

electric

14 AUTOS IM TEST

Die aktuellsten Elektroautos
und Plug-in-Hybride

AUDI A6 E-TRON

Neue Ära bei der Marke
mit den Vier Ringen



AUTO ZÜRICH CAR SHOW 2024

Die teil- und vollelektrischen
Highlights der Messe

GROSSER MARKTÜBERBLICK

Daten und Preise von über 770
elektrifizierten Fahrzeugen

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

 **SOCAR**
CHARGE

EDITORIAL

Verschlingt der rote Drache Europa?

Die chinesische Autoindustrie sorgt derzeit für erheblichen Aufruhr auf dem europäischen Markt. Mit aggressiven Preisen und einem klaren Fokus auf Elektrofahrzeuge drängen chinesische Hersteller wie BYD, Nio und MG in den Wettbewerb. Mit seiner geballten Macht droht der rote Drache, die europäischen Hersteller zu verschlingen.

Die Politik reagiert zunehmend alarmiert auf diese Entwicklung und erwägt nun Strafzölle, die von neun Prozent (Tesla) bis zu 37,4 Prozent (SAIC/MG) reichen könnten. Diese Zölle sollen die vermeintlich unfaire Subventionierung der chinesischen Autoindustrie ausgleichen und europäischen Herstellern Luft zum Atmen verschaffen.

Doch wie sieht die Situation in der Realität aus? Ende August lag der Marktanteil chinesischer Anbieter in Europa bereits bei knapp zwölf Prozent. Deutschland, als grösster europäischer Automarkt, verzeichnete mit 13,7 Prozent den höchsten Anteil. In der Schweiz hingegen bleiben die Zahlen noch vergleichsweise niedrig. Nur vier Prozent der Neuzulassungen stammen aus dem Reich der Mitte. Der China-Experte Jürgen Zöllter hat beleuchtet, wohin die Entwicklung geht.

Ausserdem haben wir auch in dieser Ausgabe wieder zahlreiche neue teil- und vollelektrische Neuheiten getestet. Dabei sind wir mit europäischen, aber auch mit amerikanischen und chinesischen Modellen gefahren, um uns einen eigenen Eindruck zu machen. Last, but not least haben wir eine umfangreiche Übersicht aller Modelle erstellt, die zumindest teilweise elektrifiziert sind. Es geht vorwärts: Mehr als 770 Modelle stehen zur Wahl.

Michael Lusk
Chefredaktor electric WOW



INHALT

SEITE 90
WETTBEWERB
Powered by:
KÄRCHER

TESTS & NEUVORSTELLUNGEN

ALFA ROMEO JUNIOR Cuore sportivo unter Strom	28
AUDI RS E-TRON GT RS wie Rennstrome	30
CITROËN ë-C3 Französische ë-Volution	32
DS7 SAINT-EXUPÉRY Luftfahrtgeschichte erleben	34
FERRARI F80 LaFerrari-Nachfolger mit Hybrid	36
FIAT 600E Elektrische Knutschkugel	37
HYUNDAI IONIQ 5N Stromer für Petrolheads	40
LAMBORGHINI REVUELTO Gipfelsturm in Goodwood	42
LUCID AIR TOURING Der Reichweitenkönig	44
MERCEDES SL63 AMG SE PERFORMANCE Ikonen ihrer Zeit	46
M-HERO 1 Krasse E-Mobilität	50
MG CYBERSTER Zurück zu den Wurzeln	52
RENAULT 5 E-TECH Nummer 5 lebt	56
VOLVO EX90 Jenseits von Schweden	58
VOLKSWAGEN ID.7 Neuer Schweizer Langstreckenrekord	60

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 Dovel
jd@awverlag.ch

Leiterin Marketing & Events
Arzu Cucchiara
ac@awverlag.ch

**Leiterin Administration /
Assistentin der GL**
Amra Putinja
ap@awverlag.ch

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

Berufslernende
Mariam Nasrat, Lisa Maliqi

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

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

Layout
Elena Thüring
Skender Hajdari

Druck
Printi Pronto AG
Riedstrasse 10
CH-8953 Dietikon

Gründer
Helmuth 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 (SQS-
COC-100158), Europäisches
Umweltzeichen (EU Ecolabel), Skan-
dinavisches Umweltzeichen (geprüft),
elementarchlorfrei gebleicht (ECF)

MARKEN VON A&W

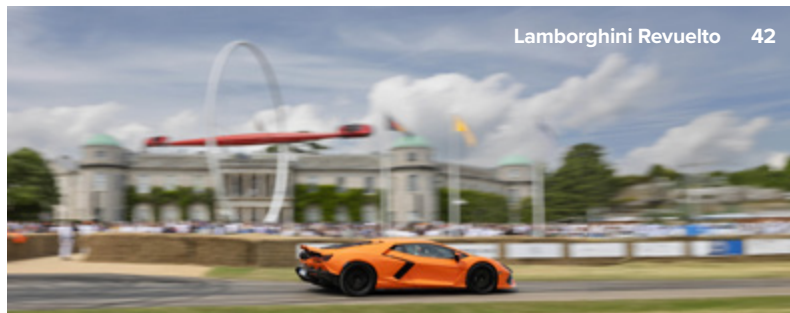




Alfa Romeo Junior 28



Audi RS e-tron GT 30



Lamborghini Revuelto 42

INHALT

NEWS & STORIES

DIE HIGHLIGHTS DER AUTO ZÜRICH

Teil- und vollelektrische Neuheiten

06

CHINESISCHE EV-MARKEN AUF DEM VORMARSCH

Die Stromer aus dem Reich der Mitte kommen

10

AUDI DEFINIERT FLACHBODENSEGMENT NEU

Audi A6 e-tron initiiert neue Ära

11

EIN AUTO MIT EIGENEM CHARAKTER

Christian Horn von Mercedes-Benz über KI

16

SPORTLICH DURCH DEN WINTER

Continental WinterContact 8 S

20

PIONIERPROJEKT V2X SUISSE ABGESCHLOSSEN

Marco Piffaretti über bidirektionales Laden

22

EINER FÜR ALLE BEI VOLVO

Alle E-Autos zukünftig auf gleicher Technik

26



Christian Horn 16



Marco Piffaretti 22

MARKTÜBERSICHT

DATEN UND PREISE ALLER MODELLE

67

E-Autos, Hybride, Plug-in-Hybride und Wasserstoffmodelle

FORD CAPRI

Vollelektrischer Crossover

38

OPEL GRANDLAND

Visionen werden Realität

54

ARBEITEN UNTER SPANNUNG

Autef-Kurs über Arbeiten an Elektroautos

62

EV-REIFEN FÜR DEN ERSATZMARKT

Bridgestone fördert Elektromobilität

63

GARAGENKONZEPT MIT ZUKUNFT

Unternehmen stellen Flotten um

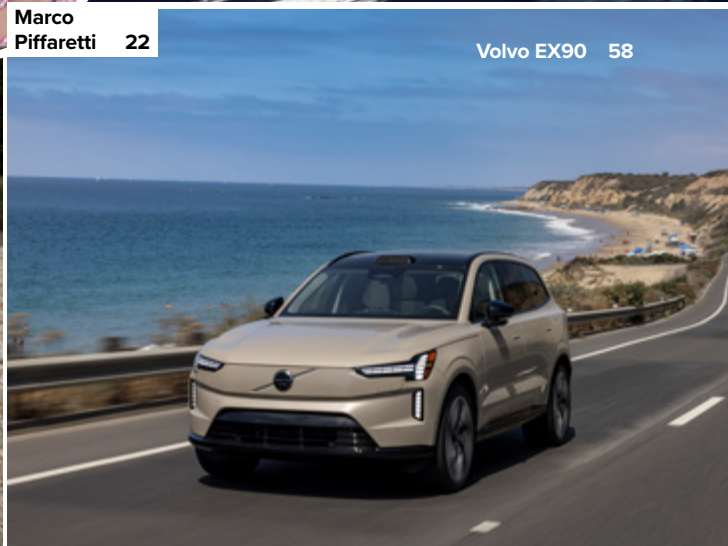
64



Renault 5 E-Tech 56



Mercedes SL63 AMG SE Performance 46



Volvo EX90 58



Partner mit Profil? Check!

**Wir sind stolzer Official Referee Partner
Swiss Ice Hockey.**

Seit der Saison 2023/24 sind wir Teil des grössten Schweizer Eishockey Teams: Den Referees. Eigentlich logisch, denn Top-Performance und Sicherheit sind schon lange unsere Mission.



Kompatibel mit Elektrofahrzeugen



Die Highlights der Auto Zürich

Vom 7. bis 10. November findet die Auto Zürich 2024 statt. Dieses Jahr nehmen über 60 Marken teil. Viele von ihnen bringen Neuheiten mit, die man zum ersten Mal in der Schweiz sieht. Wir haben eine Auswahl der Highlights mit vollelektrischem oder elektrifiziertem Antrieb zusammengestellt.



Alpine A290

Der erste fünftürige Sportwagen von Alpine kombiniert die drei Markencharakteristika Leistung, Agilität und Leichtigkeit mit französischem Savoir-faire. Die muskulösen Proportionen des A290 spiegeln die Leistung des Kompaktsportlers im Aussendesign wider.

Audi S6 Avant e-tron

Mit einer Beschleunigung in 3,9 Sekunden von null auf 100 km/h, einer Höchstgeschwindigkeit von 240 km/h und einer Reichweite von bis zu 675 Kilometern (WLTP) zeigt der S6 e-tron: Effizienz und leistungsstarke Antriebe schliessen sich nicht aus.



Citroën ë-C3

Der Citroën ë-C3 definiert Fahrspass neu und erfindet die Elektromobilität auf andere Art: kompakt, made in Europe und erschwinglich. Elektrisch, anders, einzigartig. Fahrvergnügen mit dynamischem Design und Elektromobilität.

Ford Capri

Der vollelektrische Ford Capri kehrt als sportlicher Crossover mit Heck- oder Allradantrieb, einer Reichweite von bis zu 627 Kilometern und fortschrittlichen Assistenzsystemen zurück. Der Innenraum ist mit kabelloser Smartphone-Integration hochmodern ausgestattet.



Genesis GV60 Magma Concept

Genesis wird den GV60 Magma Concept erstmals an der Auto Zürich vorstellen. Das Modell beeindruckt mit Hochleistungstechnik, exklusivem Design und einem intensiven Fahrerlebnis. Der Produktionsstart ist für 2025 geplant.



Kia EV3

Der Kia EV3 bietet technologisch wie im Design die beste Voraussetzung für eine starke Position in der EV-Kompaktklasse. Mit 605 Kilometern WLTP-Reichweite und modernsten Systemen setzt er neue Massstäbe in seinem Segment.



Mazda CX-80

Mit dem neuen Mazda CX-80 erweitert Mazda sein Crossover-Portfolio. Das als Sechs- oder Siebensitzer erhältliche neue Flaggschiff der Marke verbindet einen eleganten Auftritt mit einem grosszügigen Raumangebot in drei Sitzreihen.



Mercedes-Benz G-Klasse

Die G-Klasse von Mercedes-Benz gibt es neu auch mit Elektroantrieb. Mit Reichweiten von bis zu 473 Kilometern und einer Gesamtleistung von über 580 PS lässt die elektrische G-Klasse auf der Strasse wie im Gelände keine Wünsche offen.



**LEISTUNGSBEREIT –
EGAL WAS DER WINTER BRINGT**



**BLIZZAK 6
ENLITEN**

NEU



Für weitere Informationen zum Vergleich und zu den Produkttests scannen Sie den QR-Code.

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



EVREADY

ENTWICKELT FÜR ALLE ANTRIEBSARTEN:
E-FAHRZEUGE UND VERBRENNER

BRIDGESTONE
Solutions for your journey



Peugeot E-5008

Der neue Peugeot E-5008 ist der einzige vollelektrische SUV, der ein aussergewöhnliches Interieur für sieben Passagiere und eine elektrische Reichweite von bis zu 660 Kilometern bietet (nach WLTP, vorbehaltlich der abschliessenden Homologation).

Porsche Macan

Vollelektrisch und dynamischer denn je startet der Macan in die zweite Modellgeneration. Er verbindet herausragende Alltagstauglichkeit mit einer E-Performance von bis zu 639 PS und einer beeindruckenden Reichweite von bis zu 641 Kilometern.



Renault 5 E-Tech

Der Renault 5 E-Tech 100% electric knüpft an das moderne Erbe an und ist eine kühne Antwort auf die gesellschaftlichen und ökologischen Herausforderungen unserer Zeit: 150 PS, emissionsfrei, nachhaltig, mit 400 Kilometern Reichweite und elf Kilowatt oder 100 Kilowatt Schnellademöglichkeit.



Škoda Elroq

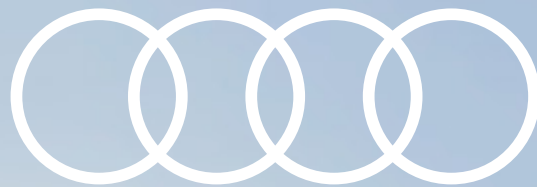
Der neue Elroq ist das jüngste Mitglied von Škoda. Der kompakte SUV ist dank seiner kompakten Abmessungen, seines geräumigen Innenraums und seiner hervorragenden Fahreigenschaften für die Stadt und für Outdoor-Abenteuer bestens gerüstet.



Volvo EX90

Das schwedische SUV-Duo kommt in die Schweiz: An der Auto Zürich zu sehen sind dieses Jahr sowohl der vollelektrische Premium-SUV Volvo EX90 als auch eine umfassend aktualisierte Ikone, der neue Volvo XC90 mit Hybridantrieb.





Steigen Sie ein in die Audi Business Class

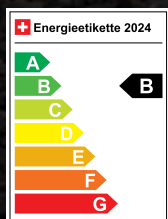
Als KMU profitieren Sie bei Audi von
Sonderkonditionen auf zahlreichen Modellen.

Audi Q6 SUV e-tron Performance ab CHF 439.– / Monat

inkl. 14,3% KMU-Preisvorteil

Audi Q6 SUV e-tron Performance

Bruttopreis	79 900.–
3,3% Premium-Bonus	– 2630.–
11% EnterprisePlus*	– 8780.–
Ihr Spezialpreis	68 490.–
Ihr Preisvorteil	11 410.–
Jahreszins Leasing	1,99%
Leasingrate pro Monat	439.–



Audi Q6 e-tron performance, 225 kW, 16,7 kWh/100 km, 0 g CO₂/km, Kat. A. Leasingangebot: Preisberechnungen gemäss Tabelle oben, Sonderzahlung: CHF 17 125.–, 48 Monate, 10 000 km/Jahr, effektiver Jahreszins Leasing 2,01%, exkl. obligatorischer Vollkaskoversicherung. Abgebildet: Audi Q6 e-tron performance, 225 kW, 18,7 kWh/100 km, 0 g CO₂/km, Kat. B. Plasmablau Metallic, Volllackierung, Exterieur S line, Exterieurpaket schwarz, Räder Audi Sport, 5-Y-Speichen-Dynamik, schwarz metallic, glanzgedreht, 9,0 J | 10,0 J x 21, Reifen 255/45 | 285/40 R21, Panorama Glasdach, regulärer Preis CHF 90 310.–, Premium-Bonus CHF 2980.–, EnterprisePlus-Nachlass CHF 9930.–, Barkaufpreis CHF 77 400.–, Sonderzahlung CHF 19 350.–, Leasingrate CHF 489.–/Mt. Die Kreditvergabe ist verboten, falls sie zur Überschuldung des Konsumenten führt. Finanzierung über die AMAG Leasing AG. Aktion gültig für Vertragsabschlüsse vom 1.10. bis 31.12.2024 oder bis auf Widerruf, Änderungen vorbehalten. Gültig für alle durch die AMAG Import AG importierten Fahrzeuge. Unverbindliche Preisempfehlungen des Importeurs AMAG Import AG.* EnterprisePlus: gewerbliches Angebot, nur mit Eintrag im Handelsregister und Zulassung auf Firma.

Weitere attraktive
Angebote für KMU



Chinesische EV-Marken auf dem Vormarsch

Die Vielzahl hat im grössten Automarkt der Welt die langjährigen führenden internationalen Automarken entzaubert. Seit Ende 2023 gibt BYD den Takt vor und beeindruckt mit einem wahren Feuerwerk ständig neuer Modelle.

Der Auftakt

Die erfolgreiche Entwicklung der chinesischen Autoindustrie folgt der initialen Erkenntnis, dass der über viele Jahrzehnte gewachsene Know-how-Vorsprung insbesondere deutscher und japanischer Autohersteller in der Entwicklung von Verbrenner-Fahrzeugen durch chinesische Hersteller uneinholbar sei. Infolgedessen fließt beachtliche staatliche Unterstützung in die Entwicklung der Elektromobilität. Damit schlägt der Staat zwei Fliegen mit einer Klappe: Einerseits zahlt er auf den Innovationsvorsprung der heimischen Industrie beim Bau von Halbleitern, auf den bevorzugten Zugang zu kritischen Rohstoffen für Stromspeicher und die marktführende Rolle in der Batteriezelltechnik sowie Steuer-Elektronik ein. Und gleichzeitig lässt sich die Förderung publikumswirksam mit dem Wunsch nach Luftreinhaltung verknüpfen, um globale Klimaziele zu stützen.

Parallel zum Staat fördern auch Provinzregierungen und lokale Geldgeber die Elek-

tromobilität als Prestigeobjekte und zur Schaffung neuer Arbeitsplätze. Sie möchten den Herrschaften in Beijing durch Umsetzung staatlicher Ziele gefallen. Eine Vielzahl von Kaufanreizen heizt den Markt an, und 2023 wurden in China 5,1 Millionen elektrifizierte Fahrzeuge verkauft. Ihr Anteil an Neuzulassungen betrug fast 23,7 Prozent. Zum Vergleich: In Deutschland waren es im selben Zeitraum weniger als drei Prozent. Dass chinesische Hersteller von der angeheizten Nachfrage mehr profitieren als internationale, liegt einerseits an qualitativ immer besser werdenden China-Autos und deren rasant wachsender Konnektivität, insbesondere aber an der kundengerechten Ausstattung mit Kommunikations- und Unterhaltungselektronik zu vergleichsweise niedrigen Preisen. Auch wachsender Stolz auf die Anerkennung chinesischer Autos im Ausland treibt diese Entwicklung voran.

Mehr als 100 chinesische Automarken bieten aktuell rund 400 Modelle im heimischen NEV-Markt (New Energy Vehicle) an. Wenngleich dazu auch elektrifizierte Fahrzeuge mit Verbrennern wie Plug-in-Hybride zählen, markiert diese Vielfalt doch in eindringlicher Weise den Erfolg der vor fast genau zehn Jahren von der chinesischen Staatsregierung ausgegebenen Direktive, eine international konkurrenzfähige heimische Automobilindustrie aufzubauen.

von Jürgen Zöllter

Europäische, japanische, insbesondere aber amerikanische Marken, wenn man von Tesla absieht, können nicht mehr mithalten. Selbst die koreanischen Primusse KIA und Hyundai hinken hinterher.

Der Aufbruch

In jüngster Vergangenheit wurden staatliche Subventionen schrittweise zurückgefahren. Infolgedessen steigt die Kundennachfrage weniger temperamentvoll an, woraufhin plötzlich Überkapazitäten entstehen, denen die Hersteller mit Wellen von Preissenkungen begegnen. Der Kosten- und Konkurrenzdruck untereinander nimmt zu. Einige Marken können dem nicht standhalten und verschwinden vom Markt. Einen Weg zur Konsolidierung suchen die Stärksten zunehmend in ausländischen Märkten.

Doch die aufstrebenden Gesellschaften in Asien, Afrika und Südamerika sind wie

Russland nur begrenzt in der Lage, hohe NEV-Quoten zu antizipieren. Daneben versuchen sich die grossen Märkte USA und Europa mit Anti-Subventionsverfahren abzuschotten. Potente chinesische Unternehmen wie BYD, GAC, Chery, Dongfeng und mutmasslich auch NIO wollen Einfuhrzölle mit lokalen Produktionsstätten umgehen. Geely besitzt bereits Fabriken seiner Tochtermarke Volvo in Europa und könnte EV seiner Submarken Polestar, Zeekr, Lynk & Co – und ja, auch Smart – hier produzieren.

Der JAC T8 wird in der Schweiz von Auto Kunz importiert.



Die Ernüchterung

Grundsätzlich ist die anfängliche Euphorie chinesischer Hersteller der nüchternen Erkenntnis gewichen, dass sich der gesättigte europäische Markt nicht einfach mit vergleichsweise preiswerten Elektrofahrzeugen überrollen lässt. BYD verkaufte 2023 weltweit 3'024'417 EV, doch mit nur 15'644 Fahrzeugen in Europa weit weniger als erwartet. Insider berichten von 10'000 unverkauften zum Jahresende. Im Januar 2024 landeten weitere 3000 EV an, die einem Bericht des Handelsblatts zufolge in Bremerhaven bereits Schimmel ansetzen. Diese Autos aufzubereiten, sei zwar kein Problem, wissen Fachleute, doch BYD fehle es dafür an Infrastruktur.

Auch Great Wall Motors (GWM) plante für 2023 mit rund 20'000 Fahrzeugverkäufen. Am Ende wurden es 6300 Einheiten. Seit Kurzem ist die Europazentrale in München geschlossen. GWM wird sein Europa-

geschäft von Baoding in der chinesischen Provinz Hefei aus steuern. Der Markteintritt in die Schweiz liegt vorerst auf Eis.

Ein weiteres Beispiel für Fehleinschätzungen des europäischen Markts liefert NIO. Mit Entwicklungszentren in China, den USA und Europa lobte NIO seine internationale Orientierung zunächst überzeugender aus als andere Marken aus dem Reich der Mitte. Von Asien sollte rasch nach Übersee expandiert werden. Doch nach Europa kamen 2023 nur 2316 Autos. Man hatte mit mittleren fünfstelligen Verkaufszahlen gerechnet. Bis in die Schweiz hat es NIO noch nicht geschafft.

Geely versucht seine Submarken Volvo und Polestar mit europäischen Wurzeln zu nutzen, um EV in Europa zu verkaufen und diese von den chinesischen Schwestermarken Lynk & Co sowie Zeekr abzugrenzen. Sie nutzen gemeinsame techni-

sche Geely-Basen. Zeekr will noch 2024 ein EV bringen.

SAIC bietet über die in Europa mit Abstand erfolgreichste chinesische Marke MG Personenwagen und über Maxus EV-Lieferwagen an. Besonders interessant wird es, wenn die SAIC-Submarke IM (Intelligent Mobility) das erste EV weltweit mit reichweitenstarker Semi-Feststoffbatterie nach Europa bringt. Die Limousine IM L6 auf 900-Volt-Plattform soll über 1000 Kilometer Reichweite verfügen und wird für 2025 angekündigt. Dongfeng wagt erste Schritte mit den neuen Submarken Voyah, Mengshi und Nammi für EV im Premium-, Luxus- und Kleinwagensegment über den in der Schweiz ansässigen Importeur NOYO. Chery und Changan haben neue Marken gegründet und deren fertig entwickelte Produkte für Europa vorgestellt. Chery landet erste Preisbrecher gerade an.

Wer aus der aktuellen Ernüchterung den Schluss zieht, dass chinesische Marken in Europa scheitern werden, macht die Rechnung vorschnell ohne den Wirt. Sicherlich sehen wir einer Marktbereinigung unter den Start-ups entgegen. Gewinner dürften die innovativsten sein, etwa LiAuto und XPeng, insbesondere aber die grossen, in China fest etablierten Hersteller mit gesunder Kapitaldecke. Infolge des Wandels von der subventionsgetriebenen zur marktorientierten Wirtschaft werden sich einige Marken zusammenschliessen. Wer in Europa erfolgreich werden möchte, muss lernbereiter werden, enger als bisher mit Vertriebspartnern zusammenarbeiten und geduldiger auf deren Erfahrungen vertrauen. Der verbreitete chinesische Glaube, dass Autos hierzulande wie daheim über Marken-Communitys und ähnlich wie Elektronikartikel oder gar kurzlebige Modeartikel vermarktet werden können, bröckelt. Ein krasses Beispiel lehrt, dass Europäer



Jürgen Zöllter ist Autojournalist und spezialisiert auf den chinesischen Markt.

anders als Chinesen, die ein Xiaomi-Smartphone benutzen, nicht kurz entschlossen zum passenden Elektroauto Xiaomi SU7 als Ergänzung zur Xiaomi Smart World greifen. Ein Phänomen, das in China einen Hype um das neue Auto ausgelöst hat. Den wird es bei uns nicht geben. Polestar macht es andersherum und bringt ein Smartphone mit markeneigenem FlyMe-Betriebssystem für Polestar-4-Besitzer, das Meizu produziert. Ob damit der schleppende Polestar-Absatz angekurbelt werden kann, darf bezweifelt werden.

Auch die Onlinevermarktung, ohne erfahrene Händler zu nutzen, muss hinterfragt werden, wenn man die geringen Verkäufe von NIO, Polestar und Aways betrachtet. Europäische Autokunden wissen Ansprechpartner in Autohäusern zu schätzen. Stützpunkte für Probefahrten und Wartung reichen offenbar nicht aus.

Ausblick für die Schweiz

Wie Autohändler und Endkunden von diesen Auf- und Umbrüchen chinesischer Marken umgehen, zeigt ein Blick auf den Schweizer Markt. Zwar führt Tesla hier den E-Markt an und verkaufte Ende des ersten Quartals 2024 stolze 183'262 batterieelektrische Fahrzeuge. 2023 war der Tesla Model Y sogar der meistverkaufte Neuwagen in der Schweiz. Doch der Absatz bröckelt, wofür Experten die seit diesem Jahr erhobene Importsteuer, vielleicht auch die stark gestiegenen Strompreise mitverantwortlich machen. Dass es Tesla an überzeugenden Einstiegsmodellen unter 30'000 Franken fehlt, könnte chinesischen Marken in die Hände spielen.

Sehr erfolgreich führt der Mutterkonzern SAIC seine in England eingekaufte Marke MG in Europa. Mit dem Bau von Sportwagen hat die EV-Marke ihre Wurzeln zwar verschüttet, besitzt in den Köpfen vieler Europäer aber einen hohen Bekanntheitsgrad. Nicht wenige sehen MG noch immer als britisches Gewächs. Seit der europaweiten Einführung des ersten batterieelektrischen ZS EV im Jahr 2019 verzeichnet MG einen deutlichen und nachhaltigen



Astara vertreibt in der Schweiz seit diesem Jahr die Marke MG.

Umsatzanstieg mit Fahrzeugen, die europäisch gezeichnet und attraktiv eingepreist sind sowie von Autotestern gute Qualitätsnoten bekommen. In Europa wurden 2023 stolze 231'818 MG neu zugelassen. Die in der Schweiz von Astara Mobility vertriebenen MG belegen den Erfolg einer bekannten Strategie, die viele chinesische Marken ignorieren: Wer anfangs ein gutes Markenimage aufbaut, mit dem sich die Kunden identifizieren können, wird neue Produkte besser vermarkten. Darüber hinaus hebt Astara-Sprecher Lukas Hasselberg hervor: «Neben dem bekannten Markennamen bietet MG im Vergleich zu anderen Marken aus China nach wie vor Verbrenner- und Hybridvarianten an.» Sie heben die Präsenz im Strassenbild. Hasselberg weiter: «Zudem setzen wir auf ein einstufiges Händlernetz.» Astara betreut auch die mit viel Vorschusslorbeeren gestartete Marke Aways, die mutmasslich ein Opfer des ausgebrochenen Verdrängungswettbewerbs werden könnte.

Ähnlich wie MG von seinen britischen Wurzeln zehrt, versucht Polestar als batterieelektrische Volvo-Schwestermarke von dessen Schweden-Image zu profitieren. Polestar überbaut eine von Volvo für Geely entwickelte skalierbare Konzernplattform, nutzt Baugruppen einschliesslich Batterien aus dem Geely-Baukasten und wird für europäische Märkte in China produziert. In der Schweiz werden Polestar 2, 3 und 4 online bestellt und an Polestar Spaces

gewartet, die auch Probefahrten anbieten. Die Zusammenarbeit mit 67 Volvo-Garagen bietet ein engmaschiges Netzwerk. Für eine Erweiterung sieht Polestar-Sprecher Tobias Glauser aktuell keine Notwendigkeit. Denn trotz guter Produkte und ebensolcher Infrastruktur lagen die Verkaufszahlen 2023 weltweit unter 54'626 Einheiten und damit deutlich unter der Gewinnschwelle von 155'000 jährlich. Über die Gründe kann man nur spekulieren: Die noch junge Marke tut sich auch in der Schweiz schwer, als europäische wahrgenommen zu werden. Die Fahrzeuge werden teilweise neben Porsche und Mercedes-AMG positioniert und, knapp unter diesen, offenbar zu hoch eingepreist. Das von der Volvo-Nähe profitierende Image scheint nicht tragfähig genug zu sein, um es mit den avisierten Konkurrenten aufzunehmen. Experten sehen 2025 als Polestar-Schicksalsjahr.

Etwas kleinere Brötchen muss auch NIO backen. Die Vorschusslorbeeren seiner Imagekampagne zur Markenbildung können die mittlerweile fünf in Europa verkauften Modelle nicht ausreichend stützen. Nur 2316 Autos wurden 2023 verkauft. NIO hatte mit mittleren fünfstelligen Zahlen gerechnet und ist in der Schweiz noch nicht vertreten. Anscheinend kann das Alleinstellungsmerkmal der Marke mit dem schnellen Tausch von Akkus an NIO Swap Stations, um langwieriges Nachladen an Säulen zu vermeiden, die Kunden nicht überzeugen. Die Zahl



Mit dem Polestar 3 und Polestar 4 wächst das Portfolio der Marke.

der Wechselstationen hinkt den Ankündigungen weit hinterher. Auch die Direktvermarktung muss hinterfragt werden. Der Betreuungsanspruch von NIO-Premiumkunden nach dem Kauf könnte unterschätzt worden sein. Ein Strategiewechsel kann für kommende Kompaktfahrzeuge der NIO-Submarke ONVO nicht ausgeschlossen werden, wie das europäische Managementteam in Gräfelfing/Deutschland andeutet: «Wir behalten unser Direktverkaufsmodell bei, bleiben jedoch flexibel, wenn es um unsere Submarken geht.»

Der erfolgreichste Autoexporteur Chinas ist der Staatsbetrieb Chery Automobile, er vertrieb 2023 rund 52 Prozent seiner Fahrzeuge im Ausland, überwiegend Benzinern. Das Unternehmen unterhält 20 internationale Produktionsstandorte überwiegend in Südamerika, Russland, im Mittleren Osten und Südostasien. Einen ersten Fuss nach Europa setzt Chery gerade mit Benzinern in Spanien und Italien, wird im ehemaligen Nissan-Werk in Barcelona Autos bauen und sucht aktuell nach einem zweiten Produktionsstandort in Europa. Als erstes batterieelektrisches Modell soll der Kompakt-SUV Omoda 5 für 27'900 Euro, als Plug-in-Hybrid der Jaecoo 7 im Herbst dieses Jahres vorfahren. Cherys Stärke liegt im Angebot von Autos mit Antriebssträngen, die auf jeweilige Marktbedürfnisse zugeschnitten sind. Dies könnte für Schweizer Handelspartner interessant werden, die kompakte EV verkaufen möchten.

Hierzulande weniger bekannt ist JAC Motors aus Hefei in der Provinz Anhui. Chinas grösster Nutzfahrzeughersteller baut auch Kleinwagen und Mittelklasse-PW vorwiegend für den lokalen Markt. Kleine Stückzahlen werden exportiert – auch in die Schweiz, wo der Importeur Auto Kunz aktuell 27 Händler bedient und an der Ausweitung des Netzes arbeitet. Bis dato werden der kompakte SUV JAC eJS-4 und Transporter M3EV verkauft. Ende des Jahres soll der Kleinwagen JAC eJS1 hinzu-

Der M-Hero wird hierzulande über Noyo verkauft.



kommen, im kommenden Frühjahr auch der allradgetriebene Pick-up T9EV. Pia Hurni-Schmidt von JAC Schweiz sieht für Mehrmarkenhändler eine passende Ergänzung ihres Portfolios, «weil die Auflagen für JAC-Vertretungen sehr gering sind. Wir erweitern unser Händlernetz kontinuierlich.» Zudem besitze JAC langjährige Erfahrungen im Automobilbau, sei kein Start-up und zudem sehr zuverlässig.

Für den Europavertrieb elektrifizierter Personenwagen des grossen chinesischen Nutzfahrzeugherstellers Dongfeng zeichnet die in der Schweiz ansässige NOYO Europe verantwortlich. Ziel sei, «mit guten, attraktiven EV-Einstiegsprodukten um die 20'000 Franken die Elektromobilität über die Ziellinie zu bringen», erklärt die NOYO-Marketingleiterin Laura Peschke. Und tatsächlich bietet der Importeur ab sofort das erste EV im hiesigen Kleinwagenmarkt an und startet mit dem Nammi Box für konkurrenzlos günstige 21'990 Franken in der Schweiz. Auf 4,27 Metern Länge unterstreicht der Viertürer, dass Elektromobilität kein Luxusversprechen sein muss. Seine 42,3-kWh-Lithium-Eisen-Phosphat-Batterie steht für eine Reichweite von 310 Kilometern (WLTP). Sein Vorderradantrieb mit 70 kW/95 PS für angemessene Fahrleistungen auf Kurzstrecken und seine gute Ausstattung können es mit EV der nächsthöheren Preisklasse aufnehmen.

«Gleichzeitig möchten wir die Premium- und Luxusmarken VOYAH beziehungsweise MHERO aufbauen», ergänzt Peschke. Wenngleich die zugehörigen Nischenprodukte keine grossen Margen einfahren dürften, sollen sie doch zur Schärfung der Dongfeng-PW-Marken beitragen. NOYO arbeitet aktuell an einem starken Händlernetzwerk für Vertrieb und Service. Für Garagisten biete sich die einzigartige Gelegenheit, mit der Einführung von Dongfeng-Marken in einen neuen Markt einzusteigen, glaubt Peschke.

Mit starkem Selbstbewusstsein und einem Feuerwerk neuer Modelle ist BYD 2022 in Europa gestartet. Die Marke mit der wohl grössten Fertigungstiefe aller EV-Hersteller arbeitet für den gerade gestarteten Verkauf seiner Fahrzeuge in der Schweiz mit der Emil Frey Gruppe zusammen. Deren Garagen-Netz vertreibt 25 Automarken und verfügt über den landesweit grössten Kundstamm. Mit den BYD-Modellen Dolphin, Seal, Atto 3, Tang und Han liegt zudem das umfangreichste Angebot chinesischer E-Mobile in der Schweiz vor. Dem erfolgreichen Einstieg in den Schweizer Markt sollte vertriebsseitig kaum etwas im Wege stehen, wenn die kundenfreundliche Preisgestaltung für Vertrieb und Leasing gelingt.

Wenngleich der Eintritt chinesischer Automarken in die Märkte Europas und der Schweiz noch von zahlreichen offenen Fragen begleitet wird, so darf als sicher gelten, dass er den Wandel zur Elektromobilität hierzulande nicht nur begleiten, sondern als Innovationstreiber mit zahlreichen Akzenten vorantreiben wird. Durch die steigende Vielfalt auf der Angebotsseite profitieren davon die Kunden. Mit zunehmendem Anstieg der Lernkurve von chinesischen Anbietern eröffnen sich gute Chancen für Garagisten, ihre Expertise über lokale Standortvorteile einzubringen. Keine Frage: Die Karten im Automobilmarkt werden aktuell neu gemischt.

Mit der Möglichkeit, Batterien zu wechseln, verfolgt Nio ein einzigartiges Konzept.



Audi definiert das Flachbodensegment neu

Mit der Enthüllung des revolutionären Audi A6 e-tron läutet die Marke mit den Vier Ringen eine Ära ein, in der nicht nur Technologie und Nachhaltigkeit zu einem unvergleichlichen Fahrerlebnis verschmelzen, sondern in der auch das Flachbodensegment im Premiumbereich, in der oberen Mittelklasse, neu definiert wird.

Als erstes Modell mit Flachbodenkonzept auf der neuen Premium Platform Electric (PPE) setzt der Audi A6 e-tron neue Massstäbe. Mit einem cW-Wert von 0,21 setzt der Audi A6 e-tron Sportback bei der Windschlüpfigkeit eine neue Bestmarke und beeindruckt mit einer Reichweite von bis zu 750 Kilometern.

Digital Stage und Sprachsteuerung inkl. ChatGPT

Das Interieur bietet neben einer imposanten Displaylandschaft mit topmodernem Infotainmentsystem auch ein üppiges Platzangebot und eine umfangreiche Serienausstattung.

Neben der verbesserten und intuitiveren Touchbedienung trägt das neue Anzeige-Bedienkonzept auch den globalen Trends zur Interaktion Rechnung. So ist die Sprachsteuerung deutlich ausgebaut worden und nimmt nun eine wesentliche Rolle ein. Mithilfe des selbstständig lernenden Sprachassistenten von Audi, dem Audi assistant, lassen sich



Der A6 e-tron – das erste rein elektrische Audi-Modell als Sportback und Avant – begeistert für E-Mobilität.

zahlreiche Fahrzeugfunktionen steuern.

Darüber hinaus erhält der Audi assistant Zugriff auf weitere Online-Inhalte, zum Beispiel Wetter und Allgemeinwissen. Mit der Verbindung zu ChatGPT können sich Kundinnen und Kunden während der Fahrt recherchierte Inhalte vorlesen lassen sowie in natürlicher Sprache mit dem Auto interagieren.



Wohnliches Ambiente im Interieur mit der digitalen Bühne, bestehend aus dem Panoramadisplay, dem Beifahrerdisplay und dem dynamischen Interaktionslicht für visuelle Klarheit.

Das Heck des Audi S6 Avant e-tron mit den leuchtenden Audi-Ringen – ein Novum



Mit acht digitalen Lichtsignaturen im neu gestalteten digitalen Tagfahrlicht der Matrix-LED-Scheinwerfer können Fahrende ihren A6 e-tron ausstattungsabhängig auf völlig neue Weise personalisieren.

Innovative Lichttechnologie

Audi unterstreicht mit dem neuen A6 e-tron seine Führungsrolle im Lichtdesign und in der Lichttechnologie – ein wichtiger Teil der Audi-DNA. Die Scheinwerfer und Heckleuchten sind dreidimensional gezeichnet, bieten digitale Lichtsignaturen und bringen so die physische und die digitale Welt zusammen. In der Front bietet die Audi-A6-e-tron-Familie ausstattungsabhängig ein digitales Tagfahrlicht mit LED-Technik und hinten die digitalen OLED-Heckleuchten der zweiten Generation.

Ab sofort können der A6 e-tron und der S6 e-tron als Sportback und Avant bestellt werden – ab 84'350 Franken für den A6 e-tron und ab 106'850 Franken für den S6 e-tron.

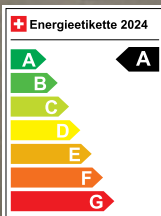
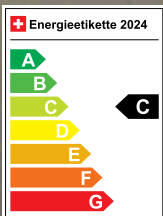
www.audi.ch

NEUER FIAT 600



**FIAT 600 – ALS HYBRID ODER 100% ELEKTRISCH
JETZT AB CHF 25'990.–**

FIAT



Fiat 600 Hybrid Cult 100 PS, Energieverbrauch (Fahrbetrieb): 5,5 l/100 km, CO₂-Emissionen (Fahrbetrieb): 125 g/km, Energieeffizienz-Kategorie: C, Listenpreis CHF 28'490.–, Bonus CHF 2'500.–, Barzahlungspreis CHF 25'990.–, Gültig bis auf Widerruf. Fiat 600 Elektro (RED) 156 PS, Energieverbrauch (Fahrbetrieb): 16,4 kWh/100 km, CO₂-Emissionen (Fahrbetrieb): 0 g/km, Energieeffizienz-Kategorie: A, Listenpreis CHF 39'190.–, Bonus CHF 500.–, Stock-Bonus CHF 2'500.–, Barzahlungspreis CHF 36'190.–, Gültig bis auf Widerruf und nur auf Lagerfahrzeuge. Abgebildete Modelle: Fiat 600 Hybrid La Prima 136 PS, Energieverbrauch (Fahrbetrieb): 5,5 l/100 km, CO₂-Emissionen (Fahrbetrieb): 125 g/km, Energieeffizienz-Kategorie: C, mit Sonderausstattung, CHF 37'690.–, Fiat 600 Elektro La Prima 156 PS, mit Sonderausstattung, CHF 45'190.–. Alle Beträge inkl. MWST. Unverbindliche Preisempfehlungen, Preisänderungen vorbehalten. Die angegebenen Energiewerte entsprechen den WLTP-Standards. *Die tatsächliche Reichweite kann aufgrund zahlreicher Faktoren wie Fahrstil, Route, Wetter und Strassenbedingungen sowie Zustand, Gebrauch und Ausstattung des Fahrzeugs variieren.



Ingenieur Christian Horn entwickelt bei Mercedes-Benz den Sprachassistenten mit.

Ein Auto mit eigenem Charakter

Dank künstlicher Intelligenz (KI) wird die integrierte Sprachsteuerung vom Befehlsempfänger zum hilfsbereiten Assistenten. Ingenieur Christian Horn erklärt, wie bei Mercedes-Benz der Sprachassistent weiterentwickelt wird.

electric WOW: Herr Horn, wie sieht Sprachsteuerung im Auto heute aus und was erwartet uns in Zukunft?

Christian Horn: Die bisherigen Generationen unseres Systems legten den Fokus auf einen natürlichen Sprachdialog, bei dem man nicht mehr im Befehlston sprechen

muss. Der nächste Entwicklungsschritt ist ein digitaler Begleiter mit vier Haupteigenschaften: Er soll natürlich, persönlich, empathisch und vorausschauend sein. Der Sprachassistent im Auto kann in Zukunft auch Schlussfolgerungen ziehen und dazu-

Ich sage also «Es schneit!» und das System schaltet die Heizung höher und setzt den Scheibenwischer in Gang?

Mehr noch: Die Idee ist, dass das System in einem situativen Kontext proaktiv Vorschläge macht.



ChatGPT fürs Auto? Gut möglich, dass das eines Tages Realität wird. Mercedes-Benz testet solche Funktionen bereits seit 2023 in den USA.



Der MBUX Virtual Assistant zeigt Emotionen und nutzt Animationen (wie das Herz in diesem Bild), um unterschiedliche Stimmungen und Gemütszustände auszudrücken.

Wie weit kann das gehen?

Es soll so weit gehen, dass der Mercedes-Benz von morgen seine Fahrerin und seinen Fahrer so gut kennt wie nie zuvor. Der virtuelle Assistent im Auto wird das Leben unserer Kundinnen und Kunden verbessern und bereichern. Ein konkretes Beispiel: Wenn Sie sich zu einem im Kalender eingetragenen Termin verspäten, kann das System anbieten, sich für Sie direkt aus dem Fahrzeug heraus einzuwählen.

Kann ich irgendwann mal «Brems!» sagen und dann bremst das Auto?

Nein. Sicherheitsrelevante Funktionen wie Bremsen oder Beschleunigen und entsprechende Systeme unterstützt unsere Sprachsteuerung bewusst nicht. Es geht primär um das Infotainment und darum, wie ich mit verschiedenen Elementen des Fahrzeugs kommuniziere.

Nach welchen Kriterien entwickeln Sie elektronische Features für Mercedes-Benz?

Erst einmal gibt es die Bestandsfeatures, die wir laufend weiterentwickeln. Unsere Funktion «Just Talk» etwa erlaubt es heute, das Auto einfach anzusprechen, ohne vorher wie früher jedes Mal «Hey Mercedes» zu sagen. Diese Weiterentwicklung bringt den Kundinnen und Kunden eindeutig mehr Komfort.

Und wie entstehen ganz neue Features?

Dafür haben wir einen bewährten Ideation-Prozess. Im Zentrum steht die Frage: Was bringt den Kundinnen und Kunden einen

wirklichen Nutzen? Dann orientieren wir uns auch daran, welche bestehenden Funktionen gut genutzt werden. Und wir führen Tests mit Betaversionen durch, bevor ein Feature auf den Markt kommt – so werden zum Beispiel seit Juni 2023 ChatGPT-Funktionalitäten in rund 900'000 Fahrzeugen in den USA getestet.

Das Auto scheint schon fast zum Gesprächspartner zu werden.

Ja, es geht ein bisschen in diese Richtung. Das System entfernt sich immer weiter vom klassischen Befehlsempfänger, den wir 1996 als einer der ersten Hersteller überhaupt eingeführt haben. Es entwickelt sich in Richtung Begleiter oder gar Freund im Auto mit gewissen Charaktereigenschaften. Es kann einen beim Einsteigen persönlich begrüßen und auch darauf hinweisen, wenn man beim Aussteigen sein Handy im Auto liegen lässt.

Wie bringt man die Leute dazu, überhaupt Sprachassistenten zu nutzen?

Durchs Erleben! Wer einmal mit Sprachassistent fährt und sieht, wie gut er funktioniert, will kaum mehr zurück. Wir entwickeln unser System auf breite Verständlich-

keit hin. Es soll sinnvolle und hilfreiche Antworten geben und die Bedienung im Vergleich zum Touchscreen massiv vereinfachen. Denn über den Bildschirm kann ich nur binär Befehle eingeben. Sprache dagegen ist viel flexibler. Mit unserem «und»-Feature sage ich dem Auto beispielsweise: «Mach die Sitzheizung an und bring mich nach Hause» oder «Fahre mich nach Berlin und vermeide die Autobahn». Das Auto führt sofort beides aus. Bei der haptischen Steuerung über Touchscreen würde das viele einzelne Überlegungsschritte und Klicks durch das Menü bedeuten.

Stellt sich die Maschine im Auto auf den Menschen ein? Ist sie lernfähig?

Ja, denn wir arbeiten mit einer trainierbaren KI. Wir lernen über die Nutzung von MBUX und die Routinen der Fahrerinnen und Fahrer deren Verhalten kennen. Diese Erkenntnisse nutzen wir, um mittels KI die Sprachsteuerung zu trainieren und weiterzuentwickeln – etwa, um eine emotionalere Stimme zu entwickeln, die unterschiedliche Sprechweisen haben kann und empathischer tönt. Damit fällt es der Userin oder dem User leichter, mit dem Auto zu sprechen.



Vielseitig unterwegs mit Mercedes-Benz

Tipps, um lange Fahrten mit dem Auto stressfrei zu meistern, einen Blick auf die Geschichte der Sicherheit im Fahrzeug sowie zehn Productivity-Hacks, die Ihren Alltag erleichtern – diese und viele weitere Themen rund um Mercedes-Benz finden Sie in unserem Onlinemagazin.

Ihre Ladestation für immer und überall

Die Bury Powerflash 9050 ist die perfekte Drei-in-eins-Lösung für standortunabhängiges Laden von Elektroautos und Plug-in-Hybriden – ob in den Ferien, auf Reisen oder zu Hause mit den passenden Adaptern immer und überall einsetzbar.

Die Ladestation ermöglicht mobiles Laden von Elektroautos und Plug-in-Hybriden mit bis zu 22 Kilowatt Leistung und mit den höchsten automotiven Normen. Zusätzlich bietet sie ein mobiles EV-Ladegerät Typ 2 (22 Kilowatt), ein Ladekabel für die Nutzung an öffentlichen Ladestationen und eine Wallbox für zu Hause, was sie zu einer Drei-in-eins-Lösung macht. Steuern lässt sich die Powerflash zudem durch eine eigene kostenlose Bury-App für Android und IOS. Dadurch lassen sich Ladeeinstellungen wie Energieziele oder Energiekosten vorab definieren und Ladevorgänge dokumentieren. Darüber hinaus bietet das Dashboard Einblicke in die aktuelle Leistung, Ladezeit, gelieferte Energie und Ladeenergie.

Ebenfalls kommt die Lösung mit passenden Adaptern für nahezu alle europäischen Steckdosentypen und öffentlichen Ladesäulen daher. Auch die Sicherheit durch die



automatische Erkennung und Anpassung der optimalen Ladeleistung sowie Temperatur-, Sensor- und Sicherheitsfunktionen ist gewährleistet. Des Weiteren ist das Produkt nach IP67-Standard wasserdicht, ein Überhitzungsschutz verhindert ein Entflammen und selbst das Überfahren macht der Ladestation nichts aus. Darüber hinaus lässt sie sich durch die als Zubehör erhältliche



Wandhalterung diebstahlsicher als Wallbox zu Hause montieren. Alle Produkte sind frei kombinier- und austauschbar, je nach individuellem Bedarf. Das erfüllt alle Wünsche und Anforderungen mit einem einzigen System. Exklusiver Vertriebspartner für die Schweiz ist ab sofort der Elektronikspezialist CarCom electronics AG.

www.carcom.ch

PUBLIREPORTAGE

Erfolgreicher Austausch über die Herausforderungen der Elektromobilität

Am 29. August 2024 fand im Verkehrssicherheitszentrum TCS in Derendingen das Swiss Fleet Forum 2024 statt und lockte über 150 Teilnehmer bei strahlendem Sonnenschein an. Organisiert wurde das Forum von der CarNet Management AG und dem Schweizerischen Mobilitätsverband sfvv.

Das diesjährige Forum stand ganz im Zeichen der «Herausforderung der Elektroinfrastruktur und Mobilität» und bot den Teilnehmern eine Plattform für den Austausch über die Zukunft der Elektromobilität im Flottenmanagement. Den Auftakt zur Veranstaltung machten Daniel Lanz, CEO der CarNet Management AG, und Patrick Bünzli, Präsident des Schweizerischen Mobilitätsverbands sfvv. Beide betonten die Relevanz des Forums als Plattform für den Austausch und die Vernetzung in einer Zeit, in der die Elektrifizierung der Mobilität immer mehr an Bedeutung gewinnt.

Das Programm umfasste vier fesselnde Referate, die wesentliche Aspekte der Elektromobilität behandelten. Die anschließende Podiumsdiskussion, moderiert von



Ralf Käser (Mobilitätsverband) und Luc Tschumper (Swiss e-Mobility), bot den Teilnehmern die Gelegenheit, tiefer in die Themen einzutauchen. Neben den fachlichen Diskussionen gab es auf den fast ausgebuchten Fahrtracks die Möglichkeit,



Elektrofahrzeuge in der Praxis zu erleben. Das Swiss Fleet Forum 2024 war ein voller Erfolg und bot allen Beteiligten wertvolle Einblicke und Anregungen.

www.carnet.ch

PUBLIREPORTAGE

Innovative Transportlösungen für den neuen Maxus eDELIVER 7

Die Sortimo Walter Rüegg AG bietet ab sofort massgeschneiderte Transportlösungen für den neuen Maxus eDELIVER 7 an, die speziell auf die Bedürfnisse von Handwerkern und Gewerbetreibenden zugeschnitten sind.

Der Maxus eDELIVER 7 überzeugt mit einer markanten aerodynamischen Front, die von den präzise designten LED-Scheinwerfern unterstrichen wird. Besonders bemerkenswert ist die Dachlast von 100 Kilogramm, die den Einsatz des ProTop-RACK-Lastenträgers ermöglicht. Durch diese Erweiterung können Handwerksbetriebe und Logistiker den verfügbaren Laderaum auf das Dach verlagern, was den Transport von langen oder sperrigen Materialien erheblich erleichtert.

Die kompakte Version des Maxus eDELIVER 7 bietet ein beeindruckendes Ladevolumen von 5,9 Kubikmetern. Dies prädestiniert ihn für den Einsatz in urbanen Gebieten, wo Wendigkeit und ausreichend Stauraum entscheidend sind.

Im Innenraum bietet Sortimo mit den innovativen Fahrzeugeinrichtungen Globelyst G4 und SR5 Lösungen zur optimalen Raumnutzung. Diese Systeme sorgen nicht nur für Ordnung und Effizienz, sondern auch für Sicherheit bei der Ladungssicherung. Mit ihren flexiblen Modulen und robusten Materialien sind die Einrichtungssysteme sowohl für kleinere als auch umfangreiche Transporte bestens geeignet.



Der neue eDELIVER 7 mit ProTop-RACK-Lastenträger und Hecktürleiter der Walter Rüegg AG

Mit den neuen Produkten rund um den Maxus eDELIVER 7 untermauert die Sortimo Walter Rüegg AG einmal mehr ihre Position als führender Anbieter von intelligenten und individuellen Transportlösungen für Handwerk, Service und Logistik.

www.sortimo.ch

PUBLIEPREORTAGE

movon

Your key to corporate mobility



Nachhaltiges Flottenmanagement – wir bringen Power in Ihr Unternehmen

movon AG – Ihr Partner für individuelle Mobilitätslösungen.

Unsere Expertise reicht von der Fahrzeugfinanzierung über Full-Service-Leasing und Wartungsverträge bis hin zu Versicherungen und Ladelösungen. Elektrifizieren Sie Ihre Flotte noch heute mit unseren attraktiven Angeboten für Elektrofahrzeuge, Ladelösungen und Energiemanagement.



Entdecken Sie die Vorteile der Elektromobilität mit Movon.
www.movon.swiss

Eine Tochtergesellschaft der AMAG Leasing AG und Volkswagen Financial Services.

Sportlich durch den Winter: Der neue WinterContact 8 S

Sportwagenfahrer kennen die Situation: Während der Sommermonate eignen sich kurvige Strassen perfekt für sportliche Fahrten, bei denen Performance, Geschwindigkeit und Sicherheit im Vordergrund stehen. Doch mit dem Winter bleibt der Spass auf der Strecke und der Sportwagen in der Garage. Mit der Einführung des neuen Hightech-Winterreifens WinterContact 8 S von Continental ändert sich das.

Der neue WinterContact 8 S ist auf maximalen Grip auf trockener und nasser Strasse ausgerichtet und so ideal für PS-starke Performance. Damit Sportwagen, sportliche PW und SUV sowie hochmotorisierte Limousinen unabhängig von ihrem Antriebskonzept auch in der kalten Jahreszeit ihr volles Potenzial ausfahren können, bietet der Hightech-Winterpneu bestes Trockenhandling und kürzeste Bremswege auch auf nasser Fahrbahn. Gleichzeitig liefert er auch auf typisch winterlichen, verschneiten Strassen hohe Sicherheit.

Reifeningenieursexpertise für Performance, Sicherheit und Verantwortungsbewusstsein

Die hohen Anforderungen an den Pneu für winterlich-sportliche Fahrten verlangen nach besonderer Reifeningenieursexpertise. Deshalb haben sich die Continental-Reifeningenieure beim Profil des WinterContact 8 S für eine Kombination aus Lamellen und Profilblöcken entschieden. So sind Teile des Profils für sichere Eigenschaften auf winterlicher Strasse bestimmt, andere dienen dem sportlichen Fahren. Für die sichere Haftung auf nasskalten und verschneiten Strassen sorgt die spezielle Gummimischung der Lauffläche mit einer Voll-Silika-Mischung der neuesten Generation. Die Spezialmischung verringert zudem wirkungsvoll den Rollwiderstand und bietet auch unter winterlichen Temperaturen hohe Flexibilität. So wird das Profil geschmeidig und damit leistungsfähig gehalten.

Der neue Hightech-Winterpneu setzt nicht nur Massstäbe in Sachen Performance und Sicherheit, sondern zeigt auch, dass sich verantwortungsbewusstes Fahren und sportliche Fahrfreude nicht ausschliessen müssen. Mit einem Rollwiderstandswert der Klasse «B» gemäss dem EU-Reifenlabel reduziert er den Energieverbrauch und erhöht die Reichweite von Elektrofahrzeugen sowie die Effizienz herkömmlicher Autos. Die «B»-Bewertung für Bremswege auf nassen Strassen bestätigt zudem seine sehr gute Leistung unter winterlichen Bedingungen.

So wird die kalte Jahreszeit zur neuen Liebessaison für alle, die sportlich und sicher unterwegs sein und gleichzeitig verantwortungsvoll fahren möchten.



Gemacht für PS-starke Performance:
Mit dem neuen WinterContact 8 S können sportliche Fahrzeuge unabhängig von ihrem Antriebskonzept auch in der kalten Jahreszeit ihr volles Potenzial ausfahren.

Kontakt

Continental Suisse SA
Lerzenstrasse 19A, 8953 Dietikon
Tel. 044 745 56 00
csc@conti.de
www.continental-tires.com/ch/de/

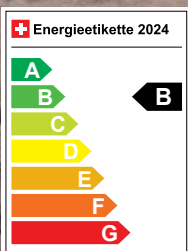
V O L V O

Eine neue Ära der Sicherheit.

Der neue Volvo EX90.

Mit 7 komfortablen Sitzen, über 600 km vollelektrischer Reichweite und Safe Space Technology mit wegweisenden Sicherheitsinnovationen, ist unser neuester Premium-SUV als der sicherste Volvo aller Zeiten konzipiert.

volvocars.ch/EX90



Volvo EX90, Twin Motor Performance, 517 PS/380 kW. Stromverbrauch gesamt: 20.7–21.1 kWh/100 km, CO₂-Emissionen: 0 g/km. Energieeffizienz-Kategorie: B.

«V2X Suisse»: Pionierprojekt für bidirektionales Laden erfolgreich abgeschlossen



Das Pilotprojekt «V2X Suisse» (September 2021 – Juni 2024), durchgeführt von der Mobility-Genossenschaft und sechs Partnerfirmen, erforschte das Potenzial bidirektionaler Elektroautos als mobile Energiespeicher zur Stabilisierung des Stromnetzes und zur Entwicklung neuer Geschäftsmodelle.

von Marco Piffaretti

Im Rahmen des vom Bundesamt für Energie geförderten Projekts wurden 50 bidirektionale Honda-e-Fahrzeuge und 40 EVTEC-Ladestationen (einige waren Ladestationen mit doppeltem Anschluss) in das Mobility-Carsharing-Netz an 39 Standorten in der ganzen Schweiz integriert. Diese Fahrzeuge dienten als «virtuelles Kraftwerk», wenn sie nicht genutzt wurden,

und stellten so ihre Flexibilität (sprich: Regelbarkeit der Ladung) zur Verfügung.

Eine speziell entwickelte Softwareplattform von sun2wheel steuerte die Kommunikation zwischen dem Buchungssystem von Mobility, den Ladestationen und den Fahrzeugen sowie den Flexibilitätsnetzbetreibern. Dieses System konnte innerhalb von zwei Sekunden auf Netzschwankungen

reagieren, was die Relevanz der bidirektionalen Ladetechnologie für die Netzstabilität unterstreicht. Der Wissens- und Technologietransfer wurde durch novatantis und die ETH Zürich gewährleistet.

Das Pilot- und Demonstrationsprojekt V2X Suisse konnte im Juni 2024 erfolgreich abgeschlossen werden. Es zeigte auf, dass neben dem bewährten V2H (Home) / V2B (Building) auch V2G technisch gut funktioniert, und zwar sowohl netzdienlich (V2G für Verteilnetzbetreiber) als auch systemdienlich (V2G für Übertragungsnetzbetreiber). Das Projekt konnte beweisen, dass V2X-Einnahmen von durchschnittlichen 600 Franken pro Fahrzeug und Jahr (und Spitzen von 2000 Franken pro Fahrzeug und Jahr) zu erwirtschaften sind, und dies bei einer regelbaren Ladeleistung von nur +/- zehn Kilowatt pro Fahrzeug und mit einer Energieverschiebung von nur 5,5 kWh/Tag aus einer verhältnismässig kleinen Batterie von nur 35 kWh. Trotzdem konnten die Mehrkosten der V2X-Technologie (noch) nicht vollständig durch die Einnahmen gedeckt werden. Die Rahmenbedingungen sehen aber mit dem in der Zwischenzeit vom Volk abgestimmten Energiegesetz, welches am 1. Januar 2025 in Kraft treten wird, schon bald wesentlich besser aus.



Das BFE und Mobility haben das V2X-Projekt massgeblich unterstützt.



Marco Piffaretti ist Experte für Elektromobilität.

V2X Suisse: Schlüssel- erkenntnisse und Erfolge des bidirektionalen Ladens

Das «V2X Suisse»-Projekt hat wesentliche Erkenntnisse für die Nutzung von Elektroautos als bidirektionale Energiespeicher geliefert, mit positiven Rückmeldungen von über 21'000 Fahrten und 800'000 Kilometern von über 6600 Mobility-Kunden. Die wichtigsten Ergebnisse sind folgende:

- 1. Hohe Akzeptanz:** Die Kundinnen und Kunden von Mobility zeigten grosse Offenheit gegenüber der V2X-Technologie, was deren breite Anwendbarkeit bestätigt.
- 2. Technische Innovation:** Die Funktionalität des bidirektionalen Ladens wurde mit dem «neuen» CCS/Combo-Stecker demonstriert, welcher in Europa (und somit auch in der Schweiz) den (schon lange bidirektionsfähigen) CHAdeMO-Stecker ablöst.
- 3. Premiere in der Primärregelung:** Die von sun2wheel entwickelte Plattform ermöglichte es dem Aggregator tiko, dass die Fahrzeuge innerhalb von zwei Sekunden auf Änderungen gewünscht seitens swissgrid reagieren konnten – eine Weltpremiere in Kombination mit einer cloudbasierten Lösung.

4. Verbesserte Steuerung und Überwachung: Durch integrierte Rundsteuerempfänger konnten die Ladestationen flexibel auf Netzbedürfnisse reagieren, was den Verteilnetzbetreibern eine ideale Kontrolle über die Ladevorgänge ermöglichte. Die Steuerung wurde mit einem VNB ebenfalls via smart-meter umgesetzt.

5. Vielseitige Einsatzmöglichkeiten: Die Technologie bestätigte ihren Nutzen sowohl für V2H (Vehicle-to-Home) als auch für V2B (Vehicle-to-Building), insbesondere als Speicher für PV-Überproduktion.

6. Zuverlässigkeit unter verschiedenen Bedingungen: Auch unter schwierigen Witterungsbedingungen erwiesen sich die Fahrzeuge als zuverlässig, was die generelle Anwendbarkeit von V2G unterstreicht.

7. Effizientes Lademanagement: Die cloudbasierte Plattform von sun2wheel managte nicht nur das Laden und Entladen der Fahrzeuge effizient, sondern ermöglichte auch eine dynamische Anpassung an die Netzanforderungen – trotz bedarfsgerechter Regelung.

8. Transfer von Wissen und Technologie: Erfahrungen aus diesem Projekt fliessen

in das von DPD geleitete TEC-OFF-Projekt ein, um weitere Forschungen und Anwendungen voranzutreiben, besonders im Bereich Güterverkehr (wo Nacht- und Sonntagsfahrverbot bidirektionales Laden besonders attraktiv machen).

9. Forschung zur Batteriehaltbarkeit: Die Lade- und Entladeleistungen weisen einen C-Wert von 0,35 auf, was nur eine minimale zyklische Degradation zur Folge hat. Der V2X-Betrieb senkt den durchschnittlichen Ladezustand (SOC), was sich günstig auf die kalendarische Alterung der Batterie auswirkt. Negative Effekte der V2X-Zyklen auf die Batterielebensdauer werden weitgehend durch längere Ruhezeiten bei niedrigerem SOC kompensiert.

Zusammengefasst hat V2X Suisse nicht nur die technische Machbarkeit, sondern auch die wirtschaftlichen und gesellschaftlichen Potenziale des bidirektionalen Ladens aufgezeigt, auch wenn noch Herausforderungen in Bezug auf die breite Markteinführung und Akzeptanz bestehen.

V2X Suisse: Herausforderungen und Chancen des bidirektionalen Ladens

Das V2X-Projekt hat aufgezeigt, dass die Implementierung von bidirektionalem Laden auf verschiedene Herausforderungen stösst, die in den Jahren des Pilotprojekts eine breitere Akzeptanz und Nutzung dieser Technologie behinderten:

«V2X Suisse»-Partner

Hinter «V2X Suisse» stehen sieben Unternehmen, wobei der Projektlead bei Mobility liegt. Zudem dabei: Automobilhersteller (Honda), Software-Entwickler (sun2wheel), Ladestationen-Entwickler (EVTEC), Aggregatoren (tiko), wissenschaftliche Begleitung (novatlantis in Zusammenarbeit mit der ETH Zürich). Das Projekt wird durch das Pilot- und Demonstrationsprogramm des Bundesamts für Energie BFE unterstützt. Der Schlussbericht ist seit Herbst 2024 auf der ARAMIS-Datenbank des Bundes öffentlich einsehbar: aramis.admin.ch. Mehr Infos auf www.mobility.ch/v2x.



Bidirektionales
Laden bietet
eine ganze
Reihe von
Vorteilen für
E-Auto-Fahrer



1. Netzflexibilität und Vergütung: Es bestand auf Ebene der Verteilnetzbetreiber oft wenig Bereitschaft, die Flexibilität lokaler Energiequellen zu nutzen oder für ins Netz zurückgespeiste Elektrizität zu bezahlen, selbst wenn diese netzdienlich war. Dies schliesst auch die Anerkennung von Herkunftsnachweisen mit ein.

2. Regulatorische Benachteiligung: Im Vergleich zu Pumpspeicherkraftwerken, die eine festgelegte Effizienzkompensation von 17 Prozent erhalten, sind V2G-Systeme regulatorisch schlechter gestellt, was die Wirtschaftlichkeit behindert.

3. Messtechnische Herausforderungen: Die grossen Potenziale der Energiespeicherung in Elektrofahrzeugen werden durch die Notwendigkeit zusätzlicher Messpunkte kompliziert, obwohl die Ladestationen bereits über präzise Daten verfügen und diese liefern könnten.

4. Mindestanforderungen für Regelleistung: Um eine Sekundärregelleistung anbieten zu können, fordert Swissgrid



Marco Piffaretti hat das V2X-Projekt initiiert und geleitet.

eine Mindestleistung von fünf Megawatt, was praktisch eine Flotte von 500 gleichzeitig verfügbaren Fahrzeugen erfordert

– eine Anforderung, die für einzelne Betreiber wie Mobility nicht realisierbar ist. In Schweden reicht eine Mindestleistung von nur 100 Kilowatt.

5. Kosten von bidirektionalen Ladestationen: Die hohen Kosten, insbesondere für bidirektionale DC-Ladestationen, erschweren attraktive Geschäftsmodelle. Die Preise könnten durch Massenproduktion und Standortwechsel der Produktion gesenkt werden. Noch nicht alle Kantone bieten Subventionen für bidirektionale Ladestationen an.

6. Komplexität im Betrieb: Der Betrieb der bidirektionalen Flotte war aufgrund der neuen Technologie und vieler beteiligter Parteien komplexer und kostspieliger als erwartet. Dies umfasst alles von der Wartung bis zur Stabilität der Internetverbindung, die für die Steuerung kritisch ist.

7. Erste Schritte vor V2X: Bevor ein umfassender V2X-Betrieb eingeführt wird, sollte zunächst das Potenzial von Smart-Charging ausgeschöpft werden, um die Kosten zu optimieren.

8. Fahrzeugtechnische Anpassungen: Bidirektionale Elektrofahrzeuge sollten von Anfang an für den V2X-Betrieb optimiert werden, um Limitationen wie Betriebsstunden und Batteriedurchsatz zu erübrigen: Sie brauchen eine zweistufige «Zündung», um nicht das ganze Bordnetz bei V2X-Betrieb «unter Strom» zu halten.

9. Interoperabilität: Die vollständige Umsetzung von V2G ist abhängig von

Begriffe

V2H (Vehicle-to-Home): Bidirektional ladefähige E-Autos können nicht nur elektrische Energie zu Fahrzwecken speichern, sondern auch wieder ins Haus zurückspeisen. Vehicle-to-Home ermöglicht somit die Versorgung des eigenen Haushalts mit der gespeicherten elektrischen Energie aus dem E-Auto. Die gesamten Lade- und Rückspeisevorgänge finden hinter dem Hauszähler statt und werden häufig eingesetzt, um die Eigenversorgungsquote mittels Solarstromanlagen zu steigern.

V2B (Vehicle-to-Building): Wie bei Vehicle-to-Home können bidirektional ladefähige E-Autos nicht nur elektrische Energie zu Fahrzwecken speichern, sondern auch wieder ins Gebäude mit mehreren Bezüglern zurückspeisen. Vehicle-to-Building ermöglicht somit die Versorgung des eigenen Mehrfamilienhauses oder Gewerbe-/Industriebetriebs mit der gespeicherten elektrischen Energie aus dem E-Auto, oft auch als Teil einer E-Autoflotte. Zusätzlich können durch Peak-Shaving gebäudeinterne Lastspitzen gekappt werden. Die gesamten Lade- und Rückspeisevorgänge finden hinter dem elektrischen Gebäudeanschluss statt.

V2G (Vehicle-to-Grid): Bidirektional ladefähige E-Autos können nicht nur elektrische Energie aus dem Netz entnehmen, sondern als Teil eines intelligenten Energiesystems auch wieder ins Netz einspeisen. Dieser Vorgang wird durch Signale des Verteil- oder Übertragungsnetzbetreibers gesteuert und kann sowohl auf öffentlichen Ladeplätzen als auch innerhalb von Gebäuden über den Netzanschluss erfolgen. Die V2G-Lade- und Entladevorgänge einer grösseren Anzahl von E-Autos (Pooling) dienen dem Energiehandel und zu Stabilisierungszwecken als Dienstleistungen sowohl im Verteil- als auch im Übertragungsnetz. Vehicle-to-Grid ermöglicht somit die intelligente Sektorenkopplung.

V2X (Vehicle-to-Everything): V2X gilt als Sammelbegriff für alle obigen Anwendungen und drückt auch die kombinierte Anwendung mehrerer Betriebsarten aus. So können z. B. bidirektional ladefähige E-Autos in einer Einstellhalle einer grösseren Liegenschaft sowohl zur Eigenverbrauchsoptimierung und für Peak-Shaving-Zwecke (V2B) als auch zum Erbringen von Netzdienstleistungen (V2G) verwendet werden. Die autonome Versorgung von Einzelverbrauchern und Inselnetzen (V2L – Load) wie auch das Laden anderer eAutos (V2V – Vehicle) vervollständigen das Bild.

Quelle: <https://www.swiss-emobility.ch/de/Laden/bidirektionales-Laden.php>

der Implementierung standardisierter Protokolle wie ISO 15118-20, die derzeit aber noch in der finalen Entwicklung sind und dessen Interoperabilität – dank der Task53 der IEA – gegen Ende 2027 erwartet werden kann.

Der V2X-Ausblick für die Schweiz unterscheidet sich hinsichtlich V2H und V2G

V2H ist heute bereits umsetzbar und rechtlich geregelt. Die weitere Verbreitung von

V2H in der Schweiz hängt stark davon ab, wann mehr Elektrofahrzeuge serienmässig bidirektional laden können und wie sich die Nettokosten der Ladestationen entwickeln.

Die nationale Verbreitung von V2G wird durch das vom Volk angenommene Stromgesetz bzw. dessen Umsetzung ab 1. Januar 2025 einen Impuls erhalten. Die neuen Rahmenbedingungen werden – je nach konkreter Ausgestaltung der Verordnungen – in rechtlicher und finanzieller Hinsicht positiver für V2G sein, als sie es

während der V2X-Suisse-Projektlaufzeit waren. Weitere regulatorische Änderungen vor allem im Bereich der Vermarktung und des Marktzugangs (sprich Liberalisierung) würden eine breite Nutzung erleichtern.

Zusammenfassend lässt sich sagen: V2G ist zwar komplex, technisch und organisatorisch aber umsetzbar – dies sogar in einer Sharingflotte. Nach über 800'000 störungsfreien Kilometern lässt sich festhalten: Erstens hat das System technisch funktioniert. Zweitens konnte bewiesen werden, dass die Autos in Sekundenschnelle Strom liefern, wenn ihn der Netzbetreiber benötigt. Und drittens lässt sich der finanzielle Nutzen auf etwa 600 Franken pro Auto und Jahr beziffern. Das V2X-Projekt hat somit erstmals gezeigt, dass es möglich ist, viele E-Autos zu einem dezentralen Speicher (Virtual Power Plant) zusammenzuschalten und den Energiefluss in Echtzeit zu steuern. Bidirektionales Laden wird sich verbreiten – unter anderem, weil ein «Stehzeug» damit Geld verdient. Ob überwiegend für V2H (also «behind the meter») oder V2G (netzdienlich), ist aber noch offen und hängt primär davon ab, ob und wie die Schweizer Verteilnetzbetreiber diese Möglichkeit nutzen wollen.

Take-Home-Messages von «V2X Suisse»

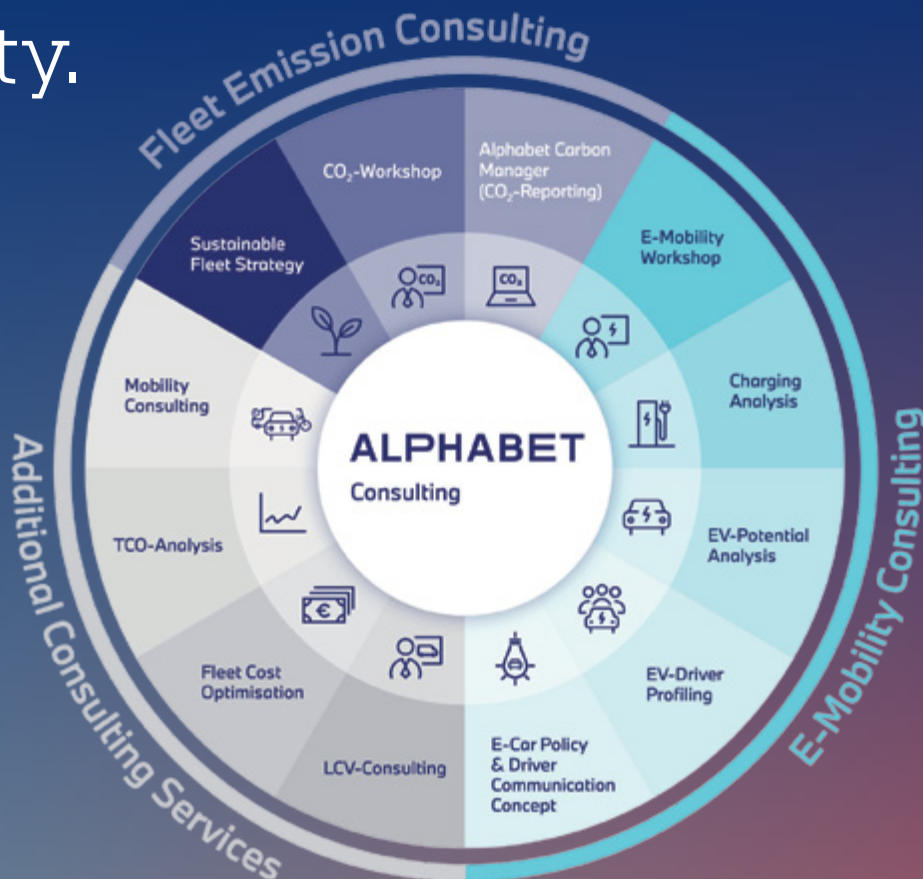
1. Im V2X-Suisse-Projekt konnte der erfolgreiche technische und organisatorische Einsatz von 50 bidirektionalen Elektrofahrzeugen in einer Carsharingflotte in der Praxis gezeigt werden.
2. Die technische Präqualifikation von Elektrofahrzeugen mit CCS-Standard zur Erbringung von Systemdienstleistungen für Primär- und Sekundärregelleistung über eine Cloud-to-Cloud-Verbindung ist eine Schweizer und Weltpremiere.
3. Die Quantifizierung des finanziellen V2X-Nutzens führte zu Resultaten von bis zu 2000 Franken pro Carsharing-Fahrzeug mit +/- zehn Kilowatt Lade- und Entladeleistung und Jahr. Als realistischen Wert (ohne Preisausschläge) werden jedoch ca. 600 Franken pro Jahr und Fahrzeug geschätzt.
4. Die hohen Mehrkosten und der regulatorische Kontext erlaubten in der Zeit des Pilotprojekts noch kein rentables Geschäftsmodell für den Einsatz der V2G-Technologie. Die Rahmenbedingungen werden sich aber dank des neuen Energiegesetzes bald verbessern.

Your mobility. Made easy.

Nehmen Sie Kontakt
mit uns auf:
+41 58 269 65 67
oder **alphabet.ch**



25 Jahre Alphabet Schweiz.
Wir bewegen die Schweiz.
Damals, heute und in Zukunft.

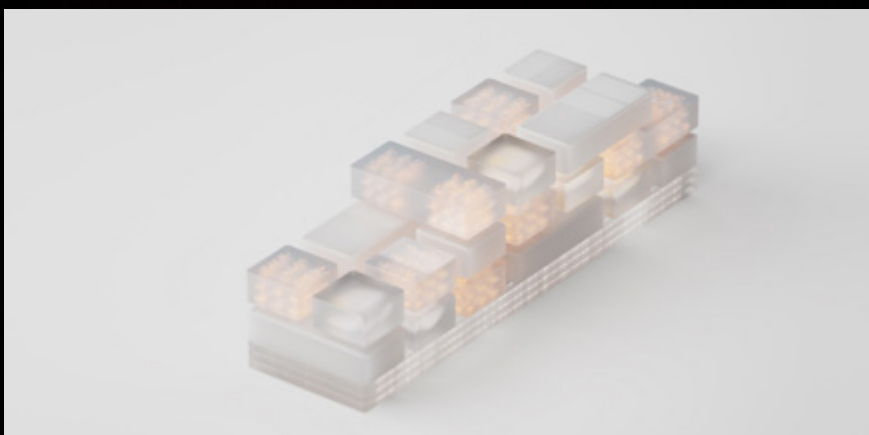


Einer für alle: Alle Volvo-Elektroautos basieren in Zukunft auf gleicher Technik

Volvo Cars setzt bei Elektrofahrzeugen auf eine einheitliche Technik: Alle vollelektrischen Modelle nutzen künftig den gleichen Kern aus Systemen, Modulen, Soft- und Hardware. Das «Volvo Cars Superset» kommt erstmals im neuen Volvo EX90 zum Einsatz und wird sukzessive auf die komplette E-Produktpalette ausgeweitet.

Volvo Cars Superset lässt sich wie ein Baukasten auf verschiedene Arten und unterschiedliche Fahrzeugtypen anwenden. Jedes künftige Modell nutzt einzelne Bausteine aus dem Paket, das kontinuierlich erweitert und verbessert wird. Das Unternehmen kann sich gezielt auf die (Weiter-)Entwicklung eines Technikbausteins konzentrieren. Dadurch werden alle Volvo-Modelle mit der Zeit immer besser – und profitieren voneinander: Die Arbeiten am neuen Volvo EX90 kommen beispielsweise dem folgenden Volvo ES90 zugute. Die Erfahrungen mit der vollelektrischen Limousine fließen wiederum in die Entwicklung des Volvo EX60 und die kontinuierliche Verbesserung des Volvo EX90.

«Die Superset-Technik von Volvo Cars markiert einen Wendepunkt: Anstatt an spezifischen Fahrzeugprojekten zu arbeiten, ermöglicht sie es uns, unsere gesamte Entwicklungsarbeit in eine einzige Richtung zu lenken, die allen Modellen zugutekommt», erklärt Anders Bell, Chief Engineering & Technology Officer bei Volvo Cars. «Unsere Ingenieure arbeiten an einem Paket, dessen Fähigkeiten und Funktionen ständig verbessert, erweitert und ausgebaut werden. Die Folgen sind mehr Qualität, eine schnellere Markteinführung und immer bessere Autos.»



PUBLIREPORTAGE

Geschlossener Entwicklungskreislauf

Der Superset-Ansatz steht sinnbildlich für die übergreifende Idee, wie Volvo Cars Autos produziert. Der schwedische Premium-Automobilhersteller entwickelt einen geschlossenen Kreislauf auf der Grundlage von Daten, Konnektivität, Software und Core Computing. Die Umstellung auf diese Kerninformatik ist mindestens genauso wichtig wie der Schritt in die Elektrifizierung. Sie wirkt sich auf alles aus, was mit dem elektrischen Fahrzeugsystem verbunden ist.

Die damit verbundenen Vorteile sind grenzenlos. Ein geschlossener Entwicklungskreislauf ermöglicht es Volvo Cars, jeden Aspekt des Fahrzeugs zu verbessern – durch Echtzeit-Einblicke und fortschrittliche Rechenkapazitäten, aber auch durch den gezielten Einsatz der Ingenieure in den Forschungs- und Entwicklungszentren.

SPA3-Plattform der nächsten Generation

Einer der wichtigsten Bausteine für jedes künftige Volvo-Modell ist die elektrische Basistechnologie: eine Kombination aus den neuesten Antriebs-, Elektro- und Elektroniksystemen, auf denen das Fahrzeug aufbaut.

Um eine Vorreiterrolle bei der nächsten Generation der Mobilität einzunehmen, entwickelt der Premium-Automobilhersteller eine gänzlich neue vollelektrische Technikplattform, der Superset zugrunde liegt. Das erste Modell auf der SPA3 genannten Architektur ist der vollelektrische Mittelklasse-SUV Volvo EX60, der schon bald vorgestellt wird.

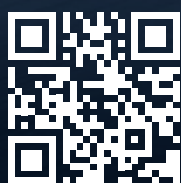
www.volvocars.ch



10 JAHRE
GARANTIE &
ASSISTANCE

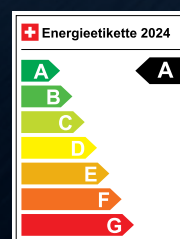
TOYOTA bZ4X

100% elektrisch. 100% 4x4.



**Bereits ab CHF 41'900.–
und mit 16% eev-Vorteil.
Jetzt entdecken.**

bZ4X Trend FWD 11 kWh OBC, 150 kW/204 PS, Ø Verbr. 14,4 kWh/100 km, CO₂ 16 g/km, En.-Eff. A. Empf. Netto-Verkaufspreis, inkl. MwSt. = CHF 41'900.– abzüglich 16%, CHF 6'704.– = CHF 35'196.–. Abgebildetes Modell: bZ4X Premium AWD 11 kWh OBC, 160 kW/218 PS, Ø Verbr. 17,7 kWh/100 km, CO₂ 20 g/km, En.-Eff. A. Empf. Netto-Verkaufspreis, inkl. MwSt. = CHF 51'800.– abzüglich 16%, CHF 8'288.– = CHF 43'512.–. Nicht mit der aktuellen Verkaufsförderung kumulierbar. Die Verkaufsaktion ist nur gültig für eev-Mitglieder. Neue Flottenkonditionen gültig im Jahr 2024 oder bis auf Widerruf. Service-aktivierte 10-Jahres-Garantie und Assistance oder 185'000 km ab 1. Immatriculation für alle Toyota Fahrzeuge (es gilt das zuerst Erreichte).



Das Cuore sportivo jetzt unter Strom

Mit dem Alfa Romeo Junior lanciert die italienische Traditionsmarke ihr erstes vollelektrische Modell. Wir haben die Topversion mit 280 PS auf Alfas haus eigener Rennstrecke in Balocco getestet.

von Fabio Simeon



Der erste vollelektrische Alfa Romeo sollte eigentlich «Milano» heißen, doch nur wenige Tage nach seiner Weltpremiere folgte die Namensänderung. Was nicht in Italien produziert werde, hätte keinen Anspruch auf die Gleichnennung mit der Weltmetropole, so die italienische Regierung. Und weil Alfa Romeo Tichy – dort wird er gefertigt – auch nicht wirklich passt, fiel die Wahl schlussendlich auf Junior.

Sportliches Design soll Eigenidentität stärken

Dieser hebt sich bereits auf den ersten Blick durch sein markantes Design von der direkten Stellantis-Konzern-Konkurrenz auf gleicher Plattform ab. Mit seiner sportlich gestalteten Front, den schmalen LED-Tagfahrlichtern und dem unverkennbaren Alfa-Grill gleicht er weder dem Jeep Avenger noch dem Opel Mokka. Auf dem Fahrersitz blickt man auf ein hochwer-

tiges Lenkrad aus Leder und Alcantara, rechts davon thront ein Touchscreen und darunter die bekannte Tasterleiste. Und obschon man die Bemühungen aller roten Ziernaht-Stickereien, sich von den anderen abzuheben, förmlich spüren kann, erinnern diverse Plastikteile an die nahe Verwandtschaft. Dass Alfa Romeo von dem Zusammenschluss aber auch profitiert, zeigt das neue Infotainmentsystem mit dem ChatGPT-Sprachassistenten.





Mit 280 PS über die Rennstrecke

Bei unserer ersten Testfahrt offenbart der Junior Elettrica 280 sein «Cuore sportivo» und lässt unseres damit etwas schneller schlagen. Die 280 PS starke, frontgetriebene Topversion verfügt auf der Antriebsachse über ein Torsen-Differenzial. Die Technik ist nicht neu, dafür aber ihr Einsatz in dieser Fahrzeugklasse. Aus der Kombination mit dem sportlich-straften Fahrwerk, der präzisen Lenkung und den kraftvollen Bremsen resultiert ein agiles und dynamisches Fahrgefühl, welches besonders in den Bögen überzeugt.

Versionen und Varianten

Neben der getesteten Topversion (ab 49'490 Franken) rollt auch eine für 39'990 Franken erhältliche Version mit 156 PS über die Schweizer Strassen. Beide verfügen über die 54-Kilowattstunden-Batterie und ein Bordladegerät, welches AC-Ladungen mit bis zu elf Kilowatt und DC-Schnellladen mit bis zu 100 Kilowatt unterstützt. Die Reichweite geben die Italiener mit 410 Kilometer an – für den «Kleinen». Die Werte für die Topversion stehen noch aus. Dafür, dass diese bei niedrigen Temperaturen nicht in den Keller fallen, sorgt eine Wärmepumpe, die auch serienmässig in der Basisversion verbaut ist.



RS wie Rennstromer



Die Buchstabenkombination RS steht bei Audi traditionell für die besonders potenten Modelle. Jetzt legt die Marke mit den vier Ringen noch eins drauf und holt bis zu 925 PS aus dem RS e-tron GT performance heraus. So stark war noch kein Serien-Audi. Wir sind den Powerstromer bereits gefahren.

von Michael Lusk



Die Schweiz ist ein RS-Land. In keinem Land verkauft Audi prozentual pro Baureihe so viele RS-Modelle wie bei uns. Vor allem die bis zu 630 PS starken Powerkombis RS4 und RS6 gehen weg wie warme Weggli. Jetzt legt Audi aber noch eine Schippe nach und lanciert einen Überstromer, der diese bei den Fahrleistungen nochmals in den Schatten stellt. Schliesslich ist der Audi RS e-tron GT performance mit bis zu 925 PS nicht weniger als der stärkste Audi aller Zeiten! 2,5 Sekunden proklamiert Audi für den Paradesprint von null auf 100 km/h, bis 200 km/h geht's keine zehn Sekunden. Nur wenige Sekunden später steht bei freier deutscher Autobahn die Tachonadel bei



2,8 Sekunden bei Nässe

Selbst auf nasser Fahrbahn konnten wir bei unserem ersten Test eine 2,8-Sekunden-Zeit von null auf 100 km/h erreichen. Bei optimalen Bedingungen sind also die 2,5 Sekunden auf dem Papier auf jeden Fall realistisch, wenn nicht sogar konservativ. Gar nicht konservativ ist das Design, das von Carbon nur so strotzt. Vor allem der Camouflage-Look gibt dem GT einen ganz eigenen Look, die Front wirkt deutlich dynamischer als der Vorgänger. Das Highlight ist und bleibt aber das Heck: Dieses weckt mit seinem Diffusor und einem schmalen Reflektor die Lust darauf, mit dem RS e-tron GT nicht nur über öffentliche Strassen, sondern auch über die Rennstrecke zu düsen.

18 Minuten für zehn bis 80 Prozent

Aber nicht nur beim Fahren ist der neue RS e-tron GT performance schnell, auch beim

Laden zeigt Audi Leistung. Die maximale Ladegeschwindigkeit wurde um 50 Kilowatt auf bis zu 320 Kilowatt angehoben. An einer entsprechenden Schnellladesäule kann die Batterie in gerade mal 18 Minuten von zehn auf 80 Prozent geladen werden. Weil diese zudem auf 97 Kilowattstunden netto gewachsen ist, bedeutet das umgerechnet deutlich höhere Reichweiten in der Praxis. Die knapp 600 Kilometer auf dem Papier haben wir zwar im ersten Test nicht erreicht. Je nach Schwere des Gasfusses sind 400 (dann hat man viel Spaß) bis 500 Kilometer (entspricht normalem Alltagstempo) realistisch. Erleichtern muss man dafür das Portemonnaie: Mindestens 165'900 Franken kostet der RS e-tron GT performance in der Basis. Wer auch mit weniger Leistung zufrieden ist, kann den S e-tron GT ab 129'900 Franken oder den «normalen» RS e-tron GT ab 152'900 Franken wählen.

250 km/h. Noch faszinierender ist aber, wie locker das viertürige Coupé aus dem Stand oder bei jedem beliebigen Tachowert an Tempo zulegt. Ein Druck aufs Gas- respektive Strompedal genügt, um Fahrer und Passagiere in die Sitze zu drücken und nach vorn zu schießen.





Französische Ë-volution

Verschiedene Hersteller planen, E-Autos unter 25'000 Franken auf den Markt zu bringen. Citroën lanciert in diesen Tagen mit dem vollelektrischen ë-C3 einen besonders günstigen E-Stromer. Wir sind diesen und auch den Verbrenner schon gefahren.

Einer der Kritikpunkte, warum sich E-Autos nicht richtig durchsetzen, besteht darin, dass die Stromer vielen zu teuer sind. Mit dem ë-C3 will Citroën das jetzt ändern. Die Franzosen bringen nach den Sommerferien den Kleinwagen sowohl als vollelektrische als auch als Verbrennerversion auf den Schweizer Markt. Wir durften beide schon testen.

Klassischer Handschalter

Als Erstes haben wir den Verbrenner unter die Lupe genommen. Der 1,2 Liter grosse Benziner leistet 100 PS, die über eine manuelle Sechsgang-Schaltung auf den Boden gebracht werden. Das reicht für den Alltag: Sowohl in der Stadt als auch ausserorts schwimmt man damit souverän im Verkehr mit. Besonders positiv ist uns die knackige





Handschriftung mit kurzen Schaltwegen aufgefallen. Damit beschleunigt der nur knapp über vier Meter lange Cityflitzer in 10,6 Sekunden auf Tempo 100, theoretisch sind über 180 Sachen möglich. Die werden ihm die Kunden wohl kaum abverlangen, wichtiger ist seine «Performance» an der Tanksäule. Und hier schlägt er sich mit einem Realverbrauch von knapp über sechs Litern auf 100 Kilometern sehr gut.

Über 300 Kilometer möglich

Im Anschluss haben wir uns den vollelektrischen ë-C3 vorgenommen. Dieser bietet nochmals 13 PS mehr, in Summe also 113. Die Fahrleistungen liegen dennoch auf Augenhöhe, weil er dank einer Lithium-Eisenphosphat-Batterie mit 44 Kilowatt-

stunden auch etwas mehr wiegt. Dank des tiefen Schwerpunkts fühlt er sich dennoch agiler an, beherrscht aber auch die Citroën-Kernkompetenz Komfort.

Lediglich auf der Autobahn hat der Stromer die Nase nicht vorn, aber mit 135 km/h Spitze ist das Limit in fast allen Ländern erreicht. Allerdings sinkt bei Autobahntempo die Reichweite rasant, die rund 320 Kilometer auf dem Papier schafft er dann nicht. Im Schnitt sind je nach Fahrweise aber zwischen 250 und 300 Kilometer realistisch.

Im Innenraum gibt's dagegen kaum Unterschiede. Die Sitze sind bequem, die Platzverhältnisse für ein Auto dieser Grösse sehr gut. Der Kofferraum fasst 310 Liter. Nach dem Umklappen der Sitzbank passen

1188 Liter in den Franzosen. Die Materialien fühlen sich gut an, die Lackbeschichtung und andere Elemente wurden mit der «Molded-in-Color»-Methode hergestellt. Im Showroom stehen sollen die neuen ë-C3 und C3 nach den Sommerferien. Während die vollelektrische Variante 24'990 Franken kosten soll, startet der 1,2-Liter-Turbobenziner schon bei 15'990 Franken.





Als Hommage zum 80. Todestag des Schriftstellers, Pilots und Abenteurers Antoine de Saint-Exupéry lancierte DS Automobiles eine Sonderedition. Die Kollektion besteht aus drei Modellen, dem Kompakt-SUV DS 3 «Le Petit Prince», dem Allrounder DS 4 «Terre des Hommes» und dem SUV DS 7 «La Citadelle» – jedes Modell ist von einem seiner Werke inspiriert.

Mit dem DS 7 Luftfahrtgeschichte erleben

Im Flugzeugmuseum Dübendorf erwacht die Geschichte der Luftfahrt zum Leben – genau der richtige Ort, um mit dem DS 7 «Antoine de Saint-Exupéry» den Pioniergeist vergangener Zeiten zu würdigen.

Antoine de Saint-Exupéry ist eine Legende – nicht nur als Autor des weltberühmten Werks «Der kleine Prinz», sondern auch als Pionier der frühen Luftfahrt. «Seine Flüge brachten Antoine in Kontakt mit Elementen, die in seinen Werken eine grosse Rolle spielen: der Himmel, die Wolken, die Berge, die Wüste, der Durst, der Brunnen, die Oase – alles Themen, die Antoine besonders in «La Citadelle», «Terre des Hommes» und «Le Petit Prince» auf faszinierende Weise verarbeitet», erklärt Silvia Triebel, Buchautorin aus Zürich. Sie brachten ihm vor 80 Jahren aber auch den Tod. Am 31. Juli 1944 stürzte Antoine auf einem Aufklärungsflug über dem Mittelmeer ab. Bis heute gilt er als verschollen.

Im Flugzeugmuseum in Dübendorf lässt sich Saint-Exupérys Vision hautnah erleben. Die 32 ausgestellten Maschinen aus der Zeit zwischen 1915 und 1979, die einst die Welt kleiner und die Kommunikation schneller machten, verkörpern den unermüdlichen Forscherdrang und die Fähigkeit, sich nicht

von Hindernissen aufhalten zu lassen – Eigenschaften, die Saint-Exupéry sowohl als Mensch und als auch in seinen Werken wie kaum ein anderer verkörperte.

Die Fahrt im Sondermodell DS 7 «Antoine de Saint-Exupéry» verleiht dieser Erfahrung

eine moderne Note. Während der DS 7 den Komfort und die Eleganz des 21. Jahrhunderts verkörpert, bleibt er zugleich ein stiller Tribut an die Visionen und den Mut eines Mannes, der die Welt aus der Vogelperspektive neu entdeckte. Die Sonderedition



Mit dabei: Kinderbuchautorin und Antoine-de-Saint-Exupéry-Fan Silvia Triebel (r.) ...

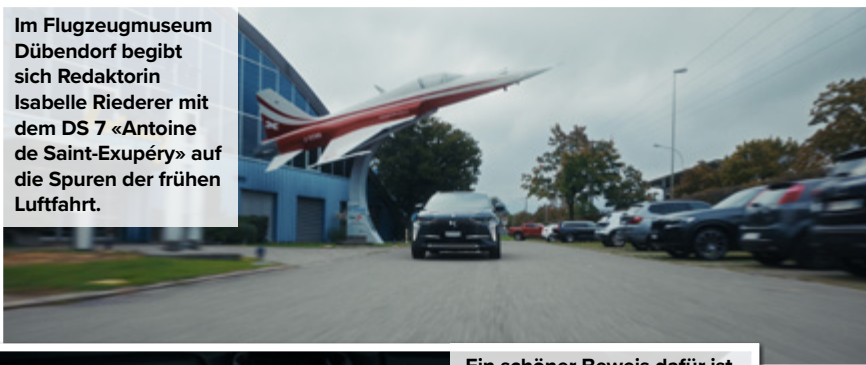


Antoine de Saint-Exupéry verband die grenzenlose Freiheit des Fliegens mit der Kraft des Erzählens. DS Automobiles folgt diesem Erbe, indem sie technische Raffinesse und Ästhetik vereinen.



CREDIT: PASCAL BERGER/DS AUTOMOBILES

Im Flugzeugmuseum Dübendorf begibt sich Redaktorin Isabelle Riederer mit dem DS 7 «Antoine de Saint-Exupéry» auf die Spuren der frühen Luftfahrt.



Ein schöner Beweis dafür ist das edle Cockpit des DS 7 «Antoine de Saint-Exupéry». Die Sonderedition kostet ab 51'100 Franken.



eine Welt voller Wagnis und der Entdeckung der äusseren Grenzen der Technik und der inneren Grenzen des Menschen.

Ob er wohl an der heutigen Antriebstechnik des DS 7 Plug-in-Hybrid mit 360 PS und Allrad-Antrieb seine Freude gehabt hätte? «Als Pionier schwärmte er stets für die neuste Form der Fortbewegung. Ich kann mir gut vorstellen, dass er davon angetan gewesen wäre», sagt Triebel.



Das Sondermodell des französischen Herstellers ist mit besonderen Erinnerungen an Saint-Exupéry ausgestattet, darunter Badges am Armaturenbrett ...



... und an den vorderen Türen mit dessen Namen.



Nur im DS 7 entdeckt man in der Einstiegsleiste das berühmte Zitat aus seinem Roman «La Citadelle»: «Il est le chemin de l'échange entre les étoiles et nous», auf Deutsch: «Er ist der Weg des Austauschs zwischen den Sternen und uns».

«Antoine de Saint-Exupéry» des DS 7 ist mehr als nur ein eleganter SUV – sie ist eine Hommage an den Abenteuerer und Denker.

Jedes Detail, von den feinen Lederbezügen bis zu den edlen Gravuren und Badges, der exklusiven Lackierung «Vol de Nuit» – benannt nach seinem gleichnamigen Roman «Nachtflug» – und dem berühmten Stern aus «Der kleine Prinz», strahlt den unverwechselbaren Charme

und die zeitlose Eleganz aus, die auch in Saint-Exupérys Werken zu spüren sind. Exklusiv im DS 7 findet man auch das berühmte Zitat aus seinem Werk «La Citadelle»: «Il est le chemin de l'échange entre les étoiles et nous», auf Deutsch: «Er ist der Weg des Austauschs zwischen den Sternen und uns».

«Nebst der Fliegerei und dem Schreiben begeisterte sich Antoine auch für technische Neuheiten», sagt Triebel. «Kaum jemand hat die Einheit von Mensch und Maschine so sehr verklärt wie er.» Er war Wegweiser in

... und natürlich der DS 7 «Antoine de Saint-Exupéry» als Plug-in-Hybrid mit bis zu 63 Kilometern elektrischer Reichweite.



Der schnellste Ferrari aller Zeiten



Nur etwa alle zehn Jahre bringt Ferrari ein neues, limitiertes Hypercar auf den Markt. Jetzt wurde das neueste Objekt der Begierde vorgestellt: der Ferrari F80 mit 1200 PS, auf 799 Stück limitiert und über drei Millionen Franken teuer.

von Michael Lusk

Wenn Ferrari ein neues Hypercar vorstellt, stehen die Promis Schlange. Das war schon 1984 so, als die Italiener mit dem 288 GTO das erste Modell einer Super- oder Hypercarreihe vorstellte, die heute als «The Big Five» bekannt ist. Es folgten F40, F50, Enzo und letztmals 2013 der LaFerrari. Rod Stewart, Kylie Jenner, der Sultan von Brunei und viele mehr – die Liste, wer alles schon einen der Big Five besessen hat, ist lang. Manche Sammler haben sogar alle fünf. Jetzt können sie ihre Kollektion erweitern. Denn nach vier Jahren Entwicklungszeit stellen die Italiener heute den neuen Ferrari F80 vor.

Spannend war für Fans und potenzielle Besitzer vor allem die Frage, wie das neueste Vorzeigepferd im Stall der Italiener heisst und welcher Motor zum Einsatz kommt. Weil Ferrari im Jahr 2027 seinen 80. Geburtstag feiern wird und dann der letzte F80 vom Band rollen soll, fiel die Wahl wie schon im Fall des F40 und F50 auf die Buchstaben-Zahlen-Kombination F80. Pragmatisch gingen die Italiener auch bei der Wahl des Antriebs vor. Wie Ferraris Technikchef Gianmaria Fulgenzi bei der Vorstellung erklärte, stand von Anfang an im Fokus, dass beim LaFerrari-Nachfolger die Fahrbarkeit und die Alltagstauglichkeit im Vordergrund stehen müssen: «Form follows function!» Aus diesem Grund fiel die Wahl auf einen drei Liter grossen V6-Hybridmotor, wie er auch im zweifachen Le-Mans-Siegerauto 499P zum Einsatz kommt.

Kurvenmonster

Im Ferrari F80 leistet dieser V6-Biturbo glatte 900 PS. Zusammen mit den 300 PS, die von zwei Elektromotoren an der Vorder- und Hinterachse beigesteuert werden, beträgt die Systemleistung 1200 PS. So stark war noch kein Serien-Ferrari. Und auch keiner so schnell. In gerade mal 2,15 Sekunden beschleunigt der F80 auf Tempo 100. 200 km/h liegen



Fahrer- und Beifahrersitz haben unterschiedliche Farben.

schon nach 5,75 Sekunden an. Erst bei 350 km/h bremsst die Elektronik den Überflieger ein. Ohne diese Fussfessel könnte der F80 geradeaus vermutlich sogar die 400-km/h-Marke knacken.

Wichtiger als der Speed geradeaus ist für Ferrari beim F80 aber der in den Kurven. Und der ist dank der Aerodynamik und der gewaltigen Downforce von 1050 Kilogramm bei 250 km/h so hoch, dass der F80 schon vor der Serienreife eine Bestmarke auf der hauseigenen Teststrecke von Fiorano gesetzt hat. Der F80 war mit 1:15,3 Minuten zwei Sekunden schneller als der bisherige Rekordhalter. Massgeblichen Anteil daran haben neben der Downforce auch die Bremsen. Aus Tempo 100 steht der Ferrari F80 schon nach 28 Metern, aus Tempo 200 bereits nach 98 Metern. Trotzdem ist der Ferrari F80 kein puristisches Rennstreckenauto. Wir konnten bereits kurz probesitzen. Das Raumgefühl ist erstaunlich grosszügig, der Einstieg gelingt trotz tiefer Sitzposition und an den Flügeltüren sowie einem Carbonschweller vorbei schon beim ersten Versuch relativ elegant. Noch einfacher ist es für den Beifahrer: Hier gibt's kein Lenkrad, an dem er vorbei muss. Und der Sitz ist leicht nach hinten versetzt.

Wer jetzt überlegt, ob sein Sparkonto gut genug gefüllt ist, wird aber enttäuscht. Alle 799 Exemplare sind längst vergeben, und das trotz des Nettopreises von 2,95 Millionen Euro. Die Chancen stehen aber gut, dass einige davon in die Schweiz kommen und auf der Strasse zu sehen sind. Und wer weiss, vielleicht sogar mit einem Promi am Steuer.



Das neue Hypercar von Ferrari hat 1200 PS.

Fiat 600e: Elektrische Knutschkugel mit Platz für fünf

Der freundliche «Augenaufschlag» und die bunte Farbe verleihen dem Fiat 600e einen sympathischen Auftritt.

Der 600e ist der zweite rein elektrische Fiat nach dem 500e. Das knuffige Elektroauto punktet mit kompakten Abmessungen, grosszügigen Platzverhältnissen und alltagstauglicher Reichweite.

von Mario Borri

Der Fiat 600e ist die elektrische Alternative zum 500X. Mit 4,17 x 1,78 x 1,51 Metern (LxBxH) ist er aber minimal kleiner. Wie 500e und 500X stellt der Mini-SUV eine charmante Mischung aus Retrodesign und moderner Technik dar. Die knuffigen Rundungen, besonders die Scheinwerfer mit ihrem freundlichen «Augenaufschlag», verleihen ihm einen sympathischen Auftritt. Unser Testfahrzeug, lackiert in der auffälligen Farbe «Orange Sun of Italy», zog sofort alle Blicke auf sich.



Die Verwandtschaft mit dem Jeep Avenger oder dem Alfa Romeo Junior ist dem Fiat von aussen nicht anzusehen.

Auch wenn der Aussenaustritt spritzig und bunt wirkt, präsentiert sich der Innenraum eher nüchtern – zwar kann man dies als minimalistisch modern bezeichnen, aber es gibt etwas viel Hartplastik. Das Raumangebot ist angesichts der kompakten Abmessungen jedoch erstaunlich grosszügig. So haben im Fiat 600e fünf Erwachsene samt Gepäck Platz.

Kein Renner, aber auch keine lahme Ente

Seine Stärken zeigt er vor allem im urbanen Umfeld. Der neue Fiat 600 eignet sich ideal für Kleinfamilien oder junge Erwachsene, die mit Freunden oder Freundinnen auch mal eine Spritztour unternehmen möchten. Unter der Haube steckt der bewährte Elektroantrieb aus dem Stellantis-Konzern. Der 156 PS starke Motor liefert ein Drehmoment von 260 Newtonmeter und sorgt für ein solides Fahrgefühl – kein Rennwagen, aber auch keine lahme Ente. Mit dem 54-Kilowattstunden-Akku erreicht der 600e im Test eine Reichweite von gut 350 Kilometern, nur minimal weniger als Fiat angibt. Dank seines relativ geringen Gewichts von 1520 Kilogramm ist der Werksverbrauch mit 15,2 Kilowattstunden pro 100 Kilometer durchaus realistisch.



Minimalistisch modern, aber mit etwas viel Hartplastik: das Interieur des Fiat 600e

Schnell geladen, gut ausgestattet

Der Fiat 600e lässt sich an Schnellladestationen mit bis zu 100 Kilowatt laden. Damit kann man den Akku von 20 auf 80 Prozent in etwa 30 Minuten aufladen – perfekt für kurze Pausen unterwegs. Unser Testwagen war ein «La Prima», das Topmodell mit vielen Extras: von Massagesitzen über ein Zehn-Zoll-Infotainmentsystem mit Navigation bis hin zur Adaptiv Cruise Control (ACC) für teilautonomes Fahren, ebenso eine elektrische Heckklappe und eine 360-Grad-Kamera. Der Preis beträgt 45'190 Franken.

Es geht aber auch günstiger: Das elektrische Basismodell «RED» ist ab 39'190 Franken zu haben. Zudem gibt es den neuen Fiat 600 auch mit Mildhybrid-Antrieb mit 100 oder 136 PS ab 28'490 Franken.

Ford Capri: Das Comeback als vollelektrischer Sport-Crossover

Ford bringt den legendären Capri zurück – und zwar in einer neuen, vollelektrischen Version! Das sportliche Coupé, das in den 70er-Jahren eine ganze Generation begeisterte, kehrt mit modernster Technik und einem zeitgemässen Design zurück.

Der neue Ford Capri vereint die klassische DNA des Originals mit der Power der Elektromobilität. Das Ergebnis ist ein dynamisch gestalteter Sport-Crossover, der mit kraftvollen Elektromotoren, beeindruckender Beschleunigung und einer Reichweite von über 620 Kilometern überzeugt. Zur Markteinführung bietet Ford den neuen Ford Capri ab 53'900 Franken mit Extended-Range-Batterie und Heckantrieb an. Zudem können die Kundinnen und Kunden zwischen Allradantrieb und den hochwertigen Ausstattungsvarianten Capri und Capri Premium wählen.

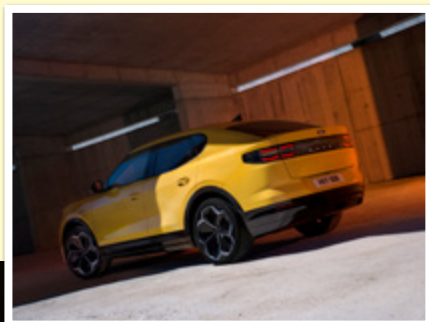


Ein Design mit zeitlosem Charme

Der neue Capri besticht durch sein modernes, sportliches Design. Die markanten Linien und die schlanken Scheinwerfer erinnern an den legendären Vorgänger, während die klaren Konturen den zeitgemässen Charakter des Coupés unterstreichen.

Luxus und Digitalisierung im Innenraum

Im Innenraum erwartet den Fahrer ein sportliches und digitales Ambiente mit dem in der Mitte des Cockpits angeordneten



Ford-SYNC-Move-Bildschirm. Da dieser schwenkbar beweglich ist, dient er auch als Abdeckung für das «My Private Locker» genannte Ablagefach. Die hochwertigen Materialien und die ergonomischen Sitze schaffen eine luxuriöse und dennoch sportliche Atmosphäre.

Fahrvergnügen auf höchstem Niveau

Die geistige Verwandtschaft zum klassischen Vorbild verleiht dem neuen vollelektrischen Ford Capri eine Seele – sein Herz ist der rein elektrische Antriebsstrang. Zur Markteinführung stattet Ford die heck- wie auch die allradgetriebene Ausführung mit einer Extended-Range-Batterie aus. In der heckgetriebenen Variante stellt der Stromspeicher eine Nettokapazität von 77 kWh zur Verfügung. Diese Energie setzt der

Heckmotor in 210 Kilowatt (286 PS) Spitzenleistung bei einem nonstop anliegenden Drehmoment von 545 Nm um. Damit kann der Ford Capri RWD in 6,4 Sekunden von null auf 100 km/h beschleunigen, seine Höchstgeschwindigkeit wird bei 180 km/h abgeregelt.

Mit einer Batterieladung kann der Hecktriebler bis zu 627 Kilometer Reichweite erzielen. Das Nachladen erfolgt wahlweise per Wechselstrom mit elf Kilowatt an der heimischen Wallbox oder per Gleichstrom-Schnellladen (DC) mit einer Ladeleistung von bis zu 135 Kilowatt an öffentlichen Ladepunkten. An einer solchen DC-Säule benötigt die Batterie nur rund 28 Minuten, um von zehn auf 80 Prozent ihrer Kapazität «aufzutanken». Noch schneller, nämlich in 26 Minuten, kann diese Übung der Allradversion gelingen: Sie ist mit einer Ladeleistung von 185 Kilowatt ausgestattet. Ihre Extended-Range-Batterie mit 79 kWh nutzbarer Kapazität ermöglicht Reichweiten von bis zu 592 Kilometer. Dabei ergänzt ein Aggregat an der Vorderachse das Drehmoment des 545 Nm starken Hinterachsmotors um zusätzliche 134 Nm. Im Verbund mit der Maximalleistung von 250 Kilowatt (340 PS) ermöglicht dies einen Sprint von null auf 100 km/h in 5,3 Sekunden. Auch die Allradversion lässt 180 km/h Topspeed zu.





AGROLA KUNDENKARTEN

WER AUF EINE AGROLA KARTE SETZT,
SPÜRT SCHON BALD DIE ENERGIE.



Mit der **AGROLA energy card** tanken Sie bargeldlos an über 400 Tankstellen.

Sie zahlen keine Jahresgebühr und erhalten eine detaillierte, MwSt.-konforme Monatsrechnung, die gerade bei Fahrzeugflotten die Administration stark vereinfacht.

➤ agrola.ch/energycard



Die **AGROLA powercard** ist Ihr Schlüssel zu über 250'000 Elektro-Ladestationen.

Zusammen mit der AGROLA e-Mob-App haben Sie die Preise von europaweit über 250'000 Ladestationen stets im Überblick. Problemlos mehrere Karten gemeinsam auf einer Monatsabrechnung!

➤ agrola.ch/powercard



Stromer für Petrolheads

Vielen Autofans fehlen der Sound und die Gangwechsel bei Elektroautos. Der Hyundai Ioniq 5N simuliert beides täuschend echt. Fahrerisch macht er dank 650 PS ohnehin richtig Spass.

von Michael Lusk

Viele Verbrennerfans würden niemals ein Elektroauto fahren, auch wenn die Fahrleistungen auf dem Papier oft sogar besser sind. Ihnen fehlen Emotionen wie der Motorsound und

der typische «Ruck» beim Gangwechsel. Hyundais Sportabteilung hat deshalb einen Fahrmodus programmiert, der selbst dem grössten Petrolhead das Gefühl gibt, einen klassischen Benziner zu fahren.

Sportsound auf Knopfdruck

Beim Starten spielt der Ioniq 5N einen Sound, der an die Benziner der Hyundai-N-Sportreihe erinnert. Am Lenkrad befinden sich vier Tasten, die eine Auswahl an Fahrmodi und Einstellungen ermöglichen, darunter der N-E-Shifter, der ein Achtgang-Doppelkupplungsgetriebe nachahmt.

Auch sonst ist alles auf Sport getrimmt: Optische Akzente wie Lüftungsschlitze und ein Heckspoiler verstärken den dynamischen Eindruck. Im Innenraum sorgen Alcantara-Sitze für Komfort und Seitenhalt, während bis zu 650 PS im Boost-Modus für fulminante Beschleunigung sorgen. Gerade mal 3,4 Sekunden dauert der Paradesprint bis 100 km/h.





Auch optisch zeigt
der Hyundai Ioniq
5N, was er hat.

Vor allem auf Passstrassen hat man ein Dauergrinsen im Gesicht. Das straffe, aber immer noch bequeme Fahrwerk reduziert Wankbewegungen in Kurven, die Bremsen sind ebenfalls äusserst bissig. Dennoch darf man als Fahrer gerade bergab nicht vergessen, dass man in einem Auto mit 2,3 Tonnen Leergewicht sitzt.

Schnell auch an der Ladesäule

Tempo macht der Ioniq 5N aber nicht nur auf der Strasse, sondern auch an der Ladesäule. Dank 800-Volt-Technologie ist die Batterie an einem Schnelllader in nur 18 Minuten von zehn auf 80 Prozent aufgeladen. Im «normalen» Alltag sind wir bei vollem Akku über 400 Kilometer weit gekommen und haben zwischendurch auf der Autobahn sogar das lautlose E-Fahren genossen. Gibt man dem N aber die Sporen, können es auch mal «nur» 300 Kilometer sein – vor allem, weil der Sport-sound permanent Lust auf mehr macht. Schliesslich kostet der Hyundai Ioniq 5N mindestens 79'900 Franken. Viel für einen Kompakt-Stromer, aber für das Gebotene definitiv jeden Franken wert.



650 PS sorgen für fulminante Fahrleistungen.

HANKOOK
driving emotion

ION *icept*
ION *icept* **SUV**

*Entwickelt für mehr
Leistung im Winter*



Official Partner of

FORMULAe

Gipfelsturm in Goodwood



Der neue Lamborghini Revuelto strotzt nur so vor Superlativen. Der Nachfolger des Aventador hat immer noch einen V12 und leistet dank Hybridantrieb neu über 1000 PS. Erstmals gibt's im Lambo-Flaggschiff auch ein Doppelkupplungsgetriebe. Wir haben den Stier beim Goodwood Festival of Speed getestet!

von Michael Lusk

Es gibt wohl kaum eine Marke, deren Modelle so auffallen und polarisieren wie Lamborghini – insbesondere, wenn es sich noch um das Topmodell Revuelto handelt. Wo immer der ultrabreite und -flache Keil mit dem Kampfstier im Logo auftaucht, zieht er die Blicke der Passanten auf sich, als sei ein Ufo gelandet – egal ob man Lamborghini «liebt» oder nicht. Nachdem der seit 2011 gebaute Aventador mittlerweile in den Ruhestand gegangen ist, konnten wir erstmals den brandneuen Revuelto an den Hörnern packen. Und zwar nicht nur auf normalen Strassen, sondern beim berühmten Hillclimb auf dem Goodwood Festival of Speed.

Kampfansage auf Rädern!

Schon im Stand ist der Revuelto eine Kampfansage auf Rädern. Die Länge von 4,95 Metern sieht man ihm nicht direkt an, die Breite von 2,27 Metern (mit Spiegeln) und die Höhe von gerade mal 1,16 Metern umso mehr. Noch mehr Drama geht kaum! Mit seiner Y-förmigen Lichtsignatur wirkt er noch aggressiver als sein Vorgänger, auch das markentypische Hexagon (Sechseck) darf natürlich nicht fehlen. Die Aussenfarbe unterstreicht das Statement dieses Autos: Hier komme ich! Wer sich noch mehr Zeit nimmt, findet laufend neue Details, an denen man sich nicht sattsehen kann. Aber noch lieber will ich endlich fahren!





Quantensprung zum Vorgänger!

Erste Überraschung, nachdem ich den Startknopf – der sich standesgemäss unter einer Klappe wie in einem Kampffjet befindet – drücke: Ich höre nichts! Der Revuelto startet nämlich lautlos im E-Modus. Das freut natürlich die Nachbarn, wenn man beispielsweise frühmorgens den Stier in der Tiefgarage anmacht. Hier im Garten des Earl of March wollen die Fans aber den Zwölfzylinder hören und stehen mit dem Handy rund um den orangen Kampfstier bereit, um zu fotografieren und zu filmen. Ich wechsle deshalb gleich nach dem Losrollen den Fahrmodus.

Insgesamt stehen 13 Kombinationsmöglichkeiten zur Verfügung, in der schärfsten Konstellation leistet der Revuelto dank Hybridunterstützung bis zu 1015 PS. Dann stürmt der Stier in 2,5 Sekunden auf 100, die mögliche Endgeschwindigkeit liegt bei über 350 km/h. Den Topspeed können wir an diesem Tag zwar nicht ausprobieren – aber

die Launch Control und wie sich der Revuelto durch das enge Asphaltband zwischen Heuballen scheuchen lässt. Dank ausgeklügelter Launch-Control-Technik bringe ich die ganze Stier- respektive PS-Horde beim Start perfekt auf den Boden, die orange Flunder schiesst förmlich auf die erste Kurve zu. Ein heftiger Tritt auf die Bremse und der Revuelto verzögert brachial. Die Federung bügelt Bodenwellen förmlich glatt, das neue Doppelkupplungsgetriebe ist ein gewaltiger Sprung im Vergleich zum Vorgänger. Es haut den nächsten Gang ruckfrei und blitzschnell rein, und auch dank Hinterradlenkung fühlt sich der Revuelto fast schon so kompakt an wie sein kleiner Bruder Huracán, der direkt vor uns gestartet ist.

Sounddrama wie bei einem Konzert!

Auch in puncto Sound überzeugt der Revuelto: Bei höheren Drehzahlen kreischt und brüllt er, wie man es von einem Lamborghini erwartet. Parallel mit den Zahlen auf dem Drehzahlmesser steigert sich auch das Sounderlebnis. Während man in der Stadt ohne Probleme «piano» oder «mezzoforte» unterwegs sein kann, beherrscht der Revuelto auf einer leeren Passstrasse wie ein gutes Orchester auch das andere Spektrum mit Klängen, die zwischen «crescendo», «sforzato» oder «forte» liegen. Der Pilot muss nur wie ein guter Dirigent wissen, wann und wo er was spielen will. Wer das kann und will, für den ist der Revuelto definitiv der beste Revuelto – der aber seinen Preis hat: Unter einer halben Million Franken geht beim Revuelto nichts, nach oben ist der Preis fast beliebig offen.



Der Reichweitenkönig



Je nach Version über 800 Kilometer verspricht Lucid als Reichweite für den Air. Wir haben's ausprobiert und waren mit dem eleganten US-Stromer quer durch Österreich und über den Grossglockner auf grosser Tour.

von Michael Lusk

In den USA ist alles etwas grösser. Das trifft auch auf die Distanzen zu, die die Amerikaner im Durchschnitt erledigen. Aus diesem Grund hat Lucid bei seiner Elektro-Businesslimousine speziell auf diesen Punkt grosses Gewicht gelegt. Und auf Aerodynamik: Der cW-Wert von 0,197 ist Benchmark im Umfeld. Nicht umsonst heisst das Auto auch Touring. Wir haben den Worten Taten folgen lassen und sind in der 629 PS starken Elektrolimousine von München nach

Graz und zurück über die Grossglockner-Hochalpenstrasse gefahren und haben dabei sowohl die effiziente als auch die sportliche Seite des US-Stromers kennengelernt.

Hochwertiges Interieur

Der Lucid sieht schon im Stand modern und elegant aus, vor allem die Front hat eine einzigartige Note, die nicht wie von einer anderen Marke übernommen aussieht. Auch im Innenraum verfolgt die Marke ihren

eigenen Stil: Das Cockpit ist edel, aber funktional gestaltet. Der lange Hauptbildschirm wird zur Seite immer schmaler, sodass sich der Screen stimmig in das Gesamtdesign integriert, ohne zu wuchtig zu wirken. Die Amerikaner setzen ebenfalls voll auf digitale Funktionen: Knöpfe, beispielsweise für die Spiegelverstellung, gibt es nicht mehr. Dafür gibt's mit 627 Litern einen riesigen Kofferraum, der Frunk fasst weitere 283 Liter.





Auf der linken Spur

Los ging's in München, wo wir das Auto übernommen haben. Schon im Stand macht der Lucid Air einen eleganten Eindruck. Knapp fünf Meter lang, mit Aussenspiegeln deutlich über zwei Meter breit und rund 2,5 Tonnen schwer, steht der Air so souverän da, dass man ihm sein Potenzial auf den ersten Blick gar nicht ansieht. Mit 1000 Newtonmetern Drehmoment, 3,6 Sekunden Spurtzeit auf 100 km/h und elektronisch begrenzten 225 km/h Spitze ist man damit nämlich auf der Autobahn bei den Schnellsten mit dabei.

Effizient unterwegs

Der Lucid Air beherrscht aber auch die effiziente Fahrweise. Ist man in erster Linie gemächlich auf der Autobahn mit konstantem Tempo zwischen 100 und 120 km/h unterwegs, pendelt sich der Verbrauch

bei unter 16 Kilowattstunden auf 100 Kilometer ein. Selbst bei forschendem Tempo auf der Landstrasse oder über einen Pass wie die Grossglockner-Hochalpenstrasse steigt

dieser nicht ins Uferlose. Dafür überzeugt der Lucid Air mit hervorragender Kurvenlage. Und wer bergab nicht mit dem Messer zwischen den Zähnen, sondern flott fährt, aber die Rekuperation nutzt, bringt auch die Bremsen nicht an ihre Grenzen.

Und auch nicht den 92 Kilowattstunden grossen Akku: Während des gesamten Tests waren es immer noch sehr gute 19 Kilowattstunden auf 100 Kilometer. Bedenkt man, dass in der Praxis in der Regel der Bereich zwischen zehn und 80 Prozent State of Charge (SOC) am häufigsten genutzt wird, sind 400 Kilometer eine realistische und gut nutzbare Reichweite – zumal der Lucid Air auch relativ schnell lädt: DC-Laden ist mit bis zu 250 Kilowatt möglich.

Fazit

Der Lucid Air ist die richtige Elektrolimousine für alle, die keinen Mainstream-Stromer von Tesla oder den deutschen Premiumanbietern wollen. Dafür ist auch der Preis fair: Ab 105'000 Franken gibt es den Lucid Air bereits als Touring.



Laden auf über 2500 Metern ü. M.: der Lucid auf der Passhöhe der Grossglockner-Alpenstrasse

Zwei Ikonen



ihrer Zeit

Mehr als 60 Jahre und über 700 PS trennen den neuen Mercedes SL 63 AMG SE Performance mit Plug-in-Hybrid und den Mercedes 190 SL aus den 60ern. Wir haben den elektrifizierten Urenkel und seinen Ahnen zur Vergleichsfahrt gebeten.

von Michael Lusk



BILDER: RINA KRÄTTLI



Die SL-Reihe von Mercedes-Benz existiert mittlerweile seit 70 Jahren. In dieser Zeit haben die Stuttgarter unzählige Varianten und mehrere Generationen ihres offenen Zweisitzers auf den Markt gebracht. Um der Historie der Ikone mit Stern auf den Grund zu gehen, haben wir deshalb den brandneuen, 816 PS starken SL 63 AMG SE Performance mit Plug-in-Hybrid genommen und mit dem 105 PS starken Mercedes 190 SL der Baureihe W121 aus dem Jahr 1961 verglichen. Auch wenn beide technisch Welten trennen, haben sie doch mehr Gemeinsamkeiten, als auf den ersten Blick gedacht.

Motorleistung und Performance

Der SL 190 W121 war mit einem 1,9-Liter-Reihenvierzylindermotor ausgestattet, der 105 PS leistete. Dies war für die 50er- und 60er-Jahre eine respektable Leistung für einen Sportwagen und erlaubte es dem SL, eine Höchstgeschwindigkeit von etwa 180 km/h zu erreichen. Selbst heute fährt der 190 SL auf Landstrassen noch flott mit dem Verkehr mit, sobald er mal auf Reisetempo ist.

Im Gegensatz dazu ist der SL 63 AMG SE Performance ein echter Kraftprotz, der von einem 4,0 Liter grossen V8-Biturbo und einem Elektromotor angetrieben wird. Er leistet gewaltige 816 PS und 1420 Newton-

meter. Von null auf 100 km/h geht es in 2,9 Sekunden, auf 200 km/h in weniger als zehn Sekunden. Schluss ist erst bei 317 km/h. Vor allem auf unlimitierten deutschen Autobahnen erreicht der Stern Geschwindigkeiten weit jenseits der 200 so schnell, dass man sich fast wie in einem Videospiel wähnt.

Fahrwerk und Fahrdynamik

Der SL 190 war für seine gute Fahrdynamik und seine ausgezeichnete Strassenlage bekannt. Sein geringes Gewicht und die einfache, aber effektive Fahrwerkskonstruktion machten ihn leicht beherrschbar, auch auf kurvigen Landstrassen. Die Leistung des SL 190 wurde in einem Chassis verpackt, das auf Komfort und Sportlichkeit gleichermaßen ausgelegt war.

Der aktuelle SL 63 profitiert von modernen Technologien wie dem «AMG Ride Control+»-Fahrwerk, das adaptive Dämpfung, aktive Stabilisatoren und eine Allradlenkung bietet. Die aktive Aerodynamik und der intelligente Einsatz von Elektronik sorgen für eine aussergewöhnliche Fahrdynamik. Selbst bei hohen Geschwindig-



Der Mercedes SL63 AMG SE Performance hat gewaltige 816 PS unter der Haube.



Der Innenraum des 190 SL ist edel und hochwertig.



Das Interieur des SL63 AMG wirkt dagegen modern und innovativ.

keiten und in engen Kurven bleibt das Fahrzeug stabil und präzise steuerbar.

Design und Ästhetik

Das Design des 190 SL zieht bis heute Oldtimer- und Mercedes-Fans in seinen Bann. Die eleganten Rundungen und die klaren Linien spiegeln die Designästhetik der 1950er-Jahre wider, die von Einfachheit und Harmonie geprägt war. Der SL war luxuriös und sportlich zugleich, mit einem unverwechselbaren Kühlergrill, den geschwungenen Kotflügeln und den klassischen Rundscheinwerfern.

Auch der SL 63 AMG hat ein charakteristisches Design, das modern und aggressiv wirkt. Die Linienführung ist schärfer, die Aerodynamik wurde optimiert und die grosse AMG-Front mit dem Panamericana-Grill verleiht ihm einen markanten Auftritt. Trotz der Unterschiede in der Formsprache bleibt die DNA des SL erkennbar: ein Cabriolet, das Luxus mit sportlicher Eleganz verbindet.

Luxus und Technologie

Der Innenraum des SL 190 war für die damalige Zeit luxuriös, mit hochwertigen

Materialien wie Leder und Chromverzierungen. Die Ausstattung war allerdings vergleichsweise schlicht: ein einfaches Armaturenbrett, ein mechanisches Radio und manuelle Fenster. Der Komfort im SL 190 wurde vor allem durch die handwerkliche Präzision und die Qualität der Verarbeitung definiert.

Im Gegensatz dazu ist der Innenraum des modernen SL 63 vollgepackt mit modernster Technik. Das digitale Cockpit, das AMG-Performance-Lenkrad, ein High-End-Soundsystem von Burmester und die umfangreichen Assistenzsysteme setzen Massstäbe in Sachen Luxus und Technologie. Dazu kommen Komfortfunktionen wie beheizte und belüftete Sitze und moderne Infotainmentsysteme, die das Fahrerlebnis noch weiter verbessern.

Gemeinsamkeiten

Trotz der enormen Unterschiede in Leistung, Technologie und Design gibt es einige zentrale Gemeinsamkeiten zwischen dem Mercedes SL 190 und dem aktuellen SL 63 AMG SE Performance: Beide Fahrzeuge sind Symbole für luxuriöses Autofahren. Sowohl der SL 190 als auch der SL 63 richten sich an Kunden, die Wert auf Eleganz, Prestige und technische Innovation legen.



Der 190 SL kommt mit 105 PS aus. Die reichen aber auf der Landstrasse vollkommen aus.



E-Mobilität in seiner krassesten Form



Krasser geht E-Mobilität nicht: Mit 1088 PS und einem Drehmoment von 1400 Newtonmetern macht der Dongfeng M-Hero 1 keine Gefangenen und lässt seinem martialischen Aussehen im Gelände Taten folgen. Wir sind den G-Klasse-Schreck gefahren – bitte anschnallen!

von Fabio Simeon

Die Macher von «Fast & Furious» dürften sich den Dongfeng M-Hero 1 für ihren nächsten Streifen genau anschauen. Schließlich passt das E-SUV perfekt in die Bildsprache rund um Dominic Toretto und Co. Auch bei uns – im Land der G-Klassen und Cayennes – fällt das grosse, tief-schwarze Monster aus China auf und provoziert allerlei Reaktionen. Vom Daumen nach oben und Ausbremsen für ein paar Fotos bis hin zu Kraftausdrücken mit schroffem Verweis auf das aktuelle Jahr haben wir in unserer Testwoche alles erlebt. Letztere sind jedoch unbegründet, da aus der furchteinflössenden Optik auf einen zu hohen Benzinverbrauch geschlossen wurde. Aber: Das Ding läuft elektrisch – und wie!

Mit Nagelwurfvorrichtung oder ohne?

Ohnehin sollten sich böse Zungen hüten. Im Reich der Mitte heisst der 4,99 Meter lange Stromer Mengshin 917, was so viel wie

«Leibwächter» bedeutet. Damit das Vehikel seine Aufträge auch erfüllen kann, gibt es auf dem Heimatmarkt Extras wie einen Start- und Landeplatz für eine Drohne auf dem Dach und eine Vorrichtung, um Nägel





Der Basispreis für unseren Testwagen liegt bei 148'990 Franken. Das ist viel Geld – dafür gibt's aber auch sehr viel Auto.

auf die Strasse zu streuen. Ganz so martialisch wollten die Asiaten in Europa dann doch nicht auftreten und verpassten dem Stromer den Namen M-Hero 1. Weitere Modelle werden folgen, denn Hero wird als eigene Marke etabliert.

3140 Kilogramm in 4,2 Sekunden auf Tempo 100

Aber auch hierzulande macht der M-Hero 1 keine halben Sachen: Vier Elektromotoren generieren 1088 PS und ein brachiales Drehmoment von 1400 Newtonmetern. Damit erreicht der Held aus China nach 4,2 Sekunden Tempo 100 – und das trotz eines Leergewichts von 3140 Kilogramm. Schluss ist bei 180 km/h. Damit diese Masse 450 Kilometer weit kommt, ist schon ein entsprechend dimensionierter Energiespeicher nötig. Beim M-Hero 1 weist dieser eine Kapazität von 142 Kilowattstunden

auf. Mit maximal 100 Kilowatt Ladeleistung sind die Akkus an einer Schnellladesäule in 47 Minuten von 30 auf 80 Prozent gefüllt. Das ist im Luxussegment okay, aber nicht mehr.

Für Freude sorgen viele Details. Beim Schalten dreht sich zum Beispiel eine mechanische Scheibe und die Hinterräder lenken um bis zu 10,6 Grad ein, was für einen Wendekreis von lediglich 10,2 Metern sorgt. Einen weiteren Pluspunkt verkörpern der Leiterraum, die Einzelradaufhängung sowie das Luftfahrwerk mit adaptiven

Dämpfern. Für die versprochene Geländetauglichkeit sorgt ein mechanisches Sperrdifferential. Und obschon man bei einer Wattiefe von 90 Zentimetern über fast allem thront, gibt es bei der Bremsdosierung noch Luft nach oben – that's it.

Und innen? In der Fahrerkabine überzeugt der M-Hero 1 mit viel Leder, Chrom, Massagesitzen, mehreren Bildschirmen, welche auf Verlangen Infrarotbilder liefern, einem Kühlschrank und an Handfeuerwaffen angelehnten Türgriffen mit der Inschrift «Never back down». Dominic Toretto gefällt das.





Zurück zu den Wurzeln

Elektrische Roadster und Cabrios sind (noch) eine Rarität. Tesla hatte vor Jahren einen, Maserati seit Kurzem auch. Jetzt kehrt auch MG zu seinen Wurzeln zurück und stellte anlässlich seines 100. Geburtstag am Goodwood Festival of Speed den Cyberster vor.

von Michael Lusk

Dieses Jahr feiert MG sein 100-jähriges Jubiläum. Die Traditionsmarke, die 1924 gegründet und mit Modellen wie dem MG A, MG B und MG Midget bekannt wurde, welche die britische Roadster-Kultur prägten, trat deshalb beim diesjährigen Festival of Speed in Goodwood als Hauptsponsor auf. Bei dieser Gelegenheit konnten wir erstmals den offenen Cyberster fahren.

Offener Zweisitzer

Wie schon die anderen Modelle, welche MG seit diesem Jahr auch in der Schweiz anbietet, ist auch der Cyberster nur noch elektrisch angetrieben. Ansonsten bringt der offene Zweisitzer alle Zutaten für einen schnittigen Roadster mit: Mit 4,53 Metern

Länge und 1,91 Metern Breite steht der Cyberster schon im Stand sportlich da. Auch an Details wurde gedacht: Die Heckleuchten erinnern an den Union Jack, während die Front Sportwagen-like bullig und angriffig wirkt. Das Highlight: Scherentüren, die elektrisch nach oben schwingen.

Auch der Innenraum sieht modern aus. Statt analogen Instrumenten gibt's ein digitales Panel mit drei Displays. Einen Startknopf findet man wie in vielen E-Autos nicht mehr. Der Cyberster ist fahrbereit, sobald der Fahrer hinter dem Steuer Platz genommen hat. Ein abgeflachtes Lenkrad und eine Mittelkonsole mit einem Klimamonitor und drei Schaltern, darunter einer für das elektrische Stoffdach, unterstreichen das futuristische Design.



Sportliche Fahrleistungen

MG bietet den Cyberster in zwei Versionen an. Schon die Basisversion hat einen 340 PS starken E-Motor und beschleunigt in 5,2 Sekunden auf 100 km/h. Die Höchstgeschwindigkeit liegt bei 195 km/h. Noch dynamischer ist die Allradversion mit zwei Motoren und 77 Kilowattstunden, die 544 PS und 725 Newtonmeter Drehmoment liefern. Diese Version erreicht 100 km/h in 3,2 Sekunden. Auf einer ersten kurzen Testfahrt auf dem Goodwood Circuit machte der Cyberster trotz seines Gewichts von mehr als zwei Tonnen einen leichtfüssigen Eindruck, lag dank seines tiefen Schwerpunkts gut in den Kurven und konnte auch beim Bremsen punkten.

Die Schweizer Preise stehen noch nicht final fest, dürften aber in der Gegend von 70'000 Franken liegen. Die Markteinführung soll noch in diesem Herbst stattfinden.



Mit uns in eine emissionsfreie Zukunft

AMAG Corporate Fleet Sales

Abrechnungssystem
Treibstoff-
und Strombezug

PV-Anlagen
auf Gebäuden

Ladelösungen

Erfahren
Sie mehr auf
amag-import.ch/fleet

Flottenfahrzeuge



AMAG Import AG
Corporate Fleet Sales
amag-import.ch/fleet



Wenn Visionen Realität werden

Der neue Opel Grandland Electric bringt frischen Wind in die Elektromobilität. Mit seinem futuristischen Design und einer Gesamtreichweite von 680 Kilometern legt er bereits heute den Grundstein für die Mobilität von morgen.



Selbstbewusst, nachhaltig und einzigartig – so soll die Mobilität der Zukunft aussehen. Das hatte Opel angekündigt, als an der letztjährigen IAA Mobility das neue Fahrzeugkonzept «Experimental» vorgestellt wurde. Nur innerhalb eines Jahres liess das Unternehmen dann seinen Worten Taten folgen: In diesen Wochen kommt mit dem Grandland Electric der Kompakt-SUV der neusten Generation in die Schweiz – ein Flaggschiff, das neue Standards in der Elektromobilität setzt. «Er ist ein Meilenstein für uns», erklärt CEO Florian Huettl.

Mehr Energie, mehr Freiheit

Verantwortung für die Zukunft übernehmen – das steht bei Opel ganz oben auf der Agenda. Geplant in Rüsselsheim und

gebaut in Eisenach, ist der neue Grandland mit dem Qualitätsstempel «Made in Germany» künftig vollelektrisch auf den Strassen unterwegs. Damit schliesst der Hersteller eine wichtige Lücke im gesamten Fahrzeugsortiment. «Nun ist jeder Opel auch vollelektrisch erhältlich», so Huettl weiter. «Das ist ein grosser Schritt in unserer Elektrooffensive.»

Als erster Opel profitiert der Grandland Electric von der Stellantis-STLA-Medium-Plattform, die speziell auf batterieelektrische Modelle ausgelegt ist. Das flache Batteriepackaging mit einer Akkukapazität von bis zu 98 kWh sorgt zusammen mit dem Elektromotor der neuen Generation für noch mehr Reichweite: Insgesamt legt der C-SUV emissionsfrei rund 680 Kilometer zurück. Jederzeit zuverlässig und schnell auf den

Strassen unterwegs – dank des starken Antriebs garantiert der Grandland maximale Freiheit und Unabhängigkeit. So auch beim Ladeprozess: Sollte der Saft während der Fahrt doch einmal ausgehen, lädt die Batterie an öffentlichen Ladestationen innerhalb von 26 Minuten auf 80 Prozent.

Für noch mehr Platz

Der Wunsch, neue Wege zu gehen, treibt die Designer und Ingenieure bei Opel immer wieder zu Höchstleistungen an. Das zeigt sich auch am Innenraumkonzept, das dank des grosszügigen Designs noch mehr Komfort bietet: Mit einer zusätzlichen Länge von 17 Zentimetern bietet das Modell nicht nur mehr Beinfreiheit für die Passagiere auf der Rückbank, sondern auch ein maximal sportliches Fahrgefühl für den Lenker, das durch das zur Fahrerseite geneigte, 16 Zoll grosse zentrale Display samt hoher Mittelkonsole verstärkt wird. Dabei hat der Lenker dank des volldigitalen Intelli-HUD-Head-up-Displays alle wichtigen Infos stets im Blick, ohne die Augen von der Strasse abwenden zu müssen. Und natürlich bleibt auch beim Interieur die «Greenovation» im Fokus: Die Stoffe sowie alle Oberflächen im Innenraum strahlen in einem neuen Look, der zu 100 Prozent aus wiederverwertetem PET gefertigt ist.

Der ikonische Blitz wird zum Hingucker

Neue Standards setzt Opel auch mit seinem futuristischen Aussendesign. Die neu gestaltete Frontmaske, der Opel 3D-Vizor, kommt ganz ohne schwarzes Kunststoffpanel aus und präsentiert sich stattdessen mit der innovativen «Edge Light»-Technologie voll im Trend. Highlight ist dabei der leuchtende ikonische Blitz von Opel, der auf der Fahrzeugfront für einen besonderen Hingucker sorgt.

Weitere Blicke auf sich ziehen wird auch das erstklassige Intelli-Lux-Pixel-Matrix-HD-



Dank des Intelli-HUD-Head-up-Displays hat der Lenkende alle wichtigen Infos stets im Blick.

Licht, das mit diesem Modell Premiere feiert. Mit beeindruckenden 50'000 Elementen sorgt dieses für perfektes Licht, ohne den Gegenverkehr zu blenden. Und eine witzige Begrüssungs- und Verabschiedungsanimation, die grafisch vor dem Auto projiziert wird, bietet einen ersten Vorgeschmack auf die Lichtzukunft. Und auch im Aussendesign liegt die Nachhaltigkeit im Detail: In diesem Sinne ist der Modellname «Grandland» nicht mehr in Chrom gehalten, sondern elegant in die Heckklappe eingeprägt.

Zukunftsvision auf Rädern

Wenige Monate nach der Präsentation des Experimental bringt Opel den Spirit der innovativen Marktstudie jetzt zum Leben. Der neue Grandland ist das beste Beispiel dafür, wie Opel es versteht, visionäre automobile Träume in Rekordzeit zu verwirklichen und damit in Richtung Zukunft zu gehen – ganz im Sinne des Jubiläumsmottos: «Forever forward since 1899».



2024 feiert Opel 125 Jahre erfolgreiche Automobilherstellung unter dem Motto «Forever forward since 1899». Seit 1899 steht Opel für erschwingliche und innovative Mobilität auf vier Rädern. In der Schweiz feiert Opel das Jubiläum mit einem besonders attraktiven Jubiläumsleasing von 1,25 % – auch für den neuen Grandland.

Profitiere von
1,25 % Jubiläumsleasing



Nummer 5 lebt



Neun Millionen Mal wurde Renaults Nummer 5 von 1972 bis 1996 verkauft. Jetzt kommt der kultige Kleinwagen zurück – optisch ist der neue Renault 5 E-Tech fast der Alte, nur vollelektrisch.

von Mario Borri

Wie schon der Ur-R5 will der Renault 5 E-Tech die Mobilität revolutionieren. Damals machte der französische Kleinwagen Autofahren generell erschwinglich, heute spezifisch die Elektromobilität. Denn das Einstiegermodell «Five» wird weniger als 25'000 Franken kosten. Verkaufsstart des Basis-R5 ist allerdings erst 2025. Bereits ab Mitte November ist der Renault 5 E-Tech in den Ausstattungsvarianten «Techno» und «Iconic Five» ab 32'500 bzw. 33'900 Franken erhältlich. Beide Modelle standen kürzlich an der Côte d'Azur zu ersten Probefahrten bereit.

Klassisches Design neu interpretiert

In seiner Grundform erinnert der Neuzeit-R5 an die zweite R5-Generation, die von 1984 bis 1996 gebaut wurde. Dieses auch «Supercinq» genannte Modell wurde vom italienischen Stardesigner Marcello Gandini (1938–2024) mit scharfen Linien und kantigen Formen gezeichnet, wie es für die 1980er-Jahre typisch war. Mit 3,92 x 1,77 x 1,50 Metern (LxBxH) ist der E-R5 aber rund 30 Zentimeter länger, 20 Zentimeter breiter und zehn Zentimeter höher. Natürlich funktionieren die Lichter vorne und hinten mit modernster LED-Technik.

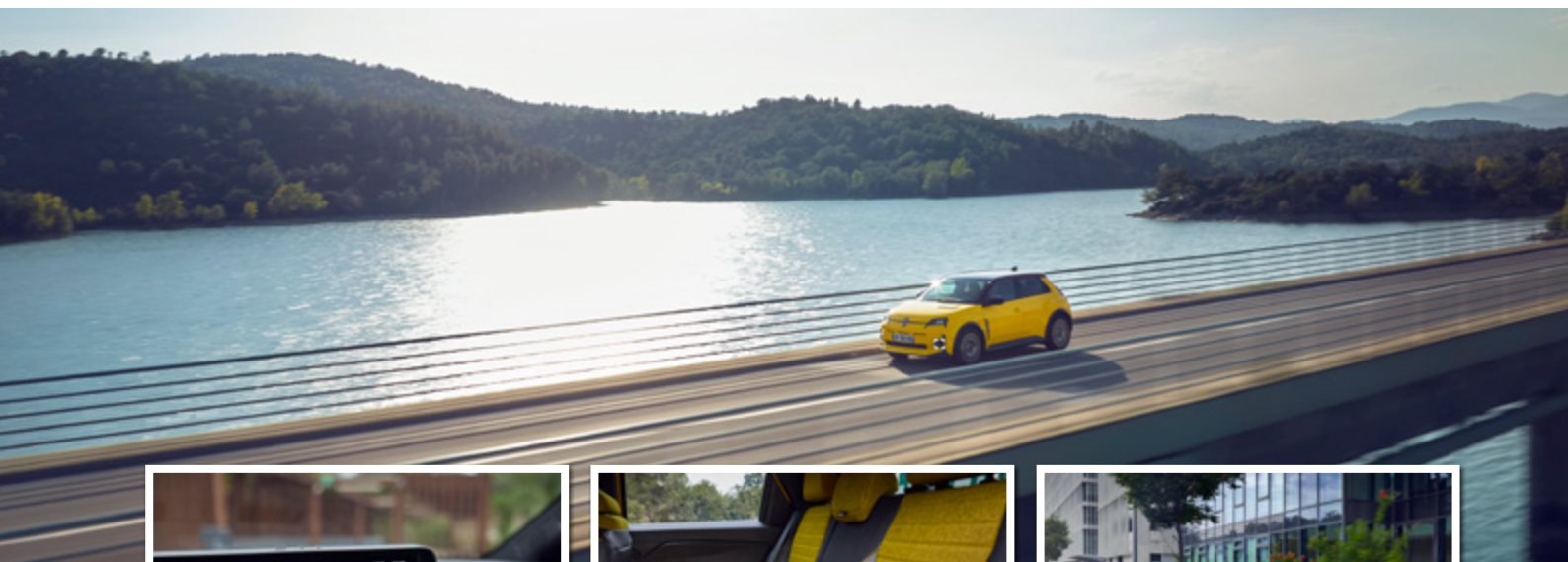
Mit seinen knuffigen Scheinwerferaugen und den quadratischen Tagfahrleuchten fällt er auf. Wem das nicht genug ist, kann den Renault 5 in den bunten Farben Green Pop oder Yellow Pop bestellen. Ein Blickfang ist auch die Akkustandanzeige auf der Motorhaube in Form einer 5.

Google-Integration und Baguettekorb

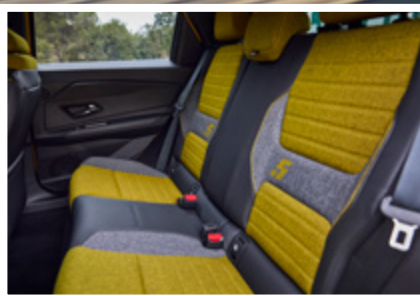
Poppig ist auch das Interieur: jeansblaue Stoffsitze und Tür-/Armaturenbrett-Verkleidungen im «Techno» sowie das Gleiche in Gelb im «Iconic Five». Ob blau oder gelb, die Sitze sind bequem, das Platzangebot geht für ein Unter-vier-Meter-Auto in Ordnung. Auch das Kofferraumvolumen von 326 bis 1106 Liter ist okay. Das Cockpit ist voll



Der Stoff im Interieur besteht aus Recyclingmaterialien.



Google Maps berechnet die Ladestopps zuverlässig.



Die Sitze sind bequem, das Platzangebot hinten ist aber knapp.



In der Grundform erinnert der Renault 5 E-Tech an den «Supercinq».

digital, am Armaturenbrett erinnert nur der typische Wulst oberhalb des Handschuhfachs an den Ur-R5. Der Curved-Display ist in einen Informations- und Infotainment-Sektor mit Touchbedienung unterteilt. Das serienmässige Multimediasystem «OpenR-Link» verfügt über eine Google-Integration mit Google Assistant und Google Maps, Letzteres berechnet die Routen inklusive Ladestopps zuverlässig.



Der neue Renault 5 ist immer noch unter vier Meter lang, aber viel grösser als der Vorgänger.

Alltagstaugliche Reichweite und Ladegeschwindigkeit

Zum Verkaufsstart gibt es den Renault 5 E-Tech ausschliesslich mit der stärksten Version des E-Motors (150 PS, 245 Newtonmeter) mit dem grössten Akku (52 Kilowattstunden). Die Fahrleistungen sind für ein Elektroauto eher träge (von null auf 100 km/h in 7,9 Sekunden, Spitze: 150 km/h), doch das reicht allemal, um ausreichend zügig im Verkehr mitzuschwimmen. Und neben dem geringen Gewicht von 1,5 Tonnen ist die zurückhaltende Auslegung des Antriebs der Grund, dass der E-R5 gemäss WLTP nur 16,7 Kilowattstunden auf 100 Kilometer verbraucht. Auf der Testfahrt in und rund um Nizza waren es aber etwas über 18 Kilowattstunden. Damit schrumpfte die theoretische Reichweite von 410 auf rund 350 Kilometer. Für einen Stadtwagen reicht das aber locker. Auch wenn die maximale Ladege-

schwindigkeit von 100 Kilowatt Mittelmasse ist, dauert der Schnellladevorgang von zehn auf 80 Prozent nur etwas mehr als eine halbe Stunde.

Erwachsene Fahreigenschaften, hohe Fahrsicherheit

Die Fahreigenschaften sind für einen Kleinwagen erstaunlich erwachsen. Der Komfort war auf den teilweise schlechten Strassen mit den Tausenden Temposchwellen tadellos. Die Lenkung ist schön direkt ausgelegt und genau richtig dosierbar. Mit dem «Multi Sense»-Schalter lässt sich das Auto je nach Fahrweise einstellen, die Modi sind Eco, Comfort, Sport und Perso. Im Sportmodus macht der E-R5 auf kurvigen Strecken richtig Spass. Für gute Fahrsicherheit sorgt eine Reihe von Assistenzsystemen.

R5 E-Tech soll 2025 Renault-Bestseller werden

Von den beiden zum Verkaufsstart lieferbaren Modellvarianten kommen 2024 noch 200 Exemplare in die Schweiz. Wenn 2025 zusätzlich der «Five» und zwei weitere Versionen – «Evolution» und «Roland Garros» mit wahlweise 110 oder 150 PS sowie 42- oder 52-Kilowattstunden-Akku – auf den Markt kommen, soll der R5 E-Tech Renaults Bestseller in der Schweiz sein.

An der Mittelkonsole lässt sich ein Baguette-Korb befestigen.



Jenseits von Schweden



Der Elektro-SUV Volvo EX90 bietet in der Topversion eine Reichweite von bis zu 614 Kilometern.

Endlich ist er da, der neue grosse, rein elektrische SUV EX90 von Volvo. Seine erste Ausfahrt in Kalifornien meistert das Dickschiff mit Bravour.

von Isabelle Riederer

Als neues Flaggschiff füllt der neue Volvo EX90 seine Rolle meisterlich aus. Mit einer Länge von 5,04 Metern lässt er seinen Verbrennerbruder XC90 hinter sich. Die Karosserie ist – mit Aussenspiegeln – 2,11 Meter breit und 1,74 Meter hoch. Der üppige Radstand von 2,99 Metern schafft Platz für grosse Batteriepakete und ein wohnliches Raumgefühl zwischen den Achsen.

Auch Knopfdruck Sitze umklappen

Innenbreite und Kopffreiheit unter dem feststehenden Panorama-Glasdach erfüllen selbst die höchsten Ansprüche. Je nach Ausstattung gibt es den Volvo EX90 als Fünf-, Sechs- oder Siebensitzer, dabei lässt sich die dritte Sitzreihe bequem per Knopfdruck umklappen. Bei voller Bestuhlung bleibt ein Kofferraum von 324 Litern

übrig, von denen 65 Liter im üppigen Kellerabteil unter dem doppelten Ladeboden stecken. Im Fünfsitzer steigt das Volumen auf 662 Liter. In Verbindung mit dem optionalen Luftfahrwerk lässt sich das

Heck auf Knopfdruck absenken, was das Einladen schwerer Gepäckstücke erleichtert. Weitere 34 Liter, beispielsweise für das Ladekabel, gibt es im «Frunk» unter der vorderen Haube.



Am Schnelllader lädt der EX90 in 30 Minuten von zehn auf 80 Prozent.



Das schwedische Dickschiff gibt es mit fünf oder mit sieben Plätzen. Per Knopfdruck lassen sich die hinteren Sitze ein- und wieder ausklappen.

und gleichzeitig topmodern. Alle Funktionen werden über das grosse freistehende Tablet in der Mitte bedient. Android Automotive als Betriebssystem liefert mit Google Maps ein stets aktuelles Navigationssystem mit Echtzeit-Verkehrsdaten. Optional gibt es ein erstklassiges Soundsystem von Bowers & Wilkins, das den Klanggenuss auf vier Rädern in neue Sphären hebt.

Performance und Reichweite

Zum Marktstart gibt es den Volvo in zwei Allradversionen und einer Basis-Hecktriebler-Variante. Der Single Motor RWD leistet 279 PS und bietet eine Reichweite von bis zu 580 Kilometern, der Twin Motor AWD bringt es auf 408 PS und die Topversion Twin Motor Performance AWD stellt 517 PS mit Reichweiten von 570 bis 614 Kilometern zur Verfügung. Bei seiner ersten Ausfahrt zeigt sich die Topvariante von ihrer besten Seite –

stark und leise zugleich, gut austariert und komfortabel. Wer den Nervenkitzel sucht, stellt auf «Performance» um, dann zieht der Schwede einem in 4,9 Sekunden die Butter vom Knäckebrötchen. Der Hersteller gibt für den Hub am Schnelllader mit 250 Kilowattstunden eine Zeit von 30 Minuten von zehn auf 80 Prozent an.

Das Drehmoment von bis zu 910 Newtonmetern (im Performance-Modus) wird an der Hinterachse bedarfsgerecht an die Räder verteilt, die Lenkung gibt ein feinfühliges Feedback. Und trotz seiner Ausmasse gibt sich der EX90 wendig und agil – gar so, als würde man am Steuer eines viel kompakteren Autos sitzen.

Innovatives Lidar-System

Zum Fahrkomfort tragen auch die zahlreichen Assistenzsysteme und der Drive-Pilot bei. Neben Kameras und Sensoren thront über der Windschutzscheibe ein riesiges Lidar-System. Damit kann die Software bis zu 250 Meter nach vorne blicken und die Assistenzsysteme entsprechend steuern. Geschwindigkeit und Abstand hält der EX90 zuverlässig. Die Spurführung mit aktivem Lenkeingriff übernimmt das System auch auf kurvigen Strecken sehr zuverlässig, solange man die Hände am Lenkrad lässt. Der Volvo EX90 kostet ab 94'950 Franken.



Das Lidar-System thront mittig über der Frontscheibe und hilft zuverlässig bei der Steuerung der Assistenzsysteme.



Nordisch kühl und topmodern zeigt sich das Interieur des neuen Elektro-Flaggschiffs Volvo EX90.

Der Volvo EX90 kostet ab 94'950 Franken.

Neuer Schweizer Langstreckenrekord



Dank einer Batteriekapazität von 86 Kilowattstunden sollte eine Reichweite von über 700 Kilometern kein Problem sein.

Acht Testfahrer, zwei Tage und ein Ziel: mit der Elektro-Limousine VW ID.7 Pro S einen neuen Langstreckenrekord in der Schweiz aufstellen. Eine echte Herausforderung, denn schnell zu fahren ist einfacher als sparsam.

von Isabelle Riederer

Der Startschuss für meinen Langstreckenrekordversuch mit dem rein elektrischen VW ID.7 startet Ende September kurz nach zehn Uhr am Hauptsitz der AMAG in Cham. Das Ziel: mit einer Batterieladung so viele Kilometer wie möglich fahren. Laut WLTP schafft die Elektrolimousine aus Wolfsburg 709 Kilometer. Diese Marke ist doch zu knacken, oder?

81 Kilometer pro Runde

Die Teststrecke, ein Rundkurs mit 81 Kilometern, führt von Cham über Arth nach Rothenturm, Schindellegi, Sihlbrugg, Steinhausen und wieder zurück nach Cham. Ein Rundkurs, der alles beinhaltet, was man im Alltag fährt – Autobahnen, Überlandstrassen, durch Ortschaften hindurch, bergauf und wieder bergab. Insgesamt acht Testfahrer

sind über zwei Tage eingeteilt, ich bin bereits als zweite Fahrerin dran. Zugegeben, ich bin etwas nervös. Bleifussfahren ist einfach, aber möglichst sparsam unterwegs zu sein, ist eine Herausforderung. E-Auto-Fan und Hypermiler Felix Egolf gibt mir vorab hilfreiche Tipps. So sollte man alles, was man nicht braucht, ausschalten. Dazu gehören Klimaanlage, Heizung und zahlreiche Assistenzsysteme – ausser der Notbremsassistent.

Sparsam durch Segeln

Eine Stärke von Elektroautos ist das sogenannte Segeln, also der Leerlauf des Fahrzeugs. Dabei kann Strom gespart und der Akku aufgeladen werden. «Am besten segelt der ID.7 Pro S, wenn man den Automatik-Dreheschalter auf Position «N» stellt», erklärt Felix Egolf. «Rollen ist besser als



Hypermiler Felix Egolf gibt Tipps für sparsames Fahren.

Rekuperieren und Rekuperieren ist besser als mechanisches Bremsen.» Ganz wichtig: immer im ECO-Modus und vorausschauend fahren. «Bei leichten Gefällstrecken und Temporeduktionen den Schalter auf «N» stellen und das Fahrzeug früh ausrollen lassen, dann mit «D» leicht rekuperieren und anschliessend mit der Fussbremse gleichmässig rekuperativ verzögern», erklärt mir Felix Egolf. Der Elektrofan hat bereits am Vortag mit dem ID.7 Pro S einige



Auf den ersten Kilometern übt sich Redaktorin Isabelle Riederer in Genügsamkeit.

Runde gedreht und einen Verbrauchswert von 10,2 Kilowattstunden erzielt.

Übung macht den Meister

Nun denn, auf geht's. ECO-Modus ein, alles andere aus. Auf den ersten Kilometern versuche ich so zaghaft wie möglich übers Gaspedal zu streicheln, nur kein Bodenblech geben. Auf der Autobahn möchte ich mich hinter einen Lastwagen klemmen, doch weit und breit ist keiner da, wenn man ihn mal braucht. Überland gewöhne ich mich langsam an das Spiel zwischen «N», «D» und «B». Es braucht ein wenig Übung, bis man den Dreh mit Automatik-Dreh-schalter hinter dem Lenker raus hat. Doch kaum hatte ich ihn raus, wurde ich zum Stromsparfuchs. Besonders bergab im Leer-



Immer in den ECO-Modus schalten, dann spart man zusätzlich Strom.

lauf macht es richtig Spass, wenn man Kilometer frisst und gleichzeitig Strom spart.

Rekord geschafft!

Zurück in Cham schaue ich gespannt auf den Touchscreen in der Mitte des Armaturenbretts. Wie ich wohl abgeschnitten habe? 11,7 Kilowattstunden auf 100 Kilometer – das ist gut! Ich habe genau den idealen Durch-

schnittswert geschafft. Ob die anderen Testfahrer das auch hinkriegen? Und wie! Nach zwei Tagen, 15 Stunden und 42 Minuten reiner Fahrzeit und einem durchschnittlichen Verbrauch von 10,3 Kilowattstunden schafft der VW ID.7 Pro S mit einer einzigen Batterieladung 794 Kilometer und stellt damit einen neuen Schweizer Langstreckenrekord auf.

Sechs Monate im Dauertest

Die Redaktion von electric WOW hatte sechs Monate lang einen VW ID.7 im Dauertest. In dieser Zeit haben wir über 10'000 Kilometer absolviert. Selbst anfängliche Elektroskeptiker hat die Reiselimousine mit der Zeit immer mehr begeistert. Hier das Fazit der Redaktion.



Fabio Simeon: Technik/Effizienz

Der Akku unseres VW ID.7 ist 77 Kilowattstunden gross, damit sind theoretisch 600 Kilometer Reichweite möglich. In der Praxis waren es im Schnitt knapp 450 Kilometer – ein Topwert! Auch in Sachen Ladegeschwindigkeit machte der E-VW eine gute Figur. So lud er in gewissen Situationen sogar schneller als vom Werk angegeben. Wenn der SOC unter 20 Prozent lag, floss der Strom mit über 180 Kilowatt, VW gibt 175 Kilowatt als Maximum an. Im Durchschnitt waren es gut 130 Kilowatt, eine Ladung von zehn auf 80 Prozent dauerte rund eine halbe Stunde.



Mario Borri: Platzangebot

Der VW ID.7 wurde als reines Elektroauto entwickelt. Die Motorhaube muss nicht gross sein, einen Getriebetunnel braucht es nicht. Ausserdem ist der Wagen knapp fünf Meter lang und der Radstand beträgt fast drei Meter. Entsprechend grosszügig ist die Passagierkabine dimensioniert: Der VW ID.7 bietet für eine Limousine aussergewöhnlich viel Platz, und zwar nicht nur für die Passagiere, sondern auch fürs Gepäck: Der Kofferraum fasst 532 bis 1586 Liter, da braucht es eigentlich keine Kombi-Version mehr.



Isabelle Riederer: Design

Das bislang grösste Modell aus der elektrischen ID-Familie zeigt seinen Anspruch schon beim Aussehen. Der ID.7 will in die gehobene Mittelklasse und hat dementsprechend Präsenz. Kurze Überhänge, fließende Formen, dazu das typische forsche Markengesicht mit dem VW-Logo in der Mitte und eine markante



Heckpartie mit durchgehendem Leuchtband. Kurzum: Der ID.7 gefällt auf Anhieb. Die schlüpfrige Stromlinienform ist aber nicht nur schick, sondern sorgt auch für einen Luftwiderstandsbeiwert (cW-Wert) von gerade mal 0,23.



Michael Lusk: Fahrverhalten

Der Volkswagen ID.7 überzeugt durch ein ausgewogenes Fahrverhalten. Auf langen Strecken zeigt er sich dank seiner Effizienz und des leisen, komfortablen Fahrwerks als sparsamer Begleiter. Seine 286 PS sorgen jedoch dafür, dass er auch auf kurvigen Strassen agil und dynamisch unterwegs ist. Trotz seiner Grösse bleibt er dabei wendig und bietet eine direkte Lenkung sowie ausreichend Power für Überholmanöver, was ihn sowohl für entspanntes Cruisen als auch für sportliche Fahrten attraktiv macht.

«Arbeiten unter Spannung»: Bereit für Operationen am offenen E-Auto-Herzen

Das Kurszentrum für Automobiltechnik AUTEF führte im Oktober den Pilotkurs «Arbeiten unter Spannung» durch. Eine Umfrage unter den Teilnehmenden zeigt, wie wichtig dieses Zusatzwissen ist.

von Mario Borri



Kursleiter Bernward Limacher schaut zu und greift ein, wenn es sein muss.

Wer Arbeiten an Elektrofahrzeugen oder Komponenten durchführen muss, welche nicht spannungsfrei geschaltet werden können, setzt sich besonderen Gefahren aus. Für den richtigen Umgang damit bedarf es einer fundierten Weiterbildung, die über den Kurs «Arbeitssicherheit – sicher arbeiten an Elektro- oder Hybridfahrzeugen» hinaus geht. Die Teilnehmenden des Kurses «Arbeiten unter Spannung» holen sich alle notwendigen Kompetenzen, damit sie auf diese Situation vorbereitet sind. Der hohe Praxisanteil (16 Praxis- zu acht Theorielektionen) soll dem Rechnung tragen. «Ziel des neuen Kurses ist es, dem Werkstattmitarbeitenden die Angst vor Arbeiten am offenen E-Auto-Herzen zu nehmen, den Respekt aber nicht zu verlieren»,

so Kursleiter Bernward Limacher. Die Ausbildung schliesst mit einer Prüfung ab. Das Zertifikat wird vom AKZ Kompetenzzentrum alternative Antriebe Schweiz ausgestellt.



Weitere Kurse zum Thema HV-Arbeiten – einfach QR-Code scannen

Benno Zürcher, Karl Graf Automobile, Mettmenstetten (ZH)



«Der Autef-Kurs nimmt einem die Angst vor dem Arbeiten an der offenen Batterie, lehrt aber den nötigen Respekt. Die Vorgehensweisen bei einem Akku-Defekt sind vom Hersteller vorgegeben. Wenn aber mal etwas nicht nach Schema F funktioniert, muss man improvisieren, um eine alternative Lösung zu finden. Dies wird von den beiden Kursleitern Markus Roth und Bernward Limacher gefördert.»

Nicolas Armanini, AO Automobile AG (Emil Frey Gruppe), Zürich



«Ich komme bereits viel mit Elektroautos in Kontakt, unsere Marken Peugeot, Citroën, DS und Opel haben alle entsprechenden Modelle im Angebot. Als Mitarbeiter des technischen Aussendienstes muss ich auch an Batterien unter Spannung arbeiten können. Wir hatten kürzlich einen Brandfall, ich freue mich schon, den Akku auszubauen, zu öffnen und die Ursache des Defekts zu finden.»

Dominic Lack, Lack Autotechnik GmbH, Gunzgen (SO)



«Ich interessiere mich sehr für die Elektromobilität. Wir sind Servicepartner der chinesischen E-Automarke JAC. Obwohl wir bisher keinen entsprechenden Defekt an einem JAC hatten, will ich wissen, was man dann machen muss. So habe ich bisher alle Autef-Kurse besucht. Ausserdem will ich parat sein, wenn dann die ersten Garantieausläufer kommen. Ich könnte mir auch vorstellen, mich darauf zu spezialisieren.»

Silvan Burkhard, Garage E. Burkhard AG, Gunzwil (LU)



«Ein solcher Kurs ist für uns freie Garagisten praktisch die einzige Möglichkeit, um mit der E-Fahrzeugtechnik in Berührung zu kommen. Bis jetzt hatte ich jedenfalls noch kein Elektroauto in der Werkstatt. Und darum ist es wichtig, schon bevor der erste defekte Stromer in die Garage kommt, den Umgang damit zu lernen. Spannend ist auch, verschiedene Messgeräte anzuwenden und die abgelesenen Werte zu interpretieren.»

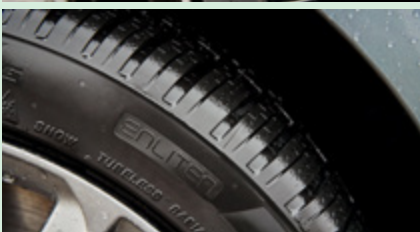
Bridgestone fördert Elektromobilität mit wegweisendem EV-ready-Reifenportfolio für den Ersatzmarkt

Der Premiumhersteller setzt bei der Entwicklung neuer Produkte mithilfe der exklusiven Enliten-Technologien auf einen integrierten Ansatz und erweitert kontinuierlich sein Portfolio segmentübergreifend mit EV-ready-Reifen – für einen entscheidenden Beitrag zur Elektrifizierung des Strassenverkehrs.

Urs Lüchinger, Country Manager bei Bridgestone Schweiz, erklärt: «Unsere neuen Produkte wurden mit dem Ziel entwickelt, sowohl die hohen Leistungsanforderungen von Verbrennern als auch die speziellen Bedürfnisse von Elektrofahrzeugen optimal zu erfüllen. Durch den Fokus auf Premiumreifen, die dank der Enliten-Technologien für alle Antriebsarten ideal geeignet sind, transformiert sich die Forschung und Entwicklung bei Bridgestone.»

Bridgestone verfolgt eine klare Strategie: EV-ready-Reifen für alle Antriebsarten statt spezifischer Ersatzreifen für E-Fahrzeuge. Für Kunden und Partner im Handel vereinfacht dieser Ansatz das Bestandsmanagement und reduziert damit die Betriebskosten. Für Verkehrsteilnehmer bietet sich dadurch die Möglichkeit, Produkte anhand ihrer Leistungsmerkmale auszuwählen, unabhängig von der Antriebsart ihres Fahrzeugs. Und für Bridgestone ermöglicht diese Strategie eine schnellere Markteinführung sowie die Fähigkeit, flexibler auf Marktbedürfnisse reagieren zu können.

Eine Vielzahl der aktuellen Premiumreifen



Urs Lüchinger, Country Manager bei Bridgestone Schweiz

von Bridgestone ist bereits EV-ready. Der neue Winterreifen Blizzak 6 ENLITEN, der Bridgestone Turanza 6 ENLITEN sowie der Turanza All Season 6 ENLITEN bieten mit ihren besonderen Leistungsmerkmalen eine optimale Performance für Hybrid-, Elektro- sowie Verbrennerfahrzeuge. Elektroautos profitieren unter anderem von einem geringeren Rollwiderstand, der die Effizienz und damit auch die Reichweite der Batterie erhöht. Darüber hinaus bieten Reifen mit Enliten-Technologien – erkennbar an der besonderen «Enliten»-Markierung auf der Reifenflanke – eine herausragende Kontrolle. Unter Berücksichtigung des erhöhten Gewichts und Drehmoments von Elek-

trofahrzeugen entwickelte Bridgestone seine neuesten Produkte zudem mit einer höheren Verschleisstoleranz, zudem wird der Fahrkomfort durch eine geringere Geräuschentwicklung weiter verbessert.

«Die Mobilität entwickelt sich rasant weiter und Bridgestone engagiert sich intensiv dafür, die Elektrifizierung im Strassenverkehr effizienter und zugänglicher zu gestalten», betont Urs Lüchinger. «Unser Anspruch ist es, unseren Kunden ein vielfältiges Sortiment an hochwertigen Premiumreifen anzubieten, die für alle Antriebsarten, Wetterbedingungen und jede Art von Reise ideal geeignet sind.»



eGarage – das Garagenkonzept mit Zukunft

Die Klimaziele sind derzeit der wohl wichtigste Treiber für die Umstellung von Benzin auf Elektro, so stellen grosse Unternehmen wie die Swisscom und BKW ihre gesamte Fahrzeugflotte auf elektrische Antriebe um. Bei Privatpersonen hängt die Entscheidung oftmals mit der individuellen Wohnsituation, der Einstellung oder ökonomischen Aspekten zusammen.

Das Bedürfnis nach Sicherheit im Umgang mit Elektrofahrzeugen und die Marktentwicklung ist für die Lancierung von eGarage bereits im Jahr 2020 relevant gewesen. eGarage-Partner sind innovative Betriebe, welche umfassende Lösungen für elektrifizierte Fahrzeuge bieten. Beratung, Unterhalt, Reparatur, Zubehör und Lade-Infrastruktur erhält man aus einer Hand bei über 150 unabhängigen Partnern. Diese arbeiten markenneutral und haben sich dank der Schulungsangebote der hostettler autotechnik ag umfassende Kenntnisse und Kompetenzen für die Arbeiten mit Elektro- und Hybridfahrzeugen angeeignet. Die Partner haben oft auch elektrisch angetriebene Ersatzwagen und führen so ihre Kunden, die noch Benzin oder Diesel im Blut haben, an die neue Antriebsform heran. Bei der Beschaffung von Kundenfahrzeugen hilft auch die Unabhängigkeit des eGaragisten von einer Marke, somit ist eine gewisse Neutralität gegeben.

Mehr als klassische Arbeiten

Ein wichtiges Bestreben des eGarage-Netzwerks ist es, nebst etablierten Werkstattarbeiten Partnerschaften wie einen TÜV-zertifizierten Batterietest, Ladeinfrastruktur, einen Elektrokostenrechner sowie



Über zehn Trainings im Zusammenhang mit Elektromobilität



Im Jahr 2023 fand das erste eGarage-Forum der hostettler autotechnik ag statt.

Lager- und Occasionsfahrzeuge zu bieten. Der Endkunde erhält bereits vor dem Kauf die Unterstützung des Spezialisten und profitiert vom Wissen und den Tools wie dem bereitgestellten online digiCHECK (Marke, Laden, Wohnsituation).

Schulungen im Hochvoltbereich

Seit über 30 Jahren gibt es jährlich neu entwickelte Schulungen von ausgewiesenen Spezialisten bei der hostettler autotechnik ag, der Zentrale von eGarage und anderen Werkstattkonzepten wie Autofit. Mit dem Kunden im Mittelpunkt ist die hostettler autotechnik ag einer der beliebtesten unabhängigen Partner im Automotive-Bereich der Schweiz. Mehrmals pro Tag beliefert eine der zwölf Filialen in der Schweiz über 7000 Werkstätten mit Ersatzteilen in Erstausrüsterqualität.

Die hostettler autotechnik ag bietet ihren Kunden den eGarage-Partner allein über zehn Trainings im Zusammenhang mit Elektromobilität. «Der sichere Umgang mit Lithium-Ionen-Batterien» und «Service- und Unterhaltskompetenz von Elektrofahrzeugen» sind stets ausgebuchte



Claudia Schlatterer, Leiterin Werkstattkonzepte der hostettler autotechnik ag, berät gerne.

Weiterbildungen. So wird gewährleistet, dass gesetzlich vorgeschriebene Standards erfüllt werden und somit eine optimale Qualifikation der eGaragen für den Umgang mit Elektrofahrzeugen sichergestellt ist.

www.egarage.ch

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.

Gerade beim Auto sehen wir: Wenn wir Sorge für die Dinge 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 Cockpitpflege 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.

Hansjörg Hug,
CEO der FRIPPOO Produkte AG



Für die gepflegte Winterreise

Vom Kühlerschutz über
Scheibenreiniger bis zum
Enteiser: mit der Auto-Pflege
von polyston® fahren Sie richtig.



www.polyston.ch

polyston®

Swiss Clean & Care



Umstellung auf E-Flotte leicht gemacht

Die Elektrifizierung des Verkehrs ist entscheidend für eine nachhaltige Zukunft. Die Umstellung auf Elektromobilität im Flottenmanagement ist jedoch komplex und mit einigen Herausforderungen verbunden. AGROLA bietet eine innovative Ladelösung mit einem ausgeklügelten Abrechnungssystem.

Die Elektromobilität in der Schweiz schreitet weiter voran und ist ein notwendiger Schritt hin zu nachhaltiger Mobilität. Angesichts der hohen CO₂-Emissionen im Verkehrssektor gewinnt dieses Thema auch im gewerblichen Flottenmanagement zunehmend an Bedeutung. Die Herausforderung besteht darin, den Umstieg auf eine E-Flotte einfach und praktikabel zu gestalten.

Auf der Suche nach der richtigen Lösung

Eine Frage, die sich Flottenverantwortliche vielleicht zu Beginn stellen: Wie finde ich die Ladelösung, die zu uns passt und unsere Bedürfnisse zu 100 Prozent abdeckt? Wer auf eine E-Flotte umsteigt, benötigt ein flexibles und zuverlässiges System ohne lästige Zusatzverpflichtungen oder ein kompliziertes Abrechnungssystem.

AGROLA bietet Flottenmanagerinnen und -managern eine einfache Lösung für



jeden Anwendungsfall im Firmenumfeld. Diese Lösung umfasst differenzierte Preise für verschiedene Nutzergruppen, die Abrechnung nach Kostenstellen sowie Lademöglichkeiten für Mitarbeitende sowie Besucherinnen und Besucher. Die Lösung kann den gesamten Fuhrpark sowie das Laden zu Hause oder unterwegs umfassen. Fahrerinnen und Fahrer von Dienstfahrzeugen können auf diese Weise ihr Lademanagement transparent und komfortabel auf Geschäftskosten abwickeln. So entsteht für das Unternehmen eine ideale Kosten-

aufstellung, die konfigurierbar ist und ohne langfristige Bindung oder aufwendige administrative Prozesse auskommt.

Alles auf einen Blick

Transparenz und Nachvollziehbarkeit sind in der Administration für Flottenverantwortliche zentral. Die Ladelösung von AGROLA macht es ihnen deshalb bewusst einfach, den Überblick zu behalten. Sie erhalten monatlich eine übersichtliche Rechnung per E-Mail, auf der alle getätigten Ladungen aufgelistet sind. Zudem stellen wir den Fahrerinnen und Fahrern kostenlos die AGROLA Powercard zur Verfügung – und damit den Schlüssel zu einem Netz von über 250'000 Ladestationen in der ganzen Schweiz und in Europa. Die E-Mob-App rundet den ganzheitlichen Ansatz von AGROLA ab und erleichtert die Suche nach Ladestationen.

Trotz all dieser Vorteile ist die Umstellung auf eine elektrische Firmenflotte zweifellos eine komplexe Aufgabe und ein grosser Schritt für jedes Unternehmen. Deshalb begleiten die AGROLA-Profis Flottenmanagerinnen und -manager von der Bedarfsanalyse über die Konzeptentwicklung bis hin zur erfolgreichen Umsetzung. Auch für zukünftige Anforderungen an eine wachsende Ladeinfrastruktur ist gesorgt: Die Konzepte von AGROLA bieten flexible Erweiterungsmöglichkeiten. ■



MARKTÜBERSICHT



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

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

Nachfrage stockt weiterhin

Das laufende Schweizer Autojahr 2024 kommt mit 179'950 PW-Neuzulassungen (inkl. Direkt-Importe) in den ersten drei Quartalen weiterhin nicht auf Touren. Das Vorjahresergebnis wurde um 4,6 % oder 8731 Immatrikulationen verpasst. Diesen Trend vermochten diesmal die alternativen Antriebe (ohne Mild-Hybride) nicht zu beeinflussen. Denn mit 70'916 Neuzulassungen wurde das Ergebnis des Vorjahres nur um 35 PW verpasst, was sich auch negativ auf den Gesamtmarkt auswirkte. Eine Markterholung ist also auch 2024 nicht zu erwarten.

von Guido Biffiger

Die reinen PW-Elektrofahrzeuge stehen trotz vieler neuer Modelle auch weiterhin nicht nur in der Schweiz, sondern auch im restlichen Europa im Gegenwind. In der Schweiz rutschte der Marktanteil nach drei Quartalen 2024 auf nur noch 18,6 % ab (2023: 19,8 %), Spitzenreiter sind weiterhin der Tesla Model Y und Škoda Enyaq, der vom Volvo EX 30 auf den dritten Rang verdrängt wurde. Einziger Neuling in der Hitliste ist der VW ID.4.

Gegensätzliche Entwicklung

Die Marktanteile der PHEV sanken um weitere 0,8 % auf noch 8,6 %. Die Vollhybride (HEV) legten um 0,2 % auf immerhin 12,1 % zu. Bei den PHEVs blieb in den Top Ten der Volvo XC60 klarer Marktleader. Mercedes GLC und BMW X1/X2 sind weiterhin in der Spitzengruppe. Einziger Neuling ist der BMW X5 auf Rang acht – auf Kosten des Toyota Prius. Bei den Vollhybriden (HEV) dominieren weiterhin die japanischen Anbieter mit fünf PW in der Hitliste. Die beiden Spitzenreiter Toyota Yaris und Yaris Cross liegen weiterhin in Führung. Einziger Newcomer ist der Kia Sportage auf Platz neun.

E-Nutzfahrzeuge weiterhin schwach

E-Nutzfahrzeuge bis 3,5 Tonnen haben sich nach den ersten drei Quartalen 2024 nach einem schwachen Start und einem Anteil von 6,2 % wieder auf 6,6 % gesteigert. Die Hitliste wird neu vom Renault Kangoo E-Tech angeführt. Erfolgreichster Elektro-Pick-up ist weiterhin der Ford F 150 Lightning auf dem sechsten Rang. Der Nissan Townstar musste dem Citroën ë-Berlingo weichen. Erstes Nutzfahrzeug mit Plug-in-Technologie auf dem Schweizer Markt ist der Ford Transit Custom.

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



**MINUS
0,001 %**



Plug-in-Hybride



Rang	Modellreihe	2024
1	Volvo XC60	1459
2	Mercedes GLC	1187
3	BMW X1 / X2	979
4	Porsche Cayenne	604
5	Volvo XC90	588
6	Opel Astra	491
7	Peugeot 308	467
8	BMW X5	448
9	LR Range Rover Sport	417
10	Ford Kuga	414

Hybride



Rang	Modellreihe	2024
1	Toyota Yaris	2034
2	Toyota Yaris Cross	1751
3	Renault Clio	1226
4	Ford Kuga	1073
5	Dacia Jogger	1020
6	Toyota Corolla	983
7	Hyundai Tucson	976
8	Toyota C-HR	946
9	Kia Sportage	782
10	Honda HR-V	719

Wasserstoff

Rang	Modellreihe	2024
1	Hyundai Nexo	7
2	Toyota Mirai	4

E-Nutzfahrzeuge



Rang	Modellreihe	2024
1	Renault Kangoo E-Tech	214
2	VW ID.Buzz Cargo	116
3	Peugeot e-Expert	105
4	Toyota Proace City EV	89
5	Renault Master E-Tech	86
6	Ford F 150 Lightning	84
7	Toyota Proace EV	77
8	Fiat e-Scudo	65
9	Citroën ë-Berlingo	62
10	Ford e-Transit	59

Elektroautos



Rang	Modellreihe	2024
1	Tesla Model Y	5418
2	Volvo EX30	2394
3	Škoda Enyaq	2158
4	Audi Q4 e-tron / SB	1740
5	Tesla Model 3	1506
6	BMW iX1 / iX2	1389
7	VW ID.3	1294
8	Hyundai Ioniq 5	969
9	VW ID.4	770
10	Mercedes EQA	754

Elektroautos

Modell	Abarth 500e	Abarth 500e	Aiways U5	Aiways U6	Aixam S10 e-City	Aixam S10 e-Coupé	Alfa Romeo 33 Stradale	Alfa Romeo Junior elettrica	Alfa Romeo Junior elettrica Veloce	Alpine A290 GT
Body	HA	CA	SUV	SUV	HA	CO	CO	SUV	SUV	HA
Leistung (kW/PS)	114/155	114/155	150/204	160/218	6/8	6/8	552/750	115/156	207/282	130/177
Netto-Akkugrösse (kWh)	37,8	37,8	63	63	k. A.	k. A.	k. A.	51	51	52
Drehmoment (Nm)	235	235	310	315	50	50	k. A.	260	345	285
0-100 km/h (s)	7	7	7,8	7	-	-	3	9	5,9	7,4
V _{max} (km/h)	155	155	160	160	45	45	333	150	200	160
Antrieb	VR	VR	VR	VR	VR	VR	4x4	VR	VR	VR
Reichweite (km)	265	255	400	405	80-130	80-130	450	410	k. A.	380
Verbrauch/100 km (kW/h)	17,1	17,9	17	16	k. A.	k. A.	k. A.	16,7	k. A.	17
Zulassungen Jan.-Sept. 24	114 (inkl. Fiat)	32 (inkl. Fiat)	58			1		13		
Basispreis CHF ab	40'490	43'490	45'490	48'990	23'800	24'800	3'000'000	41'490	49'490	37'700

Modell	Alpine A290 GT Performance	Audi S e-tron GT quattro	Audi RS e-tron GT quattro	Audi RS e-tron GT Performance	Audi A6 Avant e-tron	Audi A6 Sportback e-tron	Audi S6 Avant e-tron	Audi S6 Sportback e-tron	Audi Q4 45 e-tron	Audi Q4 Sportback 45 e-tron
Body	HA	HA	HA	HA	ES	HA	ES	ES	SUV	SUV
Leistung (kW/PS)	160/218	435/592	500/680	550/748	270/367	270/367	370/503	370/503	210/286	210/286
Netto-Akkugrösse (kWh)	52	97	97	97	94,9	94,9	94,9	94,9	77	77
Drehmoment (Nm)	300	740	865	1027	565	565	855	855	545	545
0-100 km/h (s)	6,4	3,6	3,1	2,9	5,7	5,4	4,1	4,1	6,7	6,7
V _{max} (km/h)	170	245	250	250	210	210	240	240	180	180
Antrieb	VR	4x4	4x4	4x4	HR	HR	4x4	4x4	HR	HR
Reichweite (km)	364	605	593	584	720	756	647	675	532	532
Verbrauch/100 km (kW/h)	17	19,7	21,1	20,8	16,9	15,9	17,4	16,7	19,2	18,6
Zulassungen Jan.-Sept. 24		35	11	7					94	16
Basispreis CHF ab	40'900	129'900	152'900	165'900	88'260	88'710	109'020	108'000	58'600	60'550

Modell	Audi Q4 45 e-tron quattro	Audi Q4 Sportback 45 e-tron quattro	Audi Q4 55 e-tron quattro	Audi Q4 Sportback 55 e-tron quattro	Audi Q6 e-tron	Audi Q6 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
Body	SUV	SUV	SUV	SUV	SUV	SUV	SUV	SUV	SUV	SUV
Leistung (kW/PS)	210/286	210/286	250/340	250/340	225/306	285/388	360/490	250/340	250/340	300/408
Netto-Akkugrösse (kWh)	77	77	77	77	94,9	94,9	94,9	89	89	106
Drehmoment (Nm)	679	679	679	679	485	855	855	664	664	664
0-100 km/h (s)	6,6	6,6	5,4	5,4	6,7	5,9	4,4	6	6	5,6
V _{max} (km/h)	180	180	180	180	210	210	230	200	200	200
Antrieb	4x4	4x4	4x4	4x4	HR	4x4	4x4	4x4	4x4	4x4
Reichweite (km)	546	546	k. A.	k. A.	641	625	596	505	505	600
Verbrauch/100 km (kW/h)	19,5	18,9	19,5	18,9	19,1	19,6	18,4	24	23,7	24,4
Zulassungen Jan.-Sept. 24	796	266	356	212		203	96	70	12	170
Basispreis CHF ab	62'100	64'050	66'000	67'950	79'500	85'900	101'300	88'150	90'350	101'300

Modell	Audi Q8 Sportback 55 e-tron quattro	Audi SQ8 e-tron quattro	Audi SQ8 Sportback e-tron quattro	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
Body	SUV	SUV	SUV	HA	HA	HA	HA	SA	ES	SA
Leistung (kW/PS)	300/408	370/503	370/503	210/286	250/340	295/401	400/544	250/340	250/340	290/394
Netto-Akkugrösse (kWh)	106	106	106	67,1	81,3	81,1	81,1	81,2	81,2	81,2
Drehmoment (Nm)	664	973	973	400	430	600	795	430	430	590
0-100 km/h (s)	5,6	5,1	5,1	6	5,6	5,1	3,9	6	6,1	5,4
V _{max} (km/h)	200	210	210	190	190	200	225	193	193	215
Antrieb	4x4	4x4	4x4	HR	HR	4x4	4x4	HR	HR	4x4
Reichweite (km)	600	513	513	500	600	546	520	580	560	533
Verbrauch/100 km (kW/h)	24,1	29	28,2	18,6	18,6	19,8	21,9	18,9	19,3	20,2
Zulassungen Jan.-Sept. 24	68	45	43	22	81	22	241	18	40	19
Basispreis CHF ab	103'500	110'300	112'500	64'600	70'200	73'900	87'200	79'900	82'300	84'900

Elektroautos

Modell	BMW i5 xDrive 40	BMW i5 M60 xDrive	BMW i5 M60 xDrive	BMW i7 eDrive 50	BMW i7 xDrive 60	BMW i7 xDrive M70	BMW iX xDrive 40	BMW iX xDrive 50	BMW iX xDrive M60	BMW iX1 eDrive 20
Body	ES	SA	ES	SA	SA	SA	SUV	SUV	SUV	SUV
Leistung (kW/PS)	290/394	442/601	442/601	335/455	400/544	485/659	240/326	385/523	455/619	150/204
Netto-Akkugrösse (kWh)	81,2	81,2	81,2	101,7	101,7	101,7	74,4	109,4	107,7	64,7
Drehmoment (Nm)	590	820	820	650	745	1100	630	765	1015	250
0-100 km/h (s)	5,5	3,8	3,9	5,5	4,7	3,7	6,1	4,6	3,8	8,6
V _{max} (km/h)	215	230	230	205	240	250	200	200	250	170
Antrieb	4x4	4x4	4x4	HR	4x4	4x4	4x4	4x4	4x4	VR
Reichweite (km)	533	516	506	612	625	560	435	633	566	475
Verbrauch/100 km (kW/h)	20,2	20,5	20,8	20,3	19,6	23,8	21,2	21,3	24,7	17,2
Zulassungen Jan.-Sept. 24		83	98	5	33	3	58	220	50	178
Basispreis CHF ab	k. A.	117'400	119'600	142'400	172'500	222'440	96'300	121'800	156'900	53'600

Modell	BMW iX1 xDrive 30	BMW iX2 eDrive 20	BMW iX2 xDrive 30	BMW iX3	BYD Atto 3 EV	BYD Dolphin Active EV	BYD Dolphin Boost EV	BYD Dolphin Comfort EV	BYD Han EV AWD	BYD Seal EV
Body	SUV	SUV	SUV	SUV	HA	HA	HA	HA	SA	SA
Leistung (kW/PS)	230/313	150/204	230/313	210/286	150/204	70/95	130/177	150/204	380/517	230/313
Netto-Akkugrösse (kWh)	64,7	64,8	64,8	73,8	60,5	44,9	44,9	60,4	85,4	80,6
Drehmoment (Nm)	494	250	494	400	310	180	260	310	700	380
0-100 km/h (s)	5,6	8,6	5,6	6,8	7,3	10,9	7,5	7	3,9	5,9
V _{max} (km/h)	180	170	180	180	160	150	160	160	180	240
Antrieb	4x4	VR	4x4	HR	VR	VR	VR	VR	4x4	HR
Reichweite (km)	439	478	449	458	420	340	315	427	610	650
Verbrauch/100 km (kW/h)	19	16,9	17,7	17,8	16	15,2	15,8	15,9	18,5	k. A.
Zulassungen Jan.-Sept. 24	815	28	368	171	16				2	5
Basispreis CHF ab	60'700	55'300	62'400	79'200	k. A.	k. A.	k. A.	k. A.	k. A.	k. A.

Modell	BYD Seal EV AWD	BYD Seal U EV	BYD Tang EV AWD	Cadillac Lyriq AWD	Citroën Ami	Citroën ë-Berlingo	Citroën ë-C3	Citroën ë-C3 Aircross	Citroën ë-C4	Citroën ë-C4
Body	SA	SUV	SUV	SUV	SA	MPV	HA	SUV	HA	HA
Leistung (kW/PS)	390/530	160/218	380/517	388/528	6/8	100/136	83/113	83/113	100/136	115/156
Netto-Akkugrösse (kWh)	80,6	87	108,8	102	5,5	50	44	44	50	54
Drehmoment (Nm)	690	330	700	610	62,5	270	120	125	260	270
0-100 km/h (s)	3,8	9,6	4,4	5,3	-	11,7	10,4	12,9	10,8	10
V _{max} (km/h)	240	175	180	210	45	136	135	143	150	150
Antrieb	4x4	VR	4x4	4x4	VR	VR	VR	VR	VR	VR
Reichweite (km)	600	500	400	530	75	343	324	300	357	420
Verbrauch/100 km (kW/h)	k. A.	20,5	23,8	22,5	6	21,7	16,4	20,3	16,6	16,7
Zulassungen Jan.-Sept. 24	15	5	3	80	46	16			3	37
Basispreis CHF ab	k. A.	k. A.	k. A.	84'200	9590	39'100	24'990	26'490	29'990	31'990

Modell	Citroën ë-C4 X	Citroën ë-Space Tourer	Citroën ë-Space Tourer	Cupra Born 59 e-boost	Cupra Born 77 e-boost	Cupra Born VZ 79	Cupra Tavascan Endurance	Cupra Tavascan VZ 4WD	Dacia Spring Electric 45	Dacia Spring Electric 65
Body	SA	MPV	MPV	HA	HA	HA	SUV	SUV	SUV	SUV
Leistung (kW/PS)	115/156	100/136	100/136	170/231	170/231	240/326	210/286	250/340	33/45	48/65
Netto-Akkugrösse (kWh)	54	50	75	59	77	79	77	77	26,8	26,8
Drehmoment (Nm)	270	260	260	310	310	545	545	545	125	113
0-100 km/h (s)	9,5	13,1	13,1	6,7	7,1	5,6	6,8	5,5	19,1	13,7
V _{max} (km/h)	150	130	130	160	160	200	180	180	125	125
Antrieb	VR	VR	VR	HR	HR	HR	VR	4x4	VR	VR
Reichweite (km)	420	240	340	428	560	599	568	522	230	220
Verbrauch/100 km (kW/h)	16,7	28,2	28,2	18,2	17,9	17,3	17,4	18,1	13,9	14,5
Zulassungen Jan.-Sept. 24	2		12	15	558	66	1	79	38	152
Basispreis CHF ab	34'900	47'800	55'000	40'800	43'700	48'900	61'000	68'900	19'990	20'790

Elektroautos

Modell	Dongfeng M-Hero 1 4x4	DR 1,0 EV	DS3 E-Tense	Fiat 500e	Fiat 500e 3+1	Fiat 500e C	Fiat 500e	Fiat 500e 3+1	Fiat 500e C	Fiat 600e
Body	SUV	HA	SUV	HA	HA	CA	HA	HA	CA	SUV
Leistung (kW/PS)	800/1088	45/61	115/156	70/95	70/95	70/95	87/118	87/118	87/118	115/156
Netto-Akkugrösse (kWh)	142	31	54	23,8	23,8	23,8	42	42	42	51
Drehmoment (Nm)	1400	150	260	220	220	220	220	220	220	260
0-100 km/h (s)	4,2	17	9	9,5	9,5	9,5	9	9	9	9
V _{max} (km/h)	180	120	150	135	135	135	150	150	150	150
Antrieb	4x4	VR	VR	VR	VR	VR	VR	VR	VR	VR
Reichweite (km)	450	210	402	180-198	180-198	180-198	298-320	298-320	298-320	406
Verbrauch/100 km (kW/h)	k. A.	k. A.	15,5	13	13	13	15,6	15,6	15,6	16,4
Zulassungen Jan.-Sept. 24	4	1	3	3			296	31	73	177
Basispreis CHF ab	148'990	k. A.	47'100	29'490	37'490	38'490	36'490	38'490	39'490	38'190

Modell	Fiat e-Doblo	Fiat Grande Panda EV	Fiat e-Ulysse	Fisker Ocean Sport	Fisker Ocean Ultra	Fisker Ocean Extreme	Ford Capri Extended Range EV	Ford Capri Premium Extended Range EV	Ford Capri Extended Range 4x4 EV	Ford Explorer EU Extended Range EV
Body	MPV	HA	VAN	SUV	SUV	SUV	SUV	SUV	SUV	SUV
Leistung (kW/PS)	100/136	83/113	100/136	202/275	397/540	415/564	210/286	210/286	250/340	150/204
Netto-Akkugrösse (kWh)	50	44	75	k. A.	k. A.	106,5	77	77	79	79
Drehmoment (Nm)	260	k. A.	260	k. A.	k. A.	696,4	545	545	679	310
0-100 km/h (s)	11,7	k. A.	12,1	7,4	4,2	3,9	6,4	6,4	5,3	8,5
V _{max} (km/h)	135	k. A.	130	k. A.	k. A.	205	180	180	180	160
Antrieb	VR	k. A.	VR	VR	4x4	4x4	HR	HR	4x4	HR
Reichweite (km)	330	320	329	464	690	707	627	598	592	544
Verbrauch/100 km (kW/h)	18,3	k. A.	27,6	k. A.	k. A.	k. A.	16,3	16,3	18,4	17,4
Zulassungen Jan.-Sept. 24	2		9			71				
Basispreis CHF ab	42'490	k. A.	k. A.	45'900	59'800	65'900	51'205	54'720	54'007	43'092

Modell	Ford Explorer EU Extended Range EV	Ford Explorer Premium EU Extended Range EV	Ford Explorer EU Extended Range 4x4 EV	Ford Explorer Premium EU Extended Range 4x4 EV	Ford Mustang Mach E Standard	Ford Mustang Mach E Premium Extended	Ford Mustang Mach E Standard AWD	Ford Mustang Mach E Premium Extended AWD	Ford Mustang Mach E GT Extended AWD	Ford Mustang Mach E GT Rally AWD
Body	SUV	SUV	SUV	SUV	SUV	SUV	SUV	SUV	SUV	SUV
Leistung (kW/PS)	210/286	210/286	250/340	250/340	198/269	216/294	232/315	258/351	358/487	358/487
Netto-Akkugrösse (kWh)	77	77	79	79	72,6	91	72,6	91	91	91
Drehmoment (Nm)	545	545	679	679	430	430	580	580	860	950
0-100 km/h (s)	6,4	6,4	5,3	5,3	7,3	7	6,2	5,8	4,4	3,6
V _{max} (km/h)	180	180	180	180	180	180	180	180	200	200
Antrieb	HR	HR	4x4	4x4	HR	HR	4x4	4x4	4x4	4x4
Reichweite (km)	602	572	566	532	470	600	428	550	490	510
Verbrauch/100 km (kW/h)	15,1	15,1	17	17	17,8	17,3	19,6	18,8	21,2	21,3
Zulassungen Jan.-Sept. 24	70			47		65		108	173	
Basispreis CHF ab	47'802	51'245	50'545	53'986	50'952	58'608	57'728	65'120	65'254	74'798

Modell	GAC Aion V 750	Genesis G80 Electrified AWD	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
Body	SUV	SA	SUV	SUV	SUV	SUV	SUV	SUV	SUV	SUV
Leistung (kW/PS)	165/224	272/370	168/229	234/318	360/490	360/490	150/204	125/170	173/235	168/229
Netto-Akkugrösse (kWh)	90,2	87,2	77,4	77,4	77,4	77,4	68,8	58	58	77,4
Drehmoment (Nm)	240	700	350	605	700	700	310	350	605	350
0-100 km/h (s)	7,9	4,9	7,8	5,5	4	4,8	7,6	8,5	6,1	7,3
V _{max} (km/h)	160	225	185	200	235	235	160	185	185	185
Antrieb	VR	4x4	HR	4x4	4x4	4x4	VR	HR	4x4	HR
Reichweite (km)	750	520	517	470	466	455	412	384	360	476-507
Verbrauch/100 km (kW/h)	12,9	19,1	17	18,8	19,1	19,2	18,2	16,7	18,1	18
Zulassungen Jan.-Sept. 24		3	11	57	21	43	250	11	3	298
Basispreis CHF ab	k. A.	84'600	62'700	68'500	82'400	76'400	45'990 / 32'990	49'900	53'900	54'900

Elektroautos

Modell	Hyundai Ioniq 5 4WD EV 77 kWh	Hyundai Ioniq 5N Line 4WD EV 84 kWh	Hyundai Ioniq 5N 4WD EV 84 kWh	Hyundai Ioniq 6 EV 77,4 kWh	Hyundai Ioniq 6 4WD EV 77,4 kWh	Hyundai Instert EV 42 kWh	Hyundai Instert EV 49 kWh	Hyundai Kona EV 48 kWh	Hyundai Kona EV 65 kWh	JAC e-JS1
Body	SUV	SUV	SUV	SA	SA	SUV	SUV	SUV	SUV	HA
Leistung (kW/PS)	239/325	239/325	478/650	168/229	239/325	71/97	84/114	115/156	160/218	45/61
Netto-Akkugrösse (kWh)	77,4	84	84	77,4	77,4	42	49	48,4	65,4	31,4
Drehmoment (Nm)	605	605	770	350	605	147	147	255	255	150
0-100 km/h (s)	5,1	5,3	3,4	7,4	5,1	11,7	10,6	8,8	7,8	-
V _{max} (km/h)	185	185	260	185	185	140	150	162	172	102
Antrieb	4x4	4x4	4x4	HR	4x4	VR	VR	VR	VR	VR
Reichweite (km)	454-481	495	448	614	583	300	350	377	514	330
Verbrauch/100 km (kW/h)	19,1	18,1	21,2	14,3	15,1	15,3	15,3	14,8	16,6	11
Zulassungen Jan.-Sept. 24	5	530	122	41	162			8	691	39
Basispreis CHF ab	58'900	72'400	79'900	67'900	71'900	k. A.	k. A.	42'900	46'900	16'989

Modell	JAC e-JS4	JAC E30X	Jaguar I-Pace EV 400 AWD	Jeep Avenger BEV	Jiayuan Komi	KGM/Ssangyong Korando e-Motion	KMG/Ssangyong Torres EVX	Kia EV3 58 kWh	Kia EV3 81 kWh	Kia EV6 58 kWh
Body	SUV	HA	SUV	SUV	HA	SUV	SUV	SUV	SUV	SUV
Leistung (kW/PS)	142/193	100/136	294/400	115/156	34/56	152/207	152/207	150/204	150/204	125/170
Netto-Akkugrösse (kWh)	65,7	51,5	90,2	51	178	61,5	73,4	58,3	81,4	58
Drehmoment (Nm)	340	150	696	260	110	360	339	283	283	350
0-100 km/h (s)	11	-	4,8	9	7	8,5	8,1	7,5	7,7	8,5
V _{max} (km/h)	140	102	200	150	120	156	175	170	170	185
Antrieb	VR	VR	4x4	VR	VR	VR	VR	VR	VR	HR
Reichweite (km)	410	374	365	404	160	346	462	430	560	394
Verbrauch/100 km (kW/h)	18	14,9	21,2	16,4	k. A.	19,4	18,7	14,9	14,9	16,6
Zulassungen Jan.-Sept. 24	7		17	369	3	133	51			
Basispreis CHF ab	29'989	22'989	98'900	37'990	k. A.	40'990	41'990	36'950	42'550	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	Leapmotor C10	Leapmotor T03
Body	SUV	SUV	SUV	SUV	SUV	SUV	SUV	R0	SUV	HA
Leistung (kW/PS)	168/228	239/325	430/585	149/203	283/385	150/204	150/204	45/61	158/215	70/95
Netto-Akkugrösse (kWh)	77,4	77,4	77,4	99,8	99,8	64,8	64	21,9	69,9	41,3
Drehmoment (Nm)	350	605	740	350	700	255	395	140	320	158
0-100 km/h (s)	7,3	5,2	3,5	9,4	5,3	7,8	7,9	k. A.	k. A.	12
V _{max} (km/h)	185	185	260	185	200	167	167	120	k. A.	130
Antrieb	HR	4x4	4x4	HR	4x4	VR	VR	HR	HR	VR
Reichweite (km)	528	506	424	563	503	460	452	208	420	265
Verbrauch/100 km (kW/h)	16,5	17,2	20,6	20,2	22,8	16,2	15,7	k. A.	k. A.	15,7
Zulassungen Jan.-Sept. 24	144	236	59	4	273	298	19	2		
Basispreis CHF ab	57'950	60'750	77'900	76'950	84'950	39'950	46'950	k. A.	k. A.	k. A.

Modell	Lexus RZ 300e	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
Body	SUV	SUV	SUV	SUV	SUV	HA	HA	HA	C0	SA
Leistung (kW/PS)	150/204	230/313	450/612	450/612	675/918	450/612	450/612	675/918	1500/2040	325/442
Netto-Akkugrösse (kWh)	71,4	71,4	112	112	112	112	112	112	90	88
Drehmoment (Nm)	266	435	710	710	985	710	710	985	1704	550
0-100 km/h (s)	8	5,3	4,5	4,5	2,95	4,15	4,15	2,78	<2,9	4,7
V _{max} (km/h)	160	160	258	258	265	250	250	256	320	200
Antrieb	VR	4x4	4x4	4x4	4x4	4x4	4x4	4x4	4x4	HR
Reichweite (km)	478	438	600	535	450	610	610	485	347	725
Verbrauch/100 km(kW/h)	14,9	16,8	k. A.	k. A.	k. A.	k. A.	k. A.	k. A.	17,3	14,1
Zulassungen Jan.-Sept. 24	1	38		34	9		3	2		2
Basispreis CHF ab	62'900	69'900	95'882	119'869	149'865	95'882	119'869	149'865	2'000'000	91'000

Elektroautos

Modell	Lucid Air Pure AWD	Lucid Air Touring AWD	Lucid Air Grand Touring AWD	Lucid Air Sapphire AWD	Maserati GranCabrio Folgore Q4 BEV	Maserati GranTurismo Folgore Q4 BEV	Maserati Grecale Folgore Q4 BEV	Maxus Mifa 9	Mazda MX-30 EV	Mercedes e-Citan Tourer
Body	SA	SA	SA	SA	CA	CO	SUV	VAN	SUV	MPV
Leistung (kW/PS)	358/487	462/629	611/830	920/1251	560/762	560/762	410/558	180/245	107/146	90/122
Netto-Akkugrösse (kWh)	88	93	112	118	83	83	95	90	35,5	45
Drehmoment (Nm)	600	1000	1200	1939	1350	1350	820	350	271	245
0-100 km/h (s)	4	3,6	3,2	2	2,8	2,7	4,1	8,9	9,7	10,3
V _{max} (km/h)	200	225	270	330	290	325	220	180	140	134
Antrieb	4x4	4x4	4x4	4x4	4x4	4x4	4x4	VR	VR	VR
Reichweite (km)	725	725	792	700	441	455	431	440	200	284
Verbrauch/100 km (kW/h)	15,7	15,9	16	k. A.	23,7	22,1	27,8	21,8	17,9	19
Zulassungen Jan.-Sept. 24	2	5	15	7 (Dream P)		11	22	7	5	6
Basispreis CHF ab	100'000	105'000	135'000	260'000	232'500	222'300	135'400	67'400	42'600	46'764

Modell	Mercedes EQA 250	Mercedes EQA 250+	Mercedes EQA 300 Swiss Star 4Matic	Mercedes EQA 350 Swiss Star 4Matic	Mercedes EQB 250+	Mercedes EQB 300 Swiss Star 4Matic	Mercedes EQB 350 Swiss Star 4Matic	Mercedes EQC 400 4Matic	Mercedes EQE 300	Mercedes EQE 350+
Body	SUV	SUV	SUV	SUV	SUV	SUV	SUV	SUV	SA	SA
Leistung (kW/PS)	140/190	140/190	168/228	215/292	140/190	168/228	215/292	300/408	180/245	215/292
Netto-Akkugrösse (kWh)	66,5	70,5	66,5	66,5	70,5	66,5	66,5	80	89	90,6
Drehmoment (Nm)	385	385	390	520	385	390	520	760	550	565
0-100 km/h (s)	8,6	8,6	7,7	6	8,9	8	6,2	5,1	7,3	6,4
V _{max} (km/h)	160	160	160	160	160	160	160	180	210	210
Antrieb	VR	VR	4x4	4x4	VR	4x4	4x4	4x4	HR	HR
Reichweite (km)	531	560	459	459	534	447	447	437	622	682
Verbrauch/100 km (kW/h)	16,6	16,4	18,6	18,6	17,4	19,2	19,2	24,9	19,5	16,8
Zulassungen Jan.-Sept. 24		80	306	368	19	73	118	88	2	3
Basispreis CHF ab	54'700	63'500	55'400	57'400	62'331	61'427	63'435	79'200	80'200	87'300

Modell	Mercedes EQE 350 Executive 4Matic	Mercedes EQE 500 Executive 4Matic	Mercedes-AMG EQE 43 Executive 4Matic	Mercedes-AMG EQE 53 Exec. 4Matic	Mercedes EQE SUV 300	Mercedes EQE SUV 350+	Mercedes EQE SUV 350 Executive 4Matic	Mercedes EQE SUV 500 Executive 4Matic	Mercedes-AMG EQE SUV 43 Executive 4Matic	Mercedes-AMG EQE SUV 53 Executive 4Matic
Body	SA	SA	SA	SA	SUV	SUV	SUV	SUV	SUV	SUV
Leistung (kW/PS)	215/292	300/408	350/476	460/626	180/245	215/292	215/292	300/408	350/476	460/626
Netto-Akkugrösse (kWh)	89	90,6	90,6	90,6	90,6	96	90,6	96	90,6	90,6
Drehmoment (Nm)	765	858	858	950	550	565	765	858	858	950
0-100 km/h (s)	6,3	4,7	4,2	3,5	7,6	6,6	6,6	4,9	4,3	3,7
V _{max} (km/h)	210	210	210	220	210	210	210	210	210	240
Antrieb	4x4	4x4	4x4	4x4	HR	HR	4x4	4x4	4x4	4x4
Reichweite (km)	614	620	507	504	587	566	628	604	476	453
Verbrauch/100 km (kW/h)	19,5	19,5	23,7	22,9	21,2	20,9	21,9	21,9	25,5	25,4
Zulassungen Jan.-Sept. 24	64	40	75	18		1	54	153	33	15
Basispreis CHF ab	81'700	91'700	112'800	118'800	101'700	104'700	98'500	105'500	136'300	148'000

Modell	Mercedes EQS 450+	Mercedes EQS 450 Executive 4Matic	Mercedes EQS 500 4Matic	Mercedes EQS Executive 580 4Matic	Mercedes EQS 53 4Matic	Mercedes EQS 53 4Matic Dynamic Plus	Mercedes EQS SUV 450 Executive 4Matic	Mercedes EQS SUV 500 4Matic	Mercedes EQS SUV 580 Executive 4Matic	Mercedes-Maybach EQS SUV 680 4Matic
Body	SA	SA	SA	SA	SA	SA	SUV	SUV	SUV	SUV
Leistung (kW/PS)	265/360	265/360	330/449	400/544	484/658	560/761	265/360	330/449	400/544	484/658
Netto-Akkugrösse (kWh)	108,4	108,4	108,4	108,4	108,4	108,4	108,4	108,4	108,4	118
Drehmoment (Nm)	568	800	828	858	950	1020	800	828	858	950
0-100 km/h (s)	6,1	5,6	4,8	4,3	3,8	3,4	6,1	5,3	4,7	4,4
V _{max} (km/h)	210	210	210	210	220	250	210	210	210	210
Antrieb	HR	4x4	4x4	4x4	4x4	4x4	4x4	4x4	4x4	4x4
Reichweite (km)	754	718	719	718	571	529	673	673	673	612
Verbrauch/100 km (kW/h)	19,7	20,9	20,9	20,9	24,2	23,4	22,8	22,8	22,8	24,1
Zulassungen Jan.-Sept. 24	12	14	7	51	16		34	4	46	3
Basispreis CHF ab	141'925	136'104	153'970	162'401	190'304	k. A.	139'115	159'390	174'375	218'600

Elektroautos

Modell	Mercedes EQT	Mercedes EQV 300	Mercedes e-Vito Tourer	Mercedes e-Vito Tourer	Mercedes G 580 EQ 4Matic	MG4 Standard Electric	MG4 Luxury Electric	MG4 Trophy Extended Electric	MG4 XPower Electric	MG5 EV
Body	MPV	VAN	BUS	BUS	SUV	HA	HA	HA	HA	ES
Leistung (kW/PS)	90/122	150/204	150/204	150/204	432/587	125/170	150/204	180/245	320/435	115/156
Netto-Akkugrösse (kWh)	45	90	60	90	116	51	64	77	64	61
Drehmoment (Nm)	245	365	365	365	1164	250	250	350	600	k. A.
0-100 km/h (s)	k. A.	10	k. A.	k. A.	4,7	7,7	7,9	6,5	3,8	8,3
V _{max} (km/h)	134	160	140	160	180	160	160	180	200	185
Antrieb	k. A.	VR	VR	VR	4x4	HR	HR	HR	4x4	VR
Reichweite (km)	282	352	239	378	468	350	450	520	385	400
Verbrauch/100 km (kW/h)	19	28,7	27,8	27,9	30,3	17	16,6	16,5	18,7	17,9
Zulassungen Jan.-Sept. 24	10	39		83	3	18	43	11	31	2
Basispreis CHF ab	53'293	87'129	89'745	k. A.	162'900	28'990	35'990	39'990	40'990	k. A.

Modell	MG ZS Standard EV	MG ZS Long Range EV	MG Marvel R Performance EV	MG Cyberster	MG Cyberster 4x4	Microlino Lite	Microlino m-cro	Microlino m-cro	Microlino m-cro	Mini Aceman E
Body	SUV	SUV	SUV	RO	RO	HA	HA	HA	HA	SUV
Leistung (kW/PS)	115/156	130/177	212/288	250/340	400/544	6 kW/8 PS	12,5/17	12,5/17	12,5/17	135/184
Netto-Akkugrösse (kWh)	49,3	65,7	70	64	77	5,5	5,5	10,5	15	38,5
Drehmoment (Nm)	280	280	665	475	725	89	89	89	89	290
0-100 km/h (s)	8,6	8,6	4,9	5,2	3,2	-	-	-	-	7,9
V _{max} (km/h)	175	175	200	k. A.	200	45	90	90	90	160
Antrieb	VR	VR	4x4	HR	4x4	HR	HR	HR	HR	VR
Reichweite (km)	320	440	370	520	580	93	93	177	228	310
Verbrauch/100 km (kW/h)	17,3	17,8	20,9	k. A.	k. A.	k. A.	k. A.	k. A.	5,9	14,7
Zulassungen Jan.-Sept. 24	13	2	31						260	
Basispreis CHF ab	22'990	36'990	45'490	k. A.	k. A.	16'490	17'990	19'990	21'490	41'700

Modell	Mini Aceman SE	Mini Aceman JCW	Mini Cooper E	Mini Cooper SE	Mini Countryman E	Mini Countryman SE All4	Nammi Box	Nio EL6 4x4	Nio EL6 4x4	Nio EL7 4x4
Body	SUV	SUV	HA	HA	SUV	SUV	HA	SUV	SUV	SUV
Leistung (kW/PS)	160/218	190/258	135/184	160/218	150/204	230/313	70/95	360/490	360/490	480/653
Netto-Akkugrösse (kWh)	49,2	k. A.	36,8	49,8	64,6	64,6	42,3	73,5	90	73,5
Drehmoment (Nm)	330	k. A.	290	330	250	494	160	700	700	850
0-100 km/h (s)	7,1	k. A.	7,3	6,7	8,6	5,6	k. A.	4,5	4,5	3,9
V _{max} (km/h)	170	200	160	170	170	180	140	200	200	200
Antrieb	VR	VR	VR	VR	VR	4x4	VR	4x4	4x4	4x4
Reichweite (km)	406	k. A.	305	402	462	432	310	406	529	390
Verbrauch/100 km (kW/h)	14,7	k. A.	14,3	14,7	17,4	18,5	k. A.	21,2	20,4	23,1
Zulassungen Jan.-Sept. 24			26	201	47	193			2	
Basispreis CHF ab	45'400	k. A.	39'900	43'600	49'200	52'800	21'990	k. A.	k. A.	k. A.

Modell	Nio EL7 4x4	Nio EL8 4x4	Nio EL8 4x4	Nio ET5 4x4	Nio ET5 Touring 4x4	Nio ET5 4x4	Nio ET5 Touring 4x4	Nio ET7 4x4	Nio ET7 4x4	Nio ET7 4x4
Body	SUV	SUV	SUV	HA	ES	HA	ES	SA	SA	SA
Leistung (kW/PS)	480/653	480/653	480/653	360/490	360/490	360/490	360/490	480/653	480/653	480/653
Netto-Akkugrösse (kWh)	90	73,5	90	75	75	100	100	70	100	150
Drehmoment (Nm)	850	850	850	700	700	700	700	850	850	850
0-100 km/h (s)	3,9	4,1	4,1	4	4	4	4	3,8	3,8	3,8
V _{max} (km/h)	200	200	200	200	200	200	200	200	200	200
Antrieb	4x4	4x4	4x4	4x4	4x4	4x4	4x4	4x4	4x4	4x4
Reichweite (km)	509	375	487	456	430	590	560	450	580	k. A.
Verbrauch/100 km (kW/h)	21,6	23,1	22,3	21,2	23	18,6	19,3	22,3	21,8	k. A.
Zulassungen Jan.-Sept. 24							1			
Basispreis CHF ab	k. A.	k. A.	k. A.	k. A.	k. A.	k. A.	k. A.	k. A.	k. A.	k. A.

Elektroautos

Modell	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	Opel Combo-e Life	Opel Corsa Electric
Body	SUV	SUV	SUV	SUV	HA	HA	HA	ES	MPV	HA
Leistung (kW/PS)	160/218	178/242	225/306	290/394	110/150	160/218	115/156	115/156	100/136	100/136
Netto-Akkugrösse (kWh)	63	87	87	87	39	59	54	54	46,6	46,6
Drehmoment (Nm)	300	300	600	600	320	340	270	270	270	260
0-100 km/h (s)	7,5	7,6	5,7	5,1	7,9	6,9	9,2	9,2	11,3	8,7
V _{max} (km/h)	160	160	200	200	144	157	170	170	132	150
Antrieb	VR	VR	4x4	4x4	VR	VR	VR	VR	VR	VR
Reichweite (km)	414	544	498	498	270-285	385	429	429	345	354
Verbrauch/100 km (kW/h)	17,1	17,3	19,4	19,4	17	18	16,2	16,2	21,7	16,1
Zulassungen Jan.-Sept. 24	10	33	94	24	29	33	50	83	15	60
Basispreis CHF ab	45'990	52'490	59'490	67'990	31'990	39'940	39'300	40'340	43'800	32'290

Modell	Opel Corsa Electric	Opel Frontera 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	(GWM) Ora 03
Body	HA	SUV	SUV	SUV	SA	MPV	MPV	VAN	HA	HA
Leistung (kW/PS)	115/156	83/113	100/136	115/156	6/8	100/136	100/136	100/136	100/136	126/171
Netto-Akkugrösse (kWh)	47,6	44	46,6	50,6	5,5	46	69	46	69	45,4
Drehmoment (Nm)	270	125	260	270	k. A.	270	270	270	270	250
0-100 km/h (s)	8,1	12,1	9,2	9	-	13,3	12,1	13,3	12,1	k. A.
V _{max} (km/h)	150	140	150	150	45	130	130	130	130	160
Antrieb	VR	VR	VR	VR	VR	VR	VR	VR	VR	VR
Reichweite (km)	405	305	374	436	75	339	370	234	370	310
Verbrauch/100 km (kW/h)	14,6	18,5	17	16,7	k. A.	26,7	26,4	26,7	26,4	16,7
Zulassungen Jan.-Sept. 24	104		42	10	20		8		5	
Basispreis CHF ab	34'290	27'900	35'840	37'790	9690	51'990	59'990	52'550	60'550	k. A.

Modell	(GWM) Ora 03	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	Peugeot e-Rifter
Body	HA	HA	HA	SUV	SUV	HA	ES	SUV	SUV	MPV
Leistung (kW/PS)	126/171	100/136	115/156	100/136	115/156	115/156	115/156	157/214	157/214	100/136
Netto-Akkugrösse (kWh)	59,3	46,3	48,1	46,3	48,1	51	51	73	73	46,3
Drehmoment (Nm)	250	260	260	260	260	270	270	345	345	260
0-100 km/h (s)	6,9	9	8,2	9,1	9,9	10,5	10,7	8,8	9,7	11,7
V _{max} (km/h)	160	150	150	150	150	170	170	170	170	135
Antrieb	VR	VR	VR	VR	VR	VR	VR	VR	VR	VR
Reichweite (km)	420	346	374	374	436	429	429	545	503	354
Verbrauch/100 km (kW/h)	16,5	16,2	15,4	17	16,7	16,2	16,2	21,3	21,3	21,7
Zulassungen Jan.-Sept. 24		134	117	4	68	29	92	102	36	14
Basispreis CHF ab	k. A.	31'350	36'750	34'850	39'000	37'290	38'590	48'000	51'000	44'300

Modell	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 Single	Polestar 3 Long Range Dual 4x4	Polestar 3 Performance Dual 4x4
Body	VAN	VAN	CO	HA	HA	HA	HA	SUV	SUV	SUV
Leistung (kW/PS)	100/136	100/136	1397/1900	200/272	220/299	310/422	350/476	220/299	360/489	380/517
Netto-Akkugrösse (kWh)	46	69	120	69	82	82	82	107	107	107
Drehmoment (Nm)	260	260	2300	490	490	740	740	490	840	910
0-100 km/h (s)	10,8	11,9	1,86	6,4	6,2	4,5	4,2	7,8	5	4,7
V _{max} (km/h)	130	130	350	205	205	205	205	180	210	210
Antrieb	VR	VR	4x4	HR	HR	4x4	4x4	HR	4x4	4x4
Reichweite (km)	234	370	476	554	659	596	568	650	631	561
Verbrauch/100 km (kW/h)	26,7	26,4	k. A.	k. A.	k. A.	k. A.	k. A.	20	21,8	23
Zulassungen Jan.-Sept. 24		5		18	74	117	66		16	30
Basispreis CHF ab	52'650	60'650	2'250'000	47'900	54'900	57'900	64'400	78'800	85'800	92'800

Elektroautos

Modell	Polestar 4 Long Range Single	Polestar 4 Long Range Dual 4x4	Porsche Macan Electro	Porsche Macan 4 Electro	Porsche Macan 4S Electro	Porsche Macan 4 Turbo Electro	Porsche Taycan	Porsche Taycan Sport Turismo	Porsche Taycan 4 Cross Turismo	Porsche Taycan 4S
Body	SUV	SUV	SUV	SUV	SUV	SUV	SA	ES	ES	SA
Leistung (kW/PS)	200/272	400/544	250/340	285/387	330/448	430/584	300/408	300/408	320/435	340/462
Netto-Akkugrösse (kWh)	100	100	95	95	95	95	82,3	82,3	97	82,3
Drehmoment (Nm)	343	686	563	650	820	1130	410	410	585	695
0-100 km/h (s)	7,1	3,8	5,7	5,2	4,1	3,3	4,8	4,8	4,7	3,7
V _{max} (km/h)	200	200	220	220	240	260	230	230	220	250
Antrieb	HR	4x4	HR	4x4	4x4	4x4	HR	HR	4x4	4x4
Reichweite (km)	620	590	641	612	606	590	590	565	613	557
Verbrauch/100 km (kW/h)	18,1	21,7	19,8	21,1	20,7	20,7	19,7	20,6	22	20,7
Zulassungen Jan.-Sept. 24	21	64		33		27	7	11	35	37
Basispreis CHF ab	62'900	70'900	91'900	95'800	102'700	131'200	113'900	115'000	127'500	136'700

Modell	Porsche Taycan 4S Sport Turismo	Porsche Taycan 4S Cross Turismo	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
Body	ES	ES	SA	ES	ES	SA	ES	ES	SA	HA
Leistung (kW/PS)	340/462	380/517	520/707	520/707	520/707	570/775	570/775	570/775	580/789	70/95
Netto-Akkugrösse (kWh)	82,3	97	97	97	97	97	97	97	97	40
Drehmoment (Nm)	695	650	940	940	940	1110	1110	1110	1300	215
0-100 km/h (s)	3,7	3,8	2,7	2,7	2,8	2,4	2,4	2,5	2,3	k. A.
V _{max} (km/h)	250	240	260	260	250	260	260	250	290	150
Antrieb	4x4	4x4	4x4	4x4	4x4	4x4	4x4	4x4	4x4	VR
Reichweite (km)	534	610	630	606	597	630	604	596	554	300
Verbrauch/100 km (kW/h)	21,6	22	20,5	21,6	22	20,5	21,5	22	21,6	k. A.
Zulassungen Jan.-Sept. 24	47	46	12	2	4	5	9	11	2	
Basispreis CHF ab	137'800	143'000	198'400	199'500	200'000	237'900	239'000	239'500	272'500	k. A.

Modell	Renault 5 E-Tech 120 Electric	Renault 5 E-Tech 150 Electric	Renault Kangoo E-Tech II kw	Renault Kangoo E-Tech 22 kw	Renault Megane E-Tech 130 Electric	Renault Megane E-Tech 220 Electric	Renault Scenic E-Tech Electric	Renault Twingo E-Tech Electric	Renault Twizy ZE	Renault Zoe E-Tech Electric
Body	HA	HA	MPV	MPV	HA	HA	VAN	HA	HA	HA
Leistung (kW/PS)	90/122	110/150	90/122	90/122	96/131	160/218	160/218	60/82	13/17	100/136
Netto-Akkugrösse (kWh)	40	52	45	45	60	87	87	22	6,1	52
Drehmoment (Nm)	225	245	245	245	250	300	300	160	57	245
0-100 km/h (s)	k. A.	7,9	12,6	12,6	10,5	7,4	7,9	12,9	-	9,5
V _{max} (km/h)	150	150	135	135	150	160	160	135	80	140
Antrieb	VR	VR	VR	VR	VR	VR	VR	HR	HR	VR
Reichweite (km)	300	410	285	285	480	480	625	190	90	385
Verbrauch/100 km (kW/h)	k. A.	16,7	17,4	17,5	17,3	17,3	18,9	16,5	k. A.	20
Zulassungen Jan.-Sept. 24		12		45	9	411	453	120	7	172
Basispreis CHF ab	k. A.	32'500	36'000	37'600	37'700	40'700	43'700	22'000	16'900	31'300

Modell	Rimac Nevera	Rimac Nevera R	Rolls-Royce Spectre	Seres 5	Škoda Elroq 60	Škoda Elroq 85	Škoda Elroq 85 4x4	Škoda Enyaq IV 85	Škoda Enyaq IV 85 4x4	Škoda Enyaq IV Coupé 85 4x4
Body	CO	CO	CO	SUV	SUV	SUV	SUV	SUV	SUV	SUV
Leistung (kW/PS)	1408/1914	1550/2108	430/585	430/585	140/190	210/286	220/299	210/286	210/286	210/286
Netto-Akkugrösse (kWh)	120	k. A.	102	80	63	82	82	77	77	77
Drehmoment (Nm)	2340	k. A.	900	940	125/170	k. A.	210/286	545	679	679
0-100 km/h (s)	1,8	k. A.	4,5	4,3	k. A.	k. A.	k. A.	6,7	6,6	6,6
V _{max} (km/h)	412	k. A.	250	200	160	180	180	180	180	180
Antrieb	4x4	4x4	4x4	4x4	HR	HR	4x4	HR	4x4	4x4
Reichweite (km)	550	k. A.	488	483	560	k. A.	k. A.	560	533	527
Verbrauch/100 km (kW/h)	30	k. A.	23,6	k. A.	k. A.	k. A.	k. A.	15,8	16,9	16,5
Zulassungen Jan.-Sept. 24	1		14	3				501	1081	181
Basispreis CHF ab	2'000'000	k. A.	450'000	59'000	36'300	k. A.	k. A.	60'800	63'450	72'100

Elektroautos

Modell	Škoda Enyaq IV RS 4x4	Škoda Enyaq IV Coupé RS 4x4	Skywell Elaris Beo	Smart Fortwo EQ	Smart Hashtag 1	Smart Hashtag 1 Brabus AWD	Smart Hashtag 3	Smart Hashtag 3 Brabus AWD	Subaru Solterra eV AWD	Tesla Model 3 Standard Range
Body	SUV	SUV	SUV	CO	SUV	SUV	SUV	SUV	SUV	SA
Leistung (kW/PS)	250/340	250/340	150/204	60/82	200/272	315/428	200/272	315/428	160/218	208/283
Netto-Akkugrösse (kWh)	77	77	77	17,6	47	62	47	66	71,4	58
Drehmoment (Nm)	679	679	320	160	343	543	343	543	337	420
0-100 km/h (s)	5,5	5,5	k. A.	11,6	6,7	3,9	5,8	3,7	6,9	6,1
V _{max} (km/h)	180	180	150	130	180	180	180	180	160	201
Antrieb	4x4	4x4	VR	HR	HR	4x4	HR	4x4	4x4	HR
Reichweite (km)	539	545	400	132	310	400	325	415	413-454	513
Verbrauch/100 km(kW/h)	16,7	16,3	19,3	18,6	18,1	18,2	17,2	17,6	18,1	14,4
Zulassungen Jan.-Sept. 24	316	79	5	24	121	226	46	229	53	379
Basispreis CHF ab	68'000	70'000	k. A.	27'000	32'980	48'480	36'480	48'980	55'900	40'990

Modell	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	Tesla Model Y Long Range AWD	Tesla Model Y Performance AWD
Body	SA	SA	HA	HA	SUV	SUV	SUV	SUV	SUV	SUV
Leistung (kW/PS)	366/498	393/534	493/670	750/1020	493/670	750/1020	255/347	378/514	378/514	393/534
Netto-Akkugrösse (kWh)	82	82	100	100	100	100	57	79	79	79
Drehmoment (Nm)	493	660	755	1140	755	1140	350	493	493	660
0-100 km/h (s)	4,4	3,3	3,2	2,1	3,9	2,6	6,9	5,9	5	3,7
V _{max} (km/h)	201	261	250	322	250	262	217	217	217	250
Antrieb	4x4	4x4	4x4	4x4	4x4	4x4	HR	HR	4x4	4x4
Reichweite (km)	629	547	634	600	576	543	455	600	533	514
Verbrauch/100 km(kW/h)	16	16	17,5	18,7	19,1	20,8	15,7	15,5	16,9	17,3
Zulassungen Jan.-Sept. 24	831	295	97	70	126	61	1409		2983	1026
Basispreis CHF ab	48'990	56'990	82'990	97'990	87'990	102'990	42'990	46'990	49'990	55'990

Modell	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	Volvo EX30 Single EV
Body	SUV	SUV	VAN	VAN	VAN	SUV	SUV	SUV	SUV	SUV
Leistung (kW/PS)	150/204	160/218	100/136	100/136	100/136	175/238	185/252	300/408	325/442	200/272
Netto-Akkugrösse (kWh)	71,4	71,4	46	46	69	67	78	78	78	49
Drehmoment (Nm)	266	337	270	260	260	420	420	670	670	343
0-100 km/h (s)	7,5	6,9	11,2	12,1	13,3	7,3	7,3	4,7	4,6	5,7
V _{max} (km/h)	160	160	135	130	130	180	180	180	180	180
Antrieb	VR	4x4	VR	VR	VR	HR	HR	4x4	4x4	HR
Reichweite (km)	513	468	330	223	320	485	583	553	552	339
Verbrauch/100 km (kW/h)	14,4	15,9	18,1	24,8	26,4	18,1	17,5	18,7	18,7	17,8
Zulassungen Jan.-Sept. 24	18	277	21		18	3	25	159	29	67
Basispreis CHF ab	41'900	44'800	39'900	47'900	53'900	55'400	59'000	64'550	69'050	38'250

Modell	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	Voyah Dream 4x4
Body	SUV	SUV	SUV	SUV	SUV	SUV	SUV	SUV	SUV	VAN
Leistung (kW/PS)	200/272	315/428	175/238	185/252	300/408	325/442	205/279	300/408	380/517	320/436
Netto-Akkugrösse (kWh)	64	64	67	78	78	78	101	107	107	106,7
Drehmoment (Nm)	343	543	420	420	670	670	490	770	910	620
0-100 km/h (s)	5,3	3,6	7,3	7,3	4,8	4,6	8,4	5,9	4,9	5,9
V _{max} (km/h)	180	180	180	180	180	180	180	180	180	200
Antrieb	HR	4x4	HR	HR	4x4	4x4	HR	4x4	4x4	4x4
Reichweite (km)	476	450	479	576	539	537	580	600	590	482
Verbrauch/100 km (kW/h)	17,5	18	18,7	18,4	19,4	19,4	19,9	20,9	21,1	20
Zulassungen Jan.-Sept. 24	766	1561	8	80	396	71				1
Basispreis CHF ab	42'900	48'350	51'850	57'900	63'550	68'450	94'950	103'250	112'650	79'990

Elektroautos

Modell	Voyah Free 4x4	VW ID.3 Pure	VW ID.3 Pro	VW ID.3 Pro S	VW ID.3 GTX	VW ID.3 GTX Performance	VW ID.4 Pure	VW ID.4 Pro	VW ID.4 Pro 4Motion	VW ID.4 GTX 4Motion
Body	SUV	HA	HA	HA	HA	HA	SUV	SUV	SUV	SUV
Leistung (kW/PS)	360/490	125/170	150/204	150/204	210/286	240/326	125/170	210/286	210/286	250/340
Netto-Akkugrösse (kWh)	106,7	52	59	77	79	79	52	77	77	77
Drehmoment (Nm)	720	310	310	310	545	k. A.	310	545	472	545
0-100 km/h (s)	4,4	8,2	7,3	8,2	5,9	5,7	9	6,7	6,6	5,4
V _{max} (km/h)	200	160	160	160	180	200	160	180	180	180
Antrieb	4x4	HR	HR	HR	HR	HR	HR	HR	4x4	4x4
Reichweite (km)	500	388	434	557	604	591	364	550	527	521
Verbrauch/100 km (kW/h)	20,2	16,6	16,7	16,2	15,1	15,2	17,9	18,4	17,8	18,7
Zulassungen Jan.-Sept. 24	23			1275	19		66	118	360	226
Basispreis CHF ab	69'990	35'700	37'400	41'500	48'200	50'200	41'100	50'400	53'300	62'400

Modell	VW ID.5 Pro	VW ID.5 GTX 4Motion	VW ID.7 Pro	VW ID.7 Pro Tourer	VW ID.7 Pro S	VW ID.7 Pro S Tourer	VW ID.7 GTX 4Motion	VW ID.7 GTX 4Motion Tourer	VW ID. Buzz Pro	VW ID. Buzz Pro
Body	SUV	SUV	SA	ES	SA	ES	SA	ES	MPV	MPV
Leistung (kW/PS)	210/286	250/340	210/286	210/286	210/286	210/286	250/340	250/340	150/204	210/286
Netto-Akkugrösse (kWh)	77	79	77	77	86	86	86	86	77	79
Drehmoment (Nm)	545	k. A.	545	545	545	545	560	560	310	560
0-100 km/h (s)	6,7	5,4	6,5	6,5	6,6	6,6	5,4	5,5	10,2	10,2
V _{max} (km/h)	180	180	180	180	180	180	180	180	145	145
Antrieb	HR	4x4	HR	HR	HR	HR	4x4	4x4	HR	HR
Reichweite (km)	567	538	618	605	708	689	594	583	423	423
Verbrauch/100 km (kW/h)	18	18,6	16,1	15,2	15,1	15,5	18,4	18,8	22	20,7
Zulassungen Jan.-Sept. 24	38	67			90	121	1	8	110	14
Basispreis CHF ab	53'600	64'400	60'700	61'500	65'000	65'800	76'900	77'700	k. A.	67'240

Modell	VW ID. Buzz GTX 4Motion	VW e-Up!	Xpeng G6 Standard	Xpeng G6 Long Range	Xpeng G6 Performance AWD	Xpeng G9 Standard	Xpeng G9 Long Range	Xpeng G9 Performance AWD	Xpeng P7 Long Range	Xpeng P7 Performance AWD
Body	MPV	HA	SUV	SUV	SUV	SUV	SUV	SUV	SA	SA
Leistung (kW/PS)	250/340	61/83	190/258	210/286	350/476	230/313	230/313	405/551	203/276	348/473
Netto-Akkugrösse (kWh)	79	32,3	66	87,5	87,5	75,8	93,1	93,1	82,7	82,7
Drehmoment (Nm)	560	212	440	440	660	430	430	717	440	757
0-100 km/h (s)	6,5	11,9	6,6	6,2	4	6,4	6,4	3,9	6,7	4,1
V _{max} (km/h)	160	130	200	200	200	200	200	200	200	200
Antrieb	4x4	VR	HR	HR	4x4	HR	HR	4x4	HR	HR
Reichweite (km)	400	260	435	570	550	460	570	520	576	505
Verbrauch/100 km (kW/h)	k. A.	14,8	17,5	17,5	17,9	19,4	19,4	21,3	16,8	19,2
Zulassungen Jan.-Sept. 24		31								
Basispreis CHF ab	k. A.	28'400	k. A.	k. A.	k. A.	k. A.	k. A.	k. A.	k. A.	k. A.



KÄRCHER

NO ICE ICE BABY!

Lässt niemanden in der Kälte stehen – der elektrische Eiskratzer EDI 4. Endlich ein entspannter Start in den Wintermorgen, denn der elektrische Eiskratzer EDI 4 entfernt mit seiner rotierenden Abtragsscheibe auch hartnäckiges Eis in nur einem Zug. Schluss mit mühsam freigekehrzten Sichtfenstern... ab jetzt gilt: No Ice Ice Baby!

kaercher.ch



Plug-in-Hybride

Modell	Alfa Romeo Tonale 1.3 Plug-in Q4	Aston Martin Valhalla	Audi A3 SB 40 TFSle 2024	Audi A3 SB 45 TFSle 2024	Audi A6 50 TFSle quattro	Audi A6 55 TFSle quattro	Audi A7 50 TFSle quattro	Audi A7 55 TFSle quattro	Audi A8 60 TFSle quattro	Audi Q3 45 TFSle
Body	SUV	C0	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	2300	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
V _{max} (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 (kW/h)	1,7	k. A.	1,5	1,2	1,6	1,6	1,7	1,6	2,1	2,1
Zulassungen Jan.-Sept. 24	66		23	11	15	20	2	2	5	37
Basispreis CHF ab	57'190	1'000'000	47'750	50'950	83'450	94'200	83'950	95'700	141'300	54'750

Modell	Audi Q3 Sportback 45 TFSle	Audi Q5 50 TFSle quattro	Audi Q5 Sportback 50 TFSle quattro	Audi Q5 55 TFSle quattro	Audi Q5 Sportback 55 TFSle quattro	Audi Q7 55 TFSle quattro	Audi Q7 60 TFSle quattro	Audi Q8 55 TFSle quattro	Audi Q8 60 TFSle 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	290/394	360/490	290/394	360/490	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	5,7	5	5,3
V _{max} (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	80	84	62	59	84
Verbrauch/100 km (kW/h)	2,1	2	2	2	2	1,4	1,4	1,6	1,6	3
Zulassungen Jan.-Sept. 24	57	115	89	44	36	37	4	24	14	2
Basispreis CHF ab	56'500	76'200	80'100	84'000	86'200	99'350	117'450	105'900	122'500	230'000

Modell	Bentley Flying Spur 3.0 Hyb. 4WD	Bentley Flying Spur 4.0 Hyb. 4WD	BMW 225e Active Tourer xDrive	BMW 230e Active Tourer xDrive	BMW 320e xDrive	BMW 330e xDrive	BMW 330e xDrive	BMW 530e	BMW 530e	BMW 530e xDrive
Body	SA	SA	Van	Van	ES	SA	ES	SA	ES	ES
Leistung (kW/PS)	400/544	575/782	180/245	240/326	150/204	215/292	215/292	220/299	220/299	220/299
Netto-Akkugrösse (kWh)	18	k. A.	14,2	14,2	10,5	19,5	19,5	19,4	19,4	19,4
Drehmoment (Nm)	750	1000	477	477	350	420	420	450	450	450
0-100 km/h (s)	4,3	3,5	6,7	5,5	8,2	5,8	5,9	6,3	6,4	6,4
V _{max} (km/h)	285	285	195	205	219	230	230	230	220	218
Antrieb	4x4	4x4	4x4	4x4	4x4	4x4	4x4	HR	HR	4x4
Reichweite (km)	42	76	83-88	83-88	52	96	91	105	98	92
Verbrauch/100 km (kW/h)	3,3	k. A.	0,9	0,9	2,3	1,2	1,1	0,8	0,9	1
Zulassungen Jan.-Sept. 24	1		148	122	21	10	98	8	2	28
Basispreis CHF ab	240'000	k. A.	54'800	58'770	66'800	69'400	71'100	75'080	78'160	82'860

Modell	BMW 550e xDrive	BMW 550e xDrive	BMW M5 xDrive	BMW M5 xDrive	BMW 750e xDrive	BMW 760e xDrive	BMW X1 xDrive 25e	BMW X1 xDrive 30e	BMW X3 xDrive 30e	BMW X5 xDrive 50e
Body	SA	SA	SA	ES	SA	SA	SUV	SUV	SUV	SUV
Leistung (kW/PS)	360/489	360/489	535/727	535/727	360/489	420/571	180/245	240/326	220/299	360/489
Netto-Akkugrösse (kWh)	19,4	19,4	18,6	18,6	17,6	17,6	14,2	14,2	19,7	25,7
Drehmoment (Nm)	700	700	1000	1000	700	800	477	477	420	700
0-100 km/h (s)	4,3	4,4	3,5	3,6	4,9	4,3	6,8	5,7	6,1	4,8
V _{max} (km/h)	250	250	305	305	250	250	190	205	210	250
Antrieb	4x4	4x4	4x4	4x4	4x4	4x4	4x4	4x4	4x4	4x4
Reichweite (km)	93	91	69	67	80	78	86	85	90	104
Verbrauch/100 km (kW/h)	1	1,1	1,7	2	1,2	1,4	0,9	1	1	1,2
Zulassungen Jan.-Sept. 24		61			10	16	344	635	307	448
Basispreis CHF ab	94'980	97'860	159'800	162'300	155'690	172'400	62'680	65'180	77'900	117'080

Plug-in-Hybride

Modell	BMW XM 50e xDrive	BMW XM xDrive	BMW XM xDrive Label	BYD Seal U DM-i	BYD Seal U DM-i 4x4	Citroën C5 Aircross Hybrid	Citroën C5 Aircross Hybrid	Citroën C5 X Hybrid	Citroën C5 X Hybrid	Cupra Formentor 1.4 e-Hybrid
Body	SUV	SUV	SUV	SUV	SUV	SUV	SUV	ES	ES	SUV
Leistung (kW/PS)	350/476	480/653	550/748	160/218	238/324	133/181	165/224	133/181	165/224	150/204
Netto-Akkugrösse (kWh)	25,7	25,7	25,7	18,3	18,3	12,4	14,2	12,4	14,2	12,8
Drehmoment (Nm)	700	800	1000	300	550	360	360	360	360	350
0-100 km/h (s)	4,3	4,3	3,8	8,9	5,9	8,9	8,9	8,6	7,9	7,8
V _{max} (km/h)	270	270	290	170	180	215	225	225	233	205
Antrieb	4x4	4x4	4x4	VR	4x4	VR	VR	VR	VR	VR
Reichweite (km)	83	81	81	80	70	57	64	63	63	59
Verbrauch/100 km (kW/h)	1,7	1,9	2	0,9	1,2	1,6	1,3	1,6	1,6	1,3
Zulassungen Jan.-Sept. 24	32	69	37	1		140	40		4	41
Basispreis CHF ab	139'400	185'300	211'700	k. A.	k. A.	32'990	39'890	39'990	55'490	50'650

Modell	Cupra Formentor VZ 1.4 e-Hybrid	Cupra Formentor 1.5 e-Hybrid	Cupra Formentor VZ 1.5 e-Hybrid	Cupra Leon 1.4 eHybrid	Cupra Leon 1.5 eHybrid	Cupra Leon 1.4 eHybrid	Cupra Leon 1.5 eHybrid	Cupra Leon VZ 1.4 eHybrid	Cupra Leon VZ 1.4 eHybrid	Cupra Leon VZ 1.5 eHybrid
Body	SUV	SUV	SUV	HA	HA	ES	ES	HA	ES	HA
Leistung (kW/PS)	180/245	150/204	200/272	150/204	150/204	150/204	150/204	180/245	180/245	200/272
Netto-Akkugrösse (kWh)	12,8	25,8	25,8	12,8	25,8	12,8	25,8	12,8	12,8	25,8
Drehmoment (Nm)	350	400	400	350	350	350	350	400	400	400
0-100 km/h (s)	7	7,9	7,2	7,5	7,7	7,7	7,9	6,7	7	7,1
V _{max} (km/h)	210	210	220	220	220	220	220	225	225	229
Antrieb	VR	VR	VR	VR	VR	VR	VR	VR	VR	VR
Reichweite (km)	55	125	119	62	133	61	133	60	59	125
Verbrauch/100 km (kW/h)	1,5	0,5	0,6	1,2	0,4	1,4	0,4	1,4	1,4	0,4
Zulassungen Jan.-Sept. 24	111	37			15		18	22	14	
Basispreis CHF ab	53'650	50'650	56'550	47'650	49'850	50'000	51'250	50'150	52'500	55'250

Modell	Cupra Leon VZ 1.5 eHybrid	Cupra Terramar VZ 1.5 eHybrid	DS4 E-Tense PHEV 225	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
Body	ES	SUV	HA	SUV	SUV	SUV	SA	SA	CO	RO
Leistung (kW/PS)	200/272	200/272	165/225	165/224	220/299	265/360	184/250	265/360	610/830	610/830
Netto-Akkugrösse (kWh)	12,8	25,8	12,4	14,2	14,2	14,2	15,6	15,6	7,45	7,45
Drehmoment (Nm)	400	400	360	360	300	520	360	520	740	740
0-100 km/h (s)	7,3	7,3	7,9	9,9	5,9	5,6	8,1	5,6	2,9	2,9
V _{max} (km/h)	229	215	233	225	235	235	240	250	330	330
Antrieb	VR	VR	VR	VR	4x4	4x4	VR	4x4	HR	HR
Reichweite (km)	125	121	62	65	63	57	73	62	25	25
Verbrauch/100 km (kW/h)	0,5	0,5	1,6	1,6	1,7	1,7	1,9	2,1	7,3	7,4
Zulassungen Jan.-Sept. 24	4	1	21	21	68	21		3	41	72
Basispreis CHF ab	56'550	61'800	46'900	44'900	49'800	65'400	80'500	98'800	311'150	345'840

Modell	Ferrari SF 90 Stradale 4x4	Ferrari SF 90 Stradale 4x4	Ferrari SF 90 XX Stradale 4x4	Ferrari SF 90 XX Stradale 4x4	Ford Explorer US 3.0 Ecoboost V6 4x4	Ford Kuga 2.5 PHEV	Ford Tourneo Custom 2.5 PHEV	Honda CR-V e:PHEV	Hyundai Santa Fe 1.6 T-GDI 4WD PHEV	Hyundai Tucson 1.6 T-GDI 4WD PHEV
Body	CO	RO	CO	RO	SUV	SUV	BUS	SUV	SUV	SUV
Leistung (kW/PS)	735/1000	735/1000	758/1030	758/1030	336/457	179/243	171/233	135/184	186/253	186/253
Netto-Akkugrösse (kWh)	7,9	7,9	7,9	7,9	13,1	14,4	16,5	17,7	13,8	k. A.
Drehmoment (Nm)	1066	1066	k. A.	k. A.	825	520	525	335	367	367
0-100 km/h (s)	2,5	2,5	2,3	2,3	6	7,3	k. A.	9,4	9,3	7,9
V _{max} (km/h)	340	340	320	320	230	200	k. A.	195	180	186
Antrieb	4x4	4x4	4x4	4x4	4x4	VR	VR	VR	4x4	4x4
Reichweite (km)	25	25	25	25	42	69	k. A.	82	54	k. A.
Verbrauch/100 km (kW/h)	7,4	8,1	k. A.	k. A.	2,9	1,2	2,1	0,8	1,7	1
Zulassungen Jan.-Sept. 24	7	31	4	3	108	414	15	63	44	368
Basispreis CHF ab	489'304	537'950	841'480	928'270	98'000	48'200	65'340	61'990	71'900	48'400

Plug-in-Hybride

Modell	Jaguar E-Pace P 300e 4WD	Jaguar E-Pace P 270e 4WD	Jaguar F-Pace P 400e 4WD	Jeep Compass 1.3 PHEV 4xE	Jeep Compass 1.3 PHEV 4xE	Jeep Compass 1.3 PHEV 4xE Trailhawk	Jeep Grand Cherokee 2.0 PHEV 4xE	Jeep Renegade 1.3 PHEV 4xE	Jeep Renegade 1.3 PHEV 4xE	Jeep Renegade 1.3 PHEV 4xE Trailhawk
Body	SUV	SUV	SUV	SUV	SUV	SUV	SUV	SUV	SUV	SUV
Leistung (kW/PS)	227/309	198/269	297/404	140/190	177/240	177/240	280/381	140/190	177/240	177/240
Netto-Akkugrösse (kWh)	k. A.	k. A.	k. A.	11,4	11,4	11,4	17,3	11,4	11,4	11,4
Drehmoment (Nm)	540	540	640	520	520	520	645	520	520	520
0-100 km/h (s)	6,5	7,3	5,3	7,9	7,3	7,3	6,3	7,7	7,1	7,1
V _{max} (km/h)	216	190	240	183	200	199	210	182	199	199
Antrieb	4x4	4x4	4x4	4x4	4x4	4x4	4x4	4x4	4x4	4x4
Reichweite (km)	58	58	46	45	46	45	51	4,2	42	42
Verbrauch/100 km (kW/h)	1,7	1,7	1,8	2	2,1	2,1	3	2,1	2,1	2,1
Zulassungen Jan.-Sept. 24	25	24	28	4	48		38	53	2	
Basispreis CHF ab	73'500	72'000	87'800	50'490	52'490	58'400	91'900	46'490	43'990	51'990

Modell	Jeep Wrangler 2.0 PHEV 4xE Unlimited	Jeep Wrangler 2.0 PHEV 4xE Rubikon	Kia Ceed 1.6 GDI PHEV	Kia Niro 1.6 GDI PHEV	Kia Sorento 1.6 T-GDI 4x4 PHEV	Kia Sportage 1.6 T-GDI 4x4 PHEV	Kia XCeed 1.6 GDI PHEV	Königsegg Gemera TFG	Königsegg Gemera HV8 2025	Lamborghini Revuelto
Body	SUV	SUV	ES	SUV	SUV	SUV	SUV	C0	C0	C0
Leistung (kW/PS)	280/381	280/381	104/141	126/171	185/252	180/245	104/141	1030/1401	1691/2300	746/1015
Netto-Akkugrösse (kWh)	17,3	17,3	8,9	11,1	13,9	13,8	8,9	14	14	3,8
Drehmoment (Nm)	637	637	265	337	367	350	265	1850	2750	1075
0-100 km/h (s)	6,5	6,5	10,8	10,4	8,8	8,3	11	1,9	k. A.	2,5
V _{max} (km/h)	177	156	171	161	183	191	160	400	k. A.	355
Antrieb	4x4	4x4	VR	VR	4x4	4x4	VR	4x4	4x4	4x4
Reichweite (km)	k. A.	k. A.	50	65	55	67	48	50	k. A.	10
Verbrauch/100 km (kW/h)	3,5	4,1	1,3	1	1,6	1,2	1,4	k. A.	k. A.	11,9
Zulassungen Jan.-Sept. 24	12		95	89	113	382	58			33
Basispreis CHF ab	81'400	85'400	39'500	40'650	59'450	50'450	39'500	k. A.	k. A.	500'000

Modell	Lamborghini Temerario	LR Defender 110 P 300e AWD	LR Discovery Sport P 270e AWD	LR Evoque P 270e AWD	LR Range Rover P 460e AWD	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
Body	C0	SUV	SUV	SUV	SUV	SUV	SUV	SUV	SUV	SUV
Leistung (kW/PS)	677/920	221/301	198/269	198/269	338/460	405/550	338/460	405/550	297/404	227/309
Netto-Akkugrösse (kWh)	k. A.	15,4	12,7	12,7	31,8	31,8	31,8	31,8	13,1	18,1
Drehmoment (Nm)	730	625	540	540	660	800	660	800	640	227
0-100 km/h (s)	2,7	7,6	7,4	7,2	5,7	5	5,5	4,9	5,4	6,3
V _{max} (km/h)	343	191	190	190	225	242	225	242	209	200
Antrieb	4x4	4x4	4x4	4x4	4x4	4x4	4x4	4x4	4x4	4x4
Reichweite (km)	8	51	61	57	114	113	111	111	63	74
Verbrauch/100 km (kW/h)	k. A.	2,9	1,5	1,3	0,8	0,9	0,8	0,8	1,9	0,9
Zulassungen Jan.-Sept. 24		79	70	163	72	74	250	166	60	107
Basispreis CHF ab	330'000	85'200	65'100	66'000	149'100	168'500	106'000	145'500	87'600	70'900

Modell	Lexus RX 450h+ e-Four	Lynd & Co 01 1.5 PHEV	Mazda CX 60 e-Sky-activ AWD PHEV	Mazda CX 80 e-Sky-activ AWD PHEV	Mazda MX-30 R-EV PHEV/Wankel	McLaren Artura PHEV	McLaren Artura Spider PHEV	Mercedes A 250 e	Mercedes A 250 e	Mercedes B 250 e
Body	SUV	SUV	SUV	SUV	SUV	C0	RO	HA	SA	VAN
Leistung (kW/PS)	227/309	192/261	241/327	241/327	125/170	500/680	515/700	160/218	160/218	160/218
Netto-Akkugrösse (kWh)	18,1	14,1	17,8	17,8	17,8	7,4	7,4	17,8	17,8	15,6
Drehmoment (Nm)	227	425	500	500	376	720	720	450	450	450
0-100 km/h (s)	6,5	8	5,8	6,8	9,1	3	3	7,4	7,5	7,6
V _{max} (km/h)	200	210	200	195	140	330	330	225	230	223
Antrieb	4x4	VR	4x4	4x4	VR	HR	HR	VR	VR	VR
Reichweite (km)	68	75	63	60	85	33	33	193	193	77
Verbrauch/100 km (kW/h)	1	1	1,4	1,6	1	4,8	4,8	0,7	0,7	0,9
Zulassungen Jan.-Sept. 24	39		163	8	83	4	5	39	5	5
Basispreis CHF ab	96'900	46'000 (€)	65'250	70'850	42'400	260'000	280'000	57'300	59'100	57'800

Plug-in-Hybride

Modell	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	Mercedes C 300 de 4Matic	Mercedes C 400 e 4Matic	Mercedes C 63 SE Performance 4Matic	Mercedes C 63 SE Performance 4Matic
Body	SA	ES	SA	SA	ES	SA	ES	SA	SA	ES
Leistung (kW/PS)	230/313	230/313	230/313	230/313	230/313	230/313	230/313	280/381	500/680	500/680
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)	550	550	550	750	750	750	750	650	1020	1020
0-100 km/h (s)	6,1	6,2	6,3	6,2	6,3	6,2	6,3	5,4	3,4	3,4
V _{max} (km/h)	245	240	240	243	241	235	232	250	280	270
Antrieb	HR	HR	4x4	HR	HR	4x4	4x4	4x4	4x4	4x4
Reichweite (km)	107	116	103	112	116	103	111	112	14	14
Verbrauch/100 km (kW/h)	0,5	0,6	0,6	0,4	0,4	0,5	0,5	0,6	7,3	7,3
Zulassungen Jan.-Sept. 24	2	8	25		2	11	52	12	19	34
Basispreis CHF ab	76'300	78'400	78'800	80'200	82'300	82'800	84'900	82'300	134'100	135'600

Modell	Mercedes CLA 250 e	Mercedes CLA SB 250 e	Merc E 300 e 4Matic	Merc E 400 e 4Matic	Mercedes E 300 de 4Matic	Mercedes E 300 de 4Matic	Mercedes E 300 de 4Matic All Terrain	Mercedes E 53 AMG 4Matic	Mercedes E 53 AMG 4Matic	Mercedes GLA 250 e
Body	HA	ES	SA	SA	SA	ES	ES	SA	ES	SUV
Leistung (kW/PS)	160/218	160/218	230/313	280/381	230/313	230/313	230/313	430/585	430/585	160/218
Netto-Akkugrösse (kWh)	15,6	15,6	25,4	25,4	25,3	25,3	25,3	k. A.	k. A.	11,5
Drehmoment (Nm)	450	450	760	840	880	880	840	1040	1040	450
0-100 km/h (s)	7,6	7,7	6,5	5,3	6,6	6,7	6,9	4	4	7,9
V _{max} (km/h)	229	226	234	250	233	223	213	280	280	210
Antrieb	VR	VR	4x4	4x4	4x4	4x4	4x4	4x4	4x4	VR
Reichweite (km)	82	82	102	103	104	97	97	100	95	70
Verbrauch/100 km (kW/h)	1,1	1,1	0,9	0,9	0,7	0,8	0,8	1	1,1	1,1
Zulassungen Jan.-Sept. 24	3	1	28	52	2	80	7	2	8	72
Basispreis CHF ab	59'750	60'850	85'800	91'900	86'200	88'600	98'200	120'700	123'300	64'200

Modell	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	Mercedes GLC Coupé 63 SE Performance 4Matic	Mercedes GLE 400 e	Mercedes GLE Coupé 400 e
Body	SUV	SUV	SUV	SUV	SUV	SUV	SUV	SUV	SUV	SUV
Leistung (kW/PS)	230/313	230/313	280/381	280/381	245/333	245/333	500/680	500/680	280/381	280/381
Netto-Akkugrösse (kWh)	27	27	27	27	27	27	6,1	6,1	27	27
Drehmoment (Nm)	550	550	650	650	750	750	1020	1020	600	600
0-100 km/h (s)	6,7	6,7	5,6	5,6	6,4	6,4	3,5	3,5	6,1	6,1
V _{max} (km/h)	218	220	237	239	217	219	275	275	210	210
Antrieb	4x4	4x4	4x4	4x4	4x4	4x4	4x4	4x4	4x4	4x4
Reichweite (km)	130	131	130	131	117	130	13	13	105	106
Verbrauch/100 km (kW/h)	0,7	0,7	0,7	0,6	0,5	0,5	7,5	7,5	1,2	1,1
Zulassungen Jan.-Sept. 24	389	76	324	112	135	42	90	19	104	21
Basispreis CHF ab	80'000	89'900	83'100	93'500	82'700	93'100	137'200	139'300	112'100	116'400

Modell	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 Performance 4Matic	Mercedes-AMG One 4Matic	Mercedes S 580 e 4Matic	Mercedes S 580 e 4Matic L	Mercedes S 63 E Performance 4Matic	Mercedes Maybach S 580 e
Body	SUV	SUV	SUV	SUV	SA	CO	SA	SA	SA	SA
Leistung (kW/PS)	245/333	245/333	400/544	400/544	620/843	782/1063	375/510	375/510	590/802	375/510
Netto-Akkugrösse (kWh)	27	27	27	27	k. A.	k. A.	k. A.	k. A.	k. A.	k. A.
Drehmoment (Nm)	750	750	750	750	900	k. A.	750	750	1430	750
0-100 km/h (s)	6,9	6,9	4,7	4,7	2,9	2,9	4,9	4,9	3,3	5,1
V _{max} (km/h)	210	210	250	250	316	352	250	250	250	250
Antrieb	4x4	4x4	4x4	4x4	4x4	4x4	HR	4x4	4x4	HR
Reichweite (km)	102	100	86	88	12	18	107	107	36	93-101
Verbrauch/100 km (kW/h)	0,9	0,8	1,5	1,4	8,7	8,7	1	0,9	4,6	1
Zulassungen Jan.-Sept. 24	95	7	32	4	13	13	6	14	26	
Basispreis CHF ab	106'800	121'400	144'100	146'200	260'400	2'975'000	159'700	167'600	249'600	228'200

Plug-in-Hybride

Modell	Mercedes SL 63 SE Performance	MG EHS PHEV	Mini Countryman Coper SE ALL4	Mitsubishi ASX 1.6 PHEV	Mitsubishi Eclipse Cross 2.4 PHEV 4x4	Mitsubishi Outlander 2.4 PHEV 4x4 2025	Opel Astra 1.6 PHEV 180	Opel Astra SW 1.6 PHEV 180	Opel Astra GSE 1.6 PHEV 225	Opel Astra SW 1.6 PHEV 225
Body	CA	SUV	SUV	SUV	SUV	SUV	HA	ES	HA	ES
Leistung (kW/PS)	600/816	249/339	162/220	117/159	138/188	225/306	132/180	132/180	165/224	165/224
Netto-Akkugrösse (kWh)	k. A.	16,6	10	10,5	13,8	22,7	12,4	12,4	12,4	12,4
Drehmoment (Nm)	850	432	385	300	332	650	360	360	360	360
0-100 km/h (s)	2,9	6,8	6,8	10,1	10,9	7,9	7,6	7,6	7,5	7,5
V _{max} (km/h)	317	164	196	170	162	170	225	225	235	235
Antrieb	HR	VR	4x4	VR	4x4	4x4	VR	VR	VR	VR
Reichweite (km)	14	52	47-51	49	45	86	58	58	57	57
Verbrauch/100 km (kW/h)	7,7	0,5	1,9	1,4	4,6	0,8	1,2	1,2	1,2	1,2
Zulassungen Jan.-Sept. 24	5	10	31	136	214		111	244	24	112
Basispreis CHF ab	237'300	34'990	54'790	43'999	43'299	k. A.	41'930	42'970	47'290	48'330

Modell	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 3008 1.6 PHEV 225	Peugeot 3008 1.6 PHEV 300	Peugeot 3008 1.6 PHEV 195 2024	Peugeot 408 1.6 PHEV 180
Body	SUV	SUV	HA	ES	HA	ES	SUV	SUV	SUV	HA
Leistung (kW/PS)	165/224	221/300	132/180	132/180	165/224	165/224	165/225	221/301	143/195	132/180
Netto-Akkugrösse (kWh)	13,2	13,2	12,4	12,4	12,4	12,4	14,2	14,2	17,9	12,4
Drehmoment (Nm)	360	520	360	360	360	360	360	520	300	360
0-100 km/h (s)	8,9	6,1	7,6	7,7	7,5	7,6	8,7	5,9	8,4	8,1
V _{max} (km/h)	225	235	225	225	235	235	225	235	220	225
Antrieb	VR	4x4	VR	VR	VR	VR	VR	4x4	VR	VR
Reichweite (km)	67	59	58-60	60	59	59	57	61	84	64
Verbrauch/100 km (kW/h)	1,3	1,1	1,4	1,4	1,4	1,4	1,6	1,5	0,9	1,1
Zulassungen Jan.-Sept. 24	30	148	79	251	54	83	36	14		57
Basispreis CHF ab	46'000	59'900	38'950	40'250	45'800	47'100	51'650	55'200	45'400	45'400

Modell	Peugeot 408 1.6 PHEV 225	Peugeot 5008 1.6 PHEV 195	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 911 Carrera GTS T-Hybrid	Porsche Cayenne E-Hybrid 4x4
Body	HA	SUV	HA	ES	HA	ES	HA	ES	C0	SUV
Leistung (kW/PS)	165/224	143/195	132/180	132/180	165/224	165/224	265/360	265/360	398/541	346/471
Netto-Akkugrösse (kWh)	12,4	17,8	12,4	12,4	12,4	12,4	12,4	12,4	k. A.	21,8
Drehmoment (Nm)	360	350	360	360	360	360	520	520	610	650
0-100 km/h (s)	7,8	8,3	8,2	8,3	7,9	8	5,2	5,2	3	4,9
V _{max} (km/h)	233	220	230	230	240	240	250	250	312	254
Antrieb	VR	VR	VR	VR	VR	VR	4x4	4x4	k. A.	4x4
Reichweite (km)	64	78	57	53	55	53	46	46	k. A.	74
Verbrauch/100 km (kW/h)	1,2	1	1,8	1,8	1,8	1,8	2	2	k. A.	1,8
Zulassungen Jan.-Sept. 24	28		1	8	2	4	2	10		137
Basispreis CHF ab	48'900	48'400	53'900	55'900	55'700	57'700	75'800	78'050	150'000	130'800

Modell	Porsche Cayenne Coupé E-Hybrid 4x4	Porsche Cayenne SE-Hybrid 4x4	Porsche Cayenne Coupé SE-Hybrid 4x4	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 E-Hybrid 4x4	Porsche Panamera Turbo SE Hybrid 4x4
Body	SUV	SUV	SUV	SUV	SUV	HA	HA	HA	HA	HA
Leistung (kW/PS)	346/471	382/519	382/519	544/739	544/739	346/470	346/470	400/544	500/680	575/782
Netto-Akkugrösse (kWh)	21,8	21,8	21,8	21,8	21,8	21,8	21,8	21,8	21,8	21,8
Drehmoment (Nm)	650	750	750	950	950	650	650	750	930	1000
0-100 km/h (s)	4,9	4,7	4,7	3,7	3,7	4,1	4,2	5,1	3,2	2,9
V _{max} (km/h)	254	263	263	295	295	280	280	290	315	325
Antrieb	4x4	4x4	4x4	4x4	4x4	4x4	4x4	4x4	4x4	4x4
Reichweite (km)	74	78	78	73	72	92	92	89	91	84
Verbrauch/100 km (kW/h)	1,8	1,7	1,7	2	2	1,4	1,4	1,4	1,7	1,7
Zulassungen Jan.-Sept. 24	141	82	69	63	112		13	34	34	4
Basispreis CHF ab	134'300	143'200	148'000	213'600	217'900	151'200	164'900	169'600	242'500	281'300

Plug-in-Hybride

Modell	Porsche Panamera Turbo SE Hybrid 4x4	Renault Captur 1.6 E-Tech PHEV 160	Renault Rafale E-TECH PHEV 4x4	Seat Leon 1.4 e-Hybrid	Seat Leon 1.4 e-Hybrid	Seat Tarraco 1.4 e-Hybrid	Škoda Kodiaq IV 1.5 TSI PHEV	Škoda Octavia RS 1.4 TSI PHEV 2023	Škoda Superb IV 1.5 TSI PHEV	Suzuki Across 2.5 PHEV 4x4
Body	HA	SUV	SUV	HA	ES	SUV	SUV	ES	ES	SUV
Leistung (kW/PS)	575/782	118/160	221/300	150/204	150/204	180/245	150/204	180/245	150/204	225/306
Netto-Akkugrösse (kWh)	21,8	9,8	k. A.	12,8	12,8	12,8	25,7	13	25,7	16,6
Drehmoment (Nm)	1000	205	400	350	350	400	350	400	350	391
0–100 km/h (s)	3	10,1	6,4	7,5	7,9	7,6	8,4	7,3	8,1	6
V _{max} (km/h)	325	173	180	220	220	205	210	225	220	180
Antrieb	k. A.	VR	4x4	VR	VR	VR	VR	VR	VR	4x4
Reichweite (km)	82	47	k. A.	133	131	54	100	52	100	75
Verbrauch/100 km (kW/h)	1,6	1,4	0,7	0,4	0,4	2	0,4	1,2	0,4	1
Zulassungen Jan.–Sept. 24		8		22	25	55	77	10	15	58
Basispreis CHF ab	295'100	40'200	52'400	44'500	45'000	57'150	54'650	40'570	55'730	57'990

Modell	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	Volvo V60 T8 e AWD PHEV	Volvo V90 T6 e AWD PHEV	Volvo V90 T8 e AWD PHEV	Volvo XC40 T4 PHEV
Body	SUV	HA	SUV	SA	SA	ES	ES	ES	ES	SUV
Leistung (kW/PS)	164/223	164/223	225/306	335/455	335/455	257/350	335/455	257/350	335/455	155/211
Netto-Akkugrösse (kWh)	13,6	13,6	18,1	18,8	18,8	18,8	18,8	18,8	18,8	10,7
Drehmoment (Nm)	398	206	600	709	709	659	709	659	709	405
0–100 km/h (s)	7,4	6,8	6	4,6	4,7	5,4	4,6	5,5	4,8	8,5
V _{max} (km/h)	180	177	180	180	180	180	180	180	180	180
Antrieb	VR	VR	4x4	4x4	4x4	4x4	4x4	4x4	4x4	VR
Reichweite (km)	86	86	75	91	89	92	92	88	88	41–46
Verbrauch/100 km (kW/h)	0,9	0,5	1	0,7	0,8	0,7	0,7	0,6	0,8	2,1–2,5
Zulassungen Jan.–Sept. 24	147	226	341	22	5	101	152	2	15	28
Basispreis CHF ab	47'900	42'900	54'900	76'550	99'650	74'400	81'100	94'150	101'850	k. A.

Modell	Volvo XC40 T5 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 Golf 1.5 TSI PHEV	VW Golf GTE 1.5 TSI PHEV	VW Passat GTE 1.4 TSI PHEV	VW Passat 1.5 TSI evo 2 PHEV
Body	SUV	SUV	SUV	SUV	HA	HA	HA	HA	ES	ES
Leistung (kW/PS)	192/261	257/350	335/455	335/455	150/204	180/245	150/204	200/272	160/218	150/204
Netto-Akkugrösse (kWh)	10,7	18,8	18,8	18,8	13	13	19,7	19,7	13	19,7
Drehmoment (Nm)	425	659	709	709	350	400	350	400	400	350
0–100 km/h (s)	7,3	5,7	4,9	5,4	7,4	6,7	7,2	6,6	7,6	8
V _{max} (km/h)	205	180	180	180	220	225	220	230	222	230
Antrieb	VR	4x4	4x4	4x4	VR	VR	VR	VR	VR	VR
Reichweite (km)	41–46	80	80	72	69	61	69	61	57	120
Verbrauch/100 km (kW/h)	2,1–2,5	0,9	0,9	1,2	1,2	1,2	0,4	0,4	1,3	0,5
Zulassungen Jan.–Sept. 24	36	531	928	588	45	33	37	16	16	10
Basispreis CHF ab	k. A.	81'350	86'650	111'850	49'100	53'100	49'900	55'100	58'700	56'600

Modell	VW Passat 1.5 TSI evo 2 PHEV	VW T7 Multivan 1.4 TSI PHEV	VW Tiguan 1.4 TSI PHEV	VW Tiguan 1.5 TSI evo 2 PHEV	VW Tiguan 1.5 TSI evo 2 PHEV	VW Touareg 3.0 V6 TSI 4M PHEV	VW Touareg R 3.0 V6 TSI 4M PHEV	(GWM) Wey Coffee 01
Body	ES	BUS	SUV	SUV	SUV	SUV	SUV	SUV
Leistung (kW/PS)	200/272	160/218	180/245	150/204	200/272	280/381	340/462	350/476
Netto-Akkugrösse (kWh)	19,7	10,4	13	19,7	19,7	17,9	17,9	40
Drehmoment (Nm)	400	350	400	400	400	600	700	847
0–100 km/h (s)	7,4	9	7,5	8,2	7,2	5,9	5,1	5
V _{max} (km/h)	230	192	205	210	215	250	250	235
Antrieb	VR	VR	VR	VR	VR	4x4	4x4	4x4
Reichweite (km)	120	60	49	129	122	50	52	146
Verbrauch/100 km (kW/h)	0,5	1,5	1,7	0,5	0,5	2,1	2,1	0,4
Zulassungen Jan.–Sept. 24	22	241	37	71	56	25	76	3
Basispreis CHF ab	63'700	67'720	55'700	51'900	60'900	99'600	108'300	k. A.

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	C0	R0	VAN	VAN	SUV	VAN	VAN	SUV	SUV	VAN
Leistung (kW/PS)	850/1156	850/1156	374/275	194/264	104/141	104/141	140/190	132/180	135/184	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	148	148	200	435	520	200
0-100 km/h (s)	2,5	2,8	k. A.	8,5	10,1	9,8	10	9,1	8,3	9,8
V _{max} (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 (kW/h)	24,1	24,5	k. A.	7,4	5,2	5	6,7	6,2	6,4	6,7
Zulassungen Jan.-Sept. 24	8	8			396	1020	36	44	1029	76
Basispreis CHF ab	4'000'000	4'500'000	k. A.	k. A.	28'090	26'590	52'750	45'200	47'850	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 ZR-V 2.0 MMD e:HEV 4WD	Hyundai Kona 1.6 GDI HEV	Hyundai Santa Fe 1.6 T-GDI 4WD HEV	Hyundai Tucson 1.6 T-GDI HEV
Body	HA	SUV	SUV	SUV	HA	HA	SUV	SUV	SUV	SUV
Leistung (kW/PS)	135/184	135/184	135/184	96/131	90/122	90/122	135/184	95/129	158/215	169/230
Netto-Akkugrösse (kWh)	k. A.	k. A.	k. A.	k. A.	k. A.	k. A.	k. A.	1,56	1,49	1,49
Drehmoment (Nm)	501	524	524	384	384	384	501	265	367	350
0-100 km/h (s)	7,8	9	9,4	10,6	9,4	9,7	7,8	12	9,8	8
V _{max} (km/h)	180	194	187	170	175	175	173	165	180	193
Antrieb	VR	VR	4x4	VR	VR	VR	VR	VR	4x4	VR
Verbrauch/100 km (kW/h)	4,7	5,9	6,7	5,4	4,5	4,8	5,7	4,8	7,3	5,9
Zulassungen Jan.-Sept. 24	178	7	255	719	326	101	319	585	87	72
Basispreis CHF ab	39'990	52'990	55'990	35'990	29'690	33'190	46'990	37'900	54'900	40'300

Modell	Hyundai Tucson 1.6 T-GDI 4WD HEV	Kia Niro 1.6 GDI HEV	Kia Sorento 1.6 T-GDI 4x4 HEV	Kia Sportage 1.6 T-GDI HEV 4x4	Lexus ES 300h	Lexus LBX HEV	Lexus LBX HEV E-Four	Lexus LM 350h AWD	Lexus LS 500h AWD	Lexus NX 350h
Body	SUV	SUV	SUV	SUV	SA	SUV	SUV	VAN	SA	SUV
Leistung (kW/PS)	169/230	95/129	160/215	154/210	160/218	100/136	100/136	184/250	264/359	179/244
Netto-Akkugrösse (kWh)	1,49	1,32	1,49	1,49	k. A.	k. A.	k. A.	k. A.	k. A.	18,1
Drehmoment (Nm)	350	265	367	350	423	185	185	239	650	239
0-100 km/h (s)	8,3	11,3	9,7	8,7	8,9	9,2	9,6	8,7	5,5	7,7
V _{max} (km/h)	193	160	183	186	180	170	170	190	250	200
Antrieb	4x4	VR	4x4	4x4	VR	VR	4x4	4x4	4x4	VR
Verbrauch/100 km (kW/h)	6,6	4,4	7,2	6,6	5,1	4,5	4,8	7,2	7,1	5,7
Zulassungen Jan.-Sept. 24	904	290	90	782	22	168	53	6		5
Basispreis CHF ab	43'000	33'950	53'950	46'100	59'900	35'900	45'400	154'900	k. A.	53'900

Modell	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	McLaren Speedtail	McLaren WI	MG 3 1.5 HEV	Mitsubishi ASX 1.6 HEV
Body	SUV	SUV	SUV	SUV	SUV	HA	CO	CO	HA	SUV
Leistung (kW/PS)	179/244	184/250	273/371	146/199	146/199	85/116	787/1070	938/1275	143/195	105/143
Netto-Akkugrösse (kWh)	18,1	k. A.	k. A.	k. A.	k. A.	k. A.	k. A.	1,6	k. A.	1,3
Drehmoment (Nm)	239	360	645	392	392	261	1150	1340	1,8	148
0-100 km/h (s)	8,7	7,9	6,2	8,5	8,7	9,7	3	2,7	8	9,9
V _{max} (km/h)	200	200	210	177	177	175	403	349	170	170
Antrieb	4x4	4x4	4x4	VR	4x4	VR	HR	HR	VR	VR
Verbrauch/100 km (kW/h)	6	6,3	8,1	4,7	5,2	3,8-4,2	15,6	k. A.	4,4	4,7
Zulassungen Jan.-Sept. 24	150	44	38	1	62	457			89	233
Basispreis CHF ab	62'900	79'900	109'900	44'900	49'900	27'750	2'600'000	2'200'000	194'90	31'499

Hybride

Modell	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	Renault Capture 1.6 E-Tech HEV 145	Renault Clio 1.6 E-Tech HEV 145	Renault Espace 1.2 E-Tech HEV 145
Body	HA	SUV	SUV	SUV	SUV	SUV	SUV	HA	HA	VAN
Leistung (kW/PS)	105/143	143/105	190/140	150/204	157/214	105/143	147/200	105/143	105/143	147/200
Netto-Akkugrösse (kWh)	1,3	k. A.	k. A.	k. A.	k. A.	1,2	2	1,2	1,2	2
Drehmoment (Nm)	148	148	580	330	525	270	205	260	260	205
0–100 km/h (s)	9,3	10,1	7,9	8	7	10,8	8,4	10,6	9,3	8,8
V _{max} (km/h)	180	166	170	170	180	174	174	170	175	175
Antrieb	VR	VR	VR	VR	4x4	VR	VR	VR	VR	VR
Verbrauch/100 km (kW/h)	4,3	4,8	5,3	5,8	6,3	4,4	5	5	4,9	4,7
Zulassungen Jan.–Sept. 24	284	291	420	7	480	220	612	579	1226	492
Basispreis CHF ab	27'499	35'790	41'590	48'990	51'990	34'300	41'400	27'900	24'500	44'600

Modell	Renault Rafale 1.2 E-Tech HEV	Renault Symbioz 1.6 E-Tech HEV	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	Toyota C-HR 2.0 HSD	Toyota C-HR 2.0 HSD 4x4	Toyota Corolla 1.8 HSD
Body	SUV	SUV	SUV	ES	SUV	SA	SUV	SUV	SUV	HA
Leistung (kW/PS)	147/200	105/143	85/116	103/140	85/116	160/218	103/140	146/198	146/198	102/140
Netto-Akkugrösse (kWh)	2	1,2	k. A.	1,3	k. A.	k. A.	13,6	13,6	13,6	k. A.
Drehmoment (Nm)	k. A.	260	198	327	198	423	327	480	480	327
0–100 km/h (s)	8,9	10,6	11,1	9,4	11,1	8,3	9,9	7,9	7,9	9,1
V _{max} (km/h)	175	170	175	180	180	180	175	180	180	180
Antrieb	VR	VR	4x4	VR	4x4	VR	VR	VR	4x4	VR
Verbrauch/100 km (kW/h)	4,7	4,7	5,9	4,5	5,9	5,3	4,7	5	5,1	4,4
Zulassungen Jan.–Sept. 24	194	116	497	70	500	54	122	226	598	157
Basispreis CHF ab	44'300	33'500	34'990	33'990	34'990	45'400	36'900	43'900	51'800	35'200

Modell	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 2.4 AWD HSD	Toyota RAV4 2.5 AWD-i HSD	Toyota RAV4 2.5 AWD-i HSD	Toyota Yaris 1.5 HSD
Body	ES	HA	ES	SUV	SUV	SUV	SUV	SUV	SUV	HA
Leistung (kW/PS)	102/140	144/196	144/196	102/140	146/197	146/197	243/330	160/218	163/222	85/116
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)	327	396	396	305	396	480	630	423	423	261
0–100 km/h (s)	9,4	7,4	7,7	9,4	7,7	7,6	k. A.	8,4	8,1	9,7
V _{max} (km/h)	180	180	180	170	180	180	170	180	180	175
Antrieb	VR	VR	VR	VR	VR	4x4	4x4	VR	4x4	VR
Verbrauch/100 km (kW/h)	4,6	4,7	4,8	5	5	5,3	10,2	4,3	5,7	3,8
Zulassungen Jan.–Sept. 24	441	91	294	104	60	463	136	4	663	644
Basispreis CHF ab	34'300	40'200	42'100	37'100	39'900	41'900	k. A.	k. A.	45'900	25'900

Modell	Toyota Yaris 1.5 HSD	Toyota Yaris Cross 1.5 HSD	Toyota Yaris Cross 1.5 AWD HSD	Toyota Yaris Cross 1.5 HSD	Toyota Yaris Cross 1.5 AWD HSD
Body	HA	SUV	SUV	SUV	SUV
Leistung (kW/PS)	96/131	85/116	85/116	96/130	96/130
Netto-Akkugrösse (kWh)	k. A.	k. A.	k. A.	k. A.	k. A.
Drehmoment (Nm)	305	261	261	305	305
0–100 km/h (s)	9,2	11,2	11,8	10,7	11,3
V _{max} (km/h)	175	170	170	170	170
Antrieb	VR	VR	4x4	VR	4x4
Verbrauch/100 km (kW/h)	4,2	4,4	4,7	4,5	4,8
Zulassungen Jan.–Sept. 24	1390	170	732	319	530
Basispreis CHF ab	32'900	29'900	32'400	36'900	39'900

E-Nutzfahrzeuge

Modell	Citroën Ami Cargo	Citroën ë-Berlingo Van	Citroën ë-Jumper	Citroën ë-Jumpy	Citroën ë-Jumpy	Fiat e-Doblò	Fiat e-Ducato	Fiat e-Scudo	Fiat e-Scudo	Ford F-150 Lightning
Body	SA	KW	KW	KW	KW	KW	KW	KW	KW	PICK-UP
Leistung (kW/PS)	6/8	100/136	88/120	100/136	100/136	100/136	210/286	100/136	100/136	337/458
Netto-Akkugrösse (kWh)	5,5	50	75	50	75	50	110	50	75	98
Drehmoment (Nm)	k. A.	270	410	270	270	260	410	260	260	1050
0-100 km/h (s)	–	11,7	k. A.	12,1	13,1	11,2	k. A.	12,1	13,3	4,5
V _{max} (km/h)	45	135	110	k. A.	130	130	k. A.	130	130	k. A.
Antrieb	VR	VR	VR	VR	VR	VR	VR	VR	VR	k. A.
Reichweite (km)	75	346	420	224	350	275	420	224	350	427
Verbrauch/100 km(kW/h)	k. A.	21,7	24,3	28,2	29,5	22,7	k. A.	26,1	27,3	k. A.
Zulassungen Jan.–Sept. 24	1	62			36	4	1		65	84
Basispreis CHF ab	10'065	37'511	90'480	40'862	56'634	34'581	61'606	35'338	42'148	127'000

Modell	Ford e-Transit Custom	Ford e-Transit Custom	Ford e-Transit	Ford e-Transit	Iveco Daily electric	Iveco Daily electric	Iveco Daily electric	JAC M3EV	JAC T8 EV 4x4	JAC T9 EV 4x4
Body	KW	KW	KW	KW	KW	KW	KW	KW	PICK-UP	PICK-UP
Leistung (kW/PS)	100/136	160/218	135/184	198/269	100/136	140/190	140/190	150/204	150/204	220/299
Netto-Akkugrösse (kWh)	82	82	68	68	74	74	111	53	k. A.	88
Drehmoment (Nm)	415	415	430	430	400	400	400	k. A.	k. A.	k. A.
0-100 km/h (s)	k. A.	k. A.	k. A.	4,5	k. A.	k. A.	k. A.	k. A.	k. A.	k. A.
V _{max} (km/h)	110	150	k. A.	k. A.	100	120	120	k. A.	150	k. A.
Antrieb	HR	HR	HR	HR	HR	HR	HR	HR	4x4	4x4
Reichweite (km)	317	317	317	350	180	260	300	232	313	330
Verbrauch/100 km(kW/h)	22,6	24,1	33	33	36	36	36	18,5	k. A.	k. A.
Zulassungen Jan.–Sept. 24	2	18	54	5	3		5	17		1
Basispreis CHF ab	59'230	61'690	74'020	76'570	k. A.	k. A.	k. A.	26'989	29'989	41'989

Modell	MAN eTGE	Maxus eDeliver 3	Maxus eDeliver 3	Maxus eDeliver 5	Maxus eDeliver 7	Maxus eDeliver 7	Maxus eDeliver 9	Maxus eDeliver 9	Maxus T90 EV	Maxus eTerraon 9 EV
Body	KW	KW	KW	KW	KW	KW	KW	KW	PICK-UP	PICK-UP
Leistung (kW/PS)	100/136	90/122	118/160	120/163	150/204	150/204	150/204	150/204	130/177	325/442
Netto-Akkugrösse (kWh)	35,8	52	52	64	77	88	72	88,5	89	102
Drehmoment (Nm)	290	225	225	240	330	330	310	310	310	k. A.
0-100 km/h (s)	–	12	12	10,7	11,6	11,4	k. A.	k. A.	k. A.	k. A.
V _{max} (km/h)	90	100	120	120	120	120	100	100	120	k. A.
Antrieb	VR	VR	VR	VR	VR	VR	VR	VR	HR	4x4
Reichweite (km)	120	238	238	335	318	370	280	328	330	430
Verbrauch/100 km (kW/h)	29–30,9	22,9	22,9	21	27,5	26,9	32,4	32,9	26,8	k. A.
Zulassungen Jan.–Sept. 24	1	28	3			18		20	5	
Basispreis CHF ab	69'455	k. A.	42'689	42'700	47'997	51'240	70'805	79'453	59'995	k. A.

Modell	Mercedes e-Citan	Mercedes e-Sprinter	Mercedes e-Sprinter	Mercedes e-Sprinter	Mercedes e-Vito	Mercedes e-Vito	Mercedes EQT	Nissan Townstar EV	Opel Combo-e Cargo	Opel Movano-e
Body	KW	KW	KW	KW	KW	KW	MPV	KW	KW	KW
Leistung (kW/PS)	90/122	85/116	100/136	150/204	85/116	85/116	90/122	90/122	100/136	199/270
Netto-Akkugrösse (kWh)	45	56	56	81	60	80	45	45	50	75
Drehmoment (Nm)	k. A.	k. A.	k. A.	400	295	295	245	245	260	220
0-100 km/h (s)	k. A.	k. A.	k. A.	k. A.	k. A.	k. A.	k. A.	11,6	11,7	12,1
V _{max} (km/h)	130	90	90	90	80	120	134	132	135	100
Antrieb	k. A.	k. A.	k. A.	k. A.	VR	VR	k. A.	VR	VR	VR
Reichweite (km)	298	k. A.	k. A.	k. A.	327	378	282	297	293	339
Verbrauch/100 km (kW/h)	18,7	48,3	48,3	50,1	21,4	k. A.	19	17,5	22,7	35,8
Zulassungen Jan.–Sept. 24	13	2	2	11		22		32	57	1
Basispreis CHF ab	51'660	k. A.	68'427	80'523	63'455	k. A.	56'482	47'554	43'867	80'740

E-Nutzfahrzeuge

Modell	Opel Vivaro-e Cargo	Opel Vivaro-e Cargo	Peugeot e-Boxer	Peugeot e-Expert	Peugeot e-Expert	Peugeot e-Partner	Renault Kangoo E-Tech	Renault Master E-Tech	Renault Master E-Tech	Renault Master E-Tech
Body	KW	KW	KW	KW	KW	KW	KW	KW	KW	KW
Leistung (kW/PS)	100/136	100/136	210/286	100/136	100/136	100/136	90/122	57/78	96/131	105/143
Netto-Akkugrösse (kWh)	50	75	110	50	75	50	45	40	40	87
Drehmoment (Nm)	270	270	410	270	270	270	245	300	300	300
0-100 km/h (s)	12,1	13,3	k. A.	12,3	12,3	k. A.	11,6	k. A.	k. A.	k. A.
V _{max} (km/h)	130	130	k. A.	130	130	k. A.	132	k. A.	k. A.	k. A.
Antrieb	VR	VR	VR	VR	VR	VR	VR	k. A.	k. A.	k. A.
Reichweite (km)	277	313	378	223	352	346	293	170	170	410
Verbrauch/100 km (kW/h)	22,4	22,4	k. A.	26,7	26,4	22,7	18,4	k. A.	k. A.	21
Zulassungen Jan.-Sept. 24	19	33	3		105	32	214	86		
Basispreis CHF ab	44'490	52'490	80'751	48'105	56'753	40'862	37'050	k. A.	k. A.	k. A.

Modell	Renault Trafic E-Tech	Toyota Proace City EV	Toyota Proace EV	Toyota Proace EV	Toyota Proace Max EV	VW e-Crafter	VW ID. Buzz Cargo	VW ID. Buzz Cargo Pro	VW ID. Buzz Cargo 4Motion
Body	KW	KW	KW	KW	KW	KW	BUS	BUS	BUS
Leistung (kW/PS)	90/122	100/136	100/136	100/136	205/279	100/136	150/204	210/286	250/340
Netto-Akkugrösse (kWh)	52	50	50	75	110	31,7	k. A.	79	79
Drehmoment (Nm)	k. A.	270	260	260	410	290	k. A.	560	k. A.
0-100 km/h (s)	13,6	11,2	k. A.	k. A.	k. A.	-	k. A.	140	10,2
V _{max} (km/h)	110	132	130	130	k. A.	90	k. A.	160	k. A.
Antrieb	VR	VR	VR	VR	VR	VR	k. A.	HR	4x4
Reichweite (km)	294	330	210	308	420	115	k. A.	421	406
Verbrauch/100 km(kW/h)	21,2	21,7	26,4	27,4	k. A.	21,5	k. A.	19	20
Zulassungen Jan.-Sept. 24	27	89	20	57		7	99	17	
Basispreis CHF ab	45'500	40'754	48'537	53'942	k. A.	k. A.	k. A.	61'358	64'092

Brennstoffzelle

Modell	BMW iX5 Hydrogen	Honda CR-V E:FCEV	Hyundai Nexo FC	Toyota Mirai FC	Gumpert Nathalie	Citroën ë-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.	17,7	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
V _{max} (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	0,79-0,84	k. A.	1,7	1,3	1,7
Zulassungen Jan.-Sept. 24			7	4				
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. Neu in der Tabelle finden Sie anstelle der Werte für die Zuladung die effektiven Zulassungszahlen von Jan.-Sept. 2024 der einzelnen Modelle inkl. Direktimporte. Die Zahlen sind inkl. Vorgänger. Bei Modellen mit unterschiedlichen Akkugrössen (vor allem Nutzfahrzeuge) kann die genaue Trennung nicht immer vorgenommen werden. Bei den Batteriekapazitäten arbeiten wir soweit wie möglich mit den Nettowerten. 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. In der Kategorie Brennstoffzelle finden Sie Modelle, die entweder mit Wasserstoff (BMW, Honda, Hyundai und Toyota) oder Methanol (Gumpert, Citroën, Opel und Peugeot) betrieben werden.

Stand: 6. Oktober 2024, Guido Biffert (gfb)

KAROSSERIEBEZEICHNUNGEN

SA Saloon, Limousine mit Stufenheck
HA Hatchback, Limousine mit Heckklappe
ES Estate, Kombi
CO Coupé
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 Nutzfahrzeugs, geschlossen ohne Seitenscheiben
PICK UP Pick-up

WETTBEWERB

www.electric-wow.ch/wettbewerb

**Preise im Wert
von insgesamt
3200 Franken
gewinnen!**

Durch seine leichte Handhabung und die starke Saugleistung leistet der praktische Helfer auch bei der Autoinnenreinigung nützliche Dienste.

Kleiner Sauger, grosse Wirkung

electric WOW und Kärcher verlosen 50 Akku-Handstaubsauger «CVH 2» im Wert von je 64 Franken.

Teilnahmeschluss ist der 30. November 2024.

Jetzt mitmachen auf:

www.electric-wow.ch/wettbewerb

Ob Schmutz im Frunk, Guetzi-Krümel auf dem Kindersitz oder getrockneter Schlamm, der aus dem Profil der Wanderschuhe auf die Fussmatte bröselt – die Liste der vielen kleinen, täglichen Malheure im Auto lässt sich beliebig erweitern. Nicht immer muss man dafür gleich mit grossen Gerätschaften anrücken. Der Akku-Handstaubsauger CVH 2 von Kärcher sorgt schnell und ohne grossen Aufwand dafür, dass alles wieder sauber wird. Durch seine leichte Handhabung und die starke Saugleistung leistet der praktische Helfer bei der Autoinnenreinigung wie auch zu Hause nützliche Dienste.

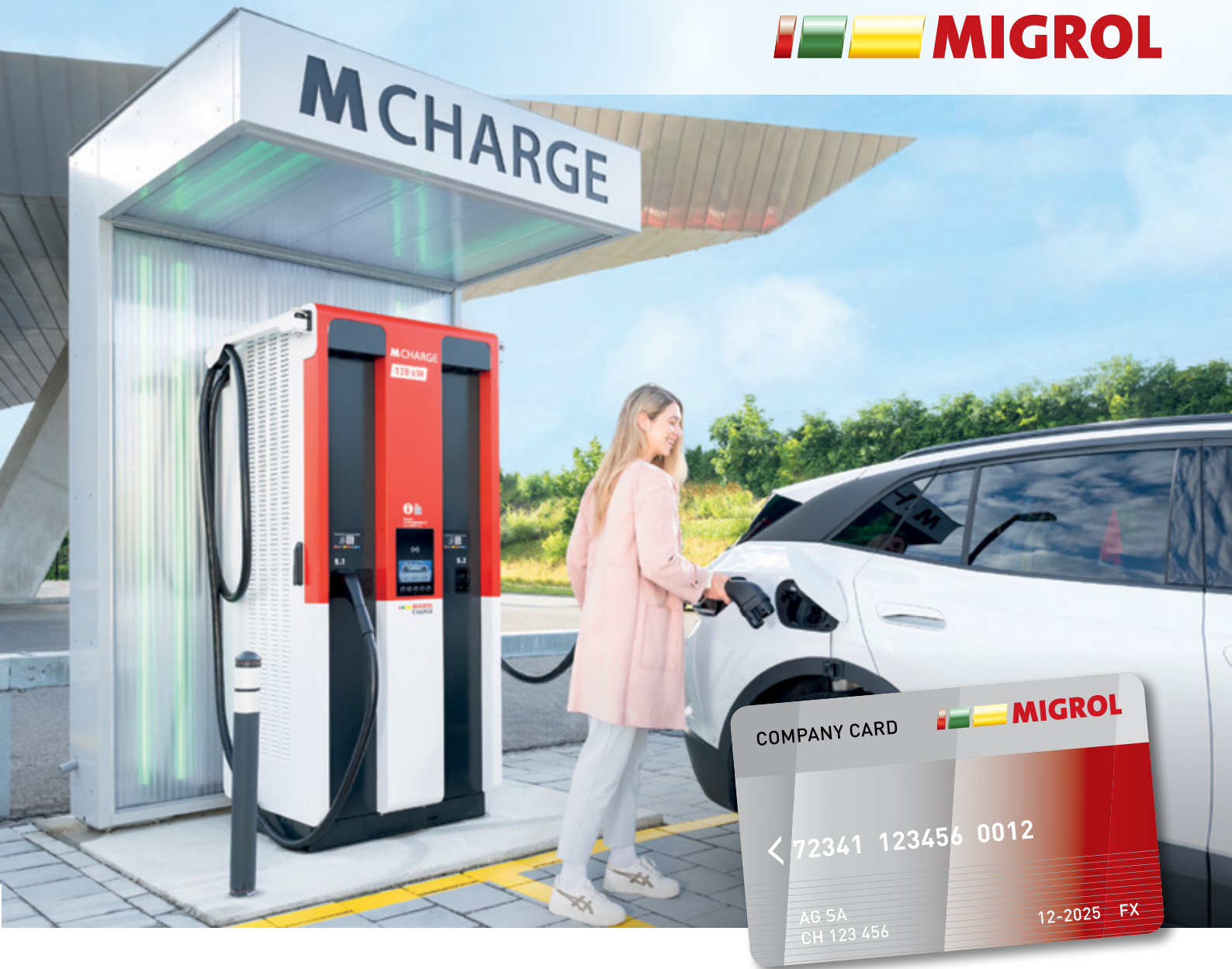
Mit der zusätzlichen Fugendüse gelangt man nicht nur in schmale Zwischenräume, sondern dank der Zwei-in-eins-Funktion eignet sie sich auch für das Absaugen sensibler Oberflächen. Für besonders saubere Abluft sorgt das zweistufige auswaschbare Filtersystem aus feinem Stahlnetz für Grobschmutz und Haare sowie dem nachgelagerten HEPA-Filter (EN 1822:1998).

www.kaercher.ch



Der Akku-Handstaubsauger CVH 2 von Kärcher sorgt ohne grossen Aufwand dafür, dass alles wieder schnell sauber wird.

KÄRCHER



Migrolcard – Ihre Flottenlösung auch im M-Charge Ladenetz

Migrol bietet Ihnen ein umfassendes Angebot für Ihre Fahrzeugflotte.



Migrol Company Card

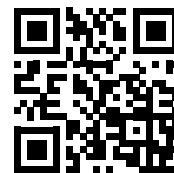
- > Ideale Lösung für die elektrifizierte Firmenmobilität oder Mischflotten
- > Monatliche MwSt.-konforme Abrechnung
- > Kostenübersicht im Online-Tool «Mein Konto»

www.migrol.ch/migrolcard



M-Charge App

- > Migrolcard 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
- > +41 44 495 16 16

MIT PIRELLI HABEN SIE DEN WINTER UNTER KONTROLLE.



Sichern Sie sich beim Kauf von vier Pirelli Winter- oder Ganzjahresreifen ab 17 Zoll **1 von 3 Prämien** und Sie nehmen automatisch an der Verlosung von **2 Ski-World-Cup-VIP-Tickets** teil.

Promotion gültig vom
2. September bis
21. Dezember 2024.

Konditionen und Teilnahme
unter pirelli.ch/winter-2024



pirelli.ch/winter-2024

TYRE life™

Einschliesslich
24 Monate TYRELIFE™
Reifengarantie!

PIRELLI

POWER IS NOTHING WITHOUT CONTROL