

LeasePlan

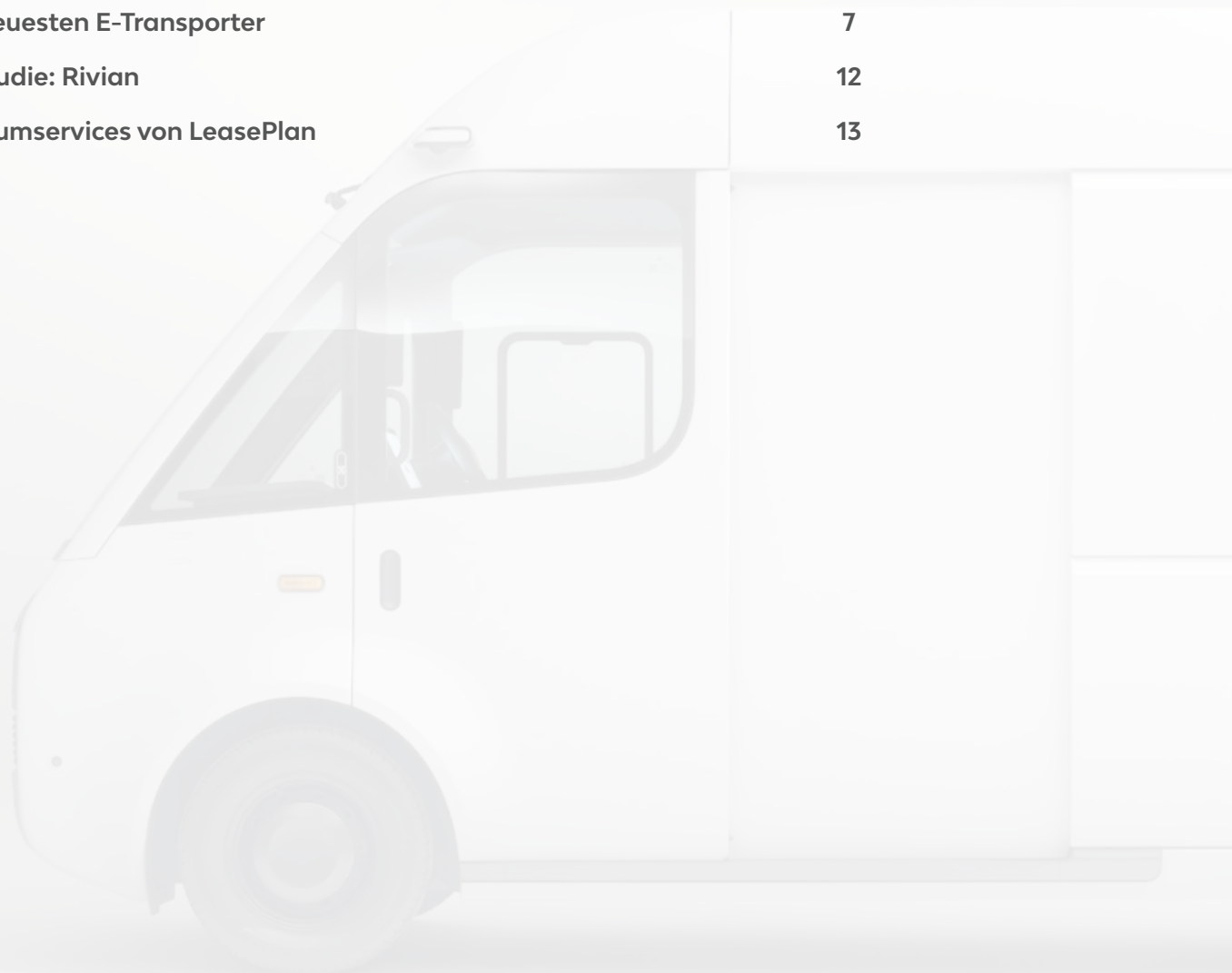


Transporter – *What's Next?*

**Smarter und
umweltfreundlicher**

Inhaltsverzeichnis

Überblick	1
Die großen Zukunftstrends bei Transportern	2
Fallstudie: Arrival	6
Die neuesten E-Transporter	7
Fallstudie: Rivian	12
Rundumservices von LeasePlan	13



Überblick

Eine Studie von McKinsey bringt es auf den Punkt: Durch Corona hat der E-Commerce – scheinbar urplötzlich – das Einkaufen im Ladengeschäft ersetzt. Man geht außerdem davon aus, dass die Verbraucher auch nach der Pandemie ihre physischen Einkaufswagen gegen digitale Warenkörbe eintauschen werden – zumindest teilweise, da dies nun zur neuen Normalität gehört und Online-Shopping zu einem festen Bestandteil ihres Lebens geworden ist.

Dieser sprunghafte Anstieg der Online-Bestellungen sorgt natürlich auch für ein höheres Aufkommen an Paketen, die befördert werden müssen. Und mehr Pakete bedeuten, dass mehr leichte Nutzfahrzeuge, also Transporter, als je zuvor benötigt werden, um die Waren rechtzeitig zuzustellen. Doch die Einführung von Umweltzonen in ganz Europa und auch jenseits der europäischen Grenzen – in Kombination mit dem wachsenden Umweltbewusstsein von Unternehmen und Verbrauchern – stellt Betreiber von Transporterflotten vor eine Herausforderung: Wie lässt sich der explosionsartig gestiegene Bedarf an Zustellungsdiensten ohne Zunahme der Emissionen bewältigen?

Hier treten elektrische Lieferfahrzeuge auf den Plan: E-Transporter. Sie sind die perfekte Möglichkeit, dem boomenden Online-Shopping samt Lieferservices gerecht zu werden, ohne die Luftqualität in unseren Städten zu beeinträchtigen. Wie der vorliegende Bericht zeigt, steht eine ganze Reihe von elektrischen Lieferfahrzeugen der nächsten Generation kurz vor der Markteinführung. Diese neuen kommerziell nutzbaren Transporter werden die Mobilität im urbanen Raum verwandeln und die Zukunft des E-Commerce buchstäblich an die Haustür bringen.

Darüber hinaus bietet der jüngste Bericht von LeasePlan auch einen Überblick über die neuesten Trends in Sachen Transporter und letzte Meile (last mile), etwa die Entstehung von städtischen Logistik-Hubs. Es geht auch darum, welche Rolle Big Data bei der Warenzustellung spielen, damit diese smarter denn je gestaltet werden kann. Außerdem stellt er die wichtigsten E-Transporter-Modelle vor, die bald auf den Markt kommen, und nimmt dabei zwei der spannendsten Newcomer dieser Fahrzeugklasse besonders ins Visier: Arrival und Rivian.



Die großen Zukunftstrends bei Transportern

Die Zukunft der leichten Nutzfahrzeuge wird durch zwei wesentliche Faktoren bestimmt: zum einen durch die sich weiterentwickelnden logistischen Systeme für die letzte Meile und zum anderen durch einige hochinteressante technologische Fortschritte, die die Sicherheit und Effizienz der nächsten Transportergeneration verbessern. Auf diese Trends gehen wir im Folgenden näher ein.

Wie der Bedarf an Last-Mile-Zustellung Fortschritte bei der Transporterentwicklung vorantreibt

Im vergangenen Jahr lag der weltweite E-Commerce-Traffic bei 22 Milliarden Visits pro Monat, wobei nicht nur die Nachfrage nach Gütern des täglichen Bedarfs, sondern auch die nach Luxusartikeln außergewöhnlich hoch war. Das Einkaufen ist heute auf der ganzen Welt eine der beliebtesten Online-Aktivitäten überhaupt und der E-Commerce-Umsatz soll im Jahr 2021 auf 6,54 Billionen US-Dollar anwachsen. Aber der Bedarf an Letzte-Meile-Lieferungen wächst nicht nur, er treibt auch die Entwicklung neuer Transporter und damit verbundene Innovationen maßgeblich voran, dank dreier Haupttrends.

1. Ultraniedrigemissionszonen

Die Einführung von immer mehr – und immer strengeren – Umweltzonen für Fahrzeuge mit extrem niedrigen Emissionen (ULEZ) in vielen europäischen Städten stärkt mehr und mehr den Business Case für E-Transporter und fördert schnelle Innovationen in der E-Transporter-Technologie. Schließlich können es sich Unternehmen nicht leisten, ihr Kerngeschäft herunterzufahren, weil sie nicht mehr in die Innenstädte gelangen. Die neueren Transporter mit Verbrennungsmotor (Internal Combustion Engine, ICE) sind zwar umweltfreundlicher als ältere Diesel- und Benzinmodelle und in vielen Stadtzentren noch erlaubt, allerdings nimmt die Zahl der Umweltzonen zu, sodass die Zukunft zweifellos den E-Transportern gehört.



Abbildung 1: Niedrigemissionszonen in Europa
(<https://urbanaccessregulations.eu/userhome/map>)

2. Lokale und nachhaltige „City-Hubs“

Im Logistikbereich werden Innovationen für die letzte Meile nicht nur durch den immer stärkeren E-Commerce angekurbelt, sondern auch durch die wachsende Nachfrage der Verbraucher nach lokalen Produkten und den zunehmenden Druck, Emissionen zu reduzieren (aufgrund der weit verbreiteten Besorgnis über den Klimawandel und der Frage, wie man diesen in den Griff bekommt). Besonders hervorzuheben ist hier das Entstehen neuer sogenannter „City-Hubs“. Von diesen Verteilzentren aus, die sich meist am Rande von Großstädten befinden, werden Produkte an ihren endgültigen Bestimmungsort geliefert. Darüber hinaus bieten diese Knotenpunkte zunehmend Möglichkeiten zum Laden von E-Fahrzeugen und fungieren als Servicestellen für die wachsende Zahl von E-Transportern in anderen Sektoren jenseits der Last-Mile-Zustellung.

3. Big Data und digitale Anwendungen zur Optimierung des Lieferprozesses

Echtzeitdaten und transporterspezifische Informationen sind extrem wichtig für die Optimierung der Prozesse bei Letzte-Meile-Lieferungen. Deshalb greifen führende Last-Mile-Zusteller zunehmend auf transportergenerierte Daten zur Erstellung von Analysen und Prognosen zurück, um die Rentabilität und Wettbewerbsfähigkeit zu verbessern. Dieses Verfahren hat sich bewährt und kann von anderen Branchen, die Transporterflotten betreiben, übernommen und entsprechend angepasst werden.



Technologische Fortschritte bei modernen Transportern

Nicht nur für die Last-Mile-Zustellung haben Transporter viel zu bieten. Sie können mit einer ganzen Reihe von technologischen Fortschritten aufwarten, die diese Fahrzeuge sicherer und effizienter machen.

Fahrzeugsicherheit

Assistenzsysteme schützen sowohl die Fahrzeuginsassen als auch andere Verkehrsteilnehmer vor Unfällen, während sie Unternehmen gleichzeitig vor unfallbedingten Kosten bewahren. Neben den Funktionen, die in Pkw zu finden sind, entwickeln die Hersteller zunehmend Technologien speziell für Transporter, wie z. B.:

- 1. autonome Notbremssysteme** mit Radar, Lidar oder herkömmlichen Kameras zur Erkennung von Gefahren in der Nähe des Fahrzeugs
- 2. Seitenwind-Assistenztechnologie** mit On-Board-Sensoren zur Erkennung und automatischen Kompensierung von starkem Seitenwind, der bei größeren Transportermodellen ein erhebliches Problem darstellen kann
- 3. Fahrerassistenzsysteme** wie Spurhalteassistent, Bergabfahrhilfe, automatische Geschwindigkeitsregelung, Müdigkeitswarner und Erkennung von Geschwindigkeitsverkehrszeichen
- 4. Notfall- bzw. „Rescue Assist“-QR-Codes** auf dem Tankdeckel oder der B-Säule von Transportern, um den Einsatzkräften bei Rettungs- oder Bergungsmaßnahmen einen schnellen Überblick über die technische Auslegung des Fahrzeugs zu verschaffen



Sicherheitstechnologien

Die Sicherheitstechnologie kann direkte finanzielle Vorteile für ein Unternehmen haben: Das Risiko eines Diebstahls oder von Beschädigungen verringert sich, Versicherungsprämien sinken und die Kosten für Reparatur oder Ersatz werden reduziert. Die Ausstattung moderner Transporter umfasst immer häufiger:

1. **Hightech-Sicherheitssysteme**, einschließlich hochempfindlicher Warnsysteme, batteriebetriebener Alarmanlagen und passiver Wegfahrsperrern
2. **elektronische GPS-Tracker** zur Überwachung der genauen Position des Transporters und zur Fernsperrung des Fahrzeugs bei Diebstahl
3. **Kameratechnologie** für „Dashcam“-Aufnahmen, die bei Unfällen verwendet werden können, etwa um Versicherungsansprüche geltend zu machen

Effizienz

Die Effizienz und die Maximierung der Betriebszeit sind für jeden Betreiber von Transporterflotten entscheidende Erfolgsfaktoren. Daher bietet die nächste Generation von leichten Nutzfahrzeugen einige bedeutende Innovationen, die Fuhrparkbetreibern, Kunden und Fahrern das Leben leichter machen, darunter:

1. **modulare Technologie zur Transporteranpassung**, die es anhand sogenannter „Skateboard-Plattformen“ ermöglicht, einen Transporter auf einfache Weise individuell an die Kundenbedürfnisse anzupassen. Da sich alle wichtigen Antriebskomponenten in einem flachen, rechteckigen Gehäuse befinden (daher der Name „Skateboard“), können Automobilhersteller verschiedene Aufbauten auf die Plattform setzen und so verschiedene Transporterkonfigurationen produzieren, die auf spezifische Bedürfnisse zugeschnitten sind (z. B. Last-Mile-Zustellung, Transport von medizinischen Geräten, Reinigungsdienste usw.)
2. **mechanische Lösungen zur Fahrzeugeffizienz**, z. B. verbesserte Aerodynamik (wodurch sich der Kraftstoffverbrauch verringert) und elektrisch angetriebene Nebenaggregate (APUs), wodurch sich die Betriebszeit erhöht – entscheidend für Transporterflotten-Manager
3. **innovative Funktionen zur Fahrzeugwartung**, einschließlich Sensoren zur Sicherstellung des optimalen Reifendrucks, Ölanalysen zur Überwachung des Motorzustands sowie Hightech-Schmierstoffe, die helfen, den Kraftstoffverbrauch zu optimieren, den Verschleiß von Komponenten zu reduzieren und die Ölwechselintervalle zu verlängern

Alles in allem werden leichte Nutzfahrzeuge, wie wir sie bisher kennen, durch die oben erwähnten Veränderungen in der Last-Mile-Zustellung in Kombination mit der ganzen Bandbreite spannender technologischer Fortschritte revolutioniert. Dadurch entsteht eine neue Transportergeneration, die smarter und umweltfreundlicher unterwegs ist.

Fallstudie: Arrival

Arrival setzt auf Mikrofabriken, um E-Transporter auf ein neues Level zu bringen

Das EV-Start-up Arrival mit Sitz in London hat seit seiner Gründung im Jahr 2015 für viel Aufsehen gesorgt. Das Unternehmen hat unter anderem Finanzmittel von Hyundai-Kia und BlackRock erhalten. Im März debütierte es an der NASDAQ und wurde mit 13,5 Milliarden US-Dollar bewertet – mehr, als ein in UK ansässiges Unternehmen je zuvor erreicht hatte.

Der E-Transporter von Arrival wird eine 4x2-Achskonfiguration, eine Nutzlast von rund zwei Tonnen und eine Reichweite von etwa 300 Kilometern haben. Der Preis soll bei rund 40.000 Euro liegen.

„Mikrofabriken“ weisen den Weg

Obwohl es viele Anbieter von E-Transportern gibt, die ein schnelles Wachstum anstreben, hat insbesondere Arrival einen Wettbewerbsvorteil in Bezug auf die Herstellungskosten, da seine E-Transporter preislich mit vergleichbaren Transportern mit Verbrennungsmotor konkurrieren können und wesentlich günstiger sind als ähnliche Elektromodelle. Wie ist das möglich? Während andere EV-Hersteller auf groß angelegte Produktionsstätten setzen – wie Tesla mit seinen riesigen Werksanlagen – hat sich Arrival für ein Konzept mit „Mikrofabriken“ entschieden. Man setzt also auf kleinere Produktionseinheiten und ein dezentrales Fertigungsmodell.

Leichtbau-Robotertechnik

Durch den Einsatz von Leichtbau-Robotertechnik, die in bestehende Werkshallen passt, sollen diese Mikrofabriken schnell und kostengünstig in der Nähe der wichtigsten Märkte von Arrival aufgebaut werden.

Jede kann bis zu 10.000 E-Transporter (oder 1.000 E-Busse) pro Jahr produzieren – mit gerade einmal 250 Mitarbeitern. Viele der Komponenten von Arrival wurden im eigenen Haus entwickelt, was die Kosten weiter senkt.

Eine Mikrofabrik für E-Transporter wird bereits in Bicester (UK) aufgebaut, zwei weitere sind in den USA geplant. Bis zum Jahr 2024 sollen weltweit 31 Arrival-Mikrofabriken ihren Betrieb aufnehmen.

Vielversprechende Aussichten

In diesen Sommer sollen die E-Transporter von Arrival in Feldversuchen von Kunden getestet werden; ähnliche Tests mit den E-Bussen des Unternehmens sind für Ende des Jahres vorgesehen. Die Produktion des E-Transporters von Arrival wird Mitte 2022 anlaufen. Obendrein hat sich Arrival kürzlich einen Großauftrag von UPS gesichert: 10.000 E-Transporter, die 2022 in Produktion gehen werden. Außerdem hat UPS eine Option auf weitere 10.000 Transporter. Laut Arrival stehen in den Auftragsbüchern des Unternehmens bereits Bestellungen im Wert von 1,2 Milliarden US-Dollar.

Die neuesten E-Transporter

Für jeden Kunden gibt es mindestens ein perfektes E-Transporter-Modell

Die neuen E-Transporter-Modelle können viele Anforderungen von Unternehmen aller Größen erfüllen, aber die große Herausforderung, nämlich Ladekapazität und Reichweite in Einklang zu bringen, bleibt bestehen. Für eine größere Reichweite wird ein größerer – und schwererer – Akku benötigt, was wiederum die Nutzlast verringert. Für mehr Nutzlast muss der Akku leichter sein, was entsprechend zu einer geringeren Reichweite führt. Deshalb ist es kein Zufall, dass viele Autohersteller ihre Modelle mit zwei Batteriegrößen anbieten, vor allem für ihre größeren Transporter.

Kleine Nutzfahrzeuge

Citroën e-Berlingo

Der preisgekrönte französische Kompakt-E-Transporter ist in zwei Größen (M und XL) erhältlich, verfügt über eine großzügige Sicherheitsausstattung und bietet eine Reichweite von 275 km.



- > **Batteriekapazität** 50 kWh
- > **Reichweite:** +/- 275 km
- > **AC-Laden (0–100% des SoC-Werts):** 11 kW (5 Std.)
- > **DC-Laden (10–80% des SoC-Werts):** 100 kW (30 Min.)
- > **Nutzlast:** bis zu 800 kg
- > **Ladevolumen:** bis zu 4,4 m³



Peugeot e-Partner

Im e-Partner kommt die gleiche Antriebstechnik wie im Peugeot e-208 zum Einsatz. Er verfügt über ein i-Cockpit, womit er sich vom Combo und vom Berlingo unterscheidet.



- > **Batteriekapazität:** 50 kWh
- > **Reichweite:** +/- 275 km
- > **AC-Laden (0-100% des SoC-Werts):** 11 kW (5 Std.)
- > **DC-Laden (10-80% des SoC-Werts):** 100 kW (30 Min.)
- > **Nutzlast:** bis zu 800 kg
- > **Ladevolumen:** bis zu 4,4 m³

Opel Combo-e

Während der bisherige Combo das Ergebnis eines Joint Ventures mit FCA (Doblò) war, ist die aktuelle Generation ein 100%iges PSA-Produkt. Es überrascht nicht, dass er die gleiche technische Ausstattung hat wie der Berlingo und der Partner.



- > **Batteriekapazität:** 50 kWh
- > **Reichweite:** +/- 275 km
- > **AC-Laden (0-100% des SoC-Werts):** 11 kW (5 Std.)
- > **DC-Laden (10-80% des SoC-Werts):** 100 kW (30 Min.)
- > **Nutzlast:** bis zu 800 kg
- > **Ladevolumen:** bis zu 4,4 m³

Addax MT

Dieses in Belgien gebaute Nutzfahrzeug ist mit Fahrerkabine und offenem oder geschlossenem Laderaum erhältlich und kann individuell für die Last-Mile-Zustellung, die Lagerlogistik und den Einsatz in der Kommunalverwaltung angepasst werden.



- > **Batteriekapazität:** 14,4 kWh
- > **Reichweite:** 132 km
- > **AC-Laden (0-100% des SoC-Werts):** nicht bekannt
- > **DC-Laden (10-80% des SoC-Werts):** nicht zutreffend
- > **Nutzlast:** bis zu 1.024 kg
- > **Ladevolumen:** 5 m³

Mittelgroße Nutzfahrzeuge

Maxus eDeliver 3

Der Maxus eDeliver 3 ist in Bezug auf die Größe eine Zwischenlösung und ist nicht ganz im mittelgroßen Segment anzusiedeln. Er kann mit einigen starken Argumenten aufwarten.



- > **Batteriekapazität:** 35 oder 53 kWh
- > **Reichweite:** 150–240 km
- > **AC-Laden (0–100% des SoC-Werts):** 7,2 kW (5,5–9 Std.)
- > **DC-Laden (10–80% des SoC-Werts):** 28–42 kW (1 Std.)
- > **Nutzlast:** bis zu 1.020 kg
- > **Ladevolumen:** 4,4–6,3 m³

Citroën e-Jumpy/e-Dispatch

Mit seinen drei zur Auswahl stehenden Karosserielängen und zwei Batteriegrößen deckt dieser E-Transporter mehrere Segmente ab. Durch seine geringe Höhe ist er ideal für Garagen mit niedrigem Dach.



- > **Batteriekapazität:** 50 oder 75 kWh
- > **Reichweite:** 230–330 km
- > **AC-Laden (0–100% des SoC-Werts):** 7,4–11 kW (5–12 Std.)
- > **DC-Laden (10–80% des SoC-Werts):** 100 kW (30–45 Min.)
- > **Nutzlast:** bis zu 1.275 kg
- > **Ladevolumen:** bis zu 6,6 m³

Opel Vivaro-e

Opel hat den neuen Vivaro-e für vielfältige Kundenbedürfnisse entwickelt und bietet daher verschiedene Karosserievarianten an, etwa mit Doppelkabine, Plattformkabine oder als Personentransporter.



- > **Batteriekapazität:** 50 oder 75 kWh
- > **Reichweite:** 230–330 km
- > **AC-Laden (0–100% des SoC-Werts):** 7,4–11 kW (5–12 Std.)
- > **DC-Laden (10–80% des SoC-Werts):** 100 kW (30–45 Min.)
- > **Nutzlast:** bis zu 1.275 kg
- > **Ladevolumen:** bis zu 6,6 m³

Peugeot e-Expert

Als PSA-Produkt verfügt der e-Expert über die gleichen Spezifikationen wie der Vivaro-e und der e-Jumpy/e-Dispatch. Allerdings besitzt er kein i-Cockpit.



- > **Batteriekapazität:** 50 oder 75 kWh
- > **Reichweite:** 230–330 km
- > **AC-Laden (0–100% des SoC-Werts):** 7,4–11 kW (5–12 Std.)
- > **DC-Laden (10–80% des SoC-Werts):** 100 kW (30–45 Min.)
- > **Nutzlast:** bis zu 1.275 kg
- > **Ladevolumen:** bis zu 6,6 m³

Nissan e-NV200 XL Voltia

Wem der Nissan e-NV200 in puncto Ladekapazität nicht ausreicht, für den könnte das erweiterte XL-Voltia-Modell die Lösung sein. Interessanterweise können bestehende e-NV200-Fahrzeuge nachgerüstet werden.



- > **Batteriekapazität:** 40 kWh
- > **Reichweite:** 230–330 km
- > **AC-Laden (0–100% des SoC-Werts):** 6,6 kW (7 Std.)
- > **DC-Laden (10–80% des SoC-Werts):** 46 kW (45 Min.)
- > **Nutzlast:** bis zu 580 kg
- > **Ladevolumen:** 6–8 m³



Große Nutzfahrzeuge

Fiat e-Ducato

Der brandneue e-Ducato ist in verschiedenen Karosserievarianten und Längen erhältlich, u. a. als Kastenwagen und mit Fahrerkabine. Außerdem bietet er zwei Akkugrößen.



- > **Batteriekapazität:** 47 oder 79 kWh
- > **Reichweite:** 230–360 km
- > **AC-Laden (0–100% des SoC-Werts):** 7–11 kW (4,5–8 Std.)
- > **DC-Laden (10–80% des SoC-Werts):** 50 Min.–1 Std., 25 Min.)
- > **Nutzlast:** bis zu 1.950 kg
- > **Ladevolumen:** 10–17 m³

Ford E-Transit

Der E-Transit wird von einem 198-kW-Elektromotor angetrieben und ist in 25 verschiedenen Konfigurationen erhältlich. Er verfügt über eine 2,4-kW-Steckdose, die zum Laden von Elektrowerkzeugen verwendet werden kann.



- > **Batteriekapazität:** 67 kWh
- > **Reichweite:** 350 km
- > **AC-Laden (0–100% des SoC-Werts):** 11 kW (8 Std.)
- > **DC-Laden (10–80% des SoC-Werts):** 115 kW (40 Min.)
- > **Nutzlast:** bis zu 1.950 kg
- > **Ladevolumen:** 15,1 m³

Arrival

Dieses von UPS unterstützte Start-up plant die Produktion von modularen Transportern, für deren Karosserieteile leichte thermoplastische Verbundwerkstoffe verwendet werden. Nach Angaben von Arrival ermöglichen seine E-Transporter 40–50% Einsparungen gegenüber vergleichbaren Dieseltransportern.



- > **Batteriekapazität:** 44–130 kWh
- > **Reichweite:** tbc
- > **AC-Laden (0–100% des SoC-Werts):** tbc
- > **DC-Laden (10–80% des SoC-Werts):** tbc
- > **Nutzlast:** tbc
- > **Ladevolumen:** tbc

Fallstudie: Rivian

Amazon testet bereits E-Transporter von Rivian

2019 hat Amazon 100.000 elektrische Lieferwagen bei Rivian geordert – die größte E-Transporter-Bestellung aller Zeiten. Die ersten Prototypen sind bereits auf der Straße unterwegs, die Serienproduktion soll bis Jahresende anlaufen. Mit der Unterstützung des E-Commerce-Giganten nimmt Rivian es mit dem Goliath der Elektromobilbranche auf: Tesla.

Das 2009 gegründete Unternehmen Rivian hat seinen Hauptsitz in der Nähe von Detroit, besitzt Werke in Kalifornien und Illinois sowie ein Technikzentrum in Großbritannien. Der Fokus liegt auf autonomen Elektrofahrzeugen; Ziel ist, den Markt für Ride-Sharing- und fahrerlose Fahrzeuge zu erobern.

8 Mrd. US-Dollar Finanzmittel

Aber das Unternehmen wartet nicht darauf, dass die autonome Technologie seinen ambitionierten Zielen genügen kann. Im Jahr 2017 brachte es seine ersten beiden Modelle auf den Markt, einen elektrischen Pick-up und einen elektrischen SUV, und kündigte später seinen ersten E-Transporter an. Im Jahr 2019 erhielt Rivian insgesamt 1,5 Milliarden US-Dollar an Investitionen von Ford, Cox Automotive und Amazon. Das Unternehmen hat seither insgesamt 8 Milliarden US-Dollar an Finanzmitteln eingeworben.

Design

Das E-Transporter-Modell von Rivian, das im letzten Herbst vorgestellt wurde, kommt schick und kastig daher – was ein Trend beim E-Transporter-Design zu sein scheint (siehe die Fallstudie über Arrival). Die emissionsfreien Lieferwagen verfügen

außerdem über verbesserte Sicherheitsfunktionen wie ADAS und Außenkameras, die einen 360°-Blick rund um den Wagen ermöglichen. Dieser Lieferwagen hat eine Reichweite von etwa 240 Kilometern pro Ladung.

Scouting in Europa

Wie Tesla mit den Supercharger-Ladestationen zielt Rivian mit seinem Adventure Network darauf ab, eine Mischung aus schnellen und standardmäßigen Public- und Homecharger-Lösungen anzubieten. Der Plan sieht vor, dass 3.500 Schnellladestationen an Orten mit hohem Verkehrsaufkommen platziert werden. Weitere 10.000 Standard-Ladestationen, sogenannte Waypoints, die allen E-Fahrern offenstehen, sollen an verschiedenen beliebten Zielen wie Einzelhandelsgeschäften, Unterkünften und Restaurants verfügbar sein.

Das alles soll nur auf amerikanischem Boden umgesetzt werden – vorerst. Jüngsten Berichten zufolge ist Rivian auf der Suche nach einer Produktionsstätte für den Bau des Amazon-E-Transporters in Europa. Deutschland, Ungarn und Großbritannien werden als mögliche Standorte genannt, aber eine offizielle Entscheidung steht noch aus. Man darf gespannt sein!

Rundumservices von LeasePlan

Transporter-Leasinglösungen mit Mehrwert

Transporter machen 23% der Flotte von LeasePlan aus, und uns ist wohl bewusst, dass sich der Transportermarkt vom traditionellen, auf Personenwagen ausgerichteten Leasingmarkt unterscheidet. Wir kennen die genauen Anforderungen und Bedürfnisse von Transporterflotten-Betreibern, z. B. kundenspezifische Konfiguration sowie Einhaltung der lokalen Gesetzgebung, und richten unser Transporterangebot genau danach aus. Dank dieser Kenntnisse und Erfahrungen können wir für jeden Kunden das optimale Angebot entwickeln und dieses digital über unsere Online-Plattformen bereitstellen.



Abbildung 2: wie LeasePlan Transporterflotten-Betreiber unterstützt

Unser Angebot

LeasePlan bietet Full-Service-Leasinglösungen für Transporter an. Unser Ziel ist es, die Betriebszeit von leichten Nutzfahrzeugen zu maximieren und Ausfallzeiten zu minimieren. In jüngster Zeit haben wir eine Reihe von Telematiklösungen eingeführt, die die neuesten intelligenten Digitaltechnologien nutzen, um Betreibern von Transporterflotten zusätzliche Echtzeitdaten zu bieten.



Vorbestellung

Der Weg zum richtigen Transporter für jeden Betrieb

1. Bedarfsbestimmung
2. Kostenanalyse
3. Beschaffung
4. Drittanbieter-Management



Betriebszeit

Maximierung der Fahrzeugbetriebszeit

1. Digitale Produkte und Dienstleistungen
2. Netzwerk von Transporter-Fachwerkstätten
3. Kundenbetreuung und -beratung



Vertragsende

Keine unerwarteten Kosten

1. Transporterspezifisches „Fair Wear & Tear“-Konzept
2. Genaue Restwertkalkulation
3. Transporterspezifische Entsorgung

Abbildung 3: umfassende Transporterlösungen von LeasePlan



Stand 04/2021

LeasePlan Deutschland GmbH

Lippestr. 4
40221 Düsseldorf

E-Mail: marketing.de@leaseplan.com

www.leaseplan.de
www.fuhrpark-knowhow.de

**Bleiben Sie mobil und mit unserem
Newsletter immer auf dem Laufenden.**