 km/h	135 km/h	135 km/h	130 km/h
175 km	> 500 km	150 km	185 km	100 km	160 km	140 km	130 km	ca. 150 km	150 km
49.950 CHF	42.900 Euro	nur im Leasing	22.000 Euro zzgl. Rate für Batterie	5.874 Euro zzgl. Batteriemiete	k.A.	< 16.000 Euro zzgl. Batterie-Leasing	k.A.	k.A.	nur im Leasing
k.A.	<600 Euro bei 48 Monaten/ 60.000 km	499 Euro bei 48 Monaten/40.000 km (keine Anzahlung)	Batterie-Miete 66 Euro	Batteriemiete 37,82 Euro	k.A.	Batterie-Leasing 64 Euro	k.A.	k.A.	1.600 Euro
50.000 p.a. ab 2013	ca. 10.000 p.a.	800 vorerst	k.A.	k.A.	k.A.	Großserienproduktion	k.A.	80 für Flottenversuch	250 vorerst
Anfang 2012	Dezember 2011	seit Dezember 2010	Februar 2012	Frühjahr 2012	2. Halbjahr 2012	Frühjahr 2012	2013	2 013	seit 4. Quartal 2011



Volvo versucht in einem speziellen Akustik-Labor den optimalen Sound für Elektro-Fahrzeuge zu erforschen

Plug-in Hybrid) vorkommt. Das reduziert nach Herstellerangaben die Verbräuche für einen Kompakt-Van oder einen Mittelklasse-Kombi auf rund vier Liter oder – sage und schreibe – 1,9 Liter auf 100 Kilometer im Falle des Volvo – nach Herstellerangaben wohlgemerkt.



Es gibt aber auch den einen oder anderen Hybrid-Benziner, bei dem der Verbrauch mit vier oder weniger Liter auf 100 Kilometer angegeben

wird. Dazu gehören der Lexus CT 200 h (3,8 Liter, 87 g/km CO<sub>2</sub>-Ausstoß), die Toyota-Modelle Auris Hybrid (3,8 Liter, 89 g/km) und Prius Hybrid (4,0 Liter, 92 g/km) sowie natürlich der brandneue Toyota Prius Plug-in Hybrid (2,2 Liter, 49 g/km). Für den smart 1.0 micro hybrid drive steht eine Werksangabe von 4,2 Liter auf 100 Kilometer zu Buche. So weit es die großen Limousinen der Oberen Mittelklasse und der Oberklasse betrifft, stechen der BMW ActiveHy-

brid 5 mit 6,4 Liter auf 100 Kilometer sowie der Porsche Panamera S Hybrid mit 7,1 Liter auf 100 Kilometer besonders hervor.

Dieses vergleichsweise genügsamere Verhalten beim Treibstoff-Konsum spiegelt sich natürlich auch in den Werten für die Reichweiten nachdrücklich wider. Mindestens 800 Kilometer weit, ganz gleich, aus welcher Fahrzeugklasse das Hybrid-Modell stammt, reicht der Tankinhalt auf jeden Fall. Bei 70 Prozent des momentanen Angebots liegen die Reichweiten sogar jenseits von 1.000 Kilometer. Selbst größere SUV's, wie der Audi Q5 und der VW Touareg, oder größere Limousinen, wie der BMW ActiveHybrid 5, der Mercedes S 400 Hybrid 7G-tronic und der Porsche Panamera S Hybrid, „überfahren“ mit einer Tankfüllung diese Marke. Mit Spitzenwerten warten der Citroen DS 5 Hybrid4 EGS6 (1.579 km), der Peugeot 508 RXH (1.714 km) sowie der Toyota Prius Plug-in Hybrid und der Volvo V 60 Plug-in Hybrid auf, die erst nach mehr als 2.000 oder gar mehr als 3.000 Kilometer wieder zur Tankstelle müssen.

Flottenmanagement hat auf diesen Seiten tabellarisch das aktuelle Angebot an „reinen“ Elektrofahrzeugen und Hybrid-Modellen in einer jeweiligen Auswahl zusammengestellt, sofern sie von den Fahrzeug-Konzepten her flottenrelevant sind und aus dem Portfolio von Fahrzeugherstellern stammen, die gegenwärtig im Flottenmarkt stark engagiert sind.

Reine Elektrofahrzeuge	Citroen Berlingo First Electric	Ford Transit Connect Electric	Iveco Daily Electric	Karabag Fiorini E Kombi	Karabag Doblò E Kombi	Karabag Ducato E	Mercedes-Benz Vito E-CELL	Peugeot Partner Origin Électric	Renault Kangoo Rapid Z.E.
Ausgewählte Modelle Transporter									
<b>Technische Daten</b>									
Motorleistung	42 kW (57 PS)	105 kW (143 PS)	60 kW (82 PS)	60 kW (82 PS)	60 kW (82 PS)	60 kW (82 PS)	70 kW (95 PS)	42 kW (57 PS)	44 kW (60 PS)
Drehmoment	180 Nm	158 Nm	260 Nm	k.A.	k.A.	k.A.	280 Nm	173 Nm	226 Nm
Kapazität der Batterie	23,5 kWh	28 kWh	21,2 kWh	20,7-31,3 kWh	22,2-33,3 kWh	41,5 kWh	36 kWh	23,5 kWh	22 kWh
Ladedauer normal	6-7h	8h	8h	8h	8h	8h	9h	6-7h	6-8h
Ladedauer schnell	k.A.	3h (400V)	k.A.	4h (400V)	4h (400V)	4h (440V)	6h (400V)	k.A.	k.A.
<b>Fahrleistungen*</b>									
Beschleunigung	k.A.	0-100 km/h 12,0 s	k.A.	k.A.	k.A.	k.A.	k.A.	k.A.	0-100 km/h 20,3 s
Höchstgeschwindigkeit	110 km/h	120 km/h	70 km/h	115 km/h	100 km/h	90 km/h	80 km/h	110 km/h	130 km/h
Reichweite	bis 120 km	bis zu 130 km	90 km	100-140 km	140-190 km	95 km	130 km	bis 120 km	170 km
<b>Netto-Listenpreis:</b>	42.950	44.995 Euro	70.000	51.870	67.652	92.953	nur im Leasing	42.780	20.000 Euro zzgl. Rate für Batterie
Leasingrate mtl. beispielsweise	k.A.	717 Euro (Version mit langem Radstand und Hochdach)	k.A.	k.A.	k.A.	k.A.	k.A.	k.A.	flexibles Batterie-Leasing 12-48 Monate/ 10.000-30.000 km p.a., 72-172,55 Euro
Stückzahlen vorerst/geplant	ca. 500	k.A.	10 für Flottenversuch	k.A.	k.A.	k.A.	2.100	k.A.	k.A.
Lieferbar:	seit Dezember 2010	seit Juni 2011	seit Anfang 2011	seit 2011	seit 2011	seit 2011	seit 2010	seit Oktober 2010	seit November 2011

\*Herstellerangaben