

electric

13 AUTOS IM TEST

Die neuesten Elektroautos & Plug-in-Hybride bereits gefahren

AUDI Q6 E-TRON & TINA WEIRATHER

Auf die inneren Werte kommt es an



AUTO ZÜRICH CAR SHOW 2023

Die teil- und vollelektrischen Highlights der Messe

GROSSER MARKTÜBERBLICK

Daten und Preise von über 600 elektrifizierten Fahrzeugen

CHARGING TRUST IN E-MOBILITY

Vereinfachen Sie Ihre Mobilität mit uns



Breites Netz

Unser flächendeckendes Ladenetz in der Schweiz und unser Partnernetz mit 256'000 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.

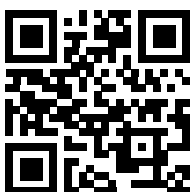


Mehr Beratung

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.

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

Warum nicht einfach mit Karte?

Längere Strecken auch im Ausland sind heute mit einem Elektroauto kein Problem mehr. 300 echte Kilometer am Stück schaffen heute fast alle Modelle, Reiselimosinen sogar deutlich mehr. Auch die Ladeinfrastruktur wächst sukzessiv: Entlang der wichtigsten Autobahnrouten gibt's überall die Möglichkeit, Strom zu zapfen – und auch in den Innenstädten der meisten Städte eine Ladesäule.

Dass dies im Vergleich zum Verbrenner etwas länger dauert, ist kein grosses Problem mehr. Doch das ist nicht der einzige Nachteil. Leider sind die Preise pro Kilowattstunde an öffentlichen Stromstationen häufig nicht wie bei Benzintankstellen klar und transparent ersichtlich.

Noch komplizierter wird's beim Bezahlen: Klassische Kreditkarten-Terminals mit PIN-Eingabe sind die absolute Ausnahme. Weil höhere Sicherheitsstandards und Gebühren nötig sind, sparen sich die Ladeanbieter die damit verbundenen Kosten an vielen Standorten. Man muss sich stattdessen über eine Website oder App anmelden, was je nach Programmierung oft mehr oder weniger aufwendig und kompliziert ist.

Um E-Mobilität noch massentauglicher zu machen, sollte Userfreundlichkeit im Zentrum stehen. Aus diesem Grund sollten die Anbieter die Preistransparenz an den Ladestationen sowie die Zahlungsmodalitäten dringend ausbauen und vereinfachen – und zwar schnell. Denn nur so lässt sich der Aufschwung der E-Mobilität auch in den kommenden Monaten und Jahren fortsetzen.

Michael Lusk
Chefredaktor electric WOW



NEUVORSTELLUNGEN & TESTS

AUDI RS E-TRON GT	48
Alle Wege führen nach Rom	
RIMAC NEVERA	50
Alpenglühen	
BMW I7	54
Elektrische Luxuskarosse der Extraklasse	
FERRARI SF90 STRADALE	56
Sonnenaufgang mit 1000 PS	
PEUGEOT E-308	58
Der helle Wahnsinn	
MCLAREN ARTURA	62
Die schlafende Schönheit	
MERCEDES EQS SUV	64
Der grosse Elektrostern	
HYUNDAI IONIQ 6	66
Wie der Wind	
LUCID AIR	68
The Next Big Thing	
JEEP AVENGER	70
Baby-Cherokee für den Grossstadtdschungel	
POLESTAR 2	72
Stadt, Land, Fluss	
TESLA MODEL S PLAID	74
Wie ein Faustschlag von Mike Tyson	
TOYOTA RAV4 GR SPORT	75
Cold as Ice	

WWW.ELECTRIC-WOW.CH

IMPRESSUM



Ein Unternehmen der ZT Medien AG

Herausgeber/Verlag
A&W Verlag AG
Riedstrasse 10
CH-8953 Dietlikon

Telefon: 043 499 18 60
info@awverlag.ch

www.electric-wow.ch
www.awverlag.ch

Geschäftsführer
Giuseppe Cucchiara
gcu@awverlag.ch

Verkaufsleiterin / Prokuristin
Jasmin Eichner
je@awverlag.ch

Chefredaktor
Michael Lusk (ml)
ml@awverlag.ch

Redaktion
Mario Borri (mb)
Fabio Simeon (fs)

Isabelle Riederer (ir)
Guido Biffiger (gtb)
Anzeigenverkauf
Juan Doval
jd@awverlag.ch
Mobile: 076 364 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: 043 499 18 60
info@awverlag.ch

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

Layout
Elena Thüring
Skender Hajdari

Druck
Printi Pronto AG
Riedstrasse 10
CH-8953 Dietlikon

Gründer
Helmuth H. Lederer
(1937–2014, † 2014)

© 2023 A&W Verlag AG
Alle Eigentums-, Verlags- und Nachdruckrechte bei der A&W Verlag AG. Der Vertrieb sowie die Wiederverwendung des Inhalts sind nur mit schriftlicher Genehmigung des Verlags erlaubt. Für unverlangt eingesandte Manuskripte und Fotos wird keine Haftung übernommen.

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

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

MARKEN VON A&W





INHALT

NEWS & STORIES

RAHMENBEDINGUNGEN FÜR E-AUTOS UNTER DRUCK

Interview mit Peter Grünenfelder (Auto-Schweiz)

6

PIRELLI P ZERO E

Reifen speziell für Elektroautos

7

NEUER AUDI Q6 E-TRON

Auf die inneren Werte kommt es an

8

DIE HIGHLIGHTS DER AUTO ZÜRICH

Die spannendsten Neuheiten

10

NEUER OPEL ASTRA ELECTRIC

Zukunftsweisende E-Power

14

EFFIZIENTES FLOTTENMANAGEMENT

Whitepaper von Continental

18

NEUER VOLVO EX30

Bisher nachhaltigster Volvo

20



WE LOVE STROM

22

eGarage feiert dritten Geburtstag

BATTERIEENTWICKLUNG NOCH IN DER PUBERTÄT

28

Interview mit Jürg Grossen (Swiss eMobility)

REAL GARANT SICHERT E-MOBILITÄT AB

30

Versicherung für elektrische Occasionen

NEUER POLESTAR 3

33

Der SUV für das Elektrozeitalter

VON DER OLDTIMERREPARATUR BIS ZUM POSTAUTOAUSBAU

34

Kempower von KSU

MERCEDES-BENZ-EQ-MODELLE

36

Beste Perspektiven mit Elektromobilität

DYNAMISCHES LASTENMANAGEMENT NICHT DIE BESTE LÖSUNG

38

Hintergründe von Marco Piffaretti

DS AUTOMOBILES ELEKTRIFIZIERTE MONACO

42

Franzosen sammeln Know-how in Formel E

SCHWEIZER SPITZENLEISTUNG

46

Stromer & Alinghi Red Bull Racing Team



Continental 
The Future in Motion



continental.com



	Continental
	WinterContact TS 870
	225/45 R17 91H
	<small>(EU-Rollenlabel C/B/B (2020))</small>
sehr empfehlenswert	
Winterreifentest	
★★★★★ www.test.tcs.ch 09/2023	

Partner mit Profil? Check!

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

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



WinterContact TS 870 und TS 870 P



«Die Rahmenbedingungen für Elektromobilität sind stark unter Druck»

Peter Grünenfelder ist seit dem 1. August 2023 Präsident von Auto-Schweiz. Im Interview schildert er, wie es ihm in den ersten 90 Tagen im Amt ergangen ist und was ihm sein Vorgänger Albert Röstli mit auf den Weg gegeben hat.

Interview/Bild: Mario Borri

Electric WOW: Herr Grünenfelder, wie waren Ihre ersten 90 Tage als Präsident von Auto-Schweiz?

Peter Grünenfelder: Sehr gut, der Zukunftsglaube und die Innovationskraft der Automobilbranche sind immens. Die Aufgabe ist deshalb äusserst spannend, befindet sich die Branche doch in einem starken Transformationsprozess und ist führend in Fortschritt und neuen Technologien.

Was waren Ihre ersten Amtshandlungen?

Die Suche nach einer Nachfolgelösung für die Direktion hat seit meiner Amtsübernahme höchste Priorität. Andreas Burgener geht Anfang 2024 in seinen wohlverdienten Ruhestand, der Nachfolger oder die Nachfolgerin tritt in grosse Fussstapfen. Wir haben zahlreiche hochqualifizierte Bewerbungen erhalten, was für die Anziehungskraft und positive Reputation von Auto-Schweiz als wichtigem Branchen- und Wirtschaftsverband spricht.

Wie wurden Sie von den Vorstandsmitgliedern aufgenommen?

Ebenfalls sehr gut. Mit Claudia Meyer, Managing Director von Renault Suisse, und Roland Schell, CEO von Mercedes-Benz Schweiz, haben wir seit Kurzem zwei weitere Neumitglieder im Vorstand. Die ersten Sitzungen sind sehr konstruktiv und zielstrebig verlaufen. Ich freue mich sehr auf den weiteren gemeinsamen Einsatz für die Schweizer Automobilbranche und den motorisierten Individualverkehr.

Hat Ihnen Ihr Vorgänger, Bundesrat Albert Röstli, ein paar Tipps mit auf den Weg gegeben?

Nein, er hat mir nur gesagt, dass dieser Job beruflich etwas vom Besten war, was er bis zur Wahl in den Bundesrat gemacht habe, und dass es eine hochspannende Aufgabe sei.

Bleiben Sie länger als er im Amt?

Die Amtszeit beträgt jeweils drei Jahre und

ich bin voll motiviert, mich in den nächsten Jahren für die Weiterentwicklung der individuellen Mobilität zu engagieren.

Auto-Schweiz-Präsident ist kein Fulltime-Job – wie verdienen Sie Ihre Brötchen?

Neben der Tätigkeit bei Auto-Schweiz werde ich ab dem nächsten Jahr noch weitere Wirtschaftsmandate übernehmen. Derzeit habe ich noch bis Ende des Jahres vertragliche Verpflichtungen bei Avenir Suisse.

Wie profitieren der Verband und die Mitglieder konkret von Ihnen als neuem Präsidenten?

Ich kenne die Wirtschaft wie den öffentlichen Sektor von innen und aussen, habe entsprechend ein breites Netzwerk und weiss, an welchen Schaltstellen zu drehen ist, sodass wirtschaftliche Bedürfnisse im politischen Prozess auch gebührend Berücksichtigung finden. Aufgrund meines Berufswegs bin ich permanent mit den strategischen Entwicklungen, aber auch den Widerständen in Politik und Verwaltung gegen Erneuerungen konfrontiert. Umso stärker dränge ich auf eine marktwirtschaftliche Rahmenordnung, sodass die Automobilwirtschaft ihre Innovationskraft voll zum Tragen bringen kann.

Was erachten Sie als das brennendste Thema, das Sie jetzt angehen werden?

Die wirtschaftliche Bedeutung des Individual- und damit des Autoverkehrs muss wieder in das Bewusstsein der Öffentlichkeit gerückt werden. Bei allen Einschränkungs- und Verbotsfantasien linksgrüner Politik ist mancherorts vergessen gegangen, dass die Automobilität und der Gütertransport auf der Strasse der Motor der Wirtschaft sind. Mit Lastenvelos allein kann man nun mal keine Wertschöpfung generieren.

Welche weiteren Herausforderungen kommen auf die Branche zu?

Die Rahmenbedingungen für Elektro-

mobilität sind stark unter Druck. Wir haben einen staatlichen Stromsektor, der für steigende Strompreise verantwortlich ist, dazu einen Bundesrat, der ankündigt, die Automobilsteuern ab 2024 auch auf Elektroautos erheben zu wollen. Das sind alles negative Anreize und verunsichert die Kundinnen und Kunden. Die Politik muss unbedingt kongruenter werden zwischen ihren Forderungen und Handlungen: Man kann nicht auf der einen Seite eine starke CO₂-Reduktion des Verkehrssektors fordern und andererseits die Rahmenbedingungen für E-Fahrzeuge am Laufmeter verschlechtern.

Denken Sie, dass je wieder 300'000 PW in der Schweiz verkauft werden?

Davon bin ich felsenfest überzeugt. Das Automobil ist und bleibt als Verkehrsmittel und positiv aufgeladenes, emotionales Gut viel zu stark begehrt.

Persönlich

Was für ein Auto fahren Sie?
Einen Hybrid.

Was ist Ihr Traumauto?
Ein alter Porsche 911 Carrera.

In welchem Alter haben Sie die Fahrprüfung gemacht?
Mit 19.

Wo wohnen Sie?
In Zürich.

Haben Sie Familie?
Ich bin glücklich verheiratet und wir sind stolze Eltern eines eineinhalbjährigen Sohns.

Haben Sie ein Haustier?
Ich wollte ursprünglich Tierarzt werden und bin mit Hunden aufgewachsen; irgendwann werden wir wieder einen Welpen bei uns willkommen heissen.

Welches sind Ihre Hobbys?
Familie, Joggen (jetzt mit Kinderwagen), Jassen (wenn auch schlecht) und Rennvelofahren.

Wohin fahren Sie am liebsten in die Ferien?
Nach Italien.

PIRELLI P ZERO E

speziell für Elektroautos

Nach jahrelanger Forschung nach neuen Materialien und einer sorgfältigen Lieferantenauswahl kann Pirelli als Erster einen Hochleistungsreifen herstellen, bei dem 55 Prozent seiner Materialien biobasierten und recycelten Ursprungs sind.



Der neue Pirelli P ZERO E wurde speziell für Elektroautos entwickelt und besitzt standardmässig für alle Grössen die «ELECT»-Technologie. Er ist der erste Reifen, der, wie vom Bureau Veritas verifiziert, zu über 55 Prozent aus natürlichen und recycelten Materialien besteht, und der einzige Ultra-High-Performance-Reifen auf dem Markt, der für seine gesamte Produktpalette auf dem EU-Reifenlabel die dreifache A-Bewertung erhalten hat. Das Ergebnis dieser Arbeit wird neuerdings von Pirelli durch ein spezielles Seitenwandlogo gekennzeichnet, welches die Verwendung von mindestens 50 Prozent biobasierten und recycelten Materialien in der Herstellung eines Reifens zertifiziert. Auch «RunForward» debütiert mit dem P ZERO E: Die neue Pirelli-Technologie ermöglicht die Weiterfahrt trotz Reifenpanne, um die nächstgelegene Werkstatt zu erreichen.

Einziges UHP-Reifen mit dreifacher A-Einstufung

Der Pirelli P ZERO E erhielt in allen Parametern des EU-Reifenlabels und in sämtlichen verfügbaren Grössen die höchste Bewertung A. Dies beginnt beim Rollwiderstand: Die verwendeten speziellen Mischungen tragen dazu bei, die Reichweite batteriebetriebener Fahrzeuge zu erhöhen und die Lebensdauer des Reifens durch einen geringeren Verschleiss zu verlängern. Die Mischungen spielen auch eine entscheidende Rolle beim Verbessern der Fahrzeugkontrolle, insbesondere beim Bremsen auf nasser Fahrbahn. Ein weiterer wichtiger Entwicklungsbereich für das Erlangen der dreifachen A-Bewertung war das Laufflächenprofil, welches mithilfe von Virtualisierungs- und Simulationstechniken aus dem Motorsport entwickelt wurde. Das Profil ist steif genug, um das beträchtliche Drehmoment von Elektrofahrzeugen auf die Fahrbahn zu übertragen. Die hinsichtlich ihrer Position und Grösse optimierten Rillen zeichnen sich durch eine neue, patentierte Form mit abgerundeten Ecken aus und tragen ebenfalls dazu bei, die Reifengeräusche zu reduzieren.



Mehr als 300 «ELECT»-Homologationen

Seit ihrer Einführung im Jahr 2019 erhielt die «ELECT»-Technologie bereits mehr als 300 Homologationen, also Automobilhersteller-Freigaben für spezifische Versionen von Pirelli-Reifen, die an die Bedürfnisse unterschiedlicher Fahrzeugmodelle angepasst sind. Die Nachfrage nach diesen Produkten ist rasant gestiegen: Im Vergleich zum Vorjahreszeitraum ist die Zahl der neuen Homologationen im ersten Halbjahr 2023 mehr als doppelt so schnell gewachsen (+125 Prozent), was die zunehmende Bedeutung von Pirelli in der Elektromobilität unterstreicht. Pirelli «ELECT» kennzeichnet ein Paket von Technologien, die entwickelt wurden, um die Eigenschaften von Elektro- und Plug-in-Hybridfahrzeugen zu ergänzen. Diese Fahrzeuge haben besondere Anforderungen – bedingt durch ihr hohes Gewicht und das fast ständig verfügbare maximale Drehmoment –, welche die Wahl der Reifen noch wichtiger als üblich machen.

www.pirelli.ch



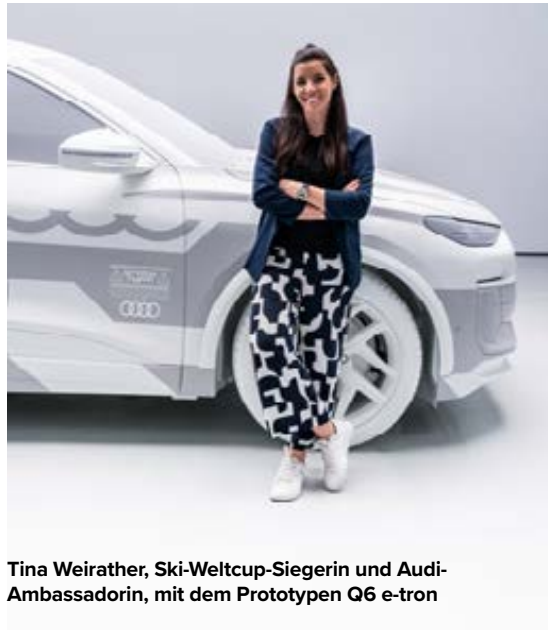
Auf die inneren Werte kommt es an: der neue Audi Q6 e-tron

Noch nie zuvor wurde das Interieur eines Modells so konsequent an den Bedürfnissen der Nutzer_innen ausgerichtet wie im neuen Audi Q6 e-tron. Ski-Weltcup-Siegerin und Audi-Ambassadorin Tina Weirather warf bereits einen Blick in das Innenleben des Q6 e-tron. Eines vorweg: Das Interieur ist jetzt das neue Exterieur.

Die Ausstattung im Innenraum eines Fahrzeugs wird immer mehr zum Schlüsselmoment bei der Kaufentscheidung. Zwar reicht ein kurzer Blick von aussen auf die Karosserie, um sich zu verlieben. Doch der Innenraum und die innovativen Technologien entscheiden, ob man sitzen bleibt oder nicht. Mit dem neuen Q6 e-tron setzt der Premiumhersteller Audi nicht nur neue Massstäbe bezüglich Innenraumgestaltung und gibt einen Ausblick auf seine künftige Interieur-Designsprache, sondern macht die Fahrgastzelle auch zum Zentrum der Lebens- und Erlebnissphäre seiner Kund_innen.

Wohnzimmer auf vier Rädern

Auch Ski-Weltcup-Siegerin und Audi-Ambassadorin Tina Weirather zeigt sich vom komplett neuen Interieur des Audi Q6 e-tron beeindruckt. Besonders die betonte wohnliche Atmosphäre begeistert. «Ich bin viel mit dem Auto unterwegs, da freue ich mich, wenn sich das Auto wie mein Wohnzimmer anfühlt», sagt Tina Weirather. Eine zentrale Rolle spielt hierbei der sogenannte «Softwrap». Diese «weiche Hülle», welche sich von den Türverkleidungen über das Armaturenbrett und die Mittelkonsole bis hin zu den Armauflagen erstreckt, ist aber



Tina Weirather, Ski-Weltcup-Siegerin und Audi-Ambassadorin, mit dem Prototypen Q6 e-tron

mehr als nur ein hochwertiges, innovatives Material und ein Handschmeichler. Der Softwrap hüllt die Insassen in einen behaglichen Kokon und vermittelt so ein einzigartiges, homogenes Raumgefühl.

Bühne frei für die «Digital Stage»

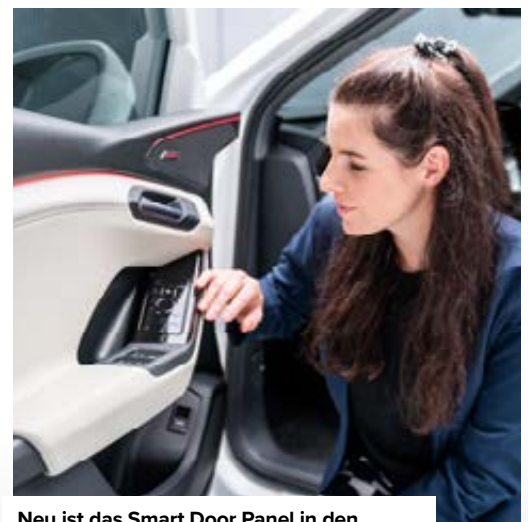
Einzigartig ist auch die «Digital Stage», die im Audi Q6 e-tron erstmals zum Einsatz kommt. Die digitale Bühne setzt sich aus dem 11,9 Zoll grossen Virtual Cockpit, dem 14,5 Zoll grossen Display des MMI-Systems und einem zusätzlichen 10,9 Zoll grossen Display für den Beifahrer zusammen. Das gebogene Design des MMI-Panoramadisplays samt OLED-Technologie unterstützt den umhüllenden Charakter des Softwraps und ist komplett auf den Fahrer ausgerichtet. Das Beifahrerdisplay, ein Novum in der Vier-

Das Interieur des Audi Q6 e-tron wurde komplett neu konzipiert. Das Highlight ist die «Digital Stage» samt gebogenem Display und einem Display für den Beifahrer.

Ringe-Reihe, fügt sich harmonisch in das Design des Armaturenbretts ein und ermöglicht es dem Beifahrer, dank des Active-Privacy-Modus während der Fahrt einen Film oder ein Skirennen zu schauen, ohne den Fahrer abzulenken. «Für mich ein absolutes Highlight», sagt Tina Weirather. Und apropos Highlight: Bei Nachtfahrten scheint das gebogene MMI-Display dank der innovativen Ambientebeleuchtung in der Luft zu schweben.

Neue Plattform, neue Gestaltung

Der Audi Q6 e-tron ist die erste Modellreihe, die auf der neu entwickelten «Premium Platform Electric» (PPE) und der neuen E3-Elektronikarchitektur basiert. Das neue Betriebssystem bildet die perfekte Basis, um das Design und den Funktionsumfang



Neu ist das Smart Door Panel in den Türen, auf welchem sich alle wichtigen Funktionen wie Licht- oder Spiegelseinstellungen intuitiv bedienen lassen.

des Innenraums von Grund auf neu zu denken und zu gestalten. Dadurch sind Technik, Ästhetik und Nachhaltigkeit im Audi Q6 e-tron auch perfekt in Balance.



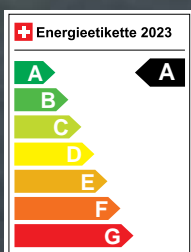
Bei den Bildern handelt es sich um den Prototypen Audi Q6 e-tron.

V O L V O

Es sind die kleinen Dinge, die besonders viel bedeuten.

Der neue vollelektrische Volvo EX30.
Unser bisher kleinster SUV begeistert mit einem
hochwertigen Innenraum aus recycelten
Materialien, einem geringen CO₂-Fussabdruck
und innovativen Assistenzsystemen –
im Kleinen steckt oft wahre Grösse.

volvocars.ch/EX30



Volvo EX30, E60 Twin, Electric, 428 PS/315 kW. Stromverbrauch gesamt: 16.3 kWh/100 km,
CO₂-Emissionen: 0 g/km. Energieeffizienz-Kategorie: A.

Die Highlights der Auto Zürich



Die 36. Ausgabe der Auto Zürich vom 1. bis 5. November in der Messe Zürich verzeichnet mit rund 60 Automarken einen neuen Markenrekord. Wir stellen die spannendsten teil- und vollelektrischen Neuheiten vor.

Audi SQ8 e-tron

Der neue Audi Q8 e-tron setzt die Erfolgsgeschichte des Pioniers Audi e-tron unter neuem Namen fort. Der Q8 e-tron ist das Topmodell im elektrischen SUV-Portfolio bei Audi mit hohem Oberklasse-Komfort. Den Audi SQ8 e-tron treiben drei Motoren an, die eine Boostleistung von 370 kW und 973 Nm Drehmoment bereitstellen. Die Reichweite liegt bei bis zu 458 Kilometern. Die Höchstgeschwindigkeit wird bei 210 km/h abgeregelt.



CITROËN OLI

Der Citroën Oli [all-ë] ist ein markantes konzeptionelles Manifest mit intelligenten Ideen, das den Status quo infrage stellt; ein Ziel für vielseitige vollelektrische Mobilität, um das Leben der Menschen zu verbessern. Oli wagt es, «genug» zu sagen, indem er sich dem Branchentrend zu schwereren, komplexeren und teureren emissionsfreien Familienfahrzeugen widersetzt, um den gesellschaftlichen und mobilen Herausforderungen von morgen zu begegnen.

KIA EV9

Der Kia EV9 geht neue Wege. Neueste EV-Technologie ermöglicht eine Reichweite von bis zu 541 Kilometern (WLTP). Dank der ultraschnellen 800-Volt-Ladetechnologie lässt sich der EV9 in nur 15 Minuten für eine Strecke von etwa 239 Kilometern aufladen und mit einer Anhängelast von 2500 kg ist er Spitzenreiter in seiner Kategorie.



Jeep Avenger

Mit dem Avenger gewann Jeep 2023 zum ersten Mal die wichtigste europäische Auszeichnung «car of the year». Mit dem vollelektrischen Avenger will Jeep neue Kundengruppen erreichen und seine Ziele der Elektromobilität umsetzen. Dazu setzt man auf Stärken wie die hohe elektrische Reichweite von über 400 Kilometern (WLTP-Zyklus) und die Möglichkeit, Schnellladestationen zu nutzen. Diese und andere Eigenschaften machen den Jeep Avenger zum perfekten SUV, um jedes Ziel zu erreichen.



Fiat 600

Mit dem Fiat 600 kehrt die italienische Traditionsmarke ins B-Segment zurück! Der neue Fiat 600 ist eine familienfreundliche Lösung, um das italienische Dolce Vita in vollen Zügen zu geniessen, ohne die Umwelt aus dem Blick zu verlieren. Der vollelektrische Fiat 600e überzeugt mit einer Reichweite von mehr als 400 Kilometern (nach WLTP-Zyklus), er ist cool und modern, weist bei 4,17 Metern Länge ein komfortables Platzangebot für fünf Personen auf und verfügt über grosszügigen Stauraum im Innenraum.



Polestar 3

Der neue elektrische Performance-SUV mit optimaler Balance zwischen Komfort und Leistung. Die Interieur-Materialien des Polestar 3 wurden aufgrund ihrer Nachhaltigkeitsmerkmale ausgewählt und sorgen gleichzeitig für eine hochwertige Ästhetik und luxuriöse Haptik. Das mit einem 111-kWh-Batteriepaket ausgestattete Serienfahrzeug hat eine geplante Reichweite von bis zu 610 Kilometern (WLTP, vorläufige Angaben) und leistet bis zu 380 kW und 910 Nm Drehmoment. Der Polestar 3 ist ausserdem für bidirektionales Laden ausgerüstet und kann optional mit LiDAR ausgestattet werden.



Mercedes-Benz EQS SUV

Hightech und Luxus treffen auf Vielseitigkeit: Der vollelektrische EQS SUV kombiniert die Vorzüge einer luxuriösen Limousine mit dem Raumgefühl eines SUV – und bietet bis zu 593 Kilometer Reichweite. Hinterachslenkung (bis 10°), intelligente Ladestopp-Planung (inkl. Grünstrom-Garantie) und die neueste Generation der Fahrassistenzsysteme sind nur drei der vielen Highlights des EQS SUV, der damit zum idealen Fahrzeug für Familie und Business wird.

BMW i5 M60

Der vollelektrische BMW i5 geht zur Markteinführung in zwei Varianten an den Start. An der Auto Zürich steht das Topmodell M60 xDrive, der einen bis zu 601 PS starken Antrieb mit M-typischer Performance und spezifischen Designmerkmalen kombiniert. Das Systemdrehmoment beträgt bis zu 820 Nm. Damit beschleunigt der BMW i5 M60 xDrive in 3,8 Sekunden aus dem Stand auf Tempo 100, seine Höchstgeschwindigkeit wird elektronisch auf 230 km/h begrenzt.



/ AUSGEZEICHNETE LEISTUNG



Platz 1 von 7



Platz 1 von 9



Platz 1 von 10



Platz 2 von 12

BLIZZAK LM005

TURANZA 6

BRIDGESTONE
Solutions for your journey

Opel Astra Electric

Opel setzt einen weiteren Meilenstein auf dem Weg hin zur komplett elektrischen Marke: Das Erfolgsmodell Astra ist neu vollelektrisch. Der neue Opel Astra Electric bietet puren emissionsfreien Fahrspass auch für längere Strecken. Ohne Ladestopp lassen sich bis zu 418 Kilometer zurücklegen – und das angenehm leise und leichtfüßig. Denn der neue Astra Electric hat einen grossen Vorteil, um die Leistung auf die Strasse zu bringen: Er wiegt nur 1679 Kilogramm. Zusätzlich zum elektrisierenden Fahrspass überzeugt der neue Astra Electric mit einem begeisternden, klaren und mutigen Design sowie einer Topausstattung.



Volkswagen ID.7

Volkswagen präsentiert den neuen ID.7, das erste Elektromodell der Marke für die gehobene Mittelklasse. Mit der Kombination aus Reichweiten von bis zu 700 Kilometern nach WLTP, einer Ladeleistung von bis zu 200 kW, einem souveränen Antrieb mit 286 PS, dem grosszügigen Innenraum und Premium-Technologien wird der ID.7 zur komfortablen Reiselimousine. Auf Wunsch mit neuen Massagesitzen oder dem elektrisch dimmbaren Panoramadach. Zusätzlich prägen ein kundenorientiert weiterentwickeltes Bedienkonzept und eine hochwertige Qualitätsanmutung das fast fünf Meter lange Modell, wodurch ein neues Kundensegment für die ID.-Familie erschlossen wird.

Volvo EX30

Der Volvo EX30 ist der bisher kleinste vollelektrische SUV von Volvo. Der leistungsstarke und effiziente Elektroantrieb des EX30 ermöglicht ein ebenso sanftes wie souveränes Fahrerlebnis bei einer elektrischen Reichweite von bis zu 480 Kilometern nach WLTP. Seine Eleganz und seine Leistungsfähigkeit gehen einher mit den hohen Nachhaltigkeitsansprüchen von Volvo: Der EX30 hat den kleinsten CO₂-Fussabdruck aller bisherigen Volvo-Modelle und ist zu 95 Prozent recycelbar. Der kleine SUV definiert nachhaltige Mobilität neu und macht das Leben dank modernster Technologie einfacher, sicherer und angenehmer.



Honda e:Ny1

Mit dem neuen e:Ny1 (ausgesprochen: E-En-Wai-One) baut Honda sein Angebot an vollelektrischen Fahrzeugen weiter aus. Der e:Ny1 basiert auf der von Honda neu entwickelten Frontantriebsplattform e:N Architecture F. In Verbindung mit einer Hochleistungsbatterie sind WLTP-Reichweiten von bis zu 412 Kilometern möglich, die Schnellladezeit von zehn auf 80 Prozent beträgt etwa 45 Minuten.



Toyota C-HR

Der Toyota C-HR hebt mit seinem Design, modernsten Technologien und einer Reihe von Antrieben mit höherer Leistung, besserem Fahrverhalten und erweiterten rein elektrischen Fahrmöglichkeiten die herausragende Qualität und den Status seines Vorgängers auf ein höheres Level. Der Wagen unterstreicht zudem das Engagement von Toyota in Europa: Das neue Modell wurde mit Fokus auf europäische Kunden entwickelt und wird ausschliesslich in Europa gebaut.





Škoda Kodiaq

Mit der zweiten Kodiaq-Generation hat Škoda sein weltweit erfolgreiches SUV-Modell weiter verbessert. Die neue Generation zeichnet sich durch ein markanteres Design, den Einsatz nachhaltiger Materialien und innovative Technologien aus. Škoda Schweiz bietet den TDI mit 142 kW (193 PS) und den TSI mit 150 kW (204 PS) an. Beide Modelle gehen mit Allradantrieb an den Start. Der Kodiaq iV wird erstmals auch als Plug-in-Hybrid-Modell erhältlich sein. Diese Version verfügt über eine Leistung von 150 kW (204 PS) und erzielt mehr als 100 Kilometer elektrische Reichweite.



Cupra Tavascan

Als emotionales, auf Fahrspass ausgerichtetes SUV-Coupé bietet der Cupra Tavascan ein Sportfahrwerk mit DCC-Technologie, Sportfederung und Progressivlenkung, die für ein sportliches Fahrerlebnis sorgen. Der Tavascan wird in zwei Leistungsstufen erhältlich sein: mit 210 kW (286 PS) und 250 kW (340 PS). Die leistungsstärkere Version ist ein von zwei Elektromotoren angetriebener Allrad mit grosser Durchzugskraft. Darüber hinaus hat er dank eines Batteriepacks mit einer Nettokapazität von 77 kWh eine Reichweite von rund 550 Kilometern.



Peugeot E-3008

Der neue Peugeot E-3008 bietet eine Reichweite von bis zu 700 Kilometern, kurze Ladezeiten, Leistung, Effizienz sowie vernetzte Dienste und Funktionen. Das Angebot wird auf zwei Ausstattungsniveaus basieren: Allure und GT, mit drei Optionspaketen und drei vollelektrischen Antrieben: eine Version mit 210 PS, eine Long-Range-Version mit 230 PS und eine Dual-Motorisierung mit Allradantrieb und 320 PS.



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





Zukunftsweisende E-Power für den neuen Astra Electric

Opels Elektro-Offensive nimmt weiter Fahrt auf:
Mit den vollelektrischen Astra Electric und Astra Sports Tourer Electric sind nun auch die zwei Kompaktklassen-Bestseller bereit, dein Leben zu elektrisieren.

ELEKTRISIERENDE PERFORMANCE FÜR ALLE

Opel schlägt das nächste Kapitel in der Erfolgsgeschichte der Kompaktklassen-Bestseller auf: Der Opel Astra – ob als Limousine oder Sports Tourer – wird erstmals in seiner langen Erfolgsgeschichte vollelektrisch. Inklusiv einer beeindruckenden Reichweite von 418 Kilometern, einer revolutionierten Designsprache und vieler intelligenter Features ist er das perfekte Modell für einen aufregenden Alltag.

Hi Energy, hi Style: der neue Astra Electric

Der neue Astra Electric sieht nicht nur elektrisierend gut aus, sondern bringt auch eine beeindruckende Reichweite von bis zu 418 Kilometern, eine Topleistung, moderne Fahrassistenzsysteme und AGR-zertifizierte Sitze mit, die deinen Alltag leichter machen.

Cool für Work – und After Work

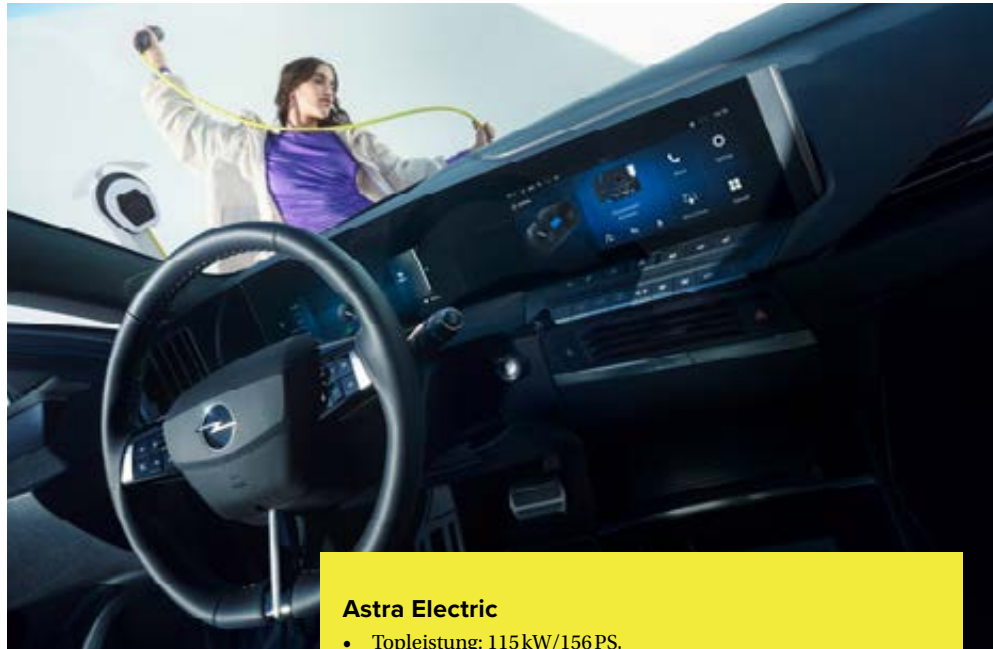
Einer für alles – der neue Astra Electric kann Business und Freizeit: Auch wenn du nach der Arbeit noch eine Vernissage zum Netzwerken besuchen willst, kann sich der Astra Electric sehen lassen. Mit modernster Technologie, einem leistungsstarken vollelektrischen Motor und sportlichem Look ist der neue Astra Electric ein echtes Designstatement. Und das Aufladen fühlt sich so einfach an wie bei deinem Smartphone: ob bei dir zu Hause oder an einer von über 9100 öffentlichen Ladestationen*.

* Quelle: Energie Schweiz

Steig ein – bleib vernetzt

Du steigst ein, der Astra Electric verbindet sich automatisch mit deinem Smartphone. Et voilà: Alles ist auf den zwei Zehn-Zoll-Pure-Panels oder dem Head-up-Display eingeblendet – Termine, Messages und auch der Weg zum nächsten Ziel. Klar: Dein Smartphone lädt

automatisch. Einfach in die Mittelkonsole legen und das grüne Ladesymbol leuchtet auf. Wenn du willst, liest dir der Astra Electric sogar deine neuesten Nachrichten vor. Und dank der laminierten Scheiben geniesst du alles mit ausgezeichneter Geräuschdämmung.



Astra Electric

- Topleistung: 115 kW/156 PS, 270 Newtonmeter Drehmoment, bis 170 km/h schnell
- Pure Panel® Pro Digital Cockpit für beste Vernetzung
- Beeindruckende Reichweite: 418 Kilometer gemäss WLTP
- Innovatives Assistenzsystem Intelli-Drive 2.0
- Moderner Look mit Intelli-Lux LED
- Lademöglichkeiten in über 9100 öffentlichen Ladestationen



Mehr Infos:



Astra Electric, Automatik-Elektrotriebe mit fester Getriebeübersetzung, 115 kW (156 PS), Stromverbrauch kombiniert: 14,4-16,2 kWh/100 km, CO₂-Emissionen kombiniert: 0 g/km, Energieeffizienz-Kategorie: A



Astra Sports Tourer Electric, Automatik-Elektrotriebe mit fester Getriebeübersetzung, 115 kW (156 PS), Stromverbrauch kombiniert: 14,4-16,2 kWh/100 km, CO₂-Emissionen kombiniert: 0 g/km, Energieeffizienz-Kategorie: A

ERLEBE DEN VOLLELEKTRISCHEN KOMBI: DER NEUE ASTRA SPORTS TOURER ELECTRIC

Macht einen guten Eindruck – überall

Als erster vollelektrischer Kombi deutscher Ingenieurskunst mit viel Platz, coolem Design und intelligenten Lösungen für das variable Beladen hast du alles, was du täglich brauchst.

Packt alles

Im neuen Opel Astra Sports Tourer Electric geniesst du Premiumkomfort und ein grosszügiges Raumangebot in einem. Dank des innovativen Intelli-Space-Systems und 1554 Liter Laderaumvolumen kannst du den Astra Sports Tourer Electric mithilfe von cleveren Staufächern oder Gepäcknetzen intelligenter beladen. Der flache Ladeboden und die umklappbaren Rücksitzlehnen im Verhältnis 40/20/40 mit Easy-Fold-Funktion erlauben dir zusätzliche Flexibilität. Und mit dem Fuss kannst du ganz easy die sensorgesteuerte Heckklappe öffnen und schliessen.

Entspannt unterwegs

Du drückst den Startknopf und dein zertifizierter AGR-Komfortsitz stellt sich automatisch ein. Auf den zwei Zehn-Zoll-Fahrerdisplays des Pure Panel hast du alle wichtigen Fahrzeuginformationen im Blick. Die intelligenten Assistenzsysteme mit 360-Grad-Kamera halten für dich die Spur, passen deine Geschwindigkeit an, erkennen alle Verkehrsschilder und helfen dir in jede ungünstige Parklücke. Und die Reichweite ist auch kein Problem. Für bis zu 413 Kilometer musst du keinen Ladestopp einlegen. Geht die Reise noch weiter, dann lädt der Astra Sports Tourer Electric in nur 30 Minuten bereits 80 Prozent der Batteriekapazität auf.

Astra Sports Tourer Electric

- Beeindruckende Reichweite: 413 Kilometer
- 30 Minuten laden für 80% Batteriekapazität
- Innovatives Assistenzsystem Intelli-Drive 2.0
- Mutiges, ausdrucksstarkes Design auf 4,64 Metern Länge
- Topleistung: 115 kW/156 PS und bis 170 km/h schnell
- Laminierte Scheiben für geräuscharmen Fahrspass
- Laderaumvolumen bis 1554 Liter



Mehr Infos:



ASTRA E-POWER BRINGT DICH VORAN

Egal, ob du dich eher mit dem Astra Electric oder dem Astra Sports Tourer Electric vorfahren siehst - beide Modelle versprechen elektrisierende Performance, modernste Technologiefeatures und maximalen Fahrkomfort. Und good news: Aktuell unterstützt Opel die Elektro-Offensive mit einem Elektrobonus von 4500 Franken auf alle Elektromodelle - auch auf den Astra Electric und den Astra Sports Tourer Electric.

Deine Flotte – dein Match

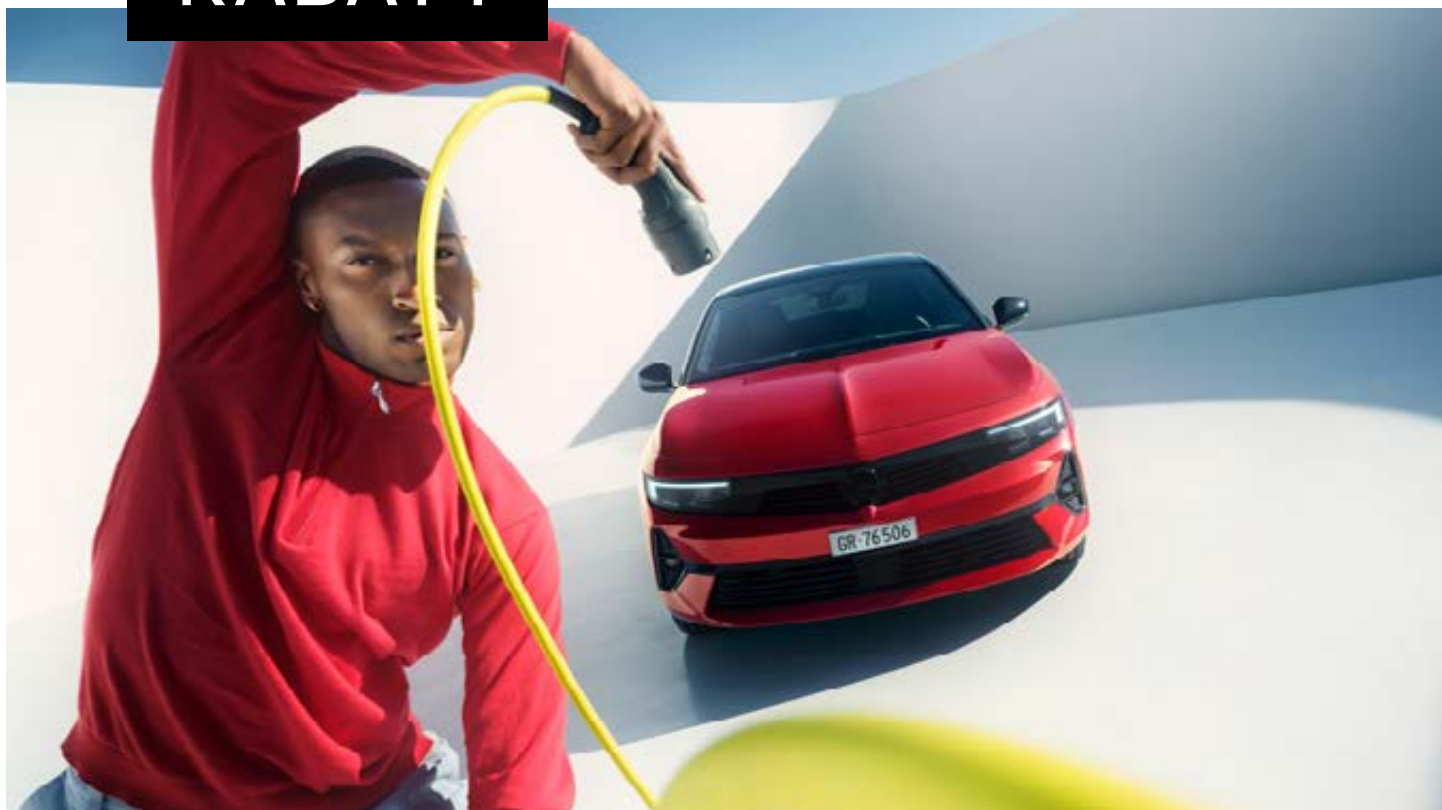
Der neue Astra Sports Tourer Electric macht auch bei deinem Geschäftstermin einen guten Eindruck. Mit seinem Laderaumvolumen bis 1554 Liter, der schnellen Batterieladezeit und den Kostenvorteilen von E-Fahrzeugen wird er auch dich begeistern. Warte also nicht und lass dir ein Flottenangebot vom ersten Opel-Elektro-Kompaktkombi unterbreiten. Dein Opel-Partner offeriert dir zu den bestehenden Flottenkonditionen bis Ende des Jahres zusätzlich drei Prozent Rabatt.

FÜR DIE SCHWEIZ:
CHF 4500.–
ELEKTROBONUS



Finde deinen
Opel Partner:

PLUS 3%
FLOTTEN-
RABATT



Effizientes Flottenmanagement – digital, vernetzt und nachhaltig

Continental hat ein Whitepaper verfasst, das das gesamte Lösungsportfolio versammelt, um eine Flotte im PW-, Bus, Van- und Lkw-Segment effizient und nachhaltig zu managen.

Das Paper gibt Journalisten, Logistikunternehmen, Fachleuten sowie allen Interessierten einen fundierten Einblick in die Herausforderungen, vor denen Flotten in Europa und in der Schweiz derzeit stehen. Kunden von Continental berichten gemeinsam mit Experten des Technologieunternehmens über ihre Praxiserfahrungen, neue Technologien und Zukunftsperspektiven. «Unser Fokus liegt auf effizientem Flottenmanagement», sagt Ralf Benack, Leiter Conti 360° Solutions bei Continental. «Nachhaltigkeit und Digitalisierung sind dabei unerlässlich.»

Schlüsselworte für Flottenmanager

Digital, vernetzt, nachhaltig – das sind die Schlüsselworte, mit denen heute jedes Flottenmanagement der Transport- und Logistikbranche konfrontiert ist. Es geht darum, in einem umkämpften Marktumfeld trotz Personalmangels, steigender Energiepreise und fragiler Lieferketten die Umwelt und die Ressourcen zu schonen, den CO₂-Fußabdruck zu reduzieren und Emissionen einzusparen. Wer auf den Märkten von morgen erfolgreich sein will, setzt heute auf eine nachhaltige Logistik – auf ein grünes Flottenmanagement für PW, Vans, Busse und Lkw. Der Weg führt entlang einer modernen Fahrzeugtechnik mit zahlreichen Assistenzsystemen, Digitalisierung, Reduktion von Emissionen, Umstellung auf batteriebetriebene Antriebe, Kraftstoff- bzw. Energieeinsparungen, ressourcenschonendem Fahren sowie Optimierung der Transporte und der Tourenplanung. Hersteller und Zulieferer sind aufgrund europaweiter Vorgaben wie der EU-Taxonomie und der Green Vehicles Directive mit im Boot. Sie tragen ihren Teil zur grünen Logistik der Zukunft bei. Continental hat seinen Beitrag für ein grünes Flottenmanagement unter dem Servicepaket Conti360° Solutions und dem ganzheitlichen Beratungskonzept Lowest Overall Driving Costs, kurz LODC, zusammengefasst. Denn: Reifen beeinflussen die Nachhaltigkeit einer Flotte sowie die Flottenkosten massgeblich. Bei einer Lkw-Flotte sind rund 53 Prozent der Flottenkosten von den Reifen beeinflusst.



Nachhaltiges Flottenmanagement

Flottenbetreiber setzen zunehmend auf ein nachhaltiges Flottenmanagement für PW, Vans, Busse und Lkw. Sie sehen darin eine Chance, in einem hart umkämpften Umfeld trotz Personalmangels, steigender Energiepreise und fragiler Lieferketten auf den Märkten von morgen erfolgreich zu sein. Continental bezieht mit der Unternehmensstrategie «Vision 2030» konsequent die Nachhaltigkeit entlang der gesamten Wertschöpfungskette ein. «Nachhaltigkeit ist zum elementaren Bestandteil unseres Unternehmens geworden», sagt Ralf Benack von Continental. «Gemeinsam mit unseren Kunden treiben wir den Wandel der Wirtschaft voran – hin zu mehr Ressourcenschutz und einem zukunftsfähigen Transportwesen. Dabei ist für uns ein

grünes Flottenmanagement der Einklang aus Ökonomie, Ökologie und Sicherheit.»

Zusätzlich zur Performance der neuen Reifengeneration tragen übrigens alle in Europa neu auf den Markt kommenden PW-Reifenlinien der Marke Continental das Logo EV Compatible. Mit diesem Logo unterstreicht der Premiumreifenhersteller Continental seine Produktstrategie für Elektrofahrzeuge. 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.

www.continental-tires.com/ch/de

Zum Download

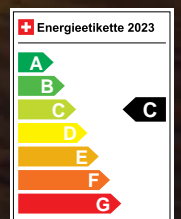




Quiet, impressive.

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

Volvo EX30 – der bisher nachhaltigste Volvo

Der neue Volvo EX30 ist ein Meilenstein. Der bisher kleinste vollelektrische SUV des schwedischen Premium-Automobilherstellers kombiniert skandinavisches Design mit moderner Technologie, die das Leben einfacher, sicherer und angenehmer macht.

Der Volvo EX30 geht keine Kompromisse ein. Mit einer elektrischen Reichweite von bis zu 480 Kilometern nach WLTP und seinen hohen Sicherheitsstandards bringt der kleine SUV alles mit, was man von einem Volvo erwartet – dies auch in Bezug auf die Nachhaltigkeit. Selbst gegenüber den bisherigen Elektro-Modellen von Volvo reduziert sich sein CO₂-Fussabdruck um weitere 25 Prozent. Das liegt nicht nur an seinem Elektroantrieb und der geringen Grösse, sondern auch am durchdachten, gesamtheitlichen Nachhaltigkeitskonzept.

Der bisher kleinste CO₂-Fussabdruck

«Beim CO₂-Fussabdruck geht es um die Emissionen eines Autos über seinen gesamten Produktions- und Lebenszyklus hinweg – von der Rohstoffbeschaffung über die Herstel-

lung einzelner Komponenten, Montage und Logistik bis hin zum Fahrbetrieb über 200'000 Kilometer. Genau darauf haben wir bei der Entwicklung des Volvo EX30 besonderes Augenmerk gelegt. Und die Zahlen, die wir berechnet haben, sprechen für sich: Mit unter 30 Tonnen CO₂ pro Fahrzeug reduziert sich der Fussabdruck gegenüber den ebenfalls elektrischen Modellen C40 Recharge und XC40 Recharge um ein Viertel – und im Vergleich zu konventionell motorisierten Fahrzeugen sogar um rund die Hälfte. Natürlich variieren die Zahlen, je nachdem, ob man mit Strom aus dem EU-Mix rechnet, der Strom eher aus Kohlekraftwerken stammt oder man Zugang zu einer Photovoltaikanlage hat. Aber wir denken, wir haben hier interessante Vergleichsdaten geschaffen», erklärt Anders Kärrberg, Head of Global Sustainability bei Volvo Cars.



Anders Kärrberg: Als Head of Global Sustainability ist er zuständig für Entwicklung, Umsetzung und Überwachung der Nachhaltigkeitsstrategie von Volvo Cars.



Klimaneutrale Lieferkette

Gebaut wird der Volvo EX30 in einem Werk, das mit vollständig klimaneutraler Energie betrieben wird. Um das Ziel zu erreichen, bis 2040 ein klimaneutrales Unternehmen zu sein, spielt für Volvo Cars die Produktions- und Lieferkette eine wesentliche Rolle. 95 Prozent der Zulieferer für den EX30 haben sich verpflichtet, spätestens ab 2025 ausschliesslich klimaneutrale Energie zu nutzen. Die meisten tun das bereits jetzt. Der Volvo EX30 ist mit drei verschiedenen Antriebssträngen und ab einem Einstiegspreis von 36'800 Franken erhältlich.

www.volvocars.ch/ex30

Sortimo stattet die neuen Elektro-Servicefahrzeuge von V-ZUG aus

V-ZUG, die führende Schweizer Marke für Haushaltsapparate, legt Wert auf eine nachhaltige Zukunft. Schon bald fahren zehn Servicetechniker mit dem vollelektrischen ID.BUZZ von VW bei ihren Kunden vor. Diese sind mit der modularen SR5-Systemlösung von Sortimo ausgestattet.

Während sich Downsizing und die Elektrifizierung einer Flotte für die Umwelt und die CO₂-Emissionen auszahlen, gibt es einige Herausforderungen bei der Aufrechterhaltung der Produktivität im Arbeitsablauf, wenn Nutzlast und Reichweite kleiner werden. Werkzeuge und Ersatzteile, welche bisher in grösseren Fahrzeugen Platz fanden, müssen nun in kleinere Fahrzeuge integriert werden.

Die ID.BUZZ von V-ZUG werden durch Sortimo mit dem modularen SR5-Regalsystem ausgestattet. Die Fahrzeugeinrichtung bietet eine maximale Laderaumnutzung und bestmögliche Übersicht dank diverser



Ordnungselemente wie Schubladen, Koffer, Regalen und Trägersystemen, die individuell an die Bedürfnisse der V-ZUG-Servicetechniker angepasst wurden. Die Kombination aus Reduktion, Leichtigkeit und Übersichtlichkeit verleiht der Einrichtung einen aufge-

räumten, wertigen und cleanen Charakter. Selbst voll beladen wirkt SR5 ordentlich und gut strukturiert. Die Einrichtung definiert den Laderaum dabei komplett neu, indem sich das Design konsequent auf den Handwerkereinsatz fokussiert und die Arbeitsergonomie dabei in höchstem Masse berücksichtigt wird. Dank der durchdachten Systemlösung muss der Monteur auch nach dem Wechsel von den bestehenden Fahrzeugen

auf kein Werkzeug verzichten.

Die Kombination des ID.BUZZ mit der Sortimo-SR5-Einrichtung ist eine hervorragende Lösung, um Werkzeuge sowie Ladegut sicher und effizient zu transportieren.

www.sortimo.ch

PUBLIREPORTAGE



Schadenabwicklung und Zahlung mit Vollgas: Quality1

Innerhalb von 15 Minuten erhalten Sie die Schadenfreigabe, und die Zahlung des Schadens erfolgt innerhalb von 10 Tagen. Unkompliziert, schnell und kundennah.

Die Nummer 1 für Fahrzeuggarantien.

Haben Sie Fragen? Rufen Sie uns an: +41 (0)55 254 30 00.
Oder schreiben Sie uns: info@quality1.ch.

www.quality1.ch

A company of Allianz

We love Strom: eGarage feiert den dritten Geburtstag

Das Bedürfnis nach Sicherheit im Umgang mit Elektrofahrzeugen und die Marktentwicklung sind für die Lancierung von eGarage im Jahr 2020 relevant gewesen. Über 150 unabhängige eGaragen-Partner gibt es bereits.

Diese Partner arbeiten markenneutral und haben sich dank der Schulungsangebote der hostettler autotechnik ag umfassende Kenntnisse und Kompetenzen für die Arbeiten mit Elektro- und Hybridfahrzeugen angeeignet. Es geht nicht nur um klassische Arbeiten wie Reifen- und Radwechsel, Bremsen- und Klimageservice, sondern auch um die Lade-Infrastruktur bis hin zum Sicherheitscheck und dem Batterietest für Occasionsfahrzeuge.

Beliebter Partner im Automotive-Bereich der Schweiz

Mit dem Kunden im Mittelpunkt ist die hostettler autotechnik ag einer der beliebtesten unabhängigen Partner im Automotive-Bereich der Schweiz. In der Gestaltung der Zukunft des Marktes will das Unternehmen eine Vorreiterrolle einnehmen. Kein Wunder also, dass sich die Werkstattkonzepte aus Sursee stets weiterentwickeln. So kam es zur Gründung von eGarage vor drei Jahren. Mitbeteiligt an dem neuen Baustein waren ein internes Innovationsteam und die Initiative aus dem Bereich Schulungen, Konzepte und Partnerschaften. «Das neue Konzept wurde von den bestehenden Autofit- und Autopro-Partnern äusserst positiv aufgenommen. Im Zusammenspiel mit dem hostettler-Team sowie unserem Trainingspartner Autef entwickelte



Claudia Schlatterer, Leiterin Werkstattkonzepte der hostettler autotechnik ag

sich eine positive Dynamik, welche uns vor drei Jahren als erstes Konzept an die Spitze brachte. Wir streben nach Innovationen und wollen unseren Partnern maximale Unterstützung für ihren Geschäftsalltag bieten



We love Strom – die aktuelle Kampagne von eGarage

Wertvolle Tools, Kooperationen und Partnerschaften

Ein wichtiges Bestreben des Netzwerks ist es, nebst klassischen Werkstattarbeiten Partnerschaften wie einen TÜV-zertifizierten Batterietest, Ladeinfrastruktur, einen Elektrokostenrechner, ein Lager und Occasionsfahrzeuge zu bieten. Der Endkunde erhält bereits vor dem Kauf die Unterstützung des Garagisten und profitiert von einer grossen Neutralität und Markenunabhängigkeit.
www.autotechnik.ch

– auch bei Zukunftsthemen», so Marcel Stocker, Geschäftsführer Automotive.

Schulungen von Profis: Sicherheit und neue Geschäftsfelder

Seit über 30 Jahren gibt es Schulungen von ausgewiesenen Spezialisten für die Garagen und Mechaniker. Das Trainingsprogramm folgt zeitnah der technischen Entwicklung der Fahrzeug- und Teileindustrie. Mehr als zehn Themen im Zusammenhang mit Elektromobilität wie «Der sichere Umgang mit Lithium-Ionen-Batterien» und «Service- und Unterhaltskompetenz von Elektrofahrzeugen» sind stets ausgebuchte Weiterbildungen. So wird sichergestellt, dass gesetzlich vorgeschriebene Standards erfüllt werden und somit eine optimale Qualifikation der eGaragen für den Umgang mit Elektrofahrzeugen sichergestellt ist.

training.autotechnik.ch/de



Im Juni hat das erste eGarage-Forum mit Moderator Beat Jenny stattgefunden.



10 JAHRE
GARANTIE &
ASSISTANCE

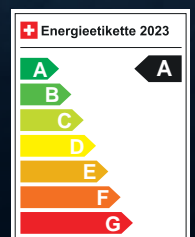
TOYOTA bZ4X

100% elektrisch. 100% 4x4.



Jetzt entdecken.

bZ4X Style AWD 11 kWh OBC, 160 kW/218 PS. Ø Verbrauch 18,1 kWh/100 km, CO₂ 17 g/km, En.-Eff. A. Service-aktivierte 10-Jahres-Garantie und Assistance oder 185'000 km ab 1. Immatriculation für alle Toyota Fahrzeuge (es gilt das zuerst Erreichte).



Siemens – die Umstellung der Fahrzeugflotte schreitet voran

Siemens hat sich bereits im Jahr 2015 als eines der ersten grossen Industrieunternehmen das ambitionierte Ziel gesetzt, bis im Jahr 2030 klimaneutral im eigenen Geschäftsbetrieb zu werden. Einen wichtigen Beitrag dazu liefert die Fahrzeugflotte.

Siemens betreibt weltweit rund 42'000 Fahrzeuge und strebt eine vollständige Elektrifizierung bis 2030 an. Dies betrifft auch die 1300 Servicefahrzeuge von Siemens in der Schweiz, wo die Umrüstung von Verbrennern auf Elektroautos begonnen hat. Bereits 310 Autos der Schweizer Flotte sind Elektroautos. Um unsere Mitarbeitenden bei der Umstellung auf ein Elektroauto bestmöglich zu unterstützen, wurde das Center of Competence (CoC) eMobility gegründet. Das CoC unterstützt bei Themen wie der Erstellung von Ladepunkten, dem Lastenmanagement, der automatisierten Abrechnung und vielen weiteren Themen rund um die Elektromobilität. Die Erfahrungen aus der Umrüstung der eigenen Flotte gibt das CoC auch den Kund:innen weiter, denn Siemens



Der Ausbau der E-Ladestationen an den Siemens-Standorten geht laufend weiter.

bietet selbst ein umfassendes Portfolio an E-Ladelösungen an. Zudem wird die Ladeinfrastruktur in der Schweiz laufend ausge-

baut. Aktuell zählen die Schweizer Siemens-Standorte 113 Ladepunkte.

www.siemens.ch/e-mobility

PUBLIREPORTAGE

Zu Hause das E-Firmenauto laden? So klappt's

Während Unternehmen ihre Standorte zügig mit Ladestationen ausrüsten, stehen viele Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter vor Herausforderungen bei der Ladeinfrastruktur zu Hause. Hier setzen zukunftsorientierte Unternehmen an, die ihren Teams nicht nur E-Autos, sondern auch die passende Ladelösung bieten. Das bringt Leichtigkeit, Komfort und eine verbesserte CO₂-Bilanz.



Der Ausbau der E-Ladestationen an den Siemens-Standorten geht laufend weiter.

auch für das Laden zu Hause – ermittelt. Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter können von einer kosteneffizienten Installation profitieren, ihre Fahrzeuge flexibel laden und ihre Ladekosten für den Firmenstrom unkompliziert zurückfordern. Das flexible Laden trägt zur Verbesserung der CO₂-Bilanz bei. Und die TCO-Rate (Total Cost of Ownership) kann durch günstigere Stromkosten positiv ausfallen.

Unser Tipp an Sie

Planen Sie Ihre E-Mobilitätsstrategie zusammen mit erfahrenen Fachexpertinnen und -experten. Wir beraten Unternehmen seit vielen Jahren und zeigen gerne, wie sich das Investment in flexible Ladeinfrastrukturen auszahlt.

www.alphabet.ch

Eine einheitliche Ladeinfrastruktur klingt einfach. Aber insbesondere in Überbauungen wird es komplex, da alle Bewohnerinnen und Bewohner und der/die Vermieter/-in eine gemeinsame Entscheidung für eine Lösung finden müssen. Die rasanten Entwicklungen im

Bereich Hardware und Software erleichtern diese Entscheidung nicht.

Zukunftsfähige Ladelösungen

Durch die internationale Präsenz und das frühe Einsteigen in die Elektromobilität hat Alphabet die zukunftsorientierten Lösungen –

PUBLIREPORTAGE

Richtig pflegen bedeutet nachhaltig leben

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

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

Ich bin ein grosser Fan von traditionellen Fahrzeugen. In letzter Zeit habe ich mir überlegt, ob auch ein Elektro-Fahrzeug eine

Option wäre. Ich hänge sehr an meinem X3, aber auch seine Zeit wird kommen. Im Dezember steht die MFK an. Sollte es nicht mehr reichen, freue ich mich darauf, die neuesten Entwicklungen genau anzuschauen.

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

Hansjörg Hug,
CEO von FRIPOO Produkte AG



PUBLIREPORTAGE

Für die gepflegte Winterreise

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



www.polyston.ch

polyston®

Swiss Clean & Care

171 Enyaq – eine der grössten vollelektrischen Škoda-Flottenübergaben in Europa

Ein weiteres Mal entscheidet sich ein Unternehmen für den vollelektrischen Škoda Enyaq als Flottenfahrzeug. Die Nestlé Suisse SA hat ihre Flotte mit dem Enyaq elektrifiziert. In Avenches (VD) wurden kürzlich bereits 126 von den insgesamt 171 Enyaq an die Mitarbeitenden von Nestlé übergeben.

Dank des hohen Komforts, des grosszügigen Platzangebots, der idealen Reichweite und des attraktiven Preis-Leistungs-Verhältnisses ist das elektrische Flaggschiff von Škoda als Dienstwagen bei zahlreichen Unternehmen äusserst beliebt. Für den tschechischen Automobilhersteller stellt die Übergabe von 171 Škoda Enyaq eine der bisher grössten vollelektrischen Flottenübergaben in Europa dar.

Nestlé Suisse SA ist die schweizerische Tochtergesellschaft der Nestlé-Gruppe, welche der weltweit grösste Hersteller von Nahrungsmitteln und Getränken ist. Das Unternehmen hat sich das Ziel gesetzt, seine CO₂-Emissionen bis 2030 zu halbieren und bis 2050 Netto-Null-Emissionen zu erreichen. Im Rahmen dieses Klimaaktionsplans gestalten sie ihren Fuhrpark neu und setzen dabei auf den rein elektrischen Škoda Enyaq, und das 171 Mal. Auch andere Unternehmen setzen auf den Enyaq als vollelektrisches Flottenfahrzeug.

Viel Raum, Reichweite und Komfort

Die Wahl des idealen Flottenfahrzeuges ist keine einfache. Mit dem Škoda Enyaq hat der tschechische Hersteller ein Modell im Sortiment, das die vielseitigen Ansprüche an einen Privat- und einen Dienstwagen umfangreich abdeckt. Die Entscheidung von Nestlé für den Škoda Enyaq fiel aufgrund der grossen Reichweite, der umfassenden Serienausstattung,

der zahlreichen Sicherheits- und Assistenzsysteme sowie des hohen Komforts.

Elektrischer SUV der Spitzenklasse

Der Enyaq läutete bei Škoda eine neue Ära ein – eine effiziente, emotionale und elektrifizierende Ära. Das Fahrzeug basiert als erstes Škoda-Serienmodell auf dem modularen Elektrifizierungsbaukasten (MEB) aus dem Volkswagen-Konzern und kommt als SUV- oder Coupé-Version daher. In der Schweiz bietet Škoda den Enyaq in fünf verschiedenen Ausstattungslinien, als Heck- oder Allradantrieb und mit einer Batteriegrösse von 82 kWh (brutto) an. Mit einer Reichweite von 539 Kilometern nach WLTP* gehört der Škoda Enyaq zu den Spitzenreitern seiner Klasse. Das Modell hat sich im Nu in die Herzen der Schweizer Automobilisten und -mobilistinnen gefahren und ist im Jahr 2022 wie auch im Jahr 2023 als sportliche RS-Coupé-Version zum «Lieblingsauto der Schweiz» gewählt worden. ■

* Wert im WLTP-Messverfahren ermittelt. Die Reichweite kann durch Fahrstil, Geschwindigkeit, Einsatz von Komfort-/Nebenverbrauchern, Aussentemperatur, Anzahl Mitfahrer/Zuladung, Auswahl des Fahrprofils, Bereifung (Winterreifen) und Topografie verringert werden.



PUBLIREPORTAGE



Olivier Wittmann, Managing Director AMAG Import AG, Eugenio Simioni, CEO Nestlé Suisse SA, Pascal Seeger, Managing Director Arval Schweiz AG, Luboš Vlček, Executive Director of Sales Europe von Škoda Auto, und Paulo Fernandes, Head of Sales Škoda Schweiz (v. l. n. r.)

KÄRCHER

NO ICE ICE BABY!

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

kaercher.ch



«Die Batterie-Entwicklung steckt noch in der Pubertät»

Die Elektromobilität sieht er trotz aller Erfolge erst in einer Anfangsphase: Jürg Grossen, Präsident von Swiss eMobility, über Frühanhänger, Quantensprünge, Auslaufmodelle und das Recht auf Laden.

electric WOW: Herr Grossen, alle Zeichen in der Mobilität stehen inzwischen auf «E» wie Elektro. Zufrieden?

Jürg Grossen: Grundsätzlich ja, denn wir sind auf dem richtigen Weg. Wie immer bei solchen Entwicklungen gibt es Frühanhänger, aber auch Spätzügler. Es ist erfreulich und gut zu wissen, dass die allermeisten Autoproduzenten und eine grosse Zahl der Konsumenten inzwischen gemerkt haben, wohin die Reise geht.

Wo setzt Swiss eMobility an, um bei der Verkehrswende das Tempo beizubehalten?

Dass die Schweiz in puncto E-Mobilität vorankommt, daran haben wir einen wesentlichen Anteil. So kümmern wir uns früh um die Infrastruktur im öffentlichen Raum und haben dieses Thema immer wieder adressiert. Als neueres Beispiel möchte ich unseren «Leitfaden Ladeinfrastruktur für Mieter und Stockwerkeigentümer» nennen. Das Thema ist zentral, denn wer zu Hause nicht laden kann, steht auf seinem Weg zur emissionsfreien Mobilität vor einer grossen Hürde. In enger Zusammenarbeit mit allen Anspruchsgruppen liegt nun ein praxisnahes Instrument dazu vor, wie elektrisches Fahren und Laden für fast alle Realität werden kann.

Ist die Batterie-E-Mobilität fertig erfunden – oder erwarten Sie da noch Quantensprünge?

Die Entwicklung geht rasant weiter, wir sind ja noch in einer Frühphase – bezogen auf ein Menschenleben zwar über das Säuglingsalter hinaus, aber immer noch in der Pubertät. Ich erwarte bei der Batterietechnologie eine ähnlich steile Entwicklung wie bei der Photovoltaik in den letzten Jahrzehnten mit den entsprechenden Skalierungseffekten und Wirkungsgradverbesserungen. Die Elektromobilität ist aber bereits heute so ausgereift, dass alle bedenkenlos umsteigen können.

Wie steht's um die Hauptkomponente eines E-Autos – die Batterie?

Zentral ist hier die Erkenntnis, dass die Batterie, nachdem sie ihren Dienst im Fahrzeug geleistet hat, nochmals für viele Jahre in Gebäuden Verwendung finden kann, wo wir ja genau diesen Speicherbedarf der Photovoltaik-Tagesproduktion für den Nachtverbrauch haben. Bis ausrangierte Batterien tatsächlich in grosser Menge fürs Recycling anfallen, wird es jedoch noch zehn bis fünfzehn Jahre dauern. Die Industrie baut die Recycling-Prozessverfahren zwar heute schon auf, aber bis zu einer breiten Anwendung wird es noch eine Weile

dauern. Denn wir haben es aktuell noch mit kleinen Mengen zu tun.

Sollte, wer im Fahrzeugbau vorne dabei sein will, gar nicht mehr an Diesel und Benzin denken?

Ich würde das nicht allzu eng sehen. Der Verbrennungsmotor dürfte auf absehbare Zeit noch seinen Platz haben – wenn auch kaum im PW-Bereich. Da wird es künftig noch ein paar Oldtimer geben, die mit klimaneutralen, synthetischen Treibstoffen fahren. Ich bin ein neugieriger Mensch. Alle fortschrittlichen Technologien interessieren mich und haben ihren Platz. Klimaneutrale E-Fuels sind wohl vor allem für den Flug- und Schiffsverkehr sinnvoll, denn Transatlantik-Flüge mit einer Batterie sprengen noch unsere Vorstellungskraft.

Wenn es um schwere Lasten, hohe Dauerleistungen und Reichweiten geht, können also auch andere klimafreundliche Antriebskonzepte zum Zug kommen?

Durchaus, denn nicht alle Mobilitätsbedürfnisse lassen sich batterieelektrisch einfach lösen. Ob Wasserstoff in Verbindung mit Brennstoffzellen oder mit Power-to-x-Technologie erzeugte E-Fuels das Rennen machen werden – die Zukunft wird



Jürg Grossen (53) ist Präsident der Grünliberalen Partei (GLP). Seit 2017 präsidiert er Swiss eMobility, einen wichtigen Schweizer Interessenverband für Elektromobilität.

es weisen. Synthetische Treibstoffe werden wir allerdings sowieso in grossen Mengen produzieren müssen. Erstens gilt es, im Energiebereich die Sommer-Winter-Problematik zu lösen. Wir haben 2022 eine Terawattstunde Solarstromleistung zugebaut. Mit E-Fuels betriebene Blockheizkraftwerke können dazu dienen, die im Sommer gewonnene Solarenergie im Winter als Wärme und Strom zu nutzen. Zwar ist der Wirkungsgrad schlecht, aber angesichts der Mengen an überschüssigem Ökostrom im Sommer spielt dies keine grosse Rolle.

Ist bidirektionales Laden nicht ein längst fälliges Konzept, um Stromlastspitzen zu kappen?

Zunächst einmal ist auch das monodirektionale Lademanagement, das heute installiert wird, noch stark zu verbessern. Auf einer modernen Infrastruktur lassen sich, sobald die gesetzlichen Rahmenbedingungen geklärt sind, jederzeit bidirektionale Ladestationen einbauen. Und ich hoffe, dass die Autohersteller bald mithelfen und das bidirektionale Laden ihrer Fahrzeuge ermöglichen sowie einfach steuerbare, kostengünstige Ladestationen anbieten. Gerade für die unregelmässig anfallende Energieproduktion aus Sonne und Wind brauchen wir bessere Antworten. Eine davon betrifft die

künftig gewaltige Zahl an Elektroautos, die oft ungenutzt herumstehen. Es sind wertvolle Speicher, die sich kurzfristig befüllen und bis zu einem definierten Ladestand wieder entleeren lassen. Die Tagesfahrleistung heutiger E-Autos reicht in der Regel auch, wenn die Batterie nur einen Teil dafür zur Verfügung stellt.

Welche Forderungen stellt Swiss eMobility an Politik, Energieunternehmen und Immobilienwirtschaft?

Wir fordern vom Bundesrat, den Zugang zu Ladeinfrastrukturen für Elektroautos auch im Mietverhältnis und im Stockwerkeigentum sicherzustellen. Langsam-Ladestationen für Elektroautos sind für die Umsetzung der Energie- und Mobilitätswende von zentraler Bedeutung. Mit verbindlichen Rahmenbedingungen kann der Ausbau des privaten und verteilnetzschonenden Heimladenetzes rasch und ohne Einschränkungen vollzogen werden. Von der Immobilienwirtschaft erwarten wir, dass sie dieses Anliegen politisch unterstützt sowie proaktiv und vorbildlich umsetzt. Die Energieversorger und Verteilnetzbetreiber fordern wir auf, innovative Modelle wie bidirektionales Laden und Second-Life-Batterienutzungen aktiv mit dynamischen Tarifmodellen und ohne technische Hürden zu etablieren.

Wie gestalten Sie Ihre private und berufliche Mobilität? Können Sie dem klassischen Verbrennungsmotor noch eine Spur Faszination abgewinnen?

Seit 2010 bin ich auf der Strasse nur noch mit Elektroautos unterwegs – oder dann per Velo, mit oder ohne elektrischen Rückenwind. Die ersten E-Automodelle liessen im Vergleich zu heute noch in vielerlei Hinsicht zu wünschen übrig. Natürlich fahre ich auch sehr oft mit der Bahn, besonders für weite Strecken und wenn ich am Laptop zu arbeiten habe. Der Verbrennungsmotor verkörpert durchaus eine faszinierende Technologie, deren Zeit aber definitiv abläuft oder bereits abgelaufen ist. Dass man sie mittels synthetischer Treibstoffe noch etwas verlängern möchte – damit habe ich kein Problem. Alles zu seiner Zeit.

Erste Erscheinung:
Online Magazin Mercedes-Benz



Real Garant: E-Mobilität abgesichert

Mit einem weiteren Rekordjahr der Neuimmatrikulationen der batterieelektrischen Personenwagen setzt sich der Trend der letzten Jahre fort. Mit der Garantiever sicherung «Swiss Electro» bietet Real Garant eine Absicherung für Occasionsfahrzeuge mit alternativem Antrieb. So bleibt der Spass beim Fahren lange erhalten!

Der Trend zur Elektromobilität prägt die Branche: Mit 18,8 Prozent der Neuimmatrikulationen erreicht der Marktanteil der batterieelektrischen Fahrzeuge ein neues Hoch. Im Zuge des stetigen Anstiegs an zugelassenen neuen Elektroautos wächst auch der Markt für Occasionsmodelle. Allerdings bestehen oft noch Unsicherheiten in Bezug auf die Lebensdauer und Leistungsfähigkeit – sowohl bei rein elektrischen Fahrzeugen als auch bei Plug-in-Hybriden. Die Lösung hat Real Garant: Mit der «Swiss Electro» hat der Spezialversicherer eine Garantiever sicherung speziell für elektrisch angetriebene Fahrzeuge entwickelt.

Mit «Swiss Electro» von Real Garant kann der Besitzer das Fahrzeug für zwölf oder 24 Monate gegen anfallende Repara-

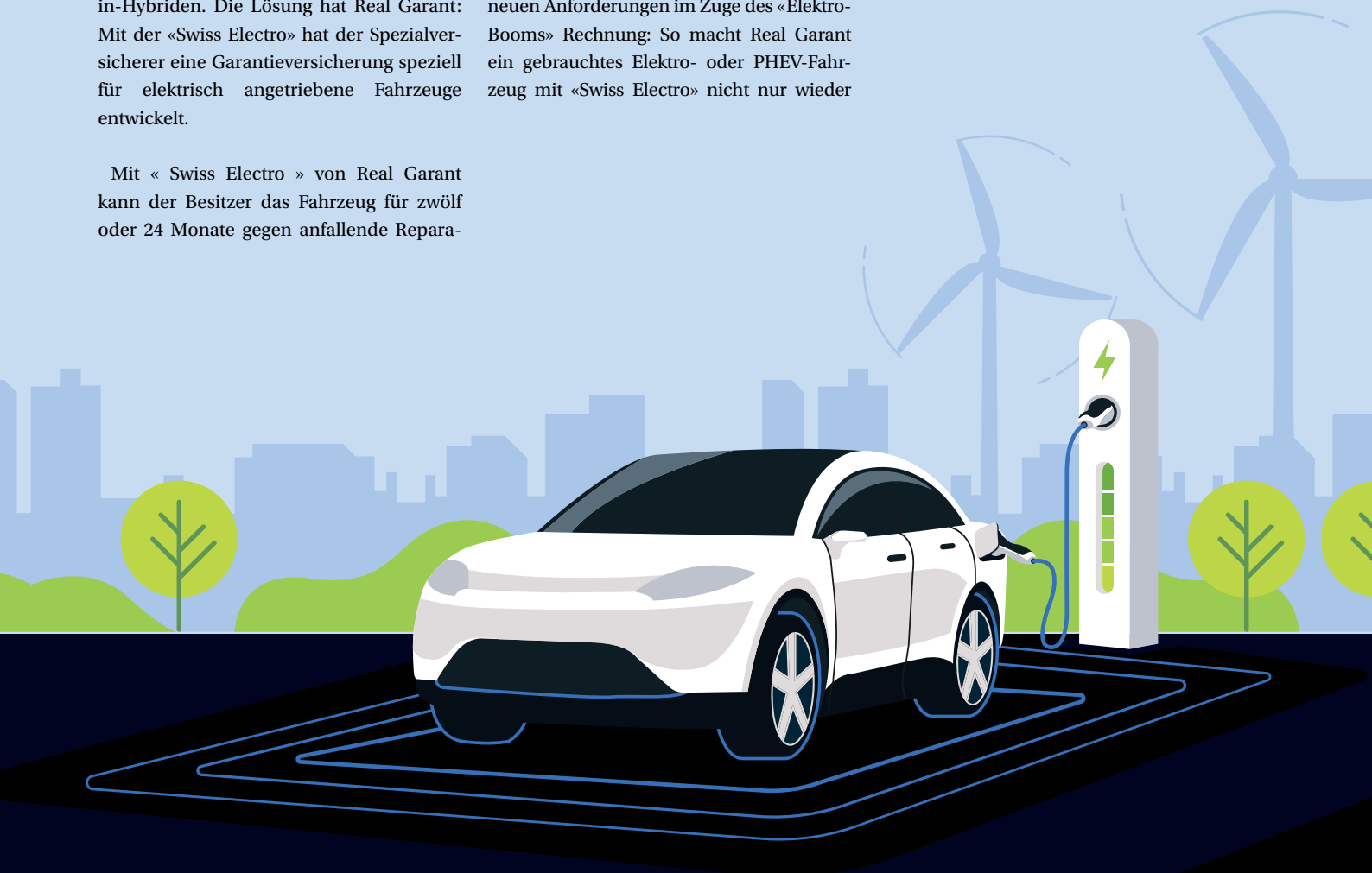
turkosten der E-Bauteile versichern. Nach Ablauf ist auf Wunsch eine Verlängerung der «Swiss Electro» möglich – und das über die übliche Werksgarantiedauer von fünf bis acht Jahren hinaus. Das macht den Weg frei für ein sorgloses und sicheres Fahrgefühl bei elektrisch angetriebenen Occasionsfahrzeugen.

Selbstverständlich tragen auch die weiteren Garantieprodukte von Real Garant den neuen Anforderungen im Zuge des «Elektro-Booms» Rechnung: So macht Real Garant ein gebrauchtes Elektro- oder PHEV-Fahrzeug mit «Swiss Electro» nicht nur wieder

«verkaufsfähig», sondern bietet entsprechende Ergänzungsbausteine für E-Bauteile auch für weitere Garantieprodukte an.

Bei Fragen rund um die Wahl der passenden Garantieprodukte für elektrische Fahrzeuge informieren und unterstützen Sie unsere Gebietsleiter gerne.

Kontakt Real Garant: 0848 242 242
www.realgarant.ch



Hyundai All Inclusive.

Autofahren zum Paketpreis.



All-new KONA Electric¹

- Bis zu 514 km Reichweite²
- Ab CHF 789.-/Mt.³

Mehr Informationen:
hyundai-all-inclusive.ch@astara.com



5 JAHRE
Werksgarantie km
unlimitiert

8 JAHRE
oder 160 000 km
Batterie
Garantie

¹ Abb.: Vertex[®] mit DESIGN Pack. – ² 65.4 kWh mit 17"-Alufelgen. 48.4 kWh mit 17"-Alufelgen: Reichweite bis zu 377 km. Fahrweise, Strassen- und Verkehrsverhältnisse, Umwelteinflüsse und Fahrzeugzustand können Verbrauchs- und CO₂-Emissionswerte und die Reichweite beeinflussen. – ³ Origo[®] 48.4 kWh, 2WD, 114.6 kW (156 PS). Normverbrauch gesamt: 14.6 kWh/100 km, CO₂-Ausstoss: 0 g/km, Energieeffizienz-Kat.: A. Unverbindliche Nettopreisempfehlung (inkl. MwSt. und exkl. Stromkosten) für 48 Monate/10 000 km/Jahr, ohne Anzahlung. Im Angebot inklusive: Fahrzeugnutzung, Versicherung, Ersatzfahrzeug, Wartung und Reparaturen, Reifen, Hyundai Assistance, Fahrzeugsteuer (ZH), Ladekarte (exkl. Stromkosten). – ⁴ Die europäische Hyundai 5-Jahres-Werksgarantie ohne Kilometerbeschränkung gilt nur für Fahrzeuge, welche ursprünglich vom Endkunden bei einem offiziellen Hyundai-Partner (in der Schweiz und dem Europäischen Wirtschaftsraum) erworben wurden, entsprechend den Bedingungen im Garantiedokument. – ⁵ Nur Hochvoltbatterie. – Ein Angebot von Hyundai All Inclusive in Zusammenarbeit mit Arval (Schweiz) AG. Nur bei offiziellen teilnehmenden Hyundai-Partnern in der Schweiz. Die Aktion läuft bis zum 31.12.2023 bei Finanzierung über Arval (Schweiz) AG. Immatriculation bis 20.1.2024. Es besteht keine Haftung für Fehler und/oder mögliche Auslassungen.

Polestar 2 bietet mehr Reichweite, Effizienz und Performance sowie eine geringere CO₂-Bilanz

Polestar verpasst der fünftürigen elektrischen Fließheck-Limousine Polestar 2 ein umfassendes Update. Die aktualisierten Polestar-2-Versionen sind in der Schweiz an den Standorten Zürich, Bern, Lausanne und Luzern für Testfahrten verfügbar.

Die Buchung erfolgt einfach über polestar.com.

Mit dem aktualisierten Modelljahr verfügt das kompakte Premium-Elektroauto über eine neue High-tech-Frontpartie, welche die Designsprache des Polestar 3 widerspiegelt. Zusätzlich erhält der Polestar 2 erhebliche Leistungssteigerungen durch neue Elektromotoren, noch leistungsfähigere Batterien, Verbesserungen im Bereich der Nachhaltigkeit und – zum ersten Mal bei einem Polestar – Heckantrieb.

Aufgrund von Verbesserungen wie größeren Batterien und neuen Motoren kann der Polestar 2 jetzt bis zu 22 Prozent weiter fahren, bis zu neun Prozent weniger Energie verbrauchen und bis zu 34 Prozent schneller laden.

Bis zu 655 Kilometer Reichweite

Die Modellvariante Long Range Single Motor ist jetzt für bis zu 655 Kilometer WLTP-zertifiziert und die maximale Gleichstrom-Ladegeschwindigkeit beträgt bis zu 205 kW für Varianten mit einer 82-kWh-Batterie. Die Umstellung auf Heckantrieb bei den Single-Motor-Varianten und als primäre Antriebsquelle bei der Dual-Motor-Variante bedeutet auch, dass der Polestar 2 noch mehr Fahrspass bietet, da die Kraftentfaltung von der Gewichtsverlagerung auf die Antriebsräder



profitiert.

Trotz grösserer Batterien, stärkerer Motoren und grösserer Reichweite sind die Kohlendioxidemissionen über den Lebenszyklus bei den Versionen mit der neuen 82-kWh-Batterie um 1,3 Tonnen gesunken. Seit Auslieferungsbeginn des Polestar 2 im Jahr 2020 wurde sein CO₂-Fussabdruck von der Produktion bis zur Auslieferung kontinuierlich reduziert. Das Ergebnis ist eine CO₂-Einsparung von insgesamt zwölf Prozent



beziehungsweise drei Tonnen in drei Jahren.

Over-the-Air-Updates

Durch Over-the-Air(OTA)-Softwareupdates erhält der Polestar 2 Aktualisierungen und Verbesserungen ganz einfach remote und entwickelt sich stetig weiter. Anfang Juni wurde mit einem OTA auch der Zugriff auf die YouTube-App ermöglicht. Im September folgte die Verfügbarkeit von Prime Video. Beide Apps können beim Parken oder Laden zum Streaming im Auto genutzt werden.

www.polestar.com



Polestar 3 – der SUV für das Elektrozeitalter

Das elektrische Performance-SUV Polestar 3 kann ab sofort in den Polestar Spaces Zürich und Luzern physisch erlebt werden. Testfahrten werden voraussichtlich ab dem zweiten Quartal 2024 in der Schweiz möglich sein.

Der Polestar 3 präsentiert sich mit einem neuen aerodynamischen Profil, bei dem besonderer Wert auf die Beibehaltung der typischen Merkmale eines SUV gelegt wurde, einschliesslich einer kraftvollen und breiten Positur. Dies wurde durch subtile, aber effektive aerodynamische Optimierung erreicht – darunter ein vorne in die Motorhaube integrierter Aero Wing sowie ein Aero Wing und Aero Blades am Heck. Die Interieur-Materialien des Polestar 3 wurden aufgrund ihrer Nachhaltigkeitsmerkmale ausgewählt und sorgen gleichzeitig für eine hochwertige Ästhetik und luxuriöse Haptik. Dazu gehören «bio-attributed» MicroTech, tierschutzkonformes Leder und vollständig rückverfolgbare Bezüge aus Wolle.

Serienmässig verfügt der Polestar 3 über insgesamt fünf Radarmodule, fünf externe Kameras und zwölf Ultraschallsensoren, die zahlreiche fortschrittliche Sicherheitsfunktionen unterstützen. Die Smart Zone an der Fahrzeugfront, in der mehrere nach vorne gerichtete Sensoren, ein beheiztes Radarmodul und eine Kamera untergebracht sind, wird zum Markenzeichen des Polestar-Designs.

Mit NVIDIA DRIVE

Der Polestar 3 ist das erste Fahrzeug von Polestar, das mit dem NVIDIA-DRIVE-Core-Computer mit Software von Volvo Cars ausgestattet ist. Die leistungsstarke Auto-

mobilplattform von NVIDIA verarbeitet Daten von den zahlreichen Sensoren und Kameras des Fahrzeugs, um fortschrittliche Fahrerassistenz-Sicherheitsfunktionen und Fahrerüberwachung zu ermöglichen. Android Automotive OS ist das Betriebssystem des Fahrzeugs, das gemeinsam mit Google entwickelt wurde und über ein 14,5 Zoll grosses Display in der Fahrzeugmitte bedient wird.

Zur Lancierung ist der Polestar 3 in einer heckantriebsbetonten Dual-Motor-Konfiguration erhältlich. Das Serienfahrzeug leistet insgesamt 360 kW und 840 Nm Drehmoment. Mit dem optionalen Performance-Paket beträgt die Gesamtleistung 380 kW und 910 Nm. Um Energie zu sparen, steht für den hinteren Elektromotor eine Entkopplungsfunktion zur Verfügung, mit der das Fahrzeug unter bestimmten Umständen nur mit dem vorderen Elektromotor betrieben werden kann. Die serienmässige Zweikammer-Luftfederung bietet eine fortschrittliche Fahrwerkskontrolle, die es dem Polestar 3 ermöglicht, zwischen komfortableren und dynamischen Federungseigenschaften zu wechseln. Das Fahr-



zeug kann seine aktive Dämpfergeschwindigkeit alle zwei Millisekunden (500 Hz) elektronisch anpassen.

Bis zu 610 Kilometer Reichweite

Ein 111-kWh-Batteriepaket verleiht dem Polestar 3 eine grosszügig geplante Reichweite von bis zu 610 Kilometer WLTP (vorläufige Daten). Eine serienmässige Wärmepumpe hilft dem Polestar 3, die Umgebungswärme für die Klima- und Batteriekonditionierung zu nutzen. Der Polestar 3 ist ausserdem für bidirektionales Laden ausgerüstet und bietet damit die Möglichkeit, in Zukunft auch Vehicle-to-Grid und Plug-and-Charge zu nutzen.

www.polestar.com



Von der Oldtimerreparatur bis zum Postautoausbau

Die interBUS AG ist spezialisiert auf die Instandhaltung von Linien- und Reisebussen, ist aber auch, was andere Fahrzeuge betrifft, ein absoluter Allrounder. Dabei bietet sie ein Komplettpaket an und erledigt so gut wie alle Arbeiten inhouse. Herausfordernd ist dabei insbesondere die Lieferzeit der Ersatzteile, aber auch der technologische Wandel, dem das Unternehmen «aktiv, aber nicht zu proaktiv» begegnet.

Der Betriebsleiter der Mechatronik Stefan Aeschlimann und der Serviceberater Nicola Wüthrich stehen den aktuellen Entwicklungen in der Branche mit gemischten Gefühlen gegenüber. «Wir sehen einen Aufschwung des Busverkehrs in der Schweiz, der steigende Wechsel zu Elektrofahrzeugen ist allerdings eine Herausforderung», erzählen sie. Und fügen an: «Wir sind aber gut darauf vorbereitet, diesen Weg mit unseren Kundinnen und Kunden zu beschreiten.» Es gilt aktiv dabeizubleiben und vorauszudenken, gleichzeitig aber nicht zu proaktiv zu agieren, denn schliesslich weiss man nie, welche Änderungen auch nachhaltig bestehen bleiben.



PUBLIREPORTAGE



WERKSTATTENRICHTUNGEN.
WASCHANLAGEN.
WERKZEUGE.

Mobile Kempower Schnellladestation für PW und Lkw

Die T-Serie ist eine mobile Gleichstrom-Schnellladestation für alle Typen von Elektrofahrzeugen. Platzieren Sie die T-Serie an einem für Sie optimalen Standort, indoor oder outdoor. Schliessen Sie sie an eine 63A- oder 32A-Steckdose an und Ihre Ladestation ist sofort einsatzbereit.

- Model T500 für PW
- Model T800 für Busse und schwere Fahrzeuge mit Hochvoltbatterien

Zukunftsorientierte Ausstattung

Die Entscheidung für die zukünftige Ausstattung wurde aber schnell gefällt: Es musste eine Schnellladestation für die Elektrofahrzeuge angeschafft werden. Die Anforderungen an das Gerät waren klar: mobil, nicht zu schwer, umweltverträglich und für den Outdooreinsatz geeignet. Ausserdem musste die Möglichkeit bestehen, die Ladungen aufzuzeichnen. Nachdem sich drei Produkte verschiedener Hersteller in der engeren Auswahl befunden hatten, fiel die Wahl schliesslich auf die Schnellladestation Kempower T800, unter anderem deshalb,

weil die KSU das Gerät innerhalb sehr kurzer Frist liefern konnte. Eine gute Wahl, denn die gewählte Schnellladestation von Kempower erfüllte nicht nur alle gewünschten Kriterien, sondern sie schnitt auch in den Testperioden anderer Betriebe am besten ab. Die Inbetriebnahme musste nicht begleitet werden, da das Gerät einfach zu handhaben ist. Mit der Chargeye-online-Lademanagementplattform wird dem Benutzer ermöglicht, den Ladevorgang mitzuverfolgen und die Auslastung der Ladestationen genauso wie die Kosten im Blick zu behalten.

www.ksu.ch





KEMPOWER

Defining charging



QUALITÄT SETZT SICH DURCH.

Ganzheitliche Schnell-Ladelösungen für Elektromobilität bei KSU.



WERKSTATTEINRICHTUNGEN.
WASCHANLAGEN.
WERKZEUGE.

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



Vom Lifestyle-Kompakt-SUV EQA über die elegante Businesslimousine EQE bis hin zum luxuriösen EQS SUV lässt sich Zukunft heute schon ebenso angenehm wie nachhaltig erleben.

Die Mercedes-Benz-EQ-Modelle: beste Perspektiven mit Elektromobilität

Lokal emissionsfreie Antriebe mit unvergleichlichem Ansprechverhalten, langstreckentaugliche Reichweiten, stilvoll-futuristisches Design und komfortables Hightech-Ambiente: Mercedes-Benz setzt mit seinen rein elektrischen EQ-Modellen in jedem Fahrzeugsegment einen Masstab für wegweisende Elektromobilität.

Mercedes-Benz engagiert sich mit seiner alle Unternehmensbereiche umfassenden Nachhaltigkeitsstrategie kompromisslos für ressourcen- und klimaschonende Mobilität innerhalb des gesamten Wertschöpfungskreislaufs. Es ist das erklärte Ziel der Marke mit dem Stern, bis Ende dieses Jahrzehnts überall dort, wo

es die Marktbedingungen erlauben, vollständig auf Elektromobilität umzusteigen. Dass sich Mercedes-Benz auf dem besten Weg befindet, lässt sich eindrücklich an seiner aktuellen Palette elektrischer Fahrzeuge erkennen. Sein konsequentes Engagement für nachhaltige und ganzheitlich gedachte Lösungen stellt das Unternehmen auch mit komplementären Innovationen unter Beweis: zum Beispiel mit optimalen Ladelösungen wie der Mercedes-Benz Wallbox für zu Hause oder Mercedes me Charge für europaweit bequemes Laden und Bezahlen sowie weiteren auf die Annehmlichkeiten der Elektromobilität ausgerichteten Services.

haltigkeitsstrategie von Unternehmen, die ein Zeichen für die Zukunft setzen wollen. Sie können sich heute aus einem exzellenten Angebot in jeder Kategorie für das exakt auf ihre Bedürfnisse zugeschnittene EQ-Modell entscheiden – und sich gleichzeitig an der Design- und Ingenieurskunst von Mercedes-Benz erfreuen.

EQA und EQB

Sportlich, kompakt, elektrisch: Das ist der Mercedes-Benz EQA mit einer Reichweite von bis zu 560 Kilometern, der für modernen Lifestyle steht. Mit seinem Black-Panel-Grill mit LED-Leuchtband, den LED-



Mercedes-Benz EQB

Die ganze Fahrzeugpalette für jedes Bedürfnis

Mobilität mit lokal emissionsfreien Fahrzeugen ist ein bedeutender Bestandteil der Nach-



Mercedes-Benz EQA



Mercedes-Benz EQE SUV

High-Performance-Scheinwerfern und dem LED-Leuchtband am Heck trägt er die unverkennbare EQ-Signatur. Die weit aussen positionierten Heckleuchten ermöglichen eine sehr breite Laderaumöffnung, was den Nutzwert dieses kompakten Elektrofahrzeugs weiter steigert. Das Interieurdesign zeichnet sich durch ein stilvolles Ambiente aus und besticht durch ein volldigitales Cockpit mit Multifunktionsportlenkrad sowie dem MBUX-Multimediasystem. Der



Mercedes-Benz EQS SUV

EQE und EQS

Elektrische Businesslimousine in voller Eleganz: Das ikonische One-Bow-Design unterstreicht den dynamischen Charakter des EQE, der mit einer Reichweite von bis zu 682 Kilometern und einzigartigem Komfort begeistert. Zum umfangreichen Verwöhnprogramm gehören feinste Materialien, exklusive EV-Sounds, speziell komponierte Düfte, Multikontursitze und die raumschiffartige Atmosphäre mit Ambientebeleuchtung. Zu den weiteren

aufregenden Highlights zählen das digitale Cockpit, der optionale Hyperscreen, in dem drei Displays unter einer Glasfläche von der Fahrer- bis zur Beifahrerseite nahtlos zu einem grossen Bildschirm verschmelzen, das MBUX-Infotainmentsystem und das Burmester®-Surround-Soundsystem. Der EQS mit einer Reichweite von bis zu 781 Kilometern ist die elektrische Luxusklasselimousine per Definition.

Mit seinem One-Bow-Design erscheint der EQS wie ein hochelegantes Coupé, während das Raumangebot dem einer Limousine entspricht. Das Interieur mit seiner edlen Ausstattung zeugt auf der ganzen Linie von beispielhaftem luxuriösem Komfort: Von den klimatisierten Multikontursitzen im Fond über den serienmässigen MBUX-Hyperscreen mit MBUX-Multimediasystem bis hin zum optionalen MBUX-Augmented-Reality-Head-up-Display lässt der EQS keine Wünsche offen.

EQE SUV und EQS SUV

Nachhaltige Elektromobilität im Grossformat: Der komfortable, geräumige und bis aufs kleinste Detail auf hohe Funktionalität und Effizienz ausgelegte EQE SUV

mit einer Reichweite von bis zu 593 Kilometern ist das neueste Mitglied der Mercedes-Benz-EQ-Familie. Die elegant-dynamische Designlinie verleiht dem EQE SUV eine innovative Ästhetik, die sich auch in den voll versenkbaren Türgriffen und dem neuen LED-Rücklicht manifestiert, das eine bessere Lichtstreuung für mehr Sicherheit bietet. Der elegante Diffusor und die Endrohrblenden betonen das stilvolle Erscheinungsbild zusätzlich. Mit seinem grosszügigen Raumangebot, den Komfortsitzen und dem optional erhältlichen übersichtlichen Hyperscreen macht der flüsterleise, kraftvolle EQE SUV jede Reise zum Erlebnis.

Der EQS SUV mit bis zu sieben Sitzen und einer Reichweite von bis zu 616 Kilometern repräsentiert das Nonplusultra luxuriöser Elektromobilität für jedes Terrain und vereint die Vorzüge einer Luxuslimousine mit dem Raumgefühl eines SUV. Das ästhetisch vollendete Exterieur im Purpose-Design brilliert mit aerodynamischer Optimierung bis ins kleinste Detail. Der serienmässig mit der Luftfederung AIRMATIC und mit der Vorklimatisierung THERMATIC ausgerüstete EQS SUV ist in aller Konsequenz und mit exklusiven Materialien auf höchsten Komfort ausgerichtet. Im Innenraum des EQS SUV herrscht von den perfekt geformten Sitzen über das volldigitale Cockpit mit MBUX-Multimediasystem bis hin zum optionalen faszinierenden Hyperscreen noble Eleganz. Finden Sie jetzt das Mercedes-Benz-EQ-Modell, das zu Ihnen und Ihrem Unternehmen passt.



Mercedes-Benz EQE

Mercedes-Benz EQB mit seinem kantigen, charakterstarken Design und einer Reichweite von bis zu 507 Kilometern eröffnet eine neue Dimension im Berufs- und Familienleben: Dank überragendem Raumangebot, flexiblem Sitzkonzept und der optionalen dritten Sitzreihe finden bis zu sieben Personen komfortabel Platz. Und der grosse Laderaum mit einem Volumen von bis zu 1710 Litern kann für alle möglichen Anforderungen hochvariabel genutzt werden. Interessant für Businesskunden: Neu ist der EQB auch mit Anhängerkupplung erhältlich. Modernes Hightech-Ambiente im grosszügig gestalteten Innenraum, intelligente Fahrerassistenzsysteme und das herausragende MBUX-Multimediasystem sorgen für ein Fahrerlebnis der besonderen Art.



Mercedes-Benz EQS

Warum dynamisches Lastmanagement NICHT die bestmögliche Lösung ist



Sollen zwei oder mehr Elektrofahrzeuge gleichzeitig laden, kann dieser Mehrbedarf an Strom unter Umständen die Leistung des vorhandenen Netzanschlusses übersteigen. Ein Lastmanagementsystem ist besonders in Mehrfamilienhäusern und Flottendepots die obligate Lösung. Davon gibt es aber mehrere Varianten. Nur eine ist empfehlenswert.

von Marco Piffaretti

Wenn mehrere Elektroautos gleichzeitig laden, reicht die verfügbare Leistung des jeweiligen Netzanschlusses eventuell nicht mehr aus. Damit dennoch alle Fahrzeuge laden können, wird ein Lastmanagementsystem eingesetzt. Dies ist eine Software, die lokal und/oder über die Cloud agiert, welche die Energieflüsse steuert. Dazu koppelt das System alle Ladestationen untereinander und stimmt die Ladevorgänge aufeinander ab, indem zum Beispiel die Ladeleistung aller ladenden Fahrzeuge gleichzeitig verringert wird. Dies lässt sich jedoch nicht beliebig reduzieren, da bei AC-Wallboxen

der Mindeststrom 6A beträgt. Alternativ werden die Fahrzeuge beispielsweise im Halbstundentakt abwechselnd geladen, also ein Teil der Fahrzeuge mit voller Leistung, während die anderen pausiert werden.

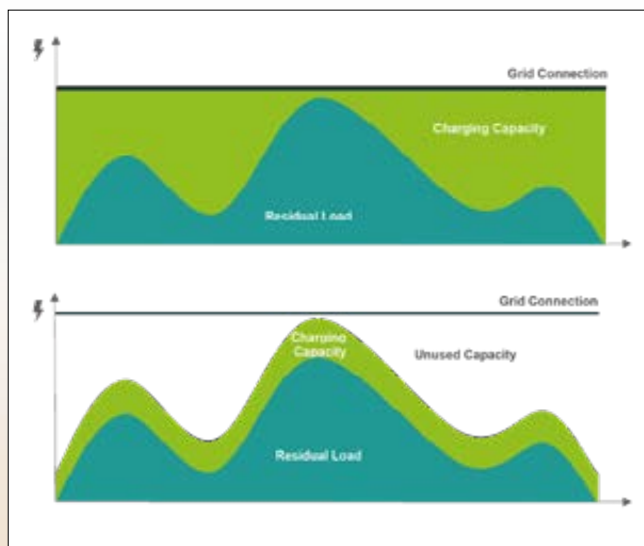
Ein Lastmanagementsystem hat das Ziel, den vorhandenen Netzanschluss optimal auszulasten und möglichst fair alle Fahrzeuge so schnell es geht zu laden. So wird eine Verstärkung der Anschlussleistung oder gar ein neuer Transformator erst viel später notwendig, oder es kann



ganz darauf verzichtet werden. Da Wohngebäude, Parkplätze und Tiefgaragen in der Regel ohne grosse Leistungsreserven ausgelegt wurden, ist bei mehreren Ladepunkten typischerweise immer ein Lastmanagementsystem notwendig. Gemäss SIA2060 ist ein Lastmanagement ab zwei Elektrofahrzeugen notwendig.

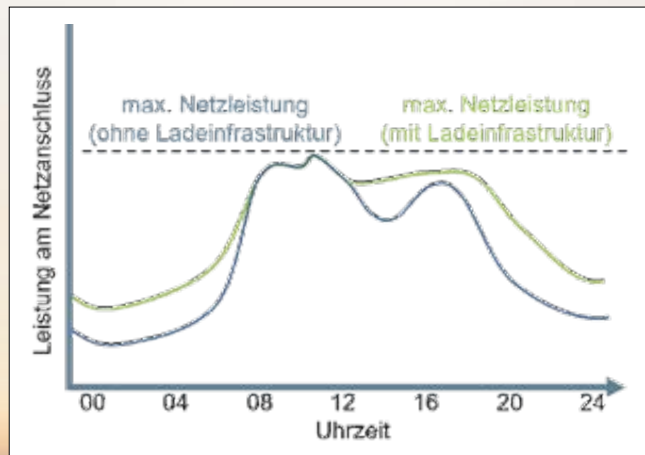
Statisches Lastmanagement

Beim statischen Lastmanagement wird eine festgelegte maximale Leistung auf die eventuell über die Zeit variierende Anzahl an Ladepunkten aufgeteilt. Die Leistung wird zum Beispiel in einer Master-Ladestation einprogrammiert und per Datenleitung an die Client-Ladestationen übermittelt. Diese Ansteuerung kann auch per Internet via Onlinetool erfolgen. Dazu werden die Ladestationen mit einer Internetbox verbunden und über einen proprietären (bisher die



Ein statisches respektive dynamisches Lastmanagement für Ladestationen von Elektroautos ist heute Standard.

Dynamisches Lastmanagement ermöglicht es, die Ladeleistung der verfügbaren Leistung dynamisch anzupassen.



meistgenutzte Lösung) oder einen herstellerübergreifenden Code angesteuert.

Dynamisches Lastmanagement

Beim dynamischen Lastmanagement wird hingegen die aktuelle verfügbare Leistung am Netzanschluss kontinuierlich gemessen und die Ladeleistung dementsprechend laufend angepasst. Die Leistung kann variieren, weil der Gebäudebedarf und/oder die Produktion der Photovoltaikanlage variiert. Die Differenz zwischen Verbrauch und Produktion ist das, was als Input für das Lastmanagementsystem zählt, insofern nur Solarstrom geladen werden soll. Ohne Solarstrom ist es die Differenz zwischen Hausverbrauch und maximaler Anschlussleistung. Die aktuellen Leistungen werden direkt am Netzanschluss gemessen und in Echtzeit per Datenleitung entweder an eine lokale Steuerbox oder an ein Onlinetool gesendet. Dort werden die Daten verarbeitet und dann an die einzelnen Lade-

stationen übertragen. Alternativ zur Datenleitung kann je nach System WLAN oder Powerline benutzt werden.

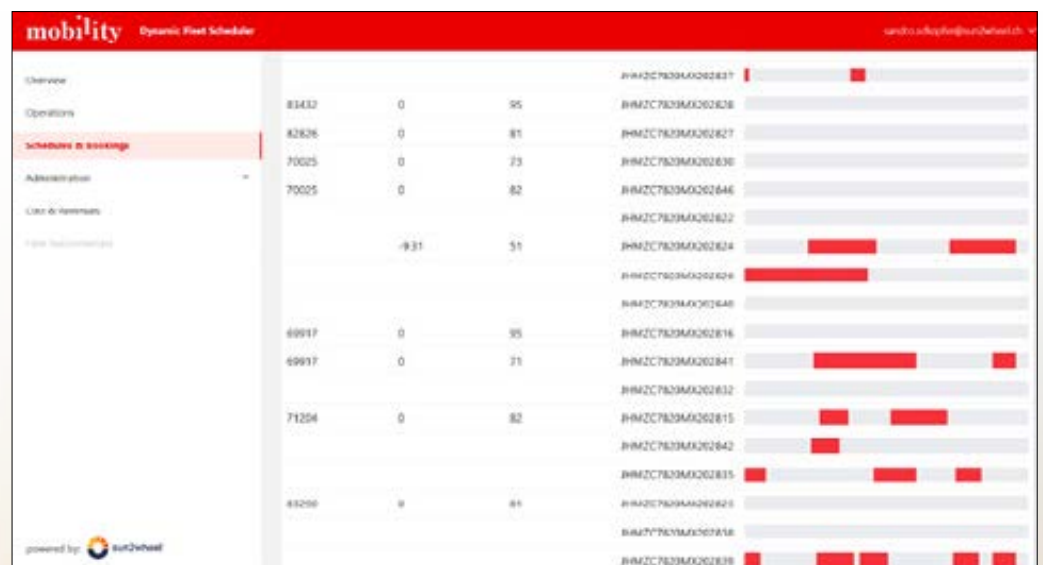
Intelligentes Laden & Flexibilität

Das Ziel eines Lastmanagements, sowohl eines statischen als auch eines dynamischen, ist immer dasselbe: so schnell wie möglich alle Elektrofahrzeuge «voll» zu laden. Der Zustand des Fahrzeugs (SOC = State Of Charge) und der unterschiedliche Einsatz, also zum Beispiel unterschiedliche Abfahrtszeiten, werden jedoch weder beim statischen noch beim dynamischen Lastmanagement berücksichtigt. Im Durchschnitt sind die Fahrzeuge nach wenigen Stunden vollgeladen und «warten» dann stundenlang, bis sie jemand benutzt. Das heisst aber, dass jegliche potenzielle Flexibilität «vernichtet» wird, denn einmal voll, kann die Ladeleistung nicht mehr geregelt werden.

Aber was ist Flexibilität im Stromnetz überhaupt? Es ist die dynamische Veränderung von Einspeisung oder Entnahme anhand eines externen Signals (zum Beispiel Rundsteuerungssignal oder variierendes Preissignal) mit dem Ziel, eine «Stabilisierung» des Stromnetzes zu ermöglichen. Diese Dienstleistung zugunsten des Energiesystems geschieht auf Ebene ZEV (Zusammenschluss zum Eigenverbrauch), EVU (Energieversorgungsunternehmen), VNB (Verteilnetzbetreiber) oder Übertragungsnetzbetreiber swissgrid, wo sie helfen kann, die Balance der 50 Hz im Stromnetz aufrechtzuerhalten. Dieses Bedürfnis der Netz- oder Systemdienstleistung ist nicht neu. Fossile und Wasserspeicherkraftwerke können ihre Erzeugungsleistung zwar an die von den Stromverbrauchern vorgegebenen Lastprofile anpassen, wenn auch mit einer gewissen Verzögerung, wenn jedoch volatile erneuerbare Energiequellen wie Wind oder Sonne wetterabhängig in das Netz einspeisen, muss das Netz kurzfristig ausbalanciert werden. Immer dringender werden also Lösungen benötigt, die es ermöglichen, dass der Strombedarf flexibel an das Stromangebot angepasst werden kann. Genau das kann ein bedarfsgerechtes Lastmanagement bieten. Elektrofahrzeuge können so auch netzdienlich (lokal) respektive systemdienlich (national und international) geladen werden.

Bedarfsgerechtes Lastmanagement

Ein bedarfsgerechtes Lastmanagement hat die Fähigkeit, die Bedürfnisse der einzelnen Fahrzeuge beziehungsweise deren Fahrer zu berücksichtigen und aufgrund dieser Inputs einen individuellen Ladeplan für



Ladestatus-Zielwerte werden bei der privaten Nutzung mit der Smartphone-App durch die Nutzer definiert; bei Flotten wird das Ganze automatisch aufgrund der Buchungen definiert.

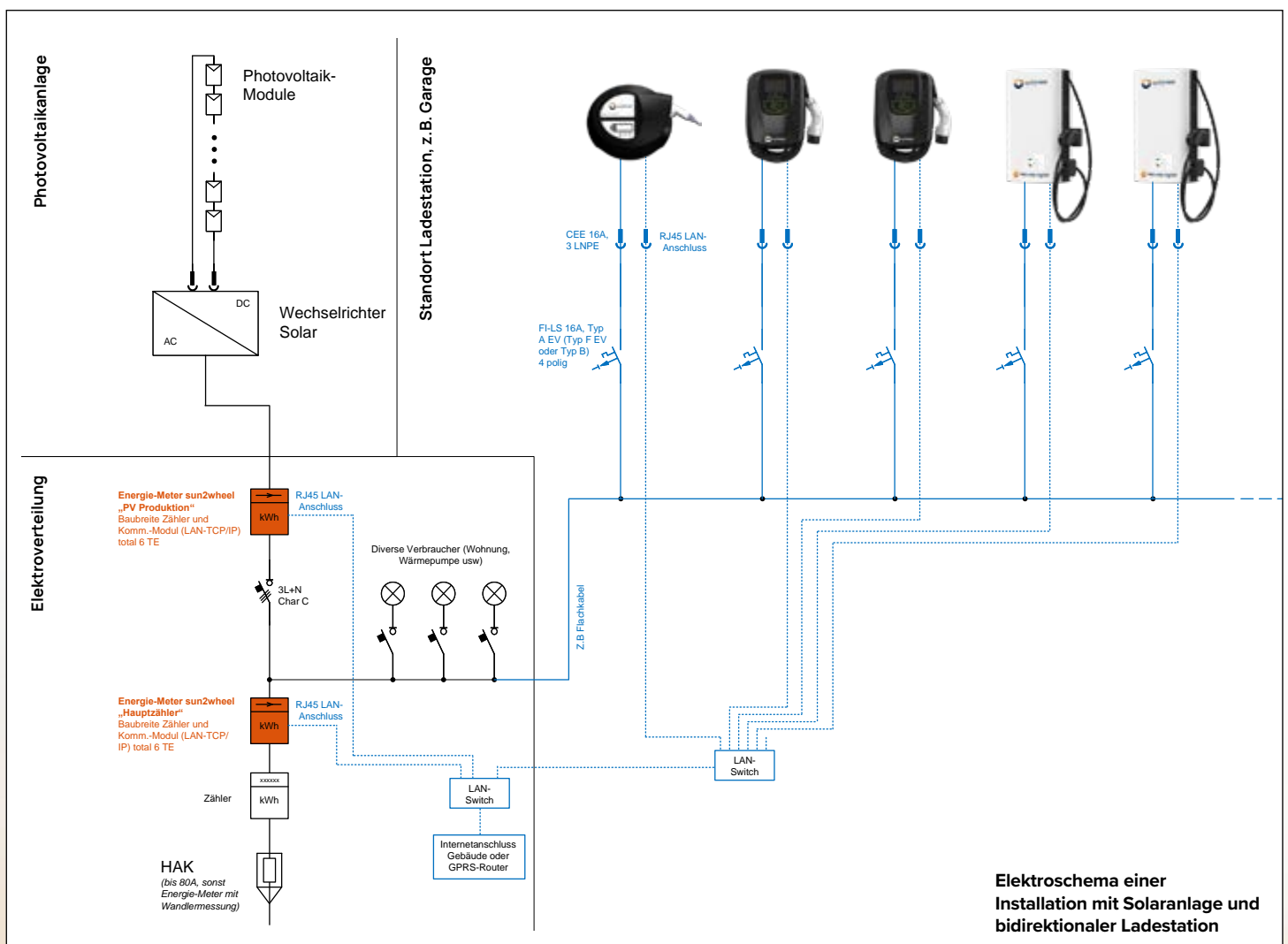
jedes einzelne Elektrofahrzeug zu erstellen. Der Ladeplan wird ständig aktualisiert und angepasst. Bei einem privaten Fahrzeug ist der Input typischerweise ein SOC-Zielwert, welchen man für jeden Wochentag separat einstellen kann. Man kann zum Beispiel einstellen, dass das Fahrzeug immer mindestens auf 70 Prozent SOC geladen werden soll, die restliche Menge bis 100 Prozent jedoch erst, sobald es auch flexibildienstlich ist. An einem fixen Tag im Homeoffice kann der Mindestladezustand auf 50 Prozent gesenkt werden, weil das Fahrzeug ja voraussichtlich nicht genutzt wird. Samstags kann man hingegen 90 Prozent einstellen, um es für längere Ausflüge nutzen zu können. Fazit: Wichtig für eine bedarfsgerechte Ladung sind die Einstellungen über den Mindestladezustand des Fahrzeuges, welcher vom System nie unterschritten wird, um die gewohnte Mobilität nicht einzuschränken.

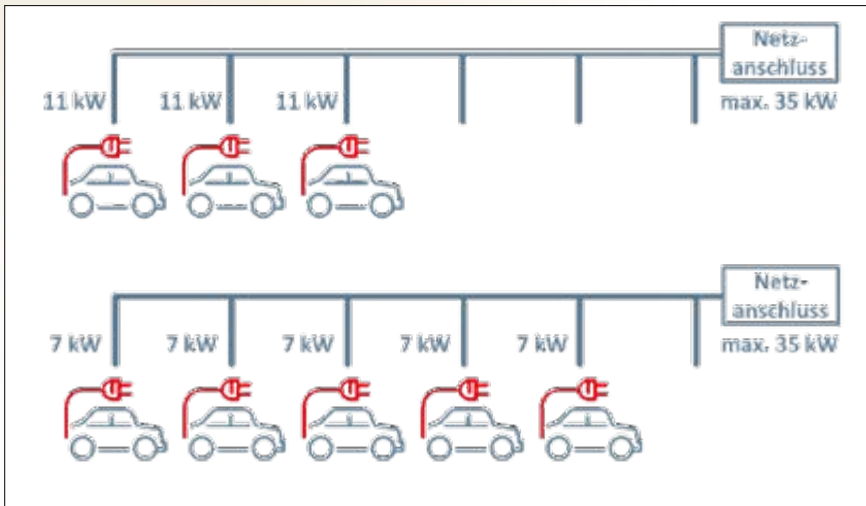
Wenn es sich um eine Flotte handelt, ist die Regelung noch einfacher, weil der gewünschte Ladezustand jedes Fahrzeuges von der jeweiligen Buchung



abhängig ist. Dies ermöglicht es dem System, einen sehr genauen individuellen Ladeplan zu erstellen und diesen laufend aktualisiert zu halten. Auf der sun2wheel-

Plattform, wie sie im Pilotprojekt V2X Suisse bei Mobility eingesetzt wird, läuft dies vollautomatisch im Hintergrund ab und wird minütlich aktualisiert.





Die verfügbare Netzanschlussleistung, hier beispielhaft 35 kW, wird dank des statischen Lastmanagements – je nach Anzahl der zu ladenden Fahrzeuge – auf die einzelnen Ladestationen aufgeteilt, unabhängig vom State of Charge (SoC), dem Kundenbedürfnis oder der Priorität der Benutzung.

Die Möglichkeit, Fahrzeugladungen individuell zu priorisieren, hat den grossen Vorteil, dass die Bedürfnisse der Nutzenden besser erfüllt werden und gleichzeitig der Netzanschluss so tief wie möglich gehalten werden kann – also eine Win-Win-Situation sowohl für die Investitionen in den Netzanschluss wie auch für die Zufriedenheit der Fahrzeugbenutzer. Der neue Artikel 17B der StromVG, welcher im Rahmen des Mantelerlasses vom Schweizer Parlament am 29. September 2023 beschlossen wurde, sieht richtigerweise auch vor, dass die Flexibilität honoriert werden muss. Dieser Markt ist also im Entstehen.

Das Ganze hat übrigens noch einen weiteren positiven Effekt, welcher nicht unterschätzt werden darf: Wenn Batterien bei 100 Prozent vollgeladen herumstehen, altern sie deutlich schneller als bei niedrigerem SOC, was ebenfalls für die Flexibilitätsladung spricht.

Installation

Damit das bedarfsgerechte Lastmanagement weiss, was gerade im Gebäude und bei der Solaranlage passiert, werden zwei Energie-Zähler (Smart-Meter) in das Elektrotaubau eingebaut (wie beim dynamischen Lastmanagement). Diese messen einerseits die Bilanzsumme am Einspeisepunkt und andererseits die Produktionsleistung der Solaranlage. Anhand dieser Daten weiss das System, mit welcher Gesamtleistung es die Elektrofahrzeuge laden soll. Das System ist kompatibel mit allen Solaranlagen und eine Nachrüstung ist problemlos möglich. Mit

dem Einsatz einer bidirektionalen Ladestation können Fahrzeuge damit ebenfalls nach Bedarf entladen werden.

Das Lastmanagement von sun2wheel ist imstande, eine unbeschränkte Anzahl Ladestationen anzusteuern. Die Ladestationen können auch über Modbus angesteuert werden, was die Integration in verschiedene Smart-Home-Steuerungen ermöglicht.

Vorteile

Statische oder dynamische Lastmanagementsysteme vernichten also die Flexibilität. Ein bedarfsgerechtes Lastmanagement ermöglicht hingegen maximale Ersparnisse beim Netzanschluss respektive dessen Ausbau. Anders gesagt können mehr E-Fahrzeuge am selben Standort geladen werden, egal ob Mehrfamilienhaus, Einstellhalle oder Flottendepot. Zusätzlich kann die Flexibilität an mehrere Abnehmer angeboten werden, welche diese Flexibilität finanziell vergüten. Je mehr erneuerbare Energien in das Netz eingespeist werden, desto mehr Flexibilität wird benötigt und desto mehr steigt das Entgelt dafür. Erste Verteilnetzbetreiber haben bereits variable Netztarife angekündigt, welche ab 1. Januar 2024 im Viertelstundentakt zwischen 13 und 50 Cent/kWh variieren. Genau solche dynamischen Preissignale ermöglichen einen beträchtlichen finanziellen Nutzen für die Benutzer. Aus diesem Grund ist ein bedarfsgerechtes Lastmanagement deutlich sinnvoller als ein dynamisches oder statisches Lastmanagement, welche eigentlich verboten gehören.

ION^{*}icept
ION^{*}icept SUV

Entwickelt für mehr
Leistung im Winter



Official Partner of

FORMULA E

DS Automobiles ele

Seit der Gründung von DS Automobiles im Jahr 2015 steht die Elektrifizierung im Mittelpunkt der Entwicklung der Marke. Wertvolles Know-how sammeln die Franzosen dafür in der Formel E. Wir waren beim prestigeträchtigsten Rennen der Saison, dem Heim-GP von DS Penske in Monaco, dabei.

von Michael Lusk



Elektrifizierte Monaco

25 Jean-Éric VERGNE

HANKOOK

AUTOMOBILES
FORMULA 1 TEAM
PENSKE

25



Die FIA-Formel-E-Meisterschaft ist verglichen mit anderen eine junge Rennserie. Lanciert wurde die Meisterschaft für Elektro-Formelwagen 2014 unter anderem auf Initiative von Jean Todt. Noch jünger ist die Automarke DS Automobiles. Die Premiummarke aus Paris wurde erst 2015 ins Leben gerufen. Weil die Franzosen aber schon damals eine klare Elektrifizierungsstrategie verfolgten, stieg DS Automobiles als erster Premiumhersteller gleich in seiner ersten und der zweiten Saison der Formel E in diese Meisterschaft ein. Der Verlauf in der letzten Dekade kann sich mehr als sehen lassen, es konnten schon zahlreiche Erfolge gefeiert werden: in den vergangenen zehn Saisons vier Meistertitel, 17 Rennsiege, 50 Podestplätze und 23 Pole-Positionen.

In Monaco war das Rennglück allerdings nicht aufseiten von DS Automobiles: Beide Fahrer mussten das Feld wegen einer Strafe aufgrund von falschem Reifendruck von ganz hinten aufrollen. Und obschon das Team und die Fahrer sich gerade im Fürstentum an der Cote d'Azur mächtig ins Zeug legten und etliche



Jean-Éric Vergne gewann das Formel-E-Rennen in Indien.



Kontrahenten auf dem engen Stadtkurs hinter sich liessen, resultierten am Ende «nur» die Plätze sieben und neun. Immerhin waren die Tribünen gut gefüllt – die Formel E übt auch in Monaco dank ihrer technischen Faszination eine hohe Anziehungskraft auf die



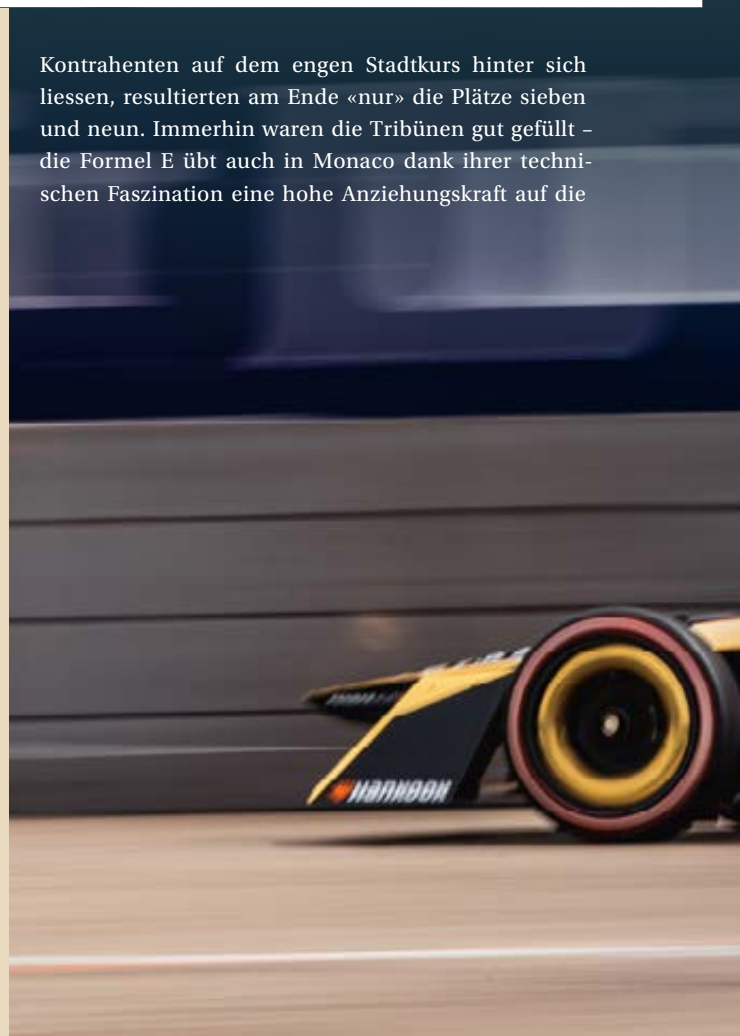
Stoffel Vandoorne trug ebenfalls zum Erfolg von DS Automobiles bei.



DS Automobiles errang einen Sieg, drei Podiumsplätze und eine Pole-Position.



Jedes Modell von DS Automobiles ist auch elektrifiziert verfügbar.



Fans aus. Schliesslich ist die voll-elektrische Rennserie mehr als klassischer Motorsport. Formel E ist Motorsport 2.0. Der Geist der Formel E liegt darin, das Rennsporterlebnis zu den Familien und Menschen in die Städte zu bringen und dabei wie DS Automobiles trotzdem mit Toppespeed, am Casino vorbei, durch die Fairmont-Kurve oder durch den Tunnel am Hafen zu düsen.

Technologietransfer in die Serie

Aber nicht nur auf der Rennstrecke geben die Franzosen Vollgas. Auch bei den Serienmodellen steht DS Automobiles unter Strom und hat im vergangenen Jahr einen wichtigen Schritt in Sachen Elektrifizierung vollzogen. Jedes Modell der Premiummarke ist mittlerweile in einer elektrifizierten Version verfügbar. Das reicht vom vollelektrischen DS 3 E-TENSE mit einer Reichweite von bis zu 320 Kilometern über den DS 7 E-TENSE 4x4 als 360 PS starker Plug-in-Hybrid bis hin zum ebenso potenten DS 9 E-TENSE. In allen steckt Know-how aus der Formel E.

Die gewonnene Erfahrung kommt der Energieverwaltung bei den rein elektrischen und den DS Plug-in-Hybrid-Serienfahrzeugen zugute. So wird für jedes Serienmodell der Marke die optimale Abstimmung gefunden: Anzahl der Gänge und Übersetzung, Motortyp, Gleichgewicht zwischen Drehmoment und Leistung. Zwar unterscheiden sich Rennwagen und Serienfahrzeuge in der Komponentenauswahl, nicht aber in ihrem grundlegenden Konzept. Die Formel E trägt so als technologischer Vorreiter massgeblich zur Entwicklung der elektrifizierten E-TENSE-Serienmodelle bei.



Carla Welti

Insights aus der Formel E

DS Automobiles kooperiert in der Formel E mit der Motorsport-Insiderin Carla Welti alias CARLABELLE.

Mit Hintergrundberichten und Erklärungsvideos während der Rennen bringt sie die spannendste Saison aller Zeiten näher an die Fans.

Die sympathische Motorsportexpertin hält die laufende Formel-E-Saison exklusiv für DS Automobiles fest. Die spannenden Beiträge von hinter den Kulissen veröffentlicht sie sowohl über ihre eigenen Kanäle als auch über diejenigen von DS Automobiles. Rückblicke über die bisherigen Rennen ergänzt Carla Welti mit News zur Formel E. Schliesslich bieten die neuen Regeln und die neuen Rennwagen 2023 noch mehr Rennaction. Neben dem Ablauf in den Boxen von DS Penske um die Weltmeister Stoffel Vandoorne und Jean-Éric Vergne, den Teaminterviews, dem Engagement der Sponsoren sowie den neuen Rennstrecken werden auch die gewonnenen Entwicklungen für die Strassenfahrzeuge von DS beleuchtet. Die neuesten Videos werden jeweils nach dem Rennwochenende publiziert.

www.instagram.com/carlabelle.ch



Schweizer Spitzenleistung: Stromer und Alinghi Red Bull Racing Team

Stromer, der Schweizer Marktführer im Bereich der schnellen E-Bikes bis 45 km/h, unterstützt als offizieller E-Bike-Partner das Alinghi Red Bull Racing Team bei der Vorbereitung auf den 37. America's Cup mit Speed-Pedelects.

Die Trainingsbasis von Alinghi Red Bull Racing befindet sich in der verkehrsreichen Metropole Barcelona. Um die Teammitglieder auf ihren täglichen Fahrten durch die Stadt zu unterstützen, stellt ihnen Stromer eine Flotte an schnellen E-Bikes in den Teamfarben von ARBR zur Verfügung. Die Speed-Pedelects von Stromer bieten dem Team eine effiziente, kraftsparende Form der urbanen Mobilität, um schnell, stressfrei und stilvoll durch die Strassen der Grossstadt zu fahren.

In der Vorbereitung auf den America's Cup spielt das Fahrrad sowohl an Land als auch auf dem Wasser eine Schlüsselrolle. Denn die Energie für die mechanischen Systeme wird an Bord über Pedalsysteme erzeugt, die von vier Besatzungsmitgliedern bedient werden. So werden Speed-Pedelects als moderne Mobilitätslösungen zum verbindenden Element von Stromer und Alinghi Red Bull Racing im gemeinsamen Interesse an Effizienz und Leistung.

Stromer: Elektromobilität der Extraklasse

Stromer ist ein Schweizer Pionier im Bereich der elektrisch unterstützten Fahrräder. Seit 2009 ist das Unternehmen Vorreiter bei der Entwicklung hochwertiger S-Pedelects, die nicht nur leistungsstark sind, sondern auch in puncto Qualität und Design immer wieder neue Massstäbe setzen. Stromer gestaltet als Innovationsleader die Zukunft der Mobilität mit. Aktuelles Beispiel: Stromer beteiligt sich massgeblich an der Entwicklung der Next Generation Solid Ceramic Battery für E-Bikes, einer zukunftsweisenden Technologie im Bereich der Energiespeicherung.



Der America's Cup, die älteste noch heute ausgetragene Segelregatta, wird vor der spanischen Küste in Barcelona ausgetragen.

Stromer setzt sich für zukunftsfähige, umweltschonende Mobilitätslösungen für Privatpersonen und innovative Unternehmen ein. Der Wandel hin zur Mikromobilität hat das Potenzial, über 70 Prozent der Pendlerfahrten mit dem Auto zu ersetzen. Mikromobilität bietet besonders für Firmen die Chance, ihre Treibhausgasemissionen zu reduzieren, ihre Klimaziele schneller zu erreichen und den Stadtverkehr zu entlasten, indem sie ihre Fahrzeugflotten auf schnelle E-Bikes umstellen.

Eine Schweizer Partnerschaft mit gemeinsamen Werten

Die Partnerschaft zwischen Stromer und dem Alinghi Red Bull Racing Team ist eine Hommage an die schweizerische Exzellenz. Die beiden weltbekannten Schweizer Marken verbindet mehr als nur die Herkunft. Es ist die gemeinsame Philosophie, die auf Leistung, Innovation und Siegermentalität basiert. Gemeinsam setzen sie die Segel für eine nachhaltige und zukunftsorientierte Mobilität.

Als Zeichen der auf lange Sicht ausgelegten Mobilitätspartnerschaft hat Stromer ein auf 350 Exemplare limitiertes Sondermodell des Flaggschiffs ST7 in den Teamfarben von Alinghi Red Bull Racing lanciert. Zudem bringt Stromer im Herbst 2023 das ST3 Alinghi Red Bull Racing Special Edition auf den Markt, das mit einer exklusiven Alinghi-Red-Bull-Racing-Tasche und dem Stromer Alinghi Red Bull Smart Helmet ausgeliefert wird, die nur im Set mit dem E-Bike erhältlich sein werden.

Das ARBR-Team befindet sich voll in der Vorbereitung auf dieses ruhmreiche Rennen.



[stromerbike.com](https://www.stromerbike.com)
[alinghiredbullracing.com](https://www.alinghiredbullracing.com)

Umweltbewusst unterwegs

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

Alle Wege führen nach Rom

Mit dem E-Auto nach Rom zu fahren, ist 2023 kein grosses Abenteuer mehr. Durch Rom schon eher. Wir haben deshalb einen E-Scooter in den Kofferraum gepackt und probiert, zum Petersdom zu gelangen, während der Papst das Angelusgebet hält.

von Michael Lusk

Wer schon einmal in Rom war, kennt das Chaos auf den Strassen der ewigen Stadt. Autos, Roller, Velos und Fussgänger wuseln kreuz und quer durcheinander. Einen freien Parkplatz im Zentrum zu finden, ist schwieriger, als eine Audienz beim Papst zu bekommen. Die Lösung: die letzte Meile auf einem E-Scooter respektive E-Trotti zurücklegen und etwas ausserhalb parkieren. Wir haben deshalb einen Doppeltest aufgelegt und sind nicht einfach «nur» mit dem voll-elektrischen Audi RS e-tron GT die knapp 1000 Kilometer lange Strecke nach Rom gefahren, sondern haben kurzerhand noch einen E-Scooter in den Kofferraum gepackt.

Mit dem E-Auto durch Italien

Schon die Hinfahrt bot die Gelegenheit, verschiedene Aspekte der E-Mobilität auszuprobieren. Dabei stand auf einmal nicht die Leistungsentfaltung im Mittelpunkt: Mit seinen 646 PS und 830 Newtonmetern kann es der Audi RS e-tron GT mit jedem Sportwagen aufnehmen. Den Spurt auf 100 km/h schafft das viertürige Coupé in weniger als drei Sekunden, Schluss ist erst bei 250 km/h.

Wir wollten hingegen wissen, wie hoch der Verbrauch in der Realität ausfällt, wenn man normal im Verkehr auf der Autostrada mitschwimmt, und wie viel zusätzliche Zeit wir in Italien mit Laden im Vergleich zu einem Verbrenner einplanen müssen. So viel vorneweg: Es war weniger als gedacht.



475 vs. 0,5 kW: Trotzdem war der Audi E-Scooter in der Stadt schneller als der Audi RS e-tron GT.



Sandbeige ist eine Sonderfarbe von Audi.

Getestet haben wir beide in Rom, hier beim Kolosseum.





In Rom stellten wir den Audi RS e-tron GT in einem Aussenquartier ab und wechselten auf den E-Scooter.



Hier konnten wir der Ansprache des Papstes zuhören.



Einen weiteren Zwischenhalt machten wir am Sabbia d'Oro in Rimini.

Laden, wenn man sowieso steht

Auch weil wir die 1000 Kilometer von Anfang an auf zwei Etappen verteilt haben und das Motto jedes E-Autofahrers «Laden, wenn man steht» bei jedem Halt umsetzten. Am ersten Tag ging's von Zürich nach Bologna. Gerade mal 22 kWh/100 Kilometer zeigte der Bordcomputer auf Schweizer Seite an, als wir die erste Schnellladesäule im Tessin ansteuerten. Nach 15 Minuten (fünf mehr, als die Kaffeepause gedauert hätte) waren genug Kilometer «nachgeladen», um die

restliche Strecke bis an unser Tagesziel durchzufahren.

Am zweiten Tag – dank der Hotel-Ladestation wieder mit vollem Akku – stand die Etappe von Bologna nach Rom auf dem Programm. Der Verbrauch war mittlerweile auf knapp 24 kWh/100 Kilometer gestiegen, was immer noch für 350 Kilometer reale Reichweite genügte. Wieder lotste uns das Navi an eine Schnellladesäule an der Autobahn. Diesmal verlängerten wir die Pause um zehn zusätzliche Minuten. Unterm

Strich brauchten wir also gerade mal eine Viertelstunde mehr, als es gedauert hätte, einen Verbrenner zu betanken. Fazit: Die Mär, dass man im E-Auto Stunden verliert, stimmt definitiv nicht.

Mit dem E-Scooter durch Rom

Was hingegen zutrif: In Rom einen Parkplatz in der Nähe des Petersdoms zu finden, war tatsächlich ein Ding der Unmöglichkeit. Also stellten wir den Audi RS e-tron GT in einem Aussenquartier ab, nahmen den E-Scooter aus dem Kofferraum und düsten mit 0,5 statt 475 kW Richtung Petersplatz. 80 Kilometer und Tempo 20 schafft der Roller, wenn er voll geladen ist. Und er kommt überall durch. Zeit genug also, um nach dem Petersplatz auch noch eine Stadtrundfahrt am Kolosseum, dem Trevi-Brunnen und an der Piazza del Popolo vorbei zu machen, bevor wir ihn wieder im Kofferraum verstauten – und in Richtung Schweiz zurückfuhren.



Auch das Heck des Audi RS e-tron GT scheint in der Sonne.





Alpenglühlen

Gleich 23 Beschleunigungs- und Bremsweltrekorde hat der Rimac Nevera vor wenigen Wochen auf einer Teststrecke gebrochen. Jetzt machte das elektrische Hypercar in den Bergen Zwischenhalt auf dem Weg zum nächsten Rekord. Wir sind den nach einem kroatischen Sturm benannten Überstromer bis zum Alpenglühlen gefahren.

von Michael Lusk





Im Jahr 2009 gründete der damals erst 21-jährige Mate Rimac seine eigene Firma. Schon damals hatte er das Ziel, das schnellste Elektroauto der Welt zu bauen. Damals wurde er dafür noch belächelt. Das ist längst passé. Heute führt er ein Unternehmen mit fast 3000 Mitarbeitern, hat vor zwei Jahren die Mehrheit von Bugatti gekauft und kürzlich auch sein Ziel von damals erreicht: Der Rimac Nevera stellte an einem einzigen Tag gleich 23 Beschleunigungs- und Bremsweltrekorde auf. Der 1914 PS und 2360 Newtonmeter starke Stromer schaffte beispielsweise die Hypercars-Königdisziplin, den 0-400-0-km/h-Test, als erstes Serienauto überhaupt unter 30 Sekunden, genau genommen in 29,93 Sekunden, und nahm dem bisherigen Rekordhalter Koenigsegg fast zwei Sekunden ab. Nicht minder eindrucksvoll sind die 1,82 Sekunden respektive 4,42 Sekunden und 9,23 Sekunden, die der Nevera unter Idealbedingungen auf 100, 200 und 300 km/h in den Asphalt brennt.



Wie viele Hypercars verfügt auch der Rimac Nevera über Flügeltüren.

Dr. Jekyll ...

Wer aber nicht gerade ein eigenes Testgelände, einen Flugplatz oder eine Rennstrecke in der Hinterhand hat, kann das Mr.-Hyde-Potenzial, das der Rimac Nevera geradeaus besitzt, gar nicht nutzen – oder nur einen Bruchteil davon. Umso erstaunlicher ist aber sein Dr.-Jekyll-Charakter, wenn man ohne Messer zwischen den Zähnen fährt. Insgesamt hat der Nevera fünf Fahrmodi, selbst im Range- oder Cruisemodus stehen noch 70 Prozent der Leistung – das sind umgerechnet immer noch absurde 1340 PS – zur Verfügung, und schafft dank 120-kWh-Akku bis zu 550 Kilometer Reichweite.

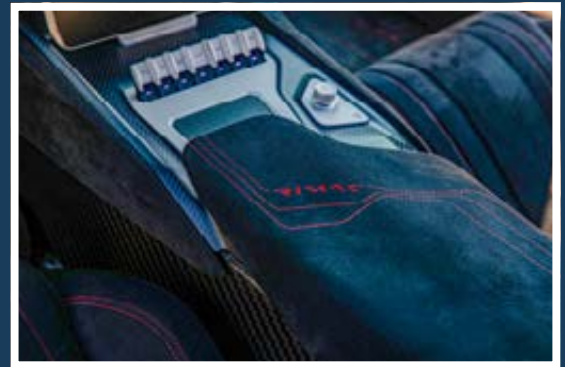
Die Kraft lässt sich dennoch überraschend leicht dosieren, der 4,75 Meter lange und 1,21 Meter flache Keil lässt sich in bester Dr.-Jekyll-Manier lautlos und unpräzise auch mit Tempo 30 pilotieren. Im Gegensatz zu anderen Hypercars ist der Nevera zudem auch im Innenraum relativ schlicht, aber modern designt. Alcantara und Bildschirme dominieren, aber auch klassische Drehregler und Kippschalter sind zu finden. Die Kroaten bedienen sich dafür auch nicht aus dem Regal grösserer Marken, sondern konstruieren fast alles selbst. Das spiegelt sich auch in der eigenen Designsprache des Exterieurs wider: In der Hypercar-Liga hält sich der «kroatische Sturm» schon fast etwas dezent zurück.

... und Mr. Hyde

Spätestens wenn man aber aufs Gas- respektive Strompedal tritt, ist es mit der Zurückhaltung schlagartig vorbei – vor allem, wenn man in den Track- oder Driftmodus wechselt. Letzteren lassen wir gleich von vornherein aus, schon der Trackmodus gibt die volle Leistung frei. Dass



Auch der Innenraum wirkt modern und futuristisch.



Der Nevera hat noch etliche klassische Knöpfe.

der Schub, der dann einsetzt, nicht von dieser Welt ist, erstaunt bei den Rekordwerten des Nevera nicht.

Einzigartig macht die Erfahrung aber die Tatsache, dass das gewohnte Motorgeräusch zwar fehlt, der Nevera aber nicht lautlos unterwegs ist, sondern akustisch wiedergibt, dass die komplexe Technik immer am Arbeiten ist. Unter dem Blech stecken insgesamt vier E-Motoren, die über den Bordcomputer immer genau so viel Leistung an die einzelnen Räder abgeben, wie es die Situation zulässt. Selbst wenn man zu fest den rechten Fuss runterdrückt, bügelt die Elektronik den Übermut des Fahrers wieder weg. Die Alpen glühen lassen können wir an diesem Tag eh nicht – aber zumindest bis zum Alpenglühen weiterfahren. Sollten wir einmal die zwei Millionen Euro auf dem Konto haben, die der Nevera kostet, holen wir auch den Mr.-Hyde-Test auf der Rennstrecke nach!



Elektrische Luxuskarosse der Extraklasse



BMW hat den Siebener neu aufgelegt. In der siebten Generation ist die Limousine nun erstmals mit rein elektrischem Antrieb erhältlich. Der i7 ist auch gleich das Flaggschiff der Baureihe – für mindestens 171'900 Franken (mit Betonung auf mindestens).

von Mario Borri



Mit dem BMW i7 zeigt man, was man hat. Trotz konventionellem Drei-Box-Limousinendesign fällt der Wagen auf. Zum einen liegt das an der riesigen BMW-Niere und den schmalen Scheinwerferschlitzern, zum anderen an der optionalen Two-Tone-Lackierung (15'410 Franken Extra). Aber auch wegen seiner schieren Grösse zieht der Oberbayer die Blicke auf sich. Mit 5,39 Metern ist der BMW i7 eine der längsten Luxuslimousinen, die es gibt auf der Welt. Nur der aktuelle Mercedes Maybach (5,47 Meter) und der Rolls Royce Phantom (5,76 Meter) sind



noch länger.

Auch die Achsen stehen rekordmässig weit auseinander – 3,22 Meter beträgt der Radstand des Top-Siebeners. So herrschen auf allen Sitzen üppige Platzverhältnisse, vor allem aber im Fond. Gut, denn der i7 wird vorwiegend als Chauffeur-Auto benutzt, der Bundesrat hat gerade drei Stück bestellt. Gemäss BMW Schweiz sind es aber nicht ganz so umfangreich ausgestattete Modelle wie unser Testwagen.

First-Class-Liegen

Dieser ist nämlich mit diversen exklusiven Paketen aufgerüstet, welche die Fondpassagiere verwöhnen. Unter anderem dabei sind ein per Knopfdruck automatisch zur First-Class-Liege verwandelbarer hinterer, rechter Sitz, ein 31,9 Zoll grosser Theatre-Screen in 8K-Auflösung, der aus dem Dachhimmel geklappt wird, flauschige Sitzbezüge und Teppiche

aus einem Merinowolle-Kaschmir-Mix, ein riesiges Panoramaglasdach, das sich in der Nacht beleuchten lässt, Blingbling-Glasapplikationen, automatisch öffnende und schliessende Türen sowie eine Surround-Soundanlage von Bowers & Wilkins mit 4D-Funktion, damit man den Bass nicht nur hört, sondern am ganzen Körper spürt. Kostenpunkt der gesamten Zusatzausstattung (inkl. Two-Tone-Lackierung): 79'340 Franken. Somit kostet unser Testwagen etwas mehr als eine Viertelmillion Franken.

Die Extras wirken sich auch aufs Gewicht aus. Knapp 2,9 Tonnen bringt unser BMW i7 auf die Waage. Dank zwei Elektromotoren mit einer Systemleistung von 544 PS und einem Systemdrehmoment von 745 Nm merkt man beim Fahren nichts davon. Auch die Überlänge wird kaschiert – mit einer Allradlenkung, Allradantrieb und ein Luftfahrwerk sorgen für sichere und komfortable Fahreigenschaften. Selbst sportlich lässt sich das Dickschiff bewegen. Der i7 reagiert auch bei hohen Tempi präzise auf Lenkbefehle, Unter- und Übersteuern tritt praktisch nicht auf. So machen auch kurvenreiche Landstrassen BMW-typisch Spass.

Über 500 Kilometer Reichweite

Das muss aber nicht sein, die Fondpassagiere werden es dem Chauffeur danken. Und bei gemüthlicher Gangart kann man sogar einigermaßen sparsam unterwegs sein und Reichweiten von über 500 Kilometer erzielen. Im Test waren es im Schnitt gemäss Bordcomputer rund 22 kWh pro 100 Kilometer. Top auch die Ladeleistung: An einer Schnellladesäule dauert der Tankvorgang von zehn auf 90 Prozent Akkustand keine halbe Stunde. Und cool: Während des Ladens kann man Loungesitz und Theatre-Screen ausfahren und es sich gemüthlich machen.



Sonnenaufgang mit 1000 PS

Den Sonnenaufgang am Meer zu erleben, ist per se schon ein magisches Erlebnis. Wir haben die Experience nochmals gesteigert und sind dafür mit dem 1000 PS starken Ferrari SF90 Stradale an den Strand gefahren.

von Michael Lusk

Das Herz von Enzo Ferrari schlug zeitlebens für den Motorsport. Und so unternehmen die Italiener bis heute einiges, um ihren Kunden die Möglichkeit zu bieten, selbst Motorsport zu betreiben und mit ihrem Fahrzeug die Rennstrecken dieser Welt zu erobern. Mit der Ferrari Passione wurde dafür im Rahmen der Ferrari Challenge, des markeneigenen Kundenmotorsport-Events, eine spezielle Veranstaltungsreihe ins Leben gerufen. Vor Kurzem fand die Ferrari Passione in Misano statt – und rund 100 rote und andersfarbige Strassensportwagen aus Maranello waren dafür extra an die Rennstrecke an der Adria gekommen. So auch wir im Ferrari SF90 Stradale. Und natürlich haben wir die Zeit genutzt, nicht nur der Ferrari Challenge zuzuschauen, sondern selbst auf der Rennstrecke von Misano, dem Weg zum Strand und in den Hügeln rund um Rimini und Misano Spass im mit 1000 PS stärksten Serien-Ferrari aller Zeiten zu haben.

Hightech-Ferrari mit Plug-in-Hybrid-Technik

Dass der Ferrari SF90 überhaupt in vierstellige PS-Regionen kommt, verdankt er einem 4,0 Liter grossen Biturbo-V8 mit 780 PS sowie insgesamt drei Elektromotoren, die zusammen 220 PS leisten. So verwundert es nicht, dass auch die Fahrleistungen, die daraus resultieren, atemberaubend sind: In 2,5 Sekunden katapultiert sich die rote Rakete auf Tempo 100, in 6,7 Sekunden auf 200 km/h und Schluss wäre erst jenseits der 340 km/h – vorausgesetzt, man findet eine Gerade, die lang genug dafür ist. Schon im unteren Drehzahlbereich sorgt das Drehmoment der drei Elektromotoren für ein Dauergrinsen im Gesicht des Fahrers. Im oberen Bereich lässt der Schub bis zur Spitze von 8000 u/min nie nach. Auf der Rennstrecke harmonisieren die insgesamt vier Motoren so perfekt miteinander, dass dank der intelligenten Allradtechnik Tempos möglich sind, an die man bisher nicht einmal im Traum dachte.

Aber auch sonst ist der SF90 Stradale ein Technik-Meisterwerk, das die Tifosi an und abseits der Rennstrecke zum Schwärmen bringt. Sei es in Form ungläubigen Staunens, wenn wir im normalen Strassenverkehr beispielsweise an der Strandpromenade von Misano oder Rimini dank insgesamt drei E-Motoren elektrisch und damit völlig lautlos an ihnen vorbeifahren. 25 Kilometer sind so übrigens maximal drin. Oder es kommt handkehrum zu Begeisterungstürmen bei den Fans auf der Tribüne von Misano, den anderen Autofahrern jeder gewöhnlichen Tankstelle oder selbst den Motorradfahrern auf den Strassen im bergigen Hinterland, wenn wir mal kurz aufs Gaspedal treten, der V8-Verbrenner aufbrüllen darf und der SF90 Stradale sich in Nullkommanix ans Ende der nächsten Gerade zoomt.



Der Ferrari SF90 Stradale kann vollelektrisch fahren.

In den Hügeln rund um Rimini konnten wir dem SF90 Stradale auf den Zahn fühlen.





Die meisten anderen Autofahrer sehen nur das Heck dieses 1000-PS-Boliden.

Reduce to the Max

Auch im Innenraum herrscht ein digital-modernes Ambiente. Das Design ist aufs Wesentliche reduziert, die Anzeigen werden auf einem gebogenen 16-Zoll-Bildschirm dargestellt. Steuern lässt sich alles über ein High-tech-Lenkrad. In der Mittelkonsole erinnert die Positionierung der Gänge respektive der Modi an die offene Schaltkulisse historischer Ferrari-Modelle. Natürlich gibt es auch Carbon und feinstes Alcantara en masse.

So viel Technik und Design haben allerdings ihren Preis: Zwar ist der SF90 Stradale nicht limitiert, jedoch liegt der Einstiegspreis bei fast 500'000 Franken. Und wer noch wie bei unserem Testwagen das Assetto-Fiorano-Paket und einige weitere Optionen dazu nimmt, knackt schnell mal die 600'000-Franken-Grenze.



Der Ferrari SF90 Stradale am Strand der Adria

Inspiration durch die Formel 1

Auch in Sachen Design spiegelt der Ferrari SF90 Stradale eine neue Ära wider. Erstmals gibt es bei Ferrari Matrix-LED-Technik in Form von horizontalen Schlitzen, dazu eine V-förmige Front wie in der Formel 1. Darunter befinden sich weitere Öffnungen, die für die Kühlung der Bremsen und der Elektrokomponenten zuständig sind, während die seitlichen Luftöffnungen den Verbrennermotor mit Frischluft versorgen sollen. Der Heckspoiler lässt sich zudem absenken, um noch mehr Abtrieb zu generieren.



Das Interieur ist ganz auf den Fahrer ausgerichtet.





Der helle Wahnsinn



Peugeot blickt auf eine lange Historie zurück und führte zahlreiche Innovationen in der Automobilbranche ein. Insbesondere bei der Gestaltung und Verbesserung von Scheinwerfern setzt Peugeot nicht nur neue Standards, sondern sorgt auch mit einem markanten Design für Aufsehen. Mit dem neuen vollelektrischen e-308 rückt Peugeot seinen «Säbelzahniger» nun erneut ins richtige Licht.

von Isabelle Riederer
Bilder: Matt Biotti

Am Anfang war das Licht und es kam von einer Kerze. Ende des 19. Jahrhunderts, als die Autos noch sehr langsam fuhren, dienten Scheinwerfer eher als Positionslampen denn als Orientierungshilfen in der Dunkelheit. Es folgten Petroleumlampen, Acetylenbrenner und Karbidlampen. Die galten eine Weile als zukunftsweisend, waren aber sehr ineffizient. Doch dann kam der Strom ins Auto – und mit ihm Sechs-Volt-Funzeln, die kaum heller strahlten als Teelichter. Erst mit der Zwölf-Volt-Spannung und dem Aufkommen von H4-Halogenlampen vor knapp 60 Jahren wurden Nachtfahrten erträglicher.

Der Peugeot-Löwenblick: Markenzeichen der Sechzigerjahre

Mit der Einführung der Glühbirne setzte sich Peugeot aber nicht nur mit der Technologie auseinander, sondern begann schon damals, das Design von Scheinwerfern zu überdenken. Bereits in den Sechzigerjahren führte der französische Automobilhersteller eine Designrevolution ein, die bis heute in Erinnerung bleibt. Die unverwechselbaren Doppelscheinwerfer verliehen den Peugeot-Modellen ein markantes Erscheinungsbild und verbesserten die Sicht bei Nacht. Von da an konnten sich die Kreativabteilungen bei der Lichtgestaltung austoben.

Austoben konnte sich auch der neue vollelektrische Peugeot e-308 auf seiner Reise nach Lyon, in die Stadt der Lichter und des guten Geschmacks. In der Rhone-Metropole findet seit vielen Jahren das «Fest der Lichter» statt und sie war Ende des 19. Jahrhunderts Wirkungsstätte der Gebrüder Lumière, der Erfinder des Kinos. Knapp 430 Kilometer liegen zwischen Zürich und Lyon, da ist eine kurze Pause nicht nur für den Fahrer, sondern auch für den Peugeot e-308 ein Muss. Mit einer Reichweite von 413 Kilometern nach WLPT wäre dem Löwen kurz vor seinem Ziel wohl doch die Puste ausgegangen. Dank Schnellladung ist die Batterie in weniger als 27 Minuten von 20 auf 80 Prozent wieder aufgeladen.

Frisch gestärkt nehmen der Kompakte und sein Fahrer die letzten Autobahnkilometer unter die Räder. Das Fahrwerk gibt sich straff, aber



dennoch angenehm und zusammen mit dem leisen Elektromotor mit einer Leistung von 156 PS flitzt man geradezu lautlos über den Asphalt. Mit seinem Drehmoment von 270 Newtonmetern legt der Peugeot e-308 den 100er-Sprint in 10,5 Sekunden zurück. Das kleine Multifunktionslenkrad liegt gut in der Hand und gibt den Blick auf die digitalen

Rundinstrumente in 3-D-Optik frei. Das Infotainmentsystem wird über einen zehn Zoll grossen Touchscreen gesteuert und bietet alles, was Techfans begeistert. Die Qual der Wahl hat man auch bei der LED-Ambientebeleuchtung. Acht Farben stehen zur Verfügung und erhellen das Hauptdekor bis hin zu den Türverkleidungen.

Vom Löwenblick zum Säbelzahn

Die neueste LED-Technologie kommt auch bei den Scheinwerfern des Peugeot e-308 zum Einsatz. LED-Lichter sorgen für eine hellere Ausleuchtung, sind effizienter und langlebiger. Ein weiterer Vorteil: Sie ermöglichen es den Designern, kreativer mit den Scheinwerfergehäuse umzugehen und einzigartige Looks zu schaffen. Bei Peugeot haben die Designer diesen Vorteil auf die Spitze getrieben und mit den «Säbelzähnen» eine einzigartige Lichtsignatur erschaffen. Sie sind auf den ersten Blick erkennbar und unterstreichen den aktuellen Stil der Löwenmarke.

Noch schnittiger und dünner sind die Full-LED-Scheinwerfer, zudem verfügen sie über die neue Peugeot-Matrix-LED-Technologie. Dank dieser Technologie kann man nachts mit eingeschaltetem Fernlicht fahren, ohne die anderen Verkehrsteilnehmer zu blenden. Auch am Heck





nutzt der Autohersteller Full-LED-Technologie für die markante Krallenoptik. Eine technologische Errungenschaft, die durchaus auch ins Musée des Confluences passen würde. Das Museumsgebäude gehört zu den Wahrzeichen der Stadt Lyon. Dank seiner aussergewöhnlichen Architektur schwebt das Museum geradezu über dem Wasser. Wahrzeichen trifft auf Wahrzeichen – Kristallwolke auf Säbelzahn. Das Museum widmet sich den Naturwissenschaften, den neuesten wissenschaftlichen Entwicklungen und den Grundfragen von menschlichen Gesellschaften in Raum und Zeit.

Ein Feinkostbuffet an Assistenzsystemen

Und apropos Raum und Zeit: Der Peugeot e-308 bietet dank eines um 55 mm verlängerten Radstands mehr Platz für die Passagiere auf der Rückbank. Der Kofferraum fasst 361 bis 1271 Liter – genug Platz für einen Gourmetschinken in den legendären Hallen des Marktes «Les Halles de Lyon Paul Bocuse». Von Kuchen über Käse bis hin zu Knödeln und allerlei Wurstwaren gibt es dort alles, was das Schlemmerherz begehrt. Auch die Auswahl der Fahrassistenz- und Sicherheitssysteme im Peugeot e-308 präsentiert sich wie ein Feinkostbuffet. Von Totwinkelwarner über Einparkhilfen, Müdigkeitswarner, adaptiven Tempomat und aktivem Spurhalteassistent bis hin zu automatischer Fernlichteinstellung und dem Drive Assist 2.0 ist alles dabei.



Aber auch selber fahren macht Spass. Der Peugeot e-308 überzeugt mit seinem Langstreckenkomfort, kann auf Wunsch aber auch durchaus flott unterwegs sein. Der Drive Assist 2.0 ist ein weiterer Schritt auf dem Weg zum automatisierten Fahren. Das System ist nicht nur in der Lage, halbautomatisch die Spur zu wechseln, es schlägt dem Fahrer auch vor, seine Geschwindigkeit entsprechend der Beschilderung anzupassen, und kann zusätzlich auch die Geschwindigkeit entsprechend dem Kurvenlauf bis zu 180 km/h optimieren.

Ganz so schnell geht es nicht durch die Altstadt von Lyon. Doch lässt sich der kompakte Stromer problemlos auch durch engste Kurven und schmale Gassen lenken – wendig, angenehm und mit einem Durchschnittsverbrauch von rund 16,1 kWh auf 100 Kilometern. Das lautlose Dahingleiten hat noch einen weiteren Vorteil: Man kann die Premium-Soundanlage von Focal genießen. Das Hi-Fi-System der Extraklasse ist in das i-Cockpit integriert, wobei die Lautsprecher perfekt auf den e-308 zugeschnitten sind. Dabei verfügt das System über TNF-Aluminiumkalotten-Hochtöner sowie Tieftöner/Mitteltöner mit Polyglass-Membran und 16,5 cm TMD-Aufhängung, die durch einen Polyglass-Zentralkanal und den Power-Flower-Subwoofer ergänzt werden und mit einem neuen Zwölf-Wege-Verstärker vernetzt sind. Klingt kompliziert, hört sich aber grossartig an. Den neuen Peugeot e-308 gibt es ab 43'500 Franken.

Die schlafende Schönheit

Früher ratterten Postkutschen über die engen Haarnadelkurven der Tremola in den Schweizer Alpen. Heute fahren fast nur noch Touristen, Cabrios und Sportwagen über die legendäre Kopfsteinpflasterstrasse. Wir haben die spektakuläre Route im 680 PS starken McLaren Artura bezwungen.

von Michael Lusk / Bilder: Rina Krättli

Der Gotthard ist nicht nur ein Berg, sondern ein Mythos. Die Tremola als Herzstück der Strecke über den Gotthard ist zugleich eine der ältesten der Schweiz – und eine der schönsten. Ursprünglich als einfacher Säumerpfad angelegt, wurde sie Anfang des 19. Jahrhunderts durch eine Pflastersteinstrasse ersetzt, auf der die damaligen Postkutschen und Pferde deutlich einfacher und schneller vorwärts kamen. Später musste sie einer modernen Passstrasse und einem Autobahntunnel weichen.

Dies hatte natürlich auch Folgen für die Tremola, die sich von einer Hauptverkehrsachse und der Herausforderung vieler Touristen zu einer schlafenden Schönheit verwandelte. Heute durchbrechen vor allem Autoliebhaber, Biker oder Motorradfahrer deren Ruhe. Speziell die letzten Kilometer zwischen Airolo und dem Gipfel gelten als Geheimtipp. Auf diesem spektakulärsten Abschnitt überwindet die Strasse auf einer Länge von vier Kilometern und 300 Höhenmetern insgesamt 24 Haarnadelkurven. Wir haben uns mit dem McLaren Artura als Kontrast dazu einen topmodernen Sportwagen geschnappt und mit dem Hybridrenner die «schlafende Schönheit» erobert.



**Nach oben
öffnende
Scherentüren
sind das
Markenzeichen
von McLaren.**

Beindruckende Zahlen

Mit einer Historie wie der der Tremola können McLaren und der McLaren Artura zwar nicht aufwarten, dafür aber mit ebenso beeindruckenden Zahlenwerten. Obschon die Briten erst seit rund zwölf Jahren Strassensportwagen bauen (den F1 aus den Neunzigern und den in Kooperation mit Mercedes-Benz in den Nullerjahren entwickelten SLR mal aussen vor gelassen), hat McLaren mit dem Artura 2021 einen faszinierenden Hybrid-Sportwagen auf den Markt gebracht. Ein doppel turboaufgeladener 3,0-Liter-V6-Motor wird hier tatkräftig von einem Elektromotor unterstützt. Die Gesamtleistung liegt bei stolzen 680 PS, das maximale Drehmoment bei 720 Newtonmetern. Damit stürmt der Artura in nur drei Sekunden von null auf 100 km/h und erreicht eine Höchstgeschwindigkeit von elektronisch begrenzten 330 Sachen. Nach gerade einmal 21,5 Sekunden stehen zudem bereits 300 km/h auf dem Tacho. Werte, die auf dem Kopfsteinpflaster der Tremola eh nur von theoretischer

Natur sind.

Nicht aber die Tatsache, dass McLarens erster Hybrid seit dem P1 gut 30 Kilometer elektrisch und damit lautlos fahren kann – und rückwärts sogar «muss». Einen

Wir waren mit dem McLaren Artura auf der berühmten Tremola.



Die Strasse liegt in der malerischen Natur.



Rund 30 Kilometer sind elektrisch möglich.



Die Strasse schlängelt sich in unzähligen Kurven den Berg hoch.

konventionellen Rückwärtsgang gibt's im Artura nämlich nicht, der E-Motor übernimmt diese Aufgabe. Und damit der Fahrer nie in Verlegenheit gerät, nicht mehr retour rangieren zu können, lässt sich der Akku gar nicht komplett leer fahren – selbst dann, wenn der Bordcomputer keine Restreichweite mehr anzeigt, bleibt lautloses, elektrisches Rückwärtsfahren möglich.

Kunst und Zukunft

Auch optisch macht der Artura seinem Namen – einer Kombination aus Art für Kunst und Futura für Zukunft – alle Ehren. Die nach oben öffnenden Scherentüren sorgen überall für einen grossen Auftritt, der durch die orange Farbe unseres Testwagens noch verstärkt wird. Auch im Innenraum überzeugt McLaren mit einer modernen Designphilosophie: Der Fahrer blickt direkt auf digitale Instrumente und einen Infotainment-Bildschirm, der quasi über dem Mittelkonsolenschwimmblech schwebt. Die Knöpfe, um das Setup von Handling und Performance einzustellen, sind jetzt direkt am Lenkrad platziert. Die Sitze überzeugen mit viel Seitenhalt, die elektrohydraulische Lenkung gehört zu den besten, die es momentan auf dem Markt gibt, der V6 erzeugt einen dominanten, aber im Gegensatz zu anderen Sportwagen ganz einzigartigen Sound. Grandios ist auch die Schaltung, die die Gänge im Verbrennermodus im Stakkato reinknallt.

Und so geniessen wir auf jeder noch so kurzen Geraden den Sound und die Beschleunigung, während wir die letzten Kurven zur Gotthardpasshöhe hochdüsen – denn wer weiss, wann Verbrenner so wie Kopfsteinpflasterstrassen der Vergangenheit angehören und wir alle nur noch elektrisch fahren.

Der grosse Elektrosterne am Mercedes-Himmel

Der Mercedes EQS SUV ist das neue Flaggschiff in der elektrischen Familie der Marke mit dem Stern. Wir haben das Edel-SUV während sieben Tagen getestet.

von Michael Lusk

In den letzten Monaten und Jahren haben sich Elektroautos immer mehr zu Lifestyle-Stromern entwickelt. Vor allem die Marke mit dem Stern hat hier eine Vorreiterrolle inne. So hat Mercedes-Benz bereits mit der E-Limousine EQS ein Statement gesetzt. Mit dem EQS SUV legen die Stuttgarter nicht nur in puncto Fahrzeughöhe einen drauf: Das Designerstück soll im beliebten SUV-Segment als superluxuriöse, vollelektrische und erhöhte S-Klasse Fuss fassen.

Big is beautiful

Ganz nach dem Motto «Das Beste oder nichts» schöpft Mercedes-Benz beim EQS SUV aus dem Vollen. Der Luxus-SUV ist 5,13 Meter lang, 2,8 Tonnen schwer und 544 PS stark. Von vorne nimmt er die Formensprache der Limousine auf, das Heck ist deutlich traditioneller, sodass der SUV den Geschmack von noch mehr Kunden treffen dürfte. Die Optik geht zwar etwas zu Lasten des CW-Werts, ein Wert von 0,26 ist aber nach wie vor hervorragend – selbst Sportwagen erreichen diese Zahl oft nicht.



Bis zu 2100 Liter passen in den Kofferraum.

Entsprechend fürstlich sind die Platzverhältnisse im Innenraum. Die Beinfreiheit ist auch auf den hinteren Plätzen dank 3,21 Metern Radstand riesig, im Kofferraum lassen sich bis zu 2100 Liter verstauen. Auf den vorderen Sitzen kommt dank des riesigen Hyperscreens sogar schon fast Home-Cinema-Atmosphäre auf. Dieser ist imposante 1,41 Meter breit, umfasst zwei äussere 12,3-Zoll-Bildschirme sowie einen 17,7 Zoll grossen Zentralmonitor. Ausserdem kann jetzt auch der Beifahrer während der Fahrt Filme schauen – aber nur, wenn der Fahrer keinen Blick rüber wirft. Schielt der ebenfalls rüber, wird die Vorführung automatisch beendet – die Kamera sieht alles.

Langstreckengleiter

Der Platz vorne links macht aber auch ohne diese Ablenkung Spass. Mit seinem 108,4 kWh grossen Akku und 544 PS ist der EQS SUV Sportler und Gleiter zugleich. Wer es dynamisch mag, kann in 4,6 Sekunden von null auf Tempo 100 beschleunigen, Zwischenspurts sind im Elektrosport in Nullkommanix erledigt. Die 858 Newtonmeter Drehmoment drücken Fahrer und Passagiere dann förmlich in den Sitz. Der ansatzlose Schub aus Kurven heraus ist jedesmal aufs Neue faszinierend, Zwischenspurts auf gerader Strecke sorgen immer wieder für ein Grinsen im Gesicht.



Aerodynamischer Riese: 5,13 Meter lang, aber ein CW-Wert von 0,26

Der EQS SUV kann aber auch anders, die Paradedisziplin des Sterns ist die Langstrecke. Dank serienmässiger Luftfederung schwebt er flüsterleise über den Asphalt. Je nach Fahrweise sind bis zu 600 Kilometer möglich, selbst bei sportlichem Fahrstil sind 400 Kilometer locker drin.

Ist der Akku dann dennoch mal leer, holt sich der EQS SUV je nach Ladestation schnell wieder Reichweite «zurück». Bis zu 210 kW Ladestrom sind möglich, der Ladevorgang von zehn auf 80 Prozent dauert nur etwas mehr als eine halbe Stunde. Schliesslich ist gerade im Luxussegment Zeit Geld. Davon muss mindestens 173'700 Franken investieren, wer seine Zeit unterwegs im Mercedes EQS SUV 580 «Executive Edition» geniessen will.



Der riesige Hyperscreen ist das Markenzeichen des EQS SUV.



Wie der Wind

Nach dem kantigen Hyundai Ioniq 5 folgt jetzt der windschnittige Ioniq 6. Dank ausgeklügelter Aerodynamik soll die Limousine mit identischer Akku- und Antriebstechnik 100 Kilometer mehr Reichweite schaffen als der Crossover.

von Mario Borri

Design ist Geschmackssache. Aber wenn es tatsächlich 100 Kilometer mehr E-Reichweite bringt, dass der Hyundai Ioniq 6 aussieht wie ein Verschnitt aus Porsche 911 und Mercedes CLS (erste Generation), kann das persönliche Schönheitsideal auch mal ignoriert werden. Und das soll es – auf dem Papier zumindest. Unser Testwagen mit 77,4 kWh Akku (brutto), zwei Elektromotoren (325 PS), Allradantrieb und 18-Zoll-Felgen soll mit voller Batterie 583 Kilometer weit kommen. Der kantige, dem Crossover-Trend entsprechende Ioniq 5 mit identischer Technik soll 481 Kilometer schaffen. In der Praxis erreichen beide Modelle die Werksangabe nicht. Aber der Ioniq 6 kommt bei unserem Test tatsächlich rund 100 Kilometer weiter. Bei unserer früheren Testfahrt schaffte der Ioniq 5 knapp 400 Kilometer, beim Ioniq 6 sind es nun knapp 500 Kilometer.

CW-Wert von 0,21

Mit einem Luftwiderstandsbeiwert von 0,21 ist der Ioniq 6 der bisher windschnittigste Hyundai. Ermöglicht wird dies unter anderem durch die sehr flache Frontpartie, im Stossfänger integrierte aktive Luftklappen und die bei der «Launch Edition» serienmässigen digitalen Aussenspiegel in schlanker Ausführung. Zu den aerodynamischen Eigenschaften des Hyundai Ioniq 6 tragen auch der elliptische Heckspoiler

mit Winglets, die sanft gerundete Bootsheckstruktur und die vertikalen Einfassungen der Leuchten auf beiden Seiten des hinteren Stossfängers bei. Und so sieht die Limousine halt aus, wie sie aussieht. Das Interieur ist modern und gefällig gestylt, es sollte eigentlich jeden Geschmack treffen. Eine ergonomisch gestaltete und zentral angeordnete Bedieneinheit reduziert Ablenkungen für den Fahrer, und es gibt noch echte Tasten, etwa für die Bedienung der Klimaanlage. Der modulare Armaturenräger integriert neben dem Zwölf-Zoll-Infotainment-Display ein ebenso grosses digitales Cockpit. Schade: Smartphones lassen sich nur per Kabel ins Infotainmentsystem einbinden.

Das Platzangebot ist vor allem für die Fondpassagiere üppig. Der Hyundai Ioniq 6 würde sich gut auch als Chauffeur-Limousine eignen. Doch ist der Wagen mit einem Panoramaglasdach ausgestattet (Serie bei der «Launch Edition»), darf der Fahrer nicht grösser als 1,90 m sein, denn er würde mit dem Kopf gegen den Dachhimmel stossen. Auch der Kofferraum ist mit 400 Litern eher knapp bemessen. Die von uns getestete 4WD-Version ist das Topmodell und dank zwei Elektromotoren mit insgesamt 605 Nm Drehmoment auf Wunsch sehr flott unterwegs. Das Fahrwerk ist insgesamt gut abgestimmt, straff, aber nicht unkomfortabel. Die Rekuperation lässt sich per Wahlhebel

links und rechts am Lenkrad je nach Gusto und Fahrsituation in Stufen einstellen. Läuft das Auto auf ein langsames Auto auf, bremst es vorausschauend ab und trägt damit zum sparsamen Einsatz der Energie bei.

Die Fahrassistenten funktionieren grundsätzlich gut und sorgen für sicheren Komfort. Leider hat es Hyundai bei der Sicherheit etwas übertrieben. Der immer beim Start des Motors aktivierte Tempowarner piept sofort, wenn man auch nur 1 km/h zu schnell ist. Um die Nerven zu schonen, muss man den Warner jedes Mal manuell deaktivieren. Drei Befehle reichen zwar, doch bis das System raufgefahren ist, dauert es eine halbe Minute.

800-Volt-Technik

Geladen werden kann der Hyundai Ioniq 6 dank der 800-Volt-Technik mit bis zu 220 kW Leistung. Im Idealfall würde sich die Batteriekapazität so in 18 Minuten von zehn auf 80 Prozent erhöhen lassen. In der Realität dauert das aber meist länger, weil nicht so viel Ladepower zur Verfügung steht. Aber 200 Kilometer Reichweite in einer halben Stunde am Schnelllader liegen fast immer drin. Die Preise des Hyundai Ioniq 6 «Launch Edition» starten bei 67'900 Franken für das Modell mit Heckantrieb und 229 PS. Unser Testwagen schlägt mit 71'900 Franken zu Buche. Ein stolzer Preis, doch bis auf die Metalliclackierung ist alles inbegriffen.





AGROLA POWERCARD

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



Unkompliziertes, bargeldloses Aufladen

Einfach Karte hinhalten oder in der App starten.



Keine zusätzlichen Gebühren

Wir berechnen keine Zusatzkosten.



Jederzeit alles im Überblick

In der App finden Sie alle Ladepreise und die Verfügbarkeit der Station.



Schweizer Solarstrom

Alle AGROLA Schnell-Ladestationen werden zu 100% mit Schweizer Solarstrom betrieben.



Bequem auf Rechnung

Monatliche Abrechnung per E-Mail.



Flexibilität für Flotten

Problemlos mehrere Karten in verschiedenen Fahrzeugen einzusetzen.



AGROLA powercard beantragen

agrola.ch/powercard

The Next Big Thing

Lucid startet mit seiner vollelektrischen Luxuslimousine jetzt auch in der Schweiz durch. Wir haben den neuen Rivalen von Tesla, BMW und Mercedes bereits getestet.

von Michael Lusk

Das Silicon Valley ist vor allem für seine IT-Erfindungen bekannt. Von dort kommen aber nicht nur Computer-Gadgets, sondern mittlerweile auch Autos – und zwar elektrische. Nach Tesla drängt jetzt mit Lucid die nächste Marke in das boomende E-Auto-Segment. Seit 2021 gibt's in Amerika den Lucid Air auf dem Markt, jetzt kommt die vollelektrische Luxuslimousine auch nach Europa und in die Schweiz. Jetzt konnten wir den US-Stromer auf einer längeren Ausfahrt testen.

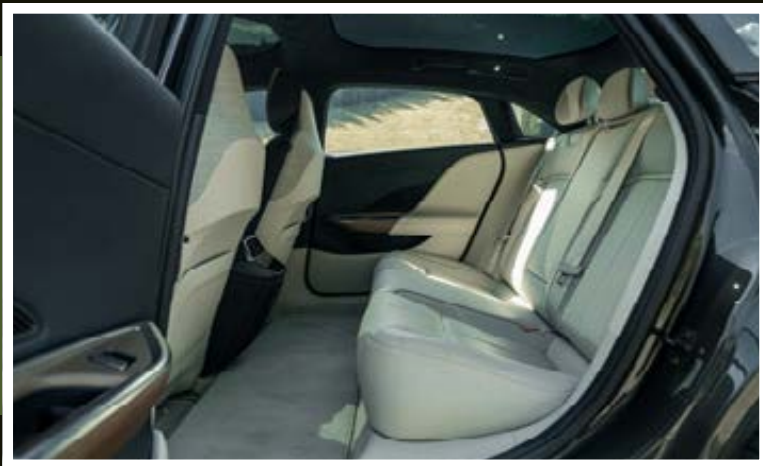
Reichweiten-König

Weil in Amerika die Distanzen bekanntlich etwas grösser sind, hat Lucid vor allem auf Reichweite und Effizienz grossen Wert gelegt. Der rekordverdächtige CW-Wert von 0,197 sorgt dafür, dass auf dem Papier bis zu 800 Kilo-

meter drin sind. Gigantisch ist auch das Platzangebot für Passagiere und Gepäck. Der Kofferraum im Heck schluckt 627 Liter, derjenige im Frunk nochmals 283 Liter. Legt man die Rückbank um, bietet der Lucid Air 1834 Liter – mehr als mancher Kombi oder SUV.

Dennoch ist das Interieur nicht für den harten Arbeitsalltag ausgelegt, sondern hochwertig und edel. Die Ledersitze sind bequem, Rücksitzpassagiere haben richtig viel Beinfreiheit. Das Head-up-Display und der riesige Zentralbildschirm sind elegant in das Design integriert. Die riesige Frontscheibe lässt den Innenraum ausserdem stets richtig hell erscheinen. Praktische Spielerei: Auf Knopfdruck verschiebt sich der Screen in den Instrumententräger und gibt eine grosse Ablage frei.





Bei 116'000 Franken geht's los

Standesgemäss sind auch die Fahrleistungen. Bei uns bietet Lucid die drei Versionen Pure (487 PS, ab 116'000 Franken), Touring (629 PS, ab 134'500 Franken) und Grand Touring (831 PS, ab 162'400 Franken) an. Schon die Basisvariante sorgt für souveräne Fahrleistungen, als Touring wird der mindestens 2,4 Tonnen schwere Ami auf geschwungenen Landstrassen schon richtig sportlich, benötigt von null auf 100 km/h gerade mal 3,6 Sekunden. Noch eins drauf legt die Topversion Grand Touring: Diese schafft die Paradeisziplin nochmals 0,4 Sekunden schneller, darf auf der deutschen Autobahn theoretisch bis 270 km/h rennen. Tempo macht der Lucid übrigens auch an der Ladestation: Die maximale Ladegeschwindigkeit liegt bei 250 kW, am Hypercharger ist der Ami ruckzuck wieder voll. Möglich macht's ein revolutionärer Antrieb, der gerade mal 74 Kilogramm wiegt und von der Grösse in einen Handgepäckkoffer passt.



Baby-Cherokee für den Grossstadtdschungel



Kantige Karosserie, Kühlergrill mit vertikalen Schlitzen, kurze Überhänge und bullige Kotflügel: Wenn der Jeep Avenger nicht so klein wäre, könnte man ihn glatt mit dem Grand Cherokee verwechseln.

von Mario Borri

Die Ähnlichkeit ist jedoch schon alles, was der Avenger mit dem Kult-Jeep gemein hat. Denn die Stellantis-Tochter möchte mit dem Baby-Cherokee nicht die Prärie, sondern die europäischen Städte erobern. Der 4,08 Meter kurze Avenger ist das neue Einstiegsmodell – 15 Zentimeter kürzer als der Renegade –, und das erste rein elektrische Modell der Marke. Entsprechend hat auch die Technik unter dem Blech nichts mit dem US-Offroader zu tun. Der Avenger basiert auf der eCMP2-Plattform des Stellantis-Konzerns wie auch der Opel Mokka-e oder der Peugeot e-2008. Sein Elektromotor leistet 115 kW (156 PS) und 260 Nm Dreh-

moment, der Akku fasst 54 kWh, damit soll er gemäss WLTP 400 Kilometer weit kommen.

Wendig und komfortabel

Die versprochene Reichweite haben wir aufgrund des grossen Autobahnanteils während der Testfahrt nicht erreicht. Nach rund 300 Kilometern und einem Sprachbefehl führte uns das Navigationssystem an die Ladesäule. Der Avenger spielt seine Trümpfe im urbanen Umfeld aus, wo Wendigkeit gefragt ist. Im Zürcher Stadtverkehr punktet er mit seinem kleinen Wendekreis, flotten Antritt und kompakten Massen.

Beschränkt geländegängig

Trotz Frontantrieb gab sich der Baby-Jeep auch über Stock und Stein keine Blösse. Dank der Schlupfregelung mit sechs Fahrmodi (Normal, Eco, Sport, Snow, Mud und Sand) sowie einer Bergabfahrhilfe und hoher Bodenfreiheit sind wir auch

auf schlechten Kieswegen nie stecken geblieben. Eine Allradversion ist geplant, der Markteinführungstermin aber noch nicht bekannt.

Voll digital und angemessen geräumig

Für einen Farbtupfer im ansonsten von grauem Hartplastik dominierten Cockpit sorgt eine farbige Zierleiste. Die Anzeigen sind digital und gut ablesbar. Zentrales Bedienelement ist ein hochauflösender 10,25-Zoll-Touchscreen. Das Platzangebot ist der Vier-Meter-Klasse angemessen, mit erfreulicher Kopf- und hinten wenig Beinfreiheit. Der Kofferraum fasst 355 Liter.

Ab 39'490 Franken

Die Preise für den ersten rein elektrischen Jeep in der Einstiegsversion «Longitude» beginnen bei 39'490 Franken. Bereits die Basis verfügt über Voll-LED-Licht, Klimaautomatik und alle wichtigen Fahrassistenten.



Digitale Anzeigen und ein Farbtupfer dank der Zierleiste in Wagenfarbe





PEUGEOT

DER NEUE E-2008

100 % ELECTRIC

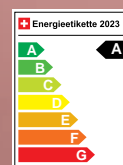


AUS SELBSTBEWUSSTSEIN ENTSTEHT ANZIEHUNG.

Vollelektrischer Antrieb
PEUGEOT i-Cockpit® 3D mit 10" HD-Touchscreen
Bis zu 366 km* Reichweite

Abgebildetes Modell: Neuer PEUGEOT E-2008 GT Elektromotor 156 PS. CO₂-Emissionen (kombiniert, WLTP): 0 g/km, Verbrauch (kombiniert, WLTP): 16.7 kWh/100 km, Energieeffizienzklasse: A

* Maximale elektrische Reichweite im kombinierten WLTP-Zyklus.





Stadt, Land, Fluss – mit Polestar

Die Zahl von Elektroautos wächst von Tag zu Tag. E-Motoren gibt's aber nicht nur im Auto, sondern auch bei Rollern und mittlerweile sogar in Booten. Wir waren einen Tag lang auf einem Cake Makka, mit einem Polestar 2 und einem Candela C-8 unterwegs – alle drei mit Know-how von Polestar.

von Michael Lusk

Polestar hat sich zum Ziel gesetzt, E-Mobilität über die Automobilbranche hinaus zu fördern. Dass dies nicht nur ein Lippenbekenntnis ist, davon konnten wir uns vor Kurzem selbst überzeugen. Seit einigen Monaten liefert Polestar seine Batterie- und Ladesysteme auch an den schwedischen Bootshersteller Candela. Und mit dem Rollerhersteller Cake arbeitet Polestar schon seit 2021 zusammen. Jetzt hatten wir die Gelegenheit, nacheinander alle selbst zu (er-)fahren.

Mit dem Cake Makka Polestar Edition durch Zürich

Los ging's beim Polestar Office mitten in Zürich. Für den ersten Teil des Trips bis an bzw. auf den Vierwaldstättersee schnappten wir uns das Cake Makka und stromerten auf zwei Rädern lautlos durch die City Richtung Mythenquai. Mit seinem 1,5-kWh-Akku liegen immerhin 50 Kilometer drin, was im städtischen Bereich locker reicht. An der Ampel beschleunigt der im typischen Blau lackierte



Das Candela C-8 schwebt geradezu übers Wasser.



Das nächste Etappenziel war der Vierwaldstättersee.

Roller mit seinen 3,6 kW oder umgerechnet fünf PS genauso schnell wie die Autos neben uns, bei 45 km/h ist Schluss. Und es braucht den A1-Führerschein. Wer früher Töffli gefahren ist, gewöhnt sich schnell an den wendigen Roller. Gerade in der Stadt ist man damit flott unterwegs. Allerdings ist der Preis nicht ganz günstig, mindestens 5300 Franken müssen auf den Tisch gelegt werden.

Mit dem Polestar 2 über den Sattelpass

Für das nächste Teilstück steigen wir auf den Polestar 2 um. Die Schweden haben die Elektrolimo, die seit 2020 gebaut wird, nach gut drei Jahren Bauzeit einem ersten Facelift respektive Update unterzogen. Optisch tut sich zwar fast nichts, technisch gibt es aber einige Neuerungen, allen voran der Heckantrieb, der ab sofort zur Verfügung steht. Und mehr Power: Insgesamt gibt es vier Versionen von 231 bis 476 PS, die maximale Reichweite liegt neu bei 655 Kilometern. Auf den kurvigen Landstrassen über den Sattelpass in Richtung Innerschweiz kann der Polestar 2 zeigen, was in ihm steckt. In der Kurve liegt er stoisch in der Spur, nach derselbigen schiebt er mit seinem elektrotypischen, satten Drehmoment mit richtig Punch voran. Die Preise beginnen bei 48'900 Franken.

Mit dem Candela C-8 über den Vierwaldstättersee

Die letzte Etappe führt übers Wasser, und zwar elektrisch. Wir hüpfen an Bord des Candela-C-8-Bootes, das gemeinsam vom schwedischen Bootshersteller und Polestar entwickelt wurde. Der Elektromotor des Candela C-8 Polestar Edition wird nämlich von derselben Batterie mit Strom versorgt wie der Polestar 2. Zwar dürfen wir nicht selbst das Steuer übernehmen, aber zumindest eine rasante Mitfahrt geniessen. Wobei weniger das Tempo als die Tatsache, dass wir elektrisch und damit lautlos über den See gleiten, sowie der Komfort und eine konstruktive Besonderheit beeindruckt. Auf sogenannten Foils, die aussehen wie grosse Stelzen, schwebt das Boot geradezu über den See, bügelt jede Welle glatt. Soviel Technik hat aber ihren Preis: Das Candela C-8 gibt es ab 330'000 Franken.



Mit dem Cake Makka ging's durch Zürich an der Uni vorbei.



Neu gibt's den Polestar 2 auch mit Heckantrieb.

Wie ein Faustschlag von Mike Tyson

Schon seit Anfang des Jahres ist der 1020 PS starke Tesla Model S Plaid in der Schweiz auf dem Markt. Seit Kurzem gibt's die E-Limo auch mit dem Track Package, Carbon-Keramik-Bremsen und Topspeed-Freischaltung – alles für 99'990 Franken. Wir sind den Super-Tesla bereits gefahren!

von Michael Lusk

Zugegeben: 99'990 Franken sind viel Geld für ein Auto. Für eines, das über 1000 PS hat, in 2,5 Sekunden auf 100 km/h beschleunigt und nach 17 Sekunden die 300-km/h-Marke knackt, ist es aber schon wieder ein Sonderangebot. Sportwagen wie ein McLaren 765 LT oder ein Ferrari SF90 Stradale, die vergleichbare Beschleunigung bieten, kosten locker das Vierfache. Und die sind nicht so alltagstauglich, haben keinen Platz für vier Personen sowie Gepäck und sind optisch das Gegenteil von Understatement, was hierzulande viele bevorzugen. Gestatten: Tesla Model S Plaid.

Brachiale Beschleunigung

Alles andere als zurückhaltend, sondern von einer anderen Welt ist die Erfahrung, wenn man zum ersten Mal den Dragstrip-Modus nutzt oder auf der Autobahneinfahrt per Kickdown durchbeschleunigt. Die Vehemenz, mit welcher der Tesla Model S Plaid nach vorne schiesst und Fahrer und Passagiere in die Sitze drückt, lässt sich wohl nur mit einem Faustschlag von Mike Tyson vergleichen. Selbst wer diesen Kick liebt, muss mit Kopf- und Nackenschmerzen rechnen, wenn er die Beschleunigung mehrmals hintereinander zelebriert. Zumal sie auch bei höherem Tempo auf deutschen Autobahnen oder der Rennstrecke nicht nachlässt, sondern die nächste Kurve schneller näher kommt, als man den Zahlen auf dem Tacho folgen kann. Immerhin hat Tesla seinem Beschleunigungsmonster jetzt auch riesige Carbon-Keramik-Bremsen spendiert, sodass der über 2,2 Tonnen schwere Model S Plaid auch standesgemäss bremst.

Komfortabler Langstreckengleiter

Hat man seinen Stromfuss allerdings unter Kontrolle, erweist sich der Tesla Model S Plaid als komfortables, relaxtes Reiseauto. Auf einem längeren Trip nach Italien verbrauchten wir im Schnitt weniger als 20 kWh pro 100 Kilometer. Damit ist der Tesla Model S Plaid nicht nur auf dem Papier, sondern auch in der Praxis ein Auto, in dem nie wirklich Reichweitenangst aufkommt. Zum einen, weil das firmeneigene Supercharger-Netzwerk immer dichter wird, und zum anderen aufgrund der Tatsache, dass mit bis zu 250 kW maximaler Ladeleistung in einer Viertelstunde schnell wieder 300 Kilometer auf der Uhr sind.

Keine Knöpfe mehr

Im Innenraum ist der Model S Plaid absolut clean gehalten, Knöpfe sucht man vergebens. Die Anmutung und Qualität haben in den letzten zehn Jahren einen gewaltigen Sprung nach vorne gemacht. Die Blinker sind wie bei Lamborghini oder Ferrari ins Lenkrad integriert, der Vorwärts- und Rückwärtsgang lassen sich am grossen Touchscreen bedienen. Falls dieser mal komplett ausfällt, gibt's immerhin eine Back-up-Lösung in der Mittelkonsole. Nettes Gimmick: Der Bildschirm lässt sich entweder zum Fahrer oder zum Beifahrer hin neigen – je nachdem, ob der Pilot gerade das Navi nötiger braucht oder der Beifahrer sich vom riesigen Infotainmentangebot unterhalten lassen will. Das alles funktioniert intuitiv und superschnell, schliesslich zählt Software zu einer der Kernkompetenzen von Tesla.



Cold as Ice



Mit den GR-Modellen hat sich Toyota in den letzten Jahren ein sportlicheres Image zurückerarbeitet. Jetzt lancieren die Japaner den RAV4 GR Sport. Beim Antrieb ändert sich nichts, aber die Optik und das Fahrwerk werden geschärft.

von Michael Lusk

Toyota hat schon einige Gazoo-Racing(GR)-Modelle lanciert und benutzt dieses Kürzel vermehrt für sportliche Topmodelle. Jetzt streift das Unternehmen auch dem RAV4 das Sportdress über: Seit diesem Jahr gibt's das Kompakt-SUV auch als GR Sport. Allerdings handelt es sich nicht wie beim GR Supra, GR 86 oder GR Yaris um ein echtes Sportmodell, sondern «nur» um eine Ausstattungslinie. Unter der Haube kommen daher zwei bekannte, aber bewährte Antriebe zum Einsatz: ein Hybrid mit 222 PS und ein Plug-in-Hybrid mit 306 PS.

Schwarze Radläufe, Seitenleisten und hintere Türverkleidungen setzen dafür optische Akzente, ebenso das schwarze «G-Mesh»-Muster am Kühlergrill und den Nebelscheinwerfern. Einen Kontrast dazu bildet der Frontspoiler in «Gunmetal»-Grau. GR-Plaketten an der Front und den Hintertüren verweisen zudem auf die sportliche Variante, genauso wie die schwarzen 19-Zoll-Felgen.

Hochwertiger Innenraum

Auch im Innenraum hat Toyota den RAV4 aufgewertet. Die elektrisch einstellbaren Vordersitze sind in Velourslederoptik gehalten. Auf den sportlichen Charakter des Topmodells weisen das schwarze GR-Logo an den Kopfstützen

sowie silberne Kontrastnähte an Sitzen, Lenkrad und Schalthebel hin. Das «Gunmetal»-Grau findet sich in den Zierleisten an Türen und Lenkrad wieder. Zur sportlichen Optik gesellt sich ein verbessertes Fahrwerk: Steifere Federn und Stossdämpfer optimieren Handling und Fahrerlebnis.

Sparsam und souverän

Toyotas lange Plug-in-Erfahrung zeigt sich beim Antrieb: Auch bei Temperaturen um den Nullpunkt fahren wir rund 60 Kilometer rein elektrisch. Doch selbst wenn ein Null vor dem Prozentzeichen aufleuchtet, scheint ein Rest im Akku gespeichert zu sein. So wird gefühlt in fast allen Fahrsituationen ein harmonisches Zusammenspiel beider Antriebe ermöglicht. Dieses zeigt sich auch im durchschnittlichen Verbrauch: 4,7 Liter auf 100 Kilometer zeigte der Bordcomputer nach rund 500 Kilometern mit einer Ladung an. Trotz steiferen Federn und Dämpfern bietet der Japaner ausreichend Komfort. All dies hat aber seinen Preis: Als 222 PS starker Hybrid kostet der Toyota RAV4 GR Sport schon mindestens 57'900 Franken, wer den Plug-in-Hybrid mit 306 PS in der GR-Sport-Version möchte, zahlt mindestens 65'900 Franken.



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 Schnellladestationen 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 8000 Elektro-Ladestationen in der Schweiz – und zu über 200'000 europaweit! Die AGROLA powercard eignet sich auch ideal für Flotten – mehrere Karten können problemlos auf der Monatsabrechnung gemeinsam abgerechnet werden. 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



Schweizer Salon der Mobilitäts-Profis Salon suisse des pros de la mobilité Salone svizzero dei professionisti della mobilità



DER BRANCHENTREFFPUNKT
LE RENDEZ-VOUS DE LA BRANCHE
IL LUOGO D'INCONTRO DEL SETTORE

08. – 11. NOV. 2023 | BERNEXPO

carrosserie-CH.com | transport-CH.com | aftermarket-CH.com

Vielseitiges Ladeangebot

Die Elektromobilität gewinnt kontinuierlich an Aufmerksamkeit und Beliebtheit. Migrol leistet mit einem zuverlässigen und breiten Ladeangebot einen wichtigen Beitrag dazu – und zwar ausschliesslich mit Strom aus 100 Prozent erneuerbaren Energiequellen.

Für Eilige stehen an aktuell 24 Migrol-Standorten DC-Schnellladestationen mit 128 bzw. 320 kW Leistung zur Verfügung. «Die Ladedauer von 15 bis 20 Minuten kann dabei für einen kurzen Boxenstopp im migrolino-Shop genutzt werden, um bei einem frischen Kaffee und Gipfeli selbst ein bisschen aufzutanken», fügt Valentin Peter, Leiter Geschäftsbereich E-Mobility Services bei der Migrol AG, an. Mittelfristig sollen 100 Standorte mit Schnellladestationen ausgerüstet werden.

Für Praktische nimmt Migrol in den kommenden Jahren über 2000 E-Ladestationen an Migros-Standorten in Betrieb. Die Ladestationen mit 22 kW AC- bzw. 50–60 kW DC-Leistung ermöglichen das bequeme Nachladen des E-Autos während eines durchschnittlichen Wocheneinkaufs. Während alle DC-Ladestationen über CCS-Stecker verfügen, weisen die AC-Ladestationen Typ-2-Ladebuchsen auf.

Bequem bezahlen

Die einfach zu bedienenden Ladesäulen bieten verschiedene Bezahlmöglichkeiten: entweder ohne vorgängige Registrierung via Direct Payment mit allen gängigen Debit-/Kreditkarten oder Twint oder mit praktischer Einmalregistrierung über den Migrol-Account. Privatkund*innen profitieren von doppelten Cumulus-Punkten, wenn sie mit der Migrol Private Card bezahlen.



Angebote für Geschäftskunden und -kundinnen

Als Leader auf dem Mobilitäts- und Energiemarkt hält Migrol auch die passenden Ladeangebote für Geschäftskunden und -kundinnen zur Versorgung der eigenen Firmenflotte, der Mitarbeitenden und Gäste bereit. Soll das Flottenfahrzeug bei den Mitarbeitenden zu Hause, auf dem Firmengelände und/oder unterwegs geladen werden? Migrol bietet individuelle Ladelösungen sowohl für

E-Autos als auch für E-Lastwagen an. Gerade bei häufig vorkommenden Mischflotten ist Migrol mit dem dichten Tankstellen- und Ladenetz ein verlässlicher Partner.

Mit E-Ladeangebot Immobilienwert steigern

Da die Elektromobilität rasant voranschreitet und etwa 80 Prozent aller Ladungen im privaten Rahmen stattfinden, sind Immobilieneigentümer und -eigentümerinnen und Verwaltungen bestrebt, zunehmend in eigene Ladestationen für ihre Immobilien zu investieren. Diese langfristige Investition steigert nicht nur die Attraktivität einer Immobilie signifikant, sondern trägt wesentlich zur Förderung der nachhaltigen Mobilität bei. Auch hier begleitet und berät Migrol Hausbesitzende, Stockwerkeigentumsgemeinschaften, Wohngenossenschaften oder Immobilienverwaltungen von der Planung der Grundinstallation über ein schützendes Lastmanagementsystem bis zu geeigneten Abrechnungslösungen.

www.migrol.ch



MARKTÜBERSICHT

GEPFLEGTE UNTERSTÜTZUNG:
RIWAX[®]
beauty for cars



**Daten und Preise von über 640
elektrifizierten Fahrzeugen**

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

Alternative weiter gefragt

Das Autojahr 2023 ist auch nach dem dritten Quartal im Plus. Mit einem Plus von elf Prozent oder 18'374 Neuzulassungen kann man von einem befriedigenden Verlauf sprechen, obwohl die Vor-Pandemie-Zahlen deutlich verpasst werden. Gefragt sind auch die Alternativen, deren Marktanteil auf über 56 Prozent gestiegen ist.

von Guido Biffiger

Trotz fehlender staatlicher Kaufanreize stiegen die Zulassungen um 37,5. Weiter an der Spitze liegen Tesla Model Y, Škoda Enyaq und Audi Q4 e-tron. Einziger Neuling wieder in der Hitliste ist der Tesla Model 3 – und zwar auf Kosten des Hyundai Ioniq 5. Modellwechsel und neuer zusätzlicher Mitbewerber (Ioniq 6) im eigenen Haus dürfte für diese Entwicklung entscheidend sein.

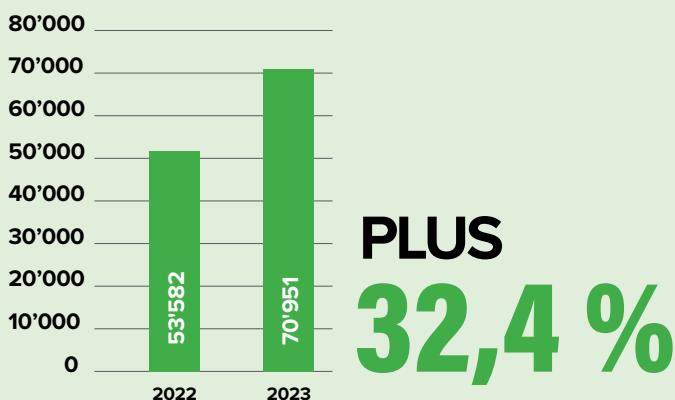
Voll-Hybride (HEV) bleiben vorn

Nach jahrelangem spannendem Hin und Her distanzieren die Voll-Hybride (HEV) die Plug-ins (PHEV) erstmals deutlich in der Schweiz. Dabei steigerten die HEVs ihren Marktanteil mit 9,4 Prozent auf ein neues historisches Hoch. Die Plug-ins verloren mit einem Marktanteil von 8,8 Prozent wieder deutlich an Boden. Volvo XC60 und BMW X1 / X2 wechseln sich wieder an der Spitze ab. Überraschend findet sich der Alfa Romeo Tonale erstmals in der Hitliste. Bei den Voll-Hybriden (HEV) dominieren weiterhin die japanischen Anbieter mit sieben PW in der Hitliste. Daneben finden sich nur noch ein Koreaner (Hyundai Tucson) und zwei Europäer (Ford Kuga und Renault Austral).

Reine E-Nutzfahrzeuge neu über zehn Prozent

Die E-Nutzfahrzeuge steigerten 2023 den Marktanteil erstmals auf über zehn Prozent, zurzeit liegt er bei 10,3 Prozent. Innert Jahresfrist nahmen die Zulassungen um 75 Prozent auf immerhin 2268 Zulassungen zu. Neuer Spitzenreiter ist der Renault Kangoo Cargo, der zusammen mit Fiat e-Scudo und Ford e-Transit neu in die Hitliste eingestiegen ist. Rausgefallen sind der Citroën ë-Berlingo und die beiden Peugeot-Modellreihen e-Partner und e-Jumpy.

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



E-Nutzfahrzeuge



Rang	Modellreihe	2023
1	Renault e-Kangoo	248
2	VW ID.Buzz Cargo	180
3	Fiat e-Scudo	159
4	Mercedes e-Vito	147
5	Opel e-Vivaro Cargo	143
6	Toyota Proace City EV	138
7	Toyota Proace EV	134
8	Peugeot e-Expert	120
9	Opel Combo Cargo	114
10	Ford e-Transit	114

Plug-in-Hybride



Rang	Modellreihe	2023
1	Volvo XC60	998
2	BMW X1 / X2	854
3	Mercedes GLC / Co	740
4	Jeep Compass	616
5	Ford Kuga	594
6	Alfa Romeo Tonale	487
7	Volvo XC90	484
8	BMW X5	459
9	Toyota RAV4	455
10	VW T7 Multivan	401

Elektroautos



Rang	Modellreihe	Jan-Sep
1	Tesla Model Y	4821
2	Škoda Enyaq / Co	3087
3	Audi Q4 e-tron / SB	2198
4	VW ID.3	1773
5	Cupra Born	1469
6	Volvo XC40	1418
7	Fiat 500 e	1392
8	VW ID.4	1282
9	Mercedes EQA	1144
10	Tesla Model 3	1087

Hybride



Rang	Modellreihe	2023
1	Toyota Yaris Cross	1896
2	Toyota Yaris	1702
3	Toyota Corolla	1272
4	Toyota Corolla Cross	983
5	Toyota C-HR	938
6	Ford Kuga	916
7	Renault Austral	728
8	Suzuki S-Cross	621
9	Hyundai Tucson	601
10	Nissan X-Trail	600

Brennstoffzelle

Mit einer Brennstoffzelle bezeichnete Fahrzeuge fahren zur Zeit entweder mit Wasserstoff oder Methanol. Diese sind normalerweise mit dem Zusatz «Hydrogen» erkenntlich. BMW hat mit dem iX5 auch ein Wasserstoff-Testmodell, das trotz Wasserstoffantrieb den Zusatz Hydrogen trägt. Einziges offiziell lieferbares Modell mit Brennstoffzelle ist der Toyota Mirai. Neu auf dem Markt sind der Citroën ë-Jumpy, der Opel Vivaro-e und der Peugeot Jumpy-e mit Hydrogen(Methanol)-Antrieb. Seit Mai 2023 ist der erste Opel Vivaro-e Hydrogen in der Schweiz zugelassen.



Elektroautos

Modell	Aiways U5	Aiways U6	Aixam S9 e-City	Aixam S9 e-Coupe	Aixam S9 e-Crossover	Audi e-tron GT quattro	Audi RS e-tron GT quattro	Audi Q4 40 e-tron	Audi Q4 SportBack 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	50	50	40	630	830	310	310	472
0-100 km/h (s)	7,8	7	-	-	-	4,5	3,6	8,5	8,5	6,9
Vmax (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	453	433	405	405	368
Verbrauch/100 km (kW/h)	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	440	515	505	510
Basispreis CHF ab	45'490	48'990	23'800	24'800	k. A.	111'550	151'650	58'400	60'350	61'900

Modell	Audi Q4 SportBack 45 e-tron quattro	Audi Q4 50 e-tron quattro	Audi Q4 SportBack 50 e-tron quattro	Audi Q4 45 e-tron 2024	Audi Q4 SportBack 45 e-tron 2024	Audi Q4 45 e-tron quattro 2024	Audi Q4 SportBack 45 e-tron quattro 2024	Audi Q4 55 e-tron quattro 2024	Audi Q4 SportBack 55 e-tron quattro 2024	Audi Q4 55 e-tron quattro 2024
Body	SUV	SUV	SUV	SUV	SUV	SUV	SUV	SUV	SUV	SUV
Leistung (kW/PS)	195/265	220/299	220/299	210/286	210/286	210/286	210/286	250/340	250/340	295/401
Netto-Akkugrösse (kWh)	76,6	76,6	76,6	76,6	76,6	76,6	76,6	76,6	76,6	94
Drehmoment (Nm)	472	460	460	k. A.	k. A.	k. A.	k. A.	k. A.	k. A.	k. A.
0-100 km/h (s)	6,9	6,2	6,2	6,7	6,7	6,6	6,6	5,4	5,4	k. A.
Vmax (km/h)	180	180	180	180	180	180	180	180	180	k. A.
Antrieb	4X4	4X4	4X4	HR	HR	4X4	4X4	4X4	4X4	4X4
Reichweite (km)	365	368	368	k. A.	k. A.	k. A.	k. A.	k. A.	k. A.	k. A.
Verbrauch/100 km (kW/h)	19,7	20,1	19,7	k. A.	k. A.	k. A.	k. A.	k. A.	k. A.	k. A.
Zuladung (kg)	500	510	500	k. A.	k. A.	k. A.	k. A.	k. A.	k. A.	k. A.
Basispreis CHF ab	63'850	65'800	67'750	k. A.	k. A.	k. A.	k. A.	k. A.	k. A.	k. A.

Modell	Audi Q6 SportBack 55 e-tron quattro 2024	Audi SQ6 e-tron quattro 2024	Audi SQ6 SportBack e-tron quattro 2024	Audi Q8 50 e-tron quattro	Audi Q8 SportBack 50 e-tron quattro	Audi Q8 55 e-tron quattro	Audi Q8 SportBack 55 e-tron quattro	Audi SQ8 e-tron quattro	Audi SQ8 SportBack e-tron quattro	BMW i4 e-Drive 35
Body	SUV	SUV	SUV	SUV	SUV	SUV	SUV	SUV	SUV	HA
Leistung (kW/PS)	295/401	380/517	380/517	250/340	250/340	300/408	300/408	370/503	370/503	210/286
Netto-Akkugrösse (kWh)	94	94	94	89	89	106	106	106	106	67
Drehmoment (Nm)	k. A.	k. A.	k. A.	664	664	664	664	973	973	400
0-100 km/h (s)	k. A.	4,5	4,5	6	6	5,6	5,6	5,1	5,1	6
Vmax (km/h)	k. A.	k. A.	k. A.	200	200	200	200	210	210	190
Antrieb	4X4	4X4	4X4	4x4	4x4	4x4	4x4	4x4	4x4	HR
Reichweite (km)	k. A.	k. A.	k. A.	505	505	600	600	458	458	478
Verbrauch/100 km (kW/h)	k. A.	k. A.	k. A.	23,9	23,7	24,4	24,1	29	28,2	18,7
Zuladung (kg)	k. A.	k. A.	k. A.	585	585	595	595	565	565	555
Basispreis CHF ab	k. A.	k. A.	k. A.	86'600	88'800	99'450	101'650	108'200	110'400	62'600

Modell	BMW i4 e-Drive 40	BMW i4 M50 xDrive	BMW i5 e-Drive 40	BMW i5 M60 xDrive	BMW i7 eDrive 50	BMW i7 xDrive 60	BMW i7 xDrive M70	BMW iX1 eDrive 20	BMW iX1 xDrive 30	BMW iX3
Body	HA	HA	SA	SA	SA	SA	SA	SUV	SUV	SUV
Leistung (kW/PS)	250/340	400/544	250/340	442/601	335/455	400/544	485/659	150/204	230/313	210/286
Netto-Akkugrösse (kWh)	81,1	81,1	81,2	81,2	101,7	101,7	101,7	64,8	64,8	73,9
Drehmoment (Nm)	430	795	400	820	650	745	1015	250	494	400
0-100 km/h (s)	5,7	3,9	6	3,8	5,5	4,7	3,7	8,6	5,6	6,8
Vmax (km/h)	190	225	193	230	205	240	250	170	180	180
Antrieb	HR	4X4	HR	4X4	HR	4X4	4X4	VR	4X4	4X4
Reichweite (km)	589	512	579	516	612	625	560	475	439	471
Verbrauch/100 km (kW/h)	19,1	22,5	18,9	20,6	20,3	19,6	23,7	17,2	18,1	18
Zuladung (kg)	555	520	535	590	535	535	480	570	570	540
Basispreis CHF ab	69'900	87'050	85'200	123'900	143'480	171'900	234'940	53'600	60'500	78'900

Elektroautos

Modell	BMW iX xDrive 40	BMW iX xDrive 50	BMW iX xDrive M60	BYD Atto 3 EV	BYD Dolphin Active EV	BYD Dolphin Boost EV	BYD Dolphin Comfort EV	BYD Han EV AWD	BYD Seal EV	BYD Seal EV AWD
Body	SUV	SUV	SUV	HA	HA	HA	HA	SA	SA	SA
Leistung (kW/PS)	240/326	385/523	455/619	150/204	70/95	130/177	150/204	380/517	230/313	390/530
Netto-Akkugrösse (kWh)	74,1	108,8	108,6	60,5	30,7	44,9	60,4	85,4	82,5	82,5
Drehmoment (Nm)	630	765	1015	310	180	290	310	700	360	670
0-100 km/h (s)	6,1	4,6	3,8	7,3	10,5	7,5	7	3,9	5,9	3,8
Vmax (km/h)	200	200	250	160	150	160	160	180	180	180
Antrieb	4X4	4X4	4X4	VR	VR	VR	VR	4X4	HR	4X4
Reichweite (km)	435	633	568	420	340	310	427	521	550	700
Verbrauch/100 km (kW/h)	21,2	21,3	24,7	15,6	15,2	15,4	15,9	18,5	13,8	15,8
Zuladung (kg)	645	635	565	410	k. A.	k. A.	410	410	k. A.	k. A.
Basispreis CHF ab	95'900	121'300	156'400	k. A.	k. A.	k. A.	k. A.	k. A.	k. A.	k. A.

Modell	BYD Tang EV AWD	Cadillac Lyriq AWD	Citroën Ami	Citroën My Ami Buggy	Citroën ë-Berlingo	Citroën ë-C4	Citroën ë-C4 X	Citroën ë-Space Tourer	Citroën ë-Space Tourer	Cupra Born 45
Body	SUV	SUV	SA	RO	MPV	HA	SA	MPV	MPV	HA
Leistung (kW/PS)	380/517	388/528	6/8	6/8	100/136	115/156	115/156	100/136	100/136	110/150
Netto-Akkugrösse (kWh)	86,4	102	5,5	5,5	50	54	54	50	75	45
Drehmoment (Nm)	680	610	k. A.	k. A.	260	270	270	260	260	275
0-100 km/h (s)	4,6	k. A.	-	-	11,7	9,7	9,5	13,1	13,1	8,9
Vmax (km/h)	180	k. A.	45	45	135	150	150	130	130	160
Antrieb	4X4	k. A.	VR	VR	VR	VR	VR	VR	VR	HR
Reichweite (km)	400	530	75	75	280	420	420	230	330	349
Verbrauch/100 km (kW/h)	23,8	k. A.	k. A.	k. A.	22,7	16,7	16,7	28,2	28,2	15
Zuladung (kg)	571	202	154	k. A.	363	345	306	694	559	448
Basispreis CHF ab	k. A.	k. A.	9090	k. A.	38'900	36'900	40'200	52'300	60'800	k. A.

Modell	Cupra Born 58	Cupra Born 58 e-boost	Cupra Born 77 e-boost	Cupra Tavascan Endurance 2024	Cupra Tavascan VZ 4WD 2024	Dacia Spring Electric 45	Dacia Spring Electric 65	DS3 E-Tense	e.GO.e.Wave X	Fiat 500e
Body	HA	HA	HA	HA	HA	SUV	SUV	SUV	SUV	HA
Leistung (kW/PS)	150/204	170/231	170/231	210/286	250/340	33/45	48/65	115/156	86/117	70/95
Netto-Akkugrösse (kWh)	58	58	77	77	77	28,4	28,4	50	30,4	23,8
Drehmoment (Nm)	310	310	310	k. A.	k. A.	125	113	260	k. A.	220
0-100 km/h (s)	7,3	6,6	7	6,8	5,6	19,1	13,7	9	k. A.	9,5
Vmax (km/h)	160	160	160	k. A.	k. A.	125	125	150	135	135
Antrieb	HR	HR	HR	VR	4X4	VR	VR	VR	HR	VR
Reichweite (km)	427	423	552	549	517	230	220	402	163	180-198
Verbrauch/100 km (kW/h)	17,3	17,4	17,5	15,6	16,6	13,9	14,5	15,3	18,6	13
Zuladung (kg)	452	442	350	k. A.	k. A.	288	265	450	290	400
Basispreis CHF ab	41'000	43'000	46'550	k. A.	k. A.	19'990	20'790	47'300	24'990 (€)	29'490

Modell	Fiat 500e	Fiat 500e 3+1	Fiat 500e C	Fiat Abarth 500 e	Fiat Abarth 500 e C	Fiat 600 e	Fiat e Doblo	Fiat e-Ulysse	Fiat e-Ulysse	Fisker Ocean
Body	HA	HA	CA	HA	CA	SUV	MPV	VAN	VAN	SUV
Leistung (kW/PS)	87/118	87/118	87/118	114/155	114/155	115/156	100/136	100/136	100/136	344/468
Netto-Akkugrösse (kWh)	42	42	42	37,8	37,8	51	50	50	75	106,5
Drehmoment (Nm)	220	220	220	235	235	260	260	k. A.	k. A.	696,4
0-100 km/h (s)	9	9	9	7	7	9	11,2	k. A.	k. A.	4
Vmax (km/h)	150	150	150	155	155	150	130	130	130	205
Antrieb	VR	VR	VR	VR	VR	VR	VR	VR	VR	4X4
Reichweite (km)	298-320	298-320	298-320	265	255	409	282	k. A.	329	k. A.
Verbrauch/100 km (kW/h)	15,6	15,6	15,6	17,1	17,9	15,2	19,9	k. A.	k. A.	k. A.
Zuladung (kg)	400	400	400	385	385	k. A.	k. A.	590	590	465
Basispreis CHF ab	35'690	37'690	38'690	37'990	40'990	k. A.	k. A.	k. A.	k. A.	68'990

Elektroautos

Modell	Ford Explorer EV 2024	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	Genesis G80 Electrified AWD	Genesis GV60 Premium EV	Genesis GV60 Sport AWD EV	Genesis GV60 Sport Plus AWD EV
Body	SUV	SUV	SUV	SUV	SUV	SUV	SA	SUV	SUV	SUV
Leistung (kW/PS)	125/170	198/269	198/269	216/294	258/351	358/487	272/370	168/229	234/318	360/490
Netto-Akkugrösse (kWh)	k. A.	70	70	91	91	91	87,2	77,4	77,4	77,4
Drehmoment (Nm)	k. A.	430	580	430	580	860	700	350	605	700
0-100 km/h (s)	k. A.	6,9	5,6	7	5,8	4,5	4,9	7,8	5,5	4
Vmax (km/h)	k. A.	180	180	180	180	200	225	185	200	235
Antrieb	HR	HR	4X4	HR	4X4	4X4	4X4	HR	4X4	4X4
Reichweite (km)	k. A.	440	400	600	550	490	520	517	470	466
Verbrauch/100 km (kW/h)	k. A.	17,2	19,5	17,3	18,8	21,2	19,1	17	18,8	19,1
Zuladung (kg)	k. A.	511	502	445	433	369	445	520	515	515
Basispreis CHF ab	< 50'000	57'900	65'600	66'600	74'000	82'600	82'500	61'400	66'900	80'200

Modell	Genesis GV70 Sport Electrified AWD	Honda e Advance	Honda e:NY1	Hyundai Ioniq 5 EV 58 kWh	Hyundai Ioniq 5 4WD EV 58 kWh	Hyundai Ioniq 5 EV 77 kWh	Hyundai Ioniq 5 4WD EV 77 kWh	Hyundai Ioniq 5N 4WD EV 77 kWh 2024	Hyundai Ioniq 6 EV	Hyundai Ioniq 6 4WD EV
Body	SUV	SA	SUV	SUV	SUV	SUV	SUV	SUV	SA	SA
Leistung (kW/PS)	360/490	113/154	150/204	125/170	173/235	168/229	239/325	478/650	168/229	239/325
Netto-Akkugrösse (kWh)	77,4	35,5	68,8	58	58	77,4	77,4	84	77,4	77,4
Drehmoment (Nm)	700	315	310	350	605	350	605	770	350	605
0-100 km/h (s)	4,8	8,3	7,6	8,5	6,1	7,3	5,1	3,4	7,4	5,1
Vmax (km/h)	235	145	160	185	185	185	185	260	185	185
Antrieb	4X4	HR	VR	HR	4X4	HR	4X4	k. A.	HR	4X4
Reichweite (km)	455	211-222	412	384	360	476-507	454-481	k. A.	614	583
Verbrauch/100 km (kW/h)	19,2	17,2-17,8	18,2	16,7	18,1	18	19,1	k. A.	14,3	15,1
Zuladung (kg)	535	327-350	324	384	385	360	360	k. A.	407-425	407-425
Basispreis CHF ab	74'700	43'600	45'900	49'900	53'900	54'900	58'900	k. A.	67'900	71'900

Modell	Hyundai Kona EV	Hyundai Kona EV	Hyundai Kona EV 2024	Hyundai Kona EV 2024	JAC e-JS1	JAC e-JS4	Jaguar I-Pace EV 400 AWD	Jeep Avenger BEV	Kia e-Soul	Kia EV6 58 kWh
Body	SUV	SUV	SUV	SUV	HA	SUV	SUV	SUV	SUV	SUV
Leistung (kW/PS)	100/136	150/204	115/156	160/218	61/83	142/193	294/400	115/156	150/204	125/170
Netto-Akkugrösse (kWh)	39,2	64	48,4	65,4	31,4	65,7	90	51	64	58
Drehmoment (Nm)	395	395	255	255	k. A.	340	696	260	395	350
0-100 km/h (s)	9,9	7,9	8,8	7,8	-	11	4,8	9	7,9	8,5
Vmax (km/h)	155	167	162	172	105	140	200	150	167	185
Antrieb	VR	VR	VR	VR	VR	VR	4x4	VR	VR	HR
Reichweite (km)	305	484	377	514	330	410	408-469	404	452	394
Verbrauch/100 km (kW/h)	14,3	14,7	14,6	14,7	12	18	25,2	16,4	15,7	16,6
Zuladung (kg)	352	352	k. A.	k. A.	k. A.	375	444	420	347	375
Basispreis CHF ab	39'300	43'900	42'900	k. A.	17'989	35'989	97'000	39'490	46'550	53'700

Modell	Kia EV6 AWD 58 kWh	Kia EV6 77 kWh	Kia EV6 AWD 77 kWh	Kia EV6 GT Line AWD 77 kWh	Kia EV6 GT AWD 77 kWh	Kia EV9 100 kWh	Kia EV9 AWD 100 kWh	Kia Niro EV	Kyburz e-Rod	Kyburz e-Rod Offroad
Body	SUV	SUV	SUV	SUV	SUV	SUV	SUV	SUV	RO	RO
Leistung (kW/PS)	173/235	168/228	239/325	239/325	430/585	149/203	283/385	150/204	45/61	45/61
Netto-Akkugrösse (kWh)	58	77,4	77,4	77,4	77,4	99,8	99,8	64,8	21,9	19,2
Drehmoment (Nm)	605	350	605	605	740	350	700	255	140	140
0-100 km/h (s)	6,2	7,3	5,2	5,2	3,5	9,4	5,3	7,8	k. A.	-
Vmax (km/h)	185	185	185	185	260	185	200	167	120	90
Antrieb	4X4	HR	4X4	4X4	4X4	HR	4X4	VR	HR	HR
Reichweite (km)	371	528	506	506	424	541	497	460	208	130
Verbrauch/100 km (kW/h)	17,6	16,5	17,2	18	20,6	21	22,8	16,2	k. A.	k. A.
Zuladung (kg)	375	350	350	350	410	509	552	464	210	k. A.
Basispreis CHF ab	60'400	59'100	65'600	71'900	81'900	75'950	83'950	46'350	k. A.	k. A.

Elektroautos

Modell	Lexus RZ 450e AWD	Lexus UX 300e	Lotus Eletre	Lotus Eletre S	Lotus Eletre R	Lotus Emeya 2024	Lotus Evija	Lucid Air Dream P AWD	Lucid Air Dream R AWD	Lucid Air GT AWD
Body	SUV	SUV	SUV	SUV	SUV	SA	CO	SA	SA	SA
Leistung (kW/PS)	230/313	150/204	450/612	450/612	675/918	675/918	1500/2040	828/1126	734/998	674/917
Netto-Akkugrösse (kWh)	71,4	72,8	112	112	112	102	90	112	112	112
Drehmoment (Nm)	435	300	710	710	985	985	1704	1390	1390	k. A.
0-100 km/h (s)	5,3	7,5	4,5	4,5	2,95	2,78	< 3	2,7	2,9	k. A.
Vmax (km/h)	160	160	258	258	265	256	320	270	270	270
Antrieb	4X4	VR	4x4	4x4	4x4	k. A.	k. A.	4X4	4X4	4X4
Reichweite (km)	440	445	600	535	450	600	347	799	883	k. A.
Verbrauch/100 km (kW/h)	16,9	17,1	k. A.	k. A.	k. A.	k. A.	17,3	k. A.	13,1	k. A.
Zuladung (kg)	459	357	k. A.	k. A.	k. A.	k. A.	k. A.	415	415	415
Basispreis CHF ab	69'900	49'900	116'090	144'890	180'890	k. A.	3'000'000	210'000	k. A.	k. A.

Modell	Lucid Air Pure AWD	Lucid Air Pure AWD	Lucid Air Touring AWD	Lucid Air Grand Touring AWD	Maserati GranTurismo Folgore Q4 BEV	Maserati Grecale Folgore Q4 BEV	Maxus Mifa 9	Mazda MX-30 EV	Mercedes EQA 250	Mercedes EQA 250+
Body	SA	SA	SA	SA	CO	SUV	VAN	SUV	SUV	SUV
Leistung (kW/PS)	358/487	462/629	462/629	611/830	572/778	410/558	180/245	107/146	140/190	140/190
Netto-Akkugrösse (kWh)	k. A.	k. A.	k. A.	k. A.	83	k. A.	90	35,5	66,5	70,5
Drehmoment (Nm)	4	4	3,6	3,2	1350	820	350	271	385	385
0-100 km/h (s)	225	225	225	270	2,7	4,1	8,9	9,7	8,6	8,6
Vmax (km/h)	k. A.	k. A.	k. A.	k. A.	325	220	180	140	160	160
Antrieb	k. A.	k. A.	k. A.	k. A.	4X4	k. A.	VR	VR	VR	VR
Reichweite (km)	725	725	660	660	450	k. A.	440	200	531	531
Verbrauch/100 km (kW/h)	k. A.	k. A.	k. A.	k. A.	k. A.	23,6	21,3	17,9	16,9	16,7
Zuladung (kg)	513	513	513	513	395	555	615	399	430	425
Basispreis CHF ab	116'000	134'500	145'000	162'400	k. A.	k. A.	65'900	42'400	54'400	63'300

Modell	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+	Mercedes EQE 350 4M
Body	SUV	SUV	SUV	SUV	SUV	SUV	SUV	SA	SA	SA
Leistung (kW/PS)	168/228	215/292	140/190	140/190	168/228	215/292	300/408	180/245	215/292	215/292
Netto-Akkugrösse (kWh)	66,5	66,5	66,5	70,5	66,5	66,5	80	89	90,6	89
Drehmoment (Nm)	390	520	385	385	390	520	760	550	565	765
0-100 km/h (s)	7,7	6	8,9	8,9	8	6,2	5,1	7,3	6,4	6,3
Vmax (km/h)	160	160	160	160	160	160	180	210	210	210
Antrieb	4X4	4X4	VR	VR	4X4	4X4	4X4	HR	HR	4x4
Reichweite (km)	438	438	473	507	423	423	437	622	682	614
Verbrauch/100 km (kW/h)	18,6	18,6	18,3	18,1	19,7	19,7	24,9	19,4	16,8	19,7
Zuladung (kg)	430	430	410	405	405	405	445	490	535	505
Basispreis CHF ab	57'500	59'500	60'500	62'100	63'500	65'500	79'200	80'000	89'600	89'600

Modell	Mercedes EQE 500 4M	Mercedes-AMG EQE 43 4M	Mercedes-AMG EQE 53 4M+	Mercedes EQE SUV 300	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+	Mercedes EQS 450 +
Body	SA	SA	SA	SUV	SUV	SUV	SUV	SUV	SUV	SA
Leistung (kW/PS)	300/408	350/476	460/626	180/245	215/292	215/292	300/408	350/476	460/626	265/360
Netto-Akkugrösse (kWh)	90,6	90,6	90,6	89	90,6	89	90,6	90,6	90,6	108,4
Drehmoment (Nm)	858	858	950	550	565	765	858	858	950	568
0-100 km/h (s)	4,7	4,2	3,5	7,6	6,6	6,6	4,9	4,5	3,7	6,1
Vmax (km/h)	210	210	240	210	210	210	210	210	240	210
Antrieb	4x4	4x4	4x4	HR	HR	4x4	4x4	4x4	4x4	HR
Reichweite (km)	620	507	504	553	549	593	549	476	551	781
Verbrauch/100 km (kW/h)	19,5	23,7	22,9	22	21,8	22,6	22,6	25,6	22,4	19,9
Zuladung (kg)	495	560	555	515	545	515	535	595	515	530
Basispreis CHF ab	101'500	124'000	130'300	101'300	104'300	106'800	115'600	148'600	160'300	141'400

Elektroautos

Modell	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	Maybach EQS SUV 680 AM	Mercedes EQT
Body	SA	SA	SA	SA	SA	SUV	SUV	SUV	SUV	MPV
Leistung (kW/PS)	265/360	330/449	400/544	484/658	560/761	265/360	330/449	400/544	484/658	90/122
Netto-Akkugrösse (kWh)	108,4	108,4	108,4	108,4	108,4	108,4	108,4	108,4	108,4	45
Drehmoment (Nm)	800	828	858	950	1020	800	828	858	950	245
0-100 km/h (s)	5,6	4,8	4,3	3,8	3,4	6	5,2	4,6	4,4	k. A.
Vmax (km/h)	210	210	210	220	250	210	210	210	210	134
Antrieb	4X4	4X4	4X4	4X4	4X4	4X4	4X4	4X4	4X4	k. A.
Reichweite (km)	697	719	718	574	529	540	511	593	600	282
Verbrauch/100 km (kWh/h)	21,1	21,1	21,1	23,9	23,4	24,2	24,2	24,2	24,4	19
Zuladung (kg)	505	505	505	525	545	570	570	565	k. A.	544
Basispreis CHF ab	135'600	153'400	161'800	189'600	k. A.	138'600	158'800	173'700	k. A.	k. A.

Modell	Mercedes EQV 250	Mercedes EQV 300	Mercedes e-Citan Tourer	Mercedes e-Vito Tourer	Mercedes e-Vito Tourer	MG4 Standard EV	MG4 Long Range EV	MG5 Long Range EV	MG5 Standard EV	MG ZS long Range EV
Body	VAN	VAN	MPV	BUS	BUS	HA	HA	ES	ES	SUV
Leistung (kW/PS)	150/204	150/204	90/122	150/204	150/204	125/170	150/204	115/156	130/177	130/177
Netto-Akkugrösse (kWh)	60	90	45	60	90	49	59,5	57,7	50,3	65,7
Drehmoment (Nm)	365	365	245	365	365	250	250	280	280	280
0-100 km/h (s)	k. A.	10	k. A.	k. A.	k. A.	7,7	7,9	8,3	8,3	8,6
Vmax (km/h)	140	160	134	140	160	160	160	185	185	175
Antrieb	VR	VR	k. A.	VR	VR	HR	HR	VR	VR	VR
Reichweite (km)	273	352	284	239	378	350	450	400	320	440
Verbrauch/100 km (kWh/h)	28,9	28,7	19	27,8	27,9	17	16,6	17,9	18,4	17,8
Zuladung (kg)	687	687	544	736-945	736-945	448	462	455	455	490
Basispreis CHF ab	k. A.	k. A.	46'764	k. A.	k. A.	k. A.	k. A.	k. A.	k. A.	k. A.

Modell	MG ZS Standard EV	MG Marvel R EV	MG Marvel R Performance EV	Microlino m-cro	Microlino m-cro	Microlino m-cro	Mini Cooper SE Electric	Mini Cooper SE Electric	Mini Cooper E 2024	Mini Cooper SE 2024
Body	SUV	SUV	SUV	HA	HA	HA	HA	CA	HA	HA
Leistung (kW/PS)	115/156	132/180	212/288	12,5/17	12,5/17	12,5/17	135/184	135/184	135/184	160/218
Netto-Akkugrösse (kWh)	49,3	66	66	6	10,5	14,4	28,9	28,9	40,7	54,2
Drehmoment (Nm)	280	410	665	89	89	89	270	270	290	330
0-100 km/h (s)	8,6	7,9	4,9	-	-	-	7,3	8,2	7,3	6,7
Vmax (km/h)	175	200	200	90	90	90	150	150	k. A.	k. A.
Antrieb	VR	4X4	4X4	VR	VR	VR	VR	VR	VR	VR
Reichweite (km)	320	402	370	95	175	230	226-234	201	305	402
Verbrauch/100 km (kWh/h)	17,3	19,4	20,9	7,8	7,8	7,8	17,5	17,6	k. A.	15
Zuladung (kg)	450	478	453	179	179	179	330	330	k. A.	k. A.
Basispreis CHF ab	k. A.	k. A.	k. A.	16'490	17'690	19'990	42'520	62'490	39'900	43'600

Modell	Mini Countryman E 2024	Mini Countryman SE All4 2024	Nio EL7	Nio EL7	Nio ET5	Nio ET5 Touring	Nio ET5	Nio ET5 Touring	Nio ET7	Nio ET7
Body	SUV	SUV	SUV	SUV	HA	ES	HA	ERS	HA	HA
Leistung (kW/PS)	150/204	230/313	480/653	480/653	360/490	360/490	360/490	360/490	480/653	480/653
Netto-Akkugrösse (kWh)	66,5	66,5	75	100	75	75	100	100	70	100
Drehmoment (Nm)	250	494	850	850	700	700	700	700	850	850
0-100 km/h (s)	8,6	5,6	3,9	3,9	4	4	4	4	3,8	3,8
Vmax (km/h)	170	180	200	200	200	200	200	200	200	200
Antrieb	VR	4X4	4X4	4X4	4X4	4X4	4X4	4X4	4X4	4X4
Reichweite (km)	462	433	390	509	456	456	590	590	450	580
Verbrauch/100 km (kWh/h)	k. A.	18,5	23,1	22,7	21,2	23	21,2	23	22,3	21,8
Zuladung (kg)	k. A.	k. A.	544	524	k. A.	k. A.	k. A.	k. A.	541	521
Basispreis CHF ab	k. A.	52'800	k. A.	k. A.	k. A.	k. A.	k. A.	k. A.	k. A.	k. A.

Elektroautos

Modell	Nissan Ariya 63 kWh	Nissan Ariya 87 kWh	Nissan Ariya 87 kWh e-4orce	Nissan Ariya 87 kWh performance e-4orce	Nissan Leaf 39 kWh	Nissan Leaf 59 kWh	Nissan Townstar	Opel Astra-e	Opel Astra-e SW	Opel Combo-e Life
Body	SUV	SUV	SUV	SUV	HA	HA	MPV	HA	ES	MPV
Leistung (kW/PS)	160/218	178/242	225/306	290/394	110/150	160/218	90/122	115/156	115/156	100/136
Netto-Akkugrösse (kWh)	63	87	87	87	39	59	k. A.	50,8	50,8	46
Drehmoment (Nm)	300	300	600	600	320	340	245	270	270	260
0-100 km/h (s)	7,5	7,6	5,7	5,1	7,9	6,9	k. A.	9,2	k. A.	11,7
Vmax (km/h)	160	160	200	200	144	157	132	170	170	135
Antrieb	VR	VR	4X4	4X4	VR	VR	VR	VR	VR	VR
Reichweite (km)	414	544	498	498	270-285	385	304	418	400	245-293
Verbrauch/100 km (kW/h)	17,1	17,3	19,4	k. A.	17	18	k. A.	16,2	k. A.	18,7-22,7
Zuladung (kg)	420	409	396	396	360-415	329-384	498	364	k. A.	551
Basispreis CHF ab	53'990	63'990	67'990	71'990	31'990	39'940	k. A.	46'500	k. A.	41'470

Modell	Opel Corsa-e	Opel Mokka-e	Opel Rocks Electric	Opel Rocks Electric Buggy	Opel Vivaro-e Combi	Opel Vivaro-e Combi	Opel Zafira-e Life	Opel Zafira-e Life	Ora Funky Cat 300	Ora Funky Cat 400
Body	HA	SUV	SA	RO	MPV	MPV	VAN	HA	HA	HA
Leistung (kW/PS)	100/136	100/136	6/8	6/8	100/136	100/136	100/136	100/136	126/171	126/171
Netto-Akkugrösse (kWh)	46,6	46,6	5,5	5,5	46	69	46	69	45,3	59,3
Drehmoment (Nm)	260	260	k. A.	k. A.	260	260	260	260	250	250
0-100 km/h (s)	8,1	9,2	-	-	13,3	12,1	13,3	12,1	k. A.	6,9
Vmax (km/h)	150	150	45	45	130	130	130	130	160	160
Antrieb	VR	VR	VR	VR	VR	VR	VR	VR	VR	VR
Reichweite (km)	331-373	374	75	75	196-238	285-339	196-238	285-339	310	420
Verbrauch/100 km (kW/h)	15-17,2	17	k. A.	k. A.	28,2	29,5	28,2	29,5	k. A.	k. A.
Zuladung (kg)	390	417	154	k. A.	976	933	721	613	k. A.	k. A.
Basispreis CHF ab	37'760	36'060	9190	k. A.	48'330	55'830	53'720	61'720	k. A.	k. A.

Modell	Peugeot e-208	Peugeot e-208	Peugeot e-2008	Peugeot e-2008	Peugeot e-308	Peugeot e-308 SW	Peugeot e-3008 2024	Peugeot e-3008 2024	Peugeot e-3008 2024	Peugeot e-Rifter
Body	HA	HA	SUV	SUV	HA	ES	SUV	SUV	SUV	MPV
Leistung (kW/PS)	100/136	115/156	100/136	115/156	115/156	115/156	155/211	169/230	235/320	100/136
Netto-Akkugrösse (kWh)	46,3	48,1	46,3	48,1	51	51	73	98	k. A.	46,3
Drehmoment (Nm)	260	260	260	260	270	270	k. A.	k. A.	k. A.	260
0-100 km/h (s)	8,3	8,3	9,1	9,9	10,5	10,5	k. A.	k. A.	k. A.	11,7
Vmax (km/h)	150	150	150	150	170	170	170	k. A.	k. A.	135
Antrieb	VR	VR	VR	VR	VR	VR	VR	VR	4X4	VR
Reichweite (km)	325	325	311-324	436	429	k. A.	525	700	k. A.	293
Verbrauch/100 km (kW/h)	16,2	15,4	17	16,7	16,1	k. A.	k. A.	k. A.	k. A.	22,8
Zuladung (kg)	373	416	405	405	300	k. A.	k. A.	k. A.	k. A.	640
Basispreis CHF ab	34'850	35'800	36'950	39'050	43'500	44'800	k. A.	k. A.	k. A.	39'990

Modell	Peugeot e-Traveller	Peugeot e-Traveller	Pininfarina Battista	Polestar 2 Standard Range Single	Polestar 2 Long Range Single	Polestar 2 Long Range Dual 4x4	Polestar 2 Performance Dual 4x4	Polestar 3 Long Range Dual 4x4 2024	Polestar 3 Performance Dual 4x4 2024	Porsche Taycan
Body	VAN	VAN	CO	HA	HA	HA	HA	SUV	SUV	SA
Leistung (kW/PS)	100/136	100/136	1340/1822	200/272	220/299	310/422	350/476	360/489	380/517	300/408
Netto-Akkugrösse (kWh)	46	69	120	69	82	82	82	107	107	71
Drehmoment (Nm)	260	260	2340	490	490	740	740	840	910	345
0-100 km/h (s)	10,8	11,9	< 2	6,4	6,2	4,5	4,2	5	4,7	5,4
Vmax (km/h)	130	130	350	205	205	205	205	210	210	230
Antrieb	VR	VR	4X4	HR	HR	4X4	4X4	4X4	4X4	HR
Reichweite (km)	230	330	483	546	655	593	568	610	560	371-444
Verbrauch/100 km (kW/h)	28,2	29,5	k. A.	k. A.	k. A.	k. A.	k. A.	k. A.	k. A.	23,5
Zuladung (kg)	841	825	196	375	421	412	412	412	412	745
Basispreis CHF ab	53'000	55'000	2'600'000	48'900	55'900	58'900	65'400	99'900	106'900	104'000

Elektroautos

Modell	Porsche Taycan Sport Turismo	Porsche Taycan 4 Cross Turismo	Porsche Taycan 4S	Porsche Taycan 4S Sport Turismo	Porsche Taycan 4S Cross Turismo	Porsche Taycan GTS	Porsche Taycan GTS Sport Turismo	Porsche Taycan Turbo	Porsche Taycan Turbo Sport Turismo	Porsche Taycan Turbo Cross Turismo
Body	ES	ES	SA	ES	ES	SA	ES	SA	ES	ES
Leistung (kW/PS)	300/408	350/476	390/530	390/530	420/571	440/598	440/598	500/680	500/680	500/680
Netto-Akkugrösse (kWh)	71	83,7	71	71	83,7	83,7	83,7	83,7	83,7	83,7
Drehmoment (Nm)	345	500	640	640	650	850	850	850	850	850
0-100 km/h (s)	5,4	5,1	4	4	4,1	3,7	3,7	3,2	3,2	3,3
Vmax (km/h)	230	220	250	250	240	250	250	260	260	250
Antrieb	HR	4X4	4X4	4X4	4X4	4X4	4X4	4X4	4X4	4X4
Reichweite (km)	358-433	416-490	370-454	358-441	415-590	439-504	424-490	435-507	424-491	423-485
Verbrauch/100 km (kW/h)	24,6	24,8	24	24,6	24,8	23,3	24,1	23,6	24,2	24,2
Zuladung (kg)	690	640	740	705	640	555	565	575	550	560
Basispreis CHF ab	105200	116'300	129'100	130'300	135'600	160'100	161'300	185'000	186'200	186'700

Modell	Porsche Taycan Turbo S	Porsche Taycan Turbo S Sport Turismo	Porsche Taycan Turbo S Cross Turismo	Renault Kangoo E-Tech II kW	Renault Kangoo E-Tech 22 kW	Renault Megane E-Tech Electric	Renault Scenic E-Tech Electric 2024	Renault Twingo E-Tech Electric	Renault Twizy ZE	Renault Zoe E-Tech Electric
Body	SA	ES	ES	MPV	MPV	HA	VAN	HA	HA	HA
Leistung (kW/PS)	560/761	560/761	560/761	90/122	90/122	160/218	160/219	60/82	13/17	100/136
Netto-Akkugrösse (kWh)	83,7	83,7	83,7	45	45	60	k. A.	22	6,1	52
Drehmoment (Nm)	1050	1050	1050	245	245	300	k. A.	160	57	245
0-100 km/h (s)	2,8	2,8	2,9	12,6	12,6	7,4	k. A.	12,9	-	9,5
Vmax (km/h)	260	260	250	135	135	160	k. A.	135	80	140
Antrieb	4X4	4X4	4X4	VR	VR	VR	VR	HR	HR	VR
Reichweite (km)	440-468	430-458	428-459	285	285	450	625	190	90	385
Verbrauch/100 km (kW/h)	23,4	24	24	17,4	17,4	17,3	k. A.	16,5	k. A.	20
Zuladung (kg)	575	545	560	439	439	457	k. A.	350	128	360
Basispreis CHF ab	225'300	226'500	227'000	39'500	41'000	40'000	k. A.	24'000	16'900	33'700

Modell	Rimac Nevera	Rolls-Royce Spectre	Seres 5	Škoda Enyaq IV 60	Škoda Enyaq IV 80	Škoda Enyaq IV 80X	Škoda Enyaq IV 80X RS	Škoda Enyaq IV 80X RS Coupe	Smart Fortwo EQ	Smart Fortwo EQ Cabrio
Body	CO	CO	SUV	SUV	SUV	SUV	SUV	SUV	CO	CA
Leistung (kW/PS)	1408/1914	430/585	430/585	132/180	150/204	195/265	220/299	220/299	60/82	60/82
Netto-Akkugrösse (kWh)	120	102	80	58	77	77	77	77	17,6	17,6
Drehmoment (Nm)	2360	900	940	310	310	425	460	460	160	160
0-100 km/h (s)	1,8	4,5	4,3	8,7	8,5	6,8	6,5	6,5	11,6	11,9
Vmax (km/h)	412	250	200	160	160	160	180	180	130	130
Antrieb	4X4	4x4	4X4	HR	HR	4X4	4X4	4X4	HR	HR
Reichweite (km)	550	530	483	393	540	517	515	520	132	132
Verbrauch/100 km (kW/h)	k. A.	23,6	k. A.	16,5	16,9	17,7	17,7	17,4	18,6	18,8
Zuladung (kg)	k. A.	425	600	501	489	550	503	497	148	157
Basispreis CHF ab	2'000'000	425'400	59'000	53'840	58'440	61'090	67'500	65'670	27'000	30'700

Modell	Smart Att 1	Smart Att 1 Brabus AWD	Smart Zeichen 3 2024	Smart Att 3 Brabus AWD 2024	Ssangyong/ KGM Korando e-Motion	Ssangyong/ KGM Torres EVX 2024	Subaru Solterra eV AWD	Tesla Model 3 Standard Range	Tesla Model 3 Long Range AWD	Tesla S Long Range Dual AWD
Body	SUV	SUV	SUV	SUV	SUV	SUV	SUV	SA	SA	HA
Leistung (kW/PS)	200/272	315/428	200/272	315/428	140/190	152/207	160/218	208/283	366/498	493/670
Netto-Akkugrösse (kWh)	66	66	66	66	61,5	73,4	71,4	58	82	100
Drehmoment (Nm)	343	543	343	543	360	339	337	420	560	755
0-100 km/h (s)	6,7	3,9	k. A.	k. A.	8,5	k. A.	6,9	6,1	4,4	3,2
Vmax (km/h)	180	180	180	180	156	k. A.	160	201	201	250
Antrieb	HR	4x4	HR	4x4	VR	k. A.	4x4	HR	4X4	4x4
Reichweite (km)	420	400	k. A.	k. A.	346	k. A.	413-454	513	629	634
Verbrauch/100 km (kW/h)	16,8	18,2	16,3	17,6	19,4	k. A.	18,1	13,2	14	17,5
Zuladung (kg)	425	425	k. A.	k. A.	410	k. A.	465	313	313	364
Basispreis CHF ab	38'980	45'480	k. A.	k. A.	40'990	k. A.	55'900	42'990	50'990	84'990

Elektroautos

Modell	Tesla S Plaid Tri-AWD	Tesla X Long Range Dual AWD	Tesla X Plaid Tri-AWD	Tesla Model Y Standard Range	Tesla Model Y Long Range AWD	Tesla Model Y Performance AWD	Toyota bZ4X EV	Toyota bZ4X AWD EV	Toyota Proace City Verso EV	Toyota Proace Verso EV
Body	HA	SUV	SUV	SUV	SUV	SUV	SUV	SUV	VAN	VAN
Leistung (kW/PS)	750/1020	493/670	750/1020	255/347	378/514	393/534	150/204	160/218	100/136	100/136
Netto-Akkugrösse (kWh)	100	100	100	57	79	79	71,4	71,4	46	46
Drehmoment (Nm)	1140	755	1140	350	493	660	266	337	260	260
0-100 km/h (s)	2,1	3,9	2,6	6,9	5	3,7	7,5	6,9	11,2	12,1
Vmax (km/h)	322	250	262	217	217	250	160	160	135	130
Antrieb	4x4	4x4	4x4	HR	4X4	4X4	VR	4X4	VR	VR
Reichweite (km)	600	576	543	455	533	514	436	411	245	230
Verbrauch/100 km (kW/h)	18,7	17,5	18,7	15,7	16,9	17,1	16,9	18,1	22,7	28,2
Zuladung (kg)	365	555	540	315	315	313	455	450	433-456	760-951
Basispreis CHF ab	99'990	89'990	104'990	45'990	55'990	60'990	51'200	58'200	44'400	54'900

Modell	Toyota Proace Verso EV	Volvo C40 Recharge E60 EV	Volvo C40 Recharge E80 EV	Volvo C40 Recharge E80 AWD EV	Volvo EX30 E40 EV 2024	Volvo EX30 E60 EV 2024	Volvo EX30 E60 AWD EV 2024	Volvo EX 90 Twin AWD 2024	Volvo EX 90 Twin Performance AWD 2024	Volvo XC40 Recharge E60 EV
Body	VAN	SUV	SUV	SUV	SUV	SUV	SUV	SUV	SUV	SUV
Leistung (kW/PS)	100/136	175/238	185/252	300/408	200/272	200/272	315/428	300/408	380/517	175/238
Netto-Akkugrösse (kWh)	69	67	78	78	49	64	64	107	107	67
Drehmoment (Nm)	260	330	420	670	343	343	543	770	910	330
0-100 km/h (s)	13,3	7,3	7,3	4,7	5,7	5,3	3,6	5,9	4,9	7,3
Vmax (km/h)	130	180	180	180	180	180	180	180	180	180
Antrieb	VR	VR	VR	4x4	HR	HR	4X4	4x4	4x4	HR
Reichweite (km)	330	477	581	529-550	344	462-476	445-450	585	580	478
Verbrauch/100 km (kW/h)	29,5	17,5	17,5	18,7	16,7	17,5	18	20,9	21,1	18,3
Zuladung (kg)	760-951	412-483	409-479	437-510	420-445	430-465	415-450	556-637	556-637	414-511
Basispreis CHF ab	62'200	53'800	55'800	63'200	36'800	41'450	46'900	111'750	116'750	52'800

Modell	Volvo XC40 Recharge E80 EV	Volvo XC40 Recharge E80 AWD EV	VW e-Up!	VW ID.3 Pro	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
Body	SUV	SUV	HA	HA	HA	SUV	SUV	SUV	SUV	SUV
Leistung (kW/PS)	185/252	300/408	61/83	150/204	150/204	125/170	128/174	150/204	195/265	220/299
Netto-Akkugrösse (kWh)	78	78	32,3	58	77	52	77	77	77	77
Drehmoment (Nm)	420	670	212	310	310	310	235	310	472	472
0-100 km/h (s)	7,3	4,8	11,9	7,3	7,9	9	k. A.	8,5	6,9	6,2
Vmax (km/h)	180	180	130	160	160	160	160	160	180	180
Antrieb	HR	4x4	VR	HR	HR	HR	HR	HR	4X4	4X4
Reichweite (km)	520-575	485-541	260	426	557	319-363	488-528	488-531	450-512	449-507
Verbrauch/100 km (kW/h)	18,4	19,4	14,8	16,5	16,2	17,6	18,1	18,1	19,5	19,6
Zuladung (kg)	422-519	458-558	282	458	445	514	540	540	529	511
Basispreis CHF ab	54'800	62'400	28'400	38'000	44'400	46'600	53'700	55'600	58'400	65'400

Modell	VW ID.5 Pro	VW ID.5 Pro Performance	VW ID.5 GTX 4Motion	VW ID.7 4Motion	VW ID. Buzz Pro
Body	SUV	SUV	SUV	SA	MPV
Leistung (kW/PS)	128/174	150/204	220/299	210/286	150/204
Netto-Akkugrösse (kWh)	77	77	77	77	77
Drehmoment (Nm)	235	310	472	545	310
0-100 km/h (s)	10,4	8,4	6,3	6,5	10,2
Vmax (km/h)	160	160	180	180	145
Antrieb	HR	HR	4X4	HR	HR
Reichweite (km)	534	534	510	543-621	443-529
Verbrauch/100 km (kW/h)	18,7	18,7	17,9	16,3	21,7
Zuladung (kg)	532	534	507	458	529
Basispreis CHF ab	57'400	59'200	68'100	66'500	69'910

E-Nutzfahrzeuge

Modell	Citroën Ami Cargo	Citroën ë-Berlingo Van	Citroën ë-Jumper	Citroën ë-Jumpy	Citroën ë-Jumpy	Fiat e-Doblo	Fiat e-Ducato	Fiat e-Ducato	Fiat e-Scudo	Fiat e-Scudo
Body	SA	KW	KW	KW	KW	KW	KW	KW	KW	KW
Leistung (kW/PS)	6/8	100/136	88/120	100/136	100/136	100/136	90/122	90/122	100/136	100/136
Netto-Akkugrösse (kWh)	5,5	50	75	50	75	50	47	79	50	75
Drehmoment (Nm)	k. A.	250	350	260	260	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)	45	135	110	k. A.	130	130	100	100	130	130
Antrieb	VR	VR	VR	VR	VR	VR	VR	VR	VR	VR
Reichweite (km)	75	275	248	230	330	280	235	370	230	330
Verbrauch/100 km (kW/h)	k. A.	22,7	24,3	28,2	29,5	19,6	36,5	38,6	k. A.	k. A.
Zuladung (kg)	154	735	1120	928	927	800	1735	1515	926	927
Basispreis CHF ab	9490	44'965	90'145	48'023	56'101	42'810	76'359	95'745	51'211	59'289

Modell	Ford e-Transit	Ford e-Transit	MAN eTGE	Maxus eDeliver 3	Maxus eDeliver 9	Maxus eDeliver 9	Maxus eDeliver 9	Maxus T90 EV	Mercedes e-Citan	Mercedes e-Sprinter
Body	KW	KW	KW	KW	KW	KW	KW	PICK	KW	KW
Leistung (kW/PS)	135/184	198/269	100/136	90/122	150/204	150/204	150/204	130/177	90/122	85/116
Netto-Akkugrösse (kWh)	68	68	35,8	50	65	72	88,5	89	45	35
Drehmoment (Nm)	430	430	290	255	310	310	310	310	k. A.	295
0-100 km/h (s)	k. A.	k. A.	-	17	k. A.	k. A.	k. A.	k. A.	k. A.	-
Vmax (km/h)	k. A.	k. A.	90	120	90	90	90	120	130	100
Antrieb	HR	HR	VR	VR	VR	VR	VR	HR	k. A.	VR
Reichweite (km)	317	350	120	238	k. A.	280	328	330	284	123
Verbrauch/100 km (kW/h)	59,3	59,3	29-30,9	22,4	32,4	32,4	32,1	26,8	27	37-43,3
Zuladung (kg)	1615	1615	k. A.	830	1885	965	785	925	520	887
Basispreis CHF ab	70'295	73'485	69'455	42'531	66'236	70'544	79'160	59'774	46'634	77'792

Modell	Mercedes e-Sprinter	Mercedes e-Vito	Mercedes e-Vito	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	85/116	85/116	90/122	100/136	100/136	100/136	100/136	88/120	100/136
Netto-Akkugrösse (kWh)	47	60	80	45	50	75	50	75	75	50
Drehmoment (Nm)	295	295	295	245	260	220	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	130	130	k. A.	130
Antrieb	VR	VR	VR	VR	VR	VR	VR	VR	VR	VR
Reichweite (km)	162	327	378	297	293	285	238	339	248	230
Verbrauch/100 km (kW/h)	37-43,3	28,3	28,3	17,5-28,0	22,7	38,3	28,2	29,5	38,4	28,2
Zuladung (kg)	735	888	888	547	745	k. A.	1000	1175	k. A.	750-928
Basispreis CHF ab	84'800	70'750	k. A.	44'146	43'705	103'284	52'999	61'077	87'991	50'501

Modell	Peugeot e-Expert	Peugeot e-Partner	Renault Kangoo EV 45 II kW	Renault Kangoo EV 45 22 kW	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	174	245	230	330	115	394-425
Verbrauch/100 km (kW/h)	29,5	22,7	18,4	18,4	34	20,3	28,2	29,5	29,1	22,2
Zuladung (kg)	751-927	542	510	480	958	582-638	836-951	836-951	982	647
Basispreis CHF ab	58'578	41'238	37'964	39'903	83'737	43'511	47'194	53'010	k. A.	61'659

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)	1,7	1,7	k. A.	16	k. A.	1,1	1,1	1,1	1,1	k. A.
Drehmoment (Nm)	924	924	624	310	205	200	200	200	200	315
0-100 km/h (s)	2,5	2,8	k. A.	8,5	9,8	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 (kW/h)	24,1	24,5	k. A.	7,4	5	6,7	6,4	6,3	6,7	4,8
Zuladung (kg)	102	102	k. A.	k. A.	393	519	514	503	505	348
Basispreis CHF ab	4'000'000	4'500'000	k. A.	k. A.	25'890	52'750	42'750	45'250	47'650	39'990

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	Honda Jazz 1.5 MMD e:HEV	Honda Jazz Crosstar 1.5 MMD e:HEV	Honda NSX 3.5 e:HEV 4WD	Honda ZR-V 2.0 MMD e:HEV 4WD	Hyundai Kona 1.6 GDI HEV	Hyundai Kona 1.6 GDI HEV 2023	Hyundai Santa Fe 1.6 T-GDI 4WD HEV
Body	SUV	SUV	SUV	HA	HA	CO	SUV	SUV	SUV	SUV
Leistung (kW/PS)	135/184	135/184	96/131	90/122	90/122	447/608	135/184	104/141	104/141	169/230
Netto-Akkugrösse (kWh)	k. A.	k. A.	k. A.	k. A.	k. A.	k. A.	k. A.	1,56	1,56	1,49
Drehmoment (Nm)	524	524	253	253	253	667	186	265	265	350
0-100 km/h (s)	9	9,4	10,6	9,4	9,7	2,7	7,8	11,3	11,2	9,1
Vmax (km/h)	194	187	170	175	175	315	173	163	165	187
Antrieb	VR	4x4	VR	VR	VR	4x4	VR	VR	VR	4x4
Verbrauch/100 km (kW/h)	5,9	6,7	5,4	4,5	4,8	k. A.	5,7	5,4	4,8	7,6
Zuladung (kg)	439	461	490	460	442	193	440	352	350	524
Basispreis CHF ab	51'990	54'990	35'590	29'590	33'090	k. A.	46'990	29'900	37'900	45'400

Modell	Hyundai Tucson 1.6 T-GDI HEV	Hyundai Tucson 1.6 T-GDI 4WD HEV	Kia Niro 1.6 GDI HEV	Kia Sorento 1.6 T-GDI 4x4 HEV	Kia Sportage 1.6 T-GDI HEV 4x4	Lexus ES 300h	Lexus LBX HEV 2024	Lexus LBX HEV AWD 2024	Lexus LC 500h	Lexus LS 500h AWD
Body	SUV	SUV	SUV	SUV	SUV	SA	SUV	SUV	CO	SA
Leistung (kW/PS)	169/230	169/230	104/141	169/230	169/230	160/218	100/136	100/136	264/359	264/359
Netto-Akkugrösse (kWh)	1,49	1,49	1,32	1,49	1,49	k. A.	k. A.	k. A.	k. A.	k. A.
Drehmoment (Nm)	350	350	265	350	350	423	185	185	350	650
0-100 km/h (s)	8	8,3	10,4	9	8,3	8,9	9,2	9,2	5	5,5
Vmax (km/h)	193	193	165	193	193	180	170	170	250	250
Antrieb	VR	4x4	VR	4x4	4x4	VR	VR	4x4	HR	4x4
Verbrauch/100 km (kW/h)	5,9	6,6	4,7	7,5	6,6	5,1	4,7	4,9	8,1	9,5
Zuladung (kg)	490	490	466	649	530	365	k. A.	k. A.	373	475
Basispreis CHF ab	40'300	43'000	34'850	53'700	45'450	59'900	k. A.	k. A.	132'900	138'900

Modell	Lexus LM 350h AWD	Lexus NX 350h	Lexus NX 350h E-Four	Lexus RX 350h E-Four	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
Body	VAN	SUV	SUV	SUV	SUV	SUV	SUV	HA	CO	SUV
Leistung (kW/PS)	184/250	179/244	179/244	184/250	273/371	135/184	135/184	85/116	787/1070	105/143
Netto-Akkugrösse (kWh)	k. A.	18,1	18,1	k. A.	k. A.	k. A.	k. A.	k. A.	k. A.	1,3
Drehmoment (Nm)	239	509	509	k. A.	645	392	392	261	1150	148
0-100 km/h (s)	8,7	7,7	8,7	7,9	6,2	8,5	8,7	9,7	3	9,9
Vmax (km/h)	190	200	200	200	210	177	177	175	403	170
Antrieb	4x4	VR	4x4	4x4	4x4	VR	4x4	VR	HR	VR
Verbrauch/100 km (kW/h)	7,2	6	6,3	6,3	8,1	5,3	5,9	3,8-4,0	15,6	5,1
Zuladung (kg)	455	475	435	555	530	495	555	435	218	456
Basispreis CHF ab	149'900	54'900	63'900	79'900	109'900	43'900	49'900	27'150	2'500'000	32'990

Hybride

Modell	Mitsubishi Colt 1.6 HEV	Nissan Juke 1.6 HEV	Nissan Qashqai 1.5 V-CT e-power	Nissan X-Trail 1.5 V-CT e-power	Nissan X-Trail 1.5 V-CT e-power e-4orce	Renault Arkana 1.6 E-Tech HEV 145	Renault Austral 1.2 E-Tech HEV 200	Renault Capture 1.6 E-Tech HEV 145	Renault Clio 1.6 E-Tech HEV 145	Renault Espace 1.2 E-Tech HEV 145
Body	HA	SUV	SUV	SUV	SUV	SUV	SUV	HA	HA	VAN
Leistung (kW/PS)	105/143	143/105	190/140	150/204	157/214	105/143	147/200	105/143	105/143	146/199
Netto-Akkugrösse (kWh)	1,3	k. A.	k. A.	k. A.	k. A.	1,2	2	1,2	1,2	2
Drehmoment (Nm)	148	148	330	330	525	260	205	260	260	205
0-100 km/h (s)	9,3	10,1	7,9	8	7	10,8	8,4	9,9	9,3	8,8
Vmax (km/h)	180	166	170	170	180	172	174	170	175	175
Antrieb	VR	VR	VR	VR	4x4	VR	VR	VR	VR	VR
Verbrauch/100 km (kW/h)	4,5	5,2	5,8	6,1	6,7	5	5	5,2	4,9	4,7
Zuladung (kg)	398	364	481	467	462	526	471	480	444	k. A.
Basispreis CHF ab	26'999	34'490	41'590	39'990	49'990	34'200	41'100	31'200	23'800	44'300

Modell	Renault Rafale 1.2 E-Tech HEV 2024	Suzuki S-Cross 1.5 AWD HEV	Suzuki Swace 1.8 HEV	Suzuki Vitara 1.5 AWD HEV	Toyota Camry 2.5 HSD	Toyota C-HR 1.8 HSD	Toyota C-HR 2.0 HSD	Toyota Corolla 1.8 HSD	Toyota Corolla Touring 1.8 HSD	Toyota Corolla 2.0 HSD
Body	k. A.	SUV	ES	SUV	SA	SUV	SUV	HA	ES	HA
Leistung (kW/PS)	k. A.	85/116	103/140	85/116	160/218	90/122	135/184	102/140	102/140	144/196
Netto-Akkugrösse (kWh)	k. A.	k. A.	1,3	k. A.	k. A.	k. A.	k. A.	k. A.	k. A.	k. A.
Drehmoment (Nm)	k. A.	198	327	198	423	305	392	327	327	396
0-100 km/h (s)	k. A.	11,1	9,4	11,1	8,3	11	8,2	9,1	9,4	9,4
Vmax (km/h)	k. A.	175	180	180	180	170	180	180	180	180
Antrieb	4x4	4x4	VR	4x4	VR	VR	VR	VR	VR	VR
Verbrauch/100 km (kW/h)	4,7	6,1	4,5	6,1	5,3	3,8	5,3	4,4	4,6	4,5
Zuladung (kg)	k. A.	420	340	390	398	345	353	380	380	410
Basispreis CHF ab	k. A.	34'490	33'990	32'990	45'400	34'600	39'800	32'900	34'300	39'600

Modell	Toyota Corolla Touring 2.0 HSD	Toyota Corolla Cross 1.8 HSD	Toyota Corolla Cross 2.0 HSD	Toyota Corolla Cross 2.0 HSD AWD	Toyota Highlander 2.5 AWD HSD	Toyota RAV4 2.5 AWD-i HSD	Toyota Yaris 1.5 HSD	Toyota Yaris Cross 1.5 HSD	Toyota Yaris Cross 1.5 AWD HSD
Body	ES	SUV	SUV	SUV	SUV	SUV	HA	SUV	SUV
Leistung (kW/PS)	144/196	102/140	146/197	146/197	182/248	163/222	85/116	85/116	85/116
Netto-Akkugrösse (kWh)	k. A.	k. A.	k. A.	k. A.	k. A.	k. A.	k. A.	k. A.	k. A.
Drehmoment (Nm)	396	305	396	480	k. A.	564	261	261	261
0-100 km/h (s)	7,7	7,7	7,7	7,6	8,3	8,1	9,7	11,2	11,8
Vmax (km/h)	180	170	180	180	180	180	175	170	170
Antrieb	VR	VR	VR	4x4	4x4	4x4	VR	VR	4x4
Verbrauch/100 km (kW/h)	4,7	5	5	5,3	6,6	5,7	3,8	4,4	4,7
Zuladung (kg)	376	412	456	396	565	458	420	393	400
Basispreis CHF ab	41'500	36'900	39'700	41'700	64'900	45'900	24'300	28'400	32'900

Plug-in-Hybride

Modell	Alfa Romeo Tonale 1.3 Plug-in Q4	Audi A3 SB 40 TFSIe	Audi A3 SB 45 TFSIe	Audi A6 50 TFSIe quattro	Audi A6 50 TFSIe quattro	Audi A6 55 TFSIe quattro	Audi A6 55 TFSIe quattro	Audi A7 50 TFSIe quattro	Audi A7 55 TFSIe quattro	Audi A8 60 TFSIe quattro
Body	SUV	HA	HA	SA	ES	SA	ES	HA	HA	SA
Leistung (kW/PS)	206/280	150/204	180/245	220/299	220/299	270/367	270/367	220/299	270/367	340/462
Netto-Akkugrösse (kWh)	12	10,4	10,4	14,4	14,4	14,4	14,4	14,4	14,4	14,1
Drehmoment (Nm)	270	350	400	450	450	500	500	500	500	700
0-100 km/h (s)	6,2	7,6	6,8	6,2	6,3	5,6	5,7	6,3	5,7	4,7
Vmax (km/h)	206	227	232	250	250	250	250	250	250	250
Antrieb	4X4	VR	VR	4X4	4X4	4X4	4X4	4X4	4X4	4X4
Reichweite (km)	69	77	77	87	84	72	70	86	86	65
Verbrauch/100 km (kW/h)	1,5	1,5	1,5	1,4	1,6	1,4	1,6	1,7	1,6	2,1
Zuladung (kg)	420	460	415	525	525	525	525	510	510	525
Basispreis CHF ab	61'900	47'750	50'950	78'500	81'600	89'350	92'450	82'450	94'000	136'300

Modell	Audi Q3 45 TFSIe	Audi Q3 Sportback 45 TFSIe	Audi Q5 50 TFSIe quattro	Audi Q5 Sportback 50 TFSIe quattro	Audi Q5 55 TFSIe quattro	Audi Q5 Sportback 55 TFSIe quattro	Audi Q7 55 TFSIe quattro	Audi Q7 60 TFSIe quattro	Audi Q8 55 TFSIe quattro	Audi Q8 60 TFSIe quattro
Body	SUV	SUV	SUV	SUV	SUV	SUV	SUV	SUV	SUV	SUV
Leistung (kW/PS)	180/245	180/245	220/299	220/299	270/367	270/367	280/381	340/462	280/381	340/462
Netto-Akkugrösse (kWh)	10,4	10,4	14,4	14,4	14,4	14,4	14,4	14,4	14,4	14,4
Drehmoment (Nm)	400	400	450	450	500	500	600	700	600	700
0-100 km/h (s)	7,3	7,3	6,1	6,1	5,3	5,3	5,8	5,4	5,8	5,4
Vmax (km/h)	210	210	239	239	239	239	240	240	240	240
Antrieb	VR	VR	4x4	4x4	4x4	4x4	4x4	4x4	4x4	4x4
Reichweite (km)	59	58	71	67	67	67	63	44-48	62	59
Verbrauch/100 km (kW/h)	2,1	2,1	2	2	2	2	2,8	2,8	3,5	3,5
Zuladung (kg)	505	505	510	510	510	510	575	575	540	540
Basispreis CHF ab	54'750	56'500	74'150	78'050	81'700	83'900	94'800	116'700	101'800	118'800

Modell	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	BMW 530e xDrive
Body	SUV	SA	Van	Van	SA	ES	ES	SA	ES	SA
Leistung (kW/PS)	340/462	400/544	180/245	240/326	150/204	150/204	150/204	215/292	215/292	220/299
Netto-Akkugrösse (kWh)	18	18	14,2	14,2	10,5	10,5	10,5	11,2	11,2	19,4
Drehmoment (Nm)	700	750	477	477	300	350	350	420	420	450
0-100 km/h (s)	5,3	4,3	7	5,5	7,6	7,9	8,2	5,8	5,9	6,4
Vmax (km/h)	254	285	195	205	225	220	219	230	230	230
Antrieb	4X4	4X4	4x4	4x4	HR	HR	4X4	4x4	4X4	4X4
Reichweite (km)	84	42	78-88	78-88	54-62	52-61	48-59	52-60	47-58	94-103
Verbrauch/100 km (kW/h)	3	3,3	0,9	0,9	1,8	2,1	2	2	2,1	0,8
Zuladung (kg)	530	450	505	500	445	450	450	445	450	665
Basispreis CHF ab	220'000	230'000	52'500	55'700	60'800	61'800	66'600	70'100	72'100	77'300

Modell	BMW 530e xDrive	BMW 550e 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	BMW XM xDrive
Body	ES	SA	SA	SA	SUV	SUV	SUV	SUV	SUV	SUV
Leistung (kW/PS)	215/292	360/489	360/489	420/571	180/245	240/326	162/220	215/292	360/489	480/653
Netto-Akkugrösse (kWh)	11,15	19,4	18,7	18,7	14,2	14,2	8,82	10,5	25,7	25,7
Drehmoment (Nm)	420	700	700	800	477	477	385	420	700	800
0-100 km/h (s)	6,1	4,3	4,9	4,3	6,8	5,7	6,8	6,1	4,8	4,3
Vmax (km/h)	225	250	250	250	190	205	195	210	250	270
Antrieb	4x4	4X4	4x4	4x4	4x4	4x4	4x4	4X4	4X4	4X4
Reichweite (km)	52-57	83-90	80-89	80-84	89	89	51-54	51-55	94-110	82-88
Verbrauch/100 km (kW/h)	2,2	1	1,2	1,4	1,1	1,1	2,1	2,6	0,8-1,1	1,9
Zuladung (kg)	650	660	740	680	500	500	570	610	715	590
Basispreis CHF ab	81'300	96'700	153'500	171'800	58'800	61'400	53'900	73'500	111'500	184'600

Plug-in-Hybride

Modell	BMW XM xDrive Label	Citroën C5 Aircross Hybrid	Citroën C5 Aircross Hybrid	Citroën C5 X Hybrid	Citroën C5 X Hybrid	Cupra Formentor 1.4 e-Hybrid	Cupra Formentor VZ 1.4 eHybrid	Cupra Leon 1.4 e-Hybrid	Cupra Leon 1.4 e-Hybrid	Cupra Leon VZ 1.4 e-Hybrid
Body	SUV	SUV	SUV	ES	ES	SUV	SUV	HA	ES	HA
Leistung (kW/PS)	550/748	133/181	165/224	133/181	165/224	150/204	180/245	150/204	150/204	180/245
Netto-Akkugrösse (kWh)	25,7	12,4	14,2	12,4	12,4	12,8	12,8	12,8	12,8	12,8
Drehmoment (Nm)	1000	360	360	360	360	400	400	350	350	400
0-100 km/h (s)	3,8	8,9	8,9	8,6	7,9	7,8	7	7,5	7,7	6,7
Vmax (km/h)	290	215	225	225	233	205	210	220	220	225
Antrieb	4X4	VR	VR	VR	VR	VR	VR	VR	VR	VR
Reichweite (km)	82-88	57	64	63	63	59	55	62	61	60
Verbrauch/100 km (kW/h)	2	1,6	1,3	1,6	1,6	1,4	1,6	1,2	1,4	1,3
Zuladung (kg)	590	407	407	388	388	430	419	430	407	410
Basispreis CHF ab	210'900	46'490	48'390	52'790	54'690	50'450	53'450	47'450	49'800	49'950

Modell	Cupra Leon VZ 1.4 e-Hybrid	DS4 E-Tense PHEV 225	DS7 E-Tense PHEV 225	DS7 E-Tense PHEV 300 4X4	DS7 E-Tense PHEV 360 4X4	DS9 E-Tense PHEV 250	DS9 E-Tense PHEV 360 4x4	Ferrari 296 GTB	Ferrari 296 GTS	Ferrari SF 90 Stradale 4x4
Body	ES	HA	SUV	SUV	SUV	SA	SA	CO	RO	CO
Leistung (kW/PS)	180/245	165/224	165/224	220/299	265/360	184/250	265/360	610/830	610/830	735/1000
Netto-Akkugrösse (kWh)	12,8	12,4	14,2	14,2	14,2	15,6	15,6	745	745	79
Drehmoment (Nm)	400	360	360	520	520	360	520	740	740	1066
0-100 km/h (s)	7	7,9	9,9	5,9	5,6	8,1	5,6	2,9	2,9	2,5
Vmax (km/h)	225	233	225	235	235	240	250	330	330	340
Antrieb	VR	VR	VR	4x4	4x4	VR	4x4	HR	HR	4X4
Reichweite (km)	59	62	65	63	57	61	47	25	25	25
Verbrauch/100 km (kW/h)	1,4	1,6	1,6	1,7	1,7	1,9	2,1	74	74	74
Zuladung (kg)	386	547	575	575	575	486	486	217	235	235-265
Basispreis CHF ab	52'300	48'100	53'600	59'500	74'400	79'800	98'800	310'134	346'515	491'254

Modell	Ferrari SF 90 Stradale 4x4	Ferrari SF 90 XX Stradale 4x4	Ferrari SF 90 XX Stradale 4x4	Ford Explorer 3.0 EcoBoost V6 4x4	Ford Kuga 2.5 PHEV	Ford Kuga 2.5 PHEV	Honda CR-V e:PHEV	Hyundai Santa Fe 1.6 T-GDI 4WD PHEV	Hyundai Tucson 1.6 T-GDI 4WD PHEV	Jaguar E-Pace P 300e 4WD
Body	RO	CO	RO	SUV	SUV	SUV	SUV	SUV	SUV	SUV
Leistung (kW/PS)	735/1000	758/1030	758/1030	336/457	165/224	165/224	135/184	195/265	195/265	227/309
Netto-Akkugrösse (kWh)	79	79	79	13,1	14,4	14,4	17,7	13,8	13,8	k. A.
Drehmoment (Nm)	1066	k. A.	k. A.	825	200	200	335	350	350	540
0-100 km/h (s)	2,5	2,3	2,3	6	9,2	9,2	9,4	8,8	8,2	6,5
Vmax (km/h)	340	320	320	230	200	200	195	187	191	216
Antrieb	4X4	4X4	4X4	4x4	VR	VR	VR	4X4	4X4	4X4
Reichweite (km)	25	25	25	42	57-64	57-64	82	58	62	58
Verbrauch/100 km (kW/h)	6,4	7,2	7,4	3,1	1,3	1,3	0,8	1,6	1,4	1,7
Zuladung (kg)	199	195	195	619	477	477	514	506	491	572
Basispreis CHF ab	537'911	600'000	650'000	97'600	45'250	45'250	60'990	60'400	48'400	73'500

Modell	Jaguar F-Pace P 400e 4WD	Jeep Compass 1.3 PHEV 4x4	Jeep Compass 1.3 PHEV 4x4	Jeep Compass 1.3 PHEV 4x4 Trailhawk	Jeep Grand Cherokee 2.0 PHEV 4x4	Jeep Grand Cherokee 2.0 PHEV 4x4 Trailhawk	Jeep Renegade 1.3 PHEV 4x4	Jeep Renegade 1.3 PHEV 4x4 Trailhawk	Jeep Wrangler 2.0 PHEV 4x4 Unlimited	Jeep Wrangler 2.0 PHEV 4x4 Rubikon
Body	SUV	SUV	SUV	SUV	SUV	SUV	SUV	SUV	SUV	SUV
Leistung (kW/PS)	297/404	140/190	177/240	177/240	280/381	280/381	140/190	177/240	280/381	280/381
Netto-Akkugrösse (kWh)	k. A.	11,4	11,4	11,4	17,3	17,3	11,4	11,4	17,3	17,3
Drehmoment (Nm)	640	520	520	520	645	645	520	520	637	637
0-100 km/h (s)	5,3	7,9	7,3	7,3	6,3	6,3	7,5	7,1	6,5	6,5
Vmax (km/h)	240	183	200	199	210	190	182	199	177	156
Antrieb	4x4	4x4	4x4	4x4	4x4	4x4	4x4	4x4	4x4	4x4
Reichweite (km)	46	45	46	45	51	k. A.	4,2	42	k. A.	k. A.
Verbrauch/100 km (kW/h)	2,6	2	2	2	3	3	2,1	2,2	3,5	4,1
Zuladung (kg)	501	400	400	440	525	471	330	370	370	379
Basispreis CHF ab	88'200	48'990	51'990	56'990	94'400	101'900	43'990	51'990	95'900	101'900

Plug-in-Hybride

Modell	Kia Ceed 1.6 GDI PHEV	Kia Niro 1.6 GDI PHEV	Kia Sorento 1.6 T-GDI 4x4 PHEV	Kia Sportage 1.6 T-GDI 4x4 PHEV	Kia XCeed 1.6 GDI PHEV	Königsegg Regera	Lamborghini Revuelto	LR Defender 110 P 400e AWD	LR Discovery Sport P 300e AWD	LR Evoque P 300e AWD
Body	ES	SUV	SUV	SUV	SUV	CO	CO	SUV	SUV	SUV
Leistung (kW/PS)	104/141	134/182	195/265	195/265	104/141	1250/1700	746/1015	297/404	227/309	227/309
Netto-Akkugrösse (kWh)	8,9	11,1	13,8	13,8	8,9	16,6	3,8	15,4	12,7	12,7
Drehmoment (Nm)	265	265	350	350	265	3500	725	640	540	540
0-100 km/h (s)	10,8	9,6	8,7	8,2	11	1,9	2,5	5,6	6,6	6,4
Vmax (km/h)	171	168	193	191	160	400	355	191	209	213
Antrieb	VR	VR	4X4	4X4	VR	4X4	4X4	4x4	4x4	4x4
Reichweite (km)	50	65	57	70	48	50	10	51	61	62
Verbrauch/100 km (kW/h)	1,3	1	1,6	1,1	1,4	k. A.	10,3	3,9	1,7	2
Zuladung (kg)	422	466	515-626	585	436	k. A.	233	687	402	503
Basispreis CHF ab	39'350	41'550	59'200	50'150	39'350	1750'000	k. A.	86'100	64'000	64'000

Modell	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	Lynk & Co 01.5 PHEV	Mazda CX 60 e-Sky-activ AWD PHEV	Mazda MX-30 R-EV PHEV/Wankel
Body	SUV	SUV	SUV	SUV	SUV	SUV	SUV	SUV	SUV	SUV
Leistung (kW/PS)	324/441	375/510	324/441	375/510	297/404	227/309	227/309	192/261	241/327	125/170
Netto-Akkugrösse (kWh)	31,8	31,8	31,8	31,8	13,1	18,1	18,1	14,1	17,8	17,8
Drehmoment (Nm)	620	700	620	700	640	227	227	425	500	260
0-100 km/h (s)	6	5,5	5,8	5,4	5,4	6,3	6,5	8	5,8	9,1
Vmax (km/h)	225	242	225	242	209	200	200	210	200	140
Antrieb	4X4	4X4	4X4	4X4	4x4	4x4	4x4	VR	4x4	VR
Reichweite (km)	109	109	110	110	64	69	65	69	63	85
Verbrauch/100 km (kW/h)	0,9	0,9	0,9	0,9	2,6	1,1	1,2	1,2	1,5	1
Zuladung (kg)	680	640	715	640	487	445	530	471	611	398
Basispreis CHF ab	142'800	159'300	115'100	143'300	88'100	75'900	96'900	45'000	64'950	42'200

Modell	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 300 de	Mercedes C 300 de	Mercedes C 300 de 4Matic
Body	CO	HA	SA	VAN	SA	ES	SA	SA	ES	SA
Leistung (kW/PS)	500/680	160/218	160/218	160/218	230/313	230/313	230/313	230/313	230/313	230/313
Netto-Akkugrösse (kWh)	7,4	15,6	15,6	15,6	k. A.	k. A.	k. A.	k. A.	k. A.	k. A.
Drehmoment (Nm)	720	450	450	450	550	550	550	750,3	750	750
0-100 km/h (s)	3	7,4	7,5	7,6	6,1	6,2	6,2	6,2	6,3	6,2
Vmax (km/h)	330	225	230	223	245	240	240	243	241	235
Antrieb	HR	VR	VR	VR	HR	HR	4x4	HR	HR	4x4
Reichweite (km)	30	76	78	73	109	112	104	112	112	107
Verbrauch/100 km (kW/h)	4,6	1,1	1	1,2	0,7	0,8	0,8	0,6	0,6	0,6
Zuladung (kg)	195	475	475	490	535	535	540	530	510	490
Basispreis CHF ab	260'000	56'600	58'200	56'500	74'800	76'300	77'300	78'700	80'200	81'200

Modell	Mercedes C 300 de 4Matic	Mercedes C 400 e 4Matic	Mercedes C 63 SE Performance 4Matic	Mercedes C 63 SE Performance 4Matic	Mercedes CLA 250 e	Mercedes CLA SB 250 e	Mercedes E 300 e	Mercedes E 300 e 4Matic 2023	Mercedes E 400 e 4Matic 2023	Mercedes E 300 de 4Matic
Body	ES	SA	SA	ES	HA	ES	ES	SA	SA	ES
Leistung (kW/PS)	230/313	280/381	500/680	500/680	160/218	160/218	235/320	245/333	280/381	225/306
Netto-Akkugrösse (kWh)	k. A.	k. A.	k. A.	k. A.	15,6	15,6	13,5	k. A.	k. A.	13,5
Drehmoment (Nm)	750	650	1020	1020	450	450	700	760	840	840
0-100 km/h (s)	6,3	5,4	3,4	3,4	7,6	7,7	5,9	6,5	5,3	6,9
Vmax (km/h)	232	250	250-280	250-270	229	226	245	234	250	230
Antrieb	4x4	4x4	4x4	4x4	VR	VR	HR	4x4	4x4	4x4
Reichweite (km)	107	104	13	13	82	82	54	102	102	48
Verbrauch/100 km (kW/h)	0,7	0,8	6,9	6,9	1,1	1,1	1,8	0,9	0,9	1,5
Zuladung (kg)	470	540	k. A.	k. A.	470	510	680	565	565	635
Basispreis CHF ab	82'700	80'800	k. A.	k. A.	59'500	60'600	82'100	84'300	90'800	89'400

Plug-in-Hybride

Modell	Mercedes GLA 250 e	Mercedes GLC 300 e 4Matic	Mercedes GLC Coupé 300 e 4Matic	Mercedes GLC 400 e 4M	Mercedes GLC Coupé 400 e 4M	Mercedes GLC 300 de 4M	Mercedes GLC Coupé 300 de 4M	Mercedes GLE 400 e	Mercedes GLE Coupé 400 e	Mercedes GLE 350 de
Body	SUV	SUV	SUV	SUV	SUV	SUV	SUV	SUV	SUV	SUV
Leistung (kW/PS)	160/218	230/313	230/313	280/381	280/381	245/333	245/333	280/381	280/381	245/333
Netto-Akkugrösse (kWh)	13,5	27	27	27	27	27	27	27	27	27
Drehmoment (Nm)	450	550	550	650	650	750	750	600	600	750
0-100 km/h (s)	7,9	6,7	6,7	5,6	5,6	6,4	6,4	6,1	6,1	6,9
Vmax (km/h)	210	218	220	237	239	217	219	210	210	210
Antrieb	VR	4x4	4x4	4x4	4x4	4x4	4x4	4x4	4x4	4x4
Reichweite (km)	63	122	119-131	122	119-131	120	113-130	92-95	92-105	89-105
Verbrauch/100 km (kW/h)	1,4	0,6	0,6	0,6	0,6	0,5	0,5	1,1	1	0,9
Zuladung (kg)	500	485	485	485	485	470	470	545	510	545
Basispreis CHF ab	63'700	77'700	77'700	80'800	80'800	80'400	80'400	110'500	133'700	104'800

Modell	Mercedes GLE Coupé 350 de	Mercedes S 450 e	Mercedes S 580 e	Mercedes S 580 e L	Mercedes S 580 e 4Matic	Mercedes S 580 e 4Matic L	Mercedes S 63 E Performance 4Matic	Maybach S 580 e	MG EHS 1.5 TGD1 PHEV	Mini Countryman Coper SE ALL4
Body	SUV	SA	SA	SA	SA	SA	SA	SA	SUV	SUV
Leistung (kW/PS)	245/333	300/408	375/510	375/510	375/510	375/510	590/802	375/510	190/258	162/220
Netto-Akkugrösse (kWh)	27	k. A.	k. A.	k. A.	k. A.	k. A.	k. A.	k. A.	16,6	10
Drehmoment (Nm)	750	650	750	750	750	750	1430	750	480	385
0-100 km/h (s)	6,9	5,9	5,2	5,2	5,1	4,9	3,3	5,1	6,9	6,8
Vmax (km/h)	210	250	250	250	250	250	250	250	190	196
Antrieb	4x4	HR	HR	HR	HR	4x4	4x4	HR	k. A.	4x4
Reichweite (km)	89-105	93-108	84-99	84-99	86-103	86-103	33	93-101	52	47-51
Verbrauch/100 km (kW/h)	0,8	0,9	0,9	0,9	0,9	0,9	4,4	1	1,8	1,9
Zuladung (kg)	500	655	655	670	650	630	550	600	459	480
Basispreis CHF ab	118'700	k. A.	k. A.	k. A.	157'000	164'800	k. A.	222'800	k. A.	54'790

Modell	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	Opel Grandland GSE 1.6 PHEV 4	Peugeot 308 1.6 PHEV 180	Peugeot 308 1.6 PHEV 180
Body	SUV	SUV	HA	ES	HA	ES	SUV	SUV	HA	ES
Leistung (kW/PS)	117/159	138/188	132/180	132/180	165/224	165/224	165/224	221/300	132/180	132/180
Netto-Akkugrösse (kWh)	9,8	13,8	12,4	12,4	12,4	12,4	13,2	13,2	12,4	12,4
Drehmoment (Nm)	300	332	360	360	360	360	360	520	360	360
0-100 km/h (s)	10,1	10,9	7,6	7,6	7,5	7,5	8,9	6,1	7,6	7,7
Vmax (km/h)	170	162	225	225	235	k. A.	225	235	225	225
Antrieb	4x4	4x4	VR	VR	VR	VR	VR	4x4	VR	VR
Reichweite (km)	k. A.	45	63-70	70	68	68	69	69	58-60	60
Verbrauch/100 km (kW/h)	1,4	2	1,3	1,3	1,2	1,2	1,8	1,7	1,2	1,2
Zuladung (kg)	429	450	472	453	472	472	503	494	442	436
Basispreis CHF ab	43'990	42'990	46'330	47'830	49'990	51'490	48'180	59'900	38'150	39'450

Modell	Peugeot 308 1.6 PHEV 225	Peugeot 308 1.6 PHEV 225	Peugeot 308 1.6 PHEV 180	Peugeot 308 1.6 PHEV 225	Peugeot 308 1.6 PHEV 300	Peugeot 408 1.6 PHEV 180	Peugeot 408 1.6 PHEV 225	Peugeot 508 1.6 PHEV 180	Peugeot 508 1.6 PHEV 180	Peugeot 508 1.6 PHEV 225
Body	HA	ES	SUV	SUV	SUV	HA	HA	HA	ES	HA
Leistung (kW/PS)	165/224	165/224	132/180	165/225	221/301	132/180	165/224	132/180	132/180	165/224
Netto-Akkugrösse (kWh)	12,4	12,4	12,4	14,2	14,2	12,4	12,4	12,4	12,4	12,4
Drehmoment (Nm)	360	360	300	360	520	360	360	360	360	360
0-100 km/h (s)	7,5	7,6	8,8	8,7	5,9	8,1	7,8	8,2	8,3	7,9
Vmax (km/h)	235	235	215	225	235	225	233	230	230	240
Antrieb	VR	VR	VR	VR	4x4	VR	VR	VR	VR	VR
Reichweite (km)	59	59	48	57	61	59	60	57	53	55
Verbrauch/100 km (kW/h)	1,2	1,2	1,6	1,6	1,5	1,3	1,3	1,5	1,5	1,5
Zuladung (kg)	412	408	452	452	442	358	351	469	454	469
Basispreis CHF ab	45'000	46'300	46'200	51'650	55'200	48'100	51'100	52'950	54'950	54'750

Plug-in-Hybride

Modell	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 Coupé E-Hybrid 4x4	Porsche Cayenne SE-Hybrid 4x4	Porsche Cayenne Coupé SE-Hybrid 4x4	Porsche Cayenne Turbo E-Hybrid 4x4	Porsche Cayenne Coupé Turbo E-Hybrid 4x4	Porsche Panamera 4-E Hybrid 4x4
Body	ES	HA	ES	SUV	SUV	SUV	SUV	SUV	SUV	HA
Leistung (kW/PS)	165/224	265/360	265/360	346/470	346/471	382/519	382/519	544/739	544/739	340/462
Netto-Akkugrösse (kWh)	12,4	12,4	12,4	21,8	21,8	k. A.	k. A.	k. A.	k. A.	k. A.
Drehmoment (Nm)	360	520	520	650	650	750	750	950	950	700
0-100 km/h (s)	8	5,2	5,2	4,9	4,9	4,7	4,7	3,7	3,7	4,4
Vmax (km/h)	240	250	250	254	254	263	263	295	295	280
Antrieb	VR	4x4	4x4	4x4	4x4	4x4	4x4	4x4	4x4	4x4
Reichweite (km)	53	54	54	74	74	78	78	73	72	56
Verbrauch/100 km (kW/h)	1,5	1,8	1,8	1,5	1,8	1,7	1,7	2	2	2,5
Zuladung (kg)	454	379	373	700	620	725	680	645	600	500
Basispreis CHF ab	56'750	74'850	77'100	123'800	127'500	135'200	140'300	203'100	207'300	143'800

Modell	Porsche Panamera 4-E Hybrid Sport Turismo 4x4	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 Captur 1,6 E-Tech PHEV 160	Seat Leon 1,4 e-Hybrid	Seat Leon 1,4 e-Hybrid	Seat Tarraco 1,4 e-Hybrid
Body	ES	HA	ES	HA	ES	SUV	SUV	HA	ES	SUV
Leistung (kW/PS)	340/462	412/560	412/560	515/700	515/700	118/160	118/160	150/204	150/204	180/245
Netto-Akkugrösse (kWh)	k. A.	k. A.	k. A.	k. A.	k. A.	9,8	9,8	12,8	12,8	12,8
Drehmoment (Nm)	700	750	750	870	870	205	205	350	350	400
0-100 km/h (s)	4,2	3,7	3,5	3,2	3	10,1	10,1	7,5	7,7	7,6
Vmax (km/h)	280	293	293	315	315	173	173	220	220	205
Antrieb	4x4	4x4	4x4	4x4	4x4	VR	VR	VR	VR	VR
Reichweite (km)	54	53	50	50	47	47	47	64	63	54
Verbrauch/100 km (kW/h)	2,7	2,8	3	2,9	3	1,4	1,4	1,3	1,3	2
Zuladung (kg)	510	525	520	460	475	360	360	430	407	522
Basispreis CHF ab	147'400	165'600	169'800	242'500	247'800	40'200	40'200	43'950	45'850	56'950

Modell	Škoda Kodiaq 2.0 TSI PHEV 2024	Škoda Superb 2.0 TSI PHEV 2024	Škoda Superb 2.0 TSI PHEV 2024	Suzuki Across 2.5 PHEV 4x4	Toyota Prius 2.0 PHEV	Toyota RAV4 2.5 AWD-i PHEV	Volvo S60 Recharge AWD PHEV	Volvo S60 Recharge PSE AWD PHEV	Volvo S90 Recharge AWD PHEV	Volvo S90 Recharge PSE AWD PHEV
Body	HA	HA	ES	SUV	HA	SUV	SA	SA	SA	SA
Leistung (kW/PS)	195/265	195/265	195/265	225/306	164/223	225/306	335/455	340/462	335/455	340/462
Netto-Akkugrösse (kWh)	k. A.	k. A.	k. A.	16,6	13,6	18,1	18,8	18,8	18,8	18,8
Drehmoment (Nm)	k. A.	k. A.	k. A.	391	142	600	709	739	709	739
0-100 km/h (s)	k. A.	k. A.	k. A.	6	6,8	6	4,6	4,4	4,7	4,5
Vmax (km/h)	k. A.	k. A.	k. A.	180	177	180	180	180	180	180
Antrieb	k. A.	k. A.	k. A.	4x4	VR	4x4	4x4	4x4	4x4	4x4
Reichweite (km)	100	100	100	75	86	75	91	94	89	89
Verbrauch/100 km (kW/h)	k. A.	k. A.	k. A.	1	0,5	1	0,7	0,7	0,8	0,8
Zuladung (kg)	k. A.	k. A.	k. A.	480	367	480	531	531	530	530
Basispreis CHF ab	k. A.	k. A.	k. A.	57'990	42'900	58'900	76'250	86'750	99'250	k. A.

Modell	Volvo V60 T6 e AWD PHEV	Volvo V60 T8 e AWD PHEV	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 XC60 T6 eAWD PHEV	Volvo XC60 T8 eAWD PHEV	Volvo XC60 T8 eAWD PSE PHEV	Volvo XC90 T8 eAWD PHEV
Body	ES	ES	ES	ES	ES	ES	SUV	SUV	SUV	SUV
Leistung (kW/PS)	257/350	335/455	340/462	257/350	335/455	340/462	257/350	335/455	340/462	335/455
Netto-Akkugrösse (kWh)	18,8	18,8	18,8	18,8	18,8	18,8	18,8	18,8	18,8	18,8
Drehmoment (Nm)	659	709	739	659	709	739	659	709	739	709
0-100 km/h (s)	5,4	4,6	4,5	5,5	4,8	4,7	5,7	4,9	4,8	5,4
Vmax (km/h)	180	180	180	180	180	180	180	180	180	180
Antrieb	4x4	4x4	4x4	4x4	4x4	4x4	4x4	4x4	4x4	4x4
Reichweite (km)	91	91	81	74-88	74-88	79	78	79	73	64-73
Verbrauch/100 km (kW/h)	0,8	0,8	k. A.	1,2	1,2	k. A.	1	1	k. A.	1,2
Zuladung (kg)	536	536	536	564	564	564	574	580	580	723
Basispreis CHF ab	77'650	80'650	91'500	98'200	101'200	k. A.	83'350	86'350	97'650	112'200

Plug-in-Hybride

Modell	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 Passat 1.5 TSI PHEV 2024	VW Passat 1.5 TSI PHEV 2024	VW T7 Multivan 1.4 TSI PHEV	VW Tiguan 1.4 TSI PHEV	VW Tiguan 1.5 TSI PHEV 2024	VW Tiguan 1.5 TSI PHEV 2024
Body	ES	HA	HA	ES	ES	ES	BUS	SUV	SUV	SUV
Leistung (kW/PS)	160/218	150/204	180/245	160/218	150/204	200/272	160/218	180/245	150/204	200/272
Netto-Akkugrösse (kWh)	13	13	13	13	19,7	19,7	13	13	19,7	19,7
Drehmoment (Nm)	400	350	400	400	k. A.	k. A.	350	400	k. A.	k. A.
0-100 km/h (s)	7,8	7,4	6,7	7,6	k. A.	k. A.	9	7,5	k. A.	k. A.
Vmax (km/h)	222	220	225	222	k. A.	k. A.	192	205	k. A.	k. A.
Antrieb	VR	VR	VR	VR	VR	VR	VR	VR	k. A.	k. A.
Reichweite (km)	61	69	61	57	100	100	60	49	100	100
Verbrauch/100 km (kW/h)	1,4	1,2	1,2	1,3	k. A.	k. A.	2,1	1,7	k. A.	k. A.
Zuladung (kg)	461	428	413	499	k. A.	k. A.	622	469	k. A.	k. A.
Basispreis CHF ab	69'600	48'900	52'900	58'700	k. A.	k. A.	66'680	55'700	k. A.	k. A.

Modell	VW Touareg 3.0 V6 TSI 4M PHEV	VW Touareg R 3.0 V6 TSI 4M PHEV
Body	SUV	SUV
Leistung (kW/PS)	280/381	340/462
Netto-Akkugrösse (kWh)	17,9	17,9
Drehmoment (Nm)	600	700
0-100 km/h (s)	5,9	5,1
Vmax (km/h)	250	250
Antrieb	4x4	4x4
Reichweite (km)	50	50
Verbrauch/100 km (kW/h)	2,1	2,1
Zuladung (kg)	587	542
Basispreis CHF ab	98'300	108'200

Brennstoffzelle

Modell	BMW iX5 Hydrogen	Hyundai Nexo FC	Toyota Mirai FC	Gumpert Nathalie	Citroën ë-Jumpy Hydrogen	Opel Vivaro-e Hydrogen	Peugeot Expert-e Hydrogen
Body	SUV	SUV	SA	CO	KW	KW	KW
Leistung (kW/PS)	295/401	120/163	134/182	400/544	100/136	100/136	100/136
Netto-Akkugrösse (kWh)	k. A.	1,56	k. A.	60	10,5	10,5	10,5
Drehmoment (Nm)	k. A.	395	300	k. A.	260	260	260
0-100 km/h (s)	6	9,2	9,2	2,5	k. A.	k. A.	k. A.
Vmax (km/h)	180	177	175	300	110	110	110
Antrieb	HR	VR	HR	4x4	VR	VR	VR
Reichweite (km)	504	666	650	820	400	400	400
Verbrauch/100 km (kg)	1,19	0,95	0,79-0,89	k. A.	1,7	1,7	1,7
Zuladung (kg)	k. A.	400	405-440	k. A.	885	k. A.	k. A.
Basispreis CHF ab	k. A.	89'900	62'900	500'000	137'102	134'517	134'087

ANMERKUNGEN

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

Bei den Batteriekapazitäten arbeiten wir soweit wie möglich mit den Netto-Werten.

Alle Preise, auch die der Nutzfahrzeuge, sind inklusive Schweizer Mehrwertsteuer von 7,7 %.

Die Preise einzelner Exoten wie Aston Martin, Königsegg, McLaren u. a. m. gelten nur als Richtwerte, da nicht überall verfügbar. Neu eingeführt wurde die Kategorie Brennstoffzelle, die entweder mit Wasserstoff (BMW, Hyundai und Toyota) oder Methanol (Gumpert, Citroën, Opel und Peugeot) betrieben wird. Status: 6. Oktober 2023, Guido Biffiger (gfb)

KAROSSERIEBEZEICHNUNGEN

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

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

WETTBEWERB

www.electric-wow.ch/wettbewerb

**Preise im Wert
von insgesamt
5500 Franken zu
gewinnen!**

**Der kleine Eisbrecher
lässt niemanden kalt.**

electric WOW und Kärcher verlosen 50 elektrische Eiskratzer «EDI 4 Limited Edition» inklusive Autoscheiben-Reinigungsset und zusätzlichem Ladegerät im Wert von je 110 Franken. Teilnahmeschluss ist der 30. November 2023.

Jetzt mitmachen auf:

www.electric-wow.ch/wettbewerb



Wer sein Auto im Winter draussen stehen lässt, weiss, welche Erleichterung eine zuverlässig funktionierende Lösung für das Freikratzen der Scheiben ist. Mit dem EDI 4 Limited Edition gibt es nun eine Sorge weniger am Morgen: Er macht Schluss mit anstren-

gendem Stück-für-Stück-Kratzen. Der EDI 4 Limited Edition entfernt selbst hartnäckige Vereisungen auf Autoscheiben mühelos in nur einem Zug.

Er sorgt aber nicht nur in der kalten Jahreszeit, sondern an 365 Tagen im Jahr für klare Sicht und löst festgesetzte Verschmutzungen wie Insektenrückstände oder Vogelkot schnell und effizient mit dem mitgelieferten Autoscheiben-Reinigungsset.

Auch unterwegs immer einsatzbereit: Mit dem Autoladegerät kann der elektrische Eiskratzer während der Autofahrt über die Autobatterie geladen werden.

www.kaercher.ch

KÄRCHER



Migrolcard – die Ladelösung für Ihre Flotte

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



Unterwegs

Nationales Netz von M-Charge Ladestationen an Migrol- und Migros-Standorten.



Abrechnung

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



Vor Ort

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

P ZERO™ E

NEW GENERATION TYRE

100% AAA-KLASSIFIZIERTE
PRODUKTPALETTE LAUT EU-LABEL
FÜR EFFIZIENZ, NASSBREMSEN
UND ROLLGERÄUSCH

HERVORRAGENDE
LANGLEBIGKEIT

KEIN STRESS IM FALLE
EINES EINSTICHS MIT
DER RUNFORWARD™
TECHNOLOGIE¹

GERINGERE
UMWELT-
BELASTUNG²

**P ZERO™ E. ZEITGEMÄSSER HOCHLEISTUNGSREIFEN
FÜR ELEKTRIFIZIERTE HIGH-END-FAHRZEUGE.**

Eigenschaften für alle Markteinführungs-Größen der Pirelli P ZERO™ E-Reihe verfügbar. Weitere Informationen: <https://www.pirelli.com/tyres/en-ww/car/new-p-zero-e>
1. RunForward™ ermöglicht bei einer Reifenpanne die Weiterfahrt von bis zu 40 km mit einer Geschwindigkeit von bis zu 80 km/h. Quelle: Pirelli R&D interne Tests.
2. Ggü. herkömmlichen UHP-Reifen Pirelli P ZERO™ (P24 Grösse 235/45R18), normalisiert nach Laufleistung, gemäss ISO 14026. Angabe von Bureau Veritas geprüft.



POWER IS NOTHING WITHOUT CONTROL