

# electric

## 12 AUTOS IM TEST

Die neuesten Elektroautos  
& Plug-in-Hybride

## PIRELLI P ZERO E

Grüner UHP-Reifen  
für E-Mobilität

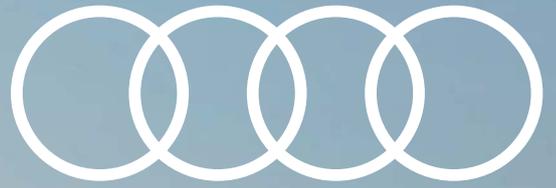


## VERGLEICH LADENETZANBIETER

Die wichtigsten Betreiber  
in der Schweiz im Überblick

## GROSSER MARKTÜBERBLICK

Daten und Preise von über 600  
elektrifizierten Fahrzeugen



# Steigen Sie ein in die Audi Business Class

Als KMU profitieren Sie bei Audi von Sonderkonditionen auf zahlreichen Modellen.

## Audi Q4 e-tron Attraction ab CHF 329.–/Monat

inkl. 14,3% KMU-Preisvorteil

### Audi Q4 45 e-tron quattro Attraction

Bruttopreis	65 950.–
3,3% Premium-Bonus	- 2170.–
11% EnterprisePlus* Kaufvertragsprämie	- 7250.– - 2000.–
Ihr Spezialpreis	54 530.–
Ihr Preisvorteil	11 420.–
Jahreszins Leasing	1,99%
Leasingrate pro Monat	329.–

Weitere attraktive Angebote für KMU



Audi Q4 45 e-tron quattro Attraction, 285 PS, 17,3 kWh/100 km, 0 g CO<sub>2</sub>/km, Kat. A. Leasingangebot: Preisberechnungen gemäss Tabelle oben, Sonderzahlung CHF 13 640.–, 48 Monate, 10 000 km pro Jahr, effektiver Jahreszins Leasing 2,01%, exkl. obligatorischer Vollkaskoversicherung. Abgebildet: Audi Q4 45 e-tron quattro Attraction, 285 PS, 17,5 kWh/100 km, 0 g CO<sub>2</sub>/km, Kat. A., S line Exterieur, Aurorviolett Metallic, Räder Audi Sport, 5-Arm-Rotor-Aero, schwarz, glanzgedreht, 8,5 J | 9,0 J x 21, Reifen 235/45 | 255/40 R21, Matrix LED-Scheinwerfer, Sportfahrwerk, regulärer Preis CHF 72 570.–, Premium-Bonus CHF 2390.–, EnterprisePlus-Nachlass CHF 7980.–, Kaufvertragsprämie CHF 2000.–, Barkaufpreis CHF 60 200.–, Sonderzahlung CHF 15 050.–, Leasingrate CHF 359.–/Mt. Die Kreditvergabe ist verboten, falls sie zur Überschuldung des Konsumenten führt. Finanzierung über die AMAG Leasing AG. Aktion gültig für Vertragsabschlüsse bis 30.6.2024 oder bis auf Widerruf, Änderungen vorbehalten. Gültig für alle durch die AMAG Import AG importierten Fahrzeuge. Unverbindliche Preisempfehlung des Importeurs AMAG Import AG. \* EnterprisePlus: gewerbliches Angebot, nur mit Eintrag im Handelsregister und Zulassung auf Firma.

# EDITORIAL

## Ausbau der Infrastruktur im Fokus

Mit dem wachsenden Anteil von Elektroautos auf unseren Strassen steht die Infrastruktur vor einer neuen Herausforderung. Der Trend zur Elektromobilität ist unaufhaltsam, doch ohne eine entsprechende Infrastruktur droht der Fortschritt ins Stocken zu geraten. Es ist an der Zeit, dass Regierungen, Unternehmen und Gemeinden zusammenarbeiten, um ein umfassendes Netzwerk von Ladestationen aufzubauen, das die Bedürfnisse der Elektroautobesitzer erfüllt.

Die Elektromobilität bietet zahlreiche Vorteile, von der Reduzierung der Luftverschmutzung bis hin zur Verringerung der Abhängigkeit von fossilen Brennstoffen. Doch ohne eine ausreichende Ladeinfrastruktur könnten viele potenzielle Elektroautobesitzer zögern, den Wechsel zu vollziehen.

Um diesem Problem zu begegnen, müssen wir verstärkt in die Entwicklung und den Ausbau von Ladestationen investieren. Dies beinhaltet die Schaffung von Ladestationen an öffentlichen Orten wie Parkplätzen, Einkaufszentren und Tankstellen sowie in Wohngebieten und an Arbeitsplätzen. Zudem sollten Anreize geschaffen werden, um private Haushalte dazu zu ermutigen, ihre eigenen Ladestationen zu installieren.

Eine zuverlässige und leicht zugängliche Ladeinfrastruktur ist der Schlüssel, um den Übergang zu einer nachhaltigeren Mobilität zu erleichtern und die Umweltbelastung durch den Verkehr zu reduzieren. Indem wir gemeinsam in die Zukunft der Elektromobilität investieren, können wir nicht nur die Lebensqualität in unseren Städten verbessern, sondern auch einen wichtigen Beitrag zum Klimaschutz leisten.

**Michael Lusk**  
Chefredaktor electric WOW



# INHALT

SEITE 90  
WETTBEWERB  
Powered by:  
KÄRCHER

## NEUVORSTELLUNGEN & TESTS

<b>AUDI Q4 E-TRON</b> Frischer Wind für den E-Bestseller	<b>32</b>
<b>BMW I5</b> Biedermann und Brandstifter	<b>34</b>
<b>KIA EV9</b> Der koreanische Koloss	<b>36</b>
<b>LOTUS ELETRE</b> Elektrische Lotusblüte	<b>38</b>
<b>MERCEDES-AMG EQE SUV</b> Scharfe Vielzweckwaffe	<b>40</b>
<b>PEUGEOT E-208</b> Die Krallen gewetzt	<b>44</b>
<b>ROLLS-ROYCE SPECTRE</b> Die Macht der Ruhe	<b>46</b>
<b>POLESTAR 3</b> Am Polarkreis eiskalt abgeliefert	<b>50</b>
<b>TOYOTA PRIUS PHEV</b> Effizient und stylisch	<b>52</b>
<b>RENAULT SCENIC E-TECH</b> Das Auto des Jahres	<b>54</b>
<b>VOLKSWAGEN ID.7</b> Grosse Klasse	<b>56</b>
<b>VOLVO EX30</b> Chinesisch und schwedisch	<b>58</b>

ELECTRIC-WOW.CH

### IMPRESSUM



Ein Unternehmen der ZT Medien AG  
**Herausgeber/Verlag**  
A&W Verlag AG  
Riedstrasse 10  
CH-8953 Dietikon  
Telefon: 043 499 18 60  
info@awverlag.ch  
www.electric-wow.ch  
www.awverlag.ch

**Geschäftsführer**  
Giuseppe Cucchiara  
gcu@awverlag.ch

**Mitglied der Geschäftsleitung**  
Jasmin Eichner  
je@awverlag.ch

**Chefredaktor**  
Michael Lusk (ml)  
ml@awverlag.ch

**Redaktion**  
Mario Borri (mb)  
Fabio Simeon (fs)

Isabelle Riederer (ir)  
Guido Biffiger (gfb)

**Anzeigenverkauf**  
Juan Doval  
jd@awverlag.ch

**Leiterin Marketing & Events**  
Arzu Cucchiara  
ac@awverlag.ch

**Leiterin Administration /  
Assistentin der GL**  
Valeria De Maio  
vdm@awverlag.ch

**Buchhaltung /  
Anzeigenadministration**  
Natalie Amrein  
na@awverlag.ch

**Berufslernende**  
Mariam Nasrat

**Abo/Leserservice**  
Telefon: 043 499 18 60  
info@awverlag.ch

**Abonnementpreis**  
Einzelbezug CHF 12.–  
zzgl. MwSt + Porto  
Erscheint zweimal jährlich (Mai/Nov)

**Layout**  
Elena Thüning  
Skender Hajdari

**Druck**  
Printi Pronto AG  
Riedstrasse 10  
CH-8953 Dietikon

**Gründer**  
Helmut H. Lederer  
(1937–2014, † 2014)

© 2024 A&W Verlag AG  
Alle Eigentums-, Verlags- und  
Nachdruckrechte bei der A&W  
Verlag AG. Der Vertrieb sowie die  
Wiederverwendung des Inhalts sind  
nur mit schriftlicher Genehmigung  
des Verlags erlaubt. Für unverlangt  
eingesandte Manuskripte und Fotos  
wird keine Haftung übernommen.

**Das Papier** von electric WOW ist  
umweltfreundlich und recycelbar.  
Zu seiner Herstellung wurde  
ausschliesslich chlorfrei gebleichter  
Zellstoff verwendet.

**Zertifikate:** FSC Mix Credit (SOS-  
COC-100158), Europäisches  
Umweltzeichen (EU Ecolabel), Skan-  
dinavisches Umweltzeichen (geprüft),  
elementarchlorfrei gebleicht (ECF)

### MARKEN VON A&W





# INHALT

<b>CONTINENTAL ULTRACONTACT NXT</b>	<b>22</b>
Nachhaltigkeit im Flottenbereich	
<b>ABSTIMMUNG ÜBER E-MOBILITÄT</b>	<b>24</b>
Marco Piffaretti zum E-Mantelerlass	
<b>SCHWEIZER UNTERNEHMEN RIWAX</b>	<b>28</b>
Synonym für Fahrzeugpflege	
<b>MG: PREMIUM-MOBILITÄT FÜR ALLE</b>	<b>30</b>
Nicole Sahlmann im Interview	
<b>FAHRZEUGPFLEGE MIT POLYSTON</b>	<b>31</b>
Richtig pflegen, nachhaltig leben	

## NEWS & STORIES

- PHEV-MODELLE VON AUDI** 6  
Das Beste aus zwei Welten
- «DIE BESTE LIMOUSINE DER WELT»** 8  
Interview mit Alexander Lutz von Lucid
- DER RICHTIGE LADENETZANBIETER** 10  
Übersicht der Anbieter
- VOLVO EX30** 14  
Hält, was er verspricht
- ELEGANTES RAUMWUNDER** 16  
Neuer, vollelektrischer EQV
- PIRELLI P ZERO E** 18  
Grüner UHP-Reifen
- MOTOR SOLL NÄHER ZUM RAD** 20  
Technik: Radnabenantrieb



# IMMER UNTER STROM

Mit unseren Schnellladestationen in der Schweiz und Zugang zu über 250'000 Partner-Ladepunkten in Europa.



Kontaktieren Sie uns:  
[socarenergy.ch/charge-kontakt](https://socarenergy.ch/charge-kontakt)

 **SOCAR**  
**CHARGE**

# PHEV-Modelle von Audi: Das Beste aus zwei Welten

Mit seinen Plug-in-Hybrid-Modellen setzt Audi neue Maßstäbe. Die TFSI-e-Modelle vereinen die Vorzüge der Elektromobilität mit denjenigen klassischer Antriebe und weisen damit den Weg in eine Zukunft, die elektrisiert.



Die Elektromobilitätsoffensive von Audi ist in voller Fahrt. Und während die rein elektrischen Audi-e-tron-Modelle wie vom Blitz getroffen davonrauschen, schlagen die Plug-in-Hybrid-Modelle mit den vier Ringen hohe Wellen. Mit insgesamt zehn PHEV-Modellen beweist der Premiumhersteller aus Ingolstadt, dass die intelligente Verschmelzung von leistungsstarken Verbrennungs- und einem Elektromotor der absoluten Oberklasse weit mehr als nur ein Zugeständnis an die Mobilität von morgen ist. Die Plug-in-Hybrid-Technologie schlägt eine wichtige Brücke zwischen der Gegenwart und der Zukunft und ist ein wesentlicher Bestandteil der Elektrifizierungsstrategie von Audi. Die PHEV-Modelle von Audi ermöglichen und erleichtern den Einstieg ins vollelektrische Fahren und sind ein sinnvoller Beitrag zur nachhaltigen Mobilität. Sie vereinen das Beste aus zwei Welten unter einer Kühlerhaube – mehr Effizienz und Leistung, eine hohe elektrische Reichweite, fahrzeuggerechte Ladeperformance, geringer CO<sub>2</sub>-Ausstoß und maximale Alltagstauglichkeit.

## Zehn PHEV-Modelle zur Auswahl

Angefangen beim Audi A3 Sportback TFSI e, der sowohl optisch als auch performancetechnisch als PHEV-Vari-

ante überzeugt. Ebenso der Audi Q3 TFSI e und der Audi Q3 Sportback TFSI e – mit beiden ist man bis zu 51 Kilometer rein elektrisch unterwegs und hat genug Platz für Kind und Kegel. Der Lademeister unter den beringten Ingolstädtern darf natürlich nicht fehlen: der Audi A6 Avant TFSI e sowie der Audi A6 TFSI e als Limousine. Den beliebten PHEV-Kombi gibt es aktuell als Special Edition Attraction inklusive Premiumpaket mit Vier-Zonen-Klimaautomatik, Servoschiessung, Ambiente-Lichtpaket, Matrix-LED-Scheinwerfer, Rückfahrkamera und Komfortschlüssel. Ebenfalls mit einem attraktiven Angebot wirft sich der Audi Q5 TFSI e ins Rennen. Die Black Edition trumps mit markanten Designelementen in Schwarz auf und verleiht dem klassischen SUV eine progressivere Note. Auch den sportlich-eleganten Audi A7 gibt es als Teilzeitstromer. Ebenfalls an der Steckdose hängen der Audi Q7 TFSI e und der leistungsstarke Audi Q8 TFSI e. Mittlerweile haben sich die Plug-in-Hybride im Schweizer Markt mit einem Premiumanteil von 56 Prozent etabliert, weil die PHEV-Modelle den Einstieg in die E-Mobilität einfach machen. Auch im Flottenbereich, wo die Teilzeitstromer als optimale Zwischenlösung vor dem kompletten Umstieg auf E-Autos eine ideale Möglichkeit bieten.



V O L V O

# Der Volvo EC40 XCENTRIC Black Edition.

**Stark im Ausdruck. Konsequenter im Design.**

Das vollelektrische Sondermodell überzeugt mit seinem All-Black-Design, das sich konsequent bis ins Detail durchzieht, beispielsweise mit schwarzen 20-Zoll-Leichtmetallfelgen im 5-Speichen-Sportdesign und schwarzem Ironmark. Die smarte Technik mit integrierten Google Services komplettiert das besondere Fahrerlebnis.

**BEREITS FÜR CHF 549.-/MONAT**



[volvocars.ch/ec40blackedition](https://volvocars.ch/ec40blackedition)



Volvo EC40 XCENTRIC Black Edition, Twin Performance, 441 PS/325 kW. Katalogpreis CHF 72'070.- abzüglich XCENTRIC Prämie CHF 5'570.- = CHF 66'500.-. Monatsrate CHF 549.-. Ein Angebot der Volvo Car Financial Services by BANK-now AG. 1. grosse Leasingrate 20%, Laufzeit 48 Monate, 10 000 km/Jahr. Zins nominal 3.9%, Zins effektiv 3.94%. Restwert gemäss Richtlinien von Volvo Car Financial Services (BANK-now AG). Diese sind indikativ und können von den Restwerten der Volvo Partner abweichen. Eine Kautions wird nicht verlangt. Obligatorische Vollkaskoversicherung nicht inbegriffen. Die Kreditvergabe ist verboten, falls sie zur Überschuldung der Konsumentin oder des Konsumenten führt (Art. 3 UWG). Stromverbrauch gesamt: 17.2–17.3 kWh/100 km, CO<sub>2</sub>-Emissionen: 0 g/km. Energieeffizienz-Kategorie: A. Swiss Premium® Gratis-Service bis 10 Jahre/150 000 Kilometer, Werksgarantie bis 5 Jahre/150 000 Kilometer und Verschleissreparaturen bis 3 Jahre/150 000 Kilometer (es gilt das zuerst Erreichte). Angebot gültig bis auf Widerruf. Nur bei teilnehmenden Partnern. Google ist eine Marke von Google LLC.



## «Lucid baut die beste Limousine der Welt»

Seit Januar ist Alexander Lutz neuer Managing Director Europe bei Lucid. In dieser Funktion will er das Europageschäft des Unternehmens «in eine Ära des Wachstums und der kontinuierlichen Innovation» führen. electric WOW hat mit ihm über die Pläne und Ziele des amerikanischen E-Start-ups in der Schweiz gesprochen.

Interview: Michael Lusk

**E**lectric WOW: Herr Lutz, mit Lucid kommt ein neues Elektroauto-Start-up in die Schweiz. Welche Ziele haben Sie hier?

Alexander Lutz: Wir wollen als ersten Schritt das Auto und die Marke für Kunden erlebbar machen. Die Schweiz ist ein wichtiger Markt in Europa und es ist entscheidend, hier präsent und erfolgreich zu sein und vom ersten Tag an mit Qualität zu überzeugen. Lucid ist die ingenieur-

und technikgetriebenste Marke überhaupt. Dieses unvergleichliche Fahrgefühl wollen wir unsere Kunden spüren lassen – bei Probefahrten mit dem Lucid Air.

### Wie sind Sie dafür aufgestellt?

Wir haben in der Schweiz zwei Lucid-Studios, eines in Genf, eines in Zürich. Und wir wollen expandieren. Damit meinen wir nicht zwingend mehr Standorte, sondern viel-



mehr, unsere Präsenz bei potenziellen Kundinnen und Kunden zu erhöhen, indem wir zu ihnen nach Hause oder zur Arbeit kommen und vor Ort Testfahr- und Erfahrungsmöglichkeiten anbieten. Natürlich auch übers Wochenende. Das alles kann bei uns einfach und direkt über die Website gebucht werden. Zudem setzen wir auf ein starkes Service-Netzwerk. Wir bauen unsere physische Präsenz fortlaufend aus und haben einen Mix aus stationären Service-Centern, mobilen Serviceangeboten und Over-the-air-Unterstützung. Wir wollen den Kunden das Leben einfacher machen und ihnen Zeit mit unseren Fahrzeugen schenken, anstatt sie ihnen mit aufwendigen Prozessen zu nehmen.

### **Welchen Zeithorizont verfolgt Lucid, um seine Ziele zu erreichen?**

Die Autoindustrie ist sehr kapitalintensiv. Gerade als Start-up investieren wir viel in Produktionsausbau und Entwicklung. Und wie jedes Start-up benötigt Lucid Zeit. Wir sehen das ganz klar als Investment in die Zukunft. Mit unserer Lucid-Air-Limousine beweisen wir eindrucksvoll, was technologisch möglich und gleichzeitig machbar ist. Wir arbeiten jeden Tag mit vollem Einsatz und Erfindergeist daran, diesen Vorsprung weiter auszubauen.

### **Stichwort Modellpalette: Ganz neu ist der Gravity, ein SUV. Was kommt noch?**

Ein Midsize-Modell planen wir für 2026. Das wird unser Einstiegsmodell. Im Moment ist der Air Sapphire mit 1254 PS das Maximum der Marke. Hier zeigen wir, was technologisch im EV-Segment bereits heute möglich ist. Der Air ist ein Fahrauto, das richtig Spass macht. Das spürt man. Er ist mehr als nur ein reines Elektroauto.

### **Wie hebt sich Lucid von den Mitbewerbern ab?**

Wir bauen die beste Limousine der Welt. Die technischen Daten sprechen für sich. Ein Beispiel: Die maximale Reichweite beträgt 883 Kilometer nach WLTP. Und wir haben das aerodynamischste und effizienteste Auto am Markt. Der Lucid Air ist das Serienauto mit dem geringsten Luftwiderstand und hat gleichzeitig die kleinste Stirnfläche im Segment. Das ist eine Benchmark.

Grosse Batterie einbauen kann jeder. Für uns steht aber die Effizienz unserer Fahrzeuge über allem. Das heisst, wir wollen mit einer Kilowattstunde Strom so weit wie möglich kommen – und gleichzeitig unseren Kunden Fahrspass und Luxus bieten.

### **Apropos Firmen: Wie wichtig sind Flottenkunden für Lucid?**

Sehr wichtig, gerade in Europa. Wir haben deshalb spezielle Flottenangebote im Programm und eine eigene Abteilung speziell für Geschäftskunden aufgebaut. Dort arbeitet unter Leitung von Thomas Schmidt ein sehr, sehr erfahrenes Team von Branchenexperten, die genau wissen, welche Kundenbedürfnisse es im Business-to-Business gibt. Und zwar für kleinere Firmen mit fünf Autos bis hin zu Unternehmen wie SAP mit Flotten von Tausenden von Autos.

Wir sind überzeugt, dass der Air nicht nur ein Auto für Privatkunden ist. Unsere Marke mit ihrem klaren Fokus auf Technologie und Ingenieurskunst kommt auch bei traditionellen Kundinnen und Kunden sehr gut an. Wenn man in einem Air sitzt, spürt man sofort die Kombination aus Raumgefühl, Platzangebot, in sich stimmigen Proportionen und hochwertigsten Materialien. Das ist unsere Definition von modernem Luxus, designed in California.

### **Wie ist die bisherige Resonanz der Kunden?**

Wir bekommen sehr viele Anfragen und spüren grosses Interesse. Das motiviert ungemein. Gleichzeitig gilt es, die Bekanntheit der Marke weiter voranzubringen. Wir haben für den Lucid Air bereits sehr renommierte Auszeichnungen und Preise erhalten. Und die positive Medienresonanz macht deutlich, wo wir stehen und dass wir keinen Vergleich scheuen müssen. Entscheidend ist und bleibt es aber, unser Auto selbst zu erleben und im wahrsten Sinne des Wortes selbst zu erfahren. Mit unserem neuen Air Pure Rear-Wheel-Drive bieten wir unseren Kundinnen und Kunden den perfekten Einstieg in die Lucid-Produktwelt. Knapp 750 Kilometer Reichweite bei über 430 PS Leistung machen den Pure RWD zu einem der effizientesten Viertürer im Wettbewerb. Denn im Zentrum steht die Frage: Wie gut ist das Auto? Wie funktioniert der Verkaufsprozess? Aus diesem Grund gehen wir auf Messen wie den Autosalon Genf – und zum Kunden direkt. Denn es gibt natürlich noch viel Kommunikationsbedarf. Lucid ist keine Luxus-, sondern eine Premiummarke. Unsere Preise beginnen schon bei rund 90'000 Franken.

Vielen Dank für das Gespräch.



**Alexander Lutz,  
Managing Director  
Europe bei Lucid**



Je nach Anbieter kostet der Strom deutlich mehr oder weniger.

## Der richtige Ladenetzanbieter

Die Kosten, ein Elektroauto zu laden, variieren je nach genutzter Ladestation deutlich stärker als beim Tanken von Benzin oder Diesel. In diesem wachsenden Markt sind zahlreiche Player aktiv, deren Leistungen und Preise sich deutlich unterscheiden. electric WOW hat die Ladenetze der wichtigsten Anbieter auf dem Schweizer Markt verglichen.

von Michael Lusk

**W**er ein Elektroauto fährt, kennt die Situation: Man lädt an einer Station und sieht erst bei der Abrechnung im Nachhinein, wie viel der Ladevorgang gekostet hat. Im Gegensatz zu klassischen Tankstellen, bei denen sich der Preis pro Liter Benzin oder Diesel in einer Region nicht gross unterscheidet, kann eine Kilowattstunde bei zwei Anbietern, die nur wenige Meter voneinander entfernt stehen, deutlich abweichen. Ausserdem empfiehlt es sich auch aus praktischen Gründen, sich für einen Anbieter festzulegen. Denn während man an einer Tankstelle schnell und unkompliziert bar oder mit Karte bezahlen kann, ist dies an einer Elektroladestation anders. Fahrer, die ihr Elektroauto dienstlich nutzen, sollten deshalb ihr Fahrprofil genau analysieren und sich für den passenden Ladeanbieter entscheiden.

### Die richtige Ladekarte finden

Als Fahrer eines Elektroautos kann man nicht immer zu Hause oder in der Firma laden. Es empfiehlt sich daher, sich mindestens eine Ladekarte eines Anbieters zuzulegen, um auch unterwegs laden zu können. Diese Karte schaltet die Ladesäule «frei», der Ladevorgang kann initiiert werden. Das geschieht über einen RFID-Chip in der Karte. Dieser erkennt den Nutzer für die Kostenerfassung, die Abrech-

nung erfolgt dann in der Regel per Rechnung oder über die Kreditkarte. Bar zu bezahlen ist in der Regel an einer Ladesäule nicht möglich, zumindest die Option Kreditkarte wird aber inzwischen angeboten. Das wichtigste Kriterium bei der Wahl des Anbieters ist, dass in der Region, in der man sich oft zum Laden aufhält, möglichst viele Ladestationen mit möglichst günstigen Preisen vorhanden sind. Wer sich aber auf einen regionalen Anbieter verlässt, sollte zumindest via Roaming auch schweizweit die Möglichkeit haben zu laden, falls mal ein Termin in der Westschweiz oder ausserhalb des eigenen Rayons ansteht.

### Via Roaming landesweit laden

In der Schweiz gibt es über ein Dutzend Anbieter, die ein landesweites Netz anbieten können. Darüber hinaus bieten sie die Roaming-Option, mittels Ladekarte auch das Netzwerk anderer Anbieter zu nutzen. Gerade diese Kosten können aber von Anbieter zu Anbieter stark variieren. Vergleichen lohnt sich also in jedem Fall.

Insbesondere deshalb, weil ein Vielfahrer ganz andere Bedürfnisse hat als beispielsweise jemand, der sein Elektroauto primär zum Pendeln nutzt. Wer meistens zu Hause oder am Arbeitsplatz lädt, nutzt eine Ladekarte meist nur in seltenen Fällen, falls er ausser-

planmässig einen Termin in grösserer Distanz hat. Wer seinen Dienstwagen auch privat nutzt, setzt die Karte auch mal im Ausland im Urlaub ein. Hier empfiehlt sich eine Karte ohne Grundgebühren, die an möglichst vielen Säulen Zugang bietet. Der Preis pro Kilowattstunde ist in diesem Fall wegen der seltenen Verwendung eher sekundär. Anders sieht es bei Nutzern aus, die regelmässig, aber nicht immer extern laden. Hier empfiehlt sich eine Karte, die einen guten Mix aus preiswerten Grundtarifen und einer grossen Anzahl Lademöglichkeiten an Säulen in der Region bietet, in der man sich am meisten aufhält. Wer dagegen oft auf der Langstrecke unterwegs ist oder am Arbeitsort respektive zu Hause nicht laden kann, hat nochmals andere Bedürfnisse. Lädt man regelmässig «auswärts», steigen diese externen Kosten rasant an. Für solche Nutzer eignet sich eine Karte, die einen möglichst preiswerten Tarif mit einem dichten, idealerweise nicht nur nationalen, sondern sogar europaweiten Ladenetz bietet. Durch die häufige Nutzung lohnen sich meistens Angebote mit Grundgebühr und einem dadurch tieferen Strompreis.

Auf der folgenden Doppelseite (12/13) finden Sie eine ausführliche Übersicht der wichtigsten Ladestationen- und Ladekartenanbieter der Schweiz inklusive deren Tarife.

# DER NEUE VOLLELEKTRISCHE EXPLORER®



## Jetzt bestellen und Abenteuer entdecken

Mit seiner kompakten Grösse und seinem markanten Design ist der neue vollelektrische Explorer® bereit für jedes Abenteuer. Stilvoll auch im Innenraum mit einem 14.6 Zoll beweglichen Ford SYNC Move® Touchscreen.

Jetzt bestellen



# Die wichtigsten Ladenetzanbieter

					
NAME	AGROLA	ENERGIE 360°	EVPASS	GOFAST	IONITY
Website	www.agrola.ch/elektromobilität	www.energie360.ch	www.evpass.ch	www.gofast.swiss	www.ionity.eu
Anzahl eigene Ladeorte	171	Über 270	Über 1500	90	12
Eigene Ladepunkte AC	86	Über 550	Über 3000	Über 80	0
Eigene Ladepunkte DC	85	Über 80	Über 400	Über 450	82
Anzahl reg. Nutzer/-innen	10'299	Über 9800	70'000	Keine, da EMP	-
ZUGANGSMITTEL					
Identifikation/Zugang für Mitglieder	SwissPass-Monatsrechnung	Ladekarte, App, SwissPass	evpass-App, RFID-Ladekarte, SwissPass	Ladekarte oder Apps von gängigen Ladenetzbetreibern	Plug&Charge, RFID-Ladekarte, IONITY-App, Kreditkarte via App
Zugang für Nichtmitglieder	Je nach Ladestation: Kreditkarten, Debitkarten (EC) oder QR-Code an der Ladestation zur direkten Bezahlung per Kreditkarte (Intercharge Direct)	easycharge-App, QR-Code an der Ladestation zur direkten Bezahlung per Kreditkarte (Intercharge Direct), alle aktuellen Anwendungen (App) und RFID-Karten der Partnernetzwerke (Schweiz und EU)	QR-Code Scan&Charge (Visa, Mastercard, American Express, Twint, Apple Pay)	Ad-hoc-Zahlung mit Kreditkarte, Ladekarte oder Apps von gängigen Ladenetzbetreibern	IONITY-App
Reservierung der Ladestation	Nein	Nein	Ja, bei evpass-eigenen Ladestationen	Nicht benötigt	Nein
ÜBERSICHT TARIFE					
Karte/Jahreskosten für Mitglieder	Kostenlos	Registrierung als Mitglied kostenlos, RFID-Ladekarte kostet einmalig CHF 10.–	User: kostenlos Explorer-Abo: CHF 42,00/Jahr (inkl. RFID-Ladekarte)	Keine	Verschiedene Optionen möglich je nach MSP-Anbieter/Automobilhersteller im IONITY-Netzwerk, siehe dazu <a href="https://ionity.eu/de/network/access-and-payment">https://ionity.eu/de/network/access-and-payment</a>
Kosten für Mitglieder (AC)	Abhängig vom Betreiber der Ladestation, kein einheitlicher Preis. Preisbeispiele: Theaterstrasse Winterthur 22 kW: CHF 2,80 pro Stunde, Businesspark Sursee 11 kW: 39 Rp./kWh	Die Preise sind standortabhängig, im Standard CHF 0.50/kWh, Ausnahme Coop, CHF 0.29/kWh, Preise und Konditionen siehe App oder Website	Abhängig vom Betreiber der Ladestation, kein einheitlicher Preis Typische Ladepreise bei evpass-eigenen Ladestationen: User: CHF 0,99* + 0,69 / kWh Explorer: CHF 0,59 / kWh * Einmalige Aktivierungsgebühr pro Ladung, nur bei Ladesäulen ≤ 22 kW für User	-	-
Kosten für Mitglieder (DC)	Bei AGROLA 65 Rp./kWh, ansonsten abhängig vom Betreiber der Ladestation, kein einheitlicher Preis	Die Preise sind standortabhängig, im Standard CHF 0.59/kWh für DC unter 100 kW, CHF 0.65/kWh für DC ab 100 kW, Ausnahme Coop, CHF 0.55/kWh für alle DC-Leistungen, Preise und Konditionen siehe App oder Website	Abhängig vom Betreiber der Ladestation, kein einheitlicher Preis Typische Ladepreise bei evpass-eigenen Ladestationen: User: 22kW: CHF 0,99* + 0,69 / kWh ≤ 80kW: CHF 0,89 / kWh > 80kW: CHF 0,99 / kWh Explorer: 22kW: CHF 0,59 / kWh ≤ 80kW: CHF 0,79 / kWh > 80kW: CHF 0,89 / kWh * Einmalige Aktivierungsgebühr pro Ladung, nur bei Ladesäulen ≤ 22 kW für User	In der Regel zwischen CHF 0,55 und 0,59/kWh (Stand: April 2024)	Verschiedene Optionen möglich je nach MSP-Anbieter/Automobilhersteller im IONITY-Netzwerk, siehe dazu <a href="https://ionity.eu/de/network/access-and-payment">https://ionity.eu/de/network/access-and-payment</a>
Kosten für Nichtmitglieder (AC)	Kein Aufpreis für Nichtmitglieder. Abhängig vom Betreiber der Ladestation kann bei Zahlung per Kredit- oder Debitkarte ein Aufpreis entstehen.	Gleiche Preise wie für Mitglieder AC	Abhängig vom Betreiber der Ladestation, kein einheitlicher Preis Typische Ladepreise bei evpass-eigenen Ladestationen: CHF 0,99* + 0,69 / kWh * Einmalige Aktivierungsgebühr pro Ladung, nur bei Ladesäulen ≤ 22 kW	-	-
Kosten für Nichtmitglieder (DC)	Kein Aufpreis für Nichtmitglieder. Abhängig vom Betreiber der Ladestation kann bei Zahlung per Kredit- oder Debitkarte ein Aufpreis entstehen.	Gleiche Preise wie für Mitglieder DC	Abhängig vom Betreiber der Ladestation, kein einheitlicher Preis Typische Ladepreise bei evpass-eigenen Ladestationen: 22kW: CHF 0,99* + 0,69 / kWh ≤ 80kW: CHF 0,89 / kWh > 80kW: CHF 0,99 / kWh * Einmalige Aktivierungsgebühr pro Ladung, nur bei Ladesäulen ≤ 22 kW	In der Regel zwischen CHF 0,55 und 0,59/kWh (Stand: April 2024)	CHF 0,79/kWh, keine monatlichen Gebühren, keine Vertragsbindung, Preis inkl. lokaler MwSt.
Roamingkosten	Die Roamingkosten werden durch die übrigen Netzbetreiber definiert und sind nicht einheitlich.	Vom Anbieter abhängig	Einheitliche Roamingkosten in der Schweiz: ≤ 22 kW: 0,15/min ≤ 80 kW: 0,50/min > 80 kW: 1,15/min	Keine, da kein EMP	-

# der Schweiz im Überblick

 MIGROL	 MOVE	 PLUG'N ROLL	 SHELL	 SOCAR	 SWISSCHARGE
www.migrol.ch/ladestationen-öffentlich	www.move.ch	www.plugnroll.com	www.shell.ch	www.socarenergy.ch	www.swisscharge.ch
307	654	164	über 5000 / 14 davon von Shell Recharge Solutions	950 (ohne Roaming) / 14 davon von SOCAR CHARGE	Über 1000 (ohne Roaming)
193	1521	387	über 3900 / 22 davon von Shell Recharge Solutions	2000 (ohne Roaming) / 5 davon von SOCAR CHARGE	Über 2100 (ohne Roaming)
114	400	33	über 380 / 28 davon Shell Recharge Solutions	625 (ohne Roaming) / 45 davon von SOCAR CHARGE	Über 850 (ohne Roaming)
> 10'000	-	-	über 12'000	-	141'000
M-Charge-Ladekarte und App	Ladekarte, App	PLUG'N ROLL App & Ladechip, SwissPass	Shell-Recharge-Ladekarte, Shell-Recharge-App oder Shell-Hybrid-Karte	RFID-Ladekarte, App, On-time-Payment, SOCAR Card	Ladekarte, App, SwissPass
QR-Code	MOVE-App, QR-Code an der Ladestation zur direkten Bezahlung per Kreditkarte (Intercharge Direct), direkt per Kreditkarte für DC-Stationen, alle aktuellen Anwendungen (App) und RFID-Karten der Partnernetzwerke (Schweiz und EU)	An PLUG'N ROLL-eigenen Ladepunkten Ad-hoc-Direktzahlung mit Visa/Master/Twint/PostFinance	Debit- oder Kreditkarte (kontaktlos)	RFID-Ladekarte, App, On-time-Payment	App, Ladekarte, QR-Code
Nein	Nein	Teilweise möglich	Nein	Nein	Nein
Keine	Verschiedene Optionen möglich: MOVE light kostenlos MOVE comfort alt: CHF 59.- pro Jahr, neu: CHF 4,90	Nein, keine laufenden Kosten und Ladekarte gratis	Shell-Hybrid-Karte (Gebühren gemäss Gebührenübersicht auf <a href="http://www.shell.ch/shellcard">www.shell.ch/shellcard</a> )	CHF 2,80/Monat Kartengebühr für SOCAR Card  Mit der SOCAR Card erhalten Sie unabhängig von der Antriebsart eine MwSt.-konforme Monatsabrechnung.	Keine Grundgebühren
M-Charge 22 kW: 0,38 Rp./kWh	Abhängig vom Betreiber der Ladestation, kein einheitlicher Preis	Verbrauchsbasierte Abrechnung (pay as you go). Tarife können variieren, die jeweiligen Tarife je Ladestation sind in der PLUG'N ROLL-App vor dem Ladevorgang ersichtlich. Im PLUG'N ROLL-Ladnetz: AC-Tarif i. d. R. bei CHF 1,50/Start + CHF 0,50/kWh	Tarif City: keine Transaktionsgebühren in der Schweiz / pro TRX im Ausland CHF 0,50. Tarif Flex: CHF 0,35 Transaktionsgebühr pro TRX in der Schweiz / pro TRX im Ausland CHF 0,50 zzgl. zum aktuellen Preis an der Ladesäule. Den aktuellen Preis finden Sie immer in der Shell-Recharge-App.	Nach Station und Standort unterschiedlicher Preis	Nach Station und Standort unterschiedlicher Preis Durchschnittspreis: CHF 0,47/kWh Preisbeispiele: Energie 360° Coop: CHF 0,29/kWh + CHF 3,00/Stunde ab der 361. Minute IWB Basel: CHF 0,52/kWh + CHF 3,00/Stunde ab der 361. Minute Eniwa Aarau: CHF 0,50/kWh + CHF 4,00/Stunde ab der 241. Minute
M-Charge 50 kW & 64 kW: 0,48 Rp./kWh M-Charge 128 kW: 0,49 Rp./kWh + 0,09 Rp./min M-Charge 320 kW: 0,59 Rp./kWh + 0,09 Rp./min	Abhängig vom Betreiber der Ladestation, kein einheitlicher Preis	Verbrauchsbasierte Abrechnung (pay as you go). Tarife können variieren, die jeweiligen Tarife je Ladestation sind in der PLUG'N ROLL-App vor dem Ladevorgang ersichtlich. Im PLUG'N ROLL-Ladnetz: DC-Tarif i. d. R. bei CHF 1,50/Start + CHF 0,65/kWh	Tarif City: keine Transaktionsgebühren in der Schweiz / pro TRX im Ausland CHF 0,50. Tarif Flex: CHF 0,35 Transaktionsgebühr pro TRX in der Schweiz / pro TRX im Ausland CHF 0,50 zzgl. zum aktuellen Preis an der Ladesäule. Den aktuellen Preis finden Sie immer in der Shell-Recharge-App.	Nach Station und Standort unterschiedlicher Preis	Nach Station und Standort unterschiedlicher Preis Durchschnittspreis: CHF 0,55/kWh Preisbeispiele: GOFAS Spreitenbach McDonald's (300 kW): CHF 0,55/kWh + CHF 15.-/Stunde ab der 61. Minute AGROLA Murten (165 kW): CHF 0,65/kWh + CHF 9.-/Stunde ab der 91. Minute Energie 360° Goldbach Center Küssnacht (60 kW): CHF 0,55/kWh + CHF 6.-/Stunde ab 181. Minute
Identisch wie Mitglieder	Mit Intercharge Direct: bis 11 kW: CHF 0,52/kWh 12–22kW: CHF 0,65/kWh	Keine Unterscheidung zwischen Mitgliedern und Nichtmitgliedern	Abhängig vom Betreiber der Ladestation. Den aktuellen Preis finden Sie immer in der Shell-Recharge-App.	Nach Station und Standort unterschiedlicher Preis  An den Autobahnen (SOCAR-CHARGE-Netz): CHF 0,59/kWh + 6.-/h; städtisch (SOCAR-Netz): CHF 0,49/kWh + 6.-/h	Gleiche Preise via QR-Code/ App-Einmalzahlung
Identisch wie Mitglieder	Mit Intercharge Direct: CHF 0,75/kWh + CHF 0,06/min	Keine Unterscheidung zwischen Mitgliedern und Nichtmitgliedern	Abhängig vom Betreiber der Ladestation. Den aktuellen Preis finden Sie immer in der Shell-Recharge-App.	Nach Station und Standort unterschiedlicher Preis  An den Autobahnen (SOCAR-CHARGE-Netz): CHF 0,59/kWh + 0,10/min; städtisch (SOCAR-Netz): CHF 0,49/kWh + 0,10/min	Gleiche Preise via QR-Code/ App-Einmalzahlung
Kein Roaming	-	Verbrauchsbasierte Abrechnung (pay as you go). Tarife können variieren, die jeweiligen Tarife je Ladestation sind in der PLUG'N ROLL-App vor dem Ladevorgang ersichtlich. Im Roaming gilt ein AC- und DC-Einheitstarif je Partnernetz.	Abhängig vom Betreiber der Ladestation, kein einheitlicher Preis	Roamingkosten sind vom Netzanbieter abhängig.	Preise nach Anbieter, AC/DC und Leistung unterschiedlich, Durchschnittspreis: CHF 0,85/kWh



# Der Volvo EX30 hält, was er verspricht

Der neue EX30 geht voran: Er weist den kleinsten CO<sub>2</sub>-Fussabdruck aller bisherigen Elektrofahrzeuge des schwedischen Premium-Automobilherstellers auf.

Der jetzt veröffentlichten Lebenszyklusanalyse zufolge hat der Volvo EX30 einen CO<sub>2</sub>-Fussabdruck von gerade einmal 23 Tonnen pro 200'000 Kilometer.

Die CO<sub>2</sub>-Bilanz identifiziert die wichtigsten Materialien und Prozesse, die zu den Emissionen eines Fahrzeugs beitragen. Der Bericht konzentriert sich auf die Treibhausgasemissionen und deckt den gesamten Lebenszyklus des Fahrzeugs ab – von der Gewinnung und Veredelung notwendiger Rohstoffe bis zur Wiederverwertung am Ende der Lebensdauer.

Wird der Volvo EX30 nur mit grüner Windenergie geladen, reduziert sich sein CO<sub>2</sub>-Fussabdruck im Vergleich zum Ladevorgang im globalen bzw. europäischen Strommix um rund 42 Prozent bzw. 22 Prozent. Damit Elektroautos ihr volles Potenzial entfalten, müssen die Investitionen in die Infrastruktur für erneuerbare Energien weltweit erhöht und beschleunigt werden.

## Auf dem Weg zu Netto-Null

Fahrzeuge werden entworfen, entwickelt, gebaut und transportiert – allesamt Schritte, bei denen mehr oder minder viele Treibhausgasemissionen entstehen. Volvo Cars

sieht darin vor allem Möglichkeiten, um den Ausstoss zu minimieren und seine Nachhaltigkeitsziele zu verwirklichen. Mit dem Volvo EX30 macht das Unternehmen nicht nur einen weiteren grossen Schritt zum reinen Elektroautoanbieter bis 2030, sondern kommt auch dem Ziel von Netto-Null-Treibhausgasemissionen bis 2040 näher.

Das bislang kleinste Volvo-Modell weist unter allen Fahrzeugen der schwedischen Premium-Marke den höchsten Anteil an recycelten Materialien auf. Rund ein Viertel des Aluminiums und fast ein Fünftel des Stahls stammen aus recyceltem Material. Dies gilt auch für rund 17 Prozent aller im Fahrzeug verwendeten Kunststoffe – von den Innenraumkomponenten bis zu den Stossfängern.

In Zusammenarbeit mit den Zulieferern in der Wertschöpfungskette will Volvo Cars die CO<sub>2</sub>-Bilanz des Volvo EX30 weiter verbessern. Die Batterielieferanten arbeiten beispielsweise daran, die Emissionen bei der Herstellung des LFP-Akkus bis 2025 um 20 Prozent zu verringern. Bei der NMC-Batterie, die mit

den leistungsstärkeren Antriebsvarianten kombiniert ist, ist sogar eine Reduktion von 46 Prozent geplant. Um dies zu erreichen, soll der Strom bei der Zellherstellung aus erneuerbaren Energien kommen. Ausserdem wird der Recyclinganteil der Materialien erhöht und die Emissionen in der Lieferkette werden gesenkt.

## Vielseitigkeitskünstler

Der 4,23 Meter lange Volvo EX30 fährt seit wenigen Wochen auf den Strassen in der Schweiz und in Europa. Das bislang kleinste Volvo-Modell ist in drei Antriebsvarianten von 200 Kilowatt (272 PS) bis 315 Kilowatt (428 PS) Leistung und in zwei Batteriegrössen erhältlich. Die maximale Reichweite pro Akkuladung beträgt 476 Kilometer (WLTP kombiniert), innerorts sind sogar noch grössere Distanzen möglich. Der anschliessend fällige Ladestopp von zehn auf 80 Prozent dauert dank einer Ladeleistung von bis zu 153 Kilowatt (Twin Motor) an entsprechenden Schnellladestationen gerade einmal 26 Minuten.

Der CO<sub>2</sub>-Fussabdruck des EX30 liegt 60 Prozent unter dem des kompakten Volvo XC40 mit Verbrennungsmotor.





# Nachhaltigkeit, die sich ultra anfühlt.

## Der Continental UltraContact NXT.

Maximale Sicherheit\*<sup>1</sup>, mehr Nachhaltigkeit\*<sup>2</sup>.

- › Nachhaltig mit bis zu 65%\*<sup>3</sup> recycelten und erneuerbaren Materialien.
- › Ultralang ein gutes Fahrgefühl.
- › Sicher und nachhaltig entschieden.

\*<sup>1</sup> Maximale Sicherheit: in Bezug auf Nasshaftung Klasse A, bestmögliche EU-Label Bewertung.

\*<sup>2</sup> Mehr Nachhaltigkeit: innerhalb des Continental-Sommerportfolios.

\*<sup>3</sup> Der genaue Anteil hängt von der Reifengröße ab. Der UltraContact NXT beinhaltet recyceltes und erneuerbares Material und nach ISCC PLUS Massenbilanz-zertifiziertes Material aus biologischen, biologisch-zirkulären und/oder zirkulären Rohstoffen.



Jetzt mehr erfahren:  
[www.continental-tires.com/ch/de](http://www.continental-tires.com/ch/de)



Kompatibel mit Elektrofahrzeugen

# Elegantes Raumwunder: Der neue vollelektrische EQV

Komfort auf höchstem Niveau, bis zu acht Sitzplätze und modernste Technologie: Der neue vollelektrische EQV mit einer Reichweite von 326 bis 363 Kilometern zeigt in jeder Beziehung Grösse, vom modernen Design über das geräumige Interieur bis zum übersichtlichen digitalen Cockpit. Mit denselben überragenden Raum- und Komforteigenschaften glänzt die ebenfalls neue, mit hocheffizienten Benzin- und Dieselmotoren erhältliche Mercedes-Benz-V-Klasse.

**O**b für lange, entspannte Reisen mit der ganzen Familie oder als repräsentative Grossraumlimousine für Shuttledienste: Mit ihren bequemen Sitzen, grosszügiger Bein- und Kopffreiheit für Personen jeglicher Grösse und exzellentem Fahrkomfort erheben der neue EQV und die neue V-Klasse jede Fahrt zum Erlebnis für alle.

## Der neue EQV

Bereits auf den ersten Blick offenbart der neue vollelektrische EQV die unverkennbare Mercedes-Benz-Designsprache, die den prägnanten, progressiven Charakter der Grossraumlimousine unterstreicht. Zu den Highlights zählen der Black-Panel-Kühlergrill sowie die optionalen adaptiven LED-MULTIBEAM-Scheinwerfer mit Fernlichtassistent PLUS, die sich mit einzeln steuerbaren LEDs der aktuellen Verkehrssituation anpassen und die Fahrbahn optimal ausleuchten. In den Ausstattungslinien AVANTGARDE Line und dem EQV-Designpaket Exterior mit zusätzlichen Individualisierungsmerkmalen wie separat zu öffnender Heckklappe ist dieser praktische Fernlichtassistent bereits enthalten.

## Hochwertiges Interieur

Dass es sich beim serienmässig mit zwei Schiebetüren ausgestatteten EQV um Elektromobilität in neuer Dimension handelt, zeigt sich auch im geräumigen, modernen Interieur mit bis zu acht Sitzplätzen. Ganz den vielseitigen Einsatzmöglichkeiten des EQV entsprechend, präsentiert sich das Konzept der flexiblen Raumgestaltung. Im Fond stehen sowohl vielfach verstellbare Einzelsitze mit Dreipunktgurt und ISOFIX-Kindersitzbefestigung, deren Position zusätzlich mit wenigen Handgriffen um 180 Grad verändert werden kann, als auch die Dreiersitzbank für die erste oder zweite Sitzreihe des Fahrgastraums zur Auswahl. Darüber hinaus lässt sich der EQV ebenso mit Luxussitzen im Fond konfigurieren, die dank individuell einstellbarer Massage-, Sitzklimatisierungs- und Liegefunktion für aussergewöhnliche Behaglichkeit sorgen – und Fahrgästen im Shuttleservice unübertrefflichen Komfort bieten. Selbstverständlich bleibt damit immer noch viel Platz fürs Gepäck. Sollte der EQV einmal für grössere Warentransporte zum Einsatz kommen, stehen bei ausgebauten Fondsitzen oder -sitzbänken gar enorme 4785 Liter Laderaumvolumen zur Verfügung.





Die V-Klasse EXCLUSIVE mit dem Stern auf der Motorhaube



Volldigitales Cockpit mit zwei grossen Displays in Widescreen-Optik

Am Steuer des neuen EQV herrscht Wohlfühlatmosphäre mit Hightech-Ambiente, gepaart mit herausragendem Bedienkomfort. Das digitale Cockpit vereint höchste Funktionalität mit innovativem Design und ist gekennzeichnet durch eine neu gestaltete Instrumententafel mit zwei 31,24 Zentimeter (12,3 Zoll) grossen Displays in Widescreen-Optik und MBUX-Multimediasystem, neue stilvolle Lüftungsdüsen und eine neue Lenkradgeneration mit Touch-Bedienfeldern in den Lenkradspeichen. Die Serienausstattung des EQV ist umfangreich: ATTENTION Assist und der Fahrlichtassistent inklusive Regensensor gehören ebenso dazu wie der aktive Abstandshalteassistent DISTRONIC, der aktive Bremsassistent mit Kreuzungsfunktion, der Totwinkelassistent, der aktive Spurhalteassistent sowie der intelligente Geschwindigkeitsassistent und das Parkpaket.

Im neuen EQV arbeitet ein 150 Kilowatt (204 PS) starker und flüsterleiser Elektromotor, der mit unvergleichlichem Ansprechverhalten begeistert und seine Energie aus einer 60-Kilowatt- oder 90-Kilowatt-Batterie bezieht. Die Reichweite liegt bei 326 bis 363 Kilometern. Dank des leistungsstarken Wechselstrom-Ladesystems kann der EQV zu Hause an der Wallbox mit bis zu elf Kilowatt geladen werden. An einer DC-Schnellladestation ist die Batterie nach nur 40 Minuten wieder zu 80 Prozent geladen, womit sich der EQV sowohl auf der Langstrecke als auch im professionellen Shuttleinsatz bestens bewährt. Mercedes me Charge bietet zudem europaweit den bequemen Zugang zu öffentlichen Ladesystemen verschiedener Anbieter, wobei

die Abrechnung monatlich erfolgt. Der neue EQV und die durchdachten Lademöglichkeiten sind der Beweis dafür, wie nachhaltig und komfortabel Reisen mit mehreren Fahr Gästen schon heute sein kann.

### Die neue V-Klasse

Genau wie der EQV überzeugt auch die neue V-Klasse mit wegweisender Eleganz, Geräumigkeit und umfangreicher Serienausstattung. Das moderne, elegante Exterieur- und Interieurdesign sowie das Platzangebot mit bis zu acht Sitzplätzen entspricht dabei weitgehend jenem des elektrischen EQV. Bei der neuen V-Klasse stehen verschiedene Ausstattungslinien zur Wahl, die keine Wünsche offenlassen. Die neue Ausstattungslinie V-Klasse EXCLUSIVE gibt sich unter anderem mit dem auf der Motorhaube stehenden Stern, Leichtmetallrädern im Monobloc-Design oder der AMG-Abrisskante auf der Heckklappe zu erkennen. Gleichzeitig enthält die EXCLUSIVE Line das Designpaket Interieur in edlem Nappaleder, das EASY-PACK-Paket mit elektrischer Schiebetür und Heckklappe sowie das Winterpaket mit Lenkradheizung und Sitzheizung für Fahrer und Beifahrer.

Die neue V-Klasse ist mit zahlreichen leistungsstarken, effizienten Diesel- und Benzinmotoren erhältlich. Für agile wie auch komfortable Fahreigenschaften sorgen bei allen Modellen das 9G-TRONIC-Automatikgetriebe und unterschiedliche Fahrwerke sowie Fahrprogramme. Die Verbrennervarianten gibt es in Serie mit Heckantrieb, die Dieselmotore zudem optional mit Allradantrieb.

[mercedes-benz.ch](http://mercedes-benz.ch)



# Pirelli P Zero E: Grüner UHP-Reifen für E-Mobilität

Der P Zero E von Pirelli vereint Spitzenleistung mit Nachhaltigkeit. Über 55 Prozent biobasierte und recycelte Materialien sowie innovative Technologien prägen diesen UHP-Reifen für E-Automobile.



Der P Zero E integriert die jüngsten technischen Innovationen von Pirelli, um den neuesten Trends der elektrifizierten und nachhaltigen Mobilität zu entsprechen. Der UHP-Reifen besteht zu mehr als 55 Prozent aus Materialien biobasierten und recycelten Ursprungs. Bei seinem Markteintritt erhielt die gesamte Produktpalette auf dem EU-Reifenlabel eine dreifache A-Bewertung. Der P Zero E zeichnet sich durch eine konsistente Performance aus, unabhängig davon, ob im neuen oder gebrauchten Zustand. Der Reifen wurde speziell für batteriebetriebene Elektrofahrzeuge entwickelt. Daher weist jedes Produkt der Range die Markierung «Elect» auf. Auch RunForward debütiert: Die neue Pirelli-Technologie ermöglicht die Weiterfahrt trotz Reifenpanne, um die nächstgelegene Werkstatt zu erreichen.

Pirelli hat ein spezielles Logo entwickelt, um nachhaltigere Reifen zu kennzeichnen. Das Logo besteht aus zwei Pfeilen in einem

Kreis und wird auf Reifen angebracht, die zu mindestens 50 Prozent aus biobasierten und recycelten Materialien bestehen. Mit diesem Logo betont Pirelli sein starkes Engagement für die Umwelt, das nicht zu Lasten des hohen Sicherheitsniveaus seiner Reifen geht. Es soll den Endverbrauchern ein klares Signal geben, sich für nachhaltigere Reifen zu entscheiden. Pirelli setzte das neue Logo erstmals auf dem P Zero E ein.

Die P-Zero-E-Range ist durch die Elect-Markierung auf der Seitenwand gekennzeichnet. Sie steht für das Technologiepaket, das Pirelli entwickelt hat, um die Leistung von elektrifizierten Fahrzeugen zu verbessern. Im Vergleich zu herkömmlichen Fahrzeugen sind elektrifizierte Autos schwerer und haben ein hohes Drehmoment, das sofort verfügbar ist. Die Pirelli-Elect-Technologie entstand, um die Leistung dieser Fahrzeuge zu steigern, ohne die Haltbarkeit der Reifen zu beeinträchtigen. Dabei berücksichtigt Pirelli auch

das Rollgeräusch sowohl innerhalb als auch ausserhalb des Fahrzeugs sowie die Reichweite einer Batterieladung.

Pirelli Deutschland markiert mit der Eröffnung des Virtual Development Center (VDC) an seinem Standort im hessischen Breuberg mit rund 2500 Mitarbeitenden einen neuen bedeutenden Meilenstein in der Reifenentwicklung. Das VDC ermöglicht es dem Premium-Reifenhersteller, seine Produkte virtuell zu entwickeln und zu testen. Aus diesem Fortschritt resultieren für Pirelli und seine Erstausrüstungskunden in der Automobilindustrie erhebliche Vorteile. Die Entwicklungszeit für Reifen verkürzt sich um bis zu 30 Prozent, zudem benötigt der Reifenhersteller bis zu 30 Prozent weniger physische Prototypen. Das spart nicht nur Zeit und Geld. Das Unternehmen leistet dadurch auch einen erheblichen Beitrag in puncto nachhaltiger Produktion. Pirelli hat sich das Ziel gesetzt, bis 2030 CO<sub>2</sub>-neutral zu produzieren.



Der Fahrsimulator im Virtual Development Center am Pirelli-Standort Breuberg

# Mit uns in eine emissionsfreie Zukunft

AMAG Corporate Fleet Sales

Erfahren Sie mehr auf [amag-import.ch/fleet](https://amag-import.ch/fleet)

PV-Anlagen

Flottenfahrzeuge

Abrechnungssystem  
Treibstoff- und Strombezug

Ladelösungen



AMAG Import AG  
Corporate Fleet Sales  
[amag-import.ch/fleet](https://amag-import.ch/fleet)



Nutzfahrzeuge



# Der Motor soll näher zum Rad rücken

Lange schon wird vom Radnabenantrieb gesprochen, bei dem sich der Elektromotor direkt im Rad befindet. Nun scheinen auch Taten zu folgen: Zulieferer und Fahrzeughersteller haben neue Konzepte mit Motoren in respektive nahe an den Rädern vorgestellt.

von Stefan Gfeller

**S**ogenannte Radnabenantriebe sind eine clevere Idee – denn was liegt im wahrsten Sinne des Wortes näher, als den (Elektro-)Motor direkt in seine Wirkungsstätte, also ins Rad einzubauen?



**Vollgestopft: Elektromotor, Leistungselektronik, Bremse und Kühlung sind bei Schaefflers «E-Wheel Drive» im Rad platziert.**

Neu allerdings ist die Idee nicht. So entwickelte ein gewisser zu der Zeit noch nicht sehr bekannter Ferdinand Porsche bereits Anfang des 20. Jahrhunderts für die Firma Lohner Elektrofahrzeuge mit Radnabenmotoren. Der Elektroantrieb konnte sich damals bekanntlich nicht durchsetzen, die Zukunft gehörte dem Verbrennungsmotor, und so verschwand auch der Radnabenantrieb für einige Zeit in der Versenkung der Technikgeschichte. Weil die Idee aber eben einleuchtend ist, versuchten sich in den vergangenen Jahrzehnten wieder verschiedene Akteure am Radnabenmotor. So wollten etwa Reifenhersteller wie Michelin, aber auch Automobilzulieferer und -hersteller die Vorteile nutzen, die das System bietet.

## Viele Vorteile ...

Hauptvorteil ist sicher der zusätzliche nutzbare Raum, der entsteht, wenn die Motoren in die Räder wandern. Heutige Elektrofahrzeuge basieren häufig auf einer «Skateboard-Plattform», bei der die Batterie in den Fahrzeugboden eingebaut ist. Wenn nun noch

der zwischen den Rädern platzierte Motor verschwindet, ergeben sich ganz neue gestalterische Freiheiten für Fahrzeugkarosserien und die Innenraumnutzung. Wenn der Motor direkt im Rad ist, kann dieses auch stärker eingeschlagen werden, da keine Antriebswellen mehr «im Weg» sind. Theoretisch wäre ein Rädereinschlag von 90 Grad und damit das Seitwärtsfahren bzw. -parkieren möglich. Zudem lässt sich sogenanntes Torque Vectoring mit Radnabenantrieben einfacher als bei bisherigen Lösungen umsetzen. Torque Vectoring leitet jedem angetriebenen Rad einzeln unterschiedlich viel Antriebskraft zu und ermöglicht so eine bessere Fahrstabilität etwa bei Kurvenfahrt.

## ... und ein Nachteil

Der Hauptnachteil von Radnabenantrieben ist ihre hohe sogenannte ungefederte Masse («Gewicht»). Wie der Name sagt, zählen zur ungefederten Masse alle Fahrzeugkomponenten, die nicht wie die Karosserie gefedert werden, also zwischen Strasse und Federung/Stossdämpfer liegen – wie eben die Räder. Die Theorie sagt, dass die ungefederte Masse im



**Alte Idee: Lohner-Porsche aus dem Jahr 1900 mit Radnaben-Elektromotoren und Allradantrieb**

Verhältnis zur gefederten Masse möglichst klein (also die ungefederten Komponenten möglichst leicht) sein sollte, damit die Fahreigenschaften und der Fahrkomfort optimal ausgelegt werden können. So werden beispielsweise Leichtmetallräder neben ihren ästhetischen Vorzügen auch zur Reduktion der ungefederten Masse eingesetzt.

### Bereits im Serieneinsatz

Der deutsche Automobilzulieferer Schaeffler arbeitet seit Längerem an seinem Radnabenantriebssystem und präsentierte vor über zehn Jahren eine fahrbereite Generation davon. «E-Wheel Drive» vereinte bemerkenswerterweise sämtliche Bauelemente wie den Elektromotor, die Leistungselektronik und Controller, die Bremse sowie die Kühlung innerhalb der Felge und wurde zu Demonstrationszwecken in einen Ford Fiesta eingebaut. Ford liess damals übrigens verlauten, das Fahrverhalten des Erprobungsfahrzeugs sei hinsichtlich Komfort und Sicherheit trotz der höheren ungefederten Massen im Vergleich zum konventionellen Basisfahrzeug auf nahezu gleich hohem Niveau. Trotzdem konnte Schaeffler erst im vergangenen Jahr einen Serieneinsatz seines Radnabenantriebs vermelden. Er kommt nun bei drei Kunden aus dem Segment kompakter Kommunalfahrzeuge zum Einsatz und treibt beispielsweise Kehrmaschinen, Transporter und Schneeräumfahrzeuge an.

### Neuartiger Motor im Rad

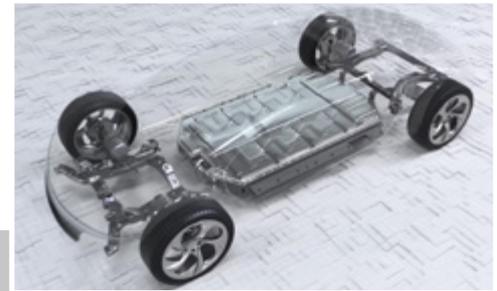
Der vor allem als Reifenhersteller bekannte Technologiekonzern Continental hat Ende letzten Jahres eine strategische Partnerschaft mit dem Münchner Hightech-Unternehmen Deep-Drive gestartet. Dabei soll eine kombinierte Einheit aus Antriebs- und Bremskomponenten realisiert werden, die direkt im Rad zum Einsatz kommt. Deep-Drive bringt für diesen Radnabenantrieb seinen patentierten neuartigen «Doppelrotor-Radialfluss-Motor» in die Kooperation ein. Continental steuert derweil nicht nur Bremskomponenten bei, sondern will mit seinen Kompetenzen bei der Industrialisierung hin zur Serienentwicklung auch dafür sorgen, dass dieser Radnabenantrieb zeitnah auf die Strasse kommt. Man darf gespannt sein.

### Radnaher Antrieb

Die Hyundai Motor Group geht mit ihren Automarken Hyundai, Genesis und Kia einen etwas anderen Weg und platziert den Elektromotor bei ihrem kürzlich vorgestellten Konzept «Uni Wheel» nicht im, sondern nahe am Rad. Die Südkoreaner wollen damit nach eigenen Angaben nicht weniger als das Design zukünftiger Fahrzeuge und Mobilitätslösungen revolutionieren. Tatsächlich bietet Hyundais System wie ein «echter» Radnabenantrieb mehr nutzbaren Raum und dadurch viel Designfreiheit. Torque Vectoring lässt sich problemlos umsetzen und der grosse Nach-

teil der hohen ungefederten Massen entfällt. Einzig der stärkere Einschlag der Räder ist mit Hyundais Lösung nicht möglich, aber das ist angesichts der erwähnten Vorteile zu verschmerzen.

Bei «Uni Wheel» wird jeweils ein kompakter Motor in der Nähe jedes angetriebenen Rads platziert – auch Allradantrieb wird so durch den Einsatz von vier Motoren möglich –, während nur das grundsätzlich bei Elektromotoren für den Fahrzeugantrieb benötigte Untersetzungsgetriebe im Rad eingebaut wird. Allerdings werden viel kürzere Antriebswellen verwendet, was eigentlich neue Probleme bringen würde, da kurze Wellen übermässig abgewinkelt werden, wenn das Auto ein- und ausfedert. Aber auch dafür hat Hyundai eine zugegebenermassen aussergewöhnliche Lösung gefunden und verwendet für die erwähnte Untersetzung im Rad eine spezielle, ausgeklügelte Planetengetriebekonfiguration. Dadurch ergibt sich ein «Multi-Link-Mechanismus», der eine mehrachsige Bewegung des «Uni Wheel» ohne Abwinklung der Antriebswelle erlaubt und verschiedene Arten der Radaufhängung ermöglicht. Ein Serieneinsatz stehe nicht unmittelbar bevor, Hyundai hat allerdings für «Uni Wheel» bereits acht Patente in Südkorea, den USA und Europa angemeldet und registriert.



**Mehr Platz: Hyundais radnaher Antrieb räumt zwischen den Rädern auf und bietet viel Designfreiheit für kommende Fahrzeugmodelle.**

excellence in fleet management

effizient

zuverlässig

unabhängig

# Nachhaltige Innovation im Flottenbereich: Continental setzt auf Zukunftsfähigkeit

Continental hat sich als Pionier in der Automobilindustrie das ambitionierte Ziel gesetzt, bis 2050 sämtliche Reifen aus nachhaltigen Materialien zu fertigen – davon profitiert auch das Fuhrparksegment.

Ökologie ist wohl das Wort der Stunde – ob in Fuhrparks oder in puncto Reifenentwicklung. Letztere steht vor der Herausforderung, bis zu 100 verschiedene Rohmaterialien in ein komplexes Zusammenspiel zu bringen, um sichere, energieeffiziente und langlebige Hochleistungsreifen zu schaffen. So verkörpern die innovativen Neuerungen aus dem Hause Continental Werte, welche auch in Fuhrparks immer mehr Gewicht gewinnen.

## Vorreiter im Flottengeschäft: Der UltraContact NXT

Ein herausragendes Beispiel für nachhaltige Neuentwicklung ist der UltraContact NXT. Dieser wurde sowohl für Elektro- als auch für Verbrennungsmotoren entwickelt – eignet sich also für Mischflotten – und bietet höchste Effizienz und optimale Laufleistung. Continentals bisher nachhaltigster Serienreifen trägt daher das EV-Compatible-Logo.



Der UltraContact NXT wird für verschiedene beliebte Fahrzeuge wie den Kia Niro, VW ID.3, Mercedes-Benz EQA,



Continental entwickelt wegweisende Technologien und Dienste für die nachhaltige und vernetzte Mobilität der Menschen und ihrer Güter. Das 1871 gegründete Technologieunternehmen bietet sichere, effiziente, intelligente und erschwingliche Lösungen für Fahrzeuge, Maschinen, Verkehr und Transport. Continental erzielte 2022 einen Umsatz von 39,4 Milliarden Euro und beschäftigt aktuell rund 200'000 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter in 57 Ländern und Märkten.

Tesla Model 3, Audi Q4 e-tron, Škoda Octavia, VW Golf 8, Audi A3 und viele mehr erhältlich sein.

Zudem ist der Ultra Contact NXT bis zu 65 Prozent aus nachwachsenden, wiederverwerteten und massenbilanzertifizierten Materialien gefertigt. Naturkautschuk, als unverzichtbare Zutat, soll ab 2030 vollständig aus verantwortlicher Beschaffung gedeckt werden – ein Innovationsschritt, der die Anforderungen von Flottenmanagern an nachhaltige Reifen erfüllt.

## Zukunft der Reifenentwicklung und des Fuhrparks

Der UltraContact NXT setzt neue Maßstäbe und markiert einen bedeutenden Schritt in Richtung umweltfreundlicherer Mobilität. Dies ist jedoch erst der Anfang, und der Weg zu einer nachhaltigeren Zukunft erfordert kontinuierliche Innovation und Investitionen in alternative Materialien und fortschrittliche Technologien – auch im Flottengeschäft, wo die Ansprüche an Reifen eine zentrale Rolle für eine nachhaltige Mobilität spielen.

## Transparenz und Rückverfolgbarkeit für Flottenmanager im Fokus

Das Engagement von Continental liegt nicht nur in der Entwicklung, sondern erstreckt sich über die gesamte Wertschöpfungskette von der Beschaffung nachhaltiger Materialien bis zum Recycling von Altreifen. Transparente Lieferketten und klare Verantwortlichkeiten gemäß der «Sustainable Natural Rubber Sourcing Policy» gewährleisten, dass Umwelt-, Menschenrechts- und soziale Risiken in der Naturkautschuk-Industrie minimiert werden – ein entscheidender Faktor für Flottenmanager.

Publireportage

Der Unternehmensbereich Tires verfügt über 24 Produktions- und Entwicklungsstandorte weltweit. Continental ist einer der führenden Reifenhersteller und erzielte im Geschäftsjahr 2022 in diesem Unternehmensbereich mit 57'000 Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern einen Umsatz in Höhe von 14 Milliarden Euro. Continental ist einer der Technologieführer im Bereich der Reifenproduktion und bietet eine breite Produktpalette für Personenkraftwagen, Nutz- und Spezialfahrzeuge sowie Zweiräder an. Durch kontinuierliche Investitionen in Forschung und Entwicklung leistet Continental einen wichtigen Beitrag zu sicherer, wirtschaftlicher und ökologisch effizienter Mobilität. Das Portfolio des Reifenbereichs umfasst dazu Dienstleistungen für den Reifenhandel und für Flottenanwendungen sowie digitale Managementsysteme für Reifen.

# Hyundai All Inclusive Pro

Full-Service-Leasing für Firmen.

**IONIQ 6. All-electric.  
ab CHF 599.-/Mt.  
auf Lagerfahrzeuge**



Mehr Informationen:  
[hyundai-all-inclusive.ch@astara.com](mailto:hyundai-all-inclusive.ch@astara.com)



Hyundai IONIQ 6 Launch Edition 77.4 kWh, 2WD, 168 kW (229 PS), Normverbrauch gesamt: 14.3 kWh/100 km, CO<sub>2</sub>-Ausstoss: 0 g/km, Energieeffizienz-Kat.: A. Full Service Leasing für Ihr Unternehmen ohne Anzahlung. Sie zahlen eine fixe monatliche Rate für Ihr neues Auto, (Leasingbeispiel: 48 Mt./10000 km pro Jahr) – ohne Zusatzkosten. Im Angebot inklusive: Fahrzeugnutzung, Versicherung, Wartung und Reparaturen, Ersatzfahrzeug, Reifen, Hyundai Assistance, Fahrzeugsteuer (ZH), Zulassung. Unverbindliche Nettopreisempfehlung (inkl. MwSt. und exkl. Treibstoffkosten). Alle Angebote von Hyundai All Inclusive Pro in Zusammenarbeit mit Arval (Schweiz) AG. Abbildung: Symbolbild. Es besteht keine Haftung für Fehler und/oder mögliche Auslassungen.



# Schweiz stimmt auch über Zukunft der Elektromobilität ab

Mit neuen Rahmenbedingungen für eine sichere Stromversorgung hat das Parlament die Weichen für den Ausbau der Energieversorgung gestellt. Dies beinhaltet auch mehrere Aspekte, welche für die Elektromobilität relevant sind. Gegen diesen «Mantelerlass» wurde ein Referendum ergriffen. Die Schweizer Bevölkerung wird am 9. Juni 2024 darüber abstimmen.

von Marco Pifaretti

Das Schweizer Parlament hat am 29. September 2023 nach einer rund zweijährigen Beratung den sogenannten Mantelerlass verabschiedet. Im Nationalrat fiel das Resultat der Schlussabstimmung mit 177 zu 19 Stimmen ohne Enthaltungen aus. Im Ständerat sprachen sich sogar alle 44 stimmberechtigten Mitglieder zugunsten der Vorlage aus. Das Hauptprinzip des Mantelerlasses ist: Das nationale Interesse einer sicheren Stromversorgung mit erneuerbaren Energien hat Vorrang vor entgegenstehenden Interessen von kantonaler, regionaler oder lokaler Bedeutung. Und dies hat auch Priorität gegenüber gewissen anderen nationalen Gesetzen, welche in einzelnen Punkten entsprechend angepasst wurden: «swissgrid-Gesetz», Raumplanung, Waldgesetz und Datenschutz sind davon betroffen. Quantitative Ziele bei der Energie (alle Energieträger zusammen) sind, dass der durchschnittliche Energieverbrauch pro Person und Jahr gegenüber dem Stand im Jahr 2000 bis zum Jahr 2035 um 43 Prozent und bis zum Jahr 2050 um 53 Prozent zu senken ist. Dies betrifft primär die fossilen Energieträger (primär «schwarze» Brennstoffe und Treibstoffe wie Heizöl, Diesel, Benzin und Gas), welche übrigens zu exor-

bitanten Kosten von über acht Milliarden Franken pro Jahr (neuster verfügbarer Wert aus 2022) importiert werden müssen – weiterhin zu einem bedeutenden Teil aus nicht demokratisch regierten Ländern.

## Verbrauch muss sinken

Der durchschnittliche Elektrizitätsverbrauch pro Person und Jahr ist gegenüber dem Stand im Jahr 2000 bis zum Jahr 2035 um «nur» 13 Prozent und bis zum Jahr 2050 um «nur» fünf Prozent zu senken. Da Mobilität und Wärmeproduktion stark elektrifiziert werden (müssen), kann dieses ambitionierte Ziel nur erreicht werden, wenn gleichzeitig die Wärmedämmungen in den Gebäuden und die Wirkungsgrade der Stromverbraucher wesentlich verbessert werden. Einfach wird das nicht sein, weil anders als bei modernen LEDs, welche über 80 Prozent weniger Strom als Glühbirnen verbrauchen, andere Stromverbraucher bereits jetzt schon sehr effizient sind. Den Stromverbrauch so «pauschal» zu regeln, ist auch ein bisschen naiv, weil wir im Sommer heute schon zu viel davon haben und dieser eigentlich nur im Winter knapp ist. Das ist dann auch der Grund, weshalb Elektroheizungen verboten werden (und elektrische Klimaanlage hingegen nicht).

Und deswegen schreibt das neue Gesetz auch vor, dass der Import von Elektrizität im Winterhalbjahr (1. Oktober bis 31. März) netto den Richtwert von fünf Terrawattstunden nicht überschreiten soll: Wir sollten eigentlich lernen, (nur) im Winter haushalterisch mit dem Stromkonsum umzugehen – oder saisonal schwankende Marktpreise zu akzeptieren, welche Angebot und Nachfrage abbilden würden. Das heisst konkret, dass man im Sommer gratis Elektroautos volltanken könnte, aber dies im Winter wesentlich teurer als heute tun würde.

Die Produktion von Elektrizität aus erneuerbaren Energien (ausgenommen aus Wasserkraft), also aus Sonne und Wind (und theoretisch auch aus Geothermie), soll in der Schweiz im Jahr 2035 mindestens 35 Terrawattstunden und im Jahr 2050 mindestens 45 Terrawattstunden betragen. Dies ist ein sehr ambitioniertes, aber unumgängliches Ziel. Zum Vergleich: 2024 werden es erst ca. sechs Terrawattstunden aus Sonne sein. Dies ist jedoch der Treiber, welcher dafür sorgen wird, dass sich jeder Hausbesitzer (auch auf Fabrikhallen, Kirchen, Kehrrichtanlagen usw.) eine PV-Anlage installieren wird. Netzbetreiber haben die ihnen angebotene erneuerbare Elektrizität in ihrem Netzgebiet denn auch obligatorisch abzu-



**Marco Piffaretti ist Experte für Elektromobilität.**

nehmen. Übrigens: Wenn sie sich mit dem Produzenten über die Vergütung nicht einigen können: zu einem schweizweit harmonisierten Preis.

Der Bundesrat legt gesamthaft und für einzelne Technologien alle fünf Jahre Zwischenziele fest. Für die Erstellung neuer Anlagen und die erhebliche Erweiterung oder Erneuerung von Anlagen zur Erzeugung von Elektrizität aus erneuerbaren Energien kann, soweit die Mittel reichen, eine gleitende Marktprämie in Anspruch genommen werden. Die Kantone sorgen aber dafür, dass insbesondere die für die Nutzung der Wasser- und Windkraft geeigneten Gebiete und Gewässerstrecken sowie die für Solaranlagen von nationalem Interesse (die alpinen Grossanlagen, bekannt als «Solarexpress») geeigneten Gebiete im Richtplan festgelegt werden.

Gegen dieses Gesetz wurde ein Refe-

rendum ergriffen – ist ja auch nicht besonders schwierig, da man auch für ein solch bedeutendes Thema nur 50'000 Unterschriften in 100 Tagen sammeln muss. Auf den Punkt gebracht, sind die Gegner wegen eines teilbaren Arguments unterwegs und behaupten: Bevor man PV-Anlagen in den Alpen installiert (wo sie aber besonders effizient sind), sollte man erst mal alle bestehenden Gebäude damit abdecken. Ich persönlich würde dieselbe Priorität setzen, wenn ich eine setzen müsste, aber wenn wir die Energiewende schaffen wollen, braucht es sowieso beides. Das werden hoffentlich auch die meisten Schweizer Bürger so sehen, sodass diese Abstimmung eine gute Gelegenheit ist, um nochmals die inhaltlichen Aspekte des Gesetzes zu erklären. Dies ist auch der Sinn dieses Artikels – besonders im Zusammenhang mit der Elektromobilität.

weiter auf S. 26/27



**Legen Sie ein klares JA zum Stromgesetz am 9. Juni in die Urne!**  
Marco Piffaretti, E-Mobilitätsexperte



**SEI EINS MIT DEINEN REIFEN.**  
Und die Straße wird eins mit Dir.

**EINS MIT HANKOOK.**

Global Partner | Official Partner of FORMULA E

[www.hankookreifen.at](http://www.hankookreifen.at)

**ventus S1 evo<sup>3</sup>**

Der Ultra-High-Performance-Reifen für sportliche Höchstleistungen.



# «Mantelerlass» und Bedeutung für die Elektromobilität

Gegenüber den Verbrennern, welche zur Ära der Ölheizung gehören, hängen Elektrofahrzeuge viel enger mit dem Thema Energie (resp. Stromproduktion) und somit auch mit Gebäuden zusammen: Das ist die Konkretisierung der Sektorenkopplung.

Auch wenn kein Artikel des Mantelerlasses direkt mit dem «Auto» zu tun hat, gibt es doch mehrere Artikel, die relevante Rahmenbedingungen für die Elektromobilität verändern. Entsprechend ist es nicht überraschend, dass diese Revision des Energiegesetzes und des StromVG einige Implikationen – wenn auch indirekt – für die Elektromobilität haben wird.

## Relevante «Mantelerlass»-Artikel für die Elektromobilität

### Art. 17d: Bildung von lokalen Elektrizitätsgemeinschaften

Das Gesetz schafft neu eine Grundlage für lokale Elektrizitätsgemeinschaften. Diese

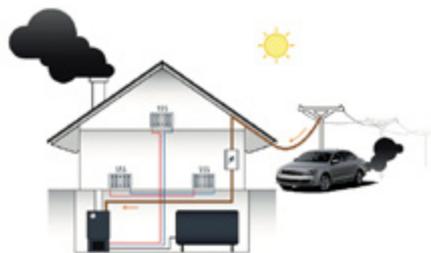
bieten Endverbrauchern, Erzeugern von Elektrizität aus erneuerbaren Energien sowie Speicherbetreibern die Möglichkeit, sich – innerhalb einer Gemeinde – zusammenzuschliessen und sich unter Inanspruchnahme des Verteilnetzes untereinander frei mit Strom zu versorgen. LEGs (wie auch ZEVs) müssen nicht obligatorisch Elektromobilität beinhalten. Aber das tun sie meistens und in Zukunft sicherlich immer mehr, denn Elektrofahrzeuge sind sehr gut regelbare Stromverbraucher, mit grosser Leistung und grossen Energiemengen – und Strom speichern können sie auch.

### Art. 17e: Versorgung der Gemeinschaft, Beanspruchung des Netzes und Entgelte

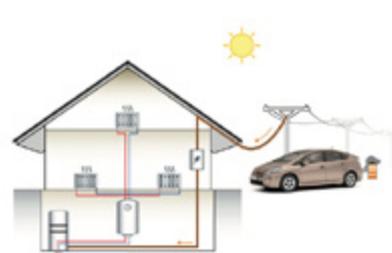
Ein ZEV ist nach heutigem Recht, auch mit den bereits umgesetzten Erleichterungen, auf physische Leitungsverbindungen angewiesen und darf das öffentliche Netz nicht beanspruchen. Mit dem neu eingeführten Art. 17bbisa

des StromVG wird die Grundlage für lokale Elektrizitätsgemeinschaften (LEG) geschaffen. Diese bieten Endverbrauchern eines ganzen Quartiers, Erzeugern von Elektrizität aus erneuerbaren Energien sowie Speicherbetreibern (auch e-Fahrzeugen) die Möglichkeit, sich zusammenzuschliessen und sich unter Inanspruchnahme des Verteilnetzes untereinander frei mit Strom zu versorgen.

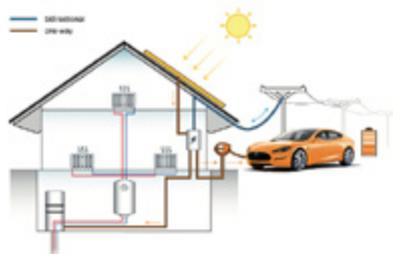
Absatz 1 und 3 besagen, dass die selbst erzeugte Elektrizität innerhalb der lokalen Elektrizitätsgemeinschaft frei abgesetzt werden kann. Dazu darf das Verteilnetz genutzt werden, und für die Inanspruchnahme des Verteilnetzes können die Teilnehmer der lokalen Elektrizitätsgemeinschaft einen reduzierten Netznutzungstarif beanspruchen – mit einem Abschlag für den Bezug der selbst erzeugten Elektrizität. Der Abschlag beträgt maximal 60 Prozent des sonst üblichen Tarifs. LEGs (innerhalb «einer Postleitzahl») können also neuerdings bestehende Netze nutzen, um die einzelnen Elemente zu verbinden – mit



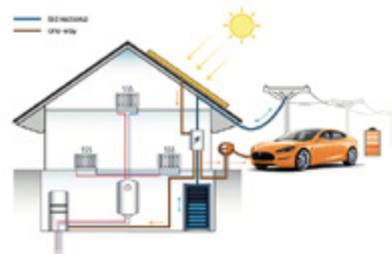
A. Gestern: Haus und Auto waren komplett getrennte Welten, obwohl beide den gleichen Diesel verbrannten.



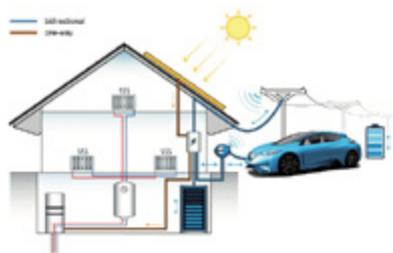
B. Heute: Haus und Hybrid-Auto sind immer noch getrennte Welten.



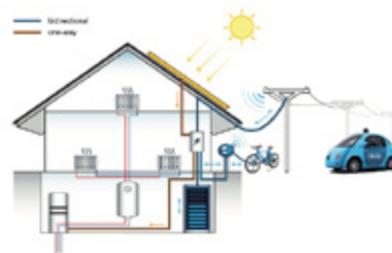
C. Bei Plug-in-Autos wird das Haus jedoch zur Tankstelle.



D. Morgen: Pufferspeicher optimieren das System sowohl energetisch als auch ökonomisch.



E. ...auch mit bidirektional ladenden Plug-in-Autos.



F. In drei bis fünf Jahrzehnten: Vielleicht ist dann das eigene Auto eher als «mobiler Energiespeicher» denn als eigenes Fahrzeug relevant. Ein Auto ist statistisch für über 23 Std/Tag geparkt und ist deswegen eher ein «Stehzeug» als ein Fahrzeug.

bis zu 60 Prozent Nachlass. Das heisst, dass es bald kaum noch einen Ladepark für Elektrofahrzeuge geben wird, welcher nicht in eine LEG integriert sein wird, weil somit Strom einiges günstiger beschafft werden kann.

### Art. 17c: Nutzung von Flexibilität

Neu wird das Produkt «Flexibilität» (also «Regelbarkeit von Strombenutzern») eingeführt: Die Endverbraucher, die Erzeuger und die Speicherbetreiber (auch diejenigen von Elektrofahrzeugen) sind die Inhaber der Flexibilität, die sich dank der Steuerbarkeit des Bezugs (das heisst sowohl monodirektionale Ladung, also V1G, als auch bidirektionale Ladung, also V2G), der Speicherung oder der Einspeisung von Elektrizität nutzen lässt. Das heisst, dass die Lastmanagementsysteme

für Ladestationen ab 1. Januar 2025 auch die Bedürfnisse der VNB berücksichtigen müssen – wobei diese die meisten Systeme nicht bedarfsgerecht regeln können.

### Art. 14a: (Doppeltes) Netzentgelt

Besonders wichtig für die bidirektionale Ladung ist die Befreiung der doppelten Netzentgeltung, auch wenn diese nur auf Antrag zurückerstattet werden soll (dies höchstens, zum massgeblichen Tarif im Zeitpunkt des Bezugs aus dem Netz).

Genau geschrieben ist, dass kein Netznutzungsentgelt für Kraftwerke bei den folgenden Elektrizitätsbezügen geschuldet ist: Eigenbedarf eines Kraftwerks und Antrieb von Pumpen bei Pumpspeicherkraftwerken; für Speicher ohne Endverbrauch (= Batterien für V2G)

Rückerstattung für die Elektrizitätsmenge, die nach dem Bezug aus dem Netz und nach der Speicherung zurückgespeist wird. Da man in diesem zweiten Fall Stand-by-Verbräuche und Wirkungsgrade von bidirektionalen Fahrzeugen nicht explizit nennt wie bei den Pumpspeicherkraftwerken (es gibt für Letztere sogar eine Verordnung, die auf Bundesebene den Verlust von Pumpspeicherkraftwerken auf pauschal 17 Prozent definiert), ist V2G nach wie vor benachteiligt.

### Noch offene Punkte

Was bezüglich Art. 14a noch offen ist, betrifft das Thema «Messungen». Jürg Grossen (als Elektroplaner weiss er, wovon er spricht) hatte am 21. Dezember 2023 im Nationalrat erfolgreich (117 aus fast allen Parteien, gegen 73 Stimmen primär aus der SVP) einen Antrag («Vehicle to Grid tatsächlich ermöglichen») eingereicht – mit der Forderung, dass «Messungen, die für den Nachweis der Elektrizitätsmengen nach Absatz 4 Buchstabe a erforderlich sind, in Abweichung von Artikel 17a und Artikel 17abis mit beim Speicher bereits vorhandenen Messgeräten erfolgen dürfen.» Denn wenn in einem MFH mit 15 Elektrofahrzeugen 15 zusätzliche Messgeräte des VNBs installiert werden müssten, dann wäre das ganz einfach nicht mehr wirtschaftlich. Nun ist zu hoffen, dass die Ständeräte der logischen Erklärung von Jürg Grossen folgen.



**LEISTUNGSBEREIT –  
AUCH BEI REGEN**



**TURANZA 6**

**NEU**



MIT ENLITEN TECHNOLOGIEN



**BESTE LEISTUNG IN  
SEINER KLASSE BEI NÄSSE<sup>1</sup>**



**HERVORRAGENDE  
LAUFLEISTUNG<sup>2</sup>**



**OPTIMIERTE  
KRAFTSTOFFEFFIZIENZ<sup>2</sup>**



**BEREIT FÜR ELEKTROMOBILITÄT:**  
Entwickelt, um die speziellen Anforderungen von elektrischen Fahrzeugen zu erfüllen.



<sup>1,2</sup>Für weitere Informationen zum Vergleich und zu den Produkttests scannen Sie den QR-Code.

**Bridgestone Europe NV/SA,  
Niederlassung Spreitenbach**  
www.bridgestone.ch

**BRIDGESTONE**  
Solutions for your journey

# RIWAX – Synonym für Fahrzeugpflege

Produktionsanlagen und eine flächendeckende und kompetente Kundenbetreuung zeichnen die RIWAX-Chemie AG seit Jahren als führenden Schweizer Hersteller und Anbieter von Spezialitäten für die Fahrzeugpflege aus. Das Unternehmen mit Sitz in Zollikofen bei Bern stellt dabei hohe Anforderungen an die Umweltverträglichkeit der Produkte und an die nachhaltige Entwicklung des Unternehmens.

Publireportage

**P**roduktvielfalt und Anwendungsbereiche: RIWAX bietet ein breites Spektrum an Reinigungs- und Pflegeprodukten, die sich sowohl für den professionellen Einsatz als auch für private Anwender eignen. Das Sortiment umfasst Lösungen für alle Fahrzeugtypen und -bedürfnisse, einschliesslich spezieller Produkte für Oldtimer und Boote. Die Einbindung dieser vielfältigen Anwendungen unterstreicht die Flexibilität und Innovationskraft von RIWAX in der Entwicklung umweltfreundlicher Produkte. Der Fokus liegt auf nachhaltigen Alternativen bei der Rohstoffauswahl. Durch den Einsatz biologisch abbaubarer Komponenten setzt das Unternehmen neue Standards in der chemischen Industrie. Die Produktion erfolgt lokal in der Schweiz, wodurch Transportwege und damit verbundene Emissionen reduziert werden. Die Rücknahme von gewerblichem Leergebinde zur

Wiederverwendung ist beispielhaft für das Bestreben von RIWAX, den Kreislauf der Ressourcennutzung zu schliessen und die Umweltbelastung zu minimieren.

## **Photovoltaik und Klimaneutralität**

Durch die Investition in Photovoltaikanlagen demonstriert RIWAX ein klares Bekenntnis zu erneuerbaren Energien. Diese Anlagen ermöglichen eine klimaneutrale Energieerzeugung, was zu einer deutlichen Reduzierung der CO<sub>2</sub>-Emissionen beiträgt. Mit dem Aufbau von Ladestationen für Elektroautos unterstützt RIWAX aktiv die Verbreitung emissionsarmer Mobilität.

## **Gebinde-Recycling**

Durch die kostenlose Rücknahme von Leergebinden bietet RIWAX seinen Kunden einen Anreiz, aktiv an den Umweltzielen des Unternehmens teilzunehmen. Dieses



Ladestation für E-Autos von RIWAX



Dank Photovoltaik ist RIWAX klimaneutral.

Programm unterstützt nicht nur die Reduzierung von Abfall, sondern fördert auch das Bewusstsein für nachhaltiges Handeln bei den Kunden.

### Zukunftsorientierung

Durch regelmässige Überprüfung und Anpassung ihrer Prozesse und Produkte an die neuesten umwelttechnischen Standards positioniert sich das Unternehmen an der Spitze der nachhaltigen Entwicklung in der Industrie.

Insgesamt zeichnet sich die RIWAX-Chemie AG durch ein ganzheitliches und zukunftsorientiertes Nachhaltigkeitskonzept aus, das in allen Unternehmensbereichen implementiert wird. Dieses umfassende Engagement für Umweltschutz und soziale Verantwortung macht RIWAX zu einem Vorbild in der Branche und zeigt, dass wirtschaftlicher Erfolg und ökologische Verantwortung Hand in Hand gehen können.



# «MG bietet moderne Mobilität für alle»

Bis 2005 baute MG Kompakt- und Sportwagen. Danach wurden die Namensrechte an den chinesischen SAIC-Konzern verkauft. Jetzt startet MG auch in der Schweiz zusammen mit Astara als Importeur wieder durch. electric WOW hat mit Nicole Sahlmann, Brand Director MG bei Astara Switzerland, anlässlich des Auftritts am Autosalon Genf ein Interview geführt.

Interview: Michael Lusk

## **electric WOW: MG war bisher nicht in der Schweiz. Warum erfolgt der Einstieg erst jetzt?**

Nicole Sahlmann: MG Motor hat sich zuerst auf grössere und weniger komplexe Länder innerhalb der EU konzentriert. Für einen Markteintritt in der Schweiz müssen viele Besonderheiten hinsichtlich Sprachen und von der EU abweichende Regelungen berücksichtigt werden. Mit Astara hat MG Motor einen starken Partner gefunden, um den Markteintritt in der Schweiz erfolgreich zu lancieren.

## **Warum hat sich MG für Astara als Partner entschieden?**

Astara ist ein erfolgreiches und bekanntes Mobilitätsunternehmen. Mit aktuell zehn erfolgreichen Marken im Portfolio beweist Astara Switzerland, dass es das Schweizer Automobilgeschäft versteht. Zudem arbeitet MG Motor bereits in anderen Ländern, zum Beispiel in Belgien oder Spanien, mit Astara zusammen.

## **Wie soll der Vertrieb erfolgen? Bauen Sie ein neues Händlernetz auf oder nutzen Sie bestehende Synergien/Infrastruktur von Astara?**

Wir konzentrieren uns auf ein einstufiges Händlernetz und streben bis Ende 2025 maximal 25 starke Partner in urbanen Gebieten an. Mit MG sprechen wir in erster Linie neue Investoren an, freuen uns aber bereits über starkes Interesse vonseiten bestehender Geschäftspartner.

## **Welche Rolle spielt die Elektrifizierung bei MG generell – und speziell in der Schweiz?**

Die Elektromobilität ist eine Kernkompetenz und MG macht sie einer breiten, preissensibleren Bevölkerungsschicht zugänglich – sowohl im B2C- als auch im B2B-Segment. Dank der attraktiven Modellpalette, zwei davon mit Allradantrieb, und eines unschlagbaren Preis-Leistungs-Verhältnisses gehen wir von einem hohen Anteil an rein elektrischen Fahrzeugen aus. Das Besondere an MG ist zudem, dass der Hersteller nicht ausschliesslich auf vollelektrische Fahrzeuge setzt, sondern auch attraktive thermisch angetriebene Fahrzeuge im Portfolio hat und somit breitere Kundensegmente als rein elektrische Newcomer anspricht.

## **Wie positioniert sich MG auf dem Schweizer Markt? Wie wichtig ist der Faktor Preis?**

Die Hauptmessage von MG ist moderne Mobilität für alle. Der Preis spielt dabei eine wichtige Rolle, aber dem Schweizer Kunden sind Qualität, Zuverlässigkeit und Konnektivität ebenso wichtig. Wir erfüllen mit MG alles.

## **Wer sind Ihre Hauptkonkurrenten? Wie wollen Sie diese (ausser über den Preis) als Newcomer überholen?**

In erster Linie orientieren wir uns am Kunden und nicht an den Konkurrenten. Wir stellen mit MG die Kundenbedürfnisse ins Zentrum. Zudem heben wir uns mit einer Sieben-Jahre-Garantie bzw. 150'000 Kilometern, herausragender Qualität, attraktivem



**Nicole Sahlmann ist Brand Director MG bei Astara Switzerland.**

Design und modernster Konnektivität von den Mitbewerbern ab.

## **Mit welchen Modellen starten Sie? Was haben Sie noch in der Pipeline im laufenden Jahr?**

Wir starten den Verkauf im Mai mit den Modellen MG 4 und MG Marvel R, beide mit vollelektrischem Allradantrieb erhältlich, und dem MG ZS und MG ZS EV. Kurz danach kommen bereits der neue MG 3 als Vollhybrid, der MG HS und MG EHS. Ende 2024 folgt dann das Highlight Cyberster als erster Elektro-Roadster mit Heck- oder Allradantrieb und bis zu 544 PS.

## **Wo wollen Sie am Ende des Jahres bei den Verkäufen und Marktanteilen stehen?**

Wir haben ambitionierte Ziele und streben dieses Jahr mit unserem wachsenden Händlernetz bereits über 1600 Endkundenverkäufe an. In den kommenden Jahren wollen wir den Marktanteil sukzessive ausbauen und MG als Volumenmarke in der Schweiz etablieren.

Vielen Dank für das Interview!



# Richtig pflegen bedeutet nachhaltig leben

Kennen Sie das? Kaufen, benutzen, wegwerfen. Vieles landet heute im Müll, was mit etwas mehr Liebe zum Gekauften noch lange seinen Zweck erfüllt hätte. Ich bin sicher: Das können wir alle besser machen.

**G**erade beim Auto sehen wir: Wenn wir Sorge zu den Dingen tragen, dann bleiben sie uns Jahrzehnte erhalten. Bestes Beispiel dafür ist mein Alltagsfahrzeug, ein BMW X3 mit Baujahr 2011 und über 250'000 Kilometern. Regelmässig gönne ich meinem Liebling das Rundum-Programm – aussen wie innen, von der Cockpit-Pflege über die Ledersitze bis zu den Felgen. Ein Schlüssel für die Langlebigkeit ist unser hauseigenes Kühlerschutzmittel mit dreifacher Wirkung der Marke polyston. Korrosion, Überhitzung und Frost sind damit kein Thema mehr.

Ich bin ein grosser Fan von traditionellen Fahrzeugen. In letzter Zeit habe ich mir überlegt, ob auch ein Elektrofahrzeug eine Option wäre. Ich hänge sehr an meinem X3, aber auch seine Zeit wird kommen. Im Dezember steht die MFK an. Sollte es nicht mehr reichen, freue ich mich darauf, die neuesten Entwicklungen genau anzuschauen.

Der Herstellermarkt ist extrem in Bewegung. Es kommen laufend neue Fahrzeuge mit alternativen Antriebssystemen auf den Schweizer Markt, die mich sehr interessieren. Natürlich sind auch die Produkte von polyston die passende Wahl für diese Fahrzeuge.



**polyston**<sup>®</sup>  
Swiss Clean and Care



[www.polyston.ch](http://www.polyston.ch)

# Frischer Wind für den E-Bestseller der Marke

Der Q4 e-tron ist Audis meistverkauftes Elektroauto. Jetzt hat die Marke mit den vier Ringen den E-SUV aufgefrischt. Wir konnten ihn anlässlich der Einweihung des neuesten Charging Hub der Ingolstädter bereits fahren.

von Michael Lusk





**M**it 3664 Auslieferungen zählt der Audi Q4 e-tron zu den meistverkauften Stromern in der Schweiz. Seit 2021 ist der kompakte E-SUV im Programm, jetzt hat Audi ihn aufgefrischt. Nebst einem neu abgestimmten Fahrwerk, mehr Effizienz, charakteristischem Sound und erweiterter Serienausstattung trumpft der aktualisierte Kompakt-SUV zum neuen Jahr mit einem optimierten Antriebskonzept, einer höheren Ladeleistung und einer Erweiterung der Fahrassistenzsysteme auf.

#### Grössere Batterie

Neu kommt im Audi Q4 e-tron eine Batterie mit 77 Kilowattstunden zum Einsatz, die noch schneller lädt. Unter idealen Bedingungen lädt der Audi Q4 e-tron damit in zehn Minuten 150 Kilometer Reichweite. Zudem gibt's mehr Leistung. Die Version 45 e-tron verfügt über 559 Kilometer Reichweite und einen 285 PS starken Heckantrieb. Von null auf 100 km/h beschleunigt dieser in 6,7 Sekunden. Mit Allrad quattro schaffen die zwei Modelle den Paradesprint in 6,6 Sekunden. Die Topvariante Audi Q4 55 e-tron quattro mit 340 PS knackt die 100-km/h-Grenze in 5,4 Sekunden.

#### Sportlichere Fahrleistungen

Wichtiger im Alltag sind aber andere Werte, auf der Autobahn beispielsweise, wie der Q4 e-tron von 80 auf 120 km/h beschleunigt. Oder auf der Landstrasse der Durchzug beim Überholen. Und natürlich die Strassenlage: Weil das Fahrwerk neu abgestimmt

wurde, ist der Kompaktstrome noch sportlicher unterwegs – egal ob mit serienmäßigem Fahrwerk, Sportfahrwerk oder Fahrwerk mit Dämpferregelung. Für alle drei Fahrwerke wurden zudem die Lenkungslinien und die Dämpferabstimmung optimiert, was sich in einem harmonischen Schwingverhalten, verbesserter Lenksprache und einer strafferen Aufbaukontrolle widerspiegelt. Das Sportfahrwerk legt den Audi Q4 e-tron um 15 Millimeter tiefer. Zusammen mit der neuen Feder-Dämpfer-Abstimmung und der neuen Lenkabstimmung sorgt diese Kombination in dem rein elektrischen Audi Q4 e-tron für noch mehr Sportlichkeit und Agilität.

#### Eigene Akustik

Aber nicht nur das Fahrverhalten, sondern auch die Akustik hat Audi geändert. Neu gibt es für den Q4 e-tron optional auch eine eigene akustische Identität. Im Gegensatz zu anderen Marken hat Audi nicht zuviel Show veranstaltet, sondern einen Sound komponiert, der gut zum Charakter des Autos passt. Der digital erzeugte Fahrsound wird über zwei Aussenlautsprecher im Heckbereich und zwei Innenlautsprecher in den hinteren Türen abgegeben. Dabei variiert diese innovative Soundkulisse last- und geschwindigkeitsabhängig bis zur Höchstgeschwindigkeit. Die aktualisierten Modelle sind ab sofort zu Preisen ab 60'450 Franken bestellbar, die zwei Sondermodelle Q4 45 e-tron quattro Attraction und Q4 55 e-tron quattro Attraction kosten ab 65'950 Franken.



Verbesserte Lenksprache



150 Kilometer Reichweite in zehn Minuten



Audi hat den Q4 e-tron aufgefrischt.

# Biedermann und Brandstifter

Beim Fünfer war BMW schon immer vorsichtig mit Designexperimenten. Auch die neueste, mittlerweile achte Generation ist eine klassische Limousine. Unterm biederen Blechkleid unseres vollelektrischen Testwagens i5 M60 steckt aber brandheisse Technik.

von Mario Borri



## Ein Curved-Display für das Infotainment

**G**enau wie schon bei X1 und X3 sowie beim Dreier und Siebener baut BMW auch für den neuen Fünfer keine eigene E-Plattform, sondern integriert alle Antriebe in eine Architektur. Das ergibt Nachteile beim Raumangebot im Vergleich zu reinen E-Architekturen. Doch Platz hat's dennoch ausreichend, auch weil der neue Fünfer jetzt über fünf Meter lang ist. Vor allem im Fond sind die Verhältnisse fürstlich. Und der Kofferraum fasst stattliche 490 Liter.

Die Verarbeitung der edlen Materialien wirkt hochwertig. Die in unendlich vielen Farben hinterleuchtete Leiste mit kristalliner Oberflächenstruktur fällt auf, wirkt aber eher kitschig. Blickfang im Cockpit ist das sanft geschwungene Digitaldisplay hinter dem Lenkrad, das aus 12,3 und 14,9 Zoll grossen Bildschirmen besteht. Das Infotainmentsystem ist wie bei allen neuen BMW äusserst kom-



## iDrive-Controller und Direktasten für leichtere Bedienung

plex. Dank des iDrive-Controllers und einer Reihe von Direktasten sowie einer weiteren Bedienleiste am unteren Rand des Displays kommt man nach etwas Eingewöhnungszeit aber gut klar.

## Erstausnehmlich wendig dank Hinterachslenkung

Auch beim Fahren ist der i5 alte Schule. Er fährt sich wie ein normaler Fünfer und ist nicht so von der Fahrbahn entkoppelt wie viele andere Elektroautos. Verantwortlich dafür sind unter anderem ein semi-aktives Fahrwerk und an der Hinterachse eine Luftfederung mit Niveauregulierung. Im Testwagen ist zusätzlich eine Hinterachslenkung verbaut. Damit er sich nicht anfühlt wie ein Gabelstapler, lenkt er allerdings nur bis zu 2,5 Grad mit. Der Wendekreis schrumpft aber um 30 Zentimeter, was das Rangieren der Fünf-Meter-Limo erheblich erleichtert.





Mit 205 Kilowatt von zehn auf 80 Prozent in 30 Minuten



Unterm Kofferraumdeckel haben 490 Liter Waren Platz.



Die BMW-Niere ist anders als beim normalen Fünfer geschlossen.

Die beiden Elektromotoren im i5-Topmodell M60 leisten enorme 601 PS und stellen ein bärenstarkes Drehmoment von 820 Newtonmeter bereit. So sprintet die biedere Limousine wie von der Tarantel gestochen los und erreicht Tempo 100 nach weniger als vier Sekunden. Obwohl es süchtig macht – vor allem mit aktivierten Iconic Sounds – sollte man solche Beschleunigungsexzesse nicht zu oft durchführen. Die Reichweite sinkt dann markant.

#### Toller Rekuperierer, schneller Lader

Der i5 ist auch ein toller Rekuperierer. In der Standardstufe bremst er, sobald der Fahrer den rechten Fuss vom Pedal nimmt. Und er lädt damit stets einen Teil der Bremsenergie zurück in die Batterie. Die E-Limousine rekuperiert überdies vorausschauend, wenn sie sich einer geschlossenen Ortschaft, einem Kreisverkehr, einer Temporeduktionszone oder einem langsameren Fahrzeug nähert.

Die Batteriekapazität liegt bei 81,2 Kilowattstunden netto und ermöglicht bei einem Durchschnittsverbrauch von etwas über 18 Kilowattstunden auf 100 Kilometer eine theoretische Reichweite von 516 Kilometern. Im Test schafften wir nicht ganz so viel, bei uns waren es aber immerhin knapp 450 Kilometer. Die maximale Ladeleistung an der Schnellladesäule beträgt 205 Kilowatt, was eine Ladung von zehn auf 80 Prozent in einer halben Stunde ermöglicht.





# Der koreanische

# Koloss

Martialische Optik, gigantische Abmessungen und mega Starkstrompower: Der Kia EV9 ist das neue unangefochtene Flaggschiff der Marke. electric WOW hat getestet, wie sich der koreanische Koloss fährt.

von Mario Borri

**D**er Kia EV9 sieht wirklich furchteinflössend aus. Besonders wenn die riesige, glatte Front mit den schmalen LED-Tagfahrlichtwinkeln gross im Rückspiegel auftaucht. Dann fühlt man sich wie der Handelsvertreter im Psychofilmklassiker Duell, der von einem mysteriösen Truck verfolgt wird. Mit über fünf Metern Länge, fast zwei Metern Breite, knapp 1,8 Metern Höhe und 2,8 Tonnen Leergewicht ist der Koreaner auch ein echter Koloss, zumindest für Schweizer Verhältnisse.

Natürlich soll sich niemand fürchten vor dem Kia EV9. Im Gegenteil, bis zu sieben Personen sind an Bord willkommen. Selbst auf der elektrisch klappbaren dritten Stuhlreihe sitzen Erwachsene bequem. In der zweiten Reihe gibt es Beinfreiheit wie in einer Chauffeurlimousine. Und auch auf den beheiz- und belüftbaren Vordersitzen sitzt bzw. liegt man komfortabel. Sie lassen sich auf Knopfdruck in eine fast horizontale Position bringen. Und auch fürs Gepäck hats ausreichend Raum. Noch hinter der dritten Reihe haben





**Diese Front im Rückspiegel flösst anderen Automobilisten Furcht ein.**

807 Liter Platz. Sind alle Stühle abgeklappt, beträgt das Ladevolumen immense 2318 Liter.

Das Cockpit besteht aus zwei 12,3-Zoll-Bildschirmen, die zusammen eine durchgängige Bildschirmfläche ergeben. Dazwischen klemmt ein 5,3-Zoll-Touchscreen, auf dem nur die Klimatisierung gesteuert wird. Vorbildlich: Die Temperatur lässt sich auch an physischen Tasten verstellen. Weniger gelungen sind die haptischen Touch-Tasten auf der Zierleiste, sie sind zu wenig berührungsempfindlich. Auch die Bedienung über das zentrale Touchscreen ist etwas gewöhnungsbedürftig. Wer zum Beispiel die überempfindlichen Warner deaktivieren will, muss sich durch verschiedene Untermenüs kämpfen. Bei den eingesetzten Materialien ist Nachhaltigkeit Trumpf. Statt tierischem Leder kommen Werkstoffe aus recycelten PET-Flaschen und Fischernetzen zum Einsatz, Bio-Lacke wurden aus Rapsöl und Bio-Kunststoff wurde aus Maisextrakt gewonnen.

Wie nachhaltig der 99,8 Kilowattstunden grosse Akku produziert wurde, wird nicht kommuniziert. Aber dass er dank 800-Volt-Technologie in 15 Minuten bis zu 249 Kilo-



**Übersichtliches Digi-Cockpit mit gewöhnungsbedürftiger Bedienung**

meter Reichweite laden kann. Weil es dazu 210 Kilowatt Ladeleistung braucht, konnten wir das nicht überprüfen, das schafft real keine Schnellladesäule in der Nähe. Dank der Riesenbatterie soll die Reichweite theoretisch 505 Kilometer betragen – kaum zu glauben bei der Schrank-Aerodynamik und den fast drei Tonnen Gewicht. Doch im Test bei normaler Fahrweise waren es gute 450 Kilometer bei einem Durchschnittsverbrauch von etwas über 21 Kilowattstunden auf 100 Kilometer gemäss Bordcomputer.

Auch beim Fahren merkt man dem Kia EV9 seine Statur nicht an. Der Koloss fährt sich überraschend agil. Die Lenkung ist direkt und die 385 PS Leistung sowie die 700 Newtonmeter Drehmoment machen sich beim Überholen auf der Landstrasse positiv bemerkbar. Gut abgestimmt wirkt auch der Wechsel zwischen Rekuperation und Segeln. Drei Rekuperationslevel gibt es, die sich an den beiden Lenkradpadels schnell auswählen lassen. Auf freier Strecke ist das hohe Gewicht von Vorteil, dann segelt der Riese sanft über die Strasse. Und dank Allradantrieb und einer Armada von Fahrassistenten fühlt man sich dabei stets sicher.

Auch der Preis des Kia EV9 ist stattlich. Mindestens 83'950 Franken werden für das getestete Topmodell GT-Line fällig. Dafür ist aber auch fast alles inbegriffen. Nur ein Panoramaglasdach, digitale Aussenspiegel oder spezielle Lackierungen können extra geordert werden. Das Einstiegsmodell mit 203 PS und Heckantrieb kostet ab 75'950 Franken.



**Der EV9 ist der grösste Kia in Europa.**



**In 15 Minuten Strom für 250 Kilometer – theoretisch**

# Elektrische Lotusblüte

Mit Lotus steigt eine weitere Marke in den Markt für E-Autos ein. Wir sind den brandneuen Eletre gefahren. Der SUV kommt dabei überall gut an.

von Michael Lusk

Es ist ruhig am frühen Samstagmorgen, als wir mit dem vollelektrischen Lotus Eletre zum Parkplatz beim Fraumünster Zürich rollen. Erst wenige Autos stehen hier, ein Velofahrer kommt uns entgegen. Als wir anhalten, dreht dieser um und kommt auf uns zu. Beni heisst er, ein überzeugter Biker. Dennoch ist ihm der Eletre sofort ins Auge gestochen. «Vollelektrisch, oder?», fragt er mit einem freundlichen Lächeln. Auf unser «Ja» reagiert er mit einem «Bravo!» und dem Daumen hoch. Wir plaudern ein bisschen. Weniger als die technischen Daten fasziniert ihn aber, wie nachhaltig man mit so einem grossen SUV unterwegs sein kann.

## Sportlich: Der Eletre beschleunigt in 4,5 Sekunden auf 100

Mehr Eindruck machen die technischen Daten auf die BMW-M3-Fahrer Sandro, Arton und Tom, denen wir am nächsten Tag auf dem Lukmanierpass begegnen. Sie interessieren sich für die tatsächliche Reichweite, die auch im Winter bei über 400 Kilometern liegt. Und

wollen wissen, wie sportlich der Lotus fährt: Mit 612 PS liegt die Beschleunigung auf BMW-M3-Niveau, auf kurvigen Strecken ist er trotz seines Gewichts flott unterwegs. Und er kommt optisch an.

Sandro anerkennend: «Er sieht aussen nicht aus wie andere E-Autos, sondern fast wie ein Lamborghini Urus!» Tom gefällt der mit Alcantara ausgeschlagene Innenraum: «Die Sportsitze sind cool, die Mischung aus Knöpfen und Screens passt super. Das Interieur ist richtig edel.» Nur mit etwas können sich alle drei nicht anfreunden. «Mir fehlt der Sound eines Verbrenners», meint Arton, während seine Kollegen zustimmend nicken.

## Innovativ: Top-Infotainmentsystem

Was dem einen fehlt, kann auf langen Strecken auch ein Vorteil sein. Am nächsten Tag auf dem Weg zu einem Geschäftstermin geniessen wir die Ruhe im Innenraum, dank Doppelverglasung sind keine Windgeräusche zu hören. Erneut kommen einige Kilometer zusammen, der





Der Innenraum ist dank viel Alcantara sportlich.



Das abgeflachte Lenkrad zeigt schon die Sportlichkeit von Lotus.

nächste Halt führt uns am Montagabend zu den E-Auto-Ladeplätzen im Glattzentrum, wo wir Markus treffen. Er fährt bereits seit 2015 einen Tesla Model S: «Ich bin ein Elektronik-Fan, fahre auch darum ein E-Auto.»

Vor allem, dass sich der Touchscreen extrem schnell bedienen lässt, gefällt ihm. «Top sind auch die Auflösung der Kameras, das Head-up-Display und der Tacho im Blickfeld», fasst er seine Eindrücke nach einer kurzen Sitzprobe im Eletre zusammen. Nur mit den Rückfahrkameras statt Rückspiegeln kann er sich nicht anfreunden. Diese sind aber nur eine Option unseres Testwagens. Serie ist dafür die 800-V-Technologie, mit der wir in 20 Minuten wieder auf 80 Prozent laden können. Oder könnten.

#### Hochwertig: Sound und Komfort vom Feinsten

Dafür braucht's eine Schnellladesäule, weshalb wir zur Ionity-Station Kempthal fahren. Hier lädt Andreas gerade seinen Porsche Taycan Sport Turismo. Auch er nutzt die Wartezeit, um sich den Eletre genauer anzuschauen. Schliesslich sind Porsche-Fahrer und solche anderer Premiummarken genau die Zielgruppe, die Lotus mit dem Eletre erreichen will.

Er lobt die Platzverhältnisse, surfte intuitiv durch das Infotainmentsystem und macht einen Check der Soundanlage: «Ich höre gern klassische Musik. So kann ich sofort die Qualität der Musikanlage testen.» Diese, aber auch das Navi und das Head-up-Display überzeugen ihn sofort. «Ich könnte mir den Lotus Eletre durchaus vorstellen», zieht er ein Fazit. Denn mit einem Preis ab 96'712 Franken ist der Eletre nicht günstig, aber sein Geld definitiv wert.



# Scharfe Vielzweck- waffe vom Haustuner AMG



Nach der EQE-Limousine hat sich Mercedes-Haustuner AMG nun die SUV-Variante vorgenommen: mit derselben Antriebstechnik und ebenso brachial im Antritt, jedoch praktischer im Alltagsgebrauch.

von Mario Borri

**A**ls «Vielzweck-Variante der Business-Limousine EQE» beschreibt Mercedes den EQE-SUV im Werbeprospekt. Das trifft's ganz gut – und auch auf die AMG-Variante zu. So ist der SUV nicht ganz so lang (4,86 statt 4,95 Meter) und breit (1,94 statt 1,96 Meter) wie die Limousine, um offroad nicht überall anzuecken, dafür aber höher (1,69 statt 1,51 Meter), für mehr Raum und Variabilität.

Für die Fahrt in die Berg- oder Waldhütte ist der sportliche AMG aber trotzdem zu schade, trotz höhenverstellbarem Fahrwerk und Trittbrettern wie bei unserem Testwagen. Auch hat man ein schlechtes Gefühl, mit schmutzigen Schuhen ins piekfeine AMG-exklusive Nappaleder-Interieur zu steigen.

## Viel Fahrspass trotz hohem Gewicht

Wie die AMG-Limousine gehört auch der AMG-SUV auf die asphaltierte Strasse. Dort werden die 476 PS und 858 Newtonmeter effizient in Bewegung gesetzt. Trotz mehr Stirnfläche braucht der SUV nur 0,3 Sekunden länger für den Sprint von null auf 100 – 4,5 statt 4,2 Sekunden.

Und auch die 200 Kilogramm Mehrgewicht (2,7 statt 2,5 Tonnen) wirken sich kaum auf die Fahrdynamik aus. Das adaptive Fahrwerk wurde entsprechend umprogrammiert, Lenkung und Bremsen wurden optimiert. Ausserdem sorgt die Hinterachslenkung für mehr Agilität, sodass ein rassischer Ritt über kurvige Bergstrassen auch mit so einem Trumm Spass macht.

Das Nachsehen hat der SUV dann allerdings bei der Reichweite. Während die Limousine mit dem Strom aus der 90,6 Kilowattstunden grossen Batterie 533 Kilometer weit kommt, sind es beim SUV lediglich 476 Kilometer. Und das auch nur auf dem Papier: Bei uns im Test zeigte der Bordcomputer knapp 400 Kilometer an, was freilich immer noch alltagstauglich ist. Die maximale Ladeleistung liegt bei identischen 170 Kilowatt, der Ladevorgang von zehn auf 80 Prozent dauert so etwas mehr als eine halbe Stunde.

## Hoher Preis und viel Ausstattung

Eine weitere Gemeinsamkeit der beiden EQE-AMG-Versionen ist der stolze Preis. Wobei der SUV mit einem Basispreis von 148'600 Franken die schon über





Exklusives AMG-Nappaleder-Interieur



Der Mercedes-Benz EQE SUV ist eine stattliche Erscheinung.



Dutzende kleine und ein grosser Stern zieren die Kühlergrillmaske.

120'000 Franken teure Limousine nochmals deutlich übertrifft.

Die Serienausstattung kann sich aber sehen lassen. Neben den AMG-spezifischen Technik- und Styling-Elementen innen und aussen ist die High-End-Variante des MBUX-Bediensystems mit Head-up-Display verbaut, ausserdem sind sämtliche Fahrassistenten für das autonome Fahren Level 2 an Bord.





# Kann Business, kann Freizeit

Opels Elektro-Offensive nimmt weiter Fahrt auf: Mit dem Astra Sports Tourer Electric ist nun der erste vollelektrische Kompakt-Kombi von Opel bereit, dein Leben zu elektrisieren. Ob während der Arbeit oder nach der Arbeit – der Astra Sports Tourer Electric kann sich sehen lassen. Und ist ab sofort bei deinem Opel-Partner verfügbar.

## KOMBI, ABER IN COOL

Bei dem Kombi musst du auf nichts verzichten: Mit viel Platz, coolem Design und intelligenten Lösungen für das variable Beladen hast du alles, was du täglich brauchst.

### Packt alles

Im neuen Opel Astra Sports Tourer Electric genießt du Premiumkomfort und ein großzügiges Raumangebot in einem. Dank des innovativen Intelli-Space-Systems und 1554 Liter Laderaumvolumen kannst du den Astra Sports Tourer Electric mithilfe von cleveren Staufächern oder Gepäcknetzen intelligent beladen. Der flache Ladeboden und

die umklappbaren Rücksitzlehnen im Verhältnis 40/20/40 mit Easy-Fold-Funktion erlauben dir zusätzliche Flexibilität. Und mit dem Fuss kannst du ganz easy die sensorgesteuerte Heckklappe öffnen und schliessen.

### Entspannt unterwegs

Du drückst den Startknopf und dein AGR-zertifizierter Ergonomiesitz stellt sich automatisch ein – auf Wunsch auch mit Massagefunktion. Auf den zwei Zehn-Zoll-Fahrerdisplays des Pure Panel hast du alle wichtigen Fahrzeuginformationen im Blick. Das Beste jedoch: Du musst selten drauf-

schauen, denn dein Navi und die meisten wichtigen Informationen siehst du im Head-up-Display auf deiner Windschutzscheibe. Die intelligenten Assistenzsysteme mit 360-Grad-Kamera halten für dich die Spur, passen deine Geschwindigkeit an, erkennen alle Verkehrsschilder und helfen dir in jede ungünstige Parklücke. Und die Reichweite ist auch kein Problem. Für bis zu 413 Kilometer musst du keinen Ladestopp einlegen. Geht die Reise noch weiter, dann lädt der Astra Sports Tourer Electric in nur 30 Minuten bereits 80 Prozent der Batteriekapazität auf.

## Der richtige Drive für deine Flotte

Mit dem neuen Astra Sports Tourer zeigst du dich bei deinen Geschäftsterminen beeindruckend stilvoller. Er vereint die Dynamik und Vielseitigkeit eines modernen Lebensstils perfekt. Zudem profitierst du bis Ende Mai von zusätzlichen vier Prozent Rabatt auf deine bestehenden Flottenkonditionen. Lass dir am besten ein individuelles Angebot von deinem Opel-Partner machen.

### Astra Sports Tourer Electric

- Beeindruckende Reichweite: 413 km
- 30 Minuten laden für 80 % Batteriekapazität
- Innovatives Assistenzsystem Intelli-Drive 2.0
- Mutiges, ausdrucksstarkes Design auf 4,64 Meter Länge
- Top-Leistung: 115 kW/156 PS, und bis 170 km/h schnell
- AGR-zertifizierte Ergonomiestühle mit Massagefunktion
- Laminierte Scheiben für geräuscharmen Fahrspaß
- Laderaumvolumen bis 1554 Liter

Mehr Infos:



Jetzt Probefahren oder Angebot einholen:



JETZT MIT  
**CHF 3500.-**  
EINTAUSCHPRÄMIE

UND **1.99%**  
LEASING



Einheitlicher Eintauschrabatt von CHF 3500.- (Cash-Prämie CHF 1500.- und Eintauschprämie CHF 2000.-) auf sämtliche Fahrzeuge der Modellreihe Astra Sports Tourer. Leasingberechnung mit beispielhaftem Barkaufpreis von CHF 35'410.-, Laufzeit: 36 Monate, Laufleistung: 10'000 km/Jahr, Jahreszins nominal 1,99%, effektiv 2,05%, Sonderzahlung: CHF 8215.-, Leasingrate pro Monat inkl. MwSt.: CHF 279.-, Rücknahmewert: CHF 19'027.-. Angebot nur in Verbindung mit dem Abschluss einer Ratenausfall-Versicherung Secure4you+. Bei diesem Angebot fixiert die Santander Consumer Finance Schweiz AG den Restwert des Leasingfahrzeugs auf ein marktübliches Niveau. Obligatorische Vollkaskoversicherung nicht inbegriffen. Leasingkonditionen unter Vorbehalt der Akzeptanz durch die Santander Consumer Finance Schweiz AG, Schlieren. Der Abschluss eines Leasingvertrags ist unzulässig, sofern er zur Überschuldung des Leasingnehmers führt. Eintauschprämie von CHF 2000.- gilt beim Tausch eines beliebigen Personenwagens oder bei einem Opel im selben Haushalt. Dabei muss der Kauf durch den\*die im Fahrzeugausweis des eingetauschten Fahrzeugs eingetragene\*n Halter\*in erfolgen und das Fahrzeug zum Zeitpunkt des Vertragsabschlusses seit mind. sechs Monaten auf den\*die Käufer\*in eingelöst und fahrtüchtig sein.

# Neuer Peugeot e-208: Die Krallen gewetzt

Peugeot hat seinen vollelektrischen e-208 optisch aufgefrischt und mit mehr Reichweite und Leistung noch effizienter gemacht. electric WOW hat den kleinen Stromlöwen getestet.

von Mario Borri



**D**ie aktuelle Peugeot-208-Baureihe ist seit Anfang 2020 auf dem Markt. Neben Benzin- und Diesel- gab es den Einstiegslöwen erstmals auch mit rein elektrischem Antrieb. Gut jeder dritte in der Schweiz neu zugelassene Peugeot 208 war seither ein e-208 – Tendenz stagnierend. Mit der Neuauflage soll der Elektroanteil nun deutlich wachsen.

## Schärfere Optik, hochwertigere Materialanmutung

Der Facelift-Peugeot 208 verfügt über eine neue Frontpartie mit einem dominanten Kühlergrill, in dessen Zentrum das neue Emblem der Marke steht, und den drei auffälligen Krallen des Tagfahrlichts. Das Drei-Krallen-Design am Heck besteht jetzt aus übereinanderliegenden horizontalen

Doppellamellen, die schmal und elegant sind und dazu beitragen, das Fahrzeug optisch zu verbreitern.

Das Raumangebot bleibt kleinwagentypisch. Während Fahrer und Beifahrer luftig sitzen, wird es im Fond eng. Verschärft wird die Platzsituation durch das Peugeot-typische i-Cockpit mit dem kleinen Lenkrad, das man in eine tiefe Position bringen muss, um das Kombi-Instrument gut zu sehen. Grossgewachsene Fahrer müssen daher mit dem Sitz weit nach hinten rutschen, dahinter haben höchstens noch Kleinkinder Platz.

Die Materialanmutung im Innenraum gefällt. Schwarzer Klavierlack, edles Kunstleder und in der getesteten Ausstattungsvariante GT sportliche Carbon-Optik und Alu-Pedale. Nicht perfekt ist die Bedienung. Zwar ist der Zehn-Zoll-Touchscreen in guter Höhe sowie zum Fahrer ausgerichtet angeordnet und es

**Dank neu 156 statt 136 PS kommt der Peugeot e-208 schneller auf Tempo.**



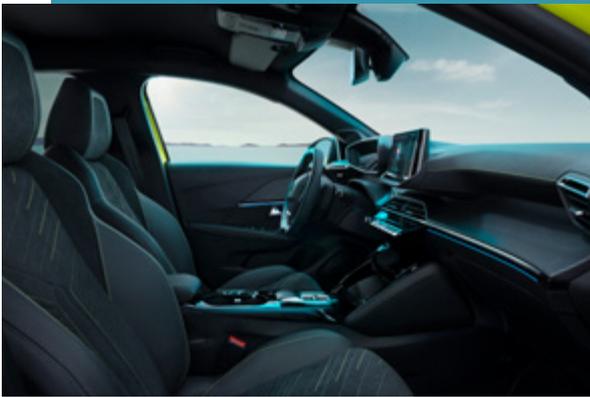
# WE

# STROM





Auch der neue e-208 trägt das markante Peugeot-Familiengesicht mit den vertikalen Tagfahrlicht-Krallen.



Klavierlack und Kunstleder veredeln das Interieur.



Das Drei-Krallen-Design dominiert auch das Heck – hier horizontal.

gibt praktische Drehregler, doch die Temperatur lässt sich nicht direkt regeln. Das erfordert über die Touchscreen-Bedienung unnötig viele Aktionen, was vom Fahren ablenkt.

#### Mehr Power, mehr Reichweite, besserer Komfort

Apropos Fahren: Neu wird der Peugeot e-208 auf Wunsch vom Motor des grossen Bruders 308 angetrieben, wodurch sich die Leistung von bislang 100 Kilowatt/136 PS auf 115 Kilowatt/156 PS erhöht. Beim Tritt aufs Gaspedal ist der Unterschied

durchaus spürbar, der neue e-208 sprintet flotter los (von null auf 100 km/h in 8,2 statt 9,0 Sekunden). Die Batterie ist prinzipiell die Gleiche, mit 54 Kilowattstunden Bruttokapazität, doch netto leistet der Akku neu 48 statt 46 Kilowattstunden. In Kombination mit einem Verbrauch von 15,4 Kilowattstunden auf 100 Kilometer rund zwei Kilowattstunden weniger als der Vorgänger, ist die theoretische Reichweite von 361 auf 410 Kilometer angestiegen. Im Test bei Temperaturen um die 15 Grad schafften wir knapp 380 Kilometer. Geladen wird der e-208 wie gehabt per Gleichstrom mit bis maximal 100 Kilowatt,

die Ladezeit von 20 auf 80 Prozent dauert 35 Minuten. An der Elf-Kilowatt-Wallbox dauert die Ladung knapp fünf Stunden.

Für einen Kleinwagen bietet der neue Peugeot 208 ansehnlichen Federungskomfort – innerorts und auf der Autobahn. Auch die Innengeräusche sind angemessen leise.

#### Nur in der Topversion erhältlich

Den neuen Peugeot e-208 mit 156-PS-Motor gibt es ausschliesslich in der Topausstattungsvariante «GT» zu kaufen. Der Preis beträgt mindestens 36'950 Franken. Die schwächere E-Version ist für ab 31'050 Franken erhältlich.

**We love E-Mobilität. Sie auch?**

Jetzt unverbindlich einen  
Beratungstermin vereinbaren



**egarage.ch**

# Die Macht der Ruhe

Ein anderer Motor als ein Zwölf- oder wenigstens ein Achtzylinder kam im Rolls-Royce bisher nicht infrage. Jetzt hat die Luxusmarke par excellence ihr erstes Elektroauto auf den Markt gebracht. Wir haben ausprobiert, wie sich der Spectre fährt.

von Michael Lusk





Der Rolls-Royce Spectre ist der erste vollelektrische Rolls-Royce.

**E**s gibt wohl kaum eine Automarke, die so sehr mit Luxus in Verbindung gebracht wird wie Rolls-Royce. Leistung im Überfluss aus einem grossvolumigen Zwölf- und Achtzylinder war schon immer das Credo der Marke. Früher antwortete Rolls-Royce auf die Frage nach exakten PS-Zahlen sogar mit «ausreichend». Schliesslich ging es und geht es nie um maximales Tempo und Beschleunigen, sondern um müheloses und lautloses Fahren. Es war daher nur eine Frage der Zeit, wann der erste elektrische Rolls-Royce erscheint. Jetzt ist der Spectre da!

### Wie ein schwebender Teppich

Schon im Stand ist der Spectre ein Statement, wirkt in echt deutlich imposanter als auf Bildern. Stolze 5,45 Meter ist das Luxuscoupé lang, 2,08 Meter breit und 1,56 Meter hoch. Mit einem Leergewicht von knapp 2,9 Tonnen ist er auch nicht gerade ein Leichtgewicht. Dennoch fährt er sich mit einer Souveränität, wie sie nur wenige Autos

bieten. 585 PS und 900 Newtonmeter lassen den Spectre dank seines Luftfahrwerks wie einen Teppich über den Asphalt schweben, die 102 Kilowattstunden grosse Batterie ermöglicht je nach Fahrweise deutlich über 400 Kilometer Reichweite. Der Normverbrauch liegt bei 21,5 Kilowattstunden auf 100 Kilometer.

Die haben wir auf unserem Trip nach München und durch den Bayerischen Wald zwar nicht erreicht, was aber vor allem daran lag, dass wir den hellblauen Riesen immer wieder gefordert haben. Dann legt er nämlich ordentlich los, drückt Fahrer und Passagiere sanft in die Sitzer und ist nach 4,5 Sekunden schon 100 km/h schnell.



Schmale Rückleuchten sind das Markenzeichen des Luxuscoupés.



Die Türen öffnen gegenläufig.





**Der Spectre lädt mit bis zu 195 Kilowatt.**

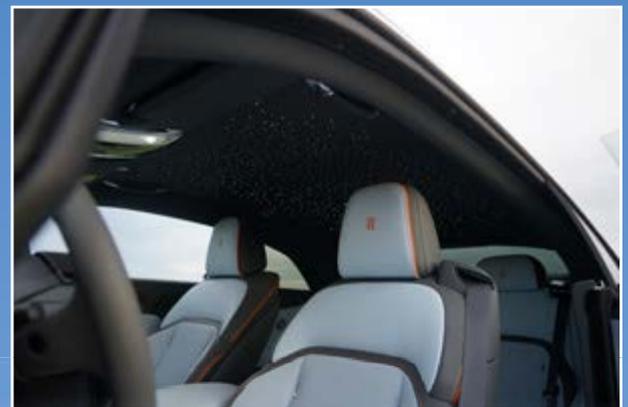
Auf unlimitierten deutschen Autobahnen erreicht er im Nu ein Tempo weit jenseits der Richtgeschwindigkeit. Und zwar absolut lautlos! Das macht der Spectre aber im Vergleich zu anderen E-Autos so sanft und mühelos, dass erst ein Blick auf den Tacho verrät, wie schnell man gerade unterwegs ist. Apropos schnell: Zwar werden die meisten Spectre-Eigner ihren Luxus-Beau wohl nur in der heimischen Garage laden oder den Schlüssel dafür einem Concierge eines Fünf-Sterne-Hotels in die Hand drücken. Muss man doch mal an eine öffentliche Schnellladestation, lädt der Brite aber mit bis zu 195 Kilowatt.

### **Baden im Luxus-Interieur**

Und im Gegensatz zu anderen E-Autos verweilt man während des Ladens auch gern im Auto. Denn in keinem anderen E-Auto ist der Luxus faszinierender, den der Spectre im Innenraum bietet, man badet förmlich in Leder, Holz und Edelmetall. Das beginnt schon beim Einsteigen: Die riesigen Türen des viersitzigen Coupés – übrigens die längsten und schwersten, die Rolls-Royce je gebaut hat – öffnen gegenläufig, die Sitze sind bequem wie Lounge-Sessel in einem englischen Club, lassen sich zigfach verstellen und bieten schon fast wie selbstverständlich unzählige Massage-Funktionen. Das Highlight ist aber der Dachhimmel: 4796 Sterne illuminieren den Innenraum wie eine klare Sternennacht den Garten eines englischen Landhauses. Wer jetzt überlegt, die Sterne vom Himmel respektive die nötige Summe vom Konto zu holen, um sich einen Spectre zuzulegen, muss sich strecken: Mindestens 425'400 Franken kostet der erste vollelektrische Rolls-Royce.



**Der Spectre rollt auf 23 Zoll grossen Reifen.**



**Der Sternenhimmel ist das Highlight des Autos.**



# Am Polarkreis eiskalt abgeliefert



Klirrende Kälte, Eis und Schnee so weit das Auge reicht. Eisfahrten und Kältetests sind gerade für Elektroautos eine Herausforderung. Den neuen E-SUV Polestar 3 lässt das aber alles kalt.

von Isabelle Riederer

**W**enn die Seen in Nordschweden Ende November zufrieren, dann kommen die Autohersteller in Scharen und testen ihre Modelle auf Eis und Schnee bis an ihre Grenzen und darüber hinaus. So auch Polestar: In Jokkmokk, einem 3000-Seelen-Dorf am schwedischen Polarkreis, hat die Elektro-Performancemarke ihr Testgelände eingerichtet. Wochenlang haben Joakim Rydholm, Head of Chassis Development Polestar, und sein Team an der Fahrdynamik des neuen E-SUV Polestar 3 gefeilt, ebenso wie an der Traktionskontrolle und dem Stabilitätssystem. «Wenn ein Auto hier funktioniert, dann funktioniert es überall auf der Welt», sagt Joakim.

## Eisfahrten sind wichtig für die Optimierung

Es ist Ende Februar, kurz vor neun Uhr morgens. Es ist so kalt, dass die klitzekleinen Wassertropfen in der Luft in Sekundenschnelle gefrieren und im Licht der Sonne wie funkelnde Diamanten umherwirbeln. Das Eis des gefrorenen Sees ist 72 Zentimeter dick, 25 Zentimeter würden

schon ausreichen. Eisfahrten helfen dabei, die Stabilitätssysteme unter extremen Bedingungen zu testen und zu kalibrieren, aber sie ermöglichen den Ingenieuren auch, die Fahrdynamik des Polestar 3 in Zeitlupe zu betrachten. Denn wenn ein Auto auf Eis mit Spikereifen die Bodenhaftung verliert und ins Rutschen gerät, geschieht dies langsamer als auf trockenem Asphalt, sodass die Ingenieure besser verstehen, was vor sich geht und wie sie das Set-up optimieren können.

Doch wie fühlt sich dieses Set-up denn nun an? Gleich drei Polestar-3-Prototypen sowie drei präparierte Eispisten stehen zur Verfügung. Aber Eisdriften mit einem Elektro-SUV? Ob das Spass macht? Mit seinen 517 PS in der Topausstattung kann der Polestar 3 mit handelsüblichen Sportwagen definitiv mithalten. Ich drifte und slide über die Tracks und bekomme von Minute zu Minute ein besseres Gefühl für den rund 4,9 Meter langen Elektro-SUV. Kaum zu glauben, dass es sich hierbei um einen Fünfsitzer handelt.





Die Preise für den Polestar 3 starten bei 98'900 Franken.

Man hat eher das Gefühl, einen coolen Flitzer über die Tracks zu jagen: agil und dynamisch, gleichzeitig aber auch sicher und komfortabel.

### Stabilitätskontrolle aus – Fahrspass an!

Ausgestattet mit allen möglichen Fahrwerkssystemen, die man einem modernen Performance-SUV zur Verfügung stellen kann, fühlt man sich im Polestar 3 so wohl wie ein Pinguin auf einer Eisscholle. Der Clou ist das Torque-Vectoring-Doppelkupplungssystem, das das gesamte Drehmoment des Hinterradmotors in jedem beliebigen Verhältnis zwischen dem linken und dem rechten Rad aufteilen kann. Das Torque Vectoring verbessert auch die Effizienz, dadurch erreicht der Allradler eine Reichweite von bis zu 628 Kilometer. Und selbst wenn die Stabilitätskontrolle deaktiviert ist, vermittelt der Polestar 3 einem immer noch das Gefühl vermittelt, richtig eingestellt zu sein, und man kann driften, bis die Spikes glühen. Da hat sich die Arbeit von Joakim und seinen Kollegen bezahlt gemacht. Und apropos bezahlen: Der Polestar 3 kostet ab 98'900 Franken.



Wochenlang haben Joakim und seine Teamkollegen auf dem gefrorenen See an der Fahrdynamik des Polestar 3 gefeilt – eine Arbeit, die sich bezahlt macht.

Redaktorin Isabelle Riederer durfte das neue Flaggschiff auf einem zugefrorenen See exklusiv für die Schweiz testen.



Beim Testgelände handelt es sich um einen zugefrorenen See in der Nähe der Stadt Jokkmokk, ein paar Kilometer nördlich des Polarkreises.



# Effizient wie immer, stylish wie noch nie

Schnittige Formen, Heckspoiler und satte Strassenlage – der neue Toyota Prius sieht richtig sportlich aus. Doch trotz satten 223 PS kann der Plug-in-Hybrid das optische Versprechen nicht einhalten.

von Mario Borri

**D**esign ist zwar Geschmackssache. Ausser ein paar Nerds wird es aber nicht viele Menschen geben, die den bisherigen Toyota Prius ein schönes Auto finden. Nichtsdestotrotz wurden von den ersten vier Generationen weltweit mehr als fünf Millionen Exemplare verkauft. Das Erfolgsgeheimnis war sein Vollhybridantrieb, mit dem er ab 1997 neue Massstäbe in Sachen Treibstoffeffizienz setzte und den kombinierten Verbrenner-Elektro-Antrieb salonfähig machte. Immerhin war 2023 jeder vierte in der Schweiz neu zugelassene Personenwagen ein Voll- oder Mildhybrid.

Seit diesem Herbst ist die fünfte Generation des Hybrid-Pioniers auf dem Markt. Ausser der komplett veränderten Formensprache, mit welcher Toyota nicht mehr nur Nerds ansprechen dürfte, wurde er auch technisch weiterentwickelt. Unter anderem gibt es den Prius jetzt nur noch als Plug-in-Hybrid. Der neue Antrieb besteht aus einem Zweiliter-Benziner und einem Elektromotor mit einer Systemleistung von stattlichen 223 PS. Wie lange der Sprint von

null auf Tempo 100 dauert, gibt Toyota nicht an, gefühlt aber leider nicht schneller als die Vorgänger. Auch das angestrengt aufheulende CVT-Getriebe nervt noch immer, zum Glück aber nur noch, wenn wirklich viel Leistung abgerufen wird, wie beim Überholen.

Dank einer grösseren Batterie (13,6 Kilowattstunden) ist man mit dem neuen Prius aber auch häufig rein elektrisch unterwegs. Toyota verspricht eine Elektroreichweite von bis zu 71 Kilometern, bei Aussentemperaturen um die 20 Grad. Beim Test herrschten Tageshöchsttemperaturen von fünf Grad, der Strom reichte nur für knapp 50 Kilometer. Ausserdem konnten wir nicht regelmässig laden. So zeigte der Bordcomputer fünf Liter anstatt der Werksangabe von 0,7 Liter auf 100 Kilometer an. Im Idealfall, im Sommer mit vollem Akku vor jedem Start, sanftem und möglichst gleichmässigem Gasgeben sowie vorausschauender Fahrweise, ist weniger als ein Liter auf 100 Kilometer durchaus möglich.

Der neue Toyota Prius basiert auf der zweiten Generation der TNGA-Plattform, die eine flachere Silhouette und einen niedrigeren Schwerpunkt möglich macht. Ausserdem ist die Karosserie 30 Prozent steifer und das Leergewicht beträgt immer noch niedrige 1,6 Tonnen. Mit 4,60 Metern ist er in der Länge um fünf Zentimeter geschrumpft. Gleichzeitig wuchs der Radstand um diesen Wert an, wovon vor allem die Fondpassagiere profitieren. Der Kofferraum dagegen ist mit 284 Litern arg klein geraten und mit lediglich 365 Kilogramm Zuladung ist der neue Prius nicht für Transportaufgaben geeignet.

Das Cockpit-Konzept mit kleinem Lenkrad und darüber liegendem Mini-Display stammt aus dem Elektro-Toyota bZ4X und ist Peugeots i-Cockpit nachempfunden. Weil das Lenkrad deswegen sehr tief positioniert ist, befindet es sich, richtig eingestellt, mehr vor dem Bauch

als vor der Brust des Fahrers. Auch die Handhabung des Automatikwahlhebels ist neu: Denn um den Rückwärtsgang einzulegen, muss man den Umweg über die Drive-Stellung



Mit seiner dynamischen Designsprache wird der neue Toyota Prius nicht mehr nur Nerds ansprechen.



**Trotz grosser Heckklappe ist der Kofferraum arg klein.**

nehmen – das ist sehr gewöhnungsbedürftig. In der Mittelkonsole findet sich ein weiteres Display, das für aktuelle Verhältnisse eher klein ausfällt und Navi, Entertainment sowie Einstellmöglichkeiten aller Art beherbergt. Gut: Für die Bedienung der Klimaanlage gibt es weiterhin physische Knöpfe und Schalter.

Während die klassischen Fahrassistenten wie der adaptive Tempomat mit Spurhalter ihre Sache tadellos machen, sind die neuen Unfallvermeidungsfunktionen weniger berauschend. Zentrale Funktion ist nämlich die Fahrerüberwachung, die mir ihrem ständigen Gepiepse und den Warnanzeigen, wenn man auch nur ein km/h zu schnell fährt oder der Blick ein Sekundenbruchteil zu lange aus dem Seitenfenster schweift, gewaltig nervt. Das mag zwar der Sicherheit dienen, aber was bringt es, wenn man die Funktionen sofort deaktiviert, weil es sicher jedem auf den Keks geht?



**Das Interieur ist schick, die Sitze sind bequem.**



# So fährt sich das Auto des Jahres 2024

And the Winner is: Renault Scenic E-Tech electric. Der französische Familienstromer hat gerade den Auto-Oscar gewonnen. Wir sind das europäische «Car of the Year» 2024 gefahren.

von Mario Borri

**T**rotz 220 PS und 300 Newtonmeter Drehmoment flitzt der Renault Scenic E-Tech electric nicht so wahnwitzig schnell los wie etwa ein Tesla. 7,9 Sekunden für den Sprint von null auf Tempo 100 reichen aber locker. Dank 87-Kilowattstunden-Akku und eines Verbrauchs von 16,8 Kilowattstunden auf 100 Kilometer sind theoretisch 625 Kilometer Reichweite möglich. Der Testwagen zeigte diesen Wert auch an. Auf der Testroute mit zügig gefahrenen Autobahn- und Bergauf-Abschnitten schmolz die Reichweite aber rasch dahin. Talwärts hat der Renault aber sehr effizient rekuperiert. Nach der 205 Kilometer langen Testfahrt zeigte der

Bordcomputer noch 350 Kilometer Restreichweite an, also 70 Kilometer weniger als in der Theorie.

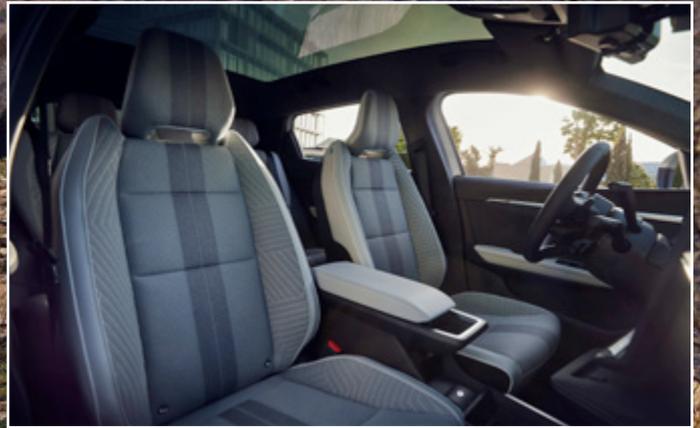
## Fahrdynamische Familienkutsche

Die Lenkung ist progressiv mit geringen Lenkwinkeln ausgelegt, fast wie bei einem Sportwagen. So macht der Familienwagen auch auf kurvigen Strassen Laune, zumal der Schwerpunkt tief liegt. Das Fahrwerk passt dazu, ist fast schon etwas zu straff abgestimmt, erst recht, wenn wie beim Testwagen 20-Zoll-Räder montiert sind. Für gute Fahrsicherheit sorgen viele Assistenzsysteme – vom Spurhalter über den





Der neue Renault Scenic hat sich vom Kompaktvan zum Cross-over gewandelt.



Bequeme Sitze und zahlreiche Ablagemöglichkeiten für Kleinkram



Abstandstempomaten bis zum Notbremsassistent ist alles dabei.

#### **Glasdach lässt sich verdunkeln**

Die Passagiere sitzen komfortabel und auch das Gepäck hat ausreichend Platz. Im Fond gibt's eine clevere Armlehne mit zwei Handy- und Tablet-Halterungen samt zwei USB-C-Buchsen. Und das Glasdach lässt sich auf Wunsch dimmen.

#### **Strom in 30 Minuten**

Das Cockpit wird von zwei riesigen, L-förmig angeordneten Displays dominiert. Das Multimediasystem «OpenR-Link» verfügt über eine Googleintegration

mit Google-Assistent, Google-Sprachsteuerung «Hey Google» und Google-Maps. Letzteres berechnet die Routen inklusive Zwischenstopps zuverlässig. Der Clou: Das System weiss, wann der Akku vor dem Laden vorkonditioniert werden muss, damit die maximale Ladegeschwindigkeit von 150 Kilowatt erreicht wird. Im Idealfall kann so per Schnellladung der Strom für bis zu zwei Stunden Autobahnfahrt in 30 Minuten nachgeladen werden.

#### **Ab sofort ab 43'700 Franken**

Der Renault Scenic E-Tech electric kann ab sofort bestellt werden. Die Preisspanne reicht von 43'700 bis 49'700 Franken.



Das Interieur ist puristisch und hochwertig, im Mittelpunkt steht der riesige Touchscreen.



1'209  
KILOMETER

# VW ID.7: Das ist grosse Klasse

Der neue VW ID.7 ist das Topmodell der rein elektrischen ID-Familie und der neue Dauertester des A&W Verlags. Sechs Monate wird das Flaggschiff vom Glasdach bis zur Batterie unter die Lupe genommen.

von Isabelle Riederer

**B**ereits auf den ersten Kilometern zeigt sich der neue VW ID.7 von seiner besten Seite. Die rein elektrische Limousine bietet Platz in Hülle und Fülle. Einmal auf den Komfortsitzen Platz genommen, fühlt man sich pudelwohl. Die Materialauswahl ist hochwertig und solide. Das Interieur überzeugt mit viel Elektronik und einem Touchdisplay so gross wie ein Kuchenblech – und von den Kinderkrankheiten der kleineren ID-Geschwister ist nichts mehr vorhanden.

## Komfortabel und trotzdem agil

Mit einem vollen Akku geht es auf ins Osterwochenende – die 77-Kilowattstunden-Batterie im ID.7 Pro schafft bis zu 621 Kilometer, damit geht es locker einmal quer durch die Schweiz. Verblüffend sind Fahrwerk und Fahreigenschaften des grossen VW: Mit dem adaptiven Fahrwerk, das aus dem ID.4 GTX bekannt ist, fährt sich die flache Limousine komfortabel und trotzdem agil. Die Leistung des 286 PS starken Motors im Heck drängt sich nicht auf, man fährt den ID.7 nicht automatisch schnell wie manch anderes Modell. Wenn man die Leistung aber braucht, bringt sie einen in 6,5 Sekunden auf 100 km/h. Erstaunlich ist die Wendigkeit trotz seiner knapp fünf Meter Länge. Ebenfalls eindrucksvoll ist der Verbrauch, dieser liegt nach WLTP zwischen 14,1 und 16,3 Kilowattstunden auf 100 Kilometer, in der Praxis waren es dann doch um die 19 Kilowattstunden – dennoch

hat man hier ein Auto, mit dessen Reichweitenangaben man tatsächlich arbeiten kann. Das liegt auch an der optimierten Aerodynamik und dem effizienten Motor.

Ein Hingucker ist das Armaturenbrett mit seinem freistehenden, 15 Zoll grossen Touchdisplay, dessen Bedienung durch die Verbesserungen intuitiv, angenehm und personalisierbar ist. Die LED-Spange des Lichtkonzepts zieht sich von den Seitentüren über das gesamte Cockpit. Bis zu 30 verschiedene Lichtstimmungen lassen sich einstellen. Hinter dem Lenkrad, fein eingepasst in die Konsole, befindet sich ein Mini-Bildschirm mit Informationen wie Geschwindigkeit und Reichweite. Das Head-up-Display hat eine wohlthuend aufgeräumte Optik und bietet Augmented-Reality-Elemente wie animierte Richtungspfeile an. Genial ist das Glasdach, das sich per Knopfdruck von klar auf opak umstellen lässt. In Sachen Sicherheitsassistenten scheint es dem schicken Wolfsburger an nichts zu fehlen.

## Langstreckentauglich dank Schnellladen

Erstes Fazit: Für seine Grösse, seine Ausstattung und die hohe Reichweite ist der VW ID.7 Pro mit einem Basispreis von 68'800 Franken erstaunlich günstig und dürfte nicht nur Flottenkunden ansprechen. Auch beim Laden kann sich der VW ID.7 Pro sehen lassen. Dank 175 Kilowattstunden Leistung geht es in 30 Minuten von zehn auf 80 Prozent – das ist langstreckentauglich.

# Elektroantrieb auf dem Vormarsch

Elektromobilität gewinnt in der Nutzfahrzeugbranche zunehmend an Bedeutung, mit immer mehr Unternehmen, die auf elektrische Antriebe setzen. Auch bei der Sortimo Walter Rüegg AG, dem Marktführer für Fahrzeugeinrichtungen in der Schweiz, ist dies ein wachsendes Thema.



**A**uch bei der eigenen Flotte setzte das Unternehmen auf Elektromobilität. Bereits die Hälfte der Demo-Fahrzeuge sind Elektrofahrzeuge. Andreas Hunziker, dessen Vorführfahrzeug für Sortimo Einrichtungssysteme ein Elektrofahrzeug ist, betont die ausreichende Reichweite für sein Arbeitsgebiet: «Mit einem elektrischen Nutzfahrzeug vorzufahren, ist immer wieder ein Thema.» Sortimo-Lösungen zeichnen sich bereits seit vielen Jahren durch ihre Elektrofahrzeugtauglichkeit aus. Mit dem bewährten Globelyst-System oder der innovativen Fahrzeugeinrichtung SR5 bietet das Unternehmen maximale Zuladung bei minimalem Eigengewicht – die perfekt auf die Anforderungen von Elektrofahrzeugen zugeschnittene Lösung. Die schlanken

**Andreas Hunziker lädt sein Demo-Fahrzeug an der hauseigenen Ladestation.**

Seitenprofile der SR5-Einrichtung machen sie besonders geeignet für aerodynamische Elektrofahrzeuge mit kleinerer Nutzlast. Dank der effizienten Nutzung des Innenraums bietet die Fahrzeugeinrichtung eine optimale Raumnutzung für verschiedenste Anwendungen.

Zusätzlich zum Umweltaspekt spielt die Verfügbarkeit von Ladestationen eine wichtige Rolle. Hunziker hebt hervor, dass das Unternehmen seinen Strombedarf durch eine kürzlich installierte Photovoltaikanlage in Oberhasli deckt. Diese Anlage mit einer Leistung von über 200 Kilowattpeak auf einer Fläche von 977 Quadratmetern zeigt das Engagement der Sortimo Walter Rüegg AG für nachhaltige Lösungen im Transportsektor.

[www.sortimo.ch](http://www.sortimo.ch)

Publireportage

**movon**

Your key to corporate mobility



## Flottenmanagement nach Mass – wir beherrschen unser Handwerk

movon AG – Ihr Partner für individuelle Mobilitätslösungen.

Mit unseren umfangreichen Dienstleistungspaketen sind Sie jederzeit nachhaltig und abgesichert unterwegs. Unsere Expertise reicht von der Fahrzeugfinanzierung über Full-Service-Leasing und Wartungsverträge bis hin zu Versicherungen, Tank- und Ladelösungen.



Entdecken Sie die Vorteile der Elektromobilität mit Movon.  
[www.movon.swiss](http://www.movon.swiss)

Eine Tochtergesellschaft der AMAG Leasing AG und Volkswagen Financial Services.

# Chinesische Technik, schwedisches Design und eine Prise Tesla

Stylish, ökologisch, energieeffizient und bezahlbar: Mit dem EX30 will Volvo die Elektro-Szene aufmischen. Im electric-WOW-Test ist die Version Single-Motor-Extended-Range mit 272 PS und 476 Kilometern Reichweite.

von Mario Borri

**S**til ist Geschmackssache. Aber der schnörkellos gezeichnete Volvo EX30 mit seiner glatten Front, den Thors-Hammer-Scheinwerfern und dem steilen Heck trifft den Geschmack vieler. Und mit 4,23 Metern Länge, 1,84 Metern Breite und 1,55 Metern Höhe ist er für einen SUV auch vernünftig kompakt.

Dass der neue Schwede, der eigentlich ein Chinese ist – die technische Basis stammt von Volvo-Mutter Geely –, den bisher kleinsten CO<sub>2</sub>-Fussabdruck aller Volvos aufweist, hat aber nichts mit den Abmessungen zu tun. Das liegt am hohen Anteil recycelbarer Materialien – 25 Prozent Alu sowie 17 Prozent Stahl und Kunststoff können wiederverwendet werden – und dem Einsatz von 30 Prozent recycelten und erneuerbaren Kunststoffen und Oberflächen im Innenraum.

Unter diesem Aspekt schluckt man die bittere Pille, dass die Materialien nicht gerade Volvo-mässig hochwertig wirken und sich auch nicht so anfühlen. Aber ansonsten gefällt das Interieur durch seinen kühlen Minimalismus sowie mit stylishen Details wie den coolen Metalltürgriffen und cleveren Features wie der Schublade in der Mittelarm-

lehne, die als Kleinkramablage und Getränkehalter dient. Das Platzangebot ist für ein Auto dieser Grösse ordentlich und der Kofferraum fasst anständige 318 bis 904 Liter. Ausserdem gibt es einen Frunk, in dem das Ladekabel tipp-topp Platz hat.

Weder tipp noch topp ist das Bedien- und Anzeigenkonzept des Volvo EX30. Wie beim Tesla gibt es nur noch ein zentrales Display im Tablet-Look, über das alle Funktionen gesteuert und alle Informationen angezeigt werden. Die Bedienung ist umständlich, so muss selbst der Rückspiegel am Tablet in einem Untermenü verstellt werden. Auch ein Fahrer- oder Head-up-Display gibt es nicht. Das führt dazu, dass man gar keine Information mehr im Blickfeld hat. Man muss ständig den Blick von der Strasse abwenden und nach rechts gucken. Diese erzwungene Ablenkung passt so gar nicht zum sonst hohen Sicherheitsanspruch von Volvo, zumal das Fahrerüberwachungssystem dann sofort zu piepen beginnt und warnt, man solle aufmerksamer sein. Die Software stammt von Google, das Navigationssystem mit dynamischer Reichweitenberechnung inklusive Angabe von Zwischenladestopps und automatischer Akku-Vorkonditionierung sowie dem Sprachbefehlstool «Hey Google» gehört zum Besten auf dem Markt.

Auch beim Antrieb und der Effizienz spielt der Volvo EX30 in der oberen Stromer-Liga mit. Selbst die getestete Single-Motor-Version leistet 272 PS und lässt so manchen Sportwagen an der Ampel stehen. Tempo 100 ist aus dem Stand in knapp mehr als fünf Sekunden erreicht. Dank der guten Aerodynamik und des für einen Stromer geringen Gewichts von 1,8 Tonnen braucht der E-Volvo weniger als 17 Kilo-



Die Abmessungen sind kompakt, das Design ist schnörkellos.



Der Volvo EX30 wirft grosse Schatten voraus.



Unterm schicken Bleckkleid steckt chinesische Technik.



wattstunden pro 100 Kilometer – auf dem Papier und im Test. So ist in Kombination mit dem 64 Kilowattstunden netto fassenden Akku die Werksangabe von 476 Kilometern Reichweite durchaus realistisch. Am Schnelllader wird die Batterie mit maximal 134 Kilowatt geladen, von zehn bis 80 Prozent dauert der Vorgang knapp eine halbe Stunde.

Der kompakte Schwede ist ein wendiger Begleiter für Stadt und Agglomeration, der keine Parkplatzprobleme kennt. Aber auch Überland und auf Autobahnen macht der EX30 eine gute Figur. Das Fahrwerk bügelt auch diese Bodenwellen souverän glatt – ohne adaptive Dämpfer oder sonstige elektronische Tricks, nur mit konventionellen Stahlfedern. Die Lenkung – auch wenn man den Widerstand verstellen kann – bietet leider wenig Rückmeldung.

Und der Preis ist heiss: Unser Testwagen in der Topausstattungsvariante «Ultra» lässt keine Wünsche offen. Von der Harman-Kardon-Soundanlage über die gesamte Armada an elektronischen Helfern und ein Panorama-Glasdach bis zur 360-Grad-Surround-View-Kamera ist alles im Preis von weniger als 50'000 Franken inbegriffen.



Das Bedien- und Anzeigekonzept ist wie bei Tesla.



## Elektrisierende Zukunft: Der Weg vom Verbrennungsmotor zum Elektrofahrzeug

In einer Welt, die unaufhaltsam auf eine nachhaltigere Zukunft zusteuert, spielt die Automobilindustrie eine entscheidende Rolle bei der Gestaltung eines umweltbewussteren Verkehrssystems. Mit ihrem geringeren ökologischen Fussabdruck und ihrer innovativen Technologie sind Elektrofahrzeuge nicht nur ein Symbol für Fortschritt, sondern auch ein pragmatischer Schritt hin zu einer emissionsärmeren Mobilität.



Marcel Jud

**M**arcel Jud kommt in seinem Arbeitsalltag als Leiter IT bei der MF Fleetmanagement AG täglich in Kontakt mit dem Thema Elektrifizierung und erzählt uns seine persönlichen Einsichten und Erfahrungen bezüglich der Umstellung von einem Verbrenner auf ein Elektrofahrzeug.

### Marcel, was hat dich dazu bewegt, von einem Verbrenner auf ein Elektrofahrzeug umzusteigen?

Da wir ja schon seit Jahren Elektrofahrzeuge testen können (angefangen mit Mitsubishi i-MiEV über Jaguar E-Pace bis zu KIA EV6, um nur einige zu nennen), wurde ich schon früh vom Elektrovirus infiziert. Ausserdem habe ich als Emil-Frey-Mitarbeiter eine sehr vorteilhafte Möglichkeit, verschiedene Fahrzeuge ein halbes Jahr zu nutzen. Seit anderthalb Jahren habe ich darum schon drei verschiedene Elektroautos fahren können.

### Welche Vorteile siehst du beim Elektrofahrzeug im Vergleich zu einem Verbrenner?

Sie verfügen über eine grosse Beschleunigung, ein angenehmes Fahrverhalten dank One-Pedal-Driving, keine Verkehrssteuer (nicht in jedem Kanton, aber im besten Fall), tiefere Unterhaltskosten inklusive Treibstoffkosten und sind abgasfrei.

### Hast du Veränderungen in deinem täglichen Fahr- oder Routineverhalten festgestellt, seit du auf ein Elektrofahrzeug umgestiegen bist?

Offensichtlich natürlich beim Tanken, sprich Laden. Da ich zu Hause eine Wallbox in der Garage montiert habe,

geht das supereinfach und sehr kostengünstig. Das Fahrverhalten hat sich nicht gross verändert, ich war schon «zu Diesel-Zeiten» ein Tempomat-Fan, z. B. auch innerorts. Dank der guten Leistung ist das auch beim Elektroauto kein Problem.

### Welche Tipps würdest du anderen geben, die auch überlegen, von einem Verbrenner auf ein Elektrofahrzeug umzusteigen?

Eine Wallbox zu Hause oder beim Arbeitgeber ist sicher sinnvoll. Ein weiterer Tipp ist, unbedingt mit einem Testfahrzeug Erfahrungen in der öffentlichen Ladesäulenwelt zu sammeln. Eine gewisse Toleranzbereitschaft ist da sicher von Vorteil. Die Zuverlässigkeit ist leider nicht immer so hoch wie in der etablierten Tankwelt.

Der seit 24 Jahren tätige Flottenprovider MF Fleetmanagement AG verfügt über sehr fundiertes Wissen, um die Flottenkunden umfassend im Zuge der Elektrifizierung beraten zu können. Dies geht von der Auswahl/Beschaffung der Fahrzeuge bis hin zur Abrechnung der externen wie auch privaten Ladekosten über den Leasingvertrag. Dank unserer strategischen Partner können wir gemeinsam mit Ihnen «fast» alle Hürden meistern. Finden Sie heraus, inwiefern wir Sie bei Ihrer Reise unterstützen können, und nehmen Sie unverbindlich Kontakt mit uns auf.

**MF Fleetmanagement AG**  
Flughofstrasse 37  
CH-8152 Glattbrugg  
Zentrale +41 44 496 80 00  
[www.mf-fleetmanagement.ch](http://www.mf-fleetmanagement.ch)  
[info@mf-fleetmanagement.ch](mailto:info@mf-fleetmanagement.ch)



# GRÜNE SEITEN

**DATEN UND PREISE  
ALLER E-AUTOS, HYBRIDE UND  
PLUG-IN-HYBRIDE!**

**+ LADEKARTEN-ANBIETER,  
PHOTOVOLTAIK-SPEZIALISTEN,  
ÖKOSTROM-LIEFERANTEN  
UND VIELES MEHR**



**AMAG Import AG**

(Volkswagen, Audi, SEAT, ŠKODA, CUPRA und VW Nutzfahrzeuge)  
Corporate Fleet Sales  
Alte Steinhauserstrasse 12, CH-6330 Cham  
+41 56 484 76 20  
www.amag-import.ch/fleet

**Astara Mobility Switzerland AG**

(Aiways, Hyundai, KGM, Maxus, MG, Nissan)  
Richtiplatz 5  
CH-8304 Wallisellen  
+41 44 816 43 00  
astara.com

**Astara Ital Switzerland AG**

(Abarth, Alfa Romeo, Fiat, Fiat Professional, Jeep)  
Richtiplatz 5  
CH-8304 Wallisellen  
+41 44 551 48 00  
astara.com

**Citroën**

AC Automobile Schweiz AG  
Thurgauerstrasse 35  
CH-8050 Zürich  
customercare@citroen.ch  
www.citroen.ch

**DS Automobiles**

AC Automobile Schweiz AG  
Thurgauerstrasse 35  
CH-8050 Zürich  
customercare@dsautomobiles.ch  
www.dsautomobiles.ch

**Ford Motor Company (Switzerland) SA**

Geerenstrasse 10  
CH-8304 Wallisellen  
+41 43 233 22 22  
fleetinf@ford.com  
www.ford.ch

**Kia Schweiz AG**

Emil-Frey-Strasse  
CH-5745 Safenwil  
+41 62 788 88 99  
info@kia.ch  
www.kia.ch

**LOTUS CARS SWITZERLAND GMBH**

Kreuzplatz 2  
CH-8032 Zürich  
www.lotuscars.com

**Mazda (Suisse) SA**

12, Avenue des Morgines  
CH-1213 Petit-Lancy  
+41 22 719 33 00  
fleet@mazda.ch  
www.mazda.ch

**Mercedes-Benz Schweiz AG**

Bernstrasse 55  
CH-8952 Schlieren  
+41 44 755 80 00  
backoffice\_fleet\_ch@mercedes-benz.com  
www.mercedes-benz.ch/FLEET

**Opel Schweiz**

AO Automobile Schweiz AG  
Thurgauerstrasse 35  
CH-8050 Zürich  
opel.ch

**Peugeot Schweiz**

AP Automobile Schweiz AG  
Thurgauerstrasse 35, CH-8050 Zürich  
+41 44 746 22 52  
fleet@peugeot.ch  
www.peugeot.ch

**Polestar Automotive Switzerland GmbH**

Oetenbachgasse 1a  
CH-8001 Zürich  
+41 800 600 015  
fleet.ch@polestar.com  
www.polestar.com

**Porsche Schweiz AG**

Blegistrasse 7  
CH-6343 Rotkreuz  
+41 41 487 91 10  
info@porsche.ch  
www.porsche.ch

**RENAULT SUISSE SA**

Bergermosstrasse 4  
CH-8902 Urdorf ZH  
+41 800 80 80 77  
contact.suisse@renault.ch  
www.renault.ch

**smart Schweiz GmbH**

Richtistrasse 2–6  
CH-8304 Wallisellen  
fleet.ch@smart.com  
www.smart.com

**SUBARU Schweiz AG**

Emil-Frey-Strasse 2  
CH-5745 Safenwil  
+41 62 788 89 00  
info@subaru.ch  
www.subaru.ch

**SUZUKI Schweiz AG**

Emil-Frey-Strasse  
CH-5745 Safenwil  
+41 62 788 87 90  
info@suzuki.ch  
www.suzuki.ch

**Autoteile Wetzikon AG**

Hofstrasse 97  
CH-8620 Wetzikon  
+41 44 515 68 78  
info@atw-ag.ch  
www.atw-ag.ch

**Binelli Automobile AG, Filiale Zürich**

Badenerstrasse 527  
CH-8048 Zürich  
+41 58 270 78 78  
info.zuerich@binelli-group.ch  
binelli-group.ch

**Binelli Automobile AG, Filiale Baar**

Neuhofstrasse 1  
CH-6341 Baar  
+41 58 270 75 75  
info.zug@binelli-group.ch  
binelli-group.ch

**Binelli Automobile AG, Filiale Adliswil**

Zürichstrasse 102  
CH-8134 Adliswil  
+41 58 270 71 71  
info.adliswil@binelli-group.ch  
binelli-group.ch

**Bosch Car Service**

Schweiz  
info.bosch-service@ch.bosch.com  
www.boschcarservice.ch

**eGarage**

Haldenmattstrasse 3  
CH-6210 Sursee  
+41 41 926 62 11  
info@egarage.ch  
egarage.ch

**Toyota AG**

Schürmattstrasse  
CH-5745-Safenwil  
+41 62 788 88 44  
info@toyota.ch  
www.toyota.ch

**Volvo Car Switzerland AG**

Riedthofstrasse 128b  
Postfach 88  
CH-8105 Regensdorf  
0800 81 08 11  
ifleet@volvocars.com  
www.volvocars.ch

**Emil Frey AG, Filialleitung**

Badenerstrasse 600  
CH-8048 Zürich  
+41 44 495 21 11  
flotten@emilfrey.ch  
www.emilfrey.ch

**Garage Gautschi AG**

Bützbergstrasse 98  
CH-4900 Langenthal  
+41 62 919 13 13  
garage@gautschi.ch  
www.gautschi.ch

**Küng Automobile AG**

Im Halt 2  
CH-5412 Gebenstorf  
+41 56 201 92 92  
info@kueng-automobile.ch  
www.kueng-automobile.ch

**Mercedes-Benz Automobil AG,  
Zweigniederlassung Zürich-Nord**

Hagenholzstrasse 111  
CH-8050 Zürich  
+41 44 308 11 11  
zuerichnord@merbag.ch  
www.merbag.ch/zuerichnord

**Swiss Import von Rotz AG**

Wilerstrasse 72  
CH-9542 Münchwilen (Wil)  
+41 71 913 33 66  
info@vonrotz.ch  
www.vonrotz.ch



**GENERAL-  
IMPORTEURE**



**HÄNDLER /  
UNTERHALT**



## REIFEN FELGEN

### **BestDrive by Continental**

Wässermattstrasse 3  
CH-5001 Aarau  
+41 58 200 79 90  
www.bestdrive.ch

### **Bridgestone Europe NV/SA, Niederlassung Schweiz**

Bodenackerstrasse 1  
CH-8957 Spreitenbach  
+41 56 418 71 11  
kundeninformation@bridgestone.eu  
www.bridgestone.ch

### **Continental Suisse SA**

Lerzenstrasse 19A  
CH-8953 Dietikon  
+41 44 745 56 00  
csc@conti.de  
www.continental-reifen.ch

### **Goodyear Suisse SA**

Industriestrasse 28  
CH-8604 Volketswil  
+41 44 947 86 00  
service.ch@goodyear.com  
www.goodyear.ch  
www.dunlop.ch

### **HANKOOK Tire Austria GmbH**

Concorde Business Park 2, F9, 2. Stock  
AT-2320 Schwechat  
+43 70 625 260  
info.at@hankookn.com  
www.hankooktire.com/de

### **André Koch AG**

Im Grossherweg 9  
CH-8902 Urdorf  
+41 44 735 57 11  
info@andrekoeh.ch  
andrekoeh.ch

### **FRIPOO Produkte AG**

polyston – Swiss Clean & Care  
Hüferen 8, CH-8627 Grüningen  
+41 44 936 78 28  
info@fripoo.ch  
www.fripoo.ch

### **Altola AG**

Gösgerstrasse 154  
CH-4600 Olten  
+41 800 258 652  
mail@altola.ch  
www.altola.ch

### **Nexen**

Haldenmattstrasse 3  
CH-6210 Sursee  
+41 41 926 62 11  
hat\_pneuservice@hostettler.com  
www.autotechnik.ch/de/produkte/reifen/

### **Nokian Tyres AG Schweiz**

Talstrasse 83  
CH-8001 Zürich  
+41 44 807 40 01  
switzerland@nokiantyres.com  
www.nokiantyres.ch

### **Pirelli Tyre (Suisse) SA**

St. Jakobs-Strasse 54  
CH-4052 Basel  
0800 16 47 47  
info@pirelli.ch  
www.pirelli.ch

### **RONAL AG**

Lerchenbühl 3  
CH-4624 Härkingen  
+41 62 389 06 06  
sales.ch@ronalgroup.com  
www.ronal-wheels.com

### **Valeo Service Deutschland GmbH**

Balcke-Dürr-Allee 1  
D-40882 Ratingen  
00800 9000 50 80  
vs-ratingen-hotline@valeo.com  
www.valeoservice.de



## PRODUKTE ZUBEHÖR



## RECYCLING

**KÄRCHER**

**50%**

auf Starterkits  
[kaercher.ch](https://www.kaercher.ch)

# KÄRCHER ELEKTRO- MOBILITÄT

Kein Kabel. Kein Limit. Egal ob nasser oder trockener, mit dem brandneuen 18 V Akku-Mehrzwecksauger WD 3-18 S sagst du jedem Schmutz den Kampf an. Dank Kärcher Battery Power-Wechselakku ist dein Tausendsassa jederzeit einsatzbereit und die Akku-Real-Time Technology informiert dich auf die Minute genau, wie lange du noch arbeiten kannst. WOW! [kaercher.ch](https://www.kaercher.ch)





## LADESTATIONEN LADEKARTEN

### **AGROLA AG**

Theaterstrasse 15a  
CH-8401 Winterthur  
+41 58 433 71 50  
emobility@agrola.ch  
www.agrola.ch/powercard

### **Migrol AG**

Soodstrasse 52  
CH-8134 Adliswil  
+41 44 495 16 16  
e-mobilitaet@migrol.ch  
www.migrol.ch/e-mobilitaet

### **MOVE Mobility AG**

Am Stadtrand 11  
CH-8600 Dübendorf  
+41 58 510 49 00  
info@move.ch  
www.move.ch

### **REMA TIP TOP Schweiz AG**

Birmensdorferstrasse 30  
CH-8902 Urdorf  
+41 44 735 82 82  
info@e-powercube.ch  
www.e-powercube.ch

### **SOCAR Energy Switzerland GmbH**

Nüscherstrasse 24  
CH-8001 Zürich  
+41 44 214 41 11  
socarcards@socarenergy.com  
www.socarenergy.ch

### **Shell (Switzerland) AG**

Baarermatte  
CH-6340 Baar  
+41 44 511 81 47  
card-service-ch@shell.com  
www.shell.ch

### **The Mobility House AG**

Technoparkstrasse 1  
CH-8005 Zürich  
+41 43 508 27 31  
service@mobilityhouse.com  
www.mobilityhouse.com

### **Zaptec Schweiz AG**

Riedhofstrasse 11  
CH-8804 Au ZH  
+41 58 520 02 70  
info.ch@zaptec.com  
www.zaptec.com/de-ch



## CARSHARING

### **Hertz Schweiz Fahrzeugvermietung**

Flughofstrasse 37  
CH-8152 Glattbrugg  
info@hertz.ch  
www.hertz.ch/ev



## VERBÄNDE ÖFFENTLICHE PARTNER

### **auto-schweiz,**

**Vereinigung Schweizer Automobil-Importeure**  
Wölflistrasse 5, CH-3006 Bern  
+41 31 306 65 65  
info@auto.swiss  
www.auto.swiss

### **Der Schweizer Mobilitätsverband sffv**

Stoppelstrasse 19  
CH-5417 Untersiggenthal  
+41 44 542 10 65  
info@mobilitaetsverband.ch  
www.mobilitaetsverband.ch

### **Roadmap Elektromobilität 2025**

+41 32 933 88 69  
info@roadmap-elektromobilitaet.ch  
www.roadmap-elektromobilitaet.ch

### **Beratungsstelle für Unfallverhütung – BFU**

Hodlerstrasse 5a  
CH-3011 Bern  
+41 31 390 22 22  
verkehrsverhalten@bfu.ch  
www.bfu.ch

### **Swiss eMobility**

Weltpoststrasse 5  
CH-3015 Bern  
+41 58 510 57 90  
info@swiss-emobility.ch  
www.swiss-emobility.ch



# Migrolcard – das Zahlungsmittel für Ihre Flotte im M-Charge Netz

Migrol bietet Ihnen ein umfassendes Angebot für Ihre Fahrzeugflotte.



## Migrol Company Card

- > Ideale Lösung für die elektrifizierte Firmenmobilität oder Mischflotten
- > Monatliche MwSt.-konforme Abrechnung
- > Kostenübersicht im Online-Tool «Mein Konto»

[www.migrol.ch/migrolcard](http://www.migrol.ch/migrolcard)



## M-Charge App

- > Migrol in der M-Charge App hinterlegen und mit dem Smartphone bezahlen
- > Unkompliziertes Laden an Migrol- und Migros-Standorten
- > Transparente Preisübersicht
- > Verfügbarkeit der Ladepunkte und Ladeleistung



## Haben Sie Fragen zu M-Charge?

- > [m-charge@migrol.ch](mailto:m-charge@migrol.ch)
- > +41 44 495 16 16

**Autocomp IT AG**

Rothenbadstrasse 13  
CH-6015 Luzern  
+41 41 268 82 68  
info@autocomp.ch  
www.autocomp.ch

**CG Car-Garantie Versicherungs-AG**

Erlenstrasse 33  
CH-4106 Therwil  
+41 61 426 26 26  
info@cargarantie.ch  
www.cargarantie.ch

**KSU A-TECHNIK AG**

Lägerstrasse 11  
CH-5610 Wohlen  
+41 56 619 77 22  
tools@ksu.ch  
www.ksu.ch

**movon AG**

Alte Steinhäuserstrasse 12  
CH-6330 Cham  
+41 848 25 24 22  
contact@movon.swiss  
www.movon.swiss

**PLUG'N ROLL**

Bahnhofplatz 3a  
CH-7302 Landquart  
+41 81 423 7070  
info@plugnroll.com  
www.plugnroll.com

**Post Company Cars AG**

Stöckackerstrasse 50  
CH-3030 Bern  
+41 58 338 55 00  
verkauf.companycars@post.ch  
www.postcompanycars.ch

**Quality1 AG**

Bannholzstrasse 12  
CH-8608 Bubikon  
+41 55 254 30 00  
info@quality1.ch  
www.quality1.ch

**Real Garant GmbH Garantiesysteme**

Stegackerstrasse 15  
CH-4132 Muttenz  
+41 848 242 242  
info@realgarant.ch  
www.realgarant.ch

**RIWAX-Chemie AG**

Tannholzstrasse 3  
CH-3052 Zollikofen  
+41 31 910 45 45  
office.ch@riwax.com  
www.riwax.com

**Sortimo Walter Rüegg AG**

Grabenackerstrasse 1  
CH-8156 Oberhasli  
+41 44 852 50 60  
info@sortimo.ch  
www.sortimo.ch

**TCS**

Poststrasse 1  
CH-3072 Ostermundigen  
+41 58 827 36 22  
kamb2b@tcs.ch  
www.tcs.ch



ALLE HOTELS MIT LADEMÖGLICHKEIT

---

Eine aktuelle Übersicht gibt es unter:  
[electric-wow.ch/hotels.php](http://electric-wow.ch/hotels.php)



# MARKTÜBERSICHT



**Daten und Preise von über  
660 elektrifizierten Fahrzeugen**

**Alle Elektroautos, Plug-in-  
Hybride, Voll-Hybride und  
Brennstoffzellenautos mit  
Wasserstoff oder Methanol**

# Nachfrage stockt

Das laufende Autojahr 2024 kommt im ersten Quartal nicht auf Touren. Das Vorjahresergebnis wurde um 2,7 Prozent oder 1595 Zulassungen verpasst. Diesen Trend vermochten diesmal die alternativen Antriebe (ohne Mild-Hybride) kaum zu beeinflussen. Mit 22'840 Neuzulassungen wurde das Ergebnis des Vorjahres um 7,7 Prozent übertroffen.

von Guido Biffiger

Die reinen PW-Elektrofahrzeuge stehen trotz vieler neuer Modelle zurzeit nicht nur in der Schweiz, sondern auch im restlichen Europa im Gegenwind. In der Schweiz rutschte der Marktanteil im ersten Quartal 2024 auf nur noch 18,3 Prozent ab, womit das Ergebnis des Jahres 2023 um deutliche 2,5 Prozent verpasst wurde. Weiterhin fehlende staatliche Kaufanreize, mangelhaftes Elektrosäulen-Netz, störische Wohnungsvermieter, teilweise zu geringe Reichweiten und stark gestiegene Strompreise vermiesen der Branche momentan die Nachfrage nach Neu- und Gebrauchtwagen.

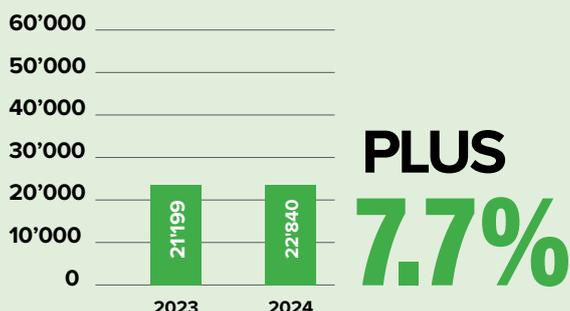
## HEV und PHEV legen zu

Entgegen dem Trend stiegen im ersten Quartal die Marktanteile der PHEV um 0,3 auf 9,4 Prozent und die der Vollhybride (HEV) um stattliche 2,5 auf immerhin 11,9 Prozent. Bei den PHEVs blieb in den Top Ten der Volvo XC60 klarer Marktleader. Mercedes GLC/Co und BMW X1/X2 sind weiterhin in der Spitzengruppe. Bei den Vollhybriden (HEV) dominieren weiterhin die japanischen Anbieter mit sechs PW in der Hitliste. Die beiden Spitzenreiter Toyota Yaris Cross und Yaris sind weiterhin an der Spitze. Neu sind Dacia Jogger, Renault Clio, Honda HR-V und Toyota RAV4.

## Reine E-Nutzfahrzeuge brechen ein

E-Nutzfahrzeuge bis 3,5 Tonnen sind die grossen Verlierer, ihr Marktanteil fiel von 10,3 Prozent 2023 auf 6,2 Prozent im ersten Quartal 2024. Die Hitliste wurde so erschüttert, dass keine Modellreihe auf dem Platz des Vorjahres blieb. Neuer Leader ist der Peugeot e-Expert. Einzige positive Überraschung ist der Einstieg eines ersten Pick-up-Modells, und zwar des Ford F 150 Lightning auf dem dritten Rang.

## ZULASSUNGEN ALTERNATIVE Q1-Q3 (OHNE MILD-HYBRIDE):



## E-Nutzfahrzeuge



Rang	Modellreihe	2024
1	Peugeot e-Expert	71
2	Renault Kangoo E-Tech	56
3	Ford F 150 Lightning	41
4	Fiat e-Scudo	34
5	Toyota Proace City EV	30
6	VW ID.Buzz Cargo	28
7	Renault Master E-Tech	24
8	Toyota Proace EV	23
9	Nissan Townstar eEV	22
10	Ford e-Transit	20

## Plug-in-Hybride



Rang	Modellreihe	2024
1	Volvo XC60	613
2	Mercedes GLC/Co	461
3	Porsche Cayenne/Co	314
4	BMW X1/X2	312
5	Peugeot 308	230
6	Volvo XC90	229
7	Opel Astra	160
8	LR Range Rover Sport	130
9	Ford Kuga	129
10	Toyota Prius	124

## Elektroautos



Rang	Modellreihe	2024
1	Tesla Y	2555
2	Škoda Enyaq/Co	768
3	Tesla Model 3	559
4	Volvo EX30	477
5	BMW iX1/iX2	436
6	VW ID.3	379
7	Audi Q4 e-tron/SB	336
8	Hyundai Ioniq 5	229
9	Hyundai Kona	229
10	Mercedes EQA	225

## Hybride



Rang	Modellreihe	2024
1	Toyota Yaris Cross	606
2	Toyota Yaris	580
3	Dacia Jogger	415
4	Renault Clio	402
5	Ford Kuga	349
6	Honda HR-V	324
7	Hyundai Tucson	312
8	Toyota Corolla	309
9	Toyota C-HR	268
10	Toyota RAV 4	236

## Brennstoffzelle

Mit einer Brennstoffzelle bezeichnete Fahrzeuge fahren zurzeit entweder mit Wasserstoff oder Methanol. Sie sind normalerweise mit dem Zusatz «Hydrogen» erkenntlich. BMW hat mit dem iX5 auch ein Wasserstoff-Testmodell, das trotz Wasserstoffantrieb den Zusatz Hydrogen trägt. Die einzigen offiziell lieferbaren Modelle mit Brennstoffzelle sind der Toyota Mirai und der Hyundai Nexa. Neu auf dem Markt sind der Citroën ë-Jumpy, der Opel Vivaro-e und der Peugeot Expert-e mit Hydrogen(Methanol)-Antrieb. Neu angekündigt ist mit dem Honda CR-V e-FCEV ein neues Modell des asiatischen Wasserstoffpioniers.



# Elektroautos

Modell	Always U5	Always U6	Alfa Romeo 33 Stradale	Audi e-tron GT quattro	Audi RS e-tron GT quattro	Audi Q4 45 e-tron	Audi Q4 SportBack 45 e-tron	Audi Q4 45 e-tron quattro	Audi Q4 SportBack 45 e-tron quattro	Audi Q4 55 e-tron quattro
Body	SUV	SUV	CO	SA	SA	SUV	SUV	SUV	SUV	SUV
Leistung (kW/PS)	150/204	160/218	552/750	350/476	440/598	210/286	210/286	210/286	210/286	250/340
Netto-Akkugrösse (kWh)	63	63	k. A.	83,7	83,7	77	77	77	77	77
Drehmoment (Nm)	310	315	k. A.	630	830	545	545	679	679	679
0-100 km/h (s)	7,8	7	3	4,5	3,3	6,7	6,7	6,6	6,6	5,4
Vmax (km/h)	160	160	333	245	250	180	180	180	180	180
Antrieb	VR	VR	4x4	4x4	4x4	HR	HR	4x4	4x4	4x4
Reichweite (km)	400	405	450	453	433	532	532	546	546	k. A.
Verbrauch/100 km (kWh)	17	16	k. A.	20,1	20,3	16,6	16,6	16,2	16,2	18,9
Zuladung (kg)	310	k. A.	k. A.	490	440	515	515	515	515	415
Basispreis CHF ab	45'490	48'990	3'000'000	111'550	151'650	60'450	62'400	64'000	65'950	68'650

Modell	Audi Q4 SportBack 55 e-tron quattro	Audi Q6 50 e-tron	Audi Q6 55 e-tron quattro	Audi SQ6 e-tron quattro	Audi Q8 50 e-tron quattro	Audi Q8 SportBack 50 e-tron quattro	Audi Q8 55 e-tron quattro	Audi Q8 SportBack 55 e-tron quattro	Audi SQ8 e-tron quattro	Audi SQ8 SportBack e-tron quattro
Body	SUV	SUV	SUV	SUV	SUV	SUV	SUV	SUV	SUV	SUV
Leistung (kW/PS)	250/340		285/388	360/490	250/340	250/340	300/408	300/408	370/503	370/503
Netto-Akkugrösse (kWh)	77	94,9	94,9	94,9	89	89	106	106	106	106
Drehmoment (Nm)	679	625	625	k. A.	664	664	664	664	973	973
0-100 km/h (s)	5,4	5,9	5,9	4,5	6	6	5,6	5,6	5,1	5,1
Vmax (km/h)	180	k. A.	k. A.	k. A.	200	200	200	200	210	210
Antrieb	4x4	H	4x4	4x4	4x4	4x4	4x4	4x4	4x4	4x4
Reichweite (km)	k. A.			598	505	505	600	600	458	458
Verbrauch/100 km (kWh)	18,9	19,4	19,4	18,4	23,9	23,7	24,4	24,1	29	28,2
Zuladung (kg)	415	k. A.	k. A.	k. A.	585	585	595	595	565	565
Basispreis CHF ab	70'600	80'500	91'830	101'300	88'150	90'350	101'300	103'500	110'300	112'500

Modell	BMW i4 e-Drive 35	BMW i4 e-Drive 40	BMW i4 xDrive 40	BMW i4 M50 xDrive	BMW i5 e-Drive 40	BMW i5 e-Drive 40	BMW i5 xDrive 40	BMW i5 M60 xDrive	BMW i5 M60 xDrive	BMW i7 eDrive 50
Body	HA	HA	HA	HA	SA	ES	SA	SA	ES	SA
Leistung (kW/PS)	210/286	250/340	295/401	400/544	250/340	250/340	290/394	442/601	442/601	335/455
Netto-Akkugrösse (kWh)	67	81,1	81,1	81,1	81,2	81,2	81,2	81,2	81,2	101,7
Drehmoment (Nm)	400	430	600	795	400	400	400	820	820	650
0-100 km/h (s)	6	5,7	4,9	3,9	6	6	6	3,8	3,8	5,5
Vmax (km/h)	190	190	k. A.	225	193	193	193	230	230	205
Antrieb	HR	HR	4x4	4x4	HR	HR	4x4	4x4	4x4	HR
Reichweite (km)	483	590	538	520	579	560	538	516	506	612
Verbrauch/100 km (kWh)	18,7	19,1	k. A.	22,5	18,9	19,3	22,8	20,5	20,8	20,3
Zuladung (kg)	555	555	k. A.	520	535	535	k. A.	590	590	535
Basispreis CHF ab	62'800	70'200	k. A.	87'350	85'500	87'900	89'900	124'400	126'900	142'400

Modell	BMW i7 xDrive 60	BMW i7 xDrive M70	BMW iX1 eDrive 20	BMW iX1 xDrive 30	BMW iX2 eDrive 20	BMW iX2 xDrive 30	BMW iX3	BMW iX xDrive 40	BMW iX xDrive 50	BMW iX xDrive M60
Body	SA	SA	SUV	SUV	SUV	SUV	SUV	SUV	SUV	SUV
Leistung (kW/PS)	400/544	485/659	150/204	230/313	150/204	230/313	210/286	240/326	385/523	455/619
Netto-Akkugrösse (kWh)	101,7	101,7	64,8	64,8	64,8	64,8	73,8	74,1	108,8	108,6
Drehmoment (Nm)	745	1015	250	494	250	494	400	630	765	1015
0-100 km/h (s)	4,7	3,7	8,6	5,6	k. A.	5,6	6,8	6,1	4,6	3,8
Vmax (km/h)	240	250	170	180	170	180	180	200	200	250
Antrieb	4x4	4x4	VR	4x4	VR	4x4	HR	4x4	4x4	4x4
Reichweite (km)	625	560	475	439	478	449	462	435	633	566
Verbrauch/100 km (kWh)	19,6	23,7	17,2	18,1	16,9	17,7	18	21,2	21,3	24,7
Zuladung (kg)	535	480	570	570	k. A.	k. A.	540	645	635	565
Basispreis CHF ab	172'500	221'780	53'600	60'700	55'300	62'400	79'200	96'300	121'800	156'900

# Elektroautos

Modell	BYD Atto 3 EV	BYD Dolphin Active EV	BYD Dolphin Boost EV	BYD Dolphin Comfort EV	BYD Han EV AWD	BYD Seal EV	BYD Seal EV AWD	BYD Seal U EV AWD	BYD Seal U EV AWD	BYD Tang EV AWD
Body	HA	HA	HA	HA	SA	SA	SA	SUV	SUV	SUV
Leistung (kW/PS)	150/204	70/95	130/177	150/204	380/517	230/313	390/530	160/218	160/218	380/517
Netto-Akkugrösse (kWh)	60,5	30,7	44,9	60,4	85,4	82,5	82,5	71,8	87	86,4
Drehmoment (Nm)	310	180	290	310	700	360	670	310	330	680
0-100 km/h (s)	7,3	10,5	7,5	7	3,9	5,9	3,8	9,3	9,6	4,6
Vmax (km/h)	160	150	160	160	180	180	180	175	175	180
Antrieb	VR	VR	VR	VR	4x4	HR	4x4	VR	VR	4x4
Reichweite (km)	420	340	310	427	521	550	700	420	500	400
Verbrauch/100 km (kWh)	15,6	15,2	15,4	15,9	18,5	13,8	15,8	19,9	20,5	23,8
Zuladung (kg)	410	k. A.	k. A.	410	410	k. A.	k. A.	410	410	571
Basispreis CHF ab	k. A.	k. A.	k. A.	k. A.	k. A.	k. A.	k. A.	k. A.	k. A.	k. A.

Modell	Cadillac Lyriq AWD	Citroën Ami	Citroën ë-Berlingo	Citroën ë-Berlingo 2024	Citroën ë-C3	Citroën ë-C4	Citroën ë-C4	Citroën ë-C4 X	Citroën ë-Space Tourer	Citroën ë-Space Tourer
Body	SUV	SA	MPV	MPV	HA	HA	HA	SA	MPV	MPV
Leistung (kW/PS)	388/528	6/8	100/136	100/136	83/113	100/136	115/156	115/156	100/136	100/136
Netto-Akkugrösse (kWh)	102	5,5	50	50	44	50	54	54	50	75
Drehmoment (Nm)	610	k. A.	260	270	120	260	270	270	260	260
0-100 km/h (s)	5,3	-	11,7	11,7	11	10,8	10	9,5	13,1	13,1
Vmax (km/h)	210	45	135	135	135	150	150	150	130	130
Antrieb	4x4	VR	VR	VR	VR	VR	VR	VR	VR	VR
Reichweite (km)	530	75	280	343	300	345	345	420	240	340
Verbrauch/100 km (kWh)	22,5	6	22,7	21,7	16,4	16,6	16,7	16,7	28,2	28,2
Zuladung (kg)	426	154	363	357	563	345	306	306	694	559
Basispreis CHF ab	82'000	9590	38'900	38'600	24'690	29'990	31'990	34'900	47'100	54'300

Modell	Cupra Born 58	Cupra Born 58 e-boost	Cupra Born 77 e-boost	Cupra Tavascan Endurance	Cupra Tavascan VZ 4WD	Dacia Spring Electric 45	Dacia Spring Electric 65	DS3 E-Tense	e.GO.e.Wave X	Fiat 500e
Body	HA	HA	HA	HA	HA	SUV	SUV	SUV	SUV	HA
Leistung (kW/PS)	150/204	170/231	170/231	210/286	250/340	33/45	48/65	115/156	86/117	70/95
Netto-Akkugrösse (kWh)	58	58	77	77	77	26,8	26,8	50	30,4	23,8
Drehmoment (Nm)	310	310	310	545	545	125	113	260	k. A.	220
0-100 km/h (s)	7,3	6,6	7	6,8	5,6	19,1	13,7	9	k. A.	9,5
Vmax (km/h)	160	160	160	180	180	125	125	150	135	135
Antrieb	HR	HR	HR	VR	4x4	VR	VR	VR	HR	VR
Reichweite (km)	427	422	551	547	517	230	220	402	163	180-198
Verbrauch/100 km (kWh)	17,3	17,6	17,5	15,6	16,6	13,9	14,5	15,5	18,6	13
Zuladung (kg)	452	442	350	k. A.	k. A.	288	265	450	290	400
Basispreis CHF ab	39'950	40'800	44'700	k. A.	k. A.	19'990	20'790	48'100	24'990 €	27'990

Modell	Fiat 500e	Fiat 500e 3+1	Fiat 500e C	Fiat Abarth 500e	Fiat Abarth 500e C	Fiat 600e	Fiat 600e Abarth	Fiat e Doblo	Fiat e-Ulysse	Fiat e-Ulysse
Body	HA	HA	CA	HA	CA	SUV	SUV	MPV	VAN	VAN
Leistung (kW/PS)	87/118	87/118	87/118	114/155	114/155	115/156	176/240	100/136	100/136	100/136
Netto-Akkugrösse (kWh)	42	42	42	37,8	37,8	51	k. A.	50	50	75
Drehmoment (Nm)	220	220	220	235	235	260	k. A.	260	k. A.	k. A.
0-100 km/h (s)	9	9	9	7	7	9	k. A.	11,2	k. A.	k. A.
Vmax (km/h)	150	150	150	155	155	150	k. A.	130	130	130
Antrieb	VR	VR	VR	VR	VR	VR	k. A.	VR	VR	VR
Reichweite (km)	298-320	298-320	298-320	265	255	406	k. A.	282	k. A.	329
Verbrauch/100 km (kWh)	15,6	15,6	15,6	17,1	17,9	16,4	k. A.	19,9	k. A.	k. A.
Zuladung (kg)	400	400	400	385	385	k. A.	k. A.	k. A.	590	590
Basispreis CHF ab	33'990	35'990	36'990	37'990	40'990	38'190	k. A.	k. A.	k. A.	k. A.

# Elektroautos

Modell	Fisker Ocean Sport	Fisker Ocean Ultra	Fisker Ocean Extreme	Ford Explorer EV 2024	Ford Mustang Mach E Standard	Ford Mustang Mach E Extended	Ford Mustang Mach E Standard AWD	Ford Mustang Mach E Extended AWD	Ford Mustang Mach E GT AWD	Genesis G80 Electrified AWD
Body	SUV	SUV	SUV	SUV	SUV	SUV	SUV	SUV	SUV	SA
Leistung (kW/PS)	202/275	397/540	415/564	125/170	198/269	216/294	232/315	258/351	358/487	272/370
Netto-Akkugrösse (kWh)	k. A.	k. A.	106,5	k. A.	72,6	91	72,6	91	91	87,2
Drehmoment (Nm)	k. A.	k. A.	696,4	k. A.	430	430	580	580	860	700
0-100 km/h (s)	7,4	4,2	3,9	k. A.	7,3	7	6,2	5,8	4,4	4,9
Vmax (km/h)	k. A.	k. A.	205	k. A.	180	180	180	180	200	225
Antrieb	V	4x4	4x4	HR	HR	HR	4x4	4x4	4x4	4x4
Reichweite (km)	464	690	707	k. A.	470	600	428	550	490	520
Verbrauch/100 km (kWh)	k. A.	k. A.	k. A.	k. A.	17,8	17,3	19,6	18,8	21,2	19,1
Zuladung (kg)	k. A.	k. A.	465	k. A.	351	445	414	433	369	445
Basispreis CHF ab	45'900	59'800	65'900	51'400	57'900	66'600	65'600	74'000	82'600	86'100

Modell	Genesis GV60 Premium EV	Genesis GV60 Sport AWD EV	Genesis GV60 Sport Plus AWD EV	Genesis GV70 Sport Electrified AWD	Honda e:Ny1	Hyundai Ioniq 5 EV 58 kWh	Hyundai Ioniq 5 4WD EV 58 kWh	Hyundai Ioniq 5 EV 77 kWh	Hyundai Ioniq 5 4WD EV 77 kWh	Hyundai Ioniq 5N 4WD EV 84 kWh
Body	SUV	SUV	SUV	SUV	SUV	SUV	SUV	SUV	SUV	SUV
Leistung (kW/PS)	168/229	234/318	360/490	360/490	150/204	125/170	173/235	168/229	239/325	478/650
Netto-Akkugrösse (kWh)	77,4	77,4	77,4	77,4	68,8	58	58	77,4	77,4	84
Drehmoment (Nm)	350	605	700	700	310	350	605	350	605	740
0-100 km/h (s)	7,8	5,5	4	4,8	7,6	8,5	6,1	7,3	5,1	3,5
Vmax (km/h)	185	200	235	235	160	185	185	185	185	260
Antrieb	HR	4x4	4x4	4x4	VR	HR	4x4	HR	4x4	4x4
Reichweite (km)	517	470	466	455	412	384	360	476-507	454-481	448
Verbrauch/100 km (kWh)	17	18,8	19,1	19,2	18,2	16,7	18,1	18	19,1	21,2
Zuladung (kg)	520	515	515	535	324	384	385	360	360	355
Basispreis CHF ab	62'400	68'200	82'100	76'400	45'990	49'900	53'900	54'900	58'900	79'900

Modell	Hyundai Ioniq 6 EV 53 kWh	Hyundai Ioniq 6 EV 77,4 kWh	Hyundai Ioniq 6 4WD EV 77,4 kWh	Hyundai Kona EV 48 kWh	Hyundai Kona EV 65 kWh	JAC e-JS1	JAC e-JS4	Jaguar I-Pace EV 400 AWD	Jeep Avenger BEV	Kia EV6 58 kWh
Body	SA	SA	SA	SUV	SUV	HA	SUV	SUV	SUV	SUV
Leistung (kW/PS)	111/151	168/229	239/325	115/156	160/218	45/61	142/193	294/400	115/156	125/170
Netto-Akkugrösse (kWh)	53	77,4	77,4	48,4	65,4	31,4	65,7	90	51	58
Drehmoment (Nm)	350	350	605	255	255	150	340	696	260	350
0-100 km/h (s)	8,8	7,4	5,1	8,8	7,8	-	11	4,8	9	8,5
Vmax (km/h)	185	185	185	162	172	102	140	200	150	185
Antrieb	HR	HR	4x4	VR	VR	VR	VR	4x4	VR	HR
Reichweite (km)	429	614	583	377	514	280	410	408-469	404	394
Verbrauch/100 km (kWh)	13,9	14,3	15,1	14,6	14,7	11	18	25,2	16,4	16,6
Zuladung (kg)	372-430	349-425	349-425	345	350	k. A.	300	444	420	375
Basispreis CHF ab	47'900	51'900	55'900	42'900	46'900	17'689	35'989	97'000	35'990	49'950

Modell	Kia EV6 77 kWh	Kia EV6 AWD 77 kWh	Kia EV6 GT AWD 77 kWh	Kia EV9 100 kWh	Kia EV9 AWD 100 kWh	Kia Niro EV	Kia e-Soul	Kyburz e-Rod	Kyburz e-Rod Offroad	Lexus RZ 300e
Body	SUV	SUV	SUV	SUV	SUV	SUV	SUV	RO	RO	SUV
Leistung (kW/PS)	168/228	239/325	430/585	149/203	283/385	150/204	150/204	45/61	45/61	150/204
Netto-Akkugrösse (kWh)	77,4	77,4	77,4	99,8	99,8	64,8	64	21,9	19,2	71,4
Drehmoment (Nm)	350	605	740	350	700	255	395	140	140	435
0-100 km/h (s)	7,3	5,2	3,5	9,4	5,3	7,8	7,9	k. A.	-	5,3
Vmax (km/h)	185	185	260	185	200	167	167	120	90	160
Antrieb	HR	4x4	4x4	HR	4x4	VR	VR	HR	HR	VR
Reichweite (km)	528	506	424	563	503	460	452	208	130	478
Verbrauch/100 km (kWh)	16,5	17,2	20,6	20,2	22,8	16,2	15,7	k. A.	k. A.	14,9
Zuladung (kg)	350	350	350-410	509	514-552	464	347	210	k. A.	480
Basispreis CHF ab	57'950	60'750	77'900	75'950	83'950	39'950	46'950	k. A.	k. A.	62'900

# Elektroautos

Modell	Lexus RZ 450e AWD	Lotus Eletre	Lotus Eletre S	Lotus Eletre R	Lotus Emeya	Lotus Emeya S	Lotus Emeya R	Lotus Evija	Lucid Air Pure	Lucid Air Pure AWD
Body	SUV	SUV	SUV	SUV	SA	SA	SA	CO	SA	SA
Leistung (kW/PS)	230/313	450/612	450/612	675/918	450/612	450/612	675/918	1471/2001	325/442	358/487
Netto-Akkugrösse (kWh)	71,4	112	112	112	112	112	112	90	88	88
Drehmoment (Nm)	435	710	710	985	710	710	985	1704	550	600
0-100 km/h (s)	5,3	4,5	4,5	2,95	4,15	4,15	2,78	< 3	4,7	4
Vmax (km/h)	160	258	258	265	250	250	256	320	200	200
Antrieb	4x4	4x4	4x4	4x4	4x4	4x4	4x4	k. A.	HR	4x4
Reichweite (km)	438	600	535	450	610	610	485	347	725	725
Verbrauch/100 km (kWh)	16,8	k. A.	k. A.	k. A.	k. A.	k. A.	k. A.	17,3	14,1	15,7
Zuladung (kg)	459	k. A.	k. A.	k. A.	k. A.	k. A.	k. A.	k. A.	513	513
Basispreis CHF ab	69'900	96'712	120'699	150'695	115'520	144'420	180'560	2'000'000	91'000	100'000

Modell	Lucid Air Touring AWD	Lucid Air Grand Touring AWD	Lucid Air Sapphire AWD	Maserati GranTurismo Folgore Q4 BEV	Maserati Grecale Folgore Q4 BEV	Maxus Mifa 9	Mazda MX-30 EV	Mercedes EQA 250	Mercedes EQA 250+	Mercedes EQA 300 Swiss Star4M
Body	SA	SA	SA	CO	SUV	VAN	SUV	SUV	SUV	SUV
Leistung (kW/PS)	462/629	611/830	922/1254	572/778	410/558	180/245	107/146	140/190	140/190	168/228
Netto-Akkugrösse (kWh)	93	112	118	83	105	90	35,5	66,5	70,5	66,5
Drehmoment (Nm)	1000	1200	1939	1350	820	350	271	385	385	390
0-100 km/h (s)	3,4	3	1,89	2,7	4,1	8,9	9,7	8,6	8,6	7,7
Vmax (km/h)	225	270	330	325	220	180	140	160	160	160
Antrieb	4x4	4x4	4x4	4x4	4x4	VR	VR	VR	VR	4x4
Reichweite (km)	725	792	687	450	431	440	200	531	560	459
Verbrauch/100 km (kWh)	15,9	16	k. A.	22,1	27,8	21,3	17,9	16,6	16,4	18,6
Zuladung (kg)	513	513	k. A.	395	555	615	399	425	415	425
Basispreis CHF ab	105'000	135'000	270'000	k. A.	k. A.	65'900	42'600	54'702	63'535	55'405

Modell	Mercedes EQA 350 Swiss Star 4M	Mercedes EQB 250+	Mercedes EQB 300 Swiss Star 4M	Mercedes EQB 350 Swiss Star 4M	Mercedes EQC 400 4M	Mercedes EQE 300	Mercedes EQE 350+	Mercedes EQE 350 Executive 4M	Mercedes EQE 500 Executive 4M	Mercedes-AMG EQE 43 Executive 4M
Body	SUV	SUV	SUV	SUV	SUV	SA	SA	SA	SA	SA
Leistung (kW/PS)	215/292	140/190	168/228	215/292	300/408	180/245	215/292	215/292	300/408	350/476
Netto-Akkugrösse (kWh)	66,5	70,5	66,5	66,5	80	89	90,6	89	90,6	90,6
Drehmoment (Nm)	520	385	390	520	760	550	565	765	858	858
0-100 km/h (s)	6	8,9	8	6,2	5,1	7,3	6,4	6,3	4,7	4,2
Vmax (km/h)	160	160	160	160	180	210	210	210	210	210
Antrieb	4x4	VR	4x4	4x4	4x4	HR	HR	4x4	4x4	4x4
Reichweite (km)	459	534	447	447	437	622	682	614	620	507
Verbrauch/100 km (kWh)	18,6	17,4	19,2	19,2	24,9	19,5	16,8	19,5	19,5	23,7
Zuladung (kg)	425	435	435	435	445	490	535	505	495	560
Basispreis CHF ab	57'412	62'331	61'427	63'435	79'200	80'197	89'832	89'702	91'739	112'817

Modell	Mercedes-AMG EQE 53 Exec. 4M+	Mercedes EQE SUV 300	Mercedes EQE SUV 350+	Mercedes EQE SUV 350 Executive 4M	Mercedes EQE SUV 500 Executive 4M	Mercedes-AMG EQE SUV 43 Exec. 4M	Mercedes-AMG EQE SUV 53 Exec. 4M+	Mercedes EQS 450+	Mercedes EQS 450 Executive 4M	Mercedes EQS 500 AM
Body	SA	SUV	SUV	SUV	SUV	SUV	SUV	SA	SA	SA
Leistung (kW/PS)	460/626	180/245	215/292	215/292	300/408	350/476	460/626	265/360	265/360	330/449
Netto-Akkugrösse (kWh)	90,6	90,6	96	90,6	96	90,6	90,6	108,4	108,4	108,4
Drehmoment (Nm)	950	550	565	765	858	858	950	568	800	828
0-100 km/h (s)	3,5	7,6	6,6	6,6	4,9	4,5	3,7	6,1	5,6	4,8
Vmax (km/h)	220	210	210	210	210	210	240	210	210	210
Antrieb	4x4	HR	HR	4x4	4x4	4x4	4x4	HR	4x4	4x4
Reichweite (km)	504	553	549	593	549	476	551	754	718	719
Verbrauch/100 km (kWh)	22,9	22	21,8	22,6	22,6	25,6	22,4	19,7	20,9	20,9
Zuladung (kg)	555	515	545	515	535	595	515	530	505	505
Basispreis CHF ab	118'840	101'676	104'687	98'464	105'490	136'304	148'047	141'925	136'104	153'970

# Elektroautos

Modell	Mercedes EQS Executive 580 AM	Mercedes EQS 53 AM	Mercedes EQS 53 AM+ Dynamic Plus	Mercedes EQS SUV 450 Executive 4M	Mercedes EQS SUV 500 4M	Mercedes EQS SUV 580 Executive AM	Mercedes-Maybach EQS SUV 680 AM	Mercedes EQT	Mercedes EQV 250	Mercedes EQV 300
Body	SA	SA	SA	SUV	SUV	SUV	SUV	MPV	VAN	VAN
Leistung (kW/PS)	400/544	484/658	560/761	265/360	330/449	400/544	484/658	90/122	150/204	150/204
Netto-Akkugrösse (kWh)	108,4	108,4	108,4	118	118	118	118	45	60	90
Drehmoment (Nm)	858	950	1020	800	828	858	950	245	365	365
0-100 km/h (s)	4,3	3,8	3,4	6,1	5,3	4,7	4,4	k. A.	k. A.	10
Vmax (km/h)	210	220	250	210	210	210	210	134	140	160
Antrieb	4x4	4x4	4x4	4x4	4x4	4x4	4x4	k. A.	VR	VR
Reichweite (km)	718	571	529	673	673	673	612	282	273	352
Verbrauch/100 km (kWh)	20,9	24,2	23,4	22,8	22,8	22,8	24,1	19	28,9	28,7
Zuladung (kg)	505	525	529	570	570	565	425	544	687	687
Basispreis CHF ab	162'401	190'304	k. A.	139'115	159'390	174'375	218'600	53'293	87'129	k. A.

Modell	Mercedes e-Citan Tourer	Mercedes e-Vito Tourer	Mercedes e-Vito Tourer	MG4 Standard EV	MG4 Long Range EV	MG5 Long Range EV	MG5 Standard EV	MG ZS long Range EV	MG ZS Standard EV	MG Marvel R EV
Body	MPV	BUS	BUS	HA	HA	ES	ES	SUV	SUV	SUV
Leistung (kW/PS)	90/122	150/204	150/204	125/170	150/204	115/156	130/177	130/177	115/156	132/180
Netto-Akkugrösse (kWh)	45	60	90	49	59,5	57,7	50,3	65,7	49,3	66
Drehmoment (Nm)	245	365	365	250	250	280	280	280	280	410
0-100 km/h (s)	10,3	k. A.	k. A.	7,7	7,9	8,3	8,3	8,6	8,6	7,9
Vmax (km/h)	134	140	160	160	160	185	185	175	175	200
Antrieb	VR	VR	VR	HR	HR	VR	VR	VR	VR	4x4
Reichweite (km)	284	239	378	350	450	400	320	440	320	402
Verbrauch/100 km (kWh)	19	27,8	27,9	17	16,6	17,9	18,4	17,8	17,3	19,4
Zuladung (kg)	544	736-945	736-945	448	462	455	455	490	450	478
Basispreis CHF ab	46'764	89'745	k. A.	28'990	k. A.	k. A.	k. A.	29'990	k. A.	43'990

Modell	MG Marvel R Performance EV	MG Cyberster	MG Cyberster 4x4	Microlino Lite	Microlino m-cro	Microlino m-cro	Microlino m-cro	Mini Cooper E	Mini Cooper SE	Mini Countryman E
Body	SUV	RO	RO	HA	HA	HA	HA	HA	HA	SUV
Leistung (kW/PS)	212/288	250/340	400/544	6 kW/8 PS	12,5/17	12,5/17	12,5/17	135/184	160/218	150/204
Netto-Akkugrösse (kWh)	66	64	77	5,5	5,5	10,5	15	40,7	49,2	64,6
Drehmoment (Nm)	665	475	725	89	89	89	89	290	330	250
0-100 km/h (s)	4,9	5,2	3,2	-	-	-	-	7,3	6,7	8,6
Vmax (km/h)	200	k. A.	200	45	90	90	90	160	170	170
Antrieb	4x4	HR	4x4	VR	VR	VR	VR	VR	VR	VR
Reichweite (km)	370	520	580	177	93	177	228	305	402	462
Verbrauch/100 km (kWh)	20,9	k. A.	k. A.	k. A.	7,8	7,8	7,8	14,2	14,6	16
Zuladung (kg)	453	k. A.	k. A.	k. A.	179	179	179	k. A.	k. A.	k. A.
Basispreis CHF ab	k. A.	k. A.	k. A.	16'490	17'990	19'990	21'490	39'900	43'600	49'200

Modell	Mini Countryman SE All4	Nio EL6 4x4	Nio EL6 4x4	Nio EL7 4x4	Nio EL7 4x4	Nio ET5 4x4	Nio ET5 Touring 4x4	Nio ET5 4x4	Nio ET5 Touring 4x4	Nio ET7 4x4
Body	SUV	SUV	SUV	SUV	SUV	HA	ES	HA	ERS	SA
Leistung (kW/PS)	225/306	360/490	360/490	480/653	480/653	360/490	360/490	360/490	360/490	480/653
Netto-Akkugrösse (kWh)	64,6	75	100	75	100	75	75	100	100	70
Drehmoment (Nm)	494	700	700	850	850	700	700	700	700	850
0-100 km/h (s)	5,6	4,5	4,5	3,9	3,9	4	4	4	4	3,8
Vmax (km/h)	180	200	200	200	200	200	200	200	200	200
Antrieb	4x4	4x4	4x4	4x4	4x4	4x4	4x4	4x4	4x4	4x4
Reichweite (km)	432	406	529	390	509	456	430	590	560	450
Verbrauch/100 km (kWh)	17,3	21,2	20,4	23,1	21,6	21,2	23	18,6	19,3	22,3
Zuladung (kg)	k. A.	475	455	k. A.	449	k. A.	k. A.	455	445	k. A.
Basispreis CHF ab	52'800	k. A.	k. A.	k. A.	k. A.					

# Elektroautos

Modell	Nio ET7 4x4	Nio ET7 4x4	Nissan Ariya 63 kWh	Nissan Ariya 87 kWh	Nissan Ariya 87 kWh e-4orce	Nissan Ariya 87 kWh performance e-4orce	Nissan Leaf 39 kWh	Nissan Leaf 59 kWh	Opel Astra Electric	Opel Astra Electric SW
Body	SA	SA	SUV	SUV	SUV	SUV	HA	HA	HA	ES
Leistung (kW/PS)	480/653	480/653	160/218	178/242	225/306	290/394	110/150	160/218	115/156	115/156
Netto-Akkugrösse (kWh)	100	150	63	87	87	87	39	59	12,4	12,4
Drehmoment (Nm)	850	850	300	300	600	600	320	340	270	270
0-100 km/h (s)	3,8	3,8	7,5	7,6	5,7	5,1	7,9	6,9	9,2	9,2
Vmax (km/h)	200	200	160	160	200	200	144	157	170	170
Antrieb	4x4	4x4	VR	VR	4x4	4x4	VR	VR	VR	VR
Reichweite (km)	580	k. A.	414	544	498	498	270-285	385	429	429
Verbrauch/100 km (kWh)	21,8	k. A.	17,1	17,3	19,4	19,4	17	18	16,2	16,2
Zuladung (kg)	446	k. A.	420	409	396	396	360-415	329-384	364	364
Basispreis CHF ab	k. A.	k. A.	45'990	52'490	59'490	67'990	31'990	39'940	40'100	41'140

Modell	Opel Combo-e Life	Opel Corsa Electric	Opel Corsa Electric	Opel Mokka Electric	Opel Mokka Electric	Opel Rocks Electric	Opel Vivaro-e Combi	Opel Vivaro-e Combi	Opel Zafira-e Life	Opel Zafira-e Life
Body	MPV	HA	HA	SUV	SUV	SA	MPV	MPV	VAN	HA
Leistung (kW/PS)	100/136	100/136	115/156	100/136	115/156	6/8	100/136	100/136	100/136	100/136
Netto-Akkugrösse (kWh)	46,6	46,6	47,6	46,6	50,6	5,5	46	69	46	69
Drehmoment (Nm)	260	260	270	260	270	k. A.	260	260	260	260
0-100 km/h (s)	11,7	8,7	8,1	9,2	9	-	13,3	12,1	13,3	12,1
Vmax (km/h)	135	150	150	150	150	45	130	130	130	130
Antrieb	VR	VR	VR	VR	VR	VR	VR	VR	VR	VR
Reichweite (km)	245-293	354	405	374	436	75	196-238	285-339	196-238	285-339
Verbrauch/100 km (kWh)	18,7-22,7	16,1	14,6	17	16,7	k. A.	28,2	29,5	28,2	29,5
Zuladung (kg)	551	390	390	417	417	154	981	960	721	613
Basispreis CHF ab	41'470	32'790	36'990	35'840	37'790	9690	48'330	55'830	53'720	61'720

Modell	(GWM) Ora Funky Cat 300	(GWM) Ora Funky Cat 400	Peugeot e-208	Peugeot e-208	Peugeot e-2008	Peugeot e-2008	Peugeot e-308	Peugeot e-308 SW	Peugeot e-3008	Peugeot e-5008
Body	HA	HA	HA	HA	SUV	SUV	HA	ES	SUV	SUV
Leistung (kW/PS)	126/171	126/171	100/136	115/156	100/136	115/156	115/156	115/156	155/211	155/211
Netto-Akkugrösse (kWh)	45,4	59,3	46,3	48,1	46,3	48,1	51	51	73	73
Drehmoment (Nm)	250	250	260	260	260	260	270	270	345	345
0-100 km/h (s)	k. A.	6,9	9	8,2	9,1	9,9	10,5	10,7	8,8	k. A.
Vmax (km/h)	160	160	150	150	150	150	170	170	170	k. A.
Antrieb	VR	VR	VR	VR	VR	VR	VR	VR	VR	VR
Reichweite (km)	310	420	346	374	374	436	429	429	525	503
Verbrauch/100 km (kWh)	16,7	16,5	16,2	15,4	17	16,7	16,2	16,2	21,3	k. A.
Zuladung (kg)	355	355	325	325	393	393	431	441	457	k. A.
Basispreis CHF ab	k. A.	k. A.	31'050	36'950	34'550	36'550	42'950	44'250	50'500	k. A.

Modell	Peugeot e-Rifter	Peugeot e-Traveller	Peugeot e-Traveller	Pininfarina Battista	Polestar 2 Standard Range Single	Polestar 2 Long Range Single	Polestar 2 Long Range Dual 4x4	Polestar 2 Performance Dual 4x4	Polestar 3 Long Range Dual 4x4	Polestar 3 Performance Dual 4x4
Body	MPV	VAN	VAN	CO	HA	HA	HA	HA	SUV	SUV
Leistung (kW/PS)	100/136	100/136	100/136	1397/1900	200/272	220/299	310/422	350/476	360/489	380/517
Netto-Akkugrösse (kWh)	46,3	46	69	120	69	82	82	82	107	107
Drehmoment (Nm)	260	260	260	2340	490	490	740	740	840	910
0-100 km/h (s)	11,7	10,8	11,9	1,86	6,4	6,2	4,5	4,2	5	4,7
Vmax (km/h)	135	130	130	350	205	205	205	205	210	210
Antrieb	VR	VR	VR	4x4	HR	HR	4x4	4x4	4x4	4x4
Reichweite (km)	354	230	330	476	546	655	593	591	631	561
Verbrauch/100 km (kWh)	21,7	28,2	29,5	k. A.	k. A.	k. A.	k. A.	k. A.	21,8	23
Zuladung (kg)	530	841	825	196	375	421	412	412	412	412
Basispreis CHF ab	43'500	53'000	55'000	2'250'000	48'900	55'900	58'900	65'400	86'800	93'800

# Elektroautos

Modell	Polestar 4 Long Range Single	Polestar 4 Long Range Dual 4x4	Porsche Macan 4 Electro	Porsche Macan 4 Turbo Electro	Porsche Taycan	Porsche Taycan Sport Turismo	Porsche Taycan 4 Cross Turismo	Porsche Taycan 4S	Porsche Taycan 4S Sport Turismo	Porsche Taycan 4S Cross Turismo
Body	SUV	SUV	SUV	SUV	SA	ES	ES	SA	ES	ES
Leistung (kW/PS)	200/272	400/544	285/387	430/584	300/408	300/408	320/435	340/462	340/462	380/517
Netto-Akkugrösse (kWh)	100	100	95	95	82,3	82,3	97	82,3	82,3	97
Drehmoment (Nm)	343	686	650	1130	410	410	585	695	695	650
0-100 km/h (s)	7,1	3,8	5,2	3,3	4,8	4,8	4,7	3,7	3,7	3,8
Vmax (km/h)	200	200	220	260	230	230	220	250	250	240
Antrieb	HR	4x4	4x4	4x4	HR	HR	4x4	4x4	4x4	4x4
Reichweite (km)	610	580	613	591	590	565	613	557	534	610
Verbrauch/100 km (kWh)	18,1	21	21,1	20,7	19,7	20,6	22	20,7	21,6	22
Zuladung (kg)	412	412	590	545	705	655	605	710	680	605
Basispreis CHF ab	63'900	71'900	95'800	131'200	113'900	115'000	127'500	136'700	137'800	143'000

Modell	Porsche Taycan Turbo	Porsche Taycan Turbo Sport Turismo	Porsche Taycan Turbo Cross Turismo	Porsche Taycan Turbo S	Porsche Taycan Turbo S Sport Turismo	Porsche Taycan Turbo S Cross Turismo	Porsche Taycan Turbo GT	Renault 5 E-Tech 95 Electric	Renault 5 E-Tech 120 Electric	Renault 5 E-Tech 150 Electric
Body	SA	ES	ES	SA	ES	ES	SA	HA	HA	HA
Leistung (kW/PS)	520/707	520/707	520/707	570/775	570/775	570/775	580/789	70/95	90/122	110/150
Netto-Akkugrösse (kWh)	97	97	97	97	97	97	97	40	40	52
Drehmoment (Nm)	940	940	940	1110	1110	1110	1300	215	225	245
0-100 km/h (s)	2,7	2,7	2,8	2,4	2,4	2,5	2,3	k. A.	k. A.	k. A.
Vmax (km/h)	260	260	250	260	260	250	290	150	150	150
Antrieb	4x4	4x4	4x4	4x4	4x4	4x4	4x4	VR	VR	VR
Reichweite (km)	630	606	597	630	604	596	554	300	300	400
Verbrauch/100 km (kWh)	20,5	21,6	22	20,5	21,5	22	21,6	k. A.	k. A.	k. A.
Zuladung (kg)	590	565	560	575	550	555	420	k. A.	k. A.	k. A.
Basispreis CHF ab	198'400	199'500	200'000	237'900	239'000	239'500	272'500	k. A.	k. A.	k. A.

Modell	Renault Kangoo E-Tech 11 kW	Renault Kangoo E-Tech 22 kW	Renault Megane E-Tech Electric	Renault Scenic E-Tech Electric	Renault Twingo E-Tech Electric	Renault Zoe E-Tech Electric	Rimac Nevera	Rolls-Royce Spectre	Seres 5	Škoda Enyaq IV 85
Body	MPV	MPV	HA	VAN	HA	HA	CO	CO	SUV	SUV
Leistung (kW/PS)	90/122	90/122	160/218	160/218	60/82	100/136	1408/1914	430/585	430/585	210/286
Netto-Akkugrösse (kWh)	45	45	87	87	22	52	120	102	80	77
Drehmoment (Nm)	245	245	300	300	160	245	2340	900	940	545
0-100 km/h (s)	12,6	12,6	7,4	7,9	12,9	9,5	1,8	4,5	4,3	6,8
Vmax (km/h)	135	135	160	160	135	140	412	250	200	180
Antrieb	VR	VR	VR	VR	HR	VR	4x4	4x4	4x4	HR
Reichweite (km)	285	285	450	625	266	385	550	488	483	560
Verbrauch/100 km (kWh)	17,4	17,5	17,3	18,9	16,5	20	30	23,6	k. A.	15,8
Zuladung (kg)	439	439	447	524	416	350	k. A.	425	600	513
Basispreis CHF ab	39'500	41'000	36'000	43'700	22'000	31'300	2'000'000	450'000	59'000	60'800

Modell	Škoda Enyaq IV 85 4x4	Škoda Enyaq IV Coupe 85 4x4	Škoda Enyaq IV RS 4x4	Škoda Enyaq IV Coupe RS 4x4	Smart Hashtag 1	Smart Hashtag 1 Brabus AWD	Smart Hashtag 3	Smart Hashtag 3 Brabus AWD	Ssangyong/KGM Korando e-Motion	Ssangyong/KGM Torres EVX
Body	SUV	SUV	SUV	SUV	SUV	SUV	SUV	SUV	SUV	SUV
Leistung (kW/PS)	210/286	210/286	250/340	250/340	200/272	315/428	200/272	315/428	140/190	152/207
Netto-Akkugrösse (kWh)	77	77	77	77	47	66	47	66	61,5	73,4
Drehmoment (Nm)	679	679	679	679	343	543	343	543	360	339
0-100 km/h (s)	6,8	6,6	6,5	5,5	6,7	3,9	5,8	3,7	8,5	8,1
Vmax (km/h)	180	180	180	180	180	180	180	180	156	175
Antrieb	4x4	4x4	4x4	4x4	HR	4x4	HR	4x4	VR	VR
Reichweite (km)	533	533	539	520	310	400	325	415	346	462
Verbrauch/100 km (kWh)	16,9	16,5	16,7	16,3	18,1	18,2	17,2	17,6	19,4	18,7
Zuladung (kg)	528	520	499	498	425	425	419	419	410	k. A.
Basispreis CHF ab	63'450	72'100	68'100	70'000	35'480	46'980	36'480	48'980	40'990	k. A.

# Elektroautos

Modell	Subaru Solterra eV AWD	Tesla Model 3 Standard Range	Tesla Model 3 Long Range AWD	Tesla Model 3 Performance AWD	Tesla S Long Range Dual AWD	Tesla S Plaid Tri-AWD	Tesla X Long Range Dual AWD	Tesla X Plaid Tri-AWD	Tesla Model Y Standard Range	Tesla Model Y Long Range AWD
Body	SUV	SA	SA	SA	HA	HA	SUV	SUV	SUV	SUV
Leistung (kW/PS)	160/218	208/283	366/498	393/534	493/670	750/1020	493/670	750/1020	255/347	378/514
Netto-Akkugrösse (kWh)	71,4	58	82	82	100	100	100	100	57	79
Drehmoment (Nm)	337	420	493	660	755	1140	755	1140	350	493
0-100 km/h (s)	6,9	6,1	4,4	3,3	3,2	2,1	3,9	2,6	6,9	5
Vmax (km/h)	160	201	201	261	250	322	250	262	217	217
Antrieb	4x4	HR	4x4	4x4	4x4	4x4	4x4	4x4	HR	4x4
Reichweite (km)	413-454	513	560	530	634	600	576	543	455	533
Verbrauch/100 km (kWh)	18,1	14,4	16	16	17,5	18,7	17,5	18,7	15,7	16,9
Zuladung (kg)	465	313	313	313	364	365	555	540	315	315
Basispreis CHF ab	55'900	42'990	50'990	k. A.	84'990	99'990	89'990	104'990	44'990	51'990

Modell	Tesla Model Y Performance AWD	Toyota bZ4X EV	Toyota bZ4X AWD EV	Toyota Proace City Verso EV	Toyota Proace Verso EV	Toyota Proace Verso EV	Volvo EC 40 Single EV	Volvo EC 40 Single Extended EV	Volvo EC 40 Twin EV AWD	Volvo EC 40 Twin Performance EV AWD
Body	SUV	SUV	SUV	VAN	VAN	VAN	SUV	SUV	SUV	SUV
Leistung (kW/PS)	393/534	150/204	160/218	100/136	100/136	100/136	175/238	185/252	300/408	325/442
Netto-Akkugrösse (kWh)	79	71,4	71,4	46	46	69	70	82	82	82
Drehmoment (Nm)	660	266	337	270	270	270	420	420	670	670
0-100 km/h (s)	3,7	7,5	6,9	11,2	12,1	13,3	7,3	7,3	4,7	4,6
Vmax (km/h)	250	160	160	135	130	130	180	180	180	180
Antrieb	4x4	VR	4x4	VR	VR	VR	HR	HR	4x4	4x4
Reichweite (km)	514	513	461	330	230	330	485	583	553	552
Verbrauch/100 km (kWh)	17,3	14,4	16,2	21,7	28,2	29,5	18,1	17,5	18,7	18,7
Zuladung (kg)	313	455	450	433-456	760-951	760-951	478	479	510	504
Basispreis CHF ab	57'990	51'200	58'200	39'900	49'900	59'900	55'400	59'000	64'550	69'050

Modell	Volvo EX30 Single EV	Volvo EX30 Single Extended EV	Volvo EX30 Twin Performance EV AWD	Volvo EX 40 Single EV	Volvo EX 40 Single Extended EV	Volvo EX 40 Twin EV AWD	Volvo EX 40 Twin Performance EV AWD	Volvo EX 90 Single EV	Volvo EX 90 Twin EV AWD	Volvo EX 90 Twin Performance EV AWD
Body	SUV	SUV	SUV	SUV	SUV	SUV	SUV	SUV	SUV	SUV
Leistung (kW/PS)	200/272	200/272	315/428	175/238	185/252	300/408	325/442	279/205	300/408	380/517
Netto-Akkugrösse (kWh)	49	64	64	67	78	78	78	101	107	107
Drehmoment (Nm)	343	343	543	420	420	670	670	490	770	910
0-100 km/h (s)	5,7	5,3	3,6	7,3	7,3	4,8	4,6	8,4	5,9	4,9
Vmax (km/h)	180	180	180	180	180	180	180	180	180	180
Antrieb	HR	HR	4x4	HR	HR	4x4	4x4	HR	4x4	4x4
Reichweite (km)	344	476	450	479	576	539	537	580	600	590
Verbrauch/100 km (kWh)	16,7	17,5	18	18,7	18,4	19,4	19,4	19,9	20,9	21,1
Zuladung (kg)	445	465	450	524	519	558	541	485	564	564
Basispreis CHF ab	37'850	42'500	47'950	51'850	57'900	63'550	68'450	94'950	103'250	112'650

Modell	Voyah Free 4x4	VW ID.3 Pro	VW ID.3 Pro S	VW ID.4 Pure	VW ID.4 Pro	VW ID.4 Pro 4Motion	VW ID.4 GTX 4Motion	VW ID.5 Pro	VW ID.5 GTX 4Motion	VW ID.7 Pro
Body	SUV	HA	HA	SUV	SUV	SUV	SUV	SUV	SUV	SA
Leistung (kW/PS)	360/490	150/204	150/204	125/170	210/286	210/286	250/340	210/286	250/340	210/286
Netto-Akkugrösse (kWh)	106,7	58	77	52	77	77	77	77	77	77
Drehmoment (Nm)	720	310	310	310	545	472	545	545	k. A.	545
0-100 km/h (s)	4,4	7,3	7,9	9	6,7	6,6	5,4	6,7	5,4	6,5
Vmax (km/h)	200	160	160	160	180	180	180	180	180	180
Antrieb	4x4	HR	HR	HR	HR	4x4	4x4	HR	4x4	HR
Reichweite (km)	500	429	559	364	550	527	521	567	538	621
Verbrauch/100 km (kWh)	20,2	16,5	16,2	17,9	18,4	17,8	18,7	18	18,6	16,3
Zuladung (kg)	605	458	445	514	534	523	514	537	518	458
Basispreis CHF ab	69'990	37'400	42'600	41'100	50'400	53'300	62'300	53'600	64'400	68'800

# Elektroautos

Modell	VW ID.7 Pro S	VW ID.7 Pro Tourer	VW ID.7 GTX 4Motion	VW ID. Buzz Pro	VW ID. Buzz GTX 4Motion					
Body	SA	ES	ES	MPV	MPV					
Leistung (kW/PS)	210/286	210/286	250/340	150/204	250/340					
Netto-Akkugrösse (kWh)	86	77	79	77	79					
Drehmoment (Nm)	545	545	k. A.	310	k. A.					
0-100 km/h (s)	6,5	k. A.	k. A.	10,2	6,5					
Vmax (km/h)	180	180	180	145	160					
Antrieb	HR	HR	k. A.	HR	4x4					
Reichweite (km)	700	600	625	423	400					
Verbrauch/100 km (kWh)	k. A.	k. A.	k. A.	22	k. A.					
Zuladung (kg)	k. A.	545	k. A.	529	k. A.					
Basispreis CHF ab	k. A.	k. A.	k. A.	73'940	k. A.					

# E-Nutzfahrzeuge

Modell	Citroën Ami Cargo	Citroën ë-Berlingo Van	Citroën ë-Berlingo Van 2024	Citroën ë-Jumper	Citroën ë-Jumpy	Citroën ë-Jumpy	Fiat e-Doblo	Fiat e-Ducato	Fiat e-Scudo	Fiat e-Scudo
Body	SA	KW	KW	KW	KW	KW	KW	KW	KW	KW
Leistung (kW/PS)	6/8	100/136	100/136	88/120	100/136	100/136	100/136	205/279	100/136	100/136
Netto-Akkugrösse (kWh)	5,5	50	50	75	50	75	50	110	50	75
Drehmoment (Nm)	k. A.	260	270	350	270	270	260	410	260	260
0-100 km/h (s)	-	11,7	11,7	k. A.	12,1	13,1	11,2	k. A.	12,1	13,3
Vmax (km/h)	45	135	135	110	k. A.	130	130	k. A.	130	130
Antrieb	VR	VR	VR	VR	VR	VR	VR	VR	VR	VR
Reichweite (km)	75	280	346	248	224	350	275	420	224	350
Verbrauch/100 km (kWh)	k. A.	22,7	21,7	24,3	28,2	29,5	22,7	k. A.	26,1	27,3
Zuladung (kg)	154	317	735	1120	928	927	542-728	1020	1250	1000
Basispreis CHF ab	9890	38'900	34'700	90'480	40'862	56'634	34'581	59'444	39'986	51'337

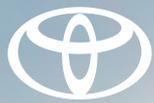
Modell	Ford F-150 Lightning	Ford e-Transit	Ford e-Transit	Iveco Daily electric	Iveco Daily electric	Iveco Daily electric	JAC M3EV	JAC T9 EV 4x4	MAN eTGE	Maxus eDeliver 3
Body	PICK-UP	KW	KW	KW	KW	KW	KW	PICK-UP	KW	KW
Leistung (kW/PS)	337/458	135/184	198/269	140/190	140/190	140/190	150/204	212/288	100/136	118/160
Netto-Akkugrösse (kWh)	98	68	68	37	74	111	50,2	88	35,8	52
Drehmoment (Nm)	1050	430	430	400	400	400	k. A.	k. A.	290	225
0-100 km/h (s)	4,5	k. A.	4,5	k. A.	k. A.	k. A.	k. A.	k. A.	-	12
Vmax (km/h)	k. A.	k. A.	k. A.	120	120	120	k. A.	k. A.	90	120
Antrieb	k. A.	HR	HR	HR	HR	HR	HR	k. A.	VR	VR
Reichweite (km)	427	317	350	180	260	300	270	313	120	238
Verbrauch/100 km (kWh)	k. A.	59,3	59,3	36	36	36	18,5	27	29-30,9	22,4
Zuladung (kg)	600	1615	1615	k. A.	k. A.	k. A.	985	k. A.	k. A.	835
Basispreis CHF ab	k. A.	70'295	73'485	k. A.	k. A.	k. A.	29'989	k. A.	69'455	42'689

# E-Nutzfahrzeuge

Modell	Maxus eDeliver 7	Maxus eDeliver 7	Maxus eDeliver 9	Maxus eDeliver 9	Maxus T90 EV	Mercedes e-Citan	Mercedes e-Sprinter	Mercedes e-Sprinter	Mercedes e-Vito	Mercedes e-Vito
Body	KW	KW	KW	KW	PICK-UP	KW	KW	KW	KW	KW
Leistung (kW/PS)	150/204	150/204	150/204	150/204	130/177	90/122	100/136	150/204	85/116	85/116
Netto-Akkugrösse (kWh)	77	88	72	88,5	89	45	k. A.	k. A.	60	80
Drehmoment (Nm)	330	330	310	310	310	k. A.	k. A.	400	295	295
0-100 km/h (s)	11,6	11,4	k. A.	k.A.	k. A.	k. A.	k. A.	k. A.	k. A.	k. A.
Vmax (km/h)	120	120	100	100	120	130	k. A.	k. A.	120	120
Antrieb	VR	VR	VR	VR	HR	k. A.	k. A.	k. A.	VR	VR
Reichweite (km)	318	370	280	328	330	298	k. A.	k. A.	327	378
Verbrauch/100 km (kWh)	27,5	26,9	32,4	32,1	26,8	27	k. A.	k. A.	28,3	28,3
Zuladung (kg)	1250	1400	965	785	925	520	k. A.	k. A.	888	888
Basispreis CHF ab	47'997	51'240	73'508	81'075	59'995	46'870	73'970	k. A.	68'595	k. A.

Modell	Mercedes EQT	Nissan Townstar EV	Opel Combo-e Cargo	Opel Movano-e	Opel Vivaro-e Cargo	Opel Vivaro-e Cargo	Peugeot e-Boxer	Peugeot e-Expert	Peugeot e-Expert	Peugeot e-Expert 2024
Body	MPV	KW	KW	KW	KW	KW	KW	KW	KW	KW
Leistung (kW/PS)	90/122	90/122	100/136	100/136	100/136	100/136	205/279	100/136	100/136	100/136
Netto-Akkugrösse (kWh)	45	45	50	75	50	75	110	50	75	50
Drehmoment (Nm)	245	245	260	220	260	260	410	260	260	270
0-100 km/h (s)	k. A.	11,6	11,7	12,1	12,1	13,3	k. A.	12,3	12,3	k. A.
Vmax (km/h)	134	132	135	100	130	130	k. A.	130	130	k. A.
Antrieb	k. A.	VR	VR	VR	VR	VR	VR	VR	VR	k. A.
Reichweite (km)	282	297	293	339	238	339	420	230	330	224
Verbrauch/100 km (kWh)	19	17,5-28,0	22,7	38,3	28,2	29,5	k. A.	28,2	29,5	k. A.
Zuladung (kg)	544	547	745	740	1000	1175	1020	750-928	751-927	k. A.
Basispreis CHF ab	57'613	44'311	43'867	103'668	53'196	61'304	80'751	50'688	58'796	48'105

Modell	Peugeot e-Expert 2024	Peugeot e-Partner	Renault Kangoo EV	Renault Master E-Tech electric	Renault Trafic E-Tech electric	Toyota Proace City EV	Toyota Proace EV	Toyota Proace EV	VW e-Crafter	VW ID. Buzz Cargo
Body	KW	KW	KW	KW	KW	KW	KW	KW	KW	BUS
Leistung (kW/PS)	100/136	100/136	90/122	57/78	90/122	100/136	100/136	100/136	100/136	150/204
Netto-Akkugrösse (kWh)	75	50	45	52	k. A.	50	50	75	31,7	77
Drehmoment (Nm)	270	260	245	225	k. A.	270	260	260	290	310
0-100 km/h (s)	k. A.	k. A.	11,6	-	k. A.	11,2	k. A.	k. A.	-	10,2
Vmax (km/h)	k. A.	k. A.	132	100	k. A.	132	130	130	90	145
Antrieb	k. A.	VR	VR	VR	k. A.	VR	VR	VR	VR	HR
Reichweite (km)	350	275	300	174	294	330	210	308	115	394-425
Verbrauch/100 km (kWh)	k. A.	22,7	18,4	34	k. A.	21,7	26,4	27,4	21,5	22,2
Zuladung (kg)	k. A.	542	510	958	k. A.	600	836-951	836-951	982	647
Basispreis CHF ab	56'753	41'391	37'565	85'994	50'050	40'754	48'537	53'942	k. A.	61'887



Toyota  
Professional

10 JAHRE  
GARANTIE &  
ASSISTANCE



## Die neuen Toyota Proace und Proace City Gross auch für Kleintransporte

Die neuen Toyota Proace Modelle zeichnen sich durch grosszügiges Raumangebot, hohe Zuladung und eine einzigartige Service-aktivierte Garantie von 10 Jahren (bis 185'000 km) aus. Auch als nachhaltige, rein Batterie-angetriebene Varianten erhältlich.

Jetzt entdecken auf [toyota.ch](https://toyota.ch)

Toyota Proace City 1,2 Benzin, 81 kW/110 PS, Verbrauch 6,9 l/100 km. Toyota Proace City Electric 50 kWh, 100 kW/136 PS, Verbrauch 21,7 kWh/100 km. Proace Van 1,5 Diesel, 88 kW/120 PS, Verbrauch 6,6 l/100 km. Proace Electric 50 kWh, 100 kW/136 PS, Verbrauch 26,4 kWh/100 km. Service-aktivierte 10-Jahres-Garantie und Assistance oder 185'000 km ab 1. Immatriculation für alle Toyota Fahrzeuge (es gilt das zuerst Erreichte). Detaillierte Informationen finden Sie in den Garantiebestimmungen auf [toyota.ch](https://toyota.ch).

# Hybride

Modell	Aston Martin Valkyrie 6.5 V12	Aston Martin Valkyrie 6.5 V12	Cadillac Escalade 6.0 V8 4x4 HEV	Chrysler Pacifica 3.6 Hybrid	Dacia Duster 1.6 TCe 16V HEV	Dacia Jogger 1.6 TCe 16V HEV	Ford Galaxy 2.5 HEV	Ford Kuga 2.5 HEV	Ford Kuga 2.5 HEV 4x4	Ford S-Max 2.5 HEV
Body	CO	RO	VAN	VAN	SUV	VAN	VAN	SUV	SUV	VAN
Leistung (kW/PS)	850/1156	850/1156	374/275	194/264	103/140	103/140	140/190	140/190	140/190	140/190
Netto-Akkugrösse (kWh)	1,7	1,7	k. A.	16	k. A.	k. A.	1,1	1,1	1,1	1,1
Drehmoment (Nm)	924	924	624	310	205	205	200	200	200	200
0-100 km/h (s)	2,5	2,8	k. A.	8,5	10,1	9,8	10	9,1	9,5	9,8
Vmax (km/h)	355	350	190	169	160	167	182	196	196	182
Antrieb	HR	HR	4x4	VR	VR	VR	VR	VR	4x4	VR
Verbrauch/100 km (kWh)	24,1	24,5	k. A.	7,4	5	5	6,7	6,4	6,3	6,7
Zuladung (kg)	102	102	k. A.	k. A.	k. A.	393	519	514	507	505
Basispreis CHF ab	4'000'000	4'500'000	k. A.	k. A.	27790	25'890	52750	42750	45'250	47'650

Modell	Honda Civic 2.0 MMD e:HEV	Honda CR-V 2.0 MMD e:HEV	Honda CR-V 2.0 MMD e:HEV 4WD	Honda HR-V 1.5 MMD e:HEV	Honda Jazz 1.5 MMD e:HEV	Honda Jazz Crosstar 1.5 MMD e:HEV	Honda NSX 3.5 e:HEV 4WD	Honda ZR-V 2.0 MMD e:HEV 4WD	Hyundai Kona 1.6 GDI HEV	Hyundai Santa Fe 1.6 T-GDI 4WD HEV
Body	HA	SUV	SUV	SUV	HA	HA	CO	SUV	SUV	SUV
Leistung (kW/PS)	135/184	135/184	135/184	96/131	90/122	90/122	447/608	135/184	104/141	169/230
Netto-Akkugrösse (kWh)	k. A.	k. A.	k. A.	k. A.	k. A.	k. A.	k. A.	k. A.	1,56	1,49
Drehmoment (Nm)	501	524	524	384	384	384	667	501	265	350
0-100 km/h (s)	7,8	9	9,4	10,6	9,4	9,7	2,7	7,8	11,2	9,1
Vmax (km/h)	180	194	187	170	175	175	315	173	165	187
Antrieb	VR	VR	4x4	VR	VR	VR	4x4	VR	VR	4x4
Verbrauch/100 km (kWh)	4,8	5,9	6,7	5,4	4,5	4,8	k. A.	5,7	4,8	7,6
Zuladung (kg)	348	510	544	490	460	442	193	511	350	524
Basispreis CHF ab	39'990	52'990	55'990	35'990	29'690	33'190	k. A.	46'990	39'900	45'400

Modell	Hyundai Santa Fe 1.6 T-GDI 4WD HEV 2024	Hyundai Tucson 1.6 T-GDI HEV	Hyundai Tucson 1.6 T-GDI 4WD HEV	Kia Niro 1.6 GDI HEV	Kia Sorento 1.6 T-GDI 4x4 HEV	Kia Sorento 1.6 T-GDI 4x4 HEV 2024	Kia Sportage 1.6 T-GDI HEV 4x4	Lexus ES 300h	Lexus LBX HEV	Lexus LBX HEV AWD
Body	SUV	SUV	SUV	SUV	SUV	SUV	SUV	SA	SUV	SUV
Leistung (kW/PS)	169/230	169/230	169/230	104/141	169/230	169/230	169/230	160/218	100/136	100/136
Netto-Akkugrösse (kWh)	k. A.	1,49	1,49	1,32	1,49	k. A.	1,49	k. A.	k. A.	k. A.
Drehmoment (Nm)	350	350	350	265	350	350	350	423	185	185
0-100 km/h (s)	k. A.	8	8,3	10,4	9	k. A.	8,3	8,9	9,2	9,6
Vmax (km/h)	k. A.	193	193	165	193	k. A.	193	180	170	170
Antrieb	4x4	VR	4x4	VR	4x4	4x4	4x4	VR	VR	4x4
Verbrauch/100 km (kWh)	k. A.	5,9	6,6	4,7	7,5	k. A.	6,6	5,1	4,5	4,8
Zuladung (kg)	k. A.	490	490	466	649	k. A.	530	365	475	455
Basispreis CHF ab	k. A.	40'300	43'000	33'250	53'850	k. A.	45'550	59'900	35'900	44'900

Modell	Lexus LC 500h	Lexus LM 350h AWD	Lexus LS 500h AWD	Lexus NX 350h	Lexus NX 350h E-Four	Lexus RX 350h E-Four	Lexus RX 500h E-Four	Lexus UX 300h	Lexus UX 300h E-Four	Mazda 2 1.5 HEV
Body	CO	VAN	SA	SUV	SUV	SUV	SUV	SUV	SUV	HA
Leistung (kW/PS)	264/359	184/250	264/359	179/244	179/244	184/250	273/371	146/199	146/199	85/116
Netto-Akkugrösse (kWh)	k. A.	k.A.	k. A.	18,1	18,1	k. A.	k. A.	k. A.	k. A.	k. A.
Drehmoment (Nm)	350	239	650	509	509	360	645	392	392	261
0-100 km/h (s)	5	8,7	5,5	7,7	8,7	7,9	6,2	8,5	8,7	9,7
Vmax (km/h)	250	190	250	200	200	200	210	190	190	175
Antrieb	HR	4x4	4x4	VR	4x4	4x4	4x4	VR	4x4	VR
Verbrauch/100 km (kWh)	8,1	7,2	9,5	5,7	6	6,3	8,1	4,7	5,2	3,8-4,2
Zuladung (kg)	373	455	475	475	445	555	530	470	450	435
Basispreis CHF ab	132'900	149'900	138'900	54'900	63'900	79'900	109'900	44'900	49'900	27'750

# Hybride

Modell	McLaren Speedtail	MG 3 1.5 HEV	Mitsubishi ASX 1.6 HEV	Mitsubishi Colt 1.6 HEV	Nissan Juke 1.6 HEV	Nissan Qashqai 1.5 V-CT e-power	Nissan X-Trail 1.5 V-CT e-power	Nissan X-Trail 1.5 V-CT e-power e-4orce	Renault Arkana 1.6 E-Tech HEV 145	Renault Austral 1.2 E-Tech HEV 200
Body	CO	HA	SUV	HA	SUV	SUV	SUV	SUV	SUV	SUV
Leistung (kW/PS)	787/1070	143/195	105/143	105/143	143/105	190/140	150/204	157/214	105/143	147/200
Netto-Akkugrösse (kWh)	k. A.	k. A.	1,3	1,3	k. A.	k. A.	k. A.	k. A.	1,2	2
Drehmoment (Nm)	1150	1,8	148	148	148	580	330	525	270	205
0-100 km/h (s)	3	8	9,9	9,3	10,1	7,9	8	7	10,8	8,4
Vmax (km/h)	403	170	170	174	166	170	170	180	174	174
Antrieb	HR	VR	VR	VR	VR	VR	VR	4x4	VR	VR
Verbrauch/100 km (kWh)	15,6	4,4	5,1	4,3	5,2	5,8	6,1	6,7	4,4	5
Zuladung (kg)	218	k.A.	456	398	364	481	467	462	526	471
Basispreis CHF ab	2'600'000	k. A.	32'999	27'199	34'490	41'590	39'990	49'990	33'890	41'100

Modell	Renault Capture 1,6 E-Tech HEV 145	Renault Clio 1,6 E-Tech HEV 145	Renault Espace 1,2 E-Tech HEV 145	Renault Rafale 1,2 E-Tech HEV	Renault Symbioz 1,6 E-Tech HEV 2024	Suzuki S-Cross 1,5 AWD HEV	Suzuki Swace 1,8 HEV	Suzuki Vitara 1,5 AWD HEV	Toyota Camry 2,5 HSD	Toyota C-HR 1,8 HSD
Body	HA	HA	VAN	SUV	SUV	SUV	ES	SUV	SA	SUV
Leistung (kW/PS)	105/143	105/143	146/199	146/199	105/143	85/116	103/140	85/116	160/218	103/140
Netto-Akkugrösse (kWh)	1,2	1,2	2	k. A.	1,2	k. A.	1,3	k. A.	k. A.	k. A.
Drehmoment (Nm)	260	260	205	k. A.	260	198	327	198	423	327
0-100 km/h (s)	9,9	9,9	8,8	8,9	k. A.	11,1	9,4	11,1	8,3	9,9
Vmax (km/h)	170	175	175	175	k. A.	175	180	180	180	175
Antrieb	VR	VR	VR	VR	k. A.	4x4	VR	4x4	VR	VR
Verbrauch/100 km (kWh)	5,2	4,9	4,7	5	k. A.	5,8	4,5	6,1	5,3	4,8
Zuladung (kg)	360	444	k. A.	k. A.	k. A.	420	340	390	398	345
Basispreis CHF ab	31'200	23'900	44'300	44'300	k. A.	34'490	33'990	32'990	45'400	36'900

Modell	Toyota C-HR 2,0 HSD 4x4	Toyota Corolla 1,8 HSD	Toyota Corolla Touring 1,8 HSD	Toyota Corolla 2,0 HSD	Toyota Corolla Touring 2,0 HSD	Toyota Corolla Cross 1,8 HSD	Toyota Corolla Cross 2,0 HSD	Toyota Corolla Cross 2,0 HSD AWD	Toyota Highlander 2,5 AWD HSD	Toyota RAV4 2,5 AWD-i HSD
Body	SUV	HA	ES	HA	ES	SUV	SUV	SUV	SUV	SUV
Leistung (kW/PS)	146/198	102/140	102/140	144/196	144/196	102/140	146/197	146/197	182/248	163/222
Netto-Akkugrösse (kWh)	k. A.	k.A.	k.A.	k.A.	k.A.	k.A.	k. A.	k. A.	k. A.	k. A.
Drehmoment (Nm)	480	327	327	396	396	305	396	480	k. A.	423
0-100 km/h (s)	7,9	9,1	9,4	7,4	7,7	9,4	7,7	7,6	8,3	8,1
Vmax (km/h)	180	180	180	180	180	170	180	180	180	180
Antrieb	4x4	VR	VR	VR	VR	VR	VR	4x4	4x4	4x4
Verbrauch/100 km (kWh)	5,1	4,4	4,6	4,5	4,6	5	5	5,3	6,5	4,4
Zuladung (kg)	353	394	380	442	376	486	456	436	565	458
Basispreis CHF ab	43'900	35'200	34'300	40'200	42'100	37'100	39'900	41'900	64'900	45'900

Modell	Toyota Yaris 1,5 HSD	Toyota Yaris 1,5 HSD 2024	Toyota Yaris 1,5 HSD 2024	Toyota Yaris Cross 1,5 HSD	Toyota Yaris Cross 1,5 AWD HSD	Toyota Yaris Cross 1,5 HSD 2024	Toyota Yaris Cross 1,5 AWD HSD 2024
Body	HA	HA	HA	SUV	SUV	SUV	SUV
Leistung (kW/PS)	85/116	85/116	96/131	85/116	85/116	97/132	97/132
Netto-Akkugrösse (kWh)	k. A.	k. A.	k. A.	k. A.	k. A.	k. A.	k. A.
Drehmoment (Nm)	261	261	305	261	261	305	305
0-100 km/h (s)	9,7	9,7	9,2	11,2	11,8	10,7	11,3
Vmax (km/h)	175	175	175	170	170	170	170
Antrieb	VR	VR	VR	VR	4x4	VR	4x4
Verbrauch/100 km (kWh)	4	3,8	4,2	4,4	4,7	k. A.	k. A.
Zuladung (kg)	420	420	420	395	400	k. A.	k. A.
Basispreis CHF ab	24'300	25'900	32'900	28'400	32'900	k. A.	k. A.

# Plug-in-Hybride

Modell	Alfa Romeo Tonale 1.3 Plug-in Q4	Aston Martin Valhalla	Audi A3 SB 40 TFSIe	Audi A3 SB 45 TFSIe	Audi A6 50 TFSIe quattro	Audi A6 55 TFSIe quattro	Audi A7 50 TFSIe quattro	Audi A7 55 TFSIe quattro	Audi A8 60 TFSIe quattro	Audi Q3 45 TFSIe
Body	SUV	CO	HA	HA	ES	ES	HA	HA	SA	SUV
Leistung (kW/PS)	206/280	744/1012	150/204	180/245	220/299	270/367	220/299	270/367	340/462	180/245
Netto-Akkugrösse (kWh)	12	k. A.	10,4	10,4	14,4	14,4	14,4	14,4	14,1	10,4
Drehmoment (Nm)	270	1000	350	400	450	500	500	500	700	400
0-100 km/h (s)	6,2	2,5	7,6	6,8	6,3	5,7	6,3	5,7	4,7	7,3
Vmax (km/h)	206	350	227	232	250	250	250	250	250	210
Antrieb	4x4	k. A.	VR	VR	4x4	4x4	4x4	4x4	4x4	VR
Reichweite (km)	69	15	77	77	84	70	86	86	65	59
Verbrauch/100 km (kWh)	1,7	k. A.	1,5	1,2	1,6	1,6	1,7	1,6	2,1	2,1
Zuladung (kg)	420	k. A.	460	415	525	525	510	510	525	505
Basispreis CHF ab	54'900	k. A.	47'750	50'950	83'450	94'200	83'950	95'700	141'300	54'750

Modell	Audi Q3 Sportback 45 TFSIe	Audi Q5 50 TFSIe quattro	Audi Q5 Sportback 50 TFSIe quattro	Audi Q5 55 TFSIe quattro	Audi Q5 Sportback 55 TFSIe quattro	Audi Q7 55 TFSIe quattro	Audi Q7 60 TFSIe quattro	Audi Q8 55 TFSIe quattro	Audi Q8 60 TFSIe quattro	Bentley Bentayga 3.0 Hyb. 4WD
Body	SUV	SUV	SUV	SUV	SUV	SUV	SUV	SUV	SUV	SUV
Leistung (kW/PS)	180/245	220/299	220/299	270/367	270/367	280/381	340/462	280/381	340/462	340/462
Netto-Akkugrösse (kWh)	10,4	14,4	14,4	14,4	14,4	14,4	14,4	14,4	14,4	18
Drehmoment (Nm)	400	450	450	500	500	600	700	600	700	700
0-100 km/h (s)	7,3	6,1	6,1	5,3	5,3	5,8	5,4	5,8	5,4	5,3
Vmax (km/h)	210	239	239	239	239	240	240	240	240	254
Antrieb	VR	4x4	4x4	4x4	4x4	4x4	4x4	4x4	4x4	4x4
Reichweite (km)	58	71	67	67	67	63	44-48	62	59	84
Verbrauch/100 km (kWh)	2,1	2	2	2	2	2,8	2,8	3,5	3,5	3
Zuladung (kg)	505	510	510	510	510	575	575	540	540	530
Basispreis CHF ab	56'500	76'200	80'100	84'000	86'200	94'800	116'700	101'800	118'800	230'000

Modell	Bentley Flying Spur 3.0 Hyb. 4WD	BMW 225e Active Tourer xDrive	BMW 230e Active Tourer xDrive	BMW 320e xDrive	BMW 330e xDrive	BMW 530e	BMW 530e xDrive	BMW 550e xDrive	BMW 750e xDrive	BMW 760e xDrive
Body	SA	Van	Van	ES	SA	SA	ES	SA	SA	SA
Leistung (kW/PS)	400/544	180/245	240/326	150/204	215/292	220/299	220/299	360/489	360/489	420/571
Netto-Akkugrösse (kWh)	18	14,2	14,2	10,5	10,5	19,4	19,4	19	17,6	17,6
Drehmoment (Nm)	750	477	477	350	420	450	450	700	700	800
0-100 km/h (s)	4,3	6,7	5,5	8,2	5,8	6,3	6,4	4,3	4,9	4,3
Vmax (km/h)	285	195	205	219	230	230	218	250	250	250
Antrieb	4x4	4x4	4x4	4x4	4x4	HR	4x4	4x4	4x4	4x4
Reichweite (km)	42	78-88	78-88	52	55	103	k. A.	90	89	84
Verbrauch/100 km (kWh)	3,3	0,9	0,9	2,3	2,1	0,8	1,1	1	1,2	1,2
Zuladung (kg)	450	505	500	450	445	665	k. A.	660	740	680
Basispreis CHF ab	240'000	54'100	57'300	66'800	70'530	77'200	k. A.	97'100	154'100	172'400

Modell	BMW X1 xDrive 25e	BMW X1 xDrive 30e	BMW X2 xDrive 25e	BMW X2 xDrive 30e	BMW X3 xDrive 30e	BMW X5 xDrive 50e	BMW XM 50 e xDrive	BMW XM xDrive	BMW XM xDrive Label	Citroën C5 Aircross Hybrid
Body	SUV	SUV	SUV	SUV						
Leistung (kW/PS)	180/245	240/326	180/245	240/326	215/292	360/489	350/476	480/653	550/748	133/181
Netto-Akkugrösse (kWh)	14,2	14,2	14,2	14,2	10,5	25,7	25,7	25,7	25,7	12,4
Drehmoment (Nm)	477	477	477	477	420	700	800	800	1000	360
0-100 km/h (s)	6,8	5,7	6,8	5,7	6,1	4,8	4,3	4,3	3,8	8,9
Vmax (km/h)	190	205	190	205	210	250	270	270	290	215
Antrieb	4x4	4x4	4x4	VR						
Reichweite (km)	86	85	86	85	44	110	83	81	81	57
Verbrauch/100 km (kWh)	1,1	1,1	1,1	1,1	2,8	1,2	1,7	1,9	2	1,6
Zuladung (kg)	500	500	k. A.	570	610	715	590	590	590	407
Basispreis CHF ab	60'400	62'900	k. A.	k. A.	73'800	114'800	139'400	185'300	211'700	32'990

# Plug-in-Hybride

Modell	Citroën C5 Aircross Hybrid	Citroën C5 X Hybrid	Citroën C5 X Hybrid	Cupra Formentor 1.4 e-Hybrid	Cupra Formentor VZ 1.4 e-Hybrid	Cupra Leon 1.4 e-Hybrid	Cupra Leon 1.4 e-Hybrid	Cupra Leon VZ 1.4 e-Hybrid	Cupra Leon VZ 1.4 e-Hybrid	DS4 E-Tense PHEV 225
Body	SUV	ES	ES	SUV	SUV	HA	ES	HA	ES	HA
Leistung (kW/PS)	165/224	133/181	165/224	150/204	180/245	150/204	150/204	180/245	180/245	165/224
Netto-Akkugrösse (kWh)	14,2	12,4	14,2	12,8	12,8	12,8	12,8	12,8	12,8	12,4
Drehmoment (Nm)	360	360	360	350	350	350	350	400	400	360
0-100 km/h (s)	8,9	8,6	7,9	7,8	7	7,5	7,7	6,7	7	7,9
Vmax (km/h)	225	225	233	205	210	220	220	225	225	233
Antrieb	VR	VR	VR	VR	VR	VR	VR	VR	VR	VR
Reichweite (km)	64	63	63	59	55	62	61	60	59	62
Verbrauch/100 km (kWh)	1,3	1,6	1,6	1,4	1,6	1,2	1,4	1,4	1,4	1,6
Zuladung (kg)	407	388	388	430	419	430	407	410	386	547
Basispreis CHF ab	39'390	39'990	54'690	50'650	53'650	47'650	50'000	50'150	52'500	50'200

Modell	DS7 E-Tense PHEV 225	DS7 E-Tense PHEV 300 4x4	DS7 E-Tense PHEV 360 4x4	DS9 E-Tense PHEV 250	DS9 E-Tense PHEV 360 4x4	Ferrari 296 GTB	Ferrari 296 GTS	Ferrari SF 90 Stradale 4x4	Ferrari SF 90 Stradale 4x4	Ferrari SF 90 XX Stradale 4x4
Body	SUV	SUV	SUV	SA	SA	CO	RO	CO	RO	CO
Leistung (kW/PS)	165/224	220/299	265/360	184/250	265/360	610/830	610/830	735/1000	735/1000	758/1030
Netto-Akkugrösse (kWh)	14,2	14,2	14,2	15,6	15,6	7,45	7,45	7,9	7,9	7,9
Drehmoment (Nm)	360	520	520	360	520	740	740	1066	1066	k. A.
0-100 km/h (s)	9,9	5,9	5,6	8,1	5,6	2,9	2,9	2,5	2,5	2,3
Vmax (km/h)	225	235	235	240	250	330	330	340	340	320
Antrieb	VR	4x4	4x4	VR	4x4	HR	HR	4x4	4x4	4x4
Reichweite (km)	65	63	57	61	47	25	25	25	25	25
Verbrauch/100 km (kWh)	1,6	1,7	1,7	1,9	2,1	7,3	7,4	6,5	7,9	k. A.
Zuladung (kg)	575	575	575	486	486	217	235	235-265	199	195
Basispreis CHF ab	53'600	59'500	71'400	80'500	98'800	311'150	345'840	489'304	537'950	841'480

Modell	Ferrari SF 90 XX Stradale 4x4	Ford Explorer 3.0 Ecoboost V6 4x4	Ford Kuga 2.5 PHEV	Ford Kuga 2.5 PHEV 2024	Honda CR-V e:PHEV	Hyundai Santa Fe 1.6 T-GDI 4WD PHEV	Hyundai Tucson 1.6 T-GDI 4WD PHEV	Jaguar E-Pace P 300e 4WD	Jaguar F-Pace P 400e 4WD	Jeep Compass 1.3 PHEV 4x4
Body	RO	SUV	SUV	SUV	SUV	SUV	SUV	SUV	SUV	SUV
Leistung (kW/PS)	758/1030	336/457	165/224	179/243	135/184	195/265	195/265	227/309	297/404	140/190
Netto-Akkugrösse (kWh)	7,9	13,1	14,4	k. A.	17,7	13,8	13,8	k. A.	k. A.	11,4
Drehmoment (Nm)	k. A.	825	200	k. A.	335	350	350	540	640	520
0-100 km/h (s)	2,3	6	9,2	7,3	9,4	8,8	8,2	6,5	5,3	7,9
Vmax (km/h)	320	230	200	200	195	187	191	216	240	183
Antrieb	4x4	4x4	VR	k. A.	VR	4x4	4x4	4x4	4x4	4x4
Reichweite (km)	25	42	57-64	69	82	58	62	58	62	45
Verbrauch/100 km (kWh)	k. A.	3,1	1,3	1,2	0,8	1,6	1,4	1,7	2,6	2
Zuladung (kg)	195	619	477	541	514	506	491	497	501	425
Basispreis CHF ab	928'270	98'000	45'250	k. A.	61'990	60'400	48'400	73'500	88'200	48'990

Modell	Jeep Compass 1.3 PHEV 4x4	Jeep Compass 1.3 PHEV 4x4 Trailhawk	Jeep Grand Cherokee 2.0 PHEV 4x4	Jeep Renegade 1.3 PHEV 4x4	Jeep Renegade 1.3 PHEV 4x4 Trailhawk	Jeep Wrangler 2.0 PHEV 4x4 Unlimited	Jeep Wrangler 2.0 PHEV 4x4 Rubikon	Kia Ceed 1.6 GDI PHEV	Kia Niro 1.6 GDI PHEV	Kia Sorento 1.6 T-GDI 4x4 PHEV
Body	SUV	SUV	SUV	SUV	SUV	SUV	SUV	ES	SUV	SUV
Leistung (kW/PS)	177/240	177/240	280/381	140/190	177/240	280/381	280/381	104/141	134/182	195/265
Netto-Akkugrösse (kWh)	11,4	11,4	17,3	11,4	11,4	17,3	17,3	8,9	11,1	13,8
Drehmoment (Nm)	520	520	645	520	520	637	637	265	265	350
0-100 km/h (s)	7,3	7,3	6,3	7,5	7,1	6,5	6,5	10,8	9,6	8,7
Vmax (km/h)	200	199	210	182	199	177	156	171	168	193
Antrieb	4x4	4x4	4x4	4x4	4x4	4x4	4x4	VR	VR	4x4
Reichweite (km)	46	45	51	4,2	42	k. A.	k. A.	50	65	57
Verbrauch/100 km (kWh)	2,1	2	3	2,1	2,1	3,5	4,1	1,3	1	1,6
Zuladung (kg)	425	435	525	330	370	370	379	422	466	515-626
Basispreis CHF ab	50'990	56'990	89'900	44'154	52'184	79'900	83'900	39'500	39'950	59'350

# Plug-in-Hybride

Modell	Kia Sorento 1.6 T-GDI 4x4 PHEV 2024	Kia Sportage 1.6 T-GDI 4x4 PHEV	Kia XCeed 1.6 GDI PHEV	Koenigsegg Gemera TFG 2025	Koenigsegg Gemera HV8 2025	Lamborghini Revuelto	LR Defender 110 P 400e AWD	LR Discovery Sport P 300e AWD	LR Evoque P 300e AWD	LR Range Rover P 460e AWD
Body	SUV	SUV	SUV	CO	CO	CO	SUV	SUV	SUV	SUV
Leistung (kW/PS)	195/265	195/265	104/141	1030/1401	1691/2300	746/1015	297/404	227/309	227/309	338/460
Netto-Akkugrösse (kWh)	k. A.	13,8	8,9	14	14	3,8	15,4	12,7	12,7	31,8
Drehmoment (Nm)	k. A.	350	265	1850	2750	725	640	540	540	660
0-100 km/h (s)	k. A.	8,2	11	1,9	k. A.	2,5	5,6	6,6	6,4	5,7
Vmax (km/h)	k. A.	191	160	400	k. A.	355	191	209	213	225
Antrieb	k. A.	4x4	VR	4x4	4x4	4x4	4x4	4x4	4x4	4x4
Reichweite (km)	k. A.	70	48	50	k. A.	10	51	61	57	109
Verbrauch/100 km (kWh)	k. A.	1,1	1,4	k. A.	k. A.	11,9	3,9	1,7	1,7	0,8
Zuladung (kg)	k. A.	510	436	k. A.	k. A.	233	687	402	503	680
Basispreis CHF ab	k. A.	50'250	39'500	k. A.	k. A.	k. A.	86'600	71'500	65'300	151'200

Modell	LR Range Rover P 550e AWD	LR Range Rover Sport P 460e AWD	LR Range Rover Sport P 550e AWD	LR Velar P 400e	Lexus NX 450h+ e-Four	Lexus RX 450h+ e-Four	Lynk & Co 01 1.5 PHEV	Mazda CX 60 e-Sky-activ AWD PHEV	Mazda MX-30 R-EV PHEV/Wankel	McLaren Artura PHEV
Body	SUV	SUV	SUV	SUV	SUV	SUV	SUV	SUV	SUV	CO
Leistung (kW/PS)	405/550	338/460	405/550	297/404	227/309	227/309	192/261	241/327	125/170	500/680
Netto-Akkugrösse (kWh)	31,8	31,8	31,8	13,1	18,1	18,1	14,1	17,8	17,8	7,4
Drehmoment (Nm)	800	660	800	640	227	227	425	500	260	720
0-100 km/h (s)	5	5,5	4,9	5,4	6,3	6,5	8	5,8	9,1	3
Vmax (km/h)	242	225	242	209	200	200	210	200	140	330
Antrieb	4x4	4x4	4x4	4x4	4x4	4x4	VR	4x4	VR	HR
Reichweite (km)	109	109	109	46	74	68	69	63	85	33
Verbrauch/100 km (kWh)	0,9	0,8	0,8	2,6	0,9	1,1	1,2	1,5	1	4,8
Zuladung (kg)	670	715	640	460	445	530	471	611	398	195
Basispreis CHF ab	178'500	111'300	144'700	87'800	75'900	96'900	45'000	65'250	42'400	260'000

Modell	McLaren Artura Spider PHEV	Mercedes A 250 e	Mercedes A 250 e	Mercedes B 250 e	Mercedes C 300 e	Mercedes C 300 e	Mercedes C 300 e 4Matic	Mercedes C 300 de	Mercedes C 300 de	Mercedes C 300 de 4Matic
Body	RO	HA	SA	VAN	SA	ES	SA	SA	ES	SA
Leistung (kW/PS)	515/700	160/218	160/218	160/218	230/313	230/313	230/313	230/313	230/313	230/313
Netto-Akkugrösse (kWh)	7,4	15,6	15,6	15,6	k. A.	k. A.	k. A.	k. A.	k. A.	k. A.
Drehmoment (Nm)	720	450	450	450	550	550	550	750	750	750
0-100 km/h (s)	3	7,4	7,5	7,6	6,1	6,2	6,2	6,2	6,3	6,2
Vmax (km/h)	330	225	230	223	245	240	240	243	241	235
Antrieb	HR	VR	VR	VR	HR	HR	4x4	HR	HR	4x4
Reichweite (km)	33	76	78	73	107	105	103	112	103	103
Verbrauch/100 km (kWh)	4,8	1,1	1	1,2	0,7	0,8	0,8	0,6	0,6	0,6
Zuladung (kg)	k. A.	475	475	490	510	515	520	530	470	460
Basispreis CHF ab	k. A.	56'810	58'416	56'710	75'178	76'684	77'687	79'093	80'598	81'602

Modell	Mercedes C 300 de 4Matic	Mercedes C 400 e 4Matic	Mercedes C 63 SE Performance 4Matic	Mercedes C 63 SE Performance 4Matic	Mercedes CLA 250 e	Mercedes CLA SB 250 e	Merc E 300 e 4Matic	Merc E 400 e 4Matic	Merc E 53 AMG 4Matic	Mercedes E 300 de 4Matic
Body	ES	SA	SA	ES	HA	ES	SA	SA	SA	SA
Leistung (kW/PS)	230/313	280/381	500/680	500/680	160/218	160/218	230/313	280/381	430/585	230/313
Netto-Akkugrösse (kWh)	k. A.	k. A.	k. A.	k. A.	15,6	15,6	25,4	25,4	k. A.	25,3
Drehmoment (Nm)	750	650	1020	1020	450	450	760	840	1040	880
0-100 km/h (s)	6,3	5,4	3,4	3,4	7,6	7,7	6,5	5,3	4	6,4
Vmax (km/h)	232	250	280	270	229	226	234	250	280	233
Antrieb	4x4	4x4	4x4	4x4	VR	VR	4x4	4x4	4x4	4x4
Reichweite (km)	100	103	13	13	82	82	102	102	k. A.	96
Verbrauch/100 km (kWh)	0,7	0,8	6,9	6,9	1,1	1,1	0,9	0,9	1	0,8
Zuladung (kg)	445	520	485	485	470	510	565	565	k. A.	560
Basispreis CHF ab	83'108	81'200	144'133	145'639	59'750	60'850	84'613	91'137	k. A.	85'015

# Plug-in-Hybride

Modell	Mercedes E 300 de 4Matic	Mercedes E 300 de 4Matic All Terrain	Mercedes GLA 250 e	Mercedes GLC 300 e 4Matic	Mercedes GLC Coupé 300 e 4Matic	Mercedes GLC 400 e 4M	Mercedes GLC Coupé 400 e 4M	Mercedes GLC 300 de 4M	Mercedes GLC Coupé 300 de 4M	Mercedes GLC 63 SE Performance 4Matic
Body	ES	ES	SUV	SUV	SUV	SUV	SUV	SUV	SUV	SUV
Leistung (kW/PS)	230/313	230/313	160/218	230/313	230/313	280/381	280/381	245/333	245/333	500/680
Netto-Akkugrösse (kWh)	25,3	25,3	11,5	27	27	27	27	27	27	6,1
Drehmoment (Nm)	840	840	450	550	550	650	650	750	750	1020
0-100 km/h (s)	6,7	6,9	7,9	6,7	6,7	5,6	5,6	6,4	6,4	3,5
Vmax (km/h)	223	213	210	218	220	237	239	217	219	275
Antrieb	4x4	4x4	VR	4x4	4x4	4x4	4x4	4x4	4x4	4x4
Reichweite (km)	96	94	70	130	124	130	131	128	130	13
Verbrauch/100 km (kWh)	0,8	0,9	1,1	0,6	0,6	0,6	0,6	0,5	0,5	7,5
Zuladung (kg)	585	580	500	505	485	505	485	470	470	575
Basispreis CHF ab	87'423	97'059	63'937	78'088	88'300	81'200	91'400	80'798	91'500	143'531

Modell	Mercedes GLC Coupé 63 SE Performance 4Matic	Mercedes GLE 400 e	Mercedes GLE Coupé 400 e	Mercedes GLE 350 de	Mercedes GLE Coupé 350 de	Mercedes GLE 53 AMG 4Matic	Mercedes GLE Coupé 53 AMG 4Matic	Mercedes GT-4 AMG 63 SE Perform. 4Matic	Mercedes-AMG One 4Matic	Mercedes S 580 e 4Matic
Body	SUV	SUV	SUV	SUV	SUV	SUV	SUV	SA	CO	SA
Leistung (kW/PS)	500/680	280/381	280/381	245/333	245/333	400/544	400/544	620/843	782/1063	375/510
Netto-Akkugrösse (kWh)	6,1	27	27	27	27	27	27	k. A.	k. A.	k. A.
Drehmoment (Nm)	1020	600	600	750	750	750	750	1200	k. A.	750
0-100 km/h (s)	3,5	6,1	6,1	6,9	6,9	4,7	4,7	2,9	2,9	4,9
Vmax (km/h)	275	210	210	210	210	250	250	316	352	250
Antrieb	4x4	4x4	4x4	4x4	4x4	4x4	4x4	4x4	4x4	HR
Reichweite (km)	13	95	107	109	109	86	87	12	18	86-103
Verbrauch/100 km (kWh)	7,5	1,2	1,1	0,9	0,8	1,5	1,4	7,9	8,7	0,9
Zuladung (kg)	575	545	510	545	500	530	470	380	k. A.	620
Basispreis CHF ab	145'638	111'010	114'222	105'289	119'241	142'627	142'728	260'363	2'975'000	157'982

Modell	Mercedes S 580 e 4Matic L	Mercedes S 63 E Performance 4Matic	Mercedes Maybach S 580 e	Mercedes SL 63 SE Performance	MG EHS PHEV	Mitsubishi ASX 1.6 PHEV	Mitsubishi Eclipse Cross 2.4 PHEV 4x4	Mitsubishi Outlander 4x4 2024	Opel Astra GS 1.6 PHEV 180	Opel Astra GS SW 1.6 PHEV 180
Body	SA	SA	SA	CA	SUV	SUV	SUV	SUV	HA	ES
Leistung (kW/PS)	375/510	590/802	375/510	600/816	209/284	117/159	138/188	185/252	132/180	132/180
Netto-Akkugrösse (kWh)	k. A.	k. A.	k. A.	k. A.	16,6	10,5	13,8	k. A.	12,4	12,4
Drehmoment (Nm)	750	1430	750	850	480	300	332	k. A.	360	360
0-100 km/h (s)	4,9	3,3	5,1	2,9	6,9	10,1	10,9	k. A.	7,6	7,6
Vmax (km/h)	250	250	250	317	190	170	162	k. A.	225	225
Antrieb	4x4	4x4	HR	HR	VR	VR	4x4	k. A.	VR	VR
Reichweite (km)	86-103	33	93-101	14	52	49	45	87	58	58
Verbrauch/100 km (kWh)	0,9	4,6	1	7,7	1,8	1,4	4,6	k. A.	1,3	1,3
Zuladung (kg)	600	550	420	305	421	435	450	k. A.	472	453
Basispreis CHF ab	165'814	246'412	223'100	k. A.	k. A.	43'999	43'299	k. A.	44'230	45'270

Modell	Opel Astra GSE 1.6 PHEV 225	Opel Astra SW 1.6 PHEV 225	Opel Grandland 1.6 PHEV 2	Opel Grandland GSE 1.6 PHEV 4	Peugeot 308 1.6 PHEV 180	Peugeot 308 1.6 PHEV 180	Peugeot 308 1.6 PHEV 225	Peugeot 308 1.6 PHEV 225	Peugeot 408 1.6 PHEV 180	Peugeot 408 1.6 PHEV 225
Body	HA	ES	SUV	SUV	HA	ES	HA	ES	HA	HA
Leistung (kW/PS)	165/224	165/224	165/224	221/300	132/180	132/180	165/224	165/224	132/180	165/224
Netto-Akkugrösse (kWh)	12,4	12,4	13,2	13,2	12,4	12,4	12,4	12,4	12,4	12,4
Drehmoment (Nm)	520	520	360	520	360	360	360	360	360	360
0-100 km/h (s)	7,5	7,5	8,9	6,1	7,6	7,7	7,5	7,6	8,1	7,8
Vmax (km/h)	235	235	225	235	225	225	235	235	225	233
Antrieb	VR	VR	VR	4x4	VR	VR	VR	VR	VR	VR
Reichweite (km)	57	57	67	59	58-60	60	59	59	59	60
Verbrauch/100 km (kWh)	1,3	1,4	2	1,5	1,4	1,4	1,4	1,4	1,6	1,6
Zuladung (kg)	472	472	503	494	442	436	412	408	449	439
Basispreis CHF ab	46'490	47'530	46'000	59'900	38'150	39'450	45'000	46'300	44'400	49'500

# Plug-in-Hybride

Modell	Peugeot 508 1,6 PHEV 180	Peugeot 508 1,6 PHEV 180	Peugeot 508 1,6 PHEV 225	Peugeot 508 1,6 PHEV 225	Peugeot 508 1,6 PSE PHEV 360	Peugeot 508 1,6 PSE PHEV 360	Porsche Cayenne E-Hybrid 4x4	Porsche Cayenne Coupe E-Hybrid 4x4	Porsche Cayenne SE-Hybrid 4x4	Porsche Cayenne Coupe SE-Hybrid 4x4
Body	HA	ES	HA	ES	HA	ES	SUV	SUV	SUV	SUV
Leistung (kW/PS)	132/180	132/180	165/224	165/224	265/360	265/360	346/471	346/471	382/519	382/519
Netto-Akkugrösse (kWh)	12,4	12,4	12,4	12,4	12,4	12,4	21,8	21,8	k. A.	k. A.
Drehmoment (Nm)	360	360	360	360	520	520	650	650	750	750
0-100 km/h (s)	8,2	8,3	7,9	8	5,2	5,2	4,9	4,9	4,7	4,7
Vmax (km/h)	230	230	240	240	250	250	254	254	263	263
Antrieb	VR	VR	VR	VR	4x4	4x4	4x4	4x4	4x4	4x4
Reichweite (km)	57	53	55	53	54	54	74	74	78	78
Verbrauch/100 km (kWh)	1,8	1,8	1,8	1,8	2	2	1,8	1,8	1,7	1,7
Zuladung (kg)	469	454	469	454	379	373	700	655	725	680
Basispreis CHF ab	52'950	54'950	54'750	56'750	74'850	77'100	124'300	128'000	135'700	140'800

Modell	Porsche Cayenne Turbo E-Hybrid 4x4	Porsche Cayenne Coupé Turbo E-Hybrid 4x4	Porsche Panamera 4-E Hybrid 4x4	Porsche Panamera 4-E Hybrid Executive 4x4	Porsche Panamera 4S-E Hybrid 4x4	Porsche Panamera Turbo SE Hybrid 4x4	Renault Captur 1,6 E-Tech PHEV 160	Renault Rafale PHEV 4x4	Seat Leon 1.4 e-Hybrid	Seat Leon 1.4 e-Hybrid
Body	SUV	SUV	HA	HA	HA	HA	SUV	SUV	HA	ES
Leistung (kW/PS)	544/739	544/739	346/470	346/470	400/544	500/680	118/160	220/299	150/204	150/204
Netto-Akkugrösse (kWh)	k. A.	k. A.	k. A.	k. A.	k. A.	k. A.	9,8	k. A.	12,8	12,8
Drehmoment (Nm)	950	950	650	650	750	930	205	k. A.	350	350
0-100 km/h (s)	3,7	3,7	4,1	4,2	5,1	3,2	10,1	k. A.	7,5	7,7
Vmax (km/h)	295	295	280	280	290	315	173	k. A.	220	220
Antrieb	4x4	4x4	4x4	4x4	4x4	4x4	VR	4x4	VR	VR
Reichweite (km)	73	72	92	92	89	91	47	k. A.	64	63
Verbrauch/100 km (kWh)	2	2	1,4	1,4	1,4	1,7	1,4	k. A.	1,3	1,3
Zuladung (kg)	645	600	595	480	585	470	435	k. A.	430	407
Basispreis CHF ab	203'900	208'100	151'200	164'900	169'600	242'500	40'200	k. A.	44'100	46'000

Modell	Seat Tarraco 1.4 e-Hybrid	Škoda Kodiaq IV 1,5 TSI PHEV 2024	Škoda Superb IV 1,5 TSI PHEV 2024	Suzuki Across 2.5 PHEV 4x4	Toyota C-HR 2.0 PHEV	Toyota Prius 2.0 PHEV	Toyota RAV4 2.5 AWD-i PHEV	Volvo S60 T8e AWD PHEV	Volvo S90 T8e AWD PHEV	Volvo V60 T6 e AWD PHEV
Body	SUV	SUV	ES	SUV	SUV	HA	SUV	SA	SA	ES
Leistung (kW/PS)	180/245	150/204	150/204	225/306	164/223	164/223	225/306	335/455	335/455	257/350
Netto-Akkugrösse (kWh)	12,8	25,7	25,7	16,6	13,6	13,6	18,1	18,8	18,8	18,8
Drehmoment (Nm)	400	k. A.	k. A.	391	208	208	600	709	709	659
0-100 km/h (s)	7,6	k. A.	k. A.	6	6,8	6,8	6	4,6	4,7	5,4
Vmax (km/h)	205	k. A.	k. A.	180	180	177	180	180	180	180
Antrieb	VR	k. A.	k. A.	4x4	VR	VR	4x4	4x4	4x4	4x4
Reichweite (km)	54	100	100	75	86	86	75	91	89	92
Verbrauch/100 km (kWh)	2	k. A.	k. A.	1	0,8	0,5	1	0,7	0,8	0,7
Zuladung (kg)	522	k. A.	k. A.	480	365	367	480	531	530	536
Basispreis CHF ab	57'150	k. A.	k. A.	58'780	47'900	42'900	58'900	76'550	99'650	74'400

Modell	Volvo V60 T8 e AWD PHEV	Volvo V90 T6 e AWD PHEV	Volvo V90 T8 e AWD PHEV	Volvo XC60 T6 eAWD PHEV	Volvo XC60 T8 eAWD PHEV	Volvo XC90 T8 eAWD PHEV	VW Golf 1.4 TSI PHEV	VW Golf GTE 1.4 TSI PHEV	VW Passat 1.5 TSI PHEV 2024	VW Passat 1.5 TSI PHEV 2024
Body	ES	ES	ES	SUV	SUV	SUV	HA	HA	ES	ES
Leistung (kW/PS)	335/455	257/350	335/455	257/350	335/455	335/455	150/204	180/245	150/204	200/272
Netto-Akkugrösse (kWh)	18,8	18,8	18,8	18,8	18,8	18,8	13	13	19,7	19,7
Drehmoment (Nm)	709	659	709	659	709	709	350	400	350	400
0-100 km/h (s)	4,6	5,5	4,8	5,7	4,9	5,4	7,4	6,7	8	7,4
Vmax (km/h)	180	180	180	180	180	180	220	225	230	230
Antrieb	4x4	4x4	4x4	4x4	4x4	4x4	VR	VR	VR	VR
Reichweite (km)	92	88	88	80	80	72	69	61	100	100
Verbrauch/100 km (kWh)	0,7	0,6	0,8	0,9	0,9	1,2	1,2	1,2	0,4	0,4
Zuladung (kg)	536	564	564	567	567	723	428	413	512	505
Basispreis CHF ab	81'100	94'150	101'850	81'350	96'650	112'650	49'100	53'100	k. A.	k. A.

# Plug-in-Hybride

Modell	VW T7 Multivan 1.4 TSI PHEV	VW Tiguan 1.5 TSI PHEV 2024	VW Tiguan 1.5 TSI PHEV 2024	VW Touareg 3.0 V6 TSI 4M PHEV	VW Touareg R 3.0 V6 TSI 4M PHEV				
Body	BUS	SUV	SUV	SUV	SUV				
Leistung (kW/PS)	160/218	150/204	200/272	280/381	340/462				
Netto-Akkugrösse (kWh)	10,4	19,7	19,7	179	179				
Drehmoment (Nm)	350	400	400	600	700				
0-100 km/h (s)	9	8,2	7,2	5,9	5,1				
Vmax (km/h)	192	210	215	250	250				
Antrieb	VR	k. A.	k. A.	4x4	4x4				
Reichweite (km)	60	100	100	50	50				
Verbrauch/100 km (kWh)	1,9	0,5	0,5	2,1	2,1				
Zuladung (kg)	622	k. A.	k. A.	587	542				
Basispreis CHF ab	67'720	51'900	60'900	99'500	108'200				

# Brennstoffzelle

Modell	BMW iX5 Hydrogen	Honda CR-V E:FCEV	Hyundai Nexa FC	Toyota Mirai FC	Gumpert Nathalie	Citroën 6-Jumpy Hydrogen	Opel Vivaro-e Hydrogen	Peugeot Expert-e Hydrogen
Body	SUV	SUV	SUV	SA	CO	KW	KW	KW
Leistung (kW/PS)	295/401	130/177	120/163	134/182	400/544	100/136	100/136	100/136
Netto-Akkugrösse (kWh)	k. A.	k. A.	1,56	k. A.	60	10,5	10,5	10,5
Drehmoment (Nm)	710	310	395	300	1000	260	260	260
0-100 km/h (s)	6	k. A.	9,2	9,2	2,5	15	15	15
Vmax (km/h)	180	k. A.	177	175	300	110	110	110
Antrieb	HR	k. A.	VR	HR	4x4	VR	VR	VR
Reichweite (km)	504	660	666	650	820	400	400	400
Verbrauch/100 km (kg)	1,19	k. A.	0,95	0,81-0,84	k. A.	1,7	1,3	1,7
Zuladung (kg)	k. A.	k. A.	392	405-440	k. A.	885	975	k. A.
Basispreis CHF ab	k. A.	k. A.	89'900	66'900	450'000	137'611	135'017	134'585

## ANMERKUNGEN

Angaben beziehen sich auf die jeweiligen Grundmodelle, Werksangaben ohne Gewähr auf Fehler und Vollständigkeit.

Bei den Batteriekapazitäten arbeiten wir soweit als möglich mit den NETTO-Werten.

Alle Preise, auch die der Nutzfahrzeuge, sind inklusive Schweizer Mehrwertsteuer von 8,1%.

Preise einzelner Exoten wie Aston Martin, Königsegg,

McLaren u. a. m. gelten nur als Richtwerte, da nicht überall verfügbar.

Neu eingeführt wurde die Kategorie Brennstoffzelle, die entweder mit Wasserstoff (BMW, Honda, Hyundai und Toyota) oder Methanol (Gumpert, Citroen, Opel und Peugeot) betrieben wird.

Status: 4. April 2024, Guido Biffiger (gfb)

## KAROSSERIEBEZEICHNUNGEN

SA Saloon, Limousine mit Stufenheck  
 HA Hatchback, Limousine mit Heckklappe  
 ES Estate, Kombi  
 CO Coupe  
 CA Cabrio  
 RO Roadster  
 VAN Van

MPV Multi Purpose Vehicle, Nutzfahrzeug als PW Version (1er TG)  
 BUS Kleinbus, Nutzfahrzeug mit Seitenscheiben  
 KW Kastenwagen als häufigste Form des Nutzfahrzeuges, geschlossen ohne Seitenscheiben  
 PICK UP Pick-up

# WETTBEWERB

[www.electric-wow.ch/wettbewerb](http://www.electric-wow.ch/wettbewerb)

**Preise im Wert  
von insgesamt  
3900 Franken zu  
gewinnen!**

**Textile Flächen  
müheless reinigen**

electric WOW und Kärcher verlosen zehn Akku-Waschsauger «SE 3-18 COMPACT» inklusive Battery Power Kit im Wert von je 390 Franken. Teilnahmeschluss ist der 31. Mai 2024.

Jetzt mitmachen auf:

[www.electric-wow.ch/wettbewerb](http://www.electric-wow.ch/wettbewerb)



**F**asertiefe Reinigung trifft auf maximale Bewegungsfreiheit: Der Waschsauger SE 3-18 Compact reinigt textile Oberflächen kraftvoll, ohne lästige Rückstände und ebenso leistungsstark wie ein kabelgebundener Waschsauger. Das ermöglicht eine gründliche und komfortable Reinigung, und Sie entfernen Schmutz von Polstern und Teppichen im Haus, von Gartenmöbeln sowie in den Innenräumen Ihres Autos oder Wohnmobils im Handumdrehen. Dank der kompakten Bauweise ist das

Gerät nicht nur handlich, sondern durch den 18-Volt-Kärcher-Battery-Power-Akku auch dort einsetzbar, wo keine Steckdose in der Nähe ist. Mithilfe seiner hygienischen Durchspülfunktion entfernt der Waschsauger auch jegliche Verschmutzungen und Bakterien im Gerät und beugt somit unangenehmen Gerüchen vor – getreu dem Motto «sauberes Fahrzeug, sauberes Reinigungsgerät».

Zusätzlich sind ein Schnelladegerät sowie ein 18-Volt-/5,0-Amperestunden-Battery-Power-Wechselakku mit dabei.

[www.kaercher.ch](http://www.kaercher.ch)

**KÄRCHER**



# AGROLA POWERCARD

IHR SCHLÜSSEL ZU ÜBER 250'000 ELEKTRO-LADESTATIONEN EUROPaweIT!



**Unkompliziertes, bargeldloses Aufladen**



**Keine zusätzlichen Gebühren**



**Preise und Verfügbarkeit stets im Überblick**



**Alle AGROLA Schnell-Ladestationen mit Schweizer Solarstrom**



**Monatliche Abrechnung per Mail**



**Flexibilität für Flotten**



[agrola.ch/powercard](https://agrola.ch/powercard)

+STROMER-

**New day,  
new ride.**

*#HereToChange*



**Was für ein grossartiger Start in den Tag!**

Mit maximaler Power und Geschwindigkeiten bis 45 km/h. Erleben Sie die Zukunft der Mobilität, erobern Sie die Strassen und spüren Sie die Freiheit.

**Erfahren Sie mehr: [stromerbike.com](https://stromerbike.com)**