

electric

16 AUTOS IM TEST

Die neuesten Elektroautos & Plug-in-Hybride bereits gefahren

ENERGIEETIKETTE 2023

So ändern sich die Kategorien

BIDIREKTIONAL LADEN

Elektroautos und Solaranlagen kombiniert



VERGLEICH LADENETZANBIETER

Die wichtigsten Betreiber
in der Schweiz im Überblick

GROSSER MARKTÜBERBLICK

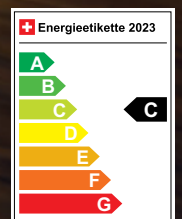
Daten und Preise von über 500
elektrifizierten Fahrzeugen



Quiet, impressive.

Der neue, rein elektrische Audi Q8 e-tron.
Mit bis zu 571 km Reichweite (WLTP).

Future is an attitude



Audi Q8 55 e-tron advanced quattro, 408 PS,
23,4 kWh/100 km, 0 g CO₂/km, Kat. C

EDITORIAL

Nur noch eine Frage der Zeit

Vor einigen Wochen war ich in Rom. Und zwar mit einem Elektroauto. Ich habe mich bewusst dafür entschieden, diesen Trip mit einem Stromer zu machen. Und zwar, weil das Zurücklegen von langen Strecken mit einem lautlosen E-Auto sehr angenehm ist. Ausserdem wollte ich selbst erfahren, wie gut die italienische Lade-Infrastruktur mittlerweile südlich der Wirtschaftszentren Mailand und Bologna ist. Und wie viel Zeit ich netto fürs Laden tatsächlich auf den rund 1000 Kilometern verliere.

Am Ende waren es gerade mal 15 Minuten, die ich mehr gebraucht habe, als wenn ich mit einem klassischen Verbrenner gefahren wäre. Denn im Gegensatz zu früher hatte ich gar nicht erst vor, so viele Kilometer ohne längere Pause durchzufahren. Sondern ich habe sowohl auf dem Hin- als auch auf dem Rückweg eine Übernachtung und Termine eingeplant.

Schon heute sticht deshalb das Argument, dass man auf weiter Fahrt mit einem Stromer unglaublich viel Zeit an trostlosen Autobahnraststätten verbringen müsse, nicht mehr. Und wenn nach dem rasanten Wachstum beim Fahrzeugangebot auch die Infrastruktur im gleichen Tempo nachzieht, ist es tatsächlich nur noch eine Frage der Zeit, bis man ähnlich entspannt von Zürich bis nach Südtalien reisen kann, ohne sich vorher über Lademöglichkeiten schlau machen zu müssen.

Mehr über die heutige E-Auto-Vielfalt und die aktuellen Lademöglichkeiten erfahren Sie in diesem Heft.

Michael Lusk
Chefredaktor electric WOW



INHALT

SEITE 98
WETTBEWERB
Powered by:
KÄRCHER

NEUVORSTELLUNGEN & TESTS

AIWAYS U6 Hier kommt Aiways	42
AUDI Q8 E-TRON The Next Generation	44
BMW IX5 HYDROGEN Comeback der Brennstoffzelle?	46
CITROËN E-C4 X Normal kann jeder	48
DS9 E-TENSE Gipfeltreffen der Göttinnen	49
TOYOTA BZ4X VS. SUBARU SOLTERRA Der Unterschied liegt im Detail	50
GENESIS ELECTRIFIED G70 Stromstoss für den Bestseller	54
MERCEDES EQE SUV Umstiegshilfe deluxe	56
MAZDA CX-60 PHEV Starker Plug-in-Hybrid	58
OPEL GSE Altes Kürzel neu belebt	59
PEUGEOT 408 Crossover mit Stecker	60
POLESTAR 2 BST Vom Biedermann zum Brandstifter	62
SKODA ENYAQ COUPÉ RS IV Das Lieblingsauto der Schweizer	63
TESLA MODEL X PLAID Elektro-Rakete auf vier Rädern	64
VW ID.7 Die neue elektrische Speerspitze	66

WWW.ELECTRIC-WOW.CH

IMPRESSUM



A&W
medien

Ein Unternehmen der ZT Medien AG

Herausgeber/Verlag

A&W Verlag AG
Riedstrasse 10 / CH-8953 Dietikon
Telefon: +41 43 499 18 60
info@awverlag.ch
www.electric-wow.ch
www.awverlag.ch

Gründer

Helmut H. Lederer (2004 – 2014, † 2014)

Geschäftsführer

Giuseppe Cucchiara
gcu@awverlag.ch

Verkaufsleiterin / Prokuristin

Jasmin Eichner
je@awverlag.ch

Chefredaktor

Michael Lusk (ml)
ml@awverlag.ch

Redaktion

Isabelle Riederer (ir)
Mario Borri (mb)
Rafael Künzle (rk)

Fabio Simeon (fs)
Guido Biffiger (gfb)
Simon Tottoli (st)

Anzeigenverkauf

Juan Doval
jd@awverlag.ch
Mobile: +41 76 364 38 41

Leiterin Marketing & Events

Arzu Cucchiara
ac@awverlag.ch

Leiterin Administration / Assistentin der GL

Valeria De Maio
vdm@awverlag.ch

Buchhaltung / Anzeigenadministration

Natalie Amrein
na@awverlag.ch

Berufslernende

Mariam Nasrat
Zaira Lucia Miggiano

Abo/Leserservice

Telefon: +41 43 499 18 60
info@awverlag.ch

Abonnementpreis

Inland CHF 12.–/Ausgabe
Erscheint 2-mal jährlich (Mai/Nov)

Layout

Elena Thüring
Skender Hajdari

Druck

Printi Pronto AG
Riedstrasse 10
CH-8953 Dietikon

© A&W Verlag AG. Alle Eigentums-, Verlags- und Nachdruckrechte bei A&W Verlag AG. Der Vertrieb sowie die Wiederverwendung des Inhalts sind nur mit schriftlicher Genehmigung des Verlags erlaubt. Für unverlangt eingesandene 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), Skandinavisches Umweltzeichen (geprüft), Elementarchlorfrei gebleicht (ECF)

MARKEN VON A&W





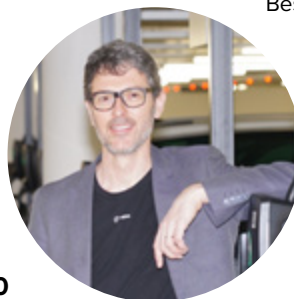
INHALT

NEWS & STORIES

- AUDI Q8 E-TRON** 6
Vom Elektro-Pionier zum Alleskönner
- DIE SCHWEIZ UNTER STROM** 8
Elektro- und Steckerfahrzeuge boomen
- KUPPLUNG.CH: E-AUTOS UND AHK** 10
Marktführer auch für Stromer
- E-AUTO-HERSTELLER SETZEN AUF CONTINENTAL** 12
Neues Logo EV Compatible
- DIESE ELEKTROSPORTWAGEN ROCKEN** 14
Immer mehr Sportwagen unter Strom
- MIT INNOVATIVEN PARTNERSCHAFTEN** 16
Bridgestone setzt auf Elektromobilität
- ELEKTRISCHE SPORTLICHKEIT** 18
Opel im mutigen neuen Design
- PEUGEOT INCEPTION CONCEPT** 22
Neue Ära bei den Franzosen



- ENERGIEEFFIZIENZ NEU BERECHNET** 24
Die Berechnungsmethodik hat sich 2023 geändert
- DER RICHTIGE LADENETZANBIETER** 26
Grosser Vergleich der Schweizer Anbieter
- ELEKTROAUTOS UND SOLARANLAGEN** 30
Einblicke von Marco Piffaretti
- DIE ZUKUNFT DER FIRMFLOTTE** 36
Vorteile, Vorurteile und neue Perspektiven
- LADELÖSUNGEN VON ZAPTEC** 38
CEO Florian Kienzle im Interview



- DER NEUE ESPRINTER** 68
Beste Mercedes-Benz eVan aller Zeiten
- VOLLELEKTRISCHE VOLVOS** 72
Mehr Reichweite im neuen Jahr
- SOCAR INVESTIERT** 80
Unternehmen entwickelt sich weiter

GRÜNE SEITEN

- GROSSE ÜBERSICHT NACH BRANCHEN** 73
Importeure, Dienstleister und vieles mehr

MARKTÜBERSICHT

- DATEN UND PREISE ALLER MODELLE** 81



CHARGING TRUST IN E-MOBILITY

Vereinfachen Sie Ihre Mobilität mit uns



Mehr Beratung

Wir beraten erstklassig für individuelle E-Mobilitätslösungen und ermöglichen einen unkomplizierten Einstieg - egal ob zu Hause, unterwegs oder bei der Arbeit. Mit unserem umfassenden Angebot sorgen wir dafür, dass wir für jede Herausforderung die passende Lösung haben.



Breites Netz

Unser flächendeckendes Ladenetz in der Schweiz und unser Partnernetz mit 203'000 Akzeptanzstellen in Europa garantieren, dass unsere Kunden stets vorankommen. Keine Sorgen, keine Hindernisse - nur reibungslose Mobilität.

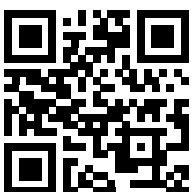


Einfache Abrechnung

Mit der SOCAR Card erhalten unsere Kunden eine detaillierte Übersicht ihrer Mobilitätsausgaben. Die Monatsrechnung ist MWST-konform und enthält pro Karte alle Informationen, über Ladung, Tankstelle, Produkt, Datum und Preis.

Möchten Sie mehr über SOCAR Charge erfahren?

Gerne beraten wir Sie in einem persönlichen Gespräch.



SOCAR Energy Switzerland GmbH
Nüscherstrasse 24
8001 Zürich
Tel. 044 214 41 11
socarcard@socarenergy.com

 **SOCAR**
CHARGE

Vom Elektro-Pionier zum Alleskönner

Weiter, stärker, progressiver: Der Mutter-Q unter den Elektro-SUVs von Audi, der neue Q8 e-tron, ist bereit, die Erfolgsgeschichte der e-tron-Familie fortzuführen. Dank mehr Leistung, mehr Effizienz und einer geschärften Optik, die sich sehen lassen kann, setzt der Elektro-Pionier als Flaggschiff neue Massstäbe.

Mit der Markteinführung des ersten rein elektrischen Audi e-tron legte die Premiummarke mit den Vier Ringen 2018 den Grundstein für eine elektrifizierende Evolution. Mit rund 150'000 verkauften Modellen zählt der Elektro-Pionier zu den meistverkauften Elektro-SUVs der Welt und ist bis heute Marktführer unter den hochbeinigen Premium-Stromern. Der Markenname «e-tron» ist heute Sinnbild für nachhaltige Premiummobilität, einzigartige Performance und ebenso herausragendes Design.

Zeit, die Erfolgsgeschichte weiterzuführen – mit dem Audi Q8 e-tron: Als Vorreiter gestartet, als Flaggschiff in die Zukunft! Der Audi Q8 e-tron ist das hochwertigste Elektro-SUV von Audi und macht seinem Premium-Status in der Oberklasse alle Ehre. Für seinen zweiten Lebenszyklus hat Audi dem Elektro-Pionier aber nicht nur einen neuen Namen gegeben, die Ingenieure haben das SUV auch grundlegend überarbeitet und seine komplette Produktsubstanz signifikant auf mehr Reichweite, eine verbesserte Performance und eine dynamischere Optik getrimmt.

Ausgeklügelte Effizienz-Massnahmen
Zu verdanken ist dies einer Vielzahl ausgeklügelter Effizienz-Massnahmen, wie einer neuen Batterie mit einer neuen Zellchemie

und einer gesteigerten Kapazität von 114 kWh, sowie einem optimierten Aerodynamik-Konzept, das den Luftwiderstand senkt und die Effizienz steigert. Zusammen sorgen diese Massnahmen dafür, dass der Audi Q8 e-tron in allen Modell-Varianten eine deutlich höhere Reichweite von bis zu 589 Kilometer hat. Doch nicht nur die Reichweite wurde erhöht, auch die Ladeleistung wurde serienmässig auf 170 kW gesteigert. Damit füllt der Premium-Stromer seinen Akku dank einer herausragenden Ladekurve von 10 auf 80 Prozent in gerade mal knapp 30 Minuten.

Serienmässig ist aber nicht nur die Ladeleistung von 170 kW. Eines Oberklasse-SUV würdig, verfügt der Audi Q8 e-tron auch über eine serienmässige Luftfederung, quattro-Allrad-Antrieb und eine effektive Geräuschkämmung, die das anspruchsvollste e-tron-Modell zu einem komfortablen Ruhepol und Langstreckengleiter machen.

Sportlicher Kurvenräuber

Elegant kann der Audi Q8 e-tron – besonders in der klassischen SUV-Form. Aber kann er auch sportlich? Natürlich, und wie! Mit der Frischzellenkur hat der prestigeträchtige Stromer mit den Vier Ringen auch ein Upgrade in Sachen Fahrspass erhalten. Die geschärften dynamischen Qualitäten

bei Lenkung und Fahrwerk sind direkt spürbar und machen ihn zu einem waschechten Kurvenräuber. Unterstrichen wird diese Sportlichkeit zusätzlich in der coupéhaften Sportback-Variante, welche dank des optimierten Aerodynamik-Konzepts noch sportlicher und effizienter unterwegs ist. Mit dem roten Nahtpaket von Audi Sport kann man auch den grosszügigen Innenraum auf Sportlichkeit trimmen. Zum ersten Mal kommt zudem ein Gurtschloss zum Einsatz, das aus einem innovativen Recyclingprozess entstanden ist.

Den letzten Schliff erhielt der Premium-Stromer in der Design-Abteilung. Als erstes Modell kleidet sich der Audi Q8 e-tron in der neue Designsprache mit den flacher wirkenden, zweidimensionalen Audi-Ringen an der Front, sowie der neuen Modellkennzeichnung auf der B-Säule. Besonders auffällig ist das neuartige Positionslicht im Singleframe. Dieses schafft eine optisch durchgängige Verbindung zu den technisch aufgewerteten Scheinwerfern, die dank erweiterten Verkehrsinformationen, einem Orientierungslicht auf Landstrassen und einem Spurlicht mit Fahrtrichtungsanzeige für noch mehr Lichtpräzision und Sicherheit im Alltag sorgen. Der Audi Q8 e-tron kann bereits ab 84'900 Franken bestellt werden. www.audi.ch





DAS AUTO DES JAHRES. FREEDOM IS ELECTRIC.



DER NEUE VOLLELEKTRISCHE JEEP® AVENGER,
AUTO DES JAHRES 2023.

Entdecken Sie unsere attraktiven Flottenkonditionen.
Mehr Informationen bei Ihrem nächsten Jeep®-Händler.

Jeep, ist eine eingetragene Marke der FCA US LLC.

Jeep
FREEDOM IS ELECTRIC

www.jeep.ch

Die Schweiz unter Strom

Auch 2022 ist der Anteil der Elektro- und Steckerfahrzeuge in der Schweiz gestiegen. Im europäischen Vergleich fällt die Schweiz bei der Elektrifizierung dagegen zurück. Dafür wächst das öffentliche Ladenetz immer schneller, wie eine Auswertung von Swiss E-Mobility zeigt.



Die Neuverkäufe der Personenwagen blieben auch 2022 deutlich unter Vorpandemieniveau. Verantwortlich dafür dürften Lieferprobleme und dadurch entstandene abschreckende Wartefristen sein. Dies trifft bei mehreren Marken insbesondere auf Elektroautos zu. Die Immatikulationen teilen sich ziemlich genau hälftig in fossile (Benzin: 37,8 %; Diesel: 11,7 %) und alternative Antriebe auf. Fossile Antriebe verlieren damit noch mehr Marktanteile (Benzin: - 4 % gegenüber Vorjahr, Diesel: - 1,7 %) zugunsten von Hybriden (25,2 %, + 5,3 %) und vollelektrischen Elektroautos (16,6 %, + 2,2 %). Plug-in-Hybride waren zum ersten Mal rückläufig (8,1 %, - 1 %). Insgesamt verfügte 2022 jeder vierte Neuwagen über einen Stecker. Damit hat sich das Wachstum fortgesetzt und entspricht den Erwartungen.

Tesla Model Y auf Platz 1

2021 noch auf Platz 6, 2022 auf der Verkaufs-Überholspur: das Model Y von Tesla war mit 4635 Verkäufen das beliebteste Auto der Schweiz. Schon im Vorjahr wurde ein Stromer (Tesla Model 3, neu auf Platz 2 der E-Autos) Jahressieger. Im Elektroranking belegte der Škoda Enyaq Platz 3. Bei den Plug-in-Hybriden hat weiterhin der Volvo XC60 die Nase vorn, gefolgt vom BMW X5 und Ford Kuga.

Schweiz verliert in Europa

Im europäischen Vergleich wurde die Schweiz beim Steckeranteil in der zweiten Jahreshälfte von Deutschland überholt und fällt weiter zurück (neu Platz 8). Der Markteintritt der Elektroautos über die hochpreisigen Fahrzeugklassen (etwa Tesla Model S) erfolgte oft durch Kundschaft mit Eigenheim und eigener Heimpladestation. Die Diversifizierung in untere Preiskategorien spricht nun auch vermehrt Mieter an, die allerdings mit schlechten Voraussetzungen für die Installation von Heimpladestationen zu kämpfen haben. Als Land mit dem höchsten Mieteranteil war damit das Zurückfallen im europäischen Vergleich absehbar. Dort gelten Ladestationen im Gegensatz zur Schweiz vermehrt als notwendige bauliche Massnahme, was den Einbau erheblich vereinfacht.

Die Innerschweiz elektrifiziert

Im kantonalen Vergleich führt Zürich in absoluten Zahlen stets jede Verkaufsstatistik an (2022: 5929 Elektroautos). Rechnet man die Verkaufszahlen jedoch mit der Einwohnerzahl gegen, überraschen die Ergebnisse: Zürich landet im hinteren Mittelfeld – und andere Kantone mit grösseren Ballungsgebieten tummeln sich auf den letzten Plätzen. Führend sind hingegen Zug, Nidwalden und Schwyz. Wie schafft es die Innerschweiz auf die vordersten Plätze? Bei der Ursachenforschung fällt auf, dass dort – wieder gemessen an der Einwohnerzahl – besonders viele öffentliche Ladestationen zu finden sind.

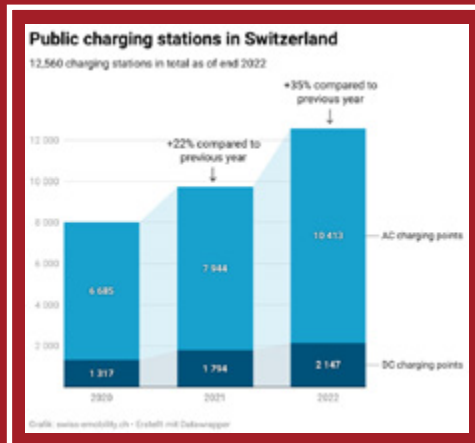
Öffentliche Ladestationen legen zu

Mehr öffentliche Ladestationen bedeuten mehr Komfort und Sicherheit für Elektromobilisten: Der Ausbau der öffentlichen Ladeinfrastruktur konnte dieses Jahr um 35 % im Vergleich zum Vorjahr zulegen – das sind 556 mehr



Ladepunkte als 2021. Damit gewinnt der Ausbau an Fahrt: Letztes Jahr waren es im Vorjahresvergleich nur + 22 %. Mittlerweile umfasst das Schweizer Lade-netz 12'560 Ladestationen, Tendenz steigend. Dabei machen Ladestationen mit einer Leistung von 11 bis 22 kW den nach wie vor grössten Anteil aus (62 %). Setzt sich das Wachstum in dem Masse fort, könnte 2023 eine Verdopplung seit Beginn der Zählung Tatsache werden (Ende 2020).

www.swiss-emobility.ch



Top-10 nach Städten

Nicht jeder Elektroauto-Besitzer kann daheim laden. Gerade in Städten gibt es aber grosse Unterschiede, was die Kosten und die Anzahl der Ladestationen betrifft. Dies sind laut savoo.de die zehn attraktivsten Schweizer Städte, um einen Stromer zu fahren.

www.savoo.de

10. Basel

Schlusslicht der Top 10 ist Basel. 14.21 Franken kostet laut Savoo das Laden eines Elektroautos im Durchschnitt. Besser sieht es mit der Anzahl der Ladestationen aus. Auf 100'000 Einwohner kommen 158 Stationen.

9. Lausanne

Die Stadt am Lac Lemman liegt knapp vor Basel auf dem neunten Rang. Die Kosten liegen zwar mit 12.71 Franken deutlich unter jenen von Basel, weil aber das Gehaltsniveau auch tiefer ist, kommen beide Städte auf einen vergleichbaren prozentualen Anteil am Lohn.

8. Genf

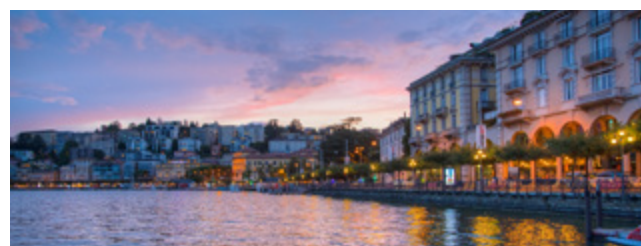
Auch Genf schafft es nicht auf einen der vorderen Plätze und klassiert sich eine Position vor Lausanne auf dem achten Platz. 12.60 Franken kostet das Laden, ein Verbrenner kostet im Vergleich rund sieben Mal so viel. Auf 100'000 Einwohner kommen 127 Ladestationen.

7. St. Gallen

Die Ostschweizer Metropole St. Gallen holt sich den siebten Rang. Betrachtet man lediglich die Kosten von 10.68 Franken, wäre sogar ein noch besserer Platz drin gelegen. Weil aber in St. Gallen «nur» 45 Ladestationen auf 100'000 Einwohner kommen, bleibt es bei Rang 7.

6. Winterthur

Noch weniger Ladestationen im Verhältnis zur Einwohnerzahl weist Winterthur auf. Hier stehen 22 Stationen für 100'000 Einwohner zur Verfügung. Dank des höheren Lohnniveaus geht das Laden aber im Verhältnis zum Einkommen weniger ins Geld.



5. Bern

Die Hauptstadt der Schweiz holt sich Platz 5. Berner müssen 0,18 Prozent ihres Lohns im Durchschnitt für das Laden investieren, 100'000 Einwohner teilen sich dafür 94 Stationen. Unterm Strich entstehen bei einem Tesla-Modell Stromkosten für eine Ladung von 10.61 Franken im Schnitt.

4. Biel

Biel kann in diesem interkantonalen «Duell» das grössere Bern für einmal hinter sich lassen. Entscheidend dafür ist vor allem die Tatsache, dass die Bieler deutlich mehr – nämlich 130 Stationen – Ladestationen pro 100'000 Einwohner aufweisen.

3. Zürich

Die Bronzemedaille in diesem inoffiziellen Ranking holt sich Zürich. Die Einwohner der grössten Stadt der Schweiz zahlen zwar mit 0,17 Prozent ihres Lohns relativ gesehen am wenigsten, allerdings ist die Dichte mit 93 Ladestationen pro 100'000 Einwohner deutlich tiefer als in anderen Städten.

2. Luzern

Luzern beispielsweise kann 185 Ladestationen pro 100'000 Einwohner bieten, was der Stadt am Vierwaldstättersee Platz 2 beschert. Zudem sind die Kosten mit 10.33 Franken am tiefsten in der ganzen Schweiz. Dennoch reicht es nicht für Platz 1.

1. Lugano

Den Sieg holt sich Lugano. Die Tessiner Wirtschafts- und Ferienmetropole kann mit der am Abstand grössten Anzahl Ladestationen pro Einwohner punkten. 233 Ladestationen stehen pro 100'000 Einwohner zur Verfügung.



AGROLA – Ihre Partnerin für Energie und Mobilität. Für Heute und Morgen

Wer in der Schweiz durch ländliche Gegenden fährt, kann sie kaum übersehen: die Tankstellen mit dem grün-gelben Logo von AGROLA – über 400 sind es landesweit.

Heute ist AGROLA viel mehr als die bewährte Brenn- und Treibstofflieferantin vom Land. Mit einem grossen Angebot an innovativen Produkten und Dienstleistungen steht das Unternehmen für nachhaltige Energie, Wärme und Mobilität.

AGROLA betreibt ein stetig wachsendes Netz mit eigenen Ladestationen. Die komfortablen Schnell-Ladestationen sind überdacht und verfügen über Shop und Toiletten. Betrieben werden sie ausschliesslich mit Schweizer Solarstrom, welcher zum grossen Teil von Photovoltaikanlagen auf den umliegenden Dächern stammt.

Einsteigen und weiterkommen mit der AGROLA powercard

Die AGROLA powercard ist Ihr Schlüssel zu über 8'000 Elektro-Ladestationen in der Schweiz – und zu über 200'000 europaweit! Dank komfortabler Monatsrechnung behalten Sie jederzeit den Überblick – ganz bequem ohne Abokosten und ohne Kreditkarte. Mit der Verwendung der AGROLA e-Mob-App können Sie stets die Preise aller Ladestationen vergleichen. Ausserdem können Ladestationen reserviert werden.

Als traditionelles Schweizer Unternehmen bietet AGROLA ihren Partnern, Kundinnen und Kunden viele Mehrwerte – ein umfangreiches Portfolio an Produkten und Dienstleistungen aus einer Hand.

www.agrola.ch

Die Vorteile im Überblick:

- unkompliziertes und bargeldloses Laden
- Ihr Schlüssel zu über 200'000 Elektro-Ladestationen
- monatliche Rechnung per E-Mail – auch für Flotten
- alle Ladepreise im Überblick (App)
- Verfügbarkeit prüfen (App)
- Reservationsmöglichkeit (App)
- Suchkriterien wie Steckertypen und Ladeleistungen (App)
- keine zusätzlichen Gebühren

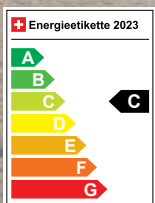




PEUGEOT

DER NEUE 408

PLUG-IN HYBRID



Abgebildetes Modell: Neuer 408 GT PLUG-IN HYBRID 225 e-EAT8, kombinierte CO₂-Emissionen (WLTP): 30 g/km, kombinierter Verbrauch (WLTP): 1.3l/100 km + 18.7 kWh/100 km, Energieeffizienzklasse: C. PEUGEOT empfiehlt Total Energies.

Elektroautos und Anhängerkupplung – passt!

kupplung.ch ist der grösste Onlineshop für Anhängerkupplungen, Fahrradträger und Dachträger in der Schweiz. Beim Marktführer kann man sich mit wenigen Mausklicks informieren, ob Anhängerkupplungen für den eigenen Stromeer verfügbar sind.

Publireportage



Der Bedarf an Elektroautos steigt weltweit, speziell in den Kernmärkten wie China oder den USA. Aber auch in Europa kommt der rein elektrische Antrieb langsam, aber sicher, auf Touren. Mit diesem Boom geht auch die Entwicklung stärkerer Batterien und besserer Ladeinfrastruktur einher. Das heisst: Gerade die grossen Stromer von Audi, Tesla oder Jaguar schaffen eine Reichweite von mehr als 400 Kilometern – Tendenz steigend. Trotzdem tun sich die Hersteller schwer damit, den Anhängerbetrieb offiziell zuzulassen. Warum? Das Problem ist tatsächlich der Energieverbrauch und damit die rasch sinkende Reichweite bei Gespannfahrten. Es ist aber davon auszugehen, dass bald immer mehr E-Autos auch offiziell Gartenabfälle oder einen Wohnwagen ziehen dürfen. Denn ein Audi e-tron leistet bis zu 408 PS, der Tesla Model 3 bis zu 490 PS. Renaults Zoe kommt immerhin auf 135 PS.

Sind Anhängerkupplungen für den eigenen Stromeer verfügbar?

Beim Marktführer Rameder mit seinem Onlineshop kupplung.ch kann man sich mit wenigen Mausklicks informieren. Denn es tut sich einiges, so gibt es in Kürze auch für den vollelektrischen und bis zu 299 PS starken VW ID.5 mindestens einen passenden Haken. Da seine Reichweite

bis zu 523 Kilometer betragen soll, macht die «AHK» bei diesem Modell wirklich Sinn.

Können E-Autos Anhänger ziehen?

Theoretisch können E-Autos auf jeden Fall Anhänger ziehen. Doch nicht jeder will einen riesigen Wohnwagen oder einen Bootsanhänger an den Haken nehmen, aber zum Beispiel einen einachsigen Anhänger für den Gartenabfall. Das sollte möglich sein, denn eine Anhängelast von 750 Kilo würde dafür völlig ausreichen. Leider geben jedoch bislang nur wenige Hersteller ihre E-Modelle für den Anhängerbetrieb frei. Eine Anhängerkupplung macht aber selbst bei E-Kleinwagen Sinn, denn für einen Fahrradträger reicht die Power immer – und es spricht auch nichts dagegen, die Bikes mit dem smart EQ oder dem VW e-up! zu transportieren.

Warum sollen E-Autos keine Anhänger ziehen?

Grundsätzlich sollen Autos für den Anhängerbetrieb genügend Drehmoment aufbringen und selbst ausreichend Gewicht auf die Waage bringen. Dann kommen sie gut vom Fleck und werden beim Bremsen nicht angeschoben. Aus Drehmoment und Fahrzeuggewicht lässt sich die Anhängelast ableiten. Beide Kriterien werden von den E-Autos genauso erfüllt wie von Benzinern oder Diesel-Modellen. Die Hersteller verweisen aber oft auf den dann stark steigenden Energieverbrauch. Doch auch konventionell angetriebene Fahrzeuge brauchen mehr Kraftstoff, je schwerer der Anhänger ist. Was spricht denn nun gegen die E-Auto-Fahrt zum Baumarkt oder Wertstoffhof? Nichts, weil man den Gartenabfall normalerweise in der Nähe und nicht in einem weit entfernten Kanton ablädt. Letztlich sollte es den Autobesitzern überlassen werden, ob sie eine

AHK einsetzen wollen. Aber die Zeiten ändern sich und irgendwann, so ist zu vermuten, baut Tesla einen eigenen Wohnwagen. Immerhin sind mittlerweile einige Hersteller bereit, eine Anhängelast für ihre Fahrzeuge festzulegen. So werden die Tesla-Modelle S und 3 mit jeweils maximal 910 Kilogramm angegeben. Das entspricht zwar nicht dem tatsächlichen Leistungsvermögen der US-Stromer, aber es reicht doch für Gartenabfall und Baumarkt. Beim Jaguar I-PACE sind es gar nur 750 Kilo, aber das reicht immer noch dicke. Ein richtiges Zugpferd ist der neue Audi Q8 e-tron, denn er darf bis zu 1800 Kilo an den Haken nehmen. Und selbstverständlich bietet kupplung.ch auch passende Anhängerkupplungen für diese Autos an.

Ach, die lieben Kleinen!

In der Stadt machen die Kleinen richtig Sinn: Wenig Energie- und Platzbedarf sparen Zeit, Geld und Ressourcen. Aber man kann mit den Mini-Autos auch mal am Wochenende raus ins Grüne. Den zum Bedarf und den Geldbeutel passenden Biketräger findet man bei kupplung.ch in der Themenwelt «Fahrradträger» mit wenigen Klicks, die ideale Anhängerkupplung für den Stromer natürlich auch. So gibt es Haken für den kleinen smart EQ, sein Brüderchen, den Renault Twingo Z.E., und auch für die peppigen Stromer-Geschwister aus dem Volkswagen-Konzern, also für VW e-up!, SEAT Mii Electric und Škoda Citigo e iV.

Und die Grossen? AHK für E-Transporter

Für immer mehr E-Autos der Mittel- und Oberklasse werden AHKs angeboten, weil sie sich im Alltag als kräftig genug erweisen. Aber auch für Fahrzeuge, die an sich schon kräftig aufladen können, gibt es passende Haken. Schliesslich wird auch in Transportern der Platz für das Liefergut ab und an mal knapp. Da diese Fahrzeuge über kräftigere Batterien verfügen, sind sie durchaus in der Lage, mal etwas wegzuziehen: Bei kupplung.ch sind daher Haken für die Mercedes-Modelle eSprinter und eVito, aber auch für Nissans e-NV 200 verfügbar. Der japanische Van hat übrigens offiziell eine Anhängelast von 450 Kilo. Es tut sich also was bei den Stromern.

AHK für Fahrradträger und Skiträger

Glücklicherweise können Anhängerkupplungen an beliebten Autos wie dem Tesla Model S, dem Kia Soul, dem Volkswagen e-Golf, den Audi e-tron Modellen und



dem Nissan Leaf nachgerüstet werden: So entwickelten zum Beispiel renommierte Hersteller wie BRINK, ORIS, GDW oder WESTFALIA massgeschneiderte Anhängerkupplungen für diese speziellen Modelle. Gleichzeitig hat sich Rameder über alle verfügbaren Modelle informiert – und sich so einen kompletten Überblick über die Möglichkeiten verschafft: Welche Anhängerkupplungen können an die verschiedenen Elektroautos montiert werden – und für welchen «Stromer» lohnt sich das aktuell bereits?

Festzustellen ist, dass Anhängerkupplungen an Elektroautos derzeit eher für leichte Gegenstände, nicht aber für schwere Anhänger oder Wohnwagen gedacht sind. Elektroautomobile bieten einen hohen und umweltfreundlichen Nutzwert – und das nicht nur bei der Fahrt ins Büro oder zum Einkaufen. Wer im Alltag und in der Freizeit aktiv sein will, kann über die Anhängerkupplung beispielsweise sicher und stabil moderne Fahrradträger oder auch Skiträger montieren und so Bikes, Skier oder Snowboards sicher ans Ziel bringen. Bei kupplung.ch findet man sowohl den richtigen «Haken» für das E-Auto als auch den passenden Träger für das Sportgerät.

Reichweite mit Anhängerkupplung

Je «grüner» der Strom und je nachhaltiger die Herstellung der Batterien, desto sinnvoller sind Elektroautos für Hersteller und Kunden. Dass sie voll aufregender Technologie stecken, hat sich mittlerweile herumgesprochen. Ein grosses Manko der meisten Stromer war allerdings die Möglichkeit, eine Anhängerkupplung anzubringen. So waren nur für das Tesla Model X und den Jaguar I-PACE ab Werk Anhängerkupplungen verfügbar. Marktführer Rameder ändert das sukzessive.

Montagepoints in der Schweiz

Im Jahr 2016 eröffneten wir den ersten Schweizer Montagepoint in Neuenhof (AG). Danach folgten noch mehrere Montagewerkstätten, sodass wir jetzt über 10 Standorte in der Schweiz verfügen, in welchen unsere Kunden ihre bei Rameder erworbene Anhängerkupplung für nahezu jedes Fahrzeug montieren lassen können. Alle Montagepoints verfügen über Spezialisten in Sachen Anhängerkupplungen.



www.kupplung.ch



Diese Elektrosportwagen rocken!

Elektrische Limousinen oder SUV gibt's schon viele, Sportwagen oder GTs sind aber noch die Ausnahme. Wir zeigen sieben coole Elektro-Sportwagen, die beweisen, dass auch Sportwagen mit Strom richtig Spass machen können.

Von Michael Lusk

Maserati Gran Turismo Folgore

Der Maserati Gran Turismo Folgore ist mit einem Kaufpreis von mindestens 202'000 Franken kein Schnäppchen. Dafür bekommt man von den Italienern 761 Elektro-PS, im Overboost kurzfristig sogar 829 PS. Damit geht's in 2,7 Sekunden auf 100 km/h, in 8,8 Sekunden auf 200 km/h und theoretisch bis zu 325 km/h. Die Reichweite liegt dann allerdings nicht bei 450 Kilometern, die der Dreizack bei gemächlichem Tempo schafft.



Polestar 6

2026 will Polestar seine Limousinen- und SUV-Palette um einen offenen E-Sportwagen erweitern: den Polestar 6. Noch nicht in Stein gemeißelt sind die technischen Daten. Der Akku soll 115 kWh Kapazität aufweisen und bis zu 884 PS Leistung und 900 Nm Drehmoment sind laut Polestar möglich. Damit könnte der Polestar 6 in 3,2 Sekunden aus dem Stand auf 100 km/h beschleunigen, die Spitze soll bei 250 km/h liegen.

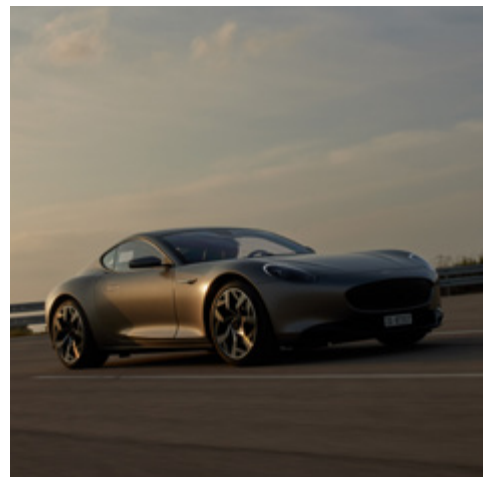
Piëch GT

Mit Piëch Automotive arbeitet auch ein Schweizer Unternehmen an einem Elektrosportwagen. 2024 will das Start-up mit dem Piëch GT einen 612 PS starken Stromer auf den Markt bringen. Drei E-Motoren mit total 612 PS Leistung sorgen dafür, dass der rund 1,8 Tonnen schwere Zweisitzer in weniger als drei Sekunden auf 100 km/h beschleunigt und erst bei 250 km/h in den elektronischen Begrenzer läuft. Ebenso schnell soll das Laden mit einem 450 kW-Lader gehen: in fünf Minuten von 10 auf 80 Prozent. Der Preis soll bei rund 215'000 Franken liegen.



Mercedes-AMG SLS electric

Nur neun Mal baute Mercedes-AMG zwischen 2013 und 2014 eine voll-elektrische Version des SLS. Vier Elektromotoren sorgten für 751 PS Systemleistung, das Drehmoment betrug für die damalige Zeit gigantische 1000 Newtonmeter. Auch die Batterie war mit 60 kWh rekordverdächtig für die damalige Zeit. Stolz war aber auch der Neupreis von über 400'000 Euro. Inzwischen wird der seltene Stern für über eine Million Euro gehandelt – wenn denn mal einer zum Verkauf steht.



Alpine A110 E-ternité

Nicht auf exorbitante PS-Zahlen und viel Gewicht, sondern auf einen relativ kleinen Akku und wenig Kilogramm setzt Alpine bei der A110 E-ternité.

Gerade mal 1378 Kilo soll der von 242 Elektro-PS angetriebene Zweisitzer auf die Waage bringen, wenn der E-Flitzer 2026 in Serie geht. Damit beschleunigt das erste Elektromodell der Franzosen in 4,5 Sekunden auf 100 km/h, bei elektronisch begrenzten 250 km/h ist die Höchstgeschwindigkeit erreicht.



Tesla Roadster

Tesla und Elon Musk dürfen beim Thema Elektro-Sportwagen natürlich nicht fehlen.

Zwar lässt der neue Tesla Roadster noch auf sich warten. Für einen Basispreis ab 200'000 Dollar soll es über 1000 PS, einen 200-kWh-Akku, eine Reichweite von 1000 Kilometern, mehr als 400 km/h Topspeed und eine 0-60-mph-Beschleunigung in weniger als zwei Sekunden geben.



Rimac Nevera

Einen Geschwindigkeitsrekord hält der Rimac Nevera. Und zwar den als schnellstes Elektroauto der Welt. Stolze 412 km/h erreichte der kroatische Hyperstromer auf der Highspeed-Teststrecke von Papenburg. 1914 PS und 2360 Newtonmeter Drehmoment leistet der auf 150 Stück limitierte Supersportler, der Spurt von 0 auf 100 dauert weniger als 2 Sekunden.

So viel Leistung ist natürlich nicht günstig, 2 Millionen Euro kostet der Rimac Nevera mindestens.

NJORD® GO

ALL-IN-ONE
ELEKTROMOBIL-
LADEGERÄT

CTEK



Schnelle, tragbare Ladestation mit
drei Phasen für Ihr Elektrofahrzeug

CHARGESTORM® CONNECTED

Moderne Ladestationen
für Elektrofahrzeuge



- ✓ Steuerbar per App, RFID und Provider
- ✓ Dynamischer Lastenausgleich
- ✓ 3,7 – 22 kW

CTEK

Südo AG

T 044 439 90 50

www.suedo.ch

info@suedo.ch

Müslistrasse 43

8957 Spreitenbach



SÜDO 



Škoda setzt in der Erstausrüstung auf Bridgestone.

Mit innovativen Partnerschaften in die Elektromobilität

Bridgestone setzt Massstäbe für eine wegweisende Reifenentwicklung. Als führender Anbieter von Premiumreifen und nachhaltigen Mobilitätslösungen verfolgt Bridgestone den Anspruch, einen gesellschaftlichen und kundenorientierten Mehrwert zu schaffen.

Da für arbeitet das Unternehmen gemeinsam mit renommierten Herstellern von Elektrofahrzeugen sowie Newcomern an innovativen Konzepten für die Mobilität von morgen. Im Kerngeschäft des Unternehmens bedeutet das eine fortschrittliche und nachhaltigere Reifenentwicklung für die Anforderungen der E-Mobilität. EVs bieten das grosse Potenzial, CO₂-Emissionen zu reduzieren und nachhaltiger zu agieren. Aus diesem Grund entwickelt Bridgestone massgeschneiderte Reifen, die speziell auf die Eigenschaften und Leistungsmerkmale der individuellen Fahrzeuge abgestimmt sind. Dabei sind die Bridgestone Highlight-Produkte sowohl für Verbrenner sowie E-Fahrzeuge ausgelegt. Reifen für EVs machen derzeit einen zwei-

stelligen Prozentanteil des gesamten Erstausrüstungsangebots von Bridgestone für PW aus. Bis zum Jahr 2024 soll sich dieser auf über 20 Prozent erhöhen.

Erstausrüster für die Zukunft der Mobilität

Im Rahmen bestehender Partnerschaften wie mit dem Automobilhersteller Škoda entwickelte Bridgestone spezielle Turanza Eco Reifen mit Enliten Technologie für die Erstausrüstung des vollelektrischen Škoda Enyaq iV. Dieser stellt nach dem Audi Q4 e-tron, dem Volkswagen ID.3/ID.4/ID.5 sowie dem ID. Buzz und dem Cupra Born eines der jüngsten EVs des VW-Konzerns dar, das ab Werk mit Bridgestone Premiumreifen ausgestattet ist. Seit November 2022 ergänzen zudem massgefertigte Bridgestone Alenza Premiumreifen als Erstausrüstung für den BMW iX sowie den Lexus RX das Portfolio. Pionierarbeit leistet Bridgestone auch in vielen weiteren Projekten, wie unter anderem mit der Partnerschaft für den Mercedes-Benz Vision EQXX. Die massgeschneiderten Turanza Eco Reifen tragen mit reduziertem Rollwiderstand zur Maximierung seiner Reichweite von über 1000 Kilometern bei.



Bridgestone Turanza Eco

Die E-Mobilität bringt Bridgestone auch segmentübergreifend weiter: Gemeinsam mit dem japanischen Hersteller Hino positioniert sich der Premiumreifenhersteller mit einer ausgefeilten Antwort auf die neuen Ansprüche der modernen Mobilität. Der Duravis R207A Reifen, speziell konzipiert für den neuen Hino Dutro Z EV, trägt zu einer nachhaltigeren und optimierten Fahrleistung bei und unterstützt so den Transport auf dem letzten Kilometer.

www.bridgestone.ch



V O L V O

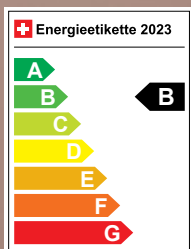
Der vollelektrische Volvo EX90.

Willkommen in einer neuen Ära der Sicherheit.

Dynamisch. Grosszügig. Sicher.

Die Safe Space Technology des Volvo EX90 behält alles im Blick – sowohl im Fahrzeug als auch ausserhalb. Geniessen Sie Premium-Komfort auf 7 vollwertigen Sitzen. Und fahren Sie mit bis zu 600 km Reichweite entspannt in jedes Abenteuer.

volvocars.ch/EX90



Volvo EX90, Twin Performance AWD Electric, dual motor 517 PS/380 kW.
Stromverbrauch gesamt: 21,1 kWh/100 km, CO₂-Emissionen: 0 g/km. Energieeffizienz-Kategorie: B.

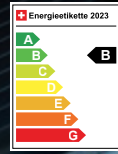


Elektrische Sportlichkeit: Opel im mutigen neuen Design

Opel definiert elektrischen Fahrspass neu: angefangen bei einer starken Performance und Leistung ohne Kompromisse mit den kraftvollen GSe Plug-in Hybriden bis zum ganz neuen vollelektrischen Opel Astra im modernen, klaren Design.



Astra Limousine GSe 1.6 PHEV, 165 kW (225 PS), Treibstoffverbrauch kombiniert 1,0-1,2/100 km, CO₂-Emissionen kombiniert: 23-28 g/km, Stromverbrauch kombiniert: 14,4-15,8 kWh/100 km, Energieeffizienz-Kategorie: B.



Freue dich auf ein Vergnügen ohne Kompromisse:

Die souveräne Systemleistung des Plug-in Hybrids mit 165 kW (225 PS) und 235 km/h Spitze garantiert ausserorts stets für Performance und Fahrspass. In der City sorgt der elektrische Antrieb für Agilität und dynamische Ampelstarts. Hinzu kommt das sportliche Fahrwerk, mit dem deine Fahrmanöver äusserst agil und präzise ausgelegt sind, was dir einzigartigen Fahrspass verspricht. Und dank der rein elektrischen Reichweite von bis zu 64 Kilometer (nach WLTP) kannst du deine alltäglichen Fahrstrecken problemlos emissionsfrei zurücklegen.

Hochmoderne Assistenz- und Multimediasysteme

Das serienmässige Intelli-Drive System bietet dir Sicherheit mit umfassenden Assistenz- und Warnfunktionen. Zudem bist du mit dem Multimedia-Navigationssystem samt Farb-Touchscreen und Fahrerinfodisplay bestens vernetzt, auch über dein Smartphone.



DESIGN UND DYNAMIK: NEUER OPEL ASTRA GSe PLUG-IN HYBRID

Der neue Opel Astra GSe macht dir auf den ersten Blick Freude. GSe bedeutet «Grand Sport electric» und steht für alles, was sportliche, aber auch verantwortungsvolle Fahrerinnen und Fahrer heute wollen: einen unverwechselbaren Look und die Spitzenleistung eines topmodernen Plug-in Hybrids mit elektrifiziertem Antrieb für lokal emissionsfreies Fahren.

Sportliches Design mit GSe-Styling-Highlights

Opel hat mit der neuen Astra-Generation ein geradezu revolutionäres Design-Statement geschaffen. Blickfänge wie die GSe-spezifisch gestaltete Front, der Heckdiffusor oder die Leichtmetallräder garantieren einen beeindruckenden Auftritt. Begeistern wird dich auch das spektakulär-sportliche Interieur mit besonderen Highlights wie den exklusiven GSe-Performance-Sitzen.

Opel Astra GSe

- Plug-in Hybrid der neuesten Generation
- Charakteristisches, dynamisches Design
- 165 kW (225 PS) für maximalen Fahrspass
- Ultrasportliches GSe-Fahrwerk
- Jetzt bestellbar bei deinem Opel Partner



Mehr Infos:



Grandland GSe Plug-in Hybrid 1.6 Direct Injection Turbo und Elektromotor mit 8-Stufen-Automatik mit elektrischem Allradantrieb, 221 kW (300 PS). Treibstoffverbrauch kombiniert: 1,2-1,7l/100 km, CO₂-Emissionen kombiniert: 28-39 g/km, Stromverbrauch kombiniert: 14,9-17,4 kWh/100 km, Energieeffizienz-Kategorie: B-C.



GROSSARTIG: NEUER OPEL GRANDLAND GSe PLUG-IN HYBRID MIT ALLRAD

Mit dem neuen Grandland GSe zeigt Opel, dass Leistung und Grösse keine Kompromisse bei Stil und Eleganz erfordern. GSe, also Grand Sport electric, steht beim Grandland für die Verbindung aus sportlicher Fahrcharakteristik und scharfem, exklusivem Design. Das garantiert dir pure Fahrfreude: Entdecke seine Kraft und Dynamik und lass dich von seinem griffigen elektrischen Allradantrieb begeistern.

Für stilvolle Auftritte gebaut

Du stehst auf Autos mit Charakter und mutiger Ästhetik? Das Grandland GSe Design zeigt Prägnanz mit unverwechselbaren Styling-Highlights wie dem auffälligen Vizor-Kühlergrill, den exklusiven Leichtmetallrädern im «Monza»-Design, dem speziellen Heckdiffusor oder der optionalen schwarzen Motorhaube.

High-Performance, die dir in jeder Situation Freude macht

Der Plug-in-Hybrid-Antrieb macht den Grandland GSe zu einem athletischen Sportler mit elektrischem Allradantrieb. Hinter der Systemleistung von bis zu 221 kW (300 PS) stehen ein Turbobenziner sowie zwei Elektromotoren – einer an jeder Achse. Und dank präziser GSe-Abstimmung verhält er sich wie kein anderer SUV. Kurz gesagt: Das ist Fahrspaß auf dem nächsten Level.

Auch im Interieur hochwertig ausgestattet

Du fährst entspannt in den exklusiven, ergonomischen Performance-Sitzen, während dich das volldigitale Pure Panel® Display ablenkungsfrei mit Informationen versorgt. Für höchsten Komfort sorgen auch umfassende Fahrerassistenzsysteme und exklusive

Innovationen wie das blendfreie Intelli-Lux LED® Pixel Licht sowie die optional verfügbare 360-Grad-Kamera für bessere Rundumsicht beim Parken.

Opel Grandland GSe

- Plug-in Hybrid 4x4 mit 221 kW (300 PS) für sportlichen Fahrspaß
- Markantes, ausdrucksstarkes Design
- GSe-Sportfahrwerk und speziell kalibrierte Lenkung
- Bis zu 69 km rein elektrische Reichweite (WLTP)
- Jetzt verfügbar bei deinem Opel Partner



Mehr Infos:



BALD AUCH VOLLELEKTRISCH: NEUER ASTRA ELECTRIC

Der neue Opel Astra Electric ist ein Meilenstein auf dem Weg hin zur komplett elektrischen Marke. Unser Bestseller der Kompaktklasse überzeugt mit emissionsfreier Topleistung und einem ehrgeizigen Neudesign.

Mit Vergnügen auf Elektromobilität umsteigen

Opel hat all seine Energie und Leidenschaft in den Astra Electric gesteckt, damit du das Fahrvergnügen auch in der neuen vollelektrischen Version geniessen kannst. Die souveräne, verzögerungsfreie Beschleunigung beim Start oder beim Überholen macht einfach pure Freude. Je nach deinen Emotionen – gemächliches oder zügiges Fahren – stehen dir die drei Fahrmodi Eco, Normal und Sport zur Wahl.

Sein Look ist elektrisierend

Der neue Astra Electric zeigt sich schon aussen in dynamischer Bestform. Sein Design beweist von der sportlich gestalteten Front bis zu den serienmässigen 18-Zoll-Leichtmetallrädern, dass die Kompaktklasse von Opel ein neues Kapitel aufschlägt.

Ein Gefühl von Zukunft packt dich auch im Innenraum. Das futuristische Cockpit ist vom volldigitalen Pure Panel® mit zwei grossen Widescreen-Displays geprägt. Mit dem Head-up-Display E HUD hast du beim Fahren alle wichtigen Informationen im Blickfeld.

Alles ganz einfach

Du fährst öfters auch lange Strecken? Mit der beeindruckenden Reichweite von bis zu 416 Kilometer (gemäss WLTP) ist das kein Problem. Und allfällige Boxenstopps sind kurz: An Schnellladesäulen lässt sich der Astra Electric in rund 30 Minuten auf 80 Prozent der Batteriekapazität laden.

Opel Astra Electric

- Vollelektrischer Antrieb
- Sportlich-dynamisches Design
- 115 kW (156 PS) für elektrisierende Performance
- 416 km Reichweite (WLTP)
- Einzigartiges emissionsfreies Fahrvergnügen
- Verfügbar ca. Mitte Jahr



Bleib informiert – melde dich zum Newsletter an:



Astra Electric, 115 kW (156 PS). 14,4–16,2 kWh/100 km (Benzinäquivalent: 1,58–1,78 l/100 km), 0 g CO₂/km, Energieeffizienz-Kategorie: A.

Das neue Peugeot Inception Concept

Mit einer neuen offiziellen Designsprache, die die katzenhafte und charakterstarke Ausstrahlung, das revolutionäre Innendesign und das Versprechen eines unvergleichlichen Fahrgefühls hervorhebt, läutet das Peugeot Inception Concept eine neue Ära ein.

Das Peugeot Inception Concept verkörpert die Vision der Marke für zukünftige Elektrofahrzeuge. Als erstes Designmanifest von Peugeot unter der Leitung von Matthias Hossann verkörpert die Studie die grosse Veränderung der französischen Marke.

Allure

Das Peugeot Inception Concept drückt diese optimistische Vision mit Überzeugung aus und ist bereit, sich den Herausforderungen der Zukunft zu stellen. Mit dem Peugeot-i-Cockpit der neuen Generation und einem Hypersquare-Bedien-system revolutioniert es den Fahrspass durch eine neue, intuitive Bedienung des Fahrzeugs. Das innovative Konzept des Skyspace-Panoramaglasdaches sorgt für neue Erlebnisse und Eindrücke. Der Fahrgastraum bietet eine neue Dimension des Innenraumes und die innovative Architektur wird durch Materialien mit Farbreflexen ergänzt, um Schwarz zu vermeiden und gleichzeitig die Idee der Beständigkeit durch neue Techniken neu zu definieren.

Emotion

Das Peugeot Inception Concept eröffnet neue Perspektiven mit einer gewagten Architektur, die von der Generation der «BEV-by-design» Plattformen abgeleitet ist, und verfügt über ein grosszügiges Volumen, das die Exzellenz seiner Innovationen noch weiter unterstreicht. Dieses Manifest wird die zukünftigen Produkte der Marke inspirieren bis hin zu den kompakten Modellen der Produktpalette ab 2025.

Excellence

Linda Jackson, Global CEO Peugeot: «Peugeot setzt sich für die Elektrifizierung seiner Produktpalette ein. Ab dem nächsten Jahr werden hundert Prozent der Produktpalette elektrifiziert sein, in den nächsten zwei Jahren werden fünf neue vollelektrische Modelle auf den Markt kommen. Unser Ziel ist klar: Peugeot soll bis 2030 die führende Elektromarke in Europa werden. Dieses Ziel und die ehrgeizige Vision ebnen den Weg für einen radikalen Wandel der Marke. Sie wird heute durch das Peugeot Inception Concept verkörpert, das den Beginn einer neuen Ära markiert. Das Peugeot Inception Concept verkörpert die Bedeutung von Allure von heute an.»

www.peugeot.ch



Bis 2030 will Peugeot die führende Elektromarke in Europa werden.



Das Inception Concept setzt auch im Innenraum auf futuristisches Design.



KÄRCHER

50%

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

KÄRCHER ELEKTRO- MOBILITÄT

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



Die Energieeffizienz wird neu berechnet

Die Berechnungsmethodik für die Kategorie-Einteilung der Energieetikette wurde per 1. Januar 2023 geändert. Dadurch sind diverse Automodelle in eine schlechtere Kategorie abgerutscht. Selbst Elektroautos sind nun nicht mehr zwingend in der Topklasse A.

Von: Dave Schneider

Viele Flottenmanager reiben sich verwundert die Augen. Und auch private Autokäufer sind irritiert. Plötzlich sind diverse Automodelle, die bisher in den besten Energieeffizienz-Kategorien A oder B eingeteilt waren, seit Januar in die schlechteren Kategorien C oder D abgerutscht. Das irritiert einige: «Für mich unverständlich, warum der neue Renault Austral Full Hybrid mit 131 Gramm CO₂/km als B eingestuft ist und der Hyundai Tucson PHEV mit 31 Gramm als C», schreibt uns ein Aftersales-Manager. Auch manche Importeure sind verstimmt. Was ist da los? Auskunft gibt das Bundesamt für Energie (BFE). «Die Methodik zur Festlegung der Kategorien-

grenzen wurde per 1. Januar 2023 angepasst», erklärt BFE-Fachspezialist Fabien Lüthi. Diese Änderungen seien im Rahmen einer Revision der Energieeffizienzverordnung (EnEV) vorgenommen worden. Bis Ende 2022 erfolgte die Berechnung auf Basis des Marktangebots: Dabei wurden die Typgenehmigungen (TG) jährlich anhand ihrer jeweiligen Energieeffizienz sortiert und in sieben gleich grosse Gruppen aufgeteilt – in die Kategorien A bis G. Durch die laufende Umstellung hin zu fahrzeugspezifischen Daten (CoC) bei der Fahrzeughomologation und der Zulassung seien nun die TG als Basis für die Berechnungen weggefallen, erklärt Lüthi. Zudem habe die grosse Anzahl von TG von Verbrenner-Fahr-

zeugen zu Verzerrungen geführt, da für diese Modelle zahlreiche TG gelöst wurden, um die vielen Versionen abzubilden. «Das hat dazu geführt, dass 2021 knapp 52 Prozent der verkauften Fahrzeuge in der Kategorie A oder B waren – teilweise auch Modelle, die den aktuellen CO₂-Zielwert überschritten haben.»

CO₂-Zielwert als Basis

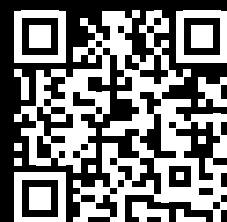
Seit Anfang Jahr wird anders eingeteilt. Lüthi: «Die Berechnung orientiert sich neu am aktuellen CO₂-Zielwert von 118 Gramm CO₂/km – auf dessen Basis wird die Benchmark festgelegt.» Der Zielwert wird dazu in Primärenergie-Benzinäquivalent (PE-BÄ) umgerechnet und definiert die Kategoriengrenze

Publireportage



WE

STROM





zwischen B und C. «Die restlichen Kategoriengrenzen werden mittels 20-Prozent-Ab- oder Zuschlägen berechnet», präzisiert Lüthi. «Diese 20 Prozent berechnen sich jeweils auf Basis des PE-BÄ, das dem CO₂-Zielwert von 118 g/km entspricht». Das heisst: Alle Autos, deren WLTP-Emissionswert respektive das daraus errechnete PE-BÄ höher liegt als diese Benchmark, erhalten C oder schlechter. Autos, die darunter liegen, werden in die Kategorien B oder A eingestuft. Doch auch bei Plug-in-Hybriden (PHEV) oder batterieelektrischen Fahrzeugen (BEV) kommt es zu geänderten Einstufungen. «Es wird nicht mehr jedes reine BEV automatisch in der Energieeffizienzklasse A sein», sagt Fabien Lüthi. Das liege daran, dass bei der neuen Berechnungsmethode bei den Umweltkennwerten beim Strom auf den Verbraucherstrommix umgestellt wurde. «Dieser basiert auf der inländischen Produktion und dem ökonomischen Handel mit dem Ausland und bildet somit die Qualität des effektiv verbrauchten Stroms besser ab als der bisher verwendete Schweizer Lieferantenstrommix, basierend auf Herkunftsnachweisen». Aufgrund dieser Umstellung hat sich das PE-BÄ des Stroms erhöht.

Die Auswirkungen sind bereits spürbar. Vor allem PHEV, die letztes Jahr noch in den Effizienzklassen A und B eingestuft waren, würden nun in die Effizienzklasse C fallen. «Folglich können manche Flottenkunden diese Modelle nicht mehr kaufen, obwohl der Kunde grundsätzlich zufrieden war. Betroffene Flottenkunden müssen aufgrund der neuen Berechnungsmethodik ihre

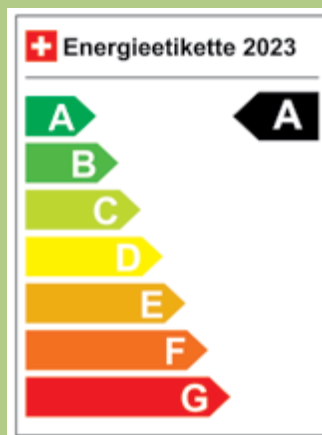
Fleet Policy anpassen, was einen enormen Aufwand auslöst.» Kunden müssten sich für andere Modelle entscheiden oder würden sogar den Kauf komplett nach hinten verschieben wegen der latenten Sorge, dass ein ausgesuchtes PHEV-Modell bei längeren Lieferzeiten erneut aus dem Raster falle. Wirtschaftlich gesehen ist das für die Autobranche unglücklich und erschwert es Firmen, ihren Fuhrpark zu planen.

Informationsbedarf

Es gibt aber auch positive Stimmen. «Mit dem Wechsel der Homologation von Typengenehmigung auf IVI erhalten die Flotten wieder mehr Variabilität und Möglichkeiten. Wir erhoffen uns davon eine weitere Belegung unseres Flottengeschäfts», sagt Christian Frey, PR-Manager von VW Schweiz. Auch für Christoph Krienen, Director Sales & Fleet bei Renault Suisse, bringt die Änderung bei der Energieetikette Vorteile: «Die neue Berechnungsmethode ermöglicht einen besseren

Vergleich unter den Antriebssystemen. Anhand der neuen Einstufung erkennen die Flottenkunden die Unterschiede zwischen Mild-Hybrid, Vollhybrid, Plug-in-Hybrid und reinem E-Antrieb einfacher. So trägt die neue Energieetikette auch dem neuen Verkaufsmix in der Schweiz Rechnung, denn es sind bereits 50,8 Prozent der verkauften Neuwagen 2022 teil- oder vollelektrifiziert.»

Andere spüren noch keine Veränderungen. «Die neue Berechnungsmethodik führt zu mehr Erklärungsbedarf in Gesprächen mit Flottenkunden. Konkrete Auswirkungen auf die Modellwahl beobachten wir derzeit noch nicht», sagt Roger Welti, Pressesprecher von Mercedes-Benz Schweiz. Auch auf die Genesis-Flottenkunden habe die Umstellung bisher keine Auswirkungen, sagt Corporate Sales Manager Reinhold Turati: «Die Energieetikette kommt aus unserer Sicht bei den wenigsten Kunden zur Anwendung.» Vielmehr würden bei Geschäftskunden Vorgaben mit CO₂-Zielwerten gelten – oder die generelle Richtlinie, nur noch BEV zu beschaffen. Das sieht auch Marcus Requejo, Flottenmanager bei Audi Schweiz, so: «Besonders betroffen durch die Anpassungen sind die BEV, da diese mittlerweile bei Ersatzbeschaffungen von bestehenden Fuhrparks eine Hauptrolle spielen.» Audi setzt deshalb auf Information: «Auch wenn der Bund informiert hat, stellen wir fest, dass die Anpassungen noch nicht so stark im Fokus der Fuhrparkmanager sind. Wir gehen aus diesem Grund proaktiv auf unsere Kunden zu.»



We love E-Mobilität. Sie auch?
Jetzt unverbindlich einen
Beratungstermin vereinbaren



egarage.ch



Je nach Anbieter kostet der Strom deutlich mehr oder weniger.

Der richtige Ladenetzanbieter

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

Von: Michael Lusk

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

Die richtige Ladekarte finden

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

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

Via Roaming landesweit laden

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

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

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

Auf der folgenden Doppelseite (28/29) finden Sie eine ausführliche Übersicht der wichtigsten Ladestationen- und Ladekartenanbieter der Schweiz inklusive deren Tarife.



Sicherheit hat sich noch nie besser angefühlt.






Der neue Continental PremiumContact™ 7.

Sicherheit bei exzellentem Komfort - entwickelt in Deutschland.







- › Erleben Sie sicheres Fahrverhalten auf nassen und trockenen Strassen - dank des anpassungsfähigen Laufflächenprofils.
- › Geniessen Sie Sicherheit und Komfort unabhängig von Fahrzeugtyp und -antriebsart.
- › Verlassen Sie sich vom ersten Moment an auf sicheres Bremsen - dank unserer RedChili-Reifenmischung.



Die wichtigsten Ladenetzanbieter

					
NAME	AGROLA	ENERGIE 360°	EVPASS	GOFAST	IONITY
Website	www.agrola.ch/elektromobilitaet	www.energie360.ch	www.evpass.ch	www.gofast.swiss	www.ionity.eu
Anzahl eigene Ladeorte	66	Über 200	Über 1300	80	10
Eigene Ladepunkte AC	90	Über 460	Über 2800	125	0
Eigene Ladepunkte DC	46	Über 60	Über 220	347	58
Anzahl reg. Nutzer/-innen	Ca. 6000	Über 6700	51'000	Keine, EMP ist swisscharge.ch	-
ZUGANGSMITTEL					
Identifikation/Zugang für Mitglieder	AGROLA powercard, beliebige Ladekarte, App	Ladekarte, App, SwissPass	evpass-App, RFID-Ladekarte, SwissPass	Ladekarte oder Apps von gängigen Ladenetzbetreibern	Plug&Charge, RFID-Ladekarte, IONITY-App, Kreditkarte via App
Zugang für Nichtmitglieder	Je nach Ladestation: Kreditkarten, Debitkarten (EC) oder QR-Code an der Ladestation zur direkten Bezahlung per Kreditkarte (Intercharge Direct)	easycharge-App, QR-Code an der Ladestation zur direkten Bezahlung per Kreditkarte (Intercharge Direct), alle aktuellen Anwendungen (App) und RFID-Karten der Partnernetzwerke (Schweiz und EU)	QR-Code Scan&Charge (SwissPass, Visa, Mastercard, American Express, Twint)	Ad-hoc-Zahlung mit Kreditkarte, Ladekarte oder Apps von gängigen Ladenetzbetreibern	IONITY-App
Reservierung der Ladestation	Nein	Nein	Ja, bei evpass eigenen Ladestationen.	Nicht benötigt	Nein
ÜBERSICHT TARIFE					
Karte/Jahreskosten für Mitglieder	Kostenlos	Registrierung als Mitglied kostenlos. RFID-Ladekarte kostet einmalig CHF 10.-.	User: Kostenlos Explorer Abo: CHF 42,00/Jahr (inkl. RFID-Ladekarte)	Keine	Verschiedene Optionen möglich je nach MSP-Anbieter/ Automobilhersteller im IONITY-Netzwerk, siehe dazu https://ionity.eu/de/network/access-and-payment
Kosten für Mitglieder (AC)	Abhängig vom Betreiber der Ladestation, kein einheitlicher Preis. Preisbeispiele: Theaterstrasse Winterthur 22 kW: CHF 2.80 pro Stunde. Businesspark Sursee 11 kW: 39 Rp./kWh.	Je nach Standort: 29 Rp./kWh 44 Rp./kWh	Abhängig vom Betreiber der Ladestation, kein einheitlicher Preis. Typische Ladepreise bei evpass eigenen Ladestationen: User: ≤ 22 kW CHF 1.50 + 0.65/kWh Explorer: ≤ 22kW CHF 0.57/kWh	-	-
Kosten für Mitglieder (DC)	Bei AGROLA 65 Rp./kWh, ansonsten abhängig vom Betreiber der Ladestation, kein einheitlicher Preis.	55 Rp./kWh	Abhängig vom Betreiber der Ladestation, kein einheitlicher Preis. Typische Ladepreise bei evpass eigenen Ladestationen: User: 22 kW CHF 1.50 + 0.65/kWh ≤ 80 kW CHF 0.79/kWh > 80 kW CHF 0.89/kWh Explorer: 22 kW CHF 0.57/kWh ≤ 80 kW CHF 0.67/kWh > 80 kW CHF 0.77/kWh	GOFAST Preise sind standortabhängig, in der Regel zwischen CHF 0.49 und 0.59/kWh (Stand: Januar 2023). Aktuell gelten diese Preise für Nichtmitglieder (Kreditkarte) und für EMP-Kunden von swisscharge.ch, Energie 360°.	Verschiedene Optionen möglich je nach MSP-Anbieter/ Automobilhersteller im IONITY-Netzwerk, siehe dazu https://ionity.eu/de/network/access-and-payment
Kosten für Nichtmitglieder (AC)	Kein Aufpreis für Nichtmitglieder. Abhängig vom Betreiber der Ladestation kann bei Zahlung per Kredit- oder Debitkarte ein Aufpreis entstehen.	Je nach Standort: 29 Rp./kWh 44 Rp./kWh Kein Aufpreis bei Zahlungen mittels QR-Code/Kreditkarte.	Abhängig vom Betreiber der Ladestation, kein einheitlicher Preis. Typische Ladepreise bei evpass eigenen Ladestationen: ≤ 22 kW CHF 1.50 + 0.65/kWh	-	-
Kosten für Nichtmitglieder (DC)	Kein Aufpreis für Nichtmitglieder. Abhängig vom Betreiber der Ladestation kann bei Zahlung per Kredit- oder Debitkarte ein Aufpreis entstehen.	55 Rp./kWh Kein Aufpreis bei Zahlungen mittels QR-Code/Kreditkarte	Abhängig vom Betreiber der Ladestation, kein einheitlicher Preis. Typische Ladepreise bei evpass eigenen Ladestationen: 22 kW CHF 1.50 + 0.65/kWh ≤ 80 kW CHF 0.79/kWh > 80 kW CHF 0.89/kWh	GOFAST-Preise sind standortabhängig, in der Regel zwischen CHF 0.49 und 0.59/kWh (Stand: Januar 2023). Aktuell gelten diese Preise für Nichtmitglieder (Kreditkarte) und für EMP-Kunden von swisscharge.ch, Energie 360°.	CHF 0.79/kWh, keine monatlichen Gebühren, keine Vertragsbindung, Preis inkl. lokaler MwSt.
Roamingkosten	Die Roamingkosten werden durch die übrigen Netzbetreiber definiert und sind nicht einheitlich.	Sind vom Anbieter abhängig.	Einheitliche Roamingkosten in der Schweiz: ≤ 22 kW: 0.15/min. ≤ 80 kW: 0.50/min. > 80 kW: 1.15/min.	Keine, da kein EMP	-

der Schweiz im Überblick

					
MIGROL	MOVE	PLUG'N ROLL	SHELL	SOCAR	SWISSCHARGE
www.migrol.ch/e-mobilität	www.move.ch	www.plugnroll.com	www.shell.ch	www.socarenergy.ch	www.swisscharge.ch
Migrol Fast Charging = 18 Standorte M-Charge Basic = 10 Standorte M-Charge Comfort = 3 Standorte	630	164	5000 / 14 davon von Shell Recharge Solutions	950 (ohne Roaming) / 13 davon von SOCAR CHARGE	950 (ohne Roaming)
ca. 40	1327	387	7500 / 22 davon von Shell Recharge Solutions	2000 (ohne Roaming) / 5 davon von SOCAR CHARGE	2000 (ohne Roaming)
66	374	33	1600 / 1 davon von Shell Recharge Solutions	625 (ohne Roaming) / 44 davon von SOCAR CHARGE	625 (ohne Roaming)
-	-	-	9300	-	90'000
Debit- und Kreditkarte über Kassenterminal, Migrolcard über Kassenterminal autoSense App	Ladekarte, App	PLUG'N ROLL App & Ladechip, SwissPass	Shell E-Mobility Card	RFID-Ladekarte, App, On-time-Payment, SOCAR Card	Ladekarte, App, SwissPass
Kassenterminal	MOVE-App, QR-Code an der Ladestation zur direkten Bezahlung per Kreditkarte (Intercharge Direct), direkt per Kreditkarte für DC Stationen. Alle aktuellen Anwendungen (App) und RFID-Karten der Partnernetzwerke (Schweiz und EU).	An PLUG'N ROLL-eigenen Ladepunkten Ad-hoc-Direktzahlung mit Visa/Master/Twint/PostFinance	Shell Recharge App	RFID-Ladekarte, App, On-time-Payment	App, Ladekarte, QR-Code
Nein	Nein	Teilweise möglich	Nein	Nein	Nein
Migrolcard (Gebühren gemäss Gebührenübersicht auf www.migrol.ch)	Verschiedene Optionen möglich: MOVE light kostenlos MOVE comfort CHF 59.– pro Jahr.	Nein, keine laufenden Kosten und Ladekarte gratis.	Tarif City: CHF 60.– pro Jahr oder CHF 5.– pro Monat. Keine Transaktionsgebühren in der Schweiz / pro TRX im Ausland CHF 0.50. Tarif Flex: CHF 36.– pro Jahr oder CHF 3.– pro Monat. CHF 0.35 Transaktionsgebühr pro TRX in der Schweiz / pro TRX im Ausland CHF 0.50.	CHF 2.80/Monat Kartengebühr für SOCAR Card. Mit der SOCAR Card erhalten Sie unabhängig von der Antriebsart eine MwSt.-konforme Monatsabrechnung.	Keine Grundgebühr
Migrol Fast Charging Premium (DC/160 kW) CHF 0.13/kWh Stromtarif CHF 0.70/min. Ladedienstleistung (3 min. nach beendeter Ladung) Migrol Fast Charging Classic (DC / ≤ 120 kW) CHF 0.13/kWh Stromtarif CHF 0.50/min. Ladedienstleistung (3 min. nach beendeter Ladung) M-Charge Comfort (DC / <50 – 60 kW) CHF 0.45/kWh Stromtarif M-Charge Basic (AC/22 kW) CHF 0.35/kWh Stromtarif	Abhängig vom Betreiber der Ladestation, kein einheitlicher Preis. Typische Ladepreise mit MOVE comfort: CHF 0.65/kWh + 0.10/min.	Verbrauchsbasierte Abrechnung (Pay as you go). Tarife können variieren, die jeweiligen Tarife je Ladestation sind in der PLUG'N ROLL-App vor dem Ladevorgang ersichtlich. Im PLUG'N ROLL-Ladepunkt: AC-Tarif i.d.R. bei CHF 1.50/Start + CHF 0.45/kWh.	Tarif City: Keine Transaktionsgebühren in der Schweiz / pro TRX im Ausland CHF 0.50. Tarif Flex: CHF 0.35 Transaktionsgebühr pro TRX in der Schweiz / pro TRX im Ausland CHF 0.50 zzgl. zu dem aktuellen Preis an der Ladesäule. Den aktuellen Preis finden Sie immer in der Shell-Recharge-App.	Nach Station und Standort unterschiedlicher Preis.	Nach Station und Standort unterschiedlicher Preis Durchschnittspreis: CHF 0.47/kWh Preisbeispiele: Energie 360° Coop: CHF 0.29/kWh IWB Basel: CHF 0.52/kWh Eniwa Aarau: CHF 0.50/kWh + CHF 4.00/Stunde ab 241. Minute
Tarife oben ersichtlich	Abhängig vom Betreiber der Ladestation, kein einheitlicher Preis. Typische Ladepreise mit MOVE comfort: CHF 0.65/kWh + 0.10/min.	Verbrauchsbasierte Abrechnung (Pay as you go). Tarife können variieren, die jeweiligen Tarife je Ladestation sind in der PLUG'N ROLL-App vor dem Ladevorgang ersichtlich. Im PLUG'N ROLL-Ladepunkt: DC-Tarif i.d.R. bei CHF 1.50/Start + CHF 0.70/kWh.	Tarif City: Keine Transaktionsgebühren in der Schweiz / pro TRX im Ausland CHF 0.50. Tarif Flex: CHF 0.35 Transaktionsgebühr pro TRX in der Schweiz / pro TRX im Ausland CHF 0.50 zzgl. zu dem aktuellen Preis an der Ladesäule. Den aktuellen Preis finden Sie immer in der Shell-Recharge-App.	Nach Station und Standort unterschiedlicher Preis	Nach Station und Standort unterschiedlicher Preis Durchschnittspreis: CHF 0.55/kWh Preisbeispiele: GOFAST Spreitenbach McDonald's (300 kW): CHF 0.49/kWh + CHF 15.–/Stunde ab der 61. Minute AGROLA Murten (165 kW): CHF 0.65/kWh + CHF 9.–/Stunde ab der 91. Minute Energie 360° Goldbach Center Küssnacht (60kW): CHF 0.55/kWh + CHF 6.–/Stunde ab 181. Minute
Tarife oben ersichtlich	Mit Intercharge Direct: bis 11 kW: CHF 0.52/kWh 12 – 22kW: CHF 0.65/kWh	Keine Unterscheidung zwischen Mitgliedern und Nichtmitgliedern.	Abhängig vom Betreiber der Ladestation. Den aktuellen Preis finden Sie immer in der Shell-Recharge-App.	Nach Station und Standort unterschiedlicher Preis. An den Autobahnen (SOCAR CHARGE-Netz): CHF 0.59/kWh + 6.–/h; Städtisch (SOCAR Netz): CHF 0.49/kWh + 6.–/h	Gleiche Preise via QR-Code/ App-Einmalzahlung
Tarife oben ersichtlich	Mit Intercharge Direct: CHF 0.75/kWh + CHF 0.06/min.	Keine Unterscheidung zwischen Mitgliedern und Nichtmitgliedern.	Abhängig vom Betreiber der Ladestation. Den aktuellen Preis finden Sie immer in der Shell-Recharge-App.	Nach Station und Standort unterschiedlicher Preis. An den Autobahnen (SOCAR CHARGE-Netz): CHF 0.59/kWh + 0.10/min.; Städtisch (SOCAR Netz): CHF 0.49/kWh + 0.10/min.	Gleiche Preise via QR-Code/ App-Einmalzahlung
Aktuell kein Roaming verfügbar	-	Verbrauchsbasierte Abrechnung (Pay as you go). Tarife können variieren, die jeweiligen Tarife je Ladestation sind in der PLUG'N ROLL-App vor dem Ladevorgang ersichtlich. Im Roaming gilt ein AC- und DC-Einheitstarif je Partnernetz.	Abhängig vom Betreiber der Ladestation, kein einheitlicher Preis.	Roamingkosten sind vom Netzanbieter abhängig.	Preise nach Anbieter, AC/DC und Leistung unterschiedlich Durchschnittspreis: CHF 0.85/kWh

Stand: 1. April 2023 / Angaben gemäss Anbieter / ohne Anspruch auf Vollständigkeit (berücksichtigt sind nur Firmen, die bis 1. April 2023 auf die Umfrage geantwortet haben).

Elektroauto und Solaranlage: dank gemeinsam genutzter Batterie die perfekte Kombination!

Schweizer PV-Anlagen liefern heute 6,3 Prozent des Strombedarfs – 3,7 Terawattstunden pro Jahr. Dieser Strom wird immer öfter auch für Elektroautos benutzt. Elektrofahrzeuge sind primär «Stehzeuge»: Ihre Batterien können – dank bidirektionalem Laden – für die «behind-the-meter» Optimierung von PV-Anlagen eingesetzt werden und sogar das Stromnetz unterstützen.

Von: Marco Piffaretti

Der Bau von Photovoltaik-Anlagen boomt in der Schweiz, jagt von Rekord zu Rekord. Von Januar bis Ende Oktober 2022 wurden etwa 24'000 Photovoltaikanlagen mit einer Leistung von insgesamt rund 540 MW (+ 50 % gegenüber dem Vorjahreszeitraum) für die Einmalvergütung angemeldet. Das Bedürfnis nach mehr Autarkie oder mindestens nach mehr (eigener) Versorgungssicherheit spielt sicher eine wesentliche Rolle, besonders nachdem die Schweizer den Begriff «Strommangel» gelernt haben. Erfreulicherweise dimensioniert man die Solaranlagen nicht mehr nur nach dem durchschnittlichem Jahresbedürfnis, sondern nach dem Bedürfnis im Winter, was zu grösseren PV-Anlagen führt. Oder anders gesagt: Sie werden pro Gebäude nicht mehr «so klein wie notwendig», sondern «so gross wie möglich» gebaut. Dadurch sinken natürlich auch die durchschnittlichen kWp-Kosten.

Bereits heute werden die zusätzlichen Elektrizitätsbedürfnisse der Elektromobilität oft durch dezentrale PV-Anlagen sichergestellt. Deren Überschuss wird in die Netze geleitet oder kann in einem Speicher lokal aufbewahrt werden, um diesen am Abend oder Folgetag benutzen zu können. Zwischenspeicherung ist je nach Tarifstrukturen bereits heute rentabel. Denn: Optimiert der Prosumer seinen Eigenverbrauch «hinter» dem Zähler, dann spart er Netzgebühren. Eine typische Familie weist einen Verbrauch von etwa 10 kWh/Tag auf. Nochmal so viel kommt dazu, wenn ein Elektroauto geladen wird. Um den Überschuss aus der lokalen PV-Anlage vom Mittag in den Abend zu verlegen, reicht typischerweise ein 10-kWh-Speicher pro Familie. Dank dieser Logik sind die meisten stationären Batterien, welche kommerziell angeboten werden, in dieser Gröszenordnung zu finden. Äusserst interessant ist die Tatsache, dass sobald ein Elektroauto mittels der entsprechenden Ladestation in das Gebäude integriert wird, automatisch eine potentielle «Batterie auf Rädern» angeschlossen ist. Und dies mit deutlich grösserer Batteriekapazität im Vergleich zu den Heimspeichern.

Dank bidirektionalem Laden ist es möglich, anstelle (oder ergänzend) zu einer stationären Batterie einen Teil der Autobatterie für diese Zwischenspeicherung einzusetzen. Die vom Schweizer Bidir-Pionier sun2wheel entwickelten Lösungen ermöglichen bereits heute eine bessere Ausnutzung selber produzierter Sonnenenergie und ein optimiertes bedarfsgerechtes Lastenmanagement. Typische Anwender sind Wohneigentümer, Immobilienfirmen und KMU inklusive deren Fahrzeugflotten. sun2wheel bietet – zusammen mit seinem Partner TCS – auch monodirektionale Ladestationen an, welche innerhalb von zwei Jahren vom Endkunden durch eine bidirektionale Ladestation ausgetauscht werden können. Spätestens ab 2024 werden die Hersteller von E-Fahrzeugen und Ladestationen in ganz Europa die seit 2022 gültige ISO-Norm 15118-20 für die Regelung der Kommunikation zwischen den E-Fahrzeugen, Netz und Ladestation anwenden. Durch ein Software-Update können die meisten Autos dann auf die bidirektionale Nutzung aufgerüstet werden.

Übrigens: Betreffend die Lebensdauer von bidirektional genutzten Batterien kann man keine wesentliche Abnutzung feststellen. Die Entladung erfolgt





sehr sanft und nie vollständig und dies ist aus dem Gesichtspunkt der Batterie eine äusserst kleine Leistung. Die Wirkung auf die Lebensdauer wird sogar positiv beeinflusst, denn die Batterie befindet sich viel weniger oft im 100 % geladenem Status. Genau dieser Status ist für die Lebensdauer der Batterie schädlich. Da Elektroautobatterien typischerweise zwischen 50 und 100 kWh gross sind (also eigentlich viel zu gross für den durchschnittlichen täglichen Gebrauch), ist es sinnvoll, einen (kleinen) Teil dieser Kapazität für die Optimierung von PV-Anlagen einzusetzen. Es braucht dazu nur ein bidirektional-fähiges Elektroauto, eine bidirektionale Ladestation und eine App, dank welcher der Benutzer seine Rahmenbedingungen eingibt. Zum Beispiel: «Das Elektroauto soll am Morgen um 7:00 Uhr zu 80 % voll sein.» Dabei läuft die kostengetriebene Optimierung (laden und entladen) automatisch im Hintergrund. Das wird auch V2H oder «vehicle-to-home» resp. V2B oder «vehicle-to-building» genannt.

Da sich mit dem bidirektionalen Laden der Kauf einer zusätzlichen Batterie vermeiden lässt, ist das Ganze aus dem Gesichtspunkt der Ressourcenbindung (Stichwort: Grauenenergie) interessant. Genau deswegen wurden erste spezifische Förderprogramme für bidirektionale Ladestationen erstellt. Der Kanton



Bern fördert seit einigen Jahren, als erster Kanton überhaupt, zusätzliche 2000 Franken pro bidirektionale Ladestation für KMU. Der Kanton Tessin fördert bidirektionale Ladestationen

für Private und Firmen seit Mitte März sogar mit 4000 Franken! Auch auf lokaler Ebene geht es in diese Richtung. So spricht zum Beispiel die Tessiner Gemeinde Val Mara (vor Kurzem entstanden durch die Fusion von Maroggia, Melano und Rovio) seinen Bürgern ebenfalls 2000 Franken für PV-Speicher zu. Die Förderung erhalten diejenigen, die einen Energiespeicher für Photovoltaikanlagen errichten, nicht nur als stationäre Batterie, sondern auch im Fall einer bidirektionalen Ladestation mit einem entsprechenden E-Auto. Im zweiten Fall wird die bidirektionale Ladesäule anstelle der stationären Batterie gefördert. Natürlich lässt sich das bidirektionale Laden auch auf Flotten übertragen. Dann werden die individuellen Bedürfnisse durch das digitale Buchungssystem der Fahrzeuge ersetzt. Mobility Carsharing hat seit Anfang 2023 bereits 50 bidirektionale Elektrofahrzeuge im Einsatz. Unter Berücksichtigung der jeweiligen Buchungen wird automatisch der



**LEISTUNGSBEREIT –
AUCH BEI REGEN**



Platz 2 von 12

TURANZA 6

NEU



MIT ENLITEN TECHNOLOGIE



**BESTE LEISTUNG IN
SEINER KLASSE BEI NÄSSE¹**



**HERVORRAGENDE
LAUFLEISTUNG²**



**OPTIMIERTE
KRAFTSTOFFEFFIZIENZ²**



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



^{1,2}Für weitere Informationen zum Vergleich und den Produkttests scannen Sie den QR-Code.

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

BRIDGESTONE
Solutions for your journey

Heute (VSE-Werkvorschriften):

- **ON-OFF (= Lastabwurf)**
(100% / 0%):

Verteilnetzbetreiber (VNB) können Lade-stationen mittels Rundsteuersignal (RSS) ausser Betrieb setzen.

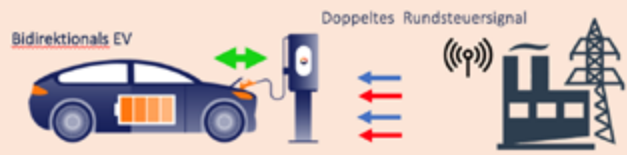


- Einige VNBs erkennen das Potential der steigenden Anzahl von bidirektionalen eAutos für Reduktion von Spitzen, Verzögerung des Netzausbaus.
- Aber wie?

Mit Massnahme Roadmap:

- **Doppeltes RSS 2x ON-OFF = 4 Zustände:**

- ON-ON: Lastreduktion auf Null (= Lastabwurf).
- OFF-OFF: Keine Vorgabe seitens VNB (normaler Zustand).
- OFF-ON: Maximale Ladeleistung.
- ON-OFF: Maximale Entladeleistung (= Max. V2X-Rückspeisung).



- Nutzerfreundliche Anpassung der Ladeleistung inkl. Vergütung der Flexibilität wird im BFE Projekt V2X-Suisse getestet. Erste Anwendung des doppelten RSS!



optimale Lade-Plan für jedes Fahrzeug erstellt. Natürlich werden neue Buchungen oder Änderungen berücksichtigt und der Plan sofort angepasst. Dank der dafür zuständigen sun2wheel-Plattform wird die Situation jede Minute aktualisiert.

Eine regelbare Leistung ist auch für die Verteil-Netz-Betreiber (VNB) interessant. Sie könnten vermehrt «Intelligenz» anstelle von Kupfer installieren. So könnte die Ladung der dafür freigegebenen Elektroautos zu Peak-Zeiten temporär reduziert, angehalten oder «rück-speisend» werden. Damit kann ein Netzbetreiber zum Beispiel den Ausbau einer Trafostation vermeiden oder zeitlich hinausschieben, was Kosten spart. Die ganze Powerbank-auf-Rädern-Lösung, gerade als Flotte, beinhaltet einige Herausforderungen. Die individuellen Bedürfnisse der Fahrer müssen berücksichtigt und die Flexibilitäten gebündelt werden, sodass man eine genügend grosse Regelleistung anbieten kann. Letztlich muss man auch garantieren und beweisen, dass die versprochene Regelleistung wirklich gehalten und bei Bedarf tatsächlich geliefert wurde. Die sun2wheel-Plattform, welche im Pilotprojekt «V2X Suisse» angewendet wird, übernimmt genau diese «Vermittlungsrolle» und übersetzt die Wünsche/Bedürfnisse der VNB in gezielte, individuelle Regelungen der einzelnen Ladestationen. Im Rahmen dieses Pilotprojektes konnte man

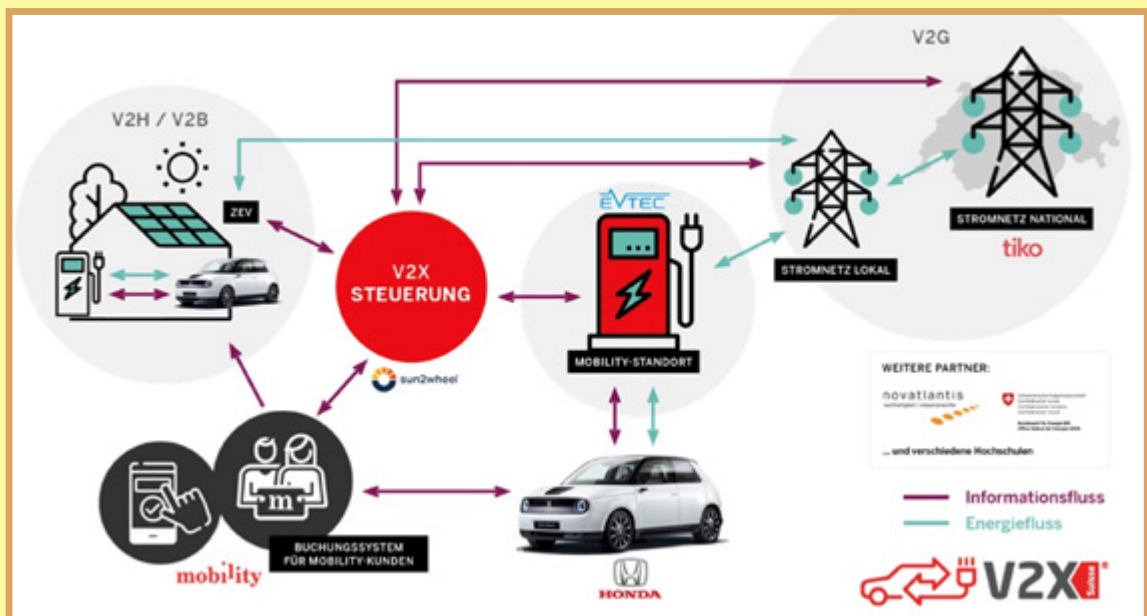
sich mit drei VNB (ewz, PRIMEO und AEMSA) einigen, dass deren Regelbedürfnisse über ein doppeltes Rundsteuersignal von der sun2wheel-Plattform empfangen wird. Rundsteuersignale sind praktisch bei jedem VNB vorhanden und können so fast ohne Zusatzinvestitionen umgesetzt werden.

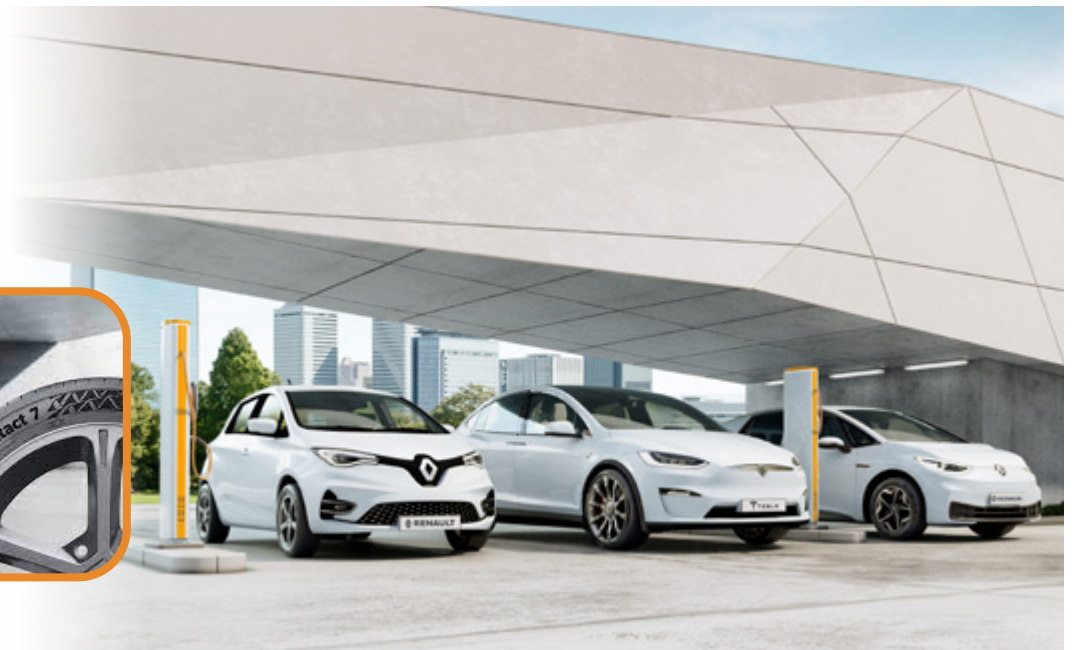
Die ersten Erfahrungen im Projekt „V2X Suisse“, welches durch das BFE unterstützt wird, haben bereits sehr interessante Erkenntnisse gebracht. Die technische Aggregation über die sun2wheel-Plattform ermöglicht genau zu dokumentieren, an welchen Standorten welche Ladestationen reagiert haben. Dies stellt einen echten Mehrwert dar. Bisher hatten die VNB keine Chance rückzuverfolgen, ob zum Beispiel eine Lastreduktion tatsächlich erfolgt war oder nicht. Diese «digitale Quittung» stellt die Voraussetzung dar, um in Zukunft auch eine kommerzielle Entgeltung der Lastbefehle durch den VNB abzurechnen.

www.mobility.ch/de/v2x

Mehr zu diesem Pilotprojekt und generell dem Thema V2G kann man am Innovationsforum Mobility der LHI am GDI in Rüschlikon am 29. und 30. Juni 2023 erfahren. Das BFE, swissgrid, der TCS, Honda, Tiko und sun2wheel referieren über bidirektionales Laden.

www.innovationsforum-mobility.ch





Neun der zehn erfolgreichsten E-Auto-Hersteller setzen auf Continental

Alle neu auf den Markt kommenden PW-Reifenlinien der Marke Continental in Europa tragen ab sofort eine neue Markierung auf der Seitenwand: das Logo EV Compatible.

Mit dem neuen EV Compatible Logo unterstreicht der Premiumreifenhersteller seine Produktstrategie für Elektrofahrzeuge. Denn alle aktuellen Reifen im Portfolio von Continental erfüllen bereits heute die hohen Anforderungen von E-Fahrzeugen. Genauso senken sie den Verbrauch von Fahrzeugen herkömmlicher Antriebsarten. «Wir sind davon überzeugt, dass es nicht den einen Reifen für E-Autos gibt. Daher haben wir unser gesamtes Reifenportfolio auch für diese Antriebsart optimiert. Mit unserem neuen EV-Compatible-Logo machen wir das

«Unsere Kunden können sich darauf verlassen: Reifen von Continental sind immer die richtige Wahl, und das gilt natürlich auch für E-Autos.»

Enno Straten, Head of Strategy, Analytics & Marketing des Reifenbereichs von Continental in der Region EMEA

sichtbar», sagt Enno Straten, Head of Strategy, Analytics & Marketing des Reifenbereichs von Continental in der Region EMEA.

Mehr Effizienz, weniger Verbrauch

Bereits lange vor dem Ankommen von Elektrofahrzeugen in der Breite der Gesellschaft hat Continental damit begonnen, gezielt an der Optimierung ihrer Reifen hin zu mehr Effizienz und weniger Verbrauch zu arbeiten. Dabei im Fokus stehen geringer Rollwiderstand, niedrige Abrollgeräusche und hohe Laufleistungen – ohne Kompromisse oder Einschränkungen beim Thema Sicherheit. Von diesen technologischen Fortschritten profitieren grundsätzlich alle Fahrzeuge unabhängig ihrer Antriebsart. Für Fahrer von Elektrofahrzeugen ist dies jedoch besonders spürbar. Denn verbessert man einen Reifen um nur eine Rollwiderstandsklasse des EU-Reifenlabels, erhöht sich die Reichweite des Elektrofahrzeugs schon um etwa drei bis vier Prozent.

Die aktuelle Reifenstrategie für Elektrofahrzeuge bietet auch den Reifenhändlern grosse Vorteile, da Continental mit ihr die Komplexität des Produktportfolios nicht zusätzlich vergrössert. Dies vereinfacht Lagerhaltung, Auswahl-, Bestell-, Bevorratungs- und auch Logistikprozesse. So können wertvolle Ressourcen von der Produktion bis zur Montage eines Reifens eingespart werden.



www.continental-reifen.ch

Cupra Tavascan: Der Traum wird wahr

Als «Traum der Marke» wurde das Showcar des Tavascan an der IAA 2019 vorgestellt. Mit dem SUV-Coupé wollten die Spanier zeigen, dass Elektroautos auch Spass machen und sexy sein können. 2024 wird der Traum nun wahr.

Cupra wird sich bis 2030 zu einer vollständig elektrifizierten Marke wandeln. Das verspricht CEO Wayne Griffiths. Der vollelektrische Tavascan ist nach dem ebenfalls rein mit Strom betriebenen Born und den Plug-in-Hybriden Leon und Formentor ein Schritt in diese Richtung. Und mit dem Terramar und dem Urban Rebel folgen bis 2025 zwei weitere elektrifizierte Modelle.

286 bis 340 PS, Heck- oder Allradantrieb

Der Cupra Tavascan basiert auf der MEB-Elektrofahrzeugarchitektur des VW-Konzerns. Das aussen und innen extrovertiert gestylte, 4,64 Meter lange SUV-Coupé ist in zwei Leistungsvarianten erhältlich. Topmodell ist der VZ mit zwei Elektromotoren, einer Gesamtleistung von 340 PS und Allradantrieb. Der Basis-Tavascan verfügt über Heckantrieb und leistet

286 PS. Beide Varianten werden von einem 77-kWh-Akkupaket mit Energie versorgt, die Reichweite beträgt gemäss WLTP 520 (VZ) bis 550 Kilometer.

Wie seine Modellbrüder soll auch der Tavascan ein fahraktives Auto sein. Das optionale DCC-Sport-System mit wählbarer Fahrwerksabstimmung, progressiver Lenkung und auf 21-Zoll-Leichtmetallfelgen montierte Hochleistungsreifen sollen den Fahrer mit dem Auto und der Strasse verbinden und für ein einzigartiges Fahrerlebnis sorgen.

Schweizer Markteinführung 2024

Die Serienproduktion des Cupra Tavascan im chinesischen Volkswagenwerk Anhui beginnt in den kommenden Wochen, die Schweizer Markteinführung ist auf 2024 geplant. Preise wurden noch keine genannt. (mb)



Viel Bling Bling und ein grosser Touchscreen prägen das Interieur des spanischen SUV-Coupés.



Auf dem Weg in eine elektrische Zukunft

Für Unternehmen wird es immer attraktiver, auf eine elektrische Firmenflotte umzustellen: Ein elektrischer Fuhrpark und entsprechende Lademöglichkeiten am Arbeitsplatz sind häufig ein wichtiger Hebel für sie, um ihre Ziele im Bereich Nachhaltigkeit voranzubringen.

Künftig werden bis zu 85 Prozent aller Ladevorgänge in privater Umgebung – also zuhause oder am Arbeitsplatz – stattfinden. Ladesäulen auf dem Firmenparkplatz und Wallboxen bei den Mitarbeitenden daheim werden also schon bald eine Selbstverständlichkeit sein. Zugleich erleichtert das steigende Angebot von flotentauglichen Pkw-Modellen mit hohen Reichweiten und kurzen Ladezeiten die Umstellung. Um die Elektrifizierung des Fuhrparks so reibungslos und kosteneffizient wie möglich zu gestalten, ist es hilfreich, einen erfahrenen Partner bereits im Planungsprozess einzubeziehen. Zu Beginn sollten Unternehmen eine gründliche Bedarfsanalyse durchführen, die nicht nur die aktuellen, sondern auch die zukünftigen Anforderungen im Blick hat. Ist der Entschluss für elektrische Fahrzeuge

gefallen, unterstützt The Mobility House als Experte für ganzheitliche Ladelösungen von der Planung über die Realisierung bis zum Betrieb – am Flottenstandort oder bei den Mitarbeitenden zu Hause.

Intelligent und zukunftsicher Laden

Optimalerweise wird von Anfang an auf ein skalierbares, herstellernerutrales und somit offenes Lade- und Energiemanagementsystem gesetzt, wie zum Beispiel ChargePilot von The Mobility House. So können künftige Ausbauschritte des elektrischen Fuhrparks berücksichtigt werden. Denn durch die intelligente Steuerung der Ladevorgänge kann der oftmals begrenzte Netzanschluss kosten- und energieeffizient ausgenutzt werden. Kenngrössen sind dabei u. a. die Anzahl der zu ladenden Fahrzeuge, die typischen Standzeiten, die Netz-

anschlussleistung und bauliche Gegebenheiten vor Ort. Daneben bietet The Mobility House seinen Flottenkunden auch eine grosse Auswahl an Ladestationen führender Hersteller sowie umfangreiche Monitoring- und Abrechnungsmöglichkeiten.

www.mobilityhouse.com



Dreifachschutz für langes Leben und hohe Reichweiten

Viele der bewährten polyston- Kühlerschutzprodukte der FRIPOO Produkte AG werden bereits erfolgreich in Elektrofahrzeugen eingesetzt.

Kühlerschutzprodukte der neusten Generation tragen dazu bei, Elektrofahrzeuge und ihre Batterien im idealen Temperaturbereich zu halten und dadurch eine optimale Reichweite zu ermöglichen. Diese Produkte bieten nicht nur eine ausgezeichnete Stabilität bei hohen Temperaturen, sondern verhindern auch wirksam Korrosion in einem breiten Temperaturfenster. Der polyston Kühlerschutz «Universal evo» steht für die Evolution beim Kühlerschutz. Farblos, breit einsetzbar, den Anforderungen der handelsüblichen Fahrzeughersteller entsprechend, egal ob Elektro, Hybrid oder konventioneller Antrieb. Die polyston Kühlerschutzmittel bieten immer einen Dreifachschutz gegen Einfrieren, Korrosion und Überhitzung.

Glanzvoll, sauber und sicher durch den Sommer mit polyston

Im umfangreichen Sortiment der Marke polyston findet der Mobilitätsfan die richtigen Produkte für die regelmässige Reini-

gung und Pflege des Fahrzeuges. Vom Felgenreiniger zum Insektenentferner, vom Cockpitreiniger zum Scheibenreiniger. Die polyston Produkte werden in der Schweiz entwickelt und produziert.

polyston – eine Marke der FRIPOO Produkte AG

Die FRIPOO Produkte AG in 8627 Grüningen/Schweiz ist einer der leistungsfähigsten Schweizer Hersteller von Reinigungs- und Pflegemitteln. Dabei suchen wir immer auch nach ökologisch vorteilhaften Alternativen. Unsere Kernkompetenzen definieren wir als «kundenorientiert, kompetent, zuverlässig, innovativ und nachhaltig». Unser Sortiment besteht vor allem aus flüssigen Produkten für Fahrzeuge aller Art, Haushalt & Garten sowie das Gewerbe. Die FRIPOO Produkte AG ist ISO 9001 und 14001 zertifiziert und erfüllt somit die hohen Qualitäts- und Umwelanforderungen. Zudem ist sie Mitglied des SAA, von ECO SWISS und der SEPAWA.



www.fripoo.ch
www.polyston.ch



polyston[®]

Swiss Clean and Care
www.polyston.ch



Die Zukunft der Firmen-Flotte

Immer mehr Schweizer Unternehmen setzen auf eine vollelektrische Flotte. Fabian Kallen von der BKW Smart Energy & Mobility sprach im Zürcher Polestar Space über Vorteile, Vorurteile und neue Perspektiven, die diese Entwicklung mit sich bringt.

In einem Polestar Space geht es nicht nur um Fahrzeuge, sondern manchmal auch um nichts Geringeres als die Zukunft: Polestar lädt regelmässig Gäste zu verschiedenen Events ein, um ihre Sichtweisen und Ideen zur Mobilität von morgen zu präsentieren. Vergangenen Oktober ging das Mikrofon an Fabian Kallen. Als Sales Manager bei der BKW Smart Energy & Mobility begleitet er seit 13 Jahren Unternehmen auf dem Weg zur E-Mobilität. «In dieser Zeit hat sich einiges geändert», erklärt er. «Anfangs gingen viele Nutzer und Hersteller davon aus, dass Elektrofahrzeuge eher als Kleinwagen mit kurzen Distanzen in Städten eingesetzt würden. Heute sind Reichweiten von über 500 Kilometern normal und auch das Ladestations-Netz wurde stark ausgebaut.»

Mythen vs. Fakten

Durch diese Entwicklungen hat sich die öffentliche Wahrnehmung der Elektromobilität stark verändert. Doch wenn es um die Umstellung auf eine vollelektrische Firmenflotte geht, zögern manche Unter-

nehmen noch immer. Der Grund dafür liegt laut Fabian Kallen nicht unbedingt in der Chefetage: «Ich beobachte häufig, dass Firmen und Flottenverantwortliche gerne mit der Umstellung voranschreiten möchten, jedoch noch oft mit der Skepsis ihrer Mitarbeitenden zu kämpfen haben. Meist entsteht diese aus alten Erfahrungen oder Vorurteilen.» Eine weitere Herausforderung ist die Infrastruktur. Unternehmen, die eine Liegenschaft mieten, müssen oft erst die Vermieter davon überzeugen, Ladestationen zu bauen.

Schlussendlich sprechen die Fakten aber für sich: Auch wenn Elektrofahrzeuge in der Anschaffung noch leicht teurer sind, wird bei den Betriebskosten der finanzielle Vorteil deutlich ersichtlich. «Und auf Seiten der Energieeffizienz und Nachhaltigkeit ist der Vorteil exorbitant», erklärt Fabian Kallen. Die Elektrifizierung der Antriebe von Personenwagen bringt also Vorteile aus ökologischer und wirtschaftlicher Sicht. Rund 90 Prozent der von BKW beratenen Unternehmen werden ihre Flotte darum bis 2030 elektrifizieren. «Je stärker der Druck

aus der Politik und Bevölkerung wird, desto schneller wird es gehen», ist Kallen sich sicher.

Der Schwerverkehr zieht nach

Unter Druck geraten nicht nur die Personenwagen, sondern auch der Schwerverkehr. Für Fabian Kallen stehen diese beiden Entwicklungen in direktem Zusammenhang: «Wie dazumal bei den Personenwagen, wurden auch bei den Nutzfahrzeugen die unterschiedlichen Antriebsformen gegeneinander ausgespielt. Es hat sich gezeigt, dass sich die meisten Hersteller von Nutzfahrzeugen für die elektrische Variante entschieden haben. Energieverluste, Wasserstoffpreise sowie die Knappheit an grünem Wasserstoff mit der einhergehenden fehlenden Infrastruktur sind einige Punkte, die diesen Entscheid geprägt haben.» Wenn im Schwerverkehr das Netz an Schnellladestationen ebenfalls ausgebaut wird, dürfte in Zukunft also auch dieser bald nachhaltiger unterwegs sein.

[polestar.com](https://www.polestar.com)



Polestar 2

Mit uns bringen Sie die Energie auf die Strasse

AMAG Corporate Fleet – Nachhaltige und individuelle Mobilität aus einer Hand

Individuell: Bestimmung Ihrer Mobilitätsbedürfnisse anhand einer Fahrprofilanalyse

Praktisch: Elektromobilität erleben bei Langzeitprobefahrten

Passend: massgeschneidertes Produkt- und Dienstleistungsangebot nach Ihren Bedürfnissen

Ganzheitlich: Beratung für eine geeignete Ladeinfrastruktur bis zur Inbetriebnahme einer Photovoltaikanlage

Effizient: Kostenoptimierung durch professionelles Flottenmanagement und flexible Nutzungsmodelle

Zuverlässig: stets einsatzbereit und sicher unterwegs, dank dem dichtesten Garagennetz der Schweiz

Erfahren
Sie mehr auf
amag-import.ch/fleet

AMAG Import AG
Corporate Fleet Sales
Ihre Ansprechpartner:



SKODA



CUPRA



Nutzfahrzeuge

«Mit Zaptec können mehr Autos parallel an einem Stromkreis geladen werden»



Florian Kienzle ist CEO der Zaptec Schweiz AG, einem der führenden Anbieter von Ladeinfrastruktur in der Schweiz. Im Interview mit electric WOW erzählt er unter anderem von seinem persönlichen Wow-Moment mit einem Elektroauto und erklärt, warum Zaptec-Ladelösungen einzigartig sind. Interview: Mario Borri

Herr Kienzle, Sie vertreiben seit 2017 Ladelösungen von Zaptec. Damals waren Elektroautos noch Exoten auf den Schweizer Strassen. Was hat Sie dazu gebracht, zu glauben, Elektromobilität könne sich durchsetzen?

Florian Kienzle: In der Tat waren 2017 die Neuzulassungszahlen für Elektrofahrzeuge noch auf einem sehr niedrigen Niveau. Weil verschiedene Hersteller, unter anderem Tesla mit dem Model 3, vollelektrische massentaugliche Modelle angekündigt hatten, war die fundamentale Trendumkehr hin zur E-Mobilität absehbar. Ausserdem erlebte ich bereits 2014 meinen persönlichen Wow-Moment mit einem Elektroauto. Ich konnte damals das Tesla Model S Probe fahren. Das hat mir gezeigt, dass Elektromobilität funktioniert und erst noch extrem viel Spass macht.

Sie hatten den richtigen Riecher. 2022 waren bereits mehr als 25 Prozent der neu zugelassenen Personenwagen über das Stromnetz aufladbar. Es gibt aber immer noch

Leute, die sagen, dass Elektroautos nur eine Zwischenlösung seien – was entgegnen Sie denen?

Ich argumentiere mit Fakten: Alle namhaften Autohersteller haben den Ausstieg aus der Verbrenner-Technologie in Europa bis spätestens 2035 verkündet; Elektroautos sind rund dreimal effizienter als Autos mit Verbrennungsmotoren und haben daher eine deutlich bessere Umweltbilanz; die Lebenszykluskosten, die TCO, sind heute schon niedriger und sie sinken weiter kontinuierlich. Ich glaube eher, dass Verbrenner eine Zwischenlösung sind – zwischen Pferdefuhrwerk und Elektroauto.

Zaptec war damals nur auf dem skandinavischen Markt bekannt – wie haben Sie die Marke entdeckt?

Eher durch Zufall und über drei Ecken. Aber wir haben sofort erkannt, dass es sich bei Zaptec um eine ganz neue Generation von Ladelösungen handelt. Als norwegischer Marktführer sind die Entwicklungen von Zaptec für die Realität eines Marktes geschaffen, der dem schweizerischen um

sechs bis sieben Jahre voraus ist. Ausserdem wird in Europa produziert. Als wir die Gelegenheit erhielten, Zaptec-Produkte in die Schweiz zu importieren, haben wir sie beim Schopf gepackt.

Bis Ende 2022 firmierten Sie und Ihr Team als NovaVolt AG. Seit dem 1. Januar 2023 gibt es NovaVolt nicht mehr, die Firma heisst nun Zaptec Schweiz AG – was war der Grund?

Dass wir zur offiziellen Schweizer Tochterfirma von Zaptec ASA wurden, war ein logischer Schritt auf unserem Weg. Wir sind bereits seit Sommer 2021 Teil von Zaptec und haben nun unseren Firmennamen der Entwicklung angepasst, um auch nach aussen zu zeigen, dass wir voll und ganz zur Zaptec Familie gehören.

Was sind die Alleinstellungsmerkmale von Zaptec E-Ladesystemen?

Da gibt es einige. Zum Beispiel bieten wir fünf Jahre Garantie, der Branchenstandard ist zwei bis drei Jahre. Auch die Zukunftssicherheit ist gegeben. So ist unsere

Zaptec Pro Hardware bereits jetzt kompatibel mit zukünftigen Entwicklungen wie zum Beispiel Plug & Charge nach ISO 15118. Ausserdem sind Zaptec Pro Ladestationen flexibel skalierbar. Die modulare Rückplatten-Konstruktion erlaubt eine rasche und einfache Erweiterung mit einer beliebigen Anzahl an Stationen. Auch der dynamische Phasenausgleich ist einzigartig. Dank intelligentem Lastmanagement können dreimal mehr Fahrzeuge an einem Stromkreis parallel geladen werden. Und nicht zuletzt steht die Sicherheit bei uns an erster Stelle. Alle Zaptec-Ladegeräte werden externen Tests unterzogen, um sicherzustellen, dass sie alle Normen und Sicherheitsanforderungen erfüllen.

Wer sind die Kunden der Zaptec Schweiz AG?

Die Heimladestation Zaptec Go haben vor allem Einfamilienhausbesitzer montiert. Eigentümer und Verwaltungen von Mehrfamilienhäusern, Stockwerkeigentümer, Firmen für ihre Flotten und Standorte, Eigentümer öffentlicher Anlagen, wie zum Beispiel Hotels, Einkaufszentren und Parkgaragen, nutzen unsere Ladelösung Zaptec Pro.

Wie viele Ladestationen von Zaptec sind in der Schweiz bereits installiert?

Ich darf mit Stolz sagen, dass Zaptec einer der führenden Anbieter von Ladeinfrastruktur in der Schweiz ist. In den letzten drei Jahren wurden europaweit über 120'000 neue Ladestationen installiert. Dieses Wachstum reflektiert zum einen unsere starke Position am Schweizer Markt. Aber auch auf den anderen Märkten läuft es gut. Der Gesamtumsatz von Zaptec ASA betrug 2022 mehr als 75,5 Millionen Franken.

Sind neue Produkte geplant?

Zaptec arbeitet ständig an technologischen Weiterentwicklungen: Aktuell läuft die europäische Patentierung für den dynamischen Phasenausgleich. Ausserdem sind wir auf den strategischen Ausbau neuer Märkte fokussiert. So sollen Spanien, Italien und in Zukunft auch die USA erschlossen werden.

Inwiefern wurde und wird die Produktion von den unterschiedlichen Krisen beeinflusst?

Wie in allen Branchen wirkten sich die schlechtere Verfügbarkeit und die höheren Kosten von Komponenten auf unser Business aus. Durch Effizienzsteigerung konnten wir die negativen Effekte aber limitieren.



Die modulare Rückplatten-Konstruktion ist ein USP von Zaptec-Ladestationen.

Während der Covid-Krise erwies sich dies als Konkurrenzvorteil. Denn unsere Kunden mussten nur kurzfristig Lieferverzögerungen in Kauf nehmen.

Wird es genügend Strom haben, um die immer zahlreicheren Elektroautos zu laden?

Ja! Und der grosse Vorteil ist, dass wir den Strom im Inland und in Europa selbst produzieren können und unsere heutige Abhängigkeit von erdöl- und erdgasproduzierenden Ländern weiter reduzieren können. Damit erhöhen wir nicht nur unsere eigene Versorgungssicherheit, sondern auch generell die weltweite Sicherheit. Damit dies aber möglich wird, müssen wir die Produktionskapazitäten erneuerbarer Energien und die Energieeffizienz weiter erhöhen.



Seit 2020 wurden europaweit rund 120'000 Zaptec-Ladestationen montiert.

Finden Sie die Schweiz ist punkto E-Auto-Ladeinfrastruktur gut aufgestellt?

Die Empfehlung der EU liegt bei mindestens einem Ladepunkt pro zehn Fahrzeuge. Gemäss einer Erhebung des TCS gibt es in der Schweiz heute fast doppelt so viele öffentliche Ladepunkte pro Fahrzeug.

Gibt es aber dennoch etwas, was besser werden müsste?

Es müsste wie in Norwegen ein Recht auf Laden geben. Denn die Mehrheit der Schweizerinnen und Schweizer sind Mieter in Mehrfamilienhäusern und sind bei der Installation einer Ladestation von Eigentümer und Verwaltung abhängig.

www.zaptec.com/ch-de



Stockwerkeigentümer, Firmen für ihre Flotten, Eigentümer öffentlicher Anlagen wie zum Beispiel Hotels, Einkaufszentren und Parkgaragen, setzen auf die Ladelösung Zaptec Pro.

The Next Generation

Mit dem e-tron startete Audi 2018 ins Zeitalter der E-Mobilität. Jetzt hat Audi das SUV einem Facelift unterzogen, gibt ihm aufgrund der wachsenden e-tron Familie einen neuen Namen und hat auch die Reichweite nochmals verbessert. Wir haben die neue Generation des Edelstromers von Audi bereits für electric WOW getestet.

Von: Michael Lusk





Aus e-tron wird neu der Q8 e-tron.

Aus dem Audi e-tron wird der Q8 e-tron: Um sich auch mit dem Namen klar als Topmodell zu positionieren und eine eindeutige Nomenklatur für eine ganze kommende e-tron-Familie zu etablieren, hat Audi fünf Jahre nach der Lancierung seines Stromers dem Luxus-SUV einen neuen Namen verpasst und es optisch und technisch aufgefrischt. Denn als das stattliche SUV namens e-tron 2018 lanciert wurde, basierte es noch nicht auf der damals brandneuen Elektroplattform MEB, sondern auf dem für Verbrennungsmotoren ausgerichteten Modularen Längsbaukasten MLB Evo, auf dem seit Jahren diverse Audi-Modelle sowie auch Produkte von anderen Konzernmarken aufbauten. Dennoch war das Modell mit über 160'000 verkauften Einheiten ein Erfolg für die Ingolstädter. In der Schweiz sind immerhin fast 5000 e-tron unterwegs.

Grösserer Akku & schnelleres Laden

Inzwischen hat Audi die Weichen klar in eine elektrische Zukunft gestellt und seinen Stompionier nachgebessert, der nach der Überarbeitung fortan unter dem Namen Q8 e-tron auftritt. Dadurch ist auch gleich klargelegt, dass es sich um das Top-Modell des elektrischen SUVs handelt. Entsprechend viel Platz gibt es sowohl für Insassen als auch für Gepäck. Auch fahrdynamisch bewegt sich der Q8 e-tron auf dem selben hohen Niveau wie sein Vorgänger. Von der Design-Weiterentwicklung profitieren beide Varianten (wie bis anhin gibt es auch eine Sportback-Version), genauso wie von der Überarbeitung des Innenraums, wo nun hochwertigere Materialien verbaut sind und die Technik modernisiert wurde.

Auch unter dem Blech wurde renoviert. Audi hat sowohl Batteriekapazität als auch Ladeleistung gesteigert, die Motoren, die Progressivlenkung und die Fahrwerkregelsysteme überarbeitet und damit die Fahreigenschaften geschärft. Zwei Batteriegrössen sind verfügbar: Der Q8 50 e-tron, der von zwei E-Motoren mit einer Gesamtleistung von 250 kW/340 PS angetrieben wird, hat eine Netto-Speicherkapazität von 89 kWh. Die beiden stärkeren Modelle Q8 55 e-tron (300/408 PS) und SQ8 e-tron (370 kW/503 PS) können auf eine Akkukapazität von 106 kWh zurückgreifen. Die WLTP-Normreichweiten variieren je nach Modell zwischen 491 und 600 Kilometern. Geladen wird mit maximal 150 kW respektive 170 kW bei den beiden stärkeren Varianten.



Das Heck verfügt über ein durchgehendes Leuchtband.

Komfortabler Langstreckengleiter

Wir sind den 408 PS starken Q8 55 e-tron gefahren, der sich im Test als komfortabler Langstreckengleiter erwiesen hat. Bei Reisetempo 120 km/h pendelt sich der Realverbrauch bei rund 25 kWh/100 Kilometer ein, so dass auch in der Praxis über 400 Kilometer problemlos erreichbar sind.

Selbst bei höheren Geschwindigkeiten, beispielsweise auf deutschen Autobahnen, fühlt sich der Q8 sicher und souverän an, bietet eine gute Mischung aus Komfort und dennoch satter Strassenlage. Naturgemäss steigt dann aber der Verbrauch stark an, so dass man zugunsten der Reichweite auf allzu flottes Tempo verzichtet. «Flott» ist dafür die Geschwindigkeit an der Ladesäule, zumindest wenn man eine Schnellladestation ansteuert. Gerade im oft genutzten Bereich von 10 bis 80 Prozent lädt der Q8 neu mit 170 statt 150 kW, so dass weniger als eine halbe Stunde Pause reicht, wenn man genau dieses optimale Ladefenster nutzen will für eine gemütliche Kaffeepause. Preislich nähert sich der Q8 55 e-tron (ab 97'500 Franken) dann allerdings schon der 100'000-Franken-Grenze, mit einigen Extras durchbricht er diese dann auch ganz schnell. Wer die 340 PS starke Basisversion ordert, ist dagegen schon mit 84'900 Franken dabei.

Der Umwelt zuliebe

RIWAX produziert heute modernste Fahrzeugpflege für die Umwelt von morgen.
Aus der Schweiz – für die Schweiz – RIWAX.

Innovative, einfach zu verarbeitende Qualitätsprodukte zeichnen die RIWAX-Chemie AG seit Jahren als führende Schweizer Herstellerin und Anbieterin von Spezialitäten für die Fahrzeugpflege aus. Die Produktpalette der RIWAX-Chemie AG umfasst Reinigungs- und Pflegeprodukte für den gewerblichen Bereich als auch für die private Anwendung. Und zwar für die professionelle Fahrzeugpflege, für alle Arten von Fahrzeugwaschanlagen, für Autolackierereien, für die hohen Ansprüche der Young- und Oldtimerzene, für die komplette Pflege von Booten und für die Do-it-yourself-Fahrzeugpflege.

Umweltfreundlich & nachhaltig

Die Firma mit Sitz in Zollikofen bei Bern stellt höchste Anforderungen an die Umweltver-

träglichkeit der Produkte. Bei der Produktentwicklung achtet das Unternehmen stark auf nachhaltige Alternativen bei der Rohstoffauswahl. Dabei spielen nachhaltige Komponenten eine genauso grosse Rolle wie die Grundeinstellung, keine krebserzeugenden Stoffe zu verwenden.

Auch bei Produktion & Verpackung legt die RIWAX-Chemie AG grossen Wert auf höchsten Umweltgedanken. Produziert wird lokal in der Schweiz, es wird kein Microplastik verwendet, viele Produkte sind biologisch abbaubar und gewerbliches Leergebinde kann retourniert werden. Der Beitrag der RIWAX-Chemie AG im Recycling verringert den Rohölverbrauch um 345'000 Liter, das führt zu einer Reduzierung der CO₂-Emissionen von 325'000 Kilo.



Ladestation für E-Autos von Riwx.

Gebinde-Recycling

Die Rücknahme und Wiederverwertung der leeren gewerblichen Gebinde unterstützt die Umweltziele der RIWAX-Chemie AG. Die kostenlose Rückgabe entlastet auch die Kunden bei der Entsorgung. Die Gebinde werden bei der nächsten Lieferung zurückgenommen, kontrolliert, gewaschen und wiederverwendet. Durch die Rücknahme und Wiederverwendung von gewerblichen Gebinden können pro Jahr in den Bereichen CO₂-Emissionen und Rohölverbrauch Einsparungen in Höhe von 440'000 Kilo respektive 470'000 Litern erzielt werden. So ist der Kreislauf geschlossen.

Mit Fahrspass in die Zukunft

Auch im Bereich Ladestationen für E-Autos geht RIWAX mit der Zeit. Die Firma möchte mit einem grünen Gedanken E-Fahrer dabei unterstützen, weiterhin unbegrenzte Freiheit beim geräuschlos Davonsegeln genießen zu können. Dabei sind die Umweltfreundlichkeit, die Rekuperation (beim Bremsen mit E-Autos wird Energie zurückgewonnen), die einfach konzipierten Motoren, welche eine hohe Leistung generieren, sowie die lange Lebensdauer und der geringe Wartungsbedarf grundlegend.

100 Prozent klimaneutral

Aktiv zu werden und die Umwelt zu schützen, ist für die RIWAX-Chemie AG ein wichtiger Grund, warum sie sich für Photovoltaik entschieden hat. Photovoltaikanlagen beziehen Energie aus der Sonne und wandeln diese direkt in Strom um. Im Gegensatz zu konventionellen Kraftwerken stossen sie kein schädliches CO₂ aus und arbeiten somit zu 100 Prozent klimaneutral. Eine Photovoltaikanlage für einen 3-Personen Haushalt kompensiert 45 Tonnen CO₂ in 20 Jahren. Das entspricht einem Wasserverbrauch von 13'000 Litern. Ausserdem macht sie keine Lärm- und Abgasemissionen, benötigt während dem Betrieb keine Brennstoffe und ist dank eigenem Strom unabhängig.

www.riwax.com



Dank Photovoltaik ist Riwx klimaneutral.



Hier kommt Aiways

Mit dem U6 will der chinesische Hersteller Aiways in der Schweiz durchstarten. Das 4,8 Meter lange SUV-Coupé ist optisch ein Hingucker – die technischen Daten sind eher Magerkost.

Wir konnten bereits erste Fahreindrücke sammeln.

Von: Dave Schneider

Schon seit langem kündigen chinesische Autohersteller den Schritt nach Europa an – passiert ist bisher nicht allzu viel. In den letzten Jahren sind zumindest einige Marken aufgetaucht: In der Schweiz sind das nach den Nutzfahrzeugherstellern DFSK und Maxus nun auch die Elektroautohersteller Nio und Aiways, zwei junge Start-ups aus dem Grossraum Shanghai. Nach diversen Lockdowns in China und dem Zusammenbruch der Lieferketten, der sich bis heute stark auf die Autoindustrie auswirkt, wird der Aiways U6 nun also endlich auf zwölf europäischen Märkten eingeführt. Das 4,8 Meter lange SUV-Coupé im futuristischen Blechkleid sorgt auf jeden Fall für Aufsehen: An der Fahrvorstellung in Lissabon verdrehten sich die



Der Ladeanschluss befindet sich beim U6 vorne links.

Passanten die Hälsen nach dem unbekanntem Auto – sogar eine chinesische Reisegruppe inspizierte den U6 mit grossem Interesse. Für Erstaunen sorgt vor allem der Innenraum: Die Zeiten der nach Klebstoff stinkenden Plastik-Interieurs der chinesischen Billigautos sind definitiv vorbei, der Aiways präsentiert sich schick, modern und solid verarbeitet. Das derzeit ausschliesslich erhältliche Dreifarben-Interieur stellt den europäischen Geschmack allerdings auf die Probe – die abenteuerliche Farbkombination dürfte dennoch vielen gefallen. Ein schwarzes Interieur ist zumindest angekündigt.



Der Aiways lädt maximal nur mit 90 kW.

Ladehemmung

Ein E-Motor mit 160 kW/218 PS treibt die Vorderräder an – damit beschleunigt das 4,8 Meter lange SUV-Coupé in knapp sieben Sekunden auf Tempo 100 und schafft





Auf einer ersten Fahrt konnten wir den U6 ausprobieren.

eine Höchstgeschwindigkeit von 160 km/h. Das ist vollkommen ausreichend, um gut im Strassenverkehr mitzuschwimmen. Bei Reichweite und Ladetempo kann sich der Chinese dagegen nicht brüsten: Seine 63-kWh-Batterie ermöglicht zwar eine WLTP-Normreichweite von immerhin 405 Kilometern, was noch ziemlich konkurrenzfähig ist. Mit einer Ladeleistung von 90 kW (DC) hinkt der Aways allerdings den Mitbewerbern klar hinterher. Zuhause an der Wallbox lädt er immerhin dreiphasig mit maximal 11 kW (AC).

Toll ist hingegen das Cockpit mit einem riesigen Touchscreen, auf dem wie bei Tesla so ziemlich alles bedient wird. Bei Aways gibt es aber lobenswertere zusätzliche Tasten für wichtige Funktionen wie etwa die Verstellung der Aussenspiegel. Die eigene Software-Oberfläche braucht sicher etwas Eingewöhnungszeit, ist aber logisch und benutzerfreundlich aufgebaut. Die umfangreiche Komfort- und Sicherheitsausstattung mit allen gängigen Assistenzsystemen sowie die Garantieleistung von fünf Jahren (oder 150'000 Kilometern) sind weitere Argumente für den Chinesen – und das zu 48'990 Franken ohne jegliche Aufpreise. Die Markteinführung erfolgt im zweiten Halbjahr 2023.

Im Innenraum treten die Asiaten mit einem modernen und mutigen Look auf und heben sich damit von der klassischen, europäischen Konkurrenz ab.



Reichweite gewinnen durch optimale Einrichtung

Reichweite ist ein heiss diskutiertes Thema und hemmt viele bei der Kaufentscheidung. Je leichter das Fahrzeug ist, umso weiter kommt man mit einer Batterieladung. Dabei sind zwei Faktoren zu beachten, sowohl beim täglichen Beladen mit Werkzeug und Material als auch bei der Auswahl der Fahrzeugeinrichtung.

Mit einer Sortimo SR5 Fahrzeugeinrichtung lässt sich der Laderaum optimal ausnutzen. Die Kombination aus Reduktion, Leichtigkeit und Übersichtlichkeit verleiht der Einrichtung einen aufgeräumten, wertigen und cleanen Charakter. Selbst voll beladen wirkt SR5 ordentlich und gut strukturiert. SR5 definiert den Laderaum dabei komplett neu, indem sich das Design konsequent auf den Handwerkerereinsatz fokussiert und die Arbeitsergonomie dabei in höchstem Masse berücksichtigt. Selbst im kompaktesten Nutzfahrzeug kann der zur Verfügung stehende Raum bestmöglich und ohne Kompromisse genutzt werden.

Ordnung dank 5S-Methode

Ein weiteres Geheimnis eines perfekt organisierten Transporters verbirgt sich hinter einer simplen Methode; die 5S-Methode hilft aktiv dabei, das tägliche Arbeitsumfeld in der rollenden Werkstatt übersichtlich, gut strukturiert, sauber und darüber hinaus auch sicher zu gestalten. Die Zielsetzung der 5S-Methode ist unter anderem, nur die Gegenstände im Fahrzeug zu haben, die man wirklich braucht.

www.sortimo.ch



BMW: Comeback der Brennstoffzelle?

«Eine einzige Technologie wird nicht ausreichen, um klimaneutrale Mobilität weltweit zu ermöglichen», sagt BMW-Chef Oliver Zipse und schickt deshalb 100 BMW iX5 Hydrogen mit Brennstoffzellen-Antrieb zur Erprobung auf die Strasse. electric WOW ist einen gefahren.

Von: Mario Borri



Die Brennstoffzellen-Technologie ist nicht neu. Anfang 2000er-Jahre galt sie als Antrieb der Zukunft. Das Konzept ist genial. Gasförmiger Wasserstoff aus dem Tank und Sauerstoff aus der Umgebungsluft werden durch eine chemische Reaktion in der Brennstoffzelle wie bei einem Kraftwerk zu Strom. Dieser treibt direkt den Elektromotor an, aus dem Auspuff kommt nur Wasserdampf. Diverse grosse Hersteller bauten Prototypen und versprochen, dass diese bald in Serie gehen werden. Passiert ist wenig, aktuell gibt es nur zwei Personenwagen mit Brennstoffzellen-Antrieb zu kaufen – den Toyota Mirai und den Hyundai Nexa. Auch der BMW iX5 Hydrogen ist vorerst ein Prototyp.

Sieht aus und fährt sich wie ein normaler E-BMW

Wäre die Beschriftung nicht, hätten wir dem BMW X5 das Kraftwerk unterm Blech nicht angesehen. Es besteht aus zwei Wasserstoff-Tanks, der Brennstoffzellen-Einheit, einem Elektromotor mit 295 kW/401 PS und weiteren spezifischen Komponenten. Beim Fahren verhält sich der Wasserstoff-X5 wie ein gewöhnliches Elektroauto. Trotz 2,5 Tonnen zieht er flott und lautlos davon. Auch die Reichweite ist ähnlich wie bei einem E-Auto mit grossem Akku.

In gerade mal drei statt in 30 Minuten vollgetankt

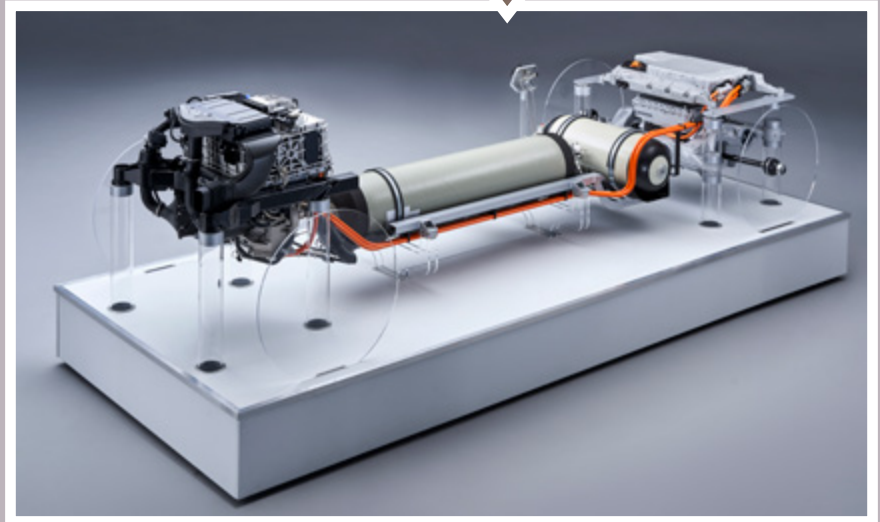
Nach der Probefahrt stellte sich uns aber die entscheidende Frage: Warum kommt BMW zum jetzigen Zeitpunkt überhaupt mit der Brennstoffzelle? Gemäss BMW-Boss Zipse sind die Hauptgründe zwei gewichtige Vorteile gegenüber herkömmlichen Stromern: Die effektive Reichweite nimmt bei Kälte nicht ab und der Tankvorgang dauert nur drei bis vier Minuten.

Wasserstoff nimmt bald eine Schlüsselrolle bei der Energiewende ein

Ob das aktuell Gründe genug sind, um neben reinen batterieelektrischen Fahrzeugen in Zukunft auch die Brennstoffzellen-Technik zu pushen, weiss auch BMW zum heutigen Zeitpunkt noch nicht. Denn ob und wann die BMW iX5 Hydrogen in Serie gehen, steht derzeit noch in den Sternen. Geht es allerdings nach dem BMW-Vorstandsvorsitzenden Oliver Zipse, ist der Fall aber klar: «Wasserstoff wird eine Schlüsselrolle bei der Energiewende spielen. Er ist eine der effizientesten Möglichkeiten, erneuerbare Energien zu speichern und zu transportieren. Wir sollten dieses Potenzial nutzen, um auch die Transformation des Mobilitätssektors zu beschleunigen.»



Der Tankvorgang ist simpel und braucht nur drei bis vier Minuten.



Die Brennstoffzelleneinheit (vorne) mit Wasserstoff-Tanks und Elektromotor.



IWAG
REIFEN • FELGEN • TECHNIK

Unabhängig.
Grosses Markenuniversum.
Rasche Verfügbarkeit.
Top-Beratung.
Räderhotel.
100% Schweiz.

**Mehr Reichweite dank
geringerem Rollwiderstand.
Entdecken Sie unser
Reifensortiment für
Elektroautos.**

PNEU.CH

IWAG Distribution AG . Tägerwilenstrasse 3 . CH-8280 Kreuzlingen TG
+41 71 677 24 00 . flotten@iwag.ch . www.iwag.ch/flotten



Citroën ë-C4 X: Normal kann jeder



Der französische Hersteller Citroën geht gern eigene Wege, so auch mit dem neuen Citroën ë-C4 X – einer rein elektrischen Crossover-Limousine. Der Citroën-Neuling macht mit seiner Stufenheck-Architektur einiges anders als die Konkurrenz.

Von: Isabelle Riederer

Die Besonderheiten des neuen Stromers beginnen schon bei den Massen: Mit 4,60 Meter Länge ist der Neuling fast so gross wie ein Mittelklassewagen à la Mercedes-Benz C-Klasse, dabei basiert er auf der Kleinwagenplattform eCMP und nicht auf der grösseren Plattform EMP2 des Stellantis-Konzerns. Die Logik dahinter ergibt sich aus dem kürzeren Radstand, was wiederum zu einem grösseren Kofferraumvolumen mit 510 Litern führt.

Angetrieben wird die Crossover-Limousine von einem 100-kW-Elektroaggregat (136 PS) mit 260 Nm Drehmoment. Das erlaubt eine Beschleunigung von 0 auf 100 km/h in 9,5 Sekunden. Maximal sind 150 km/h möglich. Es stehen drei Fahrmodi zur Verfügung: Eco, Normal und Sport. Der Stromverbrauch beträgt offiziell 15 bis 15,3 kWh/100 km. Die Reichweite mit einer Ladung der 50-kWh-Batterie liegt nach WLTP-Norm bei 360 Kilometern. Beim Aufladen des ë-C4 X an einer öffentlichen Ladestation mit einem 100-kW-Gleichstrom-Schnellladegerät lässt sich die Batterie in 30 Minuten zu 80 Prozent füllen. An einer Wallbox dauert das Aufladen mit dem optionalen 11-kW-Bordladegerät je nach vorliegender Stromversorgung rund 5 bis 7,5 Stunden.

Üppige Ausstattung und serienmässige Komfort-Federung

Im neuen ë-C4 X sind, je nach Version und Ausstattung, bis zu 20 Fahrerassistenzsysteme verfügbar, darunter der aktive Notbremsassistent, der Highway Driver Assist, der aktive Spurhalte-Assistent sowie der Geschwindigkeits-

regler mit Stop&Go-Funktion. Darüber hinaus bietet das Modell Technologien wie ein farbiges Head-up-Display, eine Rückfahrkamera mit «Top Rear Vision» und schlüsselloosen Zugang. Serienmässig ist die Advanced Comfort Federung, die den Neuling zum fliegenden Teppich macht und Unebenheiten mühelos ausgebügelt.

Innen gibt es ein modern wirkendes Cockpit mit einem kleinen Instrumentendisplay und einem 10-Zoll-Touchscreen in Querformat. In der Mittelkonsole finden sich die bekannten Bedienelemente des Stellantis-Elektroantriebs: eine Wippe für die Fahrmodi und eine für das Automatikgetriebe. Eine stärkere Rekuperation lässt sich über den B-Modus erreichen, ein One-Pedal-Driving-Modus fehlt. Der ë-C4 X ist mit der neuen Infotainment-Schnittstelle MyCitroën Drive Plus ausgestattet, die kürzlich im Flaggschiff C5 X eingeführt wurde. Diese neue Benutzeroberfläche ist im ë-C4 X an einen 10-Zoll-HD-Bildschirm gekoppelt und kann personalisiert werden. Der ë-C4 X ist ab sofort konfigurier- und bestellbar und kostet ab 38'700 Franken.



Gipfeltreffen der Göttinnen

Frankreichs Präsident Charles de Gaulle ging ohne den «göttlichen Beistand» seiner Déesse keinen Staatsgeschäften nach. Ihre designierte Nachfolgerin, die DS 9, ist heute das Flaggschiff der Grand Nation. Am Gmunderberg in Oberösterreich trifft sie auf die «schlafende Griechin».

Von: Isabelle Riederer

Das Reisen mit der DS 9 E-Tense 360 Plug-in-Hybrid ist ein Genuss. Wunderbar leise und mit einem vorausschauenden Fahrwerk butterweich gefedert, surrt das Flaggschiff auf Samtpfoten durch die Stadt. Rein elektrisch bringt es die Limousine mit Allrad-Antrieb auf knapp 50 Kilometer Reichweite, danach schaltet sich automatisch der Vierzylinder-Benziner mit 1,6 Liter Hubraum und 200 PS dazu – zusammen mit den beiden Elektromotoren (81 kW vorne, 84 kW hinten) kommt die DS 9 auf eine Gesamtleistung von 360 PS. Zugegeben keine Rakete, aber in Frankreich steht der Genuss an erster Stelle.



Auch das Heck wartet mit viel Liebe zum Detail auf.

Die optischen Raffinessen an der Karosserie der DS9 sind echte Hingucker. Spektakulär ist das Lichtspiel der LED-Scheinwerfer.

Und diesen gönnen sich auch die französischen Staatsoberhäupter von Charles de Gaulle bis Emanuel Macron inklusive Massagesitze für Fahrer und Beifahrer.

Raffinierte Details

Während das Grundkonzept aussen wie innen eher konventionell ist, haben sich die Franzosen bei den Details besonders viel Mühe gegeben. Aussen trägt das Fließheck reichlich Zierteile, die eine «Clous de Paris» genannte Struktur aufweisen. Die hoch gesetzten Positionslichter am Heck erinnern an die Original-DS. Und innen gibt es Perlnähte im Leder, offenes Holz und Sitzpolster, die so gesteppt sind, dass sie an die Gliederarmbänder von Luxusuhren erinnern. Aus dem Armaturenbrett dreht sich beim Anlassen ein analoger Chronometer. Gebaut wird die DS9 zwar in China, doch sieht die Premiumlimousine aus, als hätten die Kunsthandwerker aus der Pariser Rue Fabergé die Montage übernommen. Spektakulär ist das Lichtspiel der LED-Scheinwerfer, praktisch ist das Nachtsichtgerät für das digitale Cockpit.

In der Ruhe liegt die Kraft

Auf Autobahnen gefällt das leichte Wogen über lange Wellen, gerade weil es die DS 9 nicht übertreibt und nie schwammig wirkt.



Und auch auf der kurvigen Strecke zur Spitze des Gmunderbergs in Oberösterreich lässt sich die knapp fünf Meter lange Limousine nicht aus der Ruhe bringen. Oben angekommen, blickt man über den Traunsee direkt zum Erlakogel, besser bekannt als «Schlafenden Griechin» – eine berühmte Bergformation. Der Legende nach wurde die Geliebte des Traunsteins vom greisen König Dachstein verflucht und für immer und ewig in einen leblosen Felsen verwandelt. Da geht es «la Déesse» Nummer 9 doch um einiges besser und das gilt auch für die intuitive Bedienung des neuen, gestochen scharfen Touchscreens. Praktisch sind die festen Tasten für Navi, Einstellungen oder Entertainment. Die Smartphone-Einbindung geht kinderleicht und auch induktives Laden ist möglich. Göttlich wäre jetzt noch ein Head-up-Display gewesen, doch das gibt es leider nicht. Die DS 9 E-Tense 360 4x4 kostet ab 83'300 Franken.





Der Unterschied liegt
im Detail – und der
Reichweite



Same same but different: Mit dem Subaru Solterra und dem Toyota bZ4X rollen zwei fast identische Modelle unter verschiedene Flaggen über die Schweizer Strassen. electric WOW hat die beiden E-SUV getestet und sich dabei auf ihre Unterschiede fokussiert.

Von: Fabio Simeon

Um Entwicklungszeit und -kosten zu sparen, setzen die Automobilhersteller seit langer Zeit auf Kooperationsarbeit. In vielen Fällen merkt man den Modellen ihre nahe Verwandtschaft dabei nicht auf den ersten Blick an. Unsere Testwagen hingegen machen keine Hehl um ihre Analogie – im Gegenteil: Die Projektleiter beider Hersteller – mit gleichen Nachnamen Daisuke, aber mit geringerem Verwandtschaftsgrad als ihre Schützlinge – sprechen von einer erfolgreichen Fifty-Fifty-Arbeit.

Unterschiedliche Reichweiten

Dabei liefert Toyota die Plattform sowie die E-Motoren für die ersten rein elektrischen Modelle beider Autohersteller. Ebenso geteilt wird die 71,4-Kilowattstunden-Batterie. Ein Unterschied findet sich hingegen in den Reichweiten: Subaru bietet den Solterra ausschliesslich als 4x4 und mit einer Reichweite von bis zu 465 Kilometern an, während bei der bZ4X-Konfiguration zwischen Allrad- und Frontantrieb ausgewählt werden kann. Mit Letzterem fährt der Toyota bis zu 516 Kilometer (WLTP) ohne Lade-stopp. Dabei nimmt er das Rekuperationsheft selbst in die Hand, während es der Solterra via Schaltwippen am Lenkrad dem Fahrer übergibt. Somit ist das Fahrerlebnis als Ganzes mehr als die Summe seiner Teile: Mit seinem Werksverbrauch von 16,3 kWh/100km will der Front-bZ4X der potentiellen Kundschaft die Reichweitenangst nehmen. Der Solterra gönnt sich 1,5 Kilowattstunden mehr, will dafür vor allem auf Schnee, Schotter und Schlamm, wo ihn wohl viele Schweizer Kunden und Kundinnen nutzen werden, punkten.

Fast identische Optik

In der dunklen Redaktionsgarage verrät von weitem jedoch lediglich die Fernbedienung, aus welchen Häusern die Fünfplätzer stammen. Im Profil sind sie kaum zu unterscheiden und auch die Frontscheinwerfer sind fast identisch. Von hinten hebt sich der Subaru durch seine Lichtsignatur sowie der grösseren Heckklappe vom Toyota ab – das Ladevolumen wiederum ist identisch: 452 Liter. Im Innenraum verrät vor allem das Lenkrad-Logo die Markenzugehörig-



Ein bisschen anderes Licht, aber gleiches Kofferraumvolumen (452 Liter).



keit. Ansonsten sind die Cockpits zum Verwechseln ähnlich: ein kleines Display für Tacho und Angaben zur Reichweite, darunter eine lange, verstellbare Lenksäule; dazu kommen ein zentraler Zwölfzoll-Touchscreen sowie eine schwebende Mittelkonsole mit Drehschalter für die Fahrtrichtung.

Kongruenz ohne Konkurrenz?

Führt die ganzen Kongruenz nicht zwangsläufig zur Konkurrenz? «Nein», meinen Daisuke und Daisuke unisono. Toyota verstehe sich als Marke für die Masse, ein breites Angebot sei unumgänglich. Darum fährt der bZ4X mit 204 PS oder einem adaptiven Allradantrieb mit 218 PS vor, bei welchem der Motor auf der Hinterachse pausiert, sofern es die Fahrsituation erlaubt. Und bei der Marke mit den sechs Sternen? Sie hat einen individuelleren und spezifischeren Kundenstamm: Eine Klientelanalyse zeigt, dass der durchschnittliche Subaru-Kunde über 45 Jahre alt ist, auf dem Land wohnt und eine Begeisterung für 4x4 Fahrzeuge hegt. Deshalb rollt der Solterra immer mit permanentem Allradantrieb und 218 PS vom Band.

Der 4x4 macht sich nicht nur auf der Schotterpiste bemerkbar, sondern auch beim Preis: Den Solterra gibt's ab 55'900 Franken, sein Toyota-Bruder wechselt für mindesten 51'200 Franken den Besitzer.





Im Innenraum findet sich bei beiden Modellen das identische, üppige Platzangebot.



Die Stromaufnahme erfolgt mit einer maximalen Ladeleistung von 150 kW.



Im Profil sind die Fahrzeuge kaum von einander zu unterscheiden.

HANKOOK
driving emotion



**SEI EINS MIT
DEINEN REIFEN.**

Und die Straße wird eins mit Dir.

**EINS MIT
HANKOOK.**



www.hankookreifen.at

ventus S1 evo³

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



Stromstoss für den Bestseller

Genesis setzt sein Neuheiten-Feuerwerk fort: Nach dem GV60 und dem G80 ist der Electrified GV70 das dritte vollelektrische Modell, das die südkoreanische Marke innert kürzester Zeit auf den Markt bringt. Wir sind den Newcomer bereits gefahren.

Von: Rafael Künzle

Komplett neu ist der Electrified GV70 zugebenermassen nicht: Das SUV der mittleren 70er-Baureihe ist bereits als 2,2-Liter-Diesel oder 2,5-Liter-Benziner erhältlich und stellt den Schweizer Bestseller der Marke. Optisch erkennt man die E-Ausgabe anhand des geschlossenen Kühlergrills, hinter dessen Gitter-Struktur die Ladeklappe verborgen ist. Zudem kommen Felgen, Stossfänger und Unterfahrschutz im EV-Look daher.

Kleine, aber feine Unterschiede

Im Innern sind die Unterschiede klein, aber fein. So kann dank 230-Volt-Anschluss Strom für externe Geräte von der 77,4-kWh-Batterie bezogen und mit dem neuen Boost-Knopf die brachiale Höchstleistung von 360 kW/490 PS während 10 Sekunden abgerufen werden. Dann geht's in 4,2 Sekunden von 0 auf Tempo 100. Ohne Booster dauert der Sprint 4,8 Sekunden, wobei die beiden E-Maschinen 320 kW/436 PS leisten.

Die Power ist mit jeweils 180 kW/245 PS «brüderlich» auf Front- und Heckmotor verteilt. Bemerkenswert für ein E-Auto ist neben der Höchstgeschwindigkeit von 235 km/h auch die Ladegeschwindigkeit: Dank 800-Volt-Architektur benötigt der Electrified GV70 theoretisch nur 18 Minuten, um sich mit einem 350-kW-Schnellladegerät von 10 auf 80 % aufzuladen.

Mehr als «nur» ein Auto

Die Reichweite wird gemäss WLTP auf 466 Kilometer beziffert. Bei unserer ersten Fahrt durch Frankfurt schafften wir es rund 350 Kilometer weit, wobei wir auch mal den Booster drückten und ob der Leichtigkeit staunten, mit welcher die 2,3 Tonnen vorwärts katapultiert werden. Erstaunlich ist auch der Preis: Für 72'100 Franken gibt's nicht nur ein Top-Fahrzeug, welches durch viel Liebe zum Detail, hochwertige Materialien und modernste Assistenz- und Komfortsysteme besticht. Markentypisch kommt noch was dazu. Denn auch das





5-Jahres-Versprechen sucht in der Premiumklasse seinesgleichen: Genesis übernimmt alle planmässigen Inspektionen, Wartungs- und Garantiewerke während fünf Jahren oder bis 75'000 Kilometer (Flottenkunden: 100'000 Kilometer). Der Service beinhaltet zudem die Abholung und Rückgabe des Fahrzeugs für Wartungsarbeiten etc. an einem Ort nach Wahl sowie einen persönlichen Assistenten, der sämtliche Termine koordiniert und bei Fragen und Problemen zur Seite steht.



Im Innenraum unterscheidet sich der elektrische GV70 nur in wenigen Details von seinem konventionellen Pendant.



Auf einem grossen Display auf dem Armaturenbrett werden alle wichtigen Infos dargestellt.



Umstiegshilfe deluxe

Mit dem EQE SUV erweitert Mercedes sein Elektro-Portfolio um einen edlen Langstreckengleiter, der mit herausragenden Fahreigenschaften und vielen Luxus-Features den Einstieg in die E-Mobilität schmackhaft macht.

Von Dave Schneider

Mercedes baut die Elektropalette unter der Submarke EQ munter aus. Die Baureihen EQA, EQB, EQC, EQE, EQS, EQS SUV und EQV sind bereits auf dem Markt, nun folgt mit dem EQE SUV ein weiteres Modell mit Batterieantrieb. Schon länger angekündigt sind ausserdem der EQT sowie die Elektrovariante der G-Klasse, die wohl EQG heissen wird. Diese Modelle laufen an sieben Standorten auf drei Kontinenten vom Band, in Werken, die seither gemäss eigenen Aussagen bilanziell CO₂-neutral produzieren. Die Schwaben geben also weiter Vollgas beim Strom – entsprechend strikt ist auch die verkündete Strategie, wonach Mercedes bis Ende des Jahrzehnts komplett auf Elektro umstellen werde.

Allerdings gilt das nur dort, «wo die Marktbedingungen es zulassen». Denn auch wenn die Zuwachsrate der Elektroautos in manchen Ländern zuversichtlich stimmt: Noch sind die weltweiten Absatzzahlen gering. In der Schweiz waren im vergangenen Jahr zwar immerhin 11 Prozent



Der EQE SUV hat eine Länge von 4,86 Metern.

der 19'306 verkauften Mercedes mit reinem E-Antrieb ausgestattet, doch besonders in riesigen Märkten wie den USA oder China läuft das Elektrogeschäft schleppend. Und in manchen Regionen, darunter grosse Märkte wie Indien, Südamerika und Afrika, wird bis 2030 die Elektromobilität allenfalls eine kleine Nebenrolle spielen, wenn überhaupt. Aus diesen Märkten will sich ein globaler Player wie Mercedes verständlicherweise nicht zurückziehen.

Erstaunlich flink und handlich

Nun lancieren die Schwaben mit dem EQE SUV das nächste Elektromodell. Er basiert, wie der Name eindeutig verrät, auf der bereits erhältlichen

Limousine. «Der EQE SUV ist die Vielzahl-Variante der Business-Limousine», sagt Cheffingenieur Oliver Röcker. Wie die Limousine ist auch das SUV mit vielen Technik- und Komfort-Features des EQS ausgestattet. «Dabei ist er dynamischer als der EQS SUV. Also ein Familienmitglied mit besten Eigenschaften und für jeden Anlass», findet





Auf einem riesigen Screen hat der Fahrer alles im Blick.



Das vollelektrische SUV leistet 292 bis 408 PS.



Röcker. Mit einer Länge von 4,86 Metern ist der EQE SUV acht Zentimeter kürzer als die Limousine – so seien die Proportionen stimmiger. Ausgestattet mit der optionalen Hinterachslenkung, die die hinteren Räder bis zu 10 Grad einschlägt, lässt sich der 2,5-Tonnen-Brocken erstaunlich flink und handlich manövrieren: Der Wendekreis schrumpft so auf Kompaktwagen-Niveau.

Dank der Luftfederung schwebt das SUV förmlich über die Strasse, während nur sehr wenige Fahrgeräusche in den Innenraum gelangen. Wie schon im grösseren EQS SUV ist man also auch in der kleineren Variante äusserst komfortabel unterwegs. Auch zügige Kurvenfahrten beherrscht das neue Modell hervorragend, bleibt selbst bei schnellen Richtungswechseln waagrecht und wankt kaum. Passend dazu sind die kraftvollen Antriebe im Angebot: Das Leistungsspektrum reicht von 215 kW/292 PS bis 300 kW/408 PS, dazu gibt es je nach Variante Heck- oder Allradantrieb. Die 96 kWh grosse Batterie gewährleistet dabei je nach Version und Ausstattung eine Normreichweite bis zu 590 Kilometer – wie bei allen E-Fahrzeugen wird es in der Realität weniger sein.

Für eine kaufkräftige Kundschaft

Der EQE SUV erweitert die EQ-Familie also um ein weiteres attraktives Modell, das zu einem Basispreis ab 104'300 Franken einer besonders kaufkräftigen Kundschaft den Umstieg zur Elektromobilität schmackhaft macht. Wie lange die Modellbezeichnung erhalten bleibt, ist allerdings unklar: Gemäss dem deutschen Handelsblatt will Mercedes die elektrische Untermarke EQ einstellen. Der erst 2019 eingeführte Subbrand für rein elektrische Modelle könnte demnach bereits 2024 schon wieder der Vergangenheit angehören, wie die Zeitung unter Berufung auf Insider berichtet. Hintergrund sei, dass Mercedes bis 2030 ohnehin vollelektrisch werden will, was eine Unterscheidung von Verbrennern überflüssig mache. Ausserdem stösst die Marke bei der Benennung seiner EQ-Modelle an Grenzen, wie die etwas uneleganten Namen EQE SUV und EQS SUV verdeutlichen.

Starker Plug-in-Hybrid

Mit 327 PS ist der Mazda CX-60 als Plug-in-Hybrid der stärkste Mazda, der bisher gebaut wurde. Hinzukommt, dass sein Allrad-Antrieb ihn zu einem sportlichen Spassmacher und zur trittsicheren Bergziege auf jedem Strassenbelag macht.

Von: Isabelle Riederer



Wer erstmals vor dem Mazda CX-60 steht, mag von der Grösse überrascht sein. Das 4,75 Meter lange und 1,68 Meter hohe SUV ist eine stattliche Erscheinung. Speziell von vorne wirkt es mächtig. Das hat bekannte Vor- und Nachteile. Im Innenraum gibt es in allen Bereichen ein luftiges Raumgefühl. Auch der 570 Liter grosse Kofferraum lässt sich bis auf 1726 Liter erweitern (inklusive Sitzbereich). In kleinen Gässchen kann es für den 1,98 Meter breiten 2-Tonner aber mitunter eng werden.

Komfortable Sportlichkeit

Seine Stärken liegen im Komfort, im Reisen. Die Federung gibt zwar manche Unebenheit ziemlich knackig zu den Insassen durch, was mitunter auch daran liegt, dass Fahrwerk, Getriebe und Lenkung konsequent auf Sportlichkeit ausgelegt sind. Auf der Autobahn aber gleitet der Mazda CX-60 mit einer Seelenruhe souverän über den Asphalt. Auf allen fünf Plätzen sitzt es sich bequem. Und das Ambiente ist – speziell

in der Top-Ausstattung Homura – elegant, hochwertig und modern. Das Cockpit des Mazda wirkt aufgeräumt, nicht überfrachtet. Ins Auge fällt der grosse 12,3-Zoll-Monitor. Die Steuerung der Acht-Gang-Automatik erfolgt mit einem kleinen, quadratischen Schaltknopf. Über einen grossen Dreh-Drück-Schalter lässt sich der Bordcomputer einfach bedienen. Unter den vielen technischen Features des CX-60 gibt es unter anderem eine Gesichtserkennung, die den Sitz wie abgespeichert einstellt, wenn der Fahrer Platz nimmt.

Die Gesamt-Systemleistung des «e-Skyactiv PHEV» beträgt stolze 327 PS. Diese Power braucht der kräftige Allradler auch. Beim Fahren ist der Mazda CX-60 flott und für jede Situation ausreichend motorisiert – wengleich man die Beschleunigung nicht wirklich spürt. Er fährt eher gelassen und geschmeidig. Die Anhängelast beträgt 2,5 Tonnen.

Der 2,5-Liter-Vierzylinder-Benziner des Systems kommt auf 191 PS, klingt bei Beschleunigung mitunter etwas rau und

arbeitet mit einem 129 kW starken Elektromotor zusammen. Rein elektrisch gibt Mazda eine maximale Reichweite von 65 Kilometern an. Der kombinierte Verbrauch liegt bei 1,5 l/100 km und 23,0 kWh/100 km. Kommt nur der Benziner zum Einsatz steigt der Verbrauch auf 4,0 Liter. Praktisch: Der CX-60 PHEV kann zweiphasig geladen werden, sodass die Ladeleistung von 7,2 kW auch an 11-kW-Wallboxen erreicht werden kann. Das Aufladen der Batterie dauert etwa 2:20 Stunden. Der Mazda CX-60 PHEV kostet ab 61'700 Franken.



Das Interieur des Mazda CX-60 wirkt edel, modern und hochwertig. Auch technisch ist das SUV auf der Höhe der Zeit.



Der Mazda CX-60 ist der erste Plug-in-Hybrid der Japaner auf dem europäischen Markt.

Altes Kürzel neu belebt

Knapp 40 Jahre nach der Lancierung des letzten GSE-Modells graben die Rüsselsheimer ihr Kürzel wieder aus. Mit einem feinen Unterschied. Stand GSE bei Monza, Manta und Commodore für «Grand Sport Einspritzung», ist heute «Grand Sport electric» gemeint. Deshalb wird das «e» nun kleingeschrieben – und den Fahrzeugen ein Stromstoss verliehen.

Von: Rafael Künzle

Ob GSE oder GSe – das Rezept bleibt dasselbe: potent motorisierte Fahrzeuge mit schicker Ausstattung. Konkret zielt das Kürzel nun die Top-PHEV-Modelle aus Rüsselsheim. Den Anfang machen Astra, Astra Sports Tourer und Grandland. Die Modelle gibt es zwar bereits als Plug-in-Hybride, GSe setzt aber noch einen drauf.

Der Grandland wird zum Allradler

Wobei GSe nicht gleich GSe ist. Während Astra und Astra Sports Tourer lediglich eine Leistungsspritze erhalten (von 180 auf 225 PS), gibt's für den Grandland neben mehr Power (300 statt 225 PS) einen zusätzlichen E-Motor an der Hinterachse und somit Allrad. Ein Alleinstellungsmerkmal, das kein anderes Opel-Modell zu bieten hat.

Da ein zweiter E-Motor im Astra keinen Platz hatte, muss dieser weiterhin mit Frontantrieb auskommen. Als Basis-motor fungiert bei allen GSe-Modellen der bekannte 1,6-Liter-Turbo-Vierzylinder, der im Astra und Astra Sports Tourer neu 180 PS leistet, im Grandland sind es 200 PS. Nicht angetastet wurde leider die Batterie. Deren 12,4 kWh reichen gemäss WLTP für etwas mehr als 60 rein elektrische Kilometer, bei unserer ersten Fahrt lagen rund 40 Kilometer drin.

Straffes Fahrwerk trifft auf üppige Ausstattung

Optisch hebt sich das GSe-Trio mit schwarzen Aktzenten, spezifischen Leichtmetallrädern sowie charakteristischem Frontstossfänger und Heckdiffusor und natürlich dem GSe-Logo von den übrigen Linien ab. Und es duckt sich mittels Sportfahrwerk um 10 mm. Die Einstellung fällt straff aus, entsprechend froh sind wir über die AGR-zertifizierten GSe-Performance-Sitze in Alcantara-Ausstattung. Was sonst noch auffällt bei der ersten Fahrt: Die Lenkung wurde bei sämtlichen GSe-Modellen direkter, der zusätzliche Punch ist hingegen hauptsächlich beim Grandland spürbar (0 bis 100 km/h in 6,1 statt 8,9 Sekunden), die GSe-Astra sind nur einen Hauch schneller als die kommunen PHEV-Geschwister.

Wo GSe draufsteht, ist auch die gesamte Bandbreite an Assistenzsystemen drin, die Opel zu bieten hat. Bei den Komfortsystemen wird ebenfalls geklotzt: So sind beispielsweise das «Pure Panel Pro»-Display mit Head-up-Display, ein hochwertiges HiFi-System oder die IntelliLux-LED-Pixel-Scheinwerfer serienmässig. Die Schweizer GSe-Fahrzeuge sollen bezüglich Ausstattung noch üppiger sein als in den Nachbarländern, lässt Opel Schweiz verlauten. Der Basispreis der Astra Limousine liegt bei 49'990 Franken, der Grandland GSe startet bei 59'900 Franken.



Crossover mit Stecker

Ein Mix aus SUV, Limousine, Coupé und Kombi: Mit dem 408 befährt Peugeot unbekanntes Terrain. Beim Antrieb setzen die Franzosen allerdings auf Altbewährtes: auf die Kombination aus Benzin- und Elektromotor.

Von: Mario Borri

Beim Design des brandneuen 408 beweist die Stellantis-Tochter Peugeot wirklich Mut. Auf den ersten Blick ist die innovative Mischung aus hochbeinigem SUV, eleganter Limousine, schnittigem Coupé und geräumigem Kombi sehr gewöhnungsbedürftig. Die Frontpartie mit schmalen LED-Doppelscheinwerfern und Tagfahrlichtern im markentypischen Säbelzahn-Look allerdings gefällt. Ebenfalls neu und in Zukunft bei allen Peugeot-Modellen zu sehen: Der grosse Löwenkopf, hinter dem der Frontradar steckt. Auch am schnittigen Heck prangt das neue Markenlogo, dort fällt aber vor allem der massive Diffusor auf, der bei allen Farbvarianten immer aus grauem Kunststoff besteht.

Grosszügige Platzverhältnisse

Der Radstand des 4,69 Meter langen Wagens beträgt stattliche 2,79 Meter. Das schafft grosszügige Platzverhältnisse für Passagiere und Gepäck. Vor allem auf der Rückbank fällt die Beinfreiheit üppig aus und

trotz Coupé-artig abfallendem Heck bleibt genügend Luft über den Köpfen. Auch der Kofferraum ist mit 417 Litern recht gross und lässt sich durch Abklappen der Rücksitze noch erweitern. Praktisch auch die niedrige Ladekante und die Durchladeluke für lange Gegenstände. Vorne sitzt man neben einem hohen und breiten Mittelunnel eher eingezwängt und blickt auf den 10 Zoll grossen Infotainment- und Navigationsmonitor sowie auf das Peugeot-typische i-Cockpit mit kleinem Lenkrad und dahinter liegendem Display. Diese Art von Anzeige ist zwar einzigartig, aber vor allem Fahrer mit langen Beinen finden keine ideale Sitzposition. Dafür sitzt man auf Wunsch auf super bequemen, zertifizierten Gesundheitssitzen mit Massage- und Heizfunktion, diese kosten allerdings 1500 Franken extra. Serie sind die zahlreichen Assistenzsysteme, die dank sechs Kameras und neun Radars die Umgebung im digitalen Blick haben und für mehr Sicherheit sowie Komfort sorgen. Zum Beispiel der Abstandsradar mit Stop-and-Go-Funktion, die automatische Notbremung mit Kollisionswarnung auch





Der Peugeot 408 hat das neue, grosse Markenlogo.



Auch im Innenraum ist der Franzose modern designt.



beim Rückwärtsfahren, der aktive Spurassistent oder die Verkehrszeichenerkennung.

Topmodell mit 225 PS

Der PHEV 225 ist die Topausführung des Peugeot 408. Der Plug-in-Hybrid kombiniert einen 180 PS starken Turbobenziner mit einem 110 PS starken Elektromotor. Die Systemleistung beträgt 225 PS, das Systemdrehmoment 360 Nm. Die beiden Motoren arbeiten äusserst harmonisch zusammen und sorgen für souveräne Fahrleistungen. Für den Sprint aus dem Stand auf Tempo 100 vergehen keine acht Sekunden, Spitzengeschwindigkeit ist 233 km/h, im E-Modus 135 km/h. Auch wenn die 12,4 kWh grosse Batterie nach rund 50 Kilometern leer ist, bleibt es ruhig an Bord. Die sanft schaltende 8-Stufen-Automatik und das ausgewogen abgestimmte Fahrwerk tragen ihren Teil zum angenehmen Fahrverhalten bei.

Allerdings beschleunigt der Peugeot 408 im reinen Benzinbetrieb bei Weitem nicht mehr so rassic wie mit E-Hilfe und der Verbrauch steigt auf Verbrenner-Niveau. Deshalb gilt: Wie alle Plug-ins muss auch der Peugeot 408 regelmässig an die Steckdose. An einer Wallbox dauert der Ladevorgang von 0 auf 100 Prozent knapp zwei Stunden. Schnellladen kann man den Franzosen nicht. Der Peugeot 408 PHEV 225 ist ab 51'100 Franken erhältlich. Alternativ dazu gibt's ihn als PHEV 180 mit 150 Benzin- und 110 Elektro-PS und einer Systemleistung von 180 PS. Dieses Modell kostet mindestens 48'100 Franken.



Vom Biedermann zum Brandstifter



Als ehemaliges Rennsportteam und Haustuner von Volvo weiss Polestar, wie man sportliche Autos baut. Erster Sportler in der Elektro-Ära ist der Polestar 2 BST (abgeleitet von Beast) Edition 270. Die 270 steht dabei für die Anzahl Einheiten.

Von: Mario Borri

Der Polestar 2 BST hat eine grimmige Front.

Es ist schon erstaunlich, was ein um 25 mm tiefergelegtes Fahrwerk und grössere Räder ausmachen können: Aus dem eher biederen, viertürigen Polestar 2 wird eine schicke Sportlimousine. Mit dem schwarzen Rallyestreifen und der Nummer 2 auf der Motorhaube sieht unser Testwagen fast aus wie ein Rennwagen. Doch der Spezial-Polestar sieht nicht nur schnittig aus, er fährt sich auch so. Dafür sorgen der auf 350 kW (476 PS) getunte Antrieb, Öhlins Sport-Stossdämpfer und eine modifizierte Bremsanlage von Brembo.

Der Polestar 2 BST Edition 270 lässt sich mit diesen Zutaten auf kurvigen Strecken präzise dirigieren, bleibt wie auf Schienen in der Spur und verliert dank Allradantrieb keine Traktion. Trotz 2,4 Tonnen fühlt sich das alles andere als schwerfällig an. Doch nicht nur die Dynamik ist toll, auch der Komfort. Selbst auf schlechten Strassen punktet der Sport-Polestar mit einem gelungenen Kompromiss zwischen Sport und Komfort. Das Interieur im coolen Skandinavien-Design aus Recycling-Materialien bleibt unverändert geräumig und gediegen. Speziell sind die goldenen Sicherheitsgurte.

Der Polestar 2 BST Edition 270 kostet mindestens 77'900 Franken. Im Preis inbegriffen sind die meisten Extras und die Handover Fee von 1000 Franken. Der Haken: Von den 270 gebauten Exemplaren sind nur wenige für die Schweiz vorgesehen. Die gute Nachricht: Bis auf die Rallyestreifen und die Öhlins-Dämpfer kann man alle BST-Extras auch für den normalen Polestar 2 bestellen und so aus ihm ein 476 PS starkes Biest machen. Und neu gibt es auch eine zweite limitierte Edition des Polestar 2: die BST edition 230. Diese kann seit dem 21. März 2023 online unter polestar.com bestellt werden. Auslieferungen werden ab dem dritten Quartal 2023 erwartet.



Als BST ist der Polestar 2 nochmals mehr auf Fahrdynamik ausgelegt als seine etwas zivileren Brüder.



Gerade auf der Rennstrecke macht der Stromer viel Spass.

So fährt das «Lieblingsauto der Schweiz 2023»

Mit dem Škoda Enyaq Coupé RS iV rollt das «Lieblingsauto der Schweiz 2023» in unsere Redaktionsgarage. Doch wie fährt sich der stärkste Škoda aller Zeiten? electric WOW war auf Probefahrt.

Von: Fabio Simeon



Die Besucher der Auto Zürich 2022 sowie mehr als 28'000 Leser von Blick, Schweizer Illustrierten und La Domenica partizipierten an der grössten, mehrsprachigen Autowahl des Jahres: Dabei krönten sie aus 50 neuen Fahrzeugen den Škoda Enyaq Coupé RS iV zum Lieblingsauto der Schweiz. Man darf jedoch davon ausgehen, dass nicht alle den stärksten Škoda aller Zeiten, welcher erst im Oktober 2022 seine Schweizer Markteinführung hatte, gefahren sind. Umso mehr interessiert der electric WOW Praxistest.

Same same but different

Die Technik des Schweizer Lieblingsautos ist bekannt: Sie ist schon in der Audi-Topversion Q4 E-Tron sowie im VWID.4 GTX verbaut. Ein Unterschied: Der über zwei Tonnen schwere Škoda fährt mit etwas tiefergelegtem Fahrwerk vor als seine Konzernbrüder. Dieses

sorgt in Kombination mit dem tiefen Schwerpunkt der Batterie selbst in zügig gefahrenen Serpentinaugen für eine optimale Strassenlage – je weiter man einschlägt, umso direkter wird die Lenkung. Ebenfalls lobenswert ist die effizient arbeitende Rekuperationstechnik: Sie lässt sich mit den Paddles am Lenkrad in drei Stufen variieren. Nach ein paar Übungsstunden lässt sich unser Testwagen fast ohne Verwendung des Bremspedals bewegen.

Neben dem Chassis überzeugen die Fahr- und Ladeleistungen des Allradlers: Der mit 299 PS nicht nur stärkste, sondern auch schnellste Škoda aller Zeiten beschleunigt vom Stand in 6,5 Sekunden auf Tempo 100. Im Vergleich zum normalen Enyaq wurde die Ladeleistung von 125 auf 135 Kilowatt erhöht. An einer Schnellladesäule lädt das Coupé so in rund sieben Minuten Energie für weitere 100 Kilometer und in einer halben Stunde ist der Akku zu 80 Prozent voll.

Grosse Reichweite und viel Platz

Also nur Lob? Etwas Kritik muss sein: Diese birgt sich im Allradantrieb. Er vergrössert den Wendekreis und lässt das ansonsten sportlich ausgelegte Coupé beim Rangieren etwas schwerfällig wirken. Auch die Bremse ist anfangs etwas gewöhnungsbedürftig: Sie

packt nicht so direkt und heftig zu, wie wir das von anderen 300-PS-Boliden kennen. Dazu kommt, dass die Kombination aus hohem Heckabschluss und flacher Heckscheibe die Sicht nach hinten einschränkt.

Unser Testwagen überzeugt dafür durch seine sportlich-elegante Optik und fährt dank besserer Windschnittigkeit gegenüber dem normalen Enyaq bis zu 15 Kilometer weiter. Die Reichweite braucht sich mit 520 Kilometern (WLTP) – in der Praxis rund 400 – ohnehin nicht zu verstecken. Dazu hält der Allradler trotz seiner aerodynamischen Form viel Platz für Kind und Kegel (Kofferraumvolumen 570 bis 1610 Liter) und viele beliebte Simple-Clever-Features bereit, – so zum Beispiel der ansonsten aus einer anderen Fahrzeugklasse bekannte Regenschirm in der Fahrentüre.

Summa Summarum

Wir teilen die Meinung der knapp sieben Prozent von den 28'000 Stimmenabgebenden, welche das Enyaq Coupé RS iV zum Lieblingsauto 2023 ernannten. Obwohl viele den vollelektrischen 4x4 wahrscheinlich noch gar nie gefahren sind, täuschen sie sich in ihrem Urteil nicht. Das elektrische Coupé hat sich die Krone verdient und bietet für knapp 65'670 Franken viel E-Auto fürs Geld.



Elektro-Rakete auf vier Rädern

In den USA gibt es Teslas Topversionen Model S Plaid und X Plaid schon lange. Seit Anfang Dezember des vergangenen Jahres sind die 1020 PS starken Stromer auch hierzulande erhältlich. Wir konnten das Model X Plaid testen.

Von: Michael Lusk

Tesla-Chef Elon Musk ist ein grosser Fan des 80er-Hits «Spaceballs». In diesem Film hinterlässt in einer Schlüsselszene ein Raumschiff namens Spaceball 1 nicht nur eine weisse, sondern gleich eine karierte Spur, weil es so wahnwitzig schnell ist. Weil diese Szene Musk offenbar so beeindruckt hat, gab er den 1020 PS starken Topmodellen der S- und X-Baureihe den Beinamen Plaid (Englisch für kariert). Während US-Kunden die Über-Tesla schon länger kaufen konnten, bekommen jetzt auch Schweizer Kunden endlich ihren langersehnten Power-Stromer. electric WOW ist mit dem Über-SUV, dem Model X Plaid, gefahren.

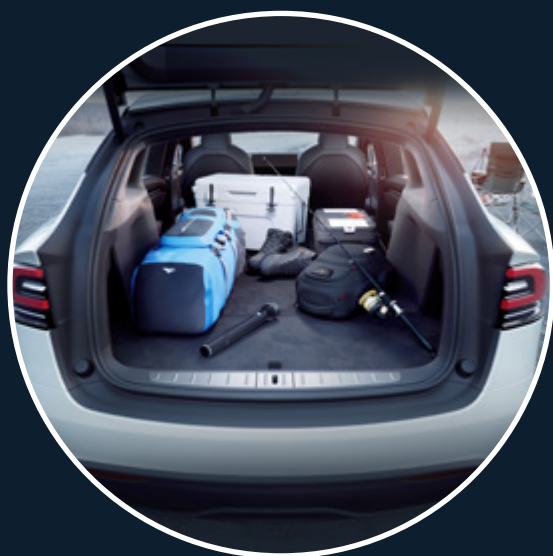
Der elektrische Beschleunigungs-Wahnsinn

Wahnwitzig ist in der Tat die Beschleunigung, schliesslich ist das Model X ein SUV mit mehr als 2,5 Tonnen Gewicht. Trotzdem schafft es d unter optimalen Bedingungen in 2,6 Sekunden von 0 auf 100 km/h. Zwar haben wir diese Zeit bei winterlichen Bedingungen nicht erreicht. Aber die Art und Weise, wie das Model X aus dem Stand davonbeschleunigt, lässt sich effektiv als Ritt auf der Kanonenkugel umschreiben. Fast noch beeindruckender ist die

Tatsache, dass das Model X Plaid im schärfsten Fahrmodus – im Gegensatz zu anderen Elektroautos oder ebenfalls potenten Vertretern des gleichen Hauses – auch bei hohen Geschwindigkeiten auf deutschen Autobahnen beispielsweise nicht im Vortrieb nachlässt und die Tachozahlen ruckzuck bis in den roten Bereich Richtung Topspeed von 262 km/h klettern. Erst dann wird das Model X Plaid elektronisch abgeregelt.

Gute Real-Reichweite

Wer die Leistung nicht nur kurzfristig, sondern mehrfach abrufen lässt, lässt natürlich die Reichweite in Warp-Geschwindigkeit schrumpfen. Den Verbrauch gibt Tesla selbst mit 20,8 kWh/100 Kilometer an. In der Praxis pendelte er sich in unserem Test bei Temperaturen unter dem Gefrierpunkt je nach Fahrweise zwischen 22 und 28 kWh/100 Kilometer ein, was bei einer nutzbaren Akku-Kapazität von 95 kWh eine ordentliche Winter-Reichweite zwischen rund 340 und 420 Kilometern ermöglicht.



Das Tesla Model X Plaid bietet eine Kombination, die sonst kein anderes Auto hat. Einerseits können je nach Konfiguration sechs oder gar sieben Personen mit Gepäck damit reisen, andererseits liefert der US-Stromer Fahrleistungen auf dem Niveau von Hypercars.



Die hinteren Passagiere haben einen eigenen Infotainment-Screen.



Die Anmutung ist in den letzten Jahren deutlich besser geworden.

Futuristisches und hochwertiges Cockpit

Aussergewöhnlich sind nicht nur die Fahrleistungen, sondern auch die zahlreichen Features. Allen voran das viereckige Yoke-Lenkrad, das aussieht, als stamme es aus einem Raumschiff oder zumindest direkt aus dem Motorsport. Anfänglich vor allem beim Rangieren oder engen Serpentinaugen etwas gewöhnungsbedürftig, hat man sich nach ein paar Tagen schnell daran gewöhnt. Positiv fällt gleich auf den ersten Blick auch das hochwertige Interieur auf: sechs bequeme Einzelsitze mit einem Mix aus Kunstleder, Alcantara und Carbon, zahlreiche Ablageflächen, eine Top-Soundanlage und ein zusammen mit Google entwickeltes Navi. Zahlreiche Easter Eggs und Spielereien wie der Santa-Modus runden das Thema Infotainment ab. Los geht's bei 127'990 Franken.





Die neue elektrische Speerspitze

Mit dem neuen Volkswagen ID.7 rundet der Wolfsburger Automobilhersteller seine Elektropalette nach oben hin ab. Eine erste Ausfahrt zeigt: Die Entwickler haben sich die Kritik an den ID-Geschwistern zu Herzen genommen. Der ID.7 ist ausgereift, topmodern und äusserst komfortabel.

Von: Isabelle Riederer

Ob ID.3, ID.4, ID.5 oder ID.Buzz – an den ersten rein-elektrischen Modellen aus der Wolfsburgers Automobilschmiede bleibt oft kein gutes Haar hängen. Die Kritik war gross. Der Wille, es besser zu machen, aber noch grösser. Das Ergebnis: Der neue ID.7 – eine topmoderne, rein elektrische Limousine, die sich nicht nur optisch, sondern auch technisch sehen lassen kann. Ein Flaggschiff, das sich auch so nennen darf.

Schick und effizient

Mit einer Länge von 4,96 Metern und 2,96 Meter Radstand hat der ID.7 wahrlich grosse Ambitionen. Durch die kurzen Überhänge kommt die Länge vor allem dem Platzangebot im Innern zu Gute. In der Breite schafft es die E-Limousine

auf 1,86 Meter, in der Höhe sind es 1,53 Meter. Auffallend ist das Heck, denn im Gegensatz zu einem klassischen Limousinen-Heck erinnert das Hinterteil des ID.7 eher an ein Coupé. Die stromlinienförmige Silhouette ist aber nicht nur hübsch anzusehen, sie erfüllt auch einen Zweck: so wenig Luftverwirbelungen wie möglich zu erzeugen. Mit einem beeindruckenden cw-Wert von 0,23 flutschte der ID.7 durch den Windkanal. Eine wichtige Grundvoraussetzung für einen niedrigen Energieverbrauch und grosse Reichweiten.

Reichweite bis 700 Kilometer

Zum Start im Herbst 2023 wird das sechste Mitglied der ID-Familie mit einer 77-kWh-Batterie erhältlich sein, im kommenden Jahr gibt es das E-Flaggschiff auch noch mit





Die elektrische Reiselimousine ist sehr komfortabel.

einer 86-kWh-Batterie. Die Reichweite mit der kleineren Batterie liegt nach WLTP bei 616, mit der grösseren bei rund 700 Kilometern. Als Ladeleistung gibt VW für die kleinere Batterie 170 kW an, bei der grösseren wird sie 200 kW betragen. Der Clou: Ein cleveres Thermomanagement sorgt dafür, die Batterie vor dem Ladestopp vorzukonditionieren. Diese Vorkonditionierung startet bei aktiver Zielführung auf dem Weg zu jeder Ladesäule automatisch. Der ID.7 ist auch das erste Modell auf der MEB-Plattform mit einem komplett neu entwickelten Antrieb. Das System besteht aus der 210 kW (286 PS) starken Elektro-Maschine, einem zweistufigen Ein-Gang-Getriebe und einem Pulswechselrichter, der die thermische Stabilität absichert.

Funktional und topmodern

Auch das Interieur gibt sich neu, modern und edel. Hat man einmal auf den äusserst komfortablen Sitzen mit insgesamt elf Massagefunktionen (!) Platz genommen, fällt der Blick direkt auf das 15 Zoll grosse Touchdisplay in der Mitte der Armaturentafel. Ein Ding so gross wie ein Kuchenblech. Die Grafiken gestochen scharf, die Bedienung absolut intuitiv. Die Touchslider sind nun beleuchtet. Das neue Infotainmentssystem wurde komplett überarbeitet. Die Bedienung aller Funktionen ist jetzt einfacher, selbsterklärender und individualisierbarer. Wichtige Funktionen wie Klima, Sitzheizung und -belüftung, sowie Navigation, Entertainment und Fahrzeugassistenten sind direkt einstellbar. Praktisch: Der Homescreen kann individuell gestaltet werden. Dank der

neuen Software gibt es auch weitere Funktionen per Sprachassistent IDA. Über ihn lassen sich neu unter anderem das Ambientlicht und das Fahrprofil steuern. Mit dem Sprachbefehl «Zeig mir die Sterne» schaltet IDA automatisch das Panoramaglasdach «Smart Glas» elektronisch auf transparent um. Ungewohnt ist die kleine Instrumententafel hinter dem Lenkrad, sie ist aber nur eine Ergänzung zum grossen Augmented-Reality-Display, das dem Fahrer alle wichtigen Informationen anzeigt.

Smarte Assistenten, die mitdenken

In Sachen Assistenzsysteme macht der ID.7 dem Begriff Flaggschiff alle Ehre. Zu den Highlights gehört der Park Assist Pro mit Memory-Funktion. Der clevere Helfer kann von alleine ein- und ausparken. Währenddessen bleibt der Fahrer im Auto oder kontrolliert das Ganze mit dem Smartphone von aussen. So weit, so bekannt. Der Clou dabei: Mit der Memory-Funktion zeichnet der Park-Assist die letzten 50 gefahrenen Meter auf und ist nach einmaliger Aufzeichnung in der Lage, das Einparkmanöver komplett autonom durchzuführen. Auch der Travel Assist und der Lane Assist haben ein Update erhalten und nutzen Schwarmdaten, um vorausschauender zu fahren. So kann der Lane Assist nun auch ohne Spurführung das Fahrzeug in der Mitte halten.

Komfortable Reiselimousine

Unterwegs im spanischen Hinterland rund um Alicante zeigt sich die Elektro-Limousine entspannt. Das Fahrwerk ist ruhig und ausgeglichen, und trotz seiner fast fünf Meter Länge hat man nie das Gefühl, ein Schlachtschiff durch die Gegend zu kutschieren. Im Gegenteil, im Sport-Modus lassen sich mit dem ID.7 durchaus knackig kurvige Bergstrassen fressen. In engen Strassen und Kehren sind die kurzen Überhänge praktisch, aber noch etwa ungewohnt. Die Geräuschdämmung ist ausgezeichnet. Kurzum: Als moderne Reiselimousine spielt der ID.7 alle seine Trümpfe aus. Der ID.7 kann ab Sommer vorbestellt werden, die Preise sind aktuell noch nicht bekannt.



Je nach Batterie schafft der ID.7 bis zu 700 Kilometer.



Das Interieur ist hochwertig.



Der neue eSprinter: der vielseitigste und effizienteste Mercedes-Benz eVan aller Zeiten

Mercedes-Benz Vans elektrifiziert konsequent alle Baureihen. Der neue eSprinter besticht durch Effizienz, Reichweite und Ladevolumen und ist ein echter Kosmopolit: Produziert in Europa und Nordamerika, unterstreicht er künftig in rund 60 Märkten den Führungsanspruch «Lead in Electric Drive».

Der neue eSprinter bringt eine Vielzahl an technischen Neuerungen mit und basiert auf einem neuen Konzept, bestehend aus drei Modulen. Diese erlauben die grösstmögliche Freiheit bei der Entwicklung und Gestaltung von verschiedenen Aus- und Aufbauten, wie sie bisher nur vom konventionell angetriebenen Sprinter bekannt waren.

Das Frontmodul, ein einheitlich konzipierter Vorbau, umfasst dabei sämtliche Hochvolt-Komponenten und kann unverändert mit allen Fahrzeugvarianten kombiniert werden, unabhängig von Radstand und Batteriegrösse. Im Unterboden befindet sich das Modul für die platzsparend integrierte Hochvoltbatterie. Die Batterieposition zwischen den Achsen sorgt zusammen mit dem robusten Batteriegehäuse für einen niedrigen Schwerpunkt, dieser beeinflusst das



Mercedes-Benz eSprinter Kombi

Fahrverhalten positiv und steigert die Fahrsicherheit. Die dritte Säule der Modulbauweise ist das Heckmodul mit der elektrisch angetriebenen Hinterachse. Sie kommt nach dem Prinzip der Gleichteilestrategie in allen Varianten des neuen eSprinter zum Einsatz. Der kompakte und leistungsstarke Elektromotor ist ebenfalls in das Heckmodul integriert.

Rund 350 Millionen Euro hat Mercedes-Benz in den neuen eSprinter investiert. Für die Anpassung der Produktion in den drei Werken Charleston, Düsseldorf und Ludwigsfelde werden jeweils rund 50 Millionen Euro investiert. Das modulare Konzept des neuen eSprinter ermöglicht maximale Synergien in der Produktion und damit auch entsprechende Skaleneffekte. «Der neue Mercedes-Benz eSprinter folgt konsequent unserer Strategie, mit den begehrenswerten



Mercedes-Benz eSprinter Kastenwagen



Mercedes-Benz eSprinter Pritschenwagen

testen Transportern die Führungsposition bei der Elektromobilität einzunehmen und gleichzeitig profitabel zu wachsen», sagt Mathias Geisen, Leiter Mercedes-Benz Vans.

Der neue eSprinter ist vielseitig und effizient

Die Markteinführung des neuen eSprinter beginnt im zweiten Halbjahr 2023 in den USA und Kanada. Bei dem Fahrzeug handelt es sich um einen langen Kastenwagen mit Hochdach. Ausgestattet ist es mit der grössten Batterie, dem Akku mit einer nutzbaren Kapazität von 113 Kilowattstunden. Das Ladevolumen liegt bei 14 Kubikmetern, das zulässige Gesamtgewicht beträgt bis zu 4,25 Tonnen.

Die elektrische Reichweite, basierend auf einer dem WLTP-Zyklus zu Grunde liegenden Simulation, wird bei bis zu 400 Kilometern liegen. Bei Fahrten im urbanen Raum wird, gemäss Simulationen in Anlehnung an den WLTP City-Zyklus, eine Reichweite von bis zu 500 Kilometern möglich. Mit diesen Reichweiten ist das Fahrzeug ideal auch für längere Fahrten geeignet.

In Europa erfolgt die Einführung dieser ersten Variante des Kastenwagens Ende 2023, das offene Baumuster

sowie weitere Batterievarianten folgen sukzessive. Das macht den eSprinter als Basisfahrzeug für zahlreiche neue Branchen sowie Aus- und Aufbauhersteller attraktiv. «Mit dem neuen eSprinter heben wir das Segment des elektrischen Large Vans auf ein neues Niveau. Der Dreiklang aus Effizienz, Reichweite und Ladevolumen bei gleichzeitiger TCO-Optimierung macht den neuen eSprinter zum vielseitigsten Mercedes-Benz eVan aller Zeiten», so Mathias Geisen, Leiter Mercedes-Benz Vans.



Kempower – Mobile Schnell-Ladestationen für PW und LKW, plug&play, betriebsbereit

Busse und LKW mit elektrischem Antrieb sind schon lange kein Novum mehr. Auch wenn der Anteil noch nicht enorm ist – er wächst stetig. Dies bedeutet für die Werkstätten, dass auch das Equipment erweitert werden muss. Kempower bietet hier die optimale Lösung.

Wenn ein Bus oder LKW in der Werkstatt stehen muss, wo er keinen Ertrag bringt, sollte die Standzeit auch gleich zum Laden genutzt werden können. Auch wenn diese nur kurz ist. Kempower bietet hier die optimale Lösung. Die Ladestationen von Kempower sind die schnellsten auf dem Markt. Alle Produkte von Kempower sind intuitiv in der Bedienung und somit ist der Umgang mit den Schnell-Ladestationen für die Werkstattmitarbeitenden rasch erlernt. Kempower bietet fixe und mobile Schnell-Ladestationen. Alle Systeme sind einfach skalierbar. Das heisst: Man muss nicht bereits zu Anfang entscheiden, wie viele Stationen installiert werden müssen. So kann stetig ausgebaut werden.

Im Kundeneinsatz

Die Geräte von Kempower sind bereits bei einigen Kunden im Einsatz. Zum Beispiel bei der MAN Truck & Bus Schweiz AG in Otelfingen. Martin Bächli, Chefmechaniker von MAN, hatte diverse Ladestationen im Test, bevor der Entscheid auf die mobile Schnell-

Ladestation Kempower T-800 fiel: «Wir von der Werkstatt können bei der Wahl unseres Equipments mitentscheiden. Nach verschiedenen Testperioden hat die Kempower T-Serie am besten abgeschnitten», sagt er.

Kempower ist ein Mitglied der Kempfi-Group. Diese ist vor allem durch ihre Schweißgeräte der Marke Kempfi weltweit bekannt. Seit 1949 liefert Kempfi tausende von Schweißgeräten aus. 1977 führte die Gruppe ausserdem die weltweit erste inverterbasierte Gleichstromquelle ein. Als andere Anwendungen in Bezug auf Gleichstrom interessanter wurden, wurde in den 90er-Jahren Kempower gegründet. Dies mit dem Ziel andere Zielgruppen im DC-Stromquellenmarkt als die Schweißer anzusprechen. Die berühmteste Referenz von Kempower war der CERN-Teilchenbeschleuniger, bei welchem fast 1000 Stück 2000 A-Stromquellen geliefert wurden. Dafür bekam Kempower den Preis für den Lieferanten des Jahres.

Kempower – Partner der KSU A-Technik AG

Den Vertrieb der Kempower-Produkte in der Schweiz übernimmt die KSU A-Technik AG. Somit konnte Kempower mit der KSU eine starke Partnerin gewinnen, welche sich im Vertrieb von Gesamtlösungen auskennt. Auf der anderen Seite ergänzen die Premiumprodukte von Kempower das hochstehende Sortiment der KSU optimal.

www.ksu.ch





KEMPOWER

Defining charging



QUALITÄT SETZT SICH DURCH.

Ganzheitliche Schnell-Ladelösungen für Elektromobilität bei KSU.



WERKSTATTEINRICHTUNGEN.
WASCHANLAGEN.
WERKZEUGE.

KSU A-Technik AG
Lägernstrasse 11 · 5610 Wohlen
T 056 619 77 22 · tools@ksu.ch · ksu.ch

Mehr Reichweite für die vollelektrischen Volvo Modelle

Der Volvo C40 Recharge und der Volvo XC40 Recharge Pure Electric rollen aufgefrischt ins neue Modelljahr und profitieren von kürzeren Ladezeiten und einer vergrösserten Reichweite. Dadurch fahren die vollelektrischen Fahrzeuge mit einer Akkuladung rund 60 Kilometer weiter als bisher. Das Plus an Alltagstauglichkeit geht mit drei neuen Antriebssträngen einher.

Die vollelektrischen Volvo Modelle XC40 Recharge Pure Electric und Volvo C40 Recharge fahren mit spannenden Neuerungen ins neue Modelljahr, ohne dass sich der Charakter sowie die vertrauten und geschätzten Eigenschaften der Elektrofahrzeuge grundlegend verändern. Neben den kürzeren Ladezeiten und der vergrösserten Reichweite werden mit dem neuen Modelljahr auch zwei neue Farben eingeführt. Vapour Grey, eine solide Effektfarbe in hellen Grautönen, wird für alle künftigen Volvo Fahrzeuge verfügbar sein, während Cloud Blue den vollelektrischen Modellen vorbehalten ist: eine verspielte Farbe, inspiriert von den verschneiten Landschaften, der kalten Winterluft und dem von Eisströmen bedeckten Meer Schwedens.

Vollelektrischer Hinterradantrieb

Die wohl markanteste Neuerung ist jedoch der neue Antrieb. Zum ersten Mal seit 25 Jahren lanciert Volvo Cars wieder ein Fahrzeug mit Hinterradantrieb. Ein intern bei Volvo Cars entwickelter Permanentmagnet-Elektromotor der zweiten Generation feiert seine Premiere an der Hinterachse. Wer sich für die neue Antriebsvariante entscheidet, kann zwischen zwei Ausführungen wählen. Das 175 kW starke Einstiegsmodell bietet drei Prozent mehr Leistung als das bisherige Pendant mit Frontantrieb. In Verbindung mit der 69-kWh-Hochvoltbatterie, die eine verbesserte Kühleffizienz aufweist, fährt der Volvo XC40 Recharge Pure Electric bis zu 460 Kilometer weit statt der ursprünglichen 425 Kilometer. Die Reichweite des Volvo C40 Recharge klettert von 438 auf 476 Kilometer. An 130-kW-Schnellladestationen verkürzt sich zudem die Zeit für das Laden von zehn auf 80 Prozent auf 34 Minuten.

Die zweite Variante bietet in Kombination mit dem grösseren 82-kWh-Akku einem 185 kW starken Elektromotor, der an der Hinterachse zum Einsatz kommt. Der Volvo XC40 Recharge Pure Electric legt damit bis zu 515 Kilometer zurück, sein Crossover-Pendant Volvo C40 bis zu 533 Kilometer. Der anschliessende Ladestopp dauert nur

rund 28 Minuten, da sich der grössere Akku sogar mit bis zu 200 kW Gleichstrom laden lässt.

Verbessertes Allradmodell

Auch die Allradvariante profitiert zum neuen Modelljahr, das ab April 2023 produziert wird, von neuen Antrieben und mehr Reichweite: Anstelle der 150 kW starken Elektromotoren an beiden Achsen findet sich vorne nun ein neuer 117 kW starker Asynchron-Elektromotor und hinten der von Volvo selbst entwickelte 183 kW starke Permanentmagnet-Elektromotor.

In Verbindung mit dem 82-kWh-Akku und einer verbesserten Batteriekühlung klettert die Reichweite des Volvo XC40 Recharge Pure Electric mit Allradantrieb um 62 Kilometer auf bis zu 500 Kilometer. Der Volvo C40 Recharge schafft in dieser Konfiguration bis zu 507 anstelle der bisherigen 451 Kilometer.

Vollelektrisch bis 2030

Die neuen Verbesserungen der vollelektrischen Volvo Modelle sind ein weiterer Schritt in Richtung nachhaltiger Zukunft. Der schwedische Premium-Automobilhersteller verfolgt das ehrgeizige Ziel, bis 2030 zum reinen Elektroautoanbieter zu werden, und will den Übergang zur vollständigen Elektrifizierung beschleunigen. In den kommenden Jahren präsentiert Volvo Cars jedes Jahr ein neues vollelektrisches Fahrzeug. So folgt nach der Premiere des Volvo EX90 im vergangenen November bereits im Laufe dieses Jahres die Lancierung eines neuen Kompaktmodells.



www.volvocars.com/ch



Neben dem neuen Allrad lanciert Volvo erstmals seit 25 Jahren zwei Modelle mit Hinterradantrieb.

GRÜNE SEITEN

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

**+ LADEKARTEN-ANBIETER,
PHOTOVOLTAIK-SPEZIALISTEN,
ÖKO-STROMLIEFERANTEN
UND VIELES MEHR**





GENERALIMPORTEURE

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

Astara Mobility Switzerland AG
(Aiways, Hyundai, Maxus, Nissan, SsangYong)
Brandbachstrasse 6
CH-8305 Dietlikon
+41 44 816 43 00
astara.com

Astara Ital Switzerland AG
(Abarth, Alfa Romeo, Fiat, Fiat Professional, Jeep)
Zürcherstrasse 111
CH-8952 Schlieren
+41 44 551 48 00
astara.com

Citroën
AC Automobile Schweiz AG
Brandstrasse 24
CH-8952 Schlieren
customercare@citroen.ch
www.citroen.ch

DS Automobiles
AC Automobile Schweiz AG
Brandstrasse 24
CH-8952 Schlieren
customercare@dsautomobiles.ch
www.dsautomobiles.ch

Ford Motor Company (Switzerland) SA
Geerenstrasse 10
CH-8304 Wallisellen
+41 43 233 22 22
fleetinf@ford.com
www.ford.ch

Genesis Motor Switzerland AG
Bahnhofstrasse 62
CH-8001 Zürich
+41 44 293 55 00
ask@ch.genesis.com
www.genesis.com

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

MAN Truck & Bus Schweiz AG
Tannstrasse 1
CH-8112 Otelfingen
+41 44 847 11 11
mtb.schweiz@man.eu
www.mantruckandbus.ch

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

Mercedes-Benz Schweiz AG
Bernstrasse 55
CH-8952 Schlieren
+41 44 755 80 00
backoffice_fleet_ch@mercedes-benz.com
www.mercedes-benz.ch/FLEET

Opel Schweiz
AO Automobile Schweiz AG
Brandstrasse 24
CH-8952 Schlieren
+41 800 780 014
customercare@opel.ch
www.opel.ch

Peugeot Schweiz
AP Automobile Schweiz AG
Brandstrasse 24
CH-8952 Schlieren
+41 44 746 22 52
customercare@peugeot.ch
www.peugeot.ch

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

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

RENAULT SUISSE SA
Bergermoosstrasse 4
CH-8902 Urdorf ZH
+41 800 80 80 77
contact.suisse@renault.ch
www.renault.ch

SUZUKI Schweiz AG

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

Toyota AG

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

Autoteile Wetzikon AG

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

Binelli Automobile AG, Filiale Zürich-City

Pflanzschulstrasse 7 - 9
CH-8004 Zürich
+41 58 270 78 78
info.zuerich-city@binelli-group.ch
binelli-group.ch

Binelli Automobile AG, Filiale Zürich

Freihofstrasse 25
CH-8048 Zürich
+41 58 270 77 77
info.zuerich@binelli-group.ch
binelli-group.ch

Binelli Automobile AG, Filiale Baar

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

Binelli Automobile AG, Filiale Adliswil

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

Bosch Car Service

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

Volvo Car Switzerland AG

Schaffhauserstrasse 550
CH-8052 Zürich
+41 800 810 811
iffleet@volvocars.com
www.volvocars.ch

Emil Frey AG, Filialeitung

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

Garage Gautschi AG

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

Küng Automobile AG

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

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

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

Swiss Import von Rotz AG

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

**GENERALIMPORTEURE****HÄNDLER / UNTERHALT**



REIFEN / FELGEN

BestDrive by Continental

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

Bridgestone Europe NV/SA, Niederlassung Schweiz

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

Continental Suisse SA

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

Goodyear Suisse SA

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

HANKOOK Tire Austria GmbH

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

André Koch AG

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

FRIPPOO Produkte AG

Hüferen 8
CH-8627 Grüningen
+41 44 936 78 28
info@fripoo.ch
www.fripoo.ch

SMG Swiss Marketplace Group AG

AutoScout24
Thurgauerstrasse 36
CH-8050 Zürich
+41 31 744 21 31
info@autoscout24.ch
www.autoscout24.ch

IWAG DISTRIBUTION AG

Tägerwilerstrasse 3
CH-8280 Kreuzlingen TG
+41 71 677 24 00
info@iwag.ch
www.iwag.ch

Nokian Tyres AG Schweiz

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

Pirelli Tyre (Suisse) SA

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

RONAL AG

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

Valeo Service Deutschland GmbH

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



PRODUKTE / ZUBEHÖR



ONLINEBÖRSEN

Autocomp IT AG

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

CG Car-Garantie Versicherungs-AG

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

KSU A-TECHNIK AG

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

PLUG'N ROLL

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

Post Company Cars AG

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

auto-schweiz,**Vereinigung Schweizer Automobil-Importeure**

Wölflistrasse 5
CH-3006 Bern
+41 31 306 65 65
info@auto.swiss
www.auto.swiss

Der Schweizer Mobilitätsverband (sffv)

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

Roadmap Elektromobilität 2025

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

Quality1 AG

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

Real Garant GmbH Garantiesysteme

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

RIWAX-Chemie AG

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

Sortimo Walter Rüegg AG

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

TCS

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

Beratungsstelle für Unfallverhütung - BFU

Hodlerstrasse 5a
CH-3011 Bern
+41 31 390 22 08
verkehrsverhalten@bfu.ch
www.bfu.ch

Swiss eMobility

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

**DIENTSTLEISTUNGEN****VERBÄNDE/
ÖFFENTLICHE PARTNER**



LADESTATIONEN / LADEKARTEN

AGROLA AG

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

Migrol AG

Soodstrasse 52
CH-8134 Adliswil
+41 844 03 03 03
cardcenter@migrol.ch
www.migrol.ch/migrolcard

MOVE Mobility AG

Am Stadtrand 11
CH-8600 Dübendorf
+41 58 510 49 07
info@move.ch
www.move.ch

REMA-TIP TOP Vulc-Material AG

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

SOCAR Energy Switzerland GmbH

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

sun2wheel AG

Grammetstrasse 14
CH-4410 Liestal
+41 61 927 55 66
hello@sun2wheel.ch
www.sun2wheel.ch

Shell (Switzerland) AG

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

The Mobility House AG

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



CARSHARING

Hertz Schweiz Fahrzeugvermietung

Flughofstrasse 37
CH-8152 Glattbrugg
+41 44 732 11 11
info@hertz.ch
www.hertz.ch/plugin



RECYCLING

Altola AG

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



HOTELS

ALLE HOTELS MIT LADEMÖGLICHKEIT

Eine aktuelle Übersicht gibt's unter:
electric-wow.ch/hotels.php





Migrolcard – die Ladelösung für Ihre Flotte

Vor Ort oder unterwegs: Migrol bietet Ihnen ein massgeschneidertes Elektromobilitätskonzept für Ihre Fahrzeugflotte.



Unterwegs

Nationales Netz von Fast Charging Stationen an Migrol Standorten



Abrechnung

Mit der Migrolcard Fast Charging transparent und MwSt.-konform per Monatsrechnung abrechnen



Vor Ort

Ladelösung für Ihre Fahrzeugflotte, Privatfahrzeuge der Mitarbeitenden und Besucher auf dem Firmengelände

SOCAR investiert in die Zukunft

SOCAR entwickelt sich Schritt für Schritt weiter. Das Unternehmen konzentriert sich auf die drei Bereiche Charge, Charge Express und Card.

SOCAR Charge

Diese Ladestationen befinden sich an SOCAR Tankstellen, welche auch mit der übrigen Infrastruktur punkten können. Oberste Priorität ist es, den Kunden ein komfortables Erlebnis zu bieten. SOCAR konzentriert sich hierbei bewusst nicht primär auf die reine Ladeleistung. Die Ladeleistung dieser Stationen beträgt bis zu 225 Kilowatt.

SOCAR Charge Express

Die SOCAR Charge Express-Ladestationen befinden sich an wichtigen Verkehrsknotenpunkten und auf Autobahnen, wobei die Geschwindigkeit sowie ein einfacher Ladevorgang im Vordergrund stehen. Die Ladeleistung dieser Stationen beträgt immer mindestens 225 Kilowatt.

SOCAR Card

SOCAR will mit dem Background von jahrzehntelanger Erfahrung in der Beratung von bestehenden wie potentiellen SOCAR Card Firmenkunden nun auch die Integration der speziellen Bedürfnisse von Steckerfahrzeugen in deren Fuhrpark abdecken. Ob unterwegs, in der Firma oder auch beim Fahrer zu Hause, Strom laden ist mit MwSt.-konformer Abrechnung inklusive.

Neues Projekt

Vor wenigen Wochen hat SOCAR zudem das Projekt «Züriring» gestartet. Bei diesem besteht das Ziel darin, ein Ladenetz für Steckerfahrzeuge aufzubauen, welche nicht zu Hause laden können. Mit den SOCAR Stationen Triemli, Manegg, Schlieren und Stäfa hat das Unternehmen an diesen vier Stationen bereits einen erfolgreichen Start hingelegt. Als nächste folgen SOCAR Opfikon und Effretikon.

www.socarenergy.ch



Publireportage



MARKTÜBERSICHT



**Daten und Preise von über 500
elektrifizierten Fahrzeugen**

**Alle Elektroautos, Plug-in-Hybride,
Hybride, Wasserstoffautos und
Personenwagen mit Range Extender**

Alternative weiter gefragt

Das Autojahr 2023 ist nach dem ersten Quartal erstmals seit Jahren wieder im Plus. Mit einem Zuwachs von 8,7 % kann man von einem guten Start sprechen. Weiter gefragt sind auch die Alternativen, deren Marktanteil auf insgesamt über 54 % gestiegen ist.

Von: Guido Biffiger

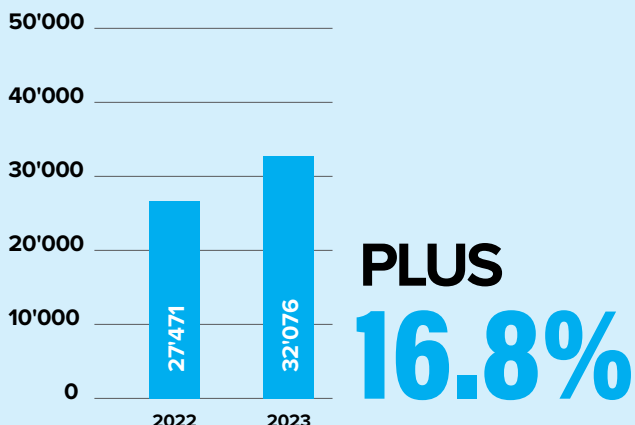
Das grösste Segment sind mit 17,6 % weiterhin die reinen E-Fahrzeuge. Trotz anhaltender Lieferprobleme stieg das Zulassungsvolumen um 17,9 %. An der Spitze liegt der Tesla Model Y, der seine Spitzenposition deutlich ausbauen konnte. Nur zwei Neulingen (Volvo XC40 und Mercedes EQA) gelang der Sprung in die Hitliste; und zwar auf Kosten von Tesla Model 3 und Audi e-tron.

Voll- überholen Plug-in-Hybride

Nach jahrelangem Kampf überholten die Voll-Hybride (HEV) erstmals die Plug-in-Hybride (PHEV). Dabei steigerten die HEV ihren Marktanteil mit 9,3 % (+ 1,5 %) auf ein historisches Hoch. Die Plug-in-Hybride rutschten von 9,0 % auf 8,8 % ab. Trotz vier interessanter neuer Modelle wie Jeep Compass, Mercedes GLC, BMW 2er Tourer und VW T7 Multivan wurde das Ergebnis der Vorjahresperiode knapp verpasst. Nicht mehr dabei sind BMW X5, Mitsubishi Eclipse Cross und Audi Q3. Am wenigsten Bewegung gab es in der Hitliste der Voll-Hybride. Weiterhin dominieren die Japaner mit immerhin sieben Anbietern. Der RAV4 wurde vom Toyota Corolla Cross abgelöst. Einziger Europäer neben dem Ford Kuga ist der Renault Austral.

Die reinen E-Nutzfahrzeuge steigerten 2023 den Marktanteil erstmals auf deutlich über 10 %. Auffallend ist der gute Start des VW ID.Buzz Cargo, der zusammen mit dem Peugeot e-Partner die Spitzenposition einnimmt. Zweiter Neuling ist der Opel Combo Cargo. Nicht mehr dabei sind der Renault e-Kangoo und der Nissan NV e-200.

ZULASSUNGEN ALTERNATIVE JANUAR BIS MÄRZ 2023



E-Nutzfahrzeuge



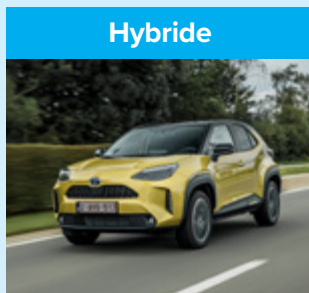
Rang	Modellreihe	2023
1	Peugeot e-Partner	65
2	VW ID.Buzz Cargo	65
3	Peugeot e-Expert	59
4	Opel e-Vivaro Cargo	57
5	Opel Combo Cargo	57
6	Mercedes eVito	56
7	Toyota Proace EV	49
8	Toyota Proace City EV	46
9	Citroën e-Berlingo	43
10	Citroën e-Jumpy	38

Plug-in-Hybride



Rang	Modellreihe	2023
1	BMW X1 / X2	353
2	Volvo XC60	283
3	Jeep Compass	282
4	Ford Kuga	229
5	Toyota RAV4	207
6	Mercedes-Benz GLC	194
7	BMW X3	165
8	BMW 2 AT / GT	163
9	VW T7 Multivan	157
10	Volvo XC90	130

Hybride



Rang	Modellreihe	2023
1	Toyota Yaris Cross	659
2	Toyota Corolla	516
3	Toyota Yaris	475
4	Toyota C-HR	362
5	Toyota Corolla Cross	357
6	Ford Kuga	282
7	Renault Austral	246
8	Honda Jazz / Cross	228
9	Kia Sportage	201
10	Mazda 2	197

Elektroautos



Rang	Modellreihe	Jan-Sep
1	Tesla Y	1188
2	Škoda Enyaq	791
3	Audi Q4 e-tron	686
4	Volvo XC40	536
5	Hyundai Ioniq 5	515
6	VW ID.3	507
7	Cupra Born	469
8	VW ID.4	446
9	Fiat 500	379
10	Mercedes EQA	342

Wasserstoff

Zweikampf Toyota Mirai vs. Hyundai Nexo



Aktuell gibt es weiterhin nur zwei Wasserstoffmodelle auf dem Schweizer Markt. Solange Politik und Wirtschaft nicht einige Änderungen in der Gesetzeslage befürworten, dürfte sich an dieser Lage nicht viel ändern.

Allerdings arbeitet auch BMW an einem Wasserstoffmodell (mehr dazu lesen Sie auf Seite 46/47).

Plug-in-Hybride

Modell	Alfa Romeo Tonale 1.3 Plug-In Q4	Audi A3 SB 40 TFSle	Audi A3 SB 45 TFSle	Audi A3 SB 40 TFSle Allstreet	Audi A6 50 TFSle quattro	Audi A6 50 TFSle quattro	Audi A6 55 TFSle quattro	Audi A6 55 TFSle quattro	Audi A7 50 TFSle quattro	Audi A7 55 TFSle quattro
Body	SUV	HA	HA	HA	SA	ES	SA	ES	HA	HA
Leistung (kW/PS)	206/280	150/204	180/245	150/204	220/299	220/299	270/367	270/367	220/299	270/367
Netto-Akkugrösse (kWh)	15.5	10.4	10.4	10.4	14.4	14.4	14.4	14.4	14.4	14.4
Drehmoment (Nm)	270	350	400	350	450	450	500	500	500	500
0 - 100 km/h (s)	6.2	7.6	6.8	7.6	6.2	6.3	5.6	5.7	6.3	5.7
Vmax (km/h)	206	227	232	227	250	250	250	250	250	250
Antrieb	4x4	VR	VR	VR	4x4	4x4	4x4	4x4	4x4	4x4
Reichweite (km)	82	77	77	77	87	84	72	70	86	86
Verbrauch/100 km (kWh)	1.5	1.1 - 1.5	1.1 - 1.5	1.2	1.0 - 1.4	1.1 - 1.6	1.1 - 1.4	1.1 - 1.6	1.1 - 1.7	1.1 - 1.6
Zuladung (kg)	510	460	415	415	525	525	525	525	510	510
Basispreis CHF	61900	47750	51750	k.A.	78000	81100	89300	92400	81400	92900

Modell	Audi A8 60 TFSle quattro	Audi Q3 45 TFSle	Audi Q3 SB 45 TFSle	Audi Q5 50 TFSle quattro	Audi Q5 SB 50 TFSle quattro	Audi Q5 55 TFSle quattro	Audi Q5 SB 55 TFSle quattro	Audi Q7 55 TFSle quattro	Audi Q7 60 TFSle quattro	Audi Q8 55 TFSle quattro
Body	SA	SUV	SUV	SUV	SUV	SUV	SUV	SUV	SUV	SUV
Leistung (kW/PS)	340/462	180/245	180/245	220/299	220/299	270/367	270/367	280/381	340/462	280/381
Netto-Akkugrösse (kWh)	14.1	10.4	10.4	14.4	14.4	14.4	14.4	14.4	14.4	14.4
Drehmoment (Nm)	700	400	400	450	450	500	500	600	700	600
0 - 100 km/h (s)	4.7	7.3	7.3	6.1	6.1	5.3	5.3	5.8	5.4	5.8
Vmax (km/h)	250	210	210	239	239	239	239	240	240	240
Antrieb	4x4	VR	VR	4x4	4x4	4x4	4x4	4x4	4x4	4x4
Reichweite (km)	65	59	58	71	67	67	67	63	44 - 48	62
Verbrauch/100 km (kWh)	2.1 - 2.3	2.1	2.1	1.7 - 1.9	1.7 - 1.9	1.7 - 1.9	1.7 - 1.9	2.2 - 3.5	2.2 - 3.5	2.2 - 3.5
Zuladung (kg)	525	505	505	510	510	510	510	575	575	540
Basispreis CHF	136300	54350	56100	74150	78050	81700	83900	94800	116700	101800

Modell	Audi Q8 60 TFSle quattro	Bentley Bentayga 3.0 Hyb. 4WD	Bentley Flying Spur 3.0 Hyb. 4WD	BMW 225e Active Tourer xDrive	BMW 230e Active Tourer xDrive	BMW 320e	BMW 320e	BMW 320e xDrive	BMW 330e xDrive	BMW 330e xDrive
Body	SUV	SUV	SA	Van	Van	SA	ES	ES	SA	ES
Leistung (kW/PS)	340/462	340/462	400/544	180/245	240/326	150/204	150/204	150/204	215/292	215/292
Netto-Akkugrösse (kWh)	14.4	17.3	k.A.	14.2	14.2	10.5	10.5	10.5	10.5	10.5
Drehmoment (Nm)	700	516	750	230	230	300	350	350	300	420
0 - 100 km/h (s)	5.4	5.3	4.3	6.7	5.5	7.6	7.9	8.2	5.8	5.9
Vmax (km/h)	240	254	285	195	205	225	220	219	230	225
Antrieb	4x4	4x4	4x4	4x4	4x4	HR	HR	4x4	4x4	4x4
Reichweite (km)	59	40	42	83 - 92	83 - 92	54 - 62	52 - 61	48 - 59	52 - 60	47 - 58
Verbrauch/100 km (kWh)	2.2 - 3.5	3.4	3.3	0.8	0.8	1.3 - 1.8	1.4 - 1.9	1.5 - 2.1	1.5 - 2.0	1.5 - 2.1
Zuladung (kg)	540	530	450	505	500	445	450	450	445	450
Basispreis CHF	118800	220000	224900	52500	55700	60800	61800	66600	70100	72100

Modell	BMW 530e xDrive	BMW 530e xDrive	BMW 545e xDrive	BMW 750e xDrive	BMW 760e xDrive	BMW X1 xDrive 25e	BMW X1 xDrive 30e	BMW X2 xDrive 25e	BMW X3 xDrive 30e	BMW X5 xDrive 50e
Body	SA	ES	SA	SA	SA	SUV	SUV	SUV	SUV	SUV
Leistung (kW/PS)	215/292	215/292	290/394	360/489	420/571	180/245	240/326	162/220	215/292	360/489
Netto-Akkugrösse (kWh)	11.15	11.15	11.15	17.6	17.6	14.2	14.2	8.82	10.5	25.7
Drehmoment (Nm)	420	420	600	700	800	477	477	385	420	700
0 - 100 km/h (s)	5.9	6.1	4.6	4.9	4.3	6.8	5.7	6.8	6.1	4.8
Vmax (km/h)	235	225	250	250	250	190	190	195	210	250
Antrieb	4x4	4x4	4x4	4x4	4x4	4x4	4x4	4x4	4x4	4x4
Reichweite (km)	54	47 - 52	56	80 - 89	80 - 84	89	86	51 - 54	42 - 50	94 - 110
Verbrauch/100 km (kWh)	1.6 - 2.0	1.8 - 2.2	1.6 - 2.1	1.0 - 1.2	1.1 - 1.2	0.7 - 1.1	0.7 - 1.0	1.7 - 1.8	2.0 - 2.6	0.8 - 1.1
Zuladung (kg)	665	650	660	740	680	500	500	570	610	715
Basispreis CHF	77600	81300	93100	153500	171800	58800	61400	549870	73500	111500

Plug-in-Hybride

Modell	BMW XM xDrive	Citroën C5 Aircross Hybrid	Citroën C5 Aircross Hybrid	Citroën C5 X Hybrid	Cupra Formentor 1.4 eHybrid	Cupra Formentor VZ 1.4 eHybrid	Cupra Leon 1.4 eHybrid	Cupra Leon 1.4 eHybrid	DS4 E-Tense PHEV 225	DS7 E-Tense PHEV 225
Body	SUV	SUV	SUV	ES	SUV	SUV	HA	ES	HA	SUV
Leistung (kW/PS)	480/653	133/181	165/224	165/224	150/204	180/245	180/245	180/245	165/224	165/224
Netto-Akkugrösse (kWh)	25.7	12.4	12.4	12.4	12.8	12.8	12.8	12.8	12.4	14.2
Drehmoment (Nm)	800	360	360	360	400	400	400	400	360	360
0 - 100 km/h (s)	4.3	8.9	8.9	7.9	7.8	7	6.7	7	7.7	9.9
Vmax (km/h)	270	215	225	233	205	210	225	225	233	225
Antrieb	4x4	VR	VR	VR	VR	VR	VR	VR	VR	VR
Reichweite (km)	82 - 88	55	55	50 - 60	48	49	56	59	62	65
Verbrauch/100 km (kWh)	1.5 - 1.6	1.6	1.3	1.6	1.4	1.6	1.3	1.4	1.6	1.6
Zuladung (kg)	590	407	407	388	430	419	410	386	547	575
Basispreis CHF	184600	40990	42890	48190	50450	53450	49950	52300	48100	58100

Modell	DS7 E-Tense PHEV 300 4x4	DS7 E-Tense PHEV 360 4x4	DS9 E-Tense PHEV 250	DS9 E-Tense PHEV 360 4x4	Ferrari 296 GTB	Ferrari 296 GTS	Ferrari SF 90 Stradale 4x4	Ferrari SF 90 Stradale 4x4	Ford Explorer 3.0 Ecoboost V6 4x4	Ford Kuga 2.5 PHEV
Body	SUV	SUV	SA	SA	CO	RO	CO	RO	SUV	SUV
Leistung (kW/PS)	220/299	265/360	184/250	265/360	610/830	610/830	735/1000	735/1000	336/457	165/224
Netto-Akkugrösse (kWh)	14.2	14.2	15.6	15.6	745	745	79	79	131	14.4
Drehmoment (Nm)	520	520	360	520	740	740	800	800	825	200
0 - 100 km/h (s)	5.9	5.6	8.1	5.6	2.9	2.9	2.5	2.5	6	9.2
Vmax (km/h)	235	235	240	250	330	330	340	340	230	200
Antrieb	4x4	4x4	VR	4x4	HR	HR	4x4	4x4	4x4	VR
Reichweite (km)	63	57	61	k.A.	25	25	25	25	42	57 - 64
Verbrauch/100 km (kWh)	1.7	1.7	1.9	2.1	6.4	6.5	6.5 - 7.4	6.1 - 6.4	3.1	1.3
Zuladung (kg)	575	575	486	486	217	235	235 - 265	199	619	477
Basispreis CHF	64000	74400	76300	98800	310134	346515	491254	537911	97600	45250

Modell	Hyundai Santa Fe 1.6 T-GDI 4WD PHEV	Hyundai Tucson 1.6 T-GDI 4WD PHEV	Jaguar E-Pace P 300e 4WD	Jaguar F-Pace P 400e 4WD	Jeep Compass 1,3 PHEV 4x4E	Jeep Compass 1,3 PHEV 4x4E	Jeep Compass 1,3 PHEV 4x4E Trailhawk	Jeep Grand Cherokee 2,0 PHEV 4x4E	Jeep Grand Cherokee 2,0 PHEV 4x4E Trailhawk	Jeep Renegade 1,3 PHEV 4x4E
Body	SUV	SUV	SUV	SUV	SUV	SUV	SUV	SUV	SUV	SUV
Leistung (kW/PS)	195/265	195/265	227/309	297/404	140/190	177/240	177/240	280/381	280/381	140/190
Netto-Akkugrösse (kWh)	13.8	13.8	k.A.	k.A.	11.4	11.4	11.4	17.3	17.3	11.4
Drehmoment (Nm)	350	350	540	640	520	520	520	645	645	520
0 - 100 km/h (s)	8.8	8.2	6.5	5.3	7.9	7.3	7.3	6.3	6.3	7.5
Vmax (km/h)	187	191	216	240	183	200	200	210	190	182
Antrieb	4x4	4x4	4x4	4x4	4x4	4x4	4x4	4x4	4x4	4x4
Reichweite (km)	58	62	58	46	45	46	45	51	k.A.	4.2
Verbrauch/100 km (kWh)	1.6	1.4	1.7	2.6	2.2	2.2	2.2	2.6	2.9	2.1
Zuladung (kg)	506	491	572	501	400	400	440	641	641	330
Basispreis CHF	60400	48400	73500	88200	52500	58900	64500	94400	101900	50500

Modell	Jeep Renegade 1,3 PHEV 4x4E Trailhawk	Jeep Wrangler 2,0 PHEV 4x4E Unlimited	Jeep Wrangler 2,0 PHEV 4x4E Rubicon	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	Königssegg Gemera	Lamborghini Revuelto
Body	SUV	SUV	SUV	ES	SUV	SUV	SUV	SUV	CO	CO
Leistung (kW/PS)	177/240	280/381	280/381	104/141	134/182	195/265	195/265	104/141	1250/1700	746/1015
Netto-Akkugrösse (kWh)	11.4	17.3	17.3	8.9	11.1	13.8	13.8	8.9	16.6	k.A.
Drehmoment (Nm)	520	1037	1037	265	347	350	350	265	3500	725
0 - 100 km/h (s)	7.1	6.5	6.5	10.8	9.6	8.7	8.2	11	1.9	2.5
Vmax (km/h)	199	177	156	171	168	193	191	160	400	350
Antrieb	4x4	4x4	4x4	VR	VR	4x4	4x4	VR	4x4	4x4
Reichweite (km)	42	k.A.	k.A.	50	65	57	70	48	50	k.A.
Verbrauch/100 km (kWh)	2.2	3.5	4.1	1.3	0.8 - 1.0	1.6	1.1	1.4	k.A.	14.1
Zuladung (kg)	360	536	520	422	466	515 - 626	585	436	k.A.	k.A.
Basispreis CHF	57500	95900	101900	38900	41550	59200	50050	38900	1750'000	k.A.

Plug-in-Hybride

Modell	LR Defender 110 P 400e AWD	LR Discovery Sport P 300e AWD	LR Evoque P 300e AWD	LR Range Rover P 440e AWD	LR Range Rover P 510e AWD	LR Range Rover Sport P 440e AWD	LR Range Rover Sport P 510e AWD	LR Velar P 400e	Lexus NX 450h+ e-Four	Lexus RX 450h+ e-Four
Body	SUV	SUV	SUV	SUV	SUV	SUV	SUV	SUV	SUV	SUV
Leistung (kW/PS)	297/404	227/309	227/309	324/441	375/510	324/441	375/510	297/404	227/309	227/309
Netto-Akkugrösse (kWh)	15.4	12.7	12.7	31.8	31.8	31.8	31.8	13.1	18.1	18.1
Drehmoment (Nm)	640	540	540	620	700	620	700	640	618	618
0 - 100 km/h (s)	5.6	6.6	6.4	6	5.5	5.8	5.4	5.4	6.3	6.5
Vmax (km/h)	191	209	213	225	242	225	242	209	200	200
Antrieb	4x4	4x4	4x4	4x4	4x4	4x4	4x4	4x4	4x4	4x4
Reichweite (km)	44	57	57	109	109	110	110	64	69	65
Verbrauch/100 km (kWh)	3.9	1.7	2	0.9	0.9	0.9	0.9	2.6	1.0 - 1.1	1.2
Zuladung (kg)	687	402	503	680	640	715	640	487	445	530
Basispreis CHF	82600	64000	64000	142800	159300	115100	143300	88100	75900	94900

Modell	Mazda CX 60 e-Skyactiv AWD PHEV	Mazda MX-30 R-EV PHEV/Wankel	McLaren Artura PHEV	Mercedes A 250 e	Mercedes A 250 e	Mercedes B 250 e	Mercedes C 300 e	Mercedes C 300 e	Mercedes C 300 e 4Matic	Mercedes C 400 e 4Matic
Body	SUV	SUV	CO	HA	SA	VAN	SA	ES	SA	SA
Leistung (kW/PS)	241/327	125/170	500/680	160/218	160/218	160/218	230/313	230/313	230/313	280/381
Netto-Akkugrösse (kWh)	17.8	17.8	7.4	15.6	15.6	15.6	k.A.	k.A.	k.A.	k.A.
Drehmoment (Nm)	500	260	720	450	450	450	550	550	550	650
0 - 100 km/h (s)	5.8	9.1	3	7.4	7.5	7.6	6.1	6.2	6.2	5.4
Vmax (km/h)	200	140	330	225	230	223	245	240	240	250
Antrieb	4x4	VR	HR	VR	VR	VR	HR	HR	4x4	4x4
Reichweite (km)	63	85	30	76	78	73	109	112	104	104
Verbrauch/100 km (kWh)	1.5	1	4.6	1.1	1	1.2	0.7	0.8	0.8	0.8
Zuladung (kg)	611	398	195	470	470	490	535	535	540	540
Basispreis CHF	61700	42200	260'000	56600	58200	56500	74800	76300	77300	80800

Modell	Mercedes C 63 SE Performance 4Matic	Mercedes C 63 SE Performance 4Matic	Mercedes C 300 de	Mercedes C 300 de	Mercedes C 300 de 4Matic	Mercedes C 300 de 4Matic	Mercedes CLA 250 e	Mercedes CLA SB 250 e	Mercedes E 300 e	Mercedes E 300 e
Body	SA	ES	SA	ES	SA	ES	HA	ES	SA	ES
Leistung (kW/PS)	500/680	500/680	230/313	230/313	230/313	230/313	160/218	160/218	235/320	235/320
Netto-Akkugrösse (kWh)	k.A.	k.A.	k.A.	k.A.	k.A.	k.A.	15.6	15.6	13.5	13.5
Drehmoment (Nm)	1020	1020	7506.3	750	750	750	450	450	700	700
0 - 100 km/h (s)	3.4	3.4	6.2	6.3	6.2	6.3	7.6	7.7	5.8	5.9
Vmax (km/h)	250 - 280	250 - 270	243	241	235	232	229	226	250	245
Antrieb	4x4	4x4	HR	HR	4x4	4x4	VR	VR	HR	HR
Reichweite (km)	13	13	112	112	107	107	82	82	52	54
Verbrauch/100 km (kWh)	6.9	6.9	0.6	0.6	0.6	0.7	1.1	1.1	1.7	1.8
Zuladung (kg)	k.A.	k.A.	530	510	490	470	470	510	660	680
Basispreis CHF	k.A.	k.A.	78700	80200	81200	82700	59500	60600	78700	82100

Modell	Mercedes E 300 e 4Matic	Mercedes E 300 de	Mercedes E 300 de	Mercedes E 300 de 4Matic	Mercedes E 300 de 4Matic	Mercedes GLA 250 e	Mercedes GLC 300 e 4Matic	Mercedes GLC Coupe 300 e 4Matic	Mercedes GLC 400 e 4M	Mercedes GLC Coupé 400 e 4M
Body	SA	SA	ES	SA	ES	SUV	SUV	SUV	SUV	SUV
Leistung (kW/PS)	235/320	225/306	225/306	225/306	225/306	160/218	230/313	230/313	280/381	280/381
Netto-Akkugrösse (kWh)	13.5	13.5	13.5	13.5	13.5	13.5	27	27	27	27
Drehmoment (Nm)	700	840	840	840	840	450	550	550	650	650
0 - 100 km/h (s)	5.9	5.9	6	5.9	6.9	7.1	6.7	6.7	5.6	5.6
Vmax (km/h)	245	240	235	235	230	220	218	220	237	239
Antrieb	4x4	HR	HR	4x4	4x4	VR	4x4	4x4	4x4	4x4
Reichweite (km)	48	51	53	49	48	63	119 - 130	119 - 131	119 - 130	119 - 131
Verbrauch/100 km (kWh)	1.9	1.4	1.5	1.5	1.5	1.4	0.6	0.6	0.6	0.6
Zuladung (kg)	620	620	675	590	635	525	485	k.A.	485	k.A.
Basispreis CHF	82100	82200	86000	85500	89400	58000	77700	k.A.	80800	k.A.

Plug-in-Hybride

Modell	Mercedes GLC 300 de 4M	Mercedes GLC Coupé 300 de 4M	Mercedes GLE 400 e	Mercedes GLE Coupé 400 e	Mercedes GLE 350 de	Mercedes GLE Coupé 350 de	Mercedes S 450 e	Mercedes S 580 e	Mercedes S 580 e L	Mercedes S 580 e 4Matic
Body	SUV	SUV	SUV	SUV	SUV	SUV	SA	SA	SA	SA
Leistung (kW/PS)	245/333	245/333	280/381	280/381	245/333	245/333	300/408	375/510	375/510	375/510
Netto-Akkugrösse (kWh)	27	27	27	27	27	27	k.A.	k.A.	k.A.	k.A.
Drehmoment (Nm)	750	750	600	600	750	750	650	750	750	750
0 - 100 km/h (s)	6.4	6.4	6.1	6.1	6.9	6.9	5.9	5.2	5.2	5.1
Vmax (km/h)	217	219	210	210	210	210	250	250	250	250
Antrieb	4x4	4x4	4x4	4x4	4x4	4x4	HR	HR	HR	HR
Reichweite (km)	102 - 117	113 - 130	92 - 95	92 - 105	89 - 105	89 - 105	93 - 108	84 - 99	84 - 99	86 - 103
Verbrauch/100 km (kWh)	0.5	0.5	1.1	1	0.9	0.8	0.9	0.9	0.9	0.9
Zuladung (kg)	470	k.A.	k.A.	k.A.	k.A.	k.A.	655	655	670	650
Basispreis CHF	80400	k.A.	k.A.	k.A.	k.A.	k.A.	k.A.	152600	160400	156800

Modell	Mercedes S 580 e 4Matic L	Mercedes S 63 E Performance 4Matic	Mini Countryman Coper SE ALL4	Mitsubishi ASX 1.6 PHEV	Mitsubishi Eclipse Cross 2,4 PHEV 4x4	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	Opel Grandland 1,6 PHEV 2
Body	SA	SA	SUV	SUV	SUV	HA	ES	HA	ES	SUV
Leistung (kW/PS)	375/510	590/802	162/220	117/159	138/188	132/180	132/180	165/224	165/224	165/224
Netto-Akkugrösse (kWh)	k.A.	k.A.	10	9.8	13.8	12.4	12.4	12.4	12.4	13.2
Drehmoment (Nm)	750	1430	385	300	332	360	360	360	360	360
0 - 100 km/h (s)	4.9	3.3	6.8	10.1	10.9	7.6	7.7	7.5	k.A.	8.9
Vmax (km/h)	250	250	196	170	162	225	225	235	k.A.	225
Antrieb	4x4	4x4	4x4	4x4	4x4	VR	VR	VR	VR	VR
Reichweite (km)	86 - 103	33	47 - 51	k.A.	45	63 - 70	64	66	k.A.	53 - 64
Verbrauch/100 km (kWh)	0.9	4.4	1.7 - 1.9	1.4	2	1.3	1.3	1.1 - 1.2	k.A.	1.3 - 1.8
Zuladung (kg)	630	550	480	429	450	472	472	447	424	503
Basispreis CHF	164600	k.A.	54790	43990	42990	42530	k.A.	k.A.	k.A.	48180

Modell	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 180	Peugeot 3008 1,6 PHEV 225	Peugeot 3008 1,6 PHEV 300	Peugeot 408 1,6 PHEV 180	Peugeot 408 1,6 PHEV 225
Body	SUV	HA	ES	HA	ES	SUV	SUV	SUV	HA	HA
Leistung (kW/PS)	221/300	132/180	132/180	165/224	165/224	132/180	165/225	221/301	132/180	165/224
Netto-Akkugrösse (kWh)	13.2	12.4	12.4	12.4	12.4	14.2	14.2	13.2	12.4	12.4
Drehmoment (Nm)	520	360	360	360	360	300	360	520	360	360
0 - 100 km/h (s)	6.1	7.6	7.7	7.5	7.6	8.8	8.7	5.9	8.1	7.8
Vmax (km/h)	235	225	225	235	235	215	225	235	225	233
Antrieb	4x4	VR	VR	VR	VR	VR	VR	4x4	VR	VR
Reichweite (km)	55 - 65	58 - 60	60	59	59	57	61	61	59	60
Verbrauch/100 km (kWh)	1.2 - 1.7	1.2	1.2	1.2	1.2	1.6	1.6	1.5	1.3	1.3
Zuladung (kg)	494	442	436	412	408	452	452	442	358	351
Basispreis CHF	59900	38150	39450	45000	46300	46120	51700	55250	48100	51100

Modell	Peugeot 508 1,6 PHEV 225	Peugeot 508 1,6 PHEV 225	Peugeot 508 1,6 PSE PHEV 360	Peugeot 508 1,6 PSE PHEV 360	Porsche Cayenne E-Hybrid 4x4	Porsche Cayenne Coupe E-Hybrid 4x4	Porsche Cayenne Turbo SE-Hybrid 4x4	Porsche Cayenne Coupe Turbo SE-Hybrid 4x4	Porsche Panamera 4-E Hybrid 4x4	Porsche Panamera 4-E Hybrid Sport Turismo 4x4
Body	HA	ES	HA	ES	SUV	SUV	SUV	SUV	HA	ES
Leistung (kW/PS)	165/224	165/224	265/360	265/360	340/462	340/462	500/680	500/680	340/462	340/462
Netto-Akkugrösse (kWh)	12.4	12.4	12.4	12.4	k.A.	k.A.	k.A.	k.A.	k.A.	k.A.
Drehmoment (Nm)	360	360	520	520	700	700	900	900	700	700
0 - 100 km/h (s)	8.1	8.2	5.2	5.2	5	5.1	3.8	3.8	4.4	4.4
Vmax (km/h)	250	250	250	250	253	253	295	295	280	280
Antrieb	VR	VR	4x4	4x4	4x4	4x4	4x4	4x4	4x4	4x4
Reichweite (km)	53	53	54	54	47	47	47	47	55	55
Verbrauch/100 km (kWh)	1.5	1.5	1.8	1.8	2.5	2.5	3.3	3.3	2.0 - 2.5	2.1 - 2.7
Zuladung (kg)	475	470	415	410	660	620	510	485	490	435
Basispreis CHF	53380	55380	69320	71600	118600	123000	222600	226300	143800	147400

Plug-in-Hybride

Modell	Porsche Panamera 4S-E Hybrid 4x4	Porsche Panamera 4S-E Hybrid Sport Turismo 4x4	Porsche Panamera Turbo SE Hybrid 4x4	Porsche Panamera Turbo SE Hybrid Sport Turismo 4x4	Renault Captur 1.6 E-Tech PHEV 160	Renault Megane 1.6 E-Tech PHEV 160	Renault Megane 1.6 E-Tech PHEV 160	Seat Tarraco 1.4 e-Hybrid	Skoda Octavia 1.4 TSI PHEV	Skoda Octavia RS 1.4 TSI PHEV
Body	HA	ES	HA	ES	SUV	HA	ES	SUV	ES	ES
Leistung (kW/PS)	412/560	412/560	515/700	515/700	118/160	118/160	118/160	180/245	150/204	180/245
Netto-Akkugrösse (kWh)	k.A.	k.A.	k.A.	k.A.	9.8	9.8	9.8	12.8	13	13
Drehmoment (Nm)	750	750	870	870	206	300	300	400	350	400
0 - 100 km/h (s)	3.7	3.7	3.2	3.2	10.1	9.4	9.8	7.5	7.8	7.3
Vmax (km/h)	298	293	315	315	173	175	178	205	220	225
Antrieb	4x4	4x4	4x4	4x4	VR	VR	VR	VR	VR	VR
Reichweite (km)	54	54	53	53	47	50	50	49	55	52
Verbrauch/100 km (kWh)	2,2 - 2,8	2,4 - 3,0	2,3 - 2,9	2,9 - 3,0	1,3 - 1,4	1,2 - 1,4	1,3 - 1,6	1,8	1,2	1,2
Zuladung (kg)	520	445	445	400	496	386	387	522	438	434
Basispreis CHF	165600	169800	242500	247800	40200	k.A.	k.A.	k.A.	k.A.	k.A.

Modell	Skoda Superb 1.4 TSI PHEV	Suzuki Across 2.5 PHEV 4x4	Toyota Prius 2.0 PHEV	Toyota RAV4 2.5 AWD-i PHEV	Volvo S60 T8 e AWD PHEV	Volvo S60 T8 e AWD PSE PHEV	Volvo S90 T8 e AWD PHEV	Volvo S90 T8 e AWD PSE PHEV	Volvo V60 T6 e AWD PHEV	Volvo V60 T8 e AWD PHEV
Body	ES	SUV	HA	SUV	SA	SA	SA	SA	ES	ES
Leistung (kW/PS)	160/218	225/306	164/223	225/306	335/455	340/462	335/455	340/462	257/350	335/455
Netto-Akkugrösse (kWh)	13	18	13.6	18.1	18.8	18.8	18.8	18.8	18.8	18.8
Drehmoment (Nm)	400	391	142	600	709	739	709	739	659	709
0 - 100 km/h (s)	7.8	6	6.8	6	4.6	4.4	4.7	4.5	5.4	4.6
Vmax (km/h)	224	180	177	180	180	180	180	180	180	180
Antrieb	VR	4x4	VR	4x4	4x4	4x4	4x4	4x4	4x4	4x4
Reichweite (km)	56	55	86	75	91	85	89	89	75 - 91	75 - 91
Verbrauch/100 km (kWh)	1.4	1	0.5 - 0.7	1	0.7 - 1.1	0.7 - 1.1	0.8 - 1.1	0.8 - 1.1	0.8 - 1.1	0.8 - 1.1
Zuladung (kg)	521	490	367	480	531	531	530	530	536	536
Basispreis CHF	k.A.	57990	42900	58900	76250	86750	99250	k.A.	77650	80650

Modell	Volvo V60 T8 e AWD PSE PHEV	Volvo V90 T6 e AWD PHEV	Volvo V90 T8 e AWD PHEV	Volvo V90 T8 e AWD PSE PHEV	Volvo XC40 T4 PHEV	Volvo XC40 T5 PHEV	Volvo XC40 T5 PSE PHEV	Volvo XC60 T6 eAWD PHEV	Volvo XC60 T8 eAWD PHEV	Volvo XC60 T8 eAWD PSE PHEV
Body	ES	ES	ES	ES	SUV	SUV	SUV	SUV	SUV	SUV
Leistung (kW/PS)	340/462	257/350	335/455	340/462	155/211	192/261	203/276	257/350	335/455	340/462
Netto-Akkugrösse (kWh)	18.8	18.8	18.8	18.8	10.7	10.7	10.7	18.8	18.8	18.8
Drehmoment (Nm)	739	659	709	739	405	425	450	659	709	739
0 - 100 km/h (s)	4.5	5.5	4.8	4.7	8.5	7.3	6.9	5.7	4.9	4.8
Vmax (km/h)	180	180	180	180	180	180	180	180	180	180
Antrieb	4x4	4x4	4x4	4x4	VR	VR	VR	4x4	4x4	4x4
Reichweite (km)	81	74 - 88	74 - 88	74 - 88	41 - 46	41 - 46	45	78	79	73
Verbrauch/100 km (kWh)	k.A.	0.8 - 1.1	0.8 - 1.1	0.8 - 1.1	2.1 - 2.5	2.1 - 2.5	2.1 - 2.5	1.0 - 1.3	1.0 - 1.3	1.0 - 1.3
Zuladung (kg)	536	564	564	564	549	549	549	574	580	580
Basispreis CHF	91500	98200	101200	k.A.	k.A.	k.A.	k.A.	83350	86350	97650

Modell	Volvo XC90 T8 eAWD PHEV	Volvo XC90 T8 eAWD PSE PHEV	VW Arteon SB 1.4 TSI PHEV	VW Golf 1.4 TSI PHEV	VW Golf GTE 1.4 TSI PHEV	VW Passat GTE 1.4 TSI PHEV	VW T7 Multivan 1.4 TSI PHEV	VW Tiguan 1.4 TSI PHEV	VW Touareg 3.0 V6 TSI 4M PHEV	VW Touareg R 3.0 V6 TSI 4M PHEV
Body	SUV	SUV	ES	HA	HA	ES	BUS	SUV	SUV	SUV
Leistung (kW/PS)	335/455	340/462	160/218	150/204	180/245	160/218	160/218	180/245	280/381	340/462
Netto-Akkugrösse (kWh)	18.8	18.8	13	13	13	13	13	13	17.9	17.9
Drehmoment (Nm)	709	739	400	350	400	400	350	400	600	700
0 - 100 km/h (s)	5.4	5.3	7.8	7.4	6.7	7.6	9	7.5	6.3	5.1
Vmax (km/h)	180	180	222	220	225	225	192	205	250	250
Antrieb	4x4	4x4	VR	VR	VR	VR	VR	VR	4x4	4x4
Reichweite (km)	64 - 73	64 - 73	61	69	61	55	60	49	40 - 50	40 - 50
Verbrauch/100 km (kWh)	1.2 - 1.5	1.2 - 1.5	1.1	1.1 - 1.5	1.6	1.3 - 1.7	1.5	1.8 - 2.1	2.8 - 3.2	2.8 - 3.3
Zuladung (kg)	723	723	477	428	413	516	622	469	587	542
Basispreis CHF	112200	k.A.	k.A.	k.A.	k.A.	k.A.	66340	k.A.	k.A.	k.A.

Elektroautos

Modell	Aiways U5	Aiways U6	Aixam S9 e-City	Aixam S9 e-City Coupe	Aixam S9 e-Crossover	Audi e-tron GT quattro	Audi RS e-tron GT quattro	Audi Q4 40 e-tron	Audi Q4 Sport-Back 40 e-tron	Audi Q4 45 e-tron quattro
Body	SUV	SUV	HA	CO	HA	SA	SA	SUV	SUV	SUV
Leistung (kW/PS)	150/204	160/218	6/8	6/8	6/8	350/476	440/598	150/204	150/204	195/265
Netto-Akkugrösse (kWh)	63	63	k.A.	k.A.	k.A.	83.7	83.7	76.6	76.6	76.6
Drehmoment (Nm)	310	315	40	40	40	630	830	310	310	472
0 - 100 km/h (s)	78	7	-	-	-	4.1	3.3	8.5	8.5	6.9
V _{max} (km/h)	160	160	45	45	45	245	250	160	160	180
Antrieb	VR	VR	VR	VR	VR	4x4	4x4	HR	HR	4x4
Reichweite (km)	400	405	80 - 130	80 - 130	80 - 130	388	465	405	405	368
Verbrauch/100 km (kWh)	17	16	k.A.	k.A.	k.A.	21.6	21.1	19.6	19	20.1
Zuladung (kg)	310	k.A.	175	175	175	490	537	515	505	510
Basispreis CHF	45490	48990	23800	24800	k.A.	111550	151650	58400	60350	61900

Modell	Audi Q4 Sport-Back 45 e-tron quattro	Audi Q4 50 e-tron quattro	Audi Q4 Sport-Back 50 e-tron quattro	Audi Q8 e-tron 50 quattro	Audi Q8 e-tron SportBack 50 quattro	Audi Q8 e-tron 55 quattro	Audi Q8 e-tron SportBack 55 quattro	Audi SQ8 e-tron quattro	Audi SQ8 e-tron SportBack quattro	BMW i4 e-Drive 35
Body	SUV	SUV	SUV	SUV	SUV	SUV	SUV	SUV	SUV	HA
Leistung (kW/PS)	195/265	220/299	220/299	250/340	250/340	300/408	300/408	370/503	370/503	210/286
Netto-Akkugrösse (kWh)	76.6	76.6	76.6	89	89	106	106	106	106	67
Drehmoment (Nm)	472	460	460	664	664	664	664	973	973	400
0 - 100 km/h (s)	6.9	6.2	6.2	6	6	5.6	5.6	4.5	4.5	6
V _{max} (km/h)	180	180	180	200	200	200	200	210	210	190
Antrieb	4x4	4x4	4x4	4x4	4x4	4x4	4x4	4x4	4x4	HR
Reichweite (km)	365	368	368	505	505	600	600	513	513	483
Verbrauch/100 km (kWh)	19.7	20.1	19.7	23.9	23.7	24.4	24.1	28	28	18.7
Zuladung (kg)	500	510	500	585	585	595	595	565	565	555
Basispreis CHF	63850	65800	67750	84900	87100	97500	99700	k.A.	k.A.	62600

Modell	BMW i4 e-Drive 40	BMW i4 M50 xDrive	BMW i7 xDrive 60	BMW iX1 xDrive	BMW iX3	BMW iX xDrive 40	BMW iX xDrive 50	BMW iX xDrive M60	BYD Atto 3 EV	BYD Han EV AWD
Body	HA	HA	SA	SUV	SUV	SUV	SUV	SUV	HA	SA
Leistung (kW/PS)	250/340	400/544	400/544	230/313	210/286	240/326	385/523	455/619	150/204	380/517
Netto-Akkugrösse (kWh)	81.1	81.1	101.7	64.7	74.3	73	107.5	107.5	60.5	86.4
Drehmoment (Nm)	430	795	745	494	400	630	765	1015	310	700
0 - 100 km/h (s)	5.7	3.9	4.7	5.6	6.8	6.1	4.6	3.8	7.3	3.9
V _{max} (km/h)	190	225	240	180	180	200	200	250	160	180
Antrieb	HR	4x4	4x4	4x4	4x4	4x4	4x4	4x4	VR	4x4
Reichweite (km)	589	520	623	436	460	410	629	563	420	521
Verbrauch/100 km (kWh)	19.1	20.8	19.6	16.9	18.5	20.6	19.7	21.9	15.6	23
Zuladung (kg)	555	520	610	545	540	645	635	567	410	k.A.
Basispreis CHF	72100	89650	177100	62400	78900	95900	124900	161100	k.A.	k.A.

Modell	BYD Tango EV AWD	Citroën Ami	Citroën My Ami Buggy	Citroën e-Berlingo	Citroën e-C4	Citroën e-C4 X	Citroën e-Space Tourer	Citroën e-Space Tourer	Cupra Born 45	Cupra Born 58
Body	SUV	SA	RO	MPV	HA	SA	MPV	MPV	HA	HA
Leistung (kW/PS)	380/517	6/8	6/8	100/136	100/136	100/136	100/136	100/136	110/150	150/204
Netto-Akkugrösse (kWh)	86.4	5.5	5.5	50	50	50	50	75	45	58
Drehmoment (Nm)	680	k.A.	k.A.	260/300	260	260	260	260	275	310
0 - 100 km/h (s)	4.6	-	-	11.7	9.7	9.5	13.1	13.1	8.9	7.3
V _{max} (km/h)	180	45	45	135	150	150	130	130	160	160
Antrieb	4x4	VR	VR	VR	VR	VR	VR	VR	HR	HR
Reichweite (km)	400	75	75	280	357	357	230	330	349	427
Verbrauch/100 km (kWh)	23.8	k.A.	k.A.	22.7	16.6	15	28.2	28.2	15	17.3
Zuladung (kg)	571	154	k.A.	551	345	306	694	559	448	452
Basispreis CHF	k.A.	7470	k.A.	38900	35400	38700	52300	56900	k.A.	41000

Elektroautos

Modell	Cupra Born 58 e-boost	Cupra Born 77 e-boost	Dacia Spring Electric 45	Dacia Spring Electric 65	DS3 Crossback E-Tense	DS3 E-Tense	e.go.e.Wave X	Fiat 500e	Fiat 500e	Fiat 500e 3+1
Body	HA	HA	SUV	SUV	SUV	SUV	SUV	HA	HA	HA
Leistung (kW/PS)	170/231	170/231	33/45	48/65	100/136	115/156	86/117	70/95	87/118	87/118
Netto-Akkugrösse (kWh)	58	77	26.8	26.8	50	50	30.4	23.8	42	42
Drehmoment (Nm)	310	310	125	125	260	260	k.A.	220	220	220
0 - 100 km/h (s)	6.6	7	19.1	13.7	8.7	9	k.A.	9.5	9	9
V _{max} (km/h)	160	160	125	125	150	150	135	135	150	150
Antrieb	HR	HR	VR	VR	VR	VR	HR	VR	VR	VR
Reichweite (km)	422	552	230	220	341	402	163	180 - 198	298 - 320	298 - 320
Verbrauch/100 km (kWh)	17.4	17.5	13.9	14.5	18.3	15.5	18.6	13	13.9	13.9
Zuladung (kg)	442	350	288	265	450	450	290	400	400	400
Basispreis CHF	43000	46800	19990	20790	37550	44600	Euro 24990	29490	35690	37690

Modell	Fiat 500e C	Fiat e-Ulysse	Fiat e-Ulysse	Ford Mustang Mach E Standard	Ford Mustang Mach E Standard AWD	Ford Mustang Mach E Extended	Ford Mustang Mach E Extended AWD	Ford Mustang Mach E GT AWD	Ford Mustang Mach E GT AWD	Genesis 680 Electrified AWD
Body	CA	VAN	VAN	SUV	SUV	SUV	SUV	SUV	SUV	SA
Leistung (kW/PS)	87/118	100/136	100/136	198/269	198/269	216/294	258/351	358/487	442/601	272/370
Netto-Akkugrösse (kWh)	42	50	75	70	70	91	91	91	91	87.2
Drehmoment (Nm)	220	k.A.	k.A.	430	580	430	580	860	k.A.	700
0 - 100 km/h (s)	9	k.A.	k.A.	6.1	5.6	6.2	5.1	3.8	k.A.	4.9
V _{max} (km/h)	150	130	130	180	180	180	180	200	200	225
Antrieb	VR	VR	VR	HR	4x4	HR	4x4	4x4	4x4	4x4
Reichweite (km)	298 - 320	329	329	440	400	600	550	490	k.A.	520
Verbrauch/100 km (kWh)	13.9	k.A.	k.A.	17.2	19.5	17.3	18.8	21.2	k.A.	19.1
Zuladung (kg)	400	590	590	511	502	445	433	369	369	445
Basispreis CHF	38690	k.A.	k.A.	57900	65600	66600	74000	82600	k.A.	80800

Modell	Genesis GV60 Premium EV	Genesis GV60 Sport AWD EV	Genesis GV60 Sport Plus AWD EV	Genesis GV70 Sport Electrified AWD	Honda e Advance	Hyundai Ioniq 5 EV 58 kWh	Hyundai Ioniq 5 4WD EV 58 kWh	Hyundai Ioniq 5 EV 77 kWh	Hyundai Ioniq 5 4WD EV 77 kWh	Hyundai Ioniq 6 EV
Body	SUV	SUV	SUV	SUV	SA	SUV	SUV	SUV	SUV	SA
Leistung (kW/PS)	168/229	234/318	360/490	360/490	113/154	125/170	173/235	168/229	239/325	168/229
Netto-Akkugrösse (kWh)	77.4	77.4	77.4	77.4	35.5	58	58	77.4	77.4	77.4
Drehmoment (Nm)	350	605	700	700	315	350	605	350	605	350
0 - 100 km/h (s)	7.8	5.5	4	4.8	8.3	8.5	6.1	7.3	5.1	7.3
V _{max} (km/h)	185	200	235	235	145	185	185	185	185	185
Antrieb	HR	4x4	4x4	4x4	HR	HR	4x4	HR	4x4	HR
Reichweite (km)	517	470	466	455	211 - 222	384	360	476 - 507	454 - 481	614
Verbrauch/100 km (kWh)	17	18.8	19.1	19.2	17.2 - 17.8	16.7	18.1	18	19.1	14.3
Zuladung (kg)	525	520	520	535	327 - 350	384	385	360	360	407 - 425
Basispreis CHF	59900	65400	78700	72100	43600	49900	53900	54900	58900	67900

Modell	Hyundai Ioniq 6 4WD EV	Hyundai Kona EV	Hyundai Kona EV	JAC e-S2	JAC e-JS4	Jaguar I-Pace EV 400 AWD	Jeep Avenger	Kia e-Soul	Kia EV6 58 kWh	Kia EV6 AWD 58 kWh
Body	SA	SUV	SUV	SUV	SUV	SUV	SUV	SUV	SUV	SUV
Leistung (kW/PS)	239/325	100/136	150/204	85/116	142/193	294/400	115/156	150/204	125/170	173/235
Netto-Akkugrösse (kWh)	77.4	39.2	64	40	65.7	90	51	64	58	58
Drehmoment (Nm)	605	395	395	270	340	696	260	395	350	605
0 - 100 km/h (s)	5.1	9.9	7.9	12	11	4.8	9	7.9	8.5	6.2
V _{max} (km/h)	185	155	167	130	150	200	150	167	185	185
Antrieb	4x4	VR	VR	VR	VR	4x4	VR	VR	HR	4x4
Reichweite (km)	583	305	484	275	410	415	404	452	394	371
Verbrauch/100 km (kWh)	15.1	14.3	14.7	16.3	18	24.8	15.9	15.7	16.6	17.6
Zuladung (kg)	407 - 425	352	352	375	375	444	k.A.	347	375	450
Basispreis CHF	k.A.	39300	43900	29989	35989	97000	37990	46550	53700	60400

Elektroautos

Modell	Kia EV6 77 kWh	Kia EV6 AWD 77 kWh	Kia EV6 GT AWD 77 kWh	Kia EV6 GT AWD 77 kWh	Kia EV9 77 kWh	Kia EV9 100 kWh	Kia EV9 AWD 100 kWh	Kia Niro EV	Kyburz e-Rod	Lexus RZ 450e AWD
Body	SUV	SUV	SUV	SUV	SUV	SUV	SUV	SUV	RO	SUV
Leistung (kW/PS)	168/228	239/325	239/325	430/585	160/218	150/204	283/385	150/204	45/61	230/313
Netto-Akkugrösse (kWh)	77.4	77.4	77.4	77.4	76.1	99.8	99.8	64.8	21.1	71.4
Drehmoment (Nm)	350	605	605	740	350	350	600	255	140	435
0 - 100 km/h (s)	7.3	5.2	5.2	3.5	8.2	9.4	6	7.8	k.A.	5.3
V _{max} (km/h)	185	185	185	260	k.A.	k.A.	k.A.	167	120	160
Antrieb	HR	4x4	4x4	4x4	HR	HR	4x4	VR	HR	4x4
Reichweite (km)	528	506	506	424	k.A.	541	k.A.	460	208	450
Verbrauch/100 km (kWh)	16.5	17.2	18	21.9	k.A.	k.A.	k.A.	16.2	k.A.	16.9
Zuladung (kg)	425	425	410	410	k.A.	k.A.	k.A.	464	210	503
Basispreis CHF	59100	65600	71900	81900	k.A.	k.A.	k.A.	46350	k.A.	69900

Modell	Lexus UX 300e	Lotus Eletre	Lotus Eletre S	Lotus Eletre R	Lucid Air Dream P AWD	Lucid Air Dream R AWD	Lucid Air GT AWD	Maserati GranTurismo Folgore	Mazda MX-30 EV	Mercedes EQA 250
Body	SUV	SUV	SUV	SUV	SA	SA	SA	CO	SUV	SUV
Leistung (kW/PS)	150/204	450/612	450/612	675/918	964/1311	734/998	674/917	762/560	107/146	140/190
Netto-Akkugrösse (kWh)	54.3	112	112	112	112	112	112	83	35.5	66.5
Drehmoment (Nm)	300	710	710	985	k.A.	k.A.	k.A.	1350	271	375
0 - 100 km/h (s)	7.5	4.5	4.5	2.95	k.A.	k.A.	k.A.	2.7	9.7	8.6
V _{max} (km/h)	160	258	258	265	270	270	270	325	140	160
Antrieb	VR	4x4	4x4	4x4	4x4	4x4	4x4	4x4	VR	VR
Reichweite (km)	315	600	600	490	k.A.	k.A.	k.A.	450	200	496
Verbrauch/100 km (kWh)	171	k.A.	k.A.	k.A.	k.A.	k.A.	k.A.	k.A.	17.9	16.9
Zuladung (kg)	385	k.A.	k.A.	k.A.	415	415	415	k.A.	399	430
Basispreis CHF	49900	116090	144890	180890	k.A.	k.A.	k.A.	k.A.	42400	54400

Modell	Mercedes EQA 250+	Mercedes EQA 300 4M	Mercedes EQA 350 4M	Mercedes EQB 250	Mercedes EQB 250+	Mercedes EQB 300 4M	Mercedes EQB 350 4M	Mercedes EQC 400 4M	Mercedes EQE 300	Mercedes EQE 350+
Body	SUV	SUV	SUV	SUV	SUV	SUV	SUV	SUV	SA	SA
Leistung (kW/PS)	140/190	168/228	215/292	140/190	140/190	168/228	215/292	300/408	180/245	215/292
Netto-Akkugrösse (kWh)	70.5	66.5	66.5	66.5	70.5	66.5	66.5	80	89	90.6
Drehmoment (Nm)	385	390	520	385	385	390	520	760	550	565
0 - 100 km/h (s)	8.6	7.7	6	8.9	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	4x4	4x4	VR	VR	4x4	4x4	4x4	HR	HR
Reichweite (km)	531	438	438	473	507	423	423	437	550 - 639	567 - 654
Verbrauch/100 km (kWh)	16.7	18.6	18.6	18.3	18.1	19.7	19.7	24.9	18.6	16.7
Zuladung (kg)	425	430	430	410	405	405	405	445	475	525
Basispreis CHF	63300	57500	59500	60500	62100	63500	65500	79200	83200	92800

Modell	Mercedes EQE 350 4M	Mercedes EQE 500 4M	Mercedes-AMG EQE 43 4M	Mercedes-AMG EQE 53 4M+	Mercedes-AMG EQE 53 4M+ Dynamic plus	Mercedes EQE SUV 350+	Mercedes EQE SUV 350 4M	Mercedes EQE SUV 500 4M	Mercedes-AMG EQE SUV 43 4M	Mercedes-AMG EQE SUV 53 4M+
Body	SA	SA	SA	SA	SA	SA	SA	SA	SA	SA
Leistung (kW/PS)	215/292	300/408	350/476	460/626	505/687	215/292	215/292	300/408	350/476	460/626
Netto-Akkugrösse (kWh)	90.6	90.6	90.6	90.6	90.6	90.6	89	90.6	90.6	90.6
Drehmoment (Nm)	765	858	858	950	1000	565	765	858	858	950
0 - 100 km/h (s)	6.3	4.7	4.2	3.5	3.3	6.7	6.6	4.9	4.3	k.A.
V _{max} (km/h)	210	210	210	220	240	210	210	210	210	220
Antrieb	4x4	4x4	4x4	4x4	4x4	HR	4x4	4x4	4x4	4x4
Reichweite (km)	507 - 597	505 - 596	463 - 534	459 - 526	459 - 526	567 - 654	507 - 597	505 - 596	463 - 534	375 - 440
Verbrauch/100 km (kWh)	20.6	20.7	22.4	22.6	22.6	21.6	22.4	22.5	25.7	27.8
Zuladung (kg)	525	505	430	430	570	545	515	535	595	505
Basispreis CHF	92800	101500	124000	130300	k.A.	104300	106800	115600	148600	k.A.

Elektroautos

Modell	Mercedes-AMG EQE SUV 53 4M+ Dynamic plus	Mercedes EQS 450 +	Mercedes EQS 450 Executive 4M	Mercedes EQS 500 AM	Mercedes EQS Executive 580 AM	Mercedes EQS 53 AM+	Mercedes EQS 53 AM+ Dynamic plus	Mercedes EQS SUV 450 4M Executive	Mercedes EQS SUV 500 4M	Mercedes EQS SUV 580 AM Executive
Body	SA	SA	SA	SA	SA	SA	SA	SUV	SUV	SUV
Leistung (kW/PS)	505/687	245/333	265/360	330/449	385/524	484/658	560/761	265/360	330/449	400/544
Netto-Akkugrösse (kWh)	90.6	108.4	108.4	108.4	108.4	108.4	108.4	108.4	108.4	108.4
Drehmoment (Nm)	1000	565	800	828	858	950	1020	800	828	858
0 - 100 km/h (s)	3.5	6.2	5.6	4.8	4.3	3.8	3.4	6	5.2	4.6
V _{max} (km/h)	240	210	210	210	210	220	250	210	210	210
Antrieb	4x4	HR	4x4	4x4	4x4	4x4	4x4	4x4	4x4	4x4
Reichweite (km)	375 - 440	631 - 782	578 - 695	579 - 695	582 - 679	529 - 586	529 - 586	540 - 671	511 - 610	511 - 609
Verbrauch/100 km (kWh)	27.8	19.6	21.2	21.2	21.1	23.4	23.4	24.1	24.1	24.1
Zuladung (kg)	505	545	520	520	515	560	545	570	570	565
Basispreis CHF	k.A.	141400	135600	153400	166100	189600	k.A.	138600	158800	173700

Modell	Mercedes EQV 300	Mercedes e-Vito Tourer	Mercedes e-Vito Tourer	Microfino m-cro	Microfino m-cro	Microfino m-cro	Mini Cooper SE Electric	Mini Cooper SE Electric	Nio EL7	Nio EL7
Body	VAN	BUS	BUS	HA	HA	HA	HA	CA	SUV	SUV
Leistung (kW/PS)	150/204	150/204	150/204	12,5/17	12,5/17	12,5/17	135/184	135/184	480/653	480/653
Netto-Akkugrösse (kWh)	90	60	90	6	10.5	14.4	28.9	28.9	75	100
Drehmoment (Nm)	365	365	365	89	89	89	270	270	850	850
0 - 100 km/h (s)	k.A.	k.A.	k.A.	-	-	-	7.3	8.2	3.9	3.9
V _{max} (km/h)	160	140	160	90	90	90	150	150	200	200
Antrieb	VR	VR	VR	VR	VR	VR	VR	VR	4x4	4x4
Reichweite (km)	378	378	378	95	175	230	226 - 234	201	391	507
Verbrauch/100 km (kWh)	32	32	32	7.8	7.8	7.8	15.8	17.6	21.6	22
Zuladung (kg)	687	736 - 945	736 - 945	179	179	179	330	330	544	524
Basispreis CHF	78683.20	68884.20	k.A.	14990	16390	18590	41820	62490	k.A.	k.A.

Modell	Nio ET5	Nio ET5	Nio ET7	Nio ET7	Nissan Ariya 63 kWh	Nissan Ariya 63 kWh e-4orce	Nissan Ariya 87 kWh	Nissan Ariya 87 kWh e-4orce	Nissan Ariya 87 kWh performance e-4orce	Nissan Leaf 39 kWh
Body	HA	HA	HA	HA	SUV	SUV	SUV	SUV	SUV	HA
Leistung (kW/PS)	360/490	360/490	480/653	480/653	160/218	2057279	178/242	225/306	290/394	110/150
Netto-Akkugrösse (kWh)	75	100	70	100	63	63	87	87	87	39
Drehmoment (Nm)	700	700	850	850	300	560	300	600	600	320
0 - 100 km/h (s)	4	4	3.8	3.8	7.5	5.9	7.6	5.7	5.1	7.9
V _{max} (km/h)	200	200	200	200	160	200	160	200	200	144
Antrieb	4x4	4x4	4x4	4x4	VR	4x4	VR	4x4	4x4	VR
Reichweite (km)	405	525	450	580	414	340	544	498	400	270 - 285
Verbrauch/100 km (kWh)	21	21	19	19	17.1	k.A.	17.3	19.4	k.A.	17
Zuladung (kg)	k.A.	k.A.	541	521	420	420	409	396	k.A.	360 - 415
Basispreis CHF	k.A.	k.A.	k.A.	k.A.	53990	k.A.	63990	67990	k.A.	31990

Modell	Nissan Leaf 59 kWh	Nissan Townstar	Opel Astra-e	Opel Astra-e SW	Opel Combo-e Life	Opel Corsa-e	Opel Mokka-e	Opel Rocks-e	Opel Rocks-e Buggy	Opel Vivaro-e Combi
Body	HA	MPV	HA	ES	MPV	HA	SUV	SA	RO	MPV
Leistung (kW/PS)	160/218	90/122	115/156	115/156	100/136	100/136	100/136	6/8	6/8	100/136
Netto-Akkugrösse (kWh)	59	k.A.	k.A.	k.A.	50	50	50	5.5	5.5	50
Drehmoment (Nm)	340	245	270	270	260	260	260	k.A.	k.A.	260
0 - 100 km/h (s)	6.9	k.A.	k.A.	k.A.	11.7	8.1	9.2	-	-	13.3
V _{max} (km/h)	157	132	170	170	135	150	150	45	45	130
Antrieb	VR	VR	VR	VR	VR	VR	VR	VR	VR	VR
Reichweite (km)	385	304	416	416	245 - 293	331 - 373	374	75	75	196 - 238
Verbrauch/100 km (kWh)	18	k.A.	14.9	14.9	18.7 - 22.7	15 - 17.2	17	k.A.	k.A.	28.2
Zuladung (kg)	329 - 384	k.A.	364	364	551	390	417	154	k.A.	976
Basispreis CHF	39940	k.A.	k.A.	k.A.	41470	37760	36060	k.A.	k.A.	48330

Elektroautos

Modell	Opel Vivaro-e Combi	Opel Zafira-e Life	Opel Zafira-e Life	Peugeot e-208	Peugeot e-2008	Peugeot e-Rifter	Peugeot e-Traveller	Peugeot e-Traveller	Polestar 2 Standard Range Single	Polestar 2 Long Range Single
Body	MPV	VAN	VAN	HA	SUV	MPV	VAN	VAN	HA	HA
Leistung (kW/PS)	100/136	100/136	100/136	100/136	100/136	100/136	100/136	100/136	200/272	220/299
Netto-Akkugrösse (kWh)	75	50	75	50	50	50	50	75	69	82
Drehmoment (Nm)	260	260	260	260	260	260	260	260	490	490
0 - 100 km/h (s)	12.1	12.1	13.3	8.3	k.A.	11.7	10.8	11.9	6.4	6.2
V _{max} (km/h)	130	130	130	150	150	135	130	130	205	205
Antrieb	VR	VR	VR	VR	VR	VR	VR	VR	HR	HR
Reichweite (km)	285 - 339	196 - 238	285 - 339	346	311 - 324	293	230	330	518	654
Verbrauch/100 km (kWh)	29.5	28.2	29.5	17.2	16.7 - 17.0	22.7	28.2	29.5	k.A.	k.A.
Zuladung (kg)	933	721	613	380	407	479	841	825	375	421
Basispreis CHF	55830	53720	61720	34750	40730	39990	53100	61000	48900	55900

Modell	Polestar 2 Long Range Dual 4x4	Polestar 2 Performance Dual 4x4	Polestar 3 Long Range Dual 4x4	Polestar 3 Performance Dual 4x4	Porsche Taycan	Porsche Taycan Sport Turismo	Porsche Taycan 4 Cross Turismo	Porsche Taycan 4S	Porsche Taycan 4S Sport Turismo	Porsche Taycan 4S Cross Turismo
Body	HA	HA	SUV	SUV	SA	ES	ES	SA	ES	ES
Leistung (kW/PS)	310/422	350/476	360/490	380/517	300/408	300/408	350/476	390/530	390/530	420/571
Netto-Akkugrösse (kWh)	82	82	82	82	71	71	83.7	71	71	83.7
Drehmoment (Nm)	740	740	840	910	345	345	500	640	640	650
0 - 100 km/h (s)	4.5	4.2	5	4.7	5.4	5.4	5.1	4	4	4.1
V _{max} (km/h)	205	205	210	210	230	230	220	250	250	240
Antrieb	4x4	4x4	4x4	4x4	HR	HR	4x4	4x4	4x4	4x4
Reichweite (km)	591	592	610	560	371 - 444	358 - 433	416 - 490	370 - 454	358 - 441	415 - 590
Verbrauch/100 km (kWh)	k.A.	k.A.	k.A.	k.A.	23.5	20.2 - 24.2	21.4 - 24.8	19.8 - 24.0	20.4 - 24.7	21.3 - 24.8
Zuladung (kg)	412	412	k.A.	k.A.	745	690	640	740	705	640
Basispreis CHF	58900	65400	99900	106900	104000	105200	116300	129100	130300	135600

Modell	Porsche Taycan GTS	Porsche Taycan GTS Sport 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	Renault Kangoo E-TECH EV 45	Renault Megane E-Tech Electric
Body	SA	ES	SA	ES	ES	SA	ES	ES	MPV	HA
Leistung (kW/PS)	440/598	440/598	500/680	500/680	500/680	560/761	560/761	560/761	90/122	160/218
Netto-Akkugrösse (kWh)	83.7	83.7	83.7	83.7	83.7	83.7	83.7	83.7	45	60
Drehmoment (Nm)	850	850	850	850	850	1050	1050	1050	245	300
0 - 100 km/h (s)	3.7	3.7	3.2	3.2	3.3	2.8	2.8	2.9	12.6	7.4
V _{max} (km/h)	250	250	260	260	250	260	260	250	135	160
Antrieb	4x4	4x4	4x4	4x4	4x4	4x4	4x4	4x4	VR	VR
Reichweite (km)	439 - 504	424 - 490	435 - 507	424 - 491	423 - 485	440 - 468	430 - 458	428 - 459	285	450
Verbrauch/100 km (kWh)	20.3 - 23.3	21.0 - 24.1	20.2 - 23.6	20.9 - 24.2	21.2 - 24.2	21.9 - 23.4	22.5 - 24.0	22.4 - 24.0	18.6	17.3
Zuladung (kg)	555	565	575	550	560	575	545	560	500	457
Basispreis CHF	160100	161300	185000	186200	186700	225300	226500	227000	39500	40000

Modell	Renault Twingo E-Tech Electric	Renault Twizy ZE	Renault Zoe E-Tech Electric	Škoda Enyaq IV 60	Škoda Enyaq IV 80	Škoda Enyaq IV 80 Sportline	Škoda Enyaq IV 80X	Škoda Enyaq IV 80X RS	Škoda Enyaq IV 80X RS Coupe	Smart Fortwo EQ
Body	HA	HA	HA	SUV	SUV	SUV	SUV	SUV	SUV	CO
Leistung (kW/PS)	60/82	13/17	100/136	132/180	150/204	150/204	195/265	220/299	220/299	60/82
Netto-Akkugrösse (kWh)	22	6.1	52	58	77	77	77	77	77	17.6
Drehmoment (Nm)	160	57	245	310	310	310	425	460	460	160
0 - 100 km/h (s)	12.9	-	9.5	8.7	8.5	8.5	6.8	6.5	6.5	11.6
V _{max} (km/h)	135	80	140	160	160	160	160	180	180	130
Antrieb	HR	HR	VR	HR	HR	HR	4x4	4x4	4x4	HR
Reichweite (km)	190	90	385	393	540	540	517	515	520	132
Verbrauch/100 km (kWh)	16.5	k.A.	20	16.5	16.9	16.9	17.7	17.7	17.4	18.6
Zuladung (kg)	350	128	360	501	489	489	550	503	497	148
Basispreis CHF	24000	15100	33700	53840	58340	63840	60990	67500	65670	27000

Elektroautos

Modell	Smart Fortwo EQ Cabrio	Smart #1	Smart #1 Brabus AWD	SsangYong Korando e-Motion	Subaru Solterra eV AWD	Tesla Model 3 Standard Range	Tesla Model 3 Long Range AWD	Tesla Model 3 Long Range Performance AWD	Tesla S Long Range Dual AWD	Tesla S Plaid Tri-AWD
Body	CA	SUV	SUV	SUV	SUV	SA	SA	SA	HA	HA
Leistung (kW/PS)	60/82	200/272	315/428	140/190	160/218	208/283	366/498	393/534	504/685	932/1162
Netto-Akkugrösse (kWh)	176	66	66	61.5	71.4	58	82	82	100	130
Drehmoment (Nm)	160	343	543	360	337	420	560	660	1140	1424
0 - 100 km/h (s)	11.9	6.7	3.9	8.5	6.9	6.1	4.4	3.3	3.2	2.1
V _{max} (km/h)	130	180	180	156	160	225	233	261	250	322
Antrieb	HR	HR	4x4	VR	4x4	HR	4x4	4x4	4x4	4x4
Reichweite (km)	132	420	400	346	413 - 454	491	602	547	634	600
Verbrauch/100 km (kWh)	18.8	17	18.2	16.8	18.1	14.4	14.7	16.5	k.A.	k.A.
Zuladung (kg)	157	425	425	410	465	313	313	313	364	365
Basispreis CHF	30700	37490	44990	40990	55900	44990	53990	60990	100990	124990

Modell	Tesla X Long Range Dual AWD	Tesla X Plaid Tri-AWD	Tesla Model Y Standard Range	Tesla Model Y Long Range AWD	Tesla Model Y Performance AWD	Toyota bZ4X EV	Toyota bZ4X AWD EV	Toyota Proace City Verso EV	Toyota Proace Verso EV	Toyota Proace Verso EV
Body	SUV	SUV	SUV	SUV	SUV	SUV	SUV	VAN	VAN	VAN
Leistung (kW/PS)	504/685	932/1162	255/347	378/514	393/534	150/204	160/218	100/136	100/136	100/136
Netto-Akkugrösse (kWh)	100	130	50	77	77	71.4	71.4	50	50	75
Drehmoment (Nm)	1140	1424	350	406	406	266	337	260	260	260
0 - 100 km/h (s)	3.9	2.6	6.9	5	3.7	k.A.	k.A.	k.A.	k.A.	k.A.
V _{max} (km/h)	250	262	217	217	250	160	160	135	130	130
Antrieb	4x4	4x4	HR	4x4	4x4	VR	4x4	VR	VR	VR
Reichweite (km)	576	543	430	533	514	436	411	245	230	330
Verbrauch/100 km (kWh)	k.A.	k.A.	15.7	16.9	17.1	16.9	18.1	19.5	28.2	29.5
Zuladung (kg)	k.A.	633	315	315	313	455	450	433 - 456	760 - 951	760 - 951
Basispreis CHF	107990	127990	46990	54990	64990	47900	54900	44400	54900	62200

Modell	Volvo C40 Recharge E60 EV	Volvo C40 Recharge E80 EV	Volvo C40 Recharge E80 AWD EV	Volvo EX 90 Twin AWD	Volvo EX 90 Twin Performance AWD	Volvo XC40 Recharge E60 EV	Volvo XC40 Recharge E80 EV	Volvo XC40 Recharge E80 AWD EV	VW e-Up!	VW ID.3 Pro Performance
Body	SUV	SUV	SUV	SUV	SUV	SUV	SUV	SUV	HA	HA
Leistung (kW/PS)	175/238	185/252	300/408	300/408	380/517	175/238	185/252	300/408	61/83	150/204
Netto-Akkugrösse (kWh)	67	78	78	107	107	67	78	78	32.3	58
Drehmoment (Nm)	420	420	670	770	910	420	420	670	212	310
0 - 100 km/h (s)	7.3	7.3	4.7	5.9	4.9	7.3	7.3	4.8	11.9	7.3
V _{max} (km/h)	180	180	180	180	180	180	180	180	130	160
Antrieb	VR	VR	4x4	4x4	4x4	VR	VR	4x4	VR	HR
Reichweite (km)	477	581	529 - 550	585	580	461	573	504 - 538	260	426
Verbrauch/100 km (kWh)	16.4	16.3	17.3	20.9	21.1	17.1	16.6	17.6	14.8	16.2
Zuladung (kg)	412 - 483	409 - 479	437 - 510	556 - 637	556 - 637	414 - 511	422 - 519	458 - 558	282	458
Basispreis CHF	53800	55800	63200	111750	116750	52800	54800	62400	28400	42800

Modell	VW ID.3 Pro S	VW ID.4 Pure Performance	VW ID.4 Pro	VW ID.4 Pro Performance	VW ID.4 Pro 4Motion	VW ID.4 GTX 4Motion	VW ID.5 Pro	VW ID.5 Pro Performance	VW ID.5 GTX 4Motion	VW ID. Buzz Pro
Body	HA	SUV	SUV	SUV	SUV	SUV	SUV	SUV	SUV	MPV
Leistung (kW/PS)	150/204	125/170	128/174	150/204	195/265	220/299	128/174	150/204	220/299	150/204
Netto-Akkugrösse (kWh)	77	52	77	77	77	77	77	77	77	77
Drehmoment (Nm)	310	310	235	310	472	472	235	310	472	310
0 - 100 km/h (s)	7.9	9	k.A.	8.5	6.9	6.2	10.4	8.4	6.3	10.2
V _{max} (km/h)	160	160	160	160	180	180	160	160	180	145
Antrieb	HR	HR	HR	HR	4x4	4x4	HR	HR	4x4	HR
Reichweite (km)	557	319 - 363	488 - 631	488 - 531	450 - 512	449 - 507	534	534	510	402 - 423
Verbrauch/100 km (kWh)	16.1	18.5	18.1	18.1	19.5	19.6	18.7	18.7	17.9	21.7
Zuladung (kg)	445	514	540	540	529	511	532	534	507	529
Basispreis CHF	51800	46400	53500	55400	58100	65200	57200	58900	67900	69910

E-Nutzfahrzeuge

Modell	Citroën e-Berlingo Van	Citroën e-Jumper	Citroën e-Jumpy	Citroën e-Jumpy	Evum aCar AWD	Fiat e-Doblo	Fiat e-Ducato	Fiat e-Ducato	Fiat e-Scudo	Fiat e-Scudo
Body	KW	KW	KW	KW	KW	KW	KW	KW	KW	KW
Leistung (kW/PS)	100/136	88/120	100/136	100/136	28/38	100/136	90/122	90/122	100/136	100/136
Netto-Akkugrösse (kWh)	50	75	50	75	33	50	47	79	50	75
Drehmoment (Nm)	250	350	260	260	140	260	280	280	260	260
0 - 100 km/h (s)	11.7	k.A.	12.1	13.1		11.2	-	-	10.8	11.9
Vmax (km/h)	135	110	k.A.	130	70	130	100	100	130	130
Antrieb	VR	VR	VR	VR	4X4	VR	VR	VR	VR	VR
Reichweite (km)	275	248	230	330	110	280	235	370	230	330
Verbrauch/100 km (kWh)	22.4	24.3	24.9	24.9	17.5 - 19.6	19.6	29.3 - 36.5	31.8 - 38.6	k.A.	k.A.
Zuladung (kg)	725	710	741	743	1000	800	1735	1515	1001	1001
Basispreis CHF	44965	90145	46300	54701	Euro 31490	41841	74421	93807	51211	59289

Modell	Ford e-Transit	Ford e-Transit	Iveco Daily electric	Iveco Daily electric	MAN eTGE	Maxus eDeliver 3	Maxus eDeliver 9	Maxus eDeliver 9	Maxus eDeliver 9	Mercedes eSprinter
Body	KW	KW	KW	KW	KW	KW	KW	KW	KW	KW
Leistung (kW/PS)	135/184	198/269	140/190	140/190	100/136	90/122	150/204	150/204	150/204	85/116
Netto-Akkugrösse (kWh)	68	68	60	80	35.8	50	65	72	88.5	35
Drehmoment (Nm)	430	430	400	400	290	255	310	310	310	295
0 - 100 km/h (s)	k.A.	k.A.	k.A.	k.A.	-	17	k.A.	k.A.	k.A.	k.A.
Vmax (km/h)	k.A.	k.A.	120	120	90	120	90	90	90	100
Antrieb	HR	HR	HR	HR	VR	VR	VR	VR	VR	VR
Reichweite (km)	317	350	280	400	120	238	k.A.	270	320	123
Verbrauch/100 km (kWh)	59.3	59.3	36	36	29 - 30.9	22.4	30.2	32.4	32.8	371 - 43.3
Zuladung (kg)	1615	1615	k.A.	k.A.	k.A.	830	1345	965	785	1001
Basispreis CHF	70295	73485	k.A.	k.A.	69455	44685	72698	77006	85622	k.A.

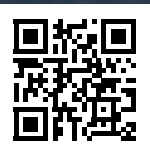
Modell	Mercedes eSprinter	Mercedes eVito	Mercedes eVito	Nissan Townstar EV	Opel Combo-e Cargo	Opel Movano-e	Opel Vivaro-e Cargo	Opel Vivaro-e Cargo	Peugeot e-Boxer	Peugeot e-Expert
Body	KW	KW	KW	KW	KW	KW	KW	KW	KW	KW
Leistung (kW/PS)	85/116	150/204	150/204	90/122	100/136	100/136	100/136	100/136	88/120	100/136
Netto-Akkugrösse (kWh)	47	60	90	45	50	75	50	75	75	50
Drehmoment (Nm)	295	365	365	245	260	260	260	260	350	260
0 - 100 km/h (s)	k.A.	k.A.	k.A.	11.6	11.7	12.1	12.1	13.3	k.A.	12.3
Vmax (km/h)	120	120	120	132	135	100	121	130	k.A.	130
Antrieb	VR	VR	VR	VR	VR	VR	VR	VR	VR	VR
Reichweite (km)	162	327	378	297	293	285 - 339	196 - 238	285 - 339	248	230
Verbrauch/100 km (kWh)	371 - 43.3	28.3	28.3	17.5 - 28.0	18.7 - 22.7	34.9 - 38.3	23.0 - 28.2	24.7 - 29.5	38.4	28.2
Zuladung (kg)	887	888	888	302	745	k.A.	1000	1175	k.A.	750 - 928
Basispreis CHF	k.A.	k.A.	k.A.	44146	42412	103284	52999	61077	87991	50501

Modell	Peugeot e-Expert	Peugeot e-Partner	Renault Kangoo EV 45 11kw	Renault Kangoo EV 45 22kw	Renault Master E-Tech electric	Toyota Proace City EV	Toyota Proace EV	Toyota Proace EV	VW e-Crafter	VW ID. Buzz Cargo
Body	KW	KW	KW	KW	KW	KW	KW	KW	KW	BUS
Leistung (kW/PS)	100/136	100/136	90/122	90/122	57/78	100/136	100/136	100/136	100/136	150/204
Netto-Akkugrösse (kWh)	75	50	45	45	52	50	50	75	31.7	77
Drehmoment (Nm)	260	260	245	245	225	260	260	260	290	310
0 - 100 km/h (s)	12.3	k.A.	11.6	11.6	-	11.2	k.A.	k.A.	-	10.2
Vmax (km/h)	130	k.A.	132	132	100	130	130	130	90	145
Antrieb	VR	VR	VR	VR	VR	VR	VR	VR	VR	HR
Reichweite (km)	330	275	293	287	204	245	230	330	115	394 - 425
Verbrauch/100 km (kWh)	29.5	22.7	18.4 - 26	18.4 - 26	31 - 34	20.3	28.2	29.5	29.1	20.4
Zuladung (kg)	751 - 927	542	510	480	958	582 - 638	836 - 951	836 - 951	982	647
Basispreis CHF	58578	41238	37426	39903	83737	43511	47194	53010	k.A.	61659

+STROMER-

**New day,
new ride.**

#HereToChange



Was für ein grossartiger Start in den Tag!

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

Erfahren Sie mehr: stromerbike.com

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 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	Honda Civic 2.0 MMD e:HEV
Body	CO	RO	VAN	VAN	VAN	VAN	SUV	SUV	VAN	HA
Leistung (kW/PS)	850/1156	850/1156	374/275	194/264	103/140	140/190	140/190	140/190	140/190	135/184
Netto-Akkugrösse (kWh)	k.A.	k.A.	k.A.	k.A.	k.A.	1.1	1.1	1.1	1.1	k.A.
Drehmoment (Nm)	900	900	624	310	k.A.	200	200	200	200	315
0 - 100 km/h (s)	2.5	2.8	k.A.	8.5	k.A.	10	9.1	9.5	9.8	7.8
Vmax (km/h)	355	350	190	169	167	182	196	196	182	180
Antrieb	HR	HR	4x4	VR	VR	VR	VR	4x4	VR	VR
Verbrauch/100 km (kWh)	24.1	25	k.A.	7.4	5.1	6.7	6.4	6.3	6.7	4.8
Zuladung (kg)	102	102	k.A.	k.A.	393	519	514	503	495	348
Basispreis CHF	4'000'000	4'500'000	k.A.	k.A.	25490	52750	42750	45250	47650	38190

Modell	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 4WD	Honda Jazz 1.5 MMD e:HEV	Honda Jazz Crosstar 1.5 MMD e:HEV	Honda NSX 3.5 e:HEV 4WD	Honda NSX S 3.5 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	SUV	SUV	SUV	HA	HA	CO	CO	SUV	SUV	SUV
Leistung (kW/PS)	135/184	135/184	96/131	80/109	80/109	427/581	447/608	104/141	169/230	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)	315	315	253	253	253	646	667	265	350	350
0 - 100 km/h (s)	8.8	9.2	10.6	9.4	9.9	2.9	2.7	11.3	9.1	8
Vmax (km/h)	180	180	170	175	173	308	315	161	187	193
Antrieb	VR	4x4	VR	VR	VR	4x4	4x4	VR	4x4	VR
Verbrauch/100 km (kWh)	6.7	7.2	5.4	4.6	4.8	10	k.A.	5.4	7.6	5.9
Zuladung (kg)	555	532	490	472	457	193	193	352	524	490
Basispreis CHF	38990	45990	35990	24690	31990	220000	k.A.	29900	45400	40300

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 LC 500h	Lexus LS 500h AWD	Lexus NX 350h	Lexus NX 350h E-Four	Lexus RX 350h E-Four
Body	SUV	SUV	SUV	SUV	SA	CO	SA	SUV	SUV	SUV
Leistung (kW/PS)	169/230	104/141	169/230	169/230	160/218	264/359	264/359	179/244	179/244	184/250
Netto-Akkugrösse (kWh)	1.49	1.32	1.49	1.49	k.A.	k.A.	k.A.	18.1	18.1	k.A.
Drehmoment (Nm)	350	265	350	350	423	650	650	509	509	k.A.
0 - 100 km/h (s)	8.3	10.4	9	8.3	8.9	5	5.5	k.A.	k.A.	7.9
Vmax (km/h)	193	165	193	193	180	250	250	200	200	200
Antrieb	4x4	VR	4x4	4x4	VR	HR	4x4	VR	4x4	4x4
Reichweite (km)										
Verbrauch/100 km (kWh)	6.6	4.4 - 4.7	7.5	6.6	5.1	8.1	9.5	5.7	6.0 - 6.3	6.3 - 6.6
Zuladung (kg)	490	466	508	530	365	390	475	515	435	555
Basispreis CHF	43000	34850	53700	45350	55900	127400	135900	54900	63900	79900

Modell	Lexus RX 500h E-Four	Lexus UX 250h	Lexus UX 250h E-Four	Mazda 2 1.5 HEV	McLaren Speedtail	Mitsubishi ASX 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
Body	SUV	SUV	SUV	HA	CO	SUV	SUV	SUV	SUV	SUV
Leistung (kW/PS)	273/371	135/184	135/184	85/116	787/1070	105/143	143/105	190/140	150/204	157/214
Netto-Akkugrösse (kWh)	k.A.	k.A.	k.A.	k.A.	k.A.	1.3	k.A.	k.A.	k.A.	k.A.
Drehmoment (Nm)	551	392	392	261	1150	148	148	330	330	525
0 - 100 km/h (s)	6.2	8.5	8.7	9.7	3	9.9	10.1	7.9	8	7
Vmax (km/h)	210	177	177	175	403	170	166	170	170	180
Antrieb	4x4	VR	4x4	VR	HR	VR	VR	VR	VR	4x4
Verbrauch/100 km (kWh)	8.0 - 8.3	5.3	5.9 - 6.0	3.8 - 4.0	15.6	5.1	5.2	5.8	6.1	6.7
Zuladung (kg)	530	495	555	435	218	466	364	481	467	462
Basispreis CHF	106900	43900	49900	25890	2'500'000	32990	33'990	41590	39990	49990

ANMERKUNGEN

Angaben beziehen sich auf die jeweiligen Grundmodelle. Werksangaben ohne Gewähr auf Fehler und Vollständigkeit. Da Vollhybride (HEV) normalerweise nicht rein elektrisch fahren können, bleibt die Zeile elektrische Reichweite leer. Nur das System von Honda lässt einige wenige elektrische Kilometer zu. Bei den Batteriekapazitäten arbeiten wir

soweit möglich mit den NETTO-Werten. Alle Preise, auch die der Nutzfahrzeuge, sind inklusive Schweizer Mehrwertsteuer von 7.7%. Preise einzelner Exoten wie Aston Martin, Königsegg, McLaren uam. gelten nur als Richtwerte, da nicht überall verfügbar. Stand: 11. April 2023, Guido Biffiger (gfb)

KAROSSERIEBEZEICHNUNGEN

SA	Saloon, Limousine mit Stufenheck	MPV	Multi Purpose Vehicle, Nutzfahrzeug als PW Version (1er TG)
HA	Hatchback, Limousine mit Heckklappe	BUS	Kleinbus, Nutzfahrzeug mit Seitenscheiben
ES	Estate, Kombi		
CO	Coupé		
CA	Cabrio	KW	Kastenwagen als häufigste Form des Nutzfahrzeuges, geschlossen ohne Seitenscheiben
RO	Roadster		
VAN	Van		

Hybride/Brennstoffzelle

Modell	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	Suzuki S-Cross 1.5 AWD HEV	Suzuki Swace 1.8 HEV	Suzuki Swace 1.8 HEV	Suzuki Vitara 1.5 AWD HEV	Toyota Camry 2.5 HSD
Body	SUV	SUV	HA	HA	SUV /VAN ??	SUV	ES	ES	SUV	SA
Leistung (kW/PS)	105/143	147/200	105/143	105/143	146/199	85/116	90/122	103/140	85/116	160/218
Netto-Akkugrösse (kWh)	1.2	2	1.2	1.2	2	k.A.	1.3	1.3	k.A.	k.A.
Drehmoment (Nm)	260	205	260	260	k.A.	198	305	327	198	423
0 - 100 km/h (s)	10.8	8.4	9.9	9.9	8.8	11.1	11.1	9.4	11.1	8.3
Vmax (km/h)	172	174	170	175	175	175	180	180	180	180
Antrieb	VR	VR	VR	VR	VR	4x4	VR	VR	4x4	VR
Verbrauch/100 km (kWh)	4,8 - 5,0	5	4,9 - 5,2	4,3 - 4,9	4,7	5,8	4,8	4,5	6,1	5,3
Zuladung (kg)	385	471	480	344	k.A.	420	340	340	390	398
Basispreis CHF	34200	41100	31200	25800	k.A.	34490	33990	k.A.	32990	45400

Modell	Toyota C-HR 1.8 HSD	Toyota C-HR 2.0 HSD	Toyota Corolla 1.8 HSD	Toyota Corolla Touring 1.8 HSD	Toyota Corolla 2.0 HSD	Toyota Corolla Touring 2.0 HSD	Toyota Corolla Cross 1.8 HSD	Toyota Corolla Cross 2.0 HSD	Toyota Corolla Cross 2.0 HSD AWD	Toyota Highlander 2.5 AWD HSD
Body	SUV	SUV	HA	ES	HA	ES	SUV	SUV	SUV	SUV
Leistung (kW/PS)	90/122	135/184	102/140	102/140	144/196	144/196	102/140	146/197	146/197	182/248
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)	305	392	327	327	396	396	305	396	480	k.A.
0 - 100 km/h (s)	11	8.2	9.1	9.4	7.4	7.7	9.4	7.7	7.6	8.3
Vmax (km/h)	170	180	185	180	185	180	180	180	180	180
Antrieb	VR	VR	VR	VR	VR	VR	VR	VR	4x4	4x4
Verbrauch/100 km (kWh)	3.8	4	4.4	4.6	5.3	4.7	5.3	5.1	5.4	6.7
Zuladung (kg)	345	353	380	380	410	376	477	456	396	565
Basispreis CHF	34600	39800	32900	34300	39600	41500	36900	39700	41700	64900

Modell	Toyota RAV4 2.5 AWD-i HSD	Toyota Yaris 1.5 HSD	Toyota Yaris Cross 1.5 HSD	Toyota Yaris Cross 1.5 AWD HSD
Body	SUV	HA	SUV	SUV
Leistung (kW/PS)	163/222	85/116	85/116	85/116
Netto-Akkugrösse (kWh)	k.A.	k.A.	k.A.	k.A.
Drehmoment (Nm)	564	261	261	261
0 - 100 km/h (s)	8.1	9.7	11.2	11.8
Vmax (km/h)	180	175	170	170
Antrieb	4x4	VR	VR	4x4
Verbrauch/100 km (kWh)	5.7	3.8 - 4.3	4.4 - 4.7	4.7 - 5.1
Zuladung (kg)	458	405 - 420	393	400
Basispreis CHF	45900	23700	27900	32400

Modell	BMW ix5 Hydrogen	Hyundai Nexo FC	Toyota Mirai FC
Body	SUV	SUV	SA
Leistung (kW/PS)	295/401	120/163	134/182
Netto-Akkugrösse (kWh)	k.A.	1.56	k.A.
Drehmoment (Nm)	k.A.	395	300
0 - 100 km/h (s)	6	9.2	9.2
Vmax (km/h)	180	177	175
Antrieb	HR	VR	HR
Verbrauch/100 km (kg)	1.19	0.95	0,79 - 0,89
Zuladung (kg)	k.A.	392	405 - 440
Basispreis CHF	k.A.	89900	62200

excellence in fleet management

effizient

zuverlässig

unabhängig

WETTBEWERB

www.electric-wow.ch/wettbewerb

Der starke Allesauger fürs Auto



Preise im Wert
von insgesamt
4640 Franken zu
gewinnen!

Gemeinsam verlosen electric WOW und Kärcher 10 akkubetriebene Nass- und Trockensauger WD 3-18 S von Kärcher im Wert von je 464 Franken. Teilnahmeschluss ist der 31. Mai 2023.

Jetzt mitmachen auf:

www.electric-wow.ch/wettbewerb



Ob nasser, trockener, grober oder feiner Schmutz, der Akku-Nass-/Trockensauger WD 3-18 S ist ein wahres Multitalent und dank des 18-Volt-Akkus überaus flexibel einsetzbar. Er kommt mit Alltagschmutz im Auto ebenso klar wie mit Wasser und Holzspänen. Für schwer erreichbare Stellen und knifflige Ecken ist die Blasfunktion einsetzbar. Mit der Handdüse können Staub, aber auch grober Schmutz wie Laub, Tannennadeln oder Blüten auf der Terrasse und an schwer zugänglichen Stellen wie unter Autositzen und Mittelkonsolen weggeblasen und anschliessend eingesaugt werden.

www.kaercher.ch

KÄRCHER



FAHREN SIE SCHON ELEKTRISCH?

DIE KOSTENLOSE AGROLA POWERCARD IST IHR SCHLÜSSEL
ZU ÜBER 8'000 ELEKTRO-LADESTATIONEN IN DER SCHWEIZ
– UND ÜBER 200'000 EUROPaweIT!



Die Energie der AGROLA powercard

Die Vorteile im Überblick:

- unkompliziertes Laden an über 200'000 Elektro-Ladestationen
- alle Ladepreise im Überblick (App)
- Verfügbarkeit prüfen (App)
- Reservationsmöglichkeit (App)
- Suchkriterien wie Steckertypen und Ladeleistungen (App)
- keine zusätzlichen Gebühren
- monatliche Abrechnung per E-Mail – auch für Flotten



AGROLA powercard beantragen

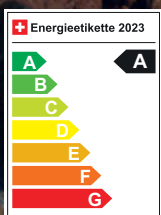
[agrola.ch](https://www.agrola.ch)



10 JAHRE
GARANTIE &
ASSISTANCE

TOYOTA bZ4X

100% elektrisch. 100% 4x4.



bZ4X Premium AWD 6,6 kWh OBC, 160 kW/218 PS, Ø Verbr. 18,1 kWh/100 km, CO₂ 17 g/km, En-Eff. A. Zielwert Ø CO₂-Emission aller in der Schweiz immatrikulierten Fahrzeugmodelle 129 g/km. Gemäss Prüfzyklus WLTP. Service-aktivierte 10-Jahres-Garantie und Assistance oder 185'000 km ab 1. Immatriculation für alle Toyota Fahrzeuge (es gilt das zuerst Erreichte). Detaillierte Informationen finden Sie in den Garantiebestimmungen auf toyota.ch.