

electric



15 AUTOS IM TEST

Elektro, Plug-in-, Vollhybrid

DIE GRÜNEN SEITEN
E-Nachschlagewerk

AUTONOMOUS



**DIE ELEKTRIFIZIERUNGSPÄNE
DER 10 GRÖSSTEN HERSTELLER**

Alle wichtigen Marken
stehen ab 2021 unter Strom

**GROSSER
MARKTÜBERBLICK**

Daten und Preise von über
450 elektrifizierten Fahrzeugen

EQS

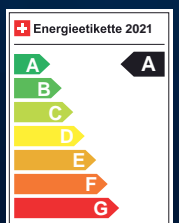
THIS IS FOR YOU, LUXURY DRIVERS.

Der neue EQS, die erste vollelektrische Luxuslimousine von Mercedes-EQ, begeistert Fahrer und Fahrgast gleichermaßen mit ihrem einzigartigen und wegweisenden Komfort. Der grosszügige Platz im Innenraum, die hochwertige Ausstattung im Fond, die innovativen Fahrassistenzsysteme und eine Reichweite von bis zu 776 Kilometer setzen neue Massstäbe bei einem Elektrofahrzeug. Entdecken Sie jetzt das aerodynamischste Fahrzeug der Welt bei Ihrem Mercedes-Benz Partner.



Business
Solutions

EQS 450+, 333 PS (245 kW), 20,4–15,7 kWh/100 km,
Energieeffizienz-Kategorie: A.





EDITORIAL



Die Schweiz steht unter Strom

Seit der ersten Ausgabe von electric WOW im Mai ist die Zahl der Fahrzeuge mit Alternativantrieb in unserer Marktübersicht um mehr als 100 Modelle gestiegen – von 354 auf 459. Allein diese Zahl verdeutlicht, wie rasant die Hersteller in Sachen Elektrifizierung «Gas» geben und ihre Modelle unter Strom setzen. Sie tun dies einerseits, weil sie kurz- und mittelfristig wegen CO₂-Zielen sonst hohe Strafen zahlen müssen, und langfristig, weil immer mehr Länder – gerade in Europa – keine Verbrenner mehr zulassen wollen. Aber auch die Kunden freuen sich mit der neuen Technologie an. In den ersten drei Quartalen des laufenden Jahres war fast ein Drittel der Neuwagen in der Schweiz elektrifiziert.

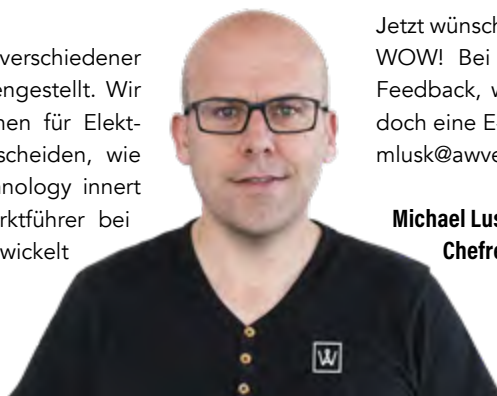
In diesem Heft haben wir einen Querschnitt verschiedener elektrorelevanter Themen für Sie zusammengestellt. Wir zeigen auf, wie sich die Fördermassnahmen für Elektromobilität von Kanton zu Kanton unterscheiden, wie sich das Zürcher Unternehmen Juice Technology innert weniger Jahre vom Startup zum Weltmarktführer bei der Ladeinfrastruktur von E-Fahrzeugen entwickelt

SEITE 98
WETTBEWERB
Powered by:
KÄRCHER

hat oder wie E-Mobilitätspionier Marco Piffaretti das Rennen zwischen E-Autos und Wasserstoff beurteilt. Zudem haben wir die wichtigsten Auto-Neuheiten der letzten Monate getestet und durften sogar schon im neuen Piëch GT mitfahren. Mit ihm hat die Schweiz ab 2024 wieder einen eigenen Autohersteller. Abgerundet wird die Ausgabe von den «Grünen Seiten», auf welchen wir die wichtigsten Anbieter aus verschiedenen Sektoren vorstellen. Und last but not least hat der Auto Consultant und Motorjournalist Guido Biffiger in der Rubrik Marktübersicht alle E-Autos, Plug-in-Hybride, Hybride, Wasserstoffautos und Autos mit Range Extender zusammengestellt

Jetzt wünsche ich Ihnen viel Spass beim Lesen von electric WOW! Bei Fragen, Anregungen oder einfach nur als Feedback, wie Ihnen das Heft gefällt, schreiben Sie mir doch eine E-Mail:
mlusk@awverlag.ch

Michael Lusk
Chefredaktor electric WOW



IMPRESSUM

WWW.ELECTRIC-WOW.CH



A&W Verlag AG • Riedstrasse 10 • 8953 Dietikon • Telefon: 043 499 18 99 • E-Mail: redaktion@awverlag.ch • Geschäftsleitung: Giuseppe Cucchiara (Geschäftsführer) • Anzeigen: Jasmin Eichner (Verkaufsleitung), Juan Doval • Anzeigenadministration: Natalie Amrein • Redaktion: Michael Lusk (ml); Chefredaktor, verantwortlich für den Inhalt, Isabelle Riederer (ir), Rafael Künzle (rk), Mario Borri (mb), Fabio Simeon (fs), Guido Biffiger (gfb), Simon Tottoli (st), Andreas Turner (at) • Layout: Skender Hajdari • Druck: Printi Pronto AG, Riedstrasse 10, 8953 Dietikon

• Grundlegende Richtung: unabhängige Publikation über Elektroautos, Plug-in-Hybride und Hybrid-Fahrzeuge, Lade- und Batterietechnik • Manuskripte: Für unverlangt eingesandte Manuskripte und Fotos wird keine Haftung übernommen. Sie werden nur retourniert, wenn Rückporto beiliegt. Aus Gründen der besseren Lesbarkeit verzichten wir auf geschlechtsspezifische Formulierungen.
• Das Papier von electric WOW ist umweltfreundlich und recycelbar. Zu seiner Herstellung wurde ausschliesslich chlorfrei gebleichter Zellstoff verwendet. • Zertifikate: FSC Mix Credit (SQS-COC-100158), Europäisches Umweltzeichen (EU Ecolabel), Skandinavisches Umweltzeichen (geprüft), Elementarchlorfrei gebleicht (ECF)





NISSAN BAUT VORSPRUNG AUS Ganzheitlich elektrisch!	22
ELEKTROAUTOS ODER WASSERSTOFF? E-Pionier Marco Piffaretti vergleicht beides	24
HYUNDAI PRIVATE Goldener Schlüssel zum Autofahren	26
ZEITENWENDE BEI AUTOSCOUT24 Elektroautos überholen Diesel	28
GANZHEITLICHE SCHNELLADELÖSUNG Kempower und KSU kooperieren	30
VOLVO SETZT AUF ELEKTRO UND PHEV Mehr Angebot, mehr Reichweite	32
WERKSTATTKONZEPT FÜR FREIE GARAGEN Garagisten & E-Mobilität verbunden	34

INHALT

NEWS & STORIES

KURZNEWS Das Wichtigste kurz und knackig	8
AKTUELLE LIEFERZEITEN VON ELEKTROAUTOS Von sofort bis mehr als zwölf Monate	9
PIÈCH GT Elektro-GT aus der Schweiz	10
KANTONALE E-FÖRDERMASSNAHMEN Grosse Unterschiede	12
ELEKTROAUTOS EINZIGE ALTERNATIVE Christoph Erni im Interview	14
ELEKTRIFIZIERUNGSPÄNE Top-10-Hersteller im Vergleich	16
MOBILE H2O-LADESTATION Bis 300 Aufladungen	20



AUDI BESCHLEUNIGT TRANSFORMATION Elektro & Nachhaltigkeit	39
---	-----------

E-STRATEGIE VON MIGROL Nationales Ladenetz	48
--	-----------

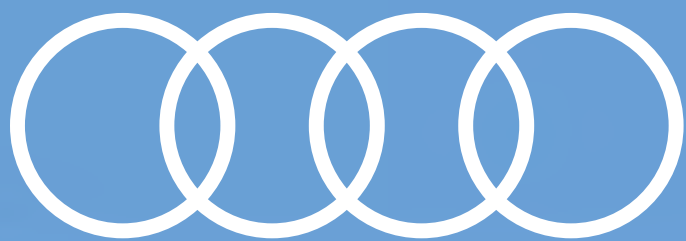
OCCASIONEN ALS EINSTIEG E-Autos prägen Strassenbild	54
---	-----------

RIWAX ALS PFLEGESPEZIALIST Denke Rohstoff, handle Umwelt	62
--	-----------

ALLANE MOBILITY MIT NEUER LÖSUNG Mandy Kastner über eTankkarten	72
---	-----------

R-M SETZT NEUE MASSSTÄBE Wasserbasierte Lacklinie	73
---	-----------





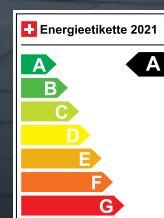
Formvollendete Zukunft.

Der neue, rein elektrische Audi Q4 Sportback e-tron.



Future is an attitude

Audi Q4 Sportback 35 e-tron, 170 PS, 18,6 kWh/100 km, 0 g CO₂/km, Kat. A





SEAT TARRACO Spanisches SUV mit Stecker	60
SKODA ENYAQ IV Den Vogel abgeschossen	64
TESLA MODEL Y Jetzt wird's SEXY!	66
VW ID.4 Hoffnungsträger mit Potenzial	68
VOLVO XC40 P8 Starker Schwede	70

NEUVORSTELLUNGEN & TESTS

AUDI Q4 E-TRON Bube, Dame, König	36
AUDI RS E-TRON GT Sportrakete unter Strom	38
DACIA SPRING Ein Stromer zum Niedertarif	42
FORD MUSTANG MACH-E Ein Pony gibt Strom	44
HYUNDAI IONIQ 5 Stromer mit Retro-Charme	46
MERCEDES-BENZ EQS Die bessere S-Klasse?	50
MITSUBISHI ECLIPSE CROSS PHEV Drei Motoren für den Japaner	56
OPEL MOKKA-E Alles, ausser kalter Kaffee	57
PEUGEOT 308 Der mit dem Löwenherz	58
POLESTAR 2 Neues Einsteigermodell	59

GRÜNE SEITEN

GROSSE ÜBERSICHT NACH BRANCHEN Importeure, Dienstleister und vieles mehr	76
--	-----------

MARKTÜBERSICHT

DATEN UND PREISE ALLER MODELLE	84
---------------------------------------	-----------

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

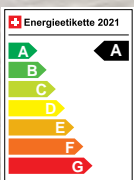




NISSAN
INTELLIGENT
MOBILITY

Der Nissan LEAF

Das 100% elektrische Familienauto



Jetzt schon ab
Fr. 27 790.-

Nissan LEAF Visia MY21, 40kWh, 150PS. Listenpreis Fr. 29 990.-, abzüglich Elektrobonus Fr. 2 200.-, Aktionspreis Fr. 27 790.-. Unverbindliche Preisempfehlung, nur bei teilnehmenden Nissan Partnern in der Schweiz. Die Aktion läuft bis zum 31.12.2021 oder bis auf Widerruf. Bezeichnung und Höhe der Prämie können kantonal abweichen. Fragen Sie dazu Ihren Nissan Partner. Stromverbrauch (WLTP) 16.6 kWh/100 km, 0 g CO₂/km, Energieeffizienz-Kategorie A. Abgebildetes Fahrzeug (mit Optionen): Nissan Leaf Tekna MY21, 62 kWh, 217 PS. Listenpreis Fr. 43 830.-, abzüglich Elektrobonus Fr. 2 200.-, Kundenpreis Fr. 41 630.-. Stromverbrauch (WLTP) 18.5 kWh/100 km, 0 g CO₂/km, Energieeffizienz-Kategorie A.

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

NEWS

SCHAFFHAUSEN GEWINNT DEN GOLDENEN STECKER DER ELEKTROMOBILITÄT

Anlässlich der Schweizer Mobilitätsarena verlieh der Elektromobilitätsverband Swiss eMobility wieder den «Goldenen Stecker». Dieser Preis wird jährlich an einen Kanton, eine Stadt oder eine Gemeinde vergeben, welche sich vorbildlich für die Entwicklung der Elektromobilität einsetzt. Der Kanton Schaffhausen konnte die Jury überzeugen und wurde mit dem «Goldenen Stecker der Elektromobilität 2021» ausgezeichnet. Nach dem Kanton Thurgau im letzten Jahr ging der Preis wiederum in die Ostschweiz.



AUCH ROLLS-ROYCE AB 2023 UNTER STROM

Das Geheimnis ist gelüftet: Der erste vollelektrische Rolls-Royce kommt im vierten Quartal 2023 auf den Markt und wird den Namen Spectre tragen. Im aufwändigsten Testprogramm in der Geschichte von Rolls-Royce werden mit den ersten Spectre-Exemplaren 2,5 Millionen Kilometer zurückgelegt – was im Mittel einer Simulation von mehr als 400 Einsatzjahren für einen Rolls-Royce entspricht – und viele Regionen der Welt bereist, um den Neuen «an seine Grenzen zu bringen».



99 PROZENT STECKERAUTOS BIS 2035

Swiss eMobility hat ein «Szenario zur Marktdurchdringung von Elektroautos in der Schweiz» in Auftrag gegeben und zwei Prognosen für die Marktpenetration der Steckerfahrzeuge (PEV) in der Schweiz entwickelt. Das Ergebnis: Zwischen 40 und 60 Prozent Steckerautos für 2025. Im Jahr 2035 dürfte dieser Wert sogar zwischen 91 und 99 Prozent liegen.



75'000 ELEKTRIFIZIERTE NEUWAGEN

Von Januar bis September 2021 sind in der Schweiz 180'073 neue Personenwagen zum Verkehr zugelassen worden. Mehr als 75'000 davon sind elektrifiziert, also ein Hybrid, PHEV, EV oder fahren mit H2O.



VOLLELEKTRO VON GENESIS

Nach dem elektrifizierten G80 präsentiert Genesis mit dem GV60 jetzt schon sein zweites Auto, das mit Strom fährt. Das Kompakt-SUV nutzt die E-GMP-Basis von Hyundai Ioniq 5 und Kia EV6 und ist damit der erste Elektro-Genesis auf einer spezifischen Elektro-Plattform.

eGarage
Das Werkstattkonzept für
die Elektromobilität

Jetzt unverbindlich einen
Beratungstermin vereinbaren:
www.egarage.ch

ACS ERMÖGLICHT BATTERIEDIAGNOSE FÜR E-AUTOS

Der Automobil Club der Schweiz (ACS) und der Batterie-Diagnostik-Experte Aviloo sind eine Partnerschaft eingegangen. Dadurch haben Käufer und Verkäufer von gebrauchten Elektro- und Plug-in-Hybridfahrzeugen in der Schweiz und im Fürstentum Liechtenstein jetzt erstmalig die Möglichkeit, die Fahrzeugbatterie unabhängig und professionell auf ihre aktuelle Leistungsfähigkeit prüfen zu lassen. Das österreichische Hightech-Startup Aviloo ist weltweit der erste und einzige Anbieter eines unabhängigen Testverfahrens, das eine herstellerübergreifende Zustandsdiagnose von Antriebsbatterien ermöglicht. Durch das Zertifikat, welches innerhalb von zwei Arbeitstagen nach der Testfahrt per E-Mail versandt wird, weiss der Käufer/Verkäufer nach dem Test exakt über den Zustand der Antriebsbatterie Bescheid.



Aktuelle Lieferzeiten von Elektroautos

Instadrive hat eine Marktübersicht erstellt, wie schnell momentan Elektroautos verfügbar sind. Nur auf wenige Modelle muss man zwölf oder mehr Monate warten.

Die Lieferzeiten:

Audi:

Audi e-tron – 17 – 26 Wochen
 Audi e-tron Sportback – 17 – 22 Wochen
 Audi Q4 e-tron – 56 Wochen
 Audi Q4 Sportback e-tron – 30 Wochen

BMW:

BMW i3 – 13 Wochen
 BMW i4 – 26 Wochen
 BMW iX – 30 Wochen
 BMW iX3 – 15 – 26 Wochen

Citroën:

Citroen e-C4 – 18 Wochen
 Citroen e-Jumpy – 14 – 44 Wochen
 Citroen e-SpaceTourer – 27 Wochen

DS:

DS 3 Crossback E-Tense – 10 Wochen

Fiat:

Fiat 500e – 13 Wochen

Ford:

Ford Mustang Mach-E – 14 Wochen

Honda:

Honda e – 4 Wochen

Hyundai:

Hyundai Ioniq – 0 Wochen
 Hyundai IONIQ 5 – 41 Wochen
 Hyundai Kona – 0 Wochen

Jaguar:

Jaguar I-Pace – 13 Wochen

Kia:

Kia e-Niro – 0 Wochen
 Kia e-Soul – 0 Wochen
 Kia EV6 – 15 Wochen
 Kia EV6 GT-Line – 26 Wochen

Mazda:

Mazda MX-30 – 15 Wochen

Mercedes-Benz:

Mercedes-Benz EQA – 54 Wochen
 Mercedes-Benz EQC – 41 Wochen
 Mercedes-Benz EQV – 41 Wochen
 Mercedes-Benz e-Vito Tourer – 41 Wochen

MINI:

MINI Cooper SE – 13 Wochen

Nissan:

Nissan Leaf e+ – 21 Wochen

Opel:

Opel Combo-e Life – 30 Wochen
 Opel Corsa-e – 25 Wochen
 Opel Mokka-e – 25 Wochen
 Opel Vivaro-e – 35 Wochen
 Opel Zafira-e Life – 35 Wochen

Peugeot:

Peugeot e-208 – 18 Wochen
 Peugeot e-2008 – 18 Wochen

Peugeot e-Expert – 31 Wochen

Peugeot e-Rifter – 31 Wochen

Peugeot e-Traveller – 31 Wochen

Polestar:

Polestar 2 – 10 Wochen

Renault:

Renault Twingo Electric – 17 Wochen

Renault Zoe R135 – 11 Wochen

Seat:

Seat Mii Electric – derzeit nicht bestellbar

Škoda:

Škoda Enyaq – 50-52 Wochen

Tesla:

Tesla Model S – 28 Wochen

Tesla Model 3 – 8 – 19 Wochen

Tesla Model X – 28 Wochen

Tesla Model Y – 8 – 21 Wochen

Volvo:

Volvo XC40 Recharge Pure Electric – 26 Wochen

Volvo C40 Recharge – 26 Wochen

VW:

VW e-Up – 12 Wochen

VW ID.3 Pro Performance – 16 Wochen

VW ID.3 Pro S – 16 Wochen

VW ID.4 Pro Performance – 38 Wochen

VW ID.4 GTX – 38 Wochen



Ein Schweizer Unternehmen mischt die Elektrowelt auf



Die Schweiz hat wieder einen Autohersteller! 2019 zeigte das Zürcher Unternehmen Piëch sein vollelektrisches Concept Car «Mark Zero» auf dem Auto-Salon Genf. Jetzt durften wir eine erste Runde im Piëch GT, wie der Gran Turismo wohl heissen wird, mitfahren.

Text: Michael Lusk

Anton «Toni» Piëch, Sohn von VW-Patriarch Ferdinand Piëch und Urenkel von Ferdinand Porsche, wurde 1978 in eine berühmte Autodynamie geboren. Aber statt in die Fussstapfen seines Vaters oder Urgrossvaters zu treten und bei VW oder Porsche Karriere zu machen, verdiente er lieber in einer anderen Branche seine Sporen ab. Unter anderem in der Schweiz, wo er aufwuchs, wo er Schweizerdeutsch lernte und wo auch deshalb «Piëch Automotive» heute seinen Firmensitz hat. Denn inzwischen ist auch er auf den Geschmack gekommen und baut mittlerweile selber Autos. Elektroautos, um genau zu sein. 2019 stand ein erstes Showcar seines elektrischen Gran Turismo erstmals auf dem Auto-Salon Genf. Jetzt ist der erste Prototyp fahrbereit und wir durften auf dem Testgelände des Unternehmens auf dem Beifahrersitz selbst erleben, was der Piëch GT schon kann.

Zeitloser Gran Turismo

Und das ist mehr, als nur gut aussehen. Statt wie viele andere Elektroautos auf (zu) futuristische Formen zu setzen, haben sich Toni Piëch und Designer Rea Stark Rajčić von klassischen Gran Turismos aus dem Hause Aston Martin, Jaguar oder auch dem BMW Z8 inspirieren lassen. Auch das Interieur – das wir noch nicht fotografieren durften – ist edel und puristisch gehalten, der Schalt- respektive Fahrmodushebel erinnert sogar ein wenig an den Schubhebel eines Flugzeugs. Elegant gelöst hat Piëch auch die Art und Weise, wie der GT Strom lädt. Die Anschlüsse sind geschickt ins Heck inte-



Der Elektrosportler beschleunigt in weniger als 3 Sekunden auf 100 km/h.

griert. Apropos Laden: Auch hier will Piëch eine Benchmark setzen. Mit einem eigenen, 450 kW starken Heim-Lader soll der GT in weniger als 5 Minuten wieder zu 80 Prozent voll sein.

Schub wie im Flugzeug

Ebenso rasant sind die Fahrleistungen, die fast wie der Start eines Flugzeugs ausfallen. Bei unserer Testfahrt regnete allerdings, deshalb konnte Fahrer Klaus Schmidt das volle Potenzial an diesem Tag noch nicht ausnutzen. Trotzdem lag der GT satt auf der Strasse, blieb auch in engen Schikanen stoisch auf Kurs und legte danach wieder rasant an Tempo zu, obwohl Schmidt das Gaspedal nicht voll durchdrückte.

Wenn der Piëch GT 2024 auf den Markt kommt, werden drei Elektromotoren mit 612 PS Leistungen dafür sorgen, dass der rund 1,8 Tonnen schwere Zweisitzer in weniger als drei Sekunden auf 100 km/h beschleunigt und bei elektronisch begrenzten 250 km/h nicht abhebt, sondern sein Maximum erreicht. Schliesslich sollen die künftigen Besitzer, die rund 215'000 Franken ausgeben, nicht von der Strasse fliegen, sondern lange Freude am Elektro-GT haben.

Der Piëch GT hat eine elegante Silhouette



SIMPLY ELECTRIC

DIE OPEL e-MODELLE



HOL DIR JETZT DEIN UNVERBINDLICHES ANGEBOT
BEI DEINEM OPEL PARTNER.

simply-electric.opel.ch



Kantonale Unterschiede bei den Fördermassen für E-Mobilität

Die Fördermassnahmen für den Umstieg auf E-Mobilität unterscheiden sich in der Schweiz von Kanton zu Kanton. Daniel Lanz, CEO von CarNet, hat eine Übersicht dazu erstellt.

Interview: Rafael Künzle

electric WOW: Herr Lanz, Sie haben intern eine Übersicht der schweizweiten Fördermassnahmen für Firmen zum Umstieg auf die E-Mobilität erstellt. Waren selbst Sie als Experte überrascht, wie «vielfältig» diese innerhalb der kleinen Schweiz ausfallen?

Daniel Lanz: In der Tat. Wir waren uns bewusst, dass da einiges an Recherche anfällt. Der Umfang und die Breite des Angebots haben uns dann aber doch etwas überrascht.

Die Fördermassnahmen für E-Fahrzeuge sind hierzulande ja nicht nur von Kanton zu Kanton, sondern teils gar von Gemeinde zu Gemeinde unterschiedlich...

Genau, die kantonalen Unterschiede, wie etwa bei den Strassenverkehrsabgaben, haben uns nicht wirklich überrascht, dass aber auch durch einzelne Gemeinden finanzielle Fördermassnahmen angeboten werden, hat uns schon erstaunt.

Wie stehen Sie Bestrebungen, die Fördermassnahmen künftig national zu vereinheitlichen, gegenüber? Wäre das wünschenswert?

Auf jeden Fall. Wir vermissen die hier aus unserer Sicht wichtigen nationalen Akzente. Ein koordinierter Ansatz wäre hilfreich. Am Beispiel von Norwegen können wir sehen, was bei der Elektromobilität heute schon möglich ist. Auch die Fahrzeughersteller haben zwischenzeitlich reagiert, und das Angebot an vollelektrischen Fahrzeugen ist bereits erheblich gestiegen.

Was raten Sie den Flottenverantwortlichen, um den Überblick nicht zu verlieren?

Sich mit unserem Herrn Bon Meijer, er ist verantwortlich für unsere Supply-Chain, auszutauschen. Er hat sich sehr tief mit der Materie auseinandergesetzt. Darüber hinaus haben wir versucht, eine erste Landkarte über das Thema zu erstellen. Dabei ist uns klar, dass diese Landkarte bereits kurz nach dem Druck wieder ein Update benötigt. Weiter prüfen wir für unsere Kunden bei konkreten Angebotsanfragen, wie Fördermassnahmen gegebenenfalls verfügbar gemacht werden können.



Neben geografischen Unterschieden wird auch bei den Fahrzeugen differenziert. So basieren die Subventionen teilweise auf dem Elektrifizierungsgrad, der Leistung oder dem Anschaffungspreis. Macht das Ihrer Ansicht nach Sinn?

Wir sind skeptisch, wenn es darum geht, die Beschaffung von Fahrzeugen finanziell zu unterstützen, weil dies einen negativen Effekt auf die zu erwartenden Restwerte haben wird. Die allgemeine Subventionierung von E-Fahrzeugen, zum Beispiel in Deutschland, führt bereits dazu, dass relative junge, aber noch nicht subventionierte Fahrzeuge nicht ohne grössere Buchwertverluste verkauft werden können. Kommt noch dazu, dass die neueren Modelle in der Regel dann auch grössere Reichweiten aufweisen. Wir stehen ja erst am Anfang der Entwicklung. Die Aufgabe der Politik sehen wir eher darin, die Fördermassnahmen auf den Ausbau von Ladeinfrastruktur auszurichten.

Haben Sie in der Praxis schon erlebt, dass solche Fördermassnahmen das Zünglein an der Waage spielen beim Umstieg/Nichtumstieg auf E-Fahrzeuge, oder sind diese letztlich nur ein Tropfen auf den heissen Stein?

Ganz ehrlich – nein. Bis jetzt kam der Antriebswunsch eher seitens unserer Kunden mit einer Affinität zur E-Mobilität, und da haben Fördermassnahmen keine Rolle gespielt. Wichtig ist für unsere Kunden der TCO-Ansatz – Total Cost of Ownership –, es sind also die Gesamtkosten im Vordergrund.

Daniel Lanz,
CEO CarNet
Management AG



Wenn E-Fahrzeuge mit konventionellen Fahrzeugen auf der Kostenseite gleichziehen, kommt an zweiter Stelle das operative Handling, und damit rückt die schweizweite Ladeinfrastruktur in den Fokus. Heute ist immer noch sehr zentral, inwiefern das Nutzungsprofil der Flotte zu E-Fahrzeugen passt. Servicetechniker und Aussendienstmitarbeiter können die Routenplanung nicht in Abhängigkeit von Ladestationen vornehmen. Das funktioniert einfach organisatorisch nicht.

Wie gross kann der Unterschied bei der Förderung pro Fahrzeug und Fahrer denn im Extremfall ausfallen?

Das ist eine gute Frage. Lassen Sie mich diese an einem konkreten Beispiel beantworten: Im Kanton Basel-Stadt bekomme ich für ein E-Fahrzeug – bis 200 kW Leistung und einem Beschaffungspreis von maximal 60'000 Franken – ganze 5000 Franken als Förderbeitrag. Dagegen bekomme ich im Kanton Waadt zum Beispiel gar keine Förderung.

In welchen Kantonen wird am meisten gefördert, und wer zählt zu den knausrigsten in der Schweiz?

Die Kantone Aargau, Appenzell Ausserrhoden und Graubünden kennen weder Förderungsprogramme noch gibt es irgendwelche Steuerboni, während die Kantone Basel-Stadt, St. Gallen und Tessin sowohl Förderungsprogramme wie auch Steuerboni kennen.

Viele Fördermassnahmen laufen Ende 2021 aus und werden neu verhandelt. Sollten sich Firmen, welche eine Elektrifizierung ihrer Flotte anstreben, nun beeilen?

Ich denke nicht. Wie bereits dargestellt, sind die staatlichen Fördermassnahmen nicht das zentrale Element für die Elektrifizierung bei unseren Kunden. Weiter ist davon auszugehen, dass die Hersteller sich noch stärker um den Abverkauf ihrer E-Fahrzeuge kümmern und zum Beispiel mit Aktionen die Preise nach unten anpassen werden, wenn staatliche Massnahmen reduziert werden. Hier greift die Lenkungsmassnahme des Bundes bereits, weil die Importeure Fahrzeuge mit geringerem CO₂-Ausstoss absetzen möchten.

Ergo könnten wir unseren Kunden aktuell mit gutem Gewissen noch raten, abzuwarten. Auch weil es ein immer breiteres und besseres Produktangebot geben wird. Auf nationaler Ebene koordinierte Lenkungsmaßnahmen müssten aus unserer Sicht genau hier den wichtigen Unterschied machen.

Hat der Run auf E-Fahrzeuge analog den Privatkäufen die Unternehmen bereits erreicht oder sind dies erst vereinzelte Pioniere?

Die Nachfrage nach E-Fahrzeugen wurde natürlich auch in die Unternehmen portiert. Dabei handelt es sich jedoch meistens lediglich um einzelne Pioniere. In der Flotte sind üblicherweise die Fahrleistungen zu hoch, als dass Fahrzeuge, die regelmässig nachgeladen werden müssen, eingesetzt werden können.

Kanton	Förderung ja/nein	Förderprogramm	Dauer der Förderaktion	Steuerbonus	Bonusberechtigte Fahrzeuge
AG	nein			nein	
AI	nein			nur auf Verordnung	
AR	nein			nein	
BE	nein			ja	elektrische oder nach Effizienzklasse
BL	nein			ja	nach CO ₂ -Ausstoss
BS	ja	PW 20% des Kaufpreises bis max. CHF 5000.-	Bis 31.12.2022	ja	elektrische
FR	nein	erst ab 2022		ja	
GE	nein			ja	elektrische oder nach CO ₂ -Ausstoss
GL	nein			ja	elektrische oder nach Effizienzklasse
GR	nein			nein	
JU	nein			ja	alternative Antriebe
LU	nein	nur Gemeinden Hochdorf und Meggen		nein	
NE	nein			ja	nach CO ₂ -Ausstoss (Malusberechnung)
NW	nein			ja	nach Effizienzklasse und für alternative Antriebe
OW	nein			ja	nach Effizienzklasse und für alternative Antriebe
SG	ja	Elektrische PW ohne Wärmepumpenheizung: CHF 4500.-; elektrische PW mit Wärmepumpenheizung: CHF 5000.-	bis 31.12.2021 in dieser Form.	ja	elektrische oder nach Effizienzklasse
SH	ja	CHF 2000.- beim Kauf eines neuen E- oder Brennstoffzellenaautos. Grundpreis max. CHF 60'000.-	bis Ende 2021, wird jährlich überprüft	nein	
SO	nein			ja	elektrische
SZ	ja	CHF 300.- bei E-Autos über CHF 3000.-, CHF 1000.- bei E-Autos über CHF 10'000.-	bis 31.12.2021	nein	
TI	ja	CHF 2000.- vom Kanton sowie vom Hersteller. Für die Installation einer Ladestation pauschal CHF 500.-	bis Budget ausgeschöpft ist	ja	nach CO ₂ -Ausstoss
TG	ja	CHF 2000.- für E-Autos, CHF 500.- für E-Motorräder bis 11 kW.	bis Ende 2021, wird jährlich überprüft	ja	elektrische oder nach Effizienzklasse
UR	nein			ja	elektrische
VD	nein, nur einige Gemeinden			ja	elektrische oder nach CO ₂ -Ausstoss (Malusberechnung)
VD	ja	Chavornay: 5 Prozent, max. CHF 2000.-. Ecublens: CHF 1500.-	bis Ende 2021, wird jährlich überprüft		
VD	ja, Ecublens		bis Ende 2021, wird jährlich überprüft		
VS	ja	E-Autos bis 3,5 t: CHF 3500.- Plug-in-Hybrid bis 3,5 t: CHF 2500.-	31.12.2022	nein	
ZG	nein			ja	elektrische
ZH	nein			ja	elektrische oder nach Effizienzklasse

«Elektroautos haben den Durchbruch längst geschafft»

Juice Technology mit Hauptsitz im zürcherischen Bachenbülach gehört zu den Weltmarktführern bei der Ladeinfrastruktur von E-Fahrzeugen. Gründer und CEO Christoph Erni verrät electric WOW im Gespräch das Erfolgsgeheimnis und erklärt, warum batterieelektrische Fahrzeuge die einzige Alternative sind.

Interview/Foto: Mario Borri

electric WOW: Herr Erni, Sie haben mit Ladekabeln angefangen – was bietet Juice für die E-Mobilität heute alles an?

Christoph Erni: Wir sind einer der wenigen Vollsortimenter auf dem Markt. Juice Technology hat vom mobilen A/C-Lader wie dem Juice Booster bis zu grossen Schnellladern – und vor allem Software – alles im Angebot. Ausserdem haben wir eine App entwickelt und bieten Lösungen für das Lastmanagement.

Auf welche neuen Produkte und Dienstleistungen dürfen wir uns freuen?

Natürlich gibt es in jedem Bereich Neuigkeiten, bei den mobilen oder den Wandladestationen, aber auch bei den D/C-Schnellladern. Das Highlight sind aber unsere Software-Lösungen, allen voran die kürzlich lancierte App j+ pilot. Die Fähigkeiten der App sind enorm, im Moment kann man damit aufs Auto und die Ladestation zugreifen. Zu einem späteren Zeitpunkt folgt dann die Verbindung zu Smart Home oder direkt zu sauberer Energie. Und das alles mit einer einzigen App. Die User werden verblüfft sein.

Im September war jeder dritte Neuwagen elektrifiziert. Den Durchbruch haben die Elektroautos aber noch nicht geschafft – was fehlt Ihrer Meinung nach?

Doch, doch, der Durchbruch ist längst geschafft. Einer unserer Verwaltungsräte



Christoph Erni, Gründer und CEO von Juice Technology, posiert mit seinen Juice Boostern.

ist der Zukunftsforscher Lars Thomsen. Er sagt, dass in dem Moment, wenn die 1-Prozent-Hürde genommen ist, sich der Trend nicht mehr umkehren lässt. Diese Entwicklung bleibt dann aber noch lange unter dem Radar, die wenigsten Leute bemerken sie. Aber dann – das sagt nicht nur Thomsen, sondern alle namhaften Zukunftsforscher – ist es bei Trends, die sich durchzusetzen beginnen, immer gleich: Dann kommt es zum sogenannten Hockey-Stick-Effekt, also zu einem plötzlichen, schnellen Anstieg. Und dort stehen wir jetzt.

Sie beliefern auch Autohersteller direkt – wie haben Sie das als kleiner Zulieferer aus der Schweiz geschafft?

Am Anfang wurden wir belächelt. Elefanten spielen mit Elefanten, nicht mit kleinen Fröschen wie Juice Technology. Aber wir haben es geschafft. Weil wir unsere Hausaufgaben gemacht und genau das geliefert haben, was die Autohersteller brauchen, um ihren Kunden ein ideales E-Mobilitäts-Angebot zu

ermöglichen. So benötigt das Produktionswerk eine bestimmte Zertifizierung, damit die Erstausrüster die Produkte überhaupt in das Zubehör mit aufnehmen dürfen.

Wo sehen Sie Juice Technology 2030?

Im Moment sieht es so aus, als hätten wir mit unseren Produkten eine Chance, auch 2030 noch einer der Marktführer zu sein. Denn wir sind mit dem Juice Booster früh auf den Markt gekommen und haben mit ihm eine eigene Sparte begründet, die der mobilen Ladegeräte. Der Booster hat unglaublich viel Potenzial. Immer mehr Autohersteller und auch Importeure merken, dass diese mobile Ladestation die bessere Alternative zur klassischen Wallbox ist. Der Aufwand für die Installation ist deutlich geringer. Eine normale Steckdose kann jeder Elektriker problemlos installieren – dafür braucht es keine separaten Schulungen oder Zertifikate.

Das gesamte Interview mit Christoph Erni lesen Sie auf www.electric-wow.ch

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 Abtragscheibe auch hartnäckiges Eis in nur einem Zug. Schluss mit mühsam freige kratzten Sichtfenstern... ab jetzt gilt: No Ice Ice Baby!

kaercher.ch



TOP 10

Elektrifizierungspläne der zehn grössten Autobauer

Die Mobilität befindet sich im Wandel: Viele Autohersteller setzen zunehmend auf Elektroautos – einige wollen schon bald gar keine Benzin- und Dieselmotoren mehr herstellen. Wir zeigen die unterschiedlichen Strategien der zehn grössten Autobauer.

Text: Fabio Simeon

1. Volkswagen

Ein neues Volksauto à la Golf oder Käfer im E-Segment ist wohl der Traum eines jeden VW-Vorstands. Genau diesem Anspruch sollte der 2019 vorgestellte ID.3 gerecht werden. Im Frühjahr 2021 folgte dann der Marktstart des kompakten E-SUVs ID.4. Aktuell zieht mit dem ID.4 GTX eine erste Sportversion nach. Der Startschuss in Richtung E-Mobilität ist also schon lange erfolgt. Ab 2026 will Volkswagen gar nur noch E-Autos entwickeln und nur vier Jahre später will man in Wolfsburg 70 Prozent des Absatzes durch reine E-Fahrzeuge generieren. Auch die To-do-Liste des Gesamtkonzerns weist ambitionierte Ziele vor: Bis 2029 sollen 75 reine E-Modelle lanciert werden. Der Abschied vom Verbrenner erfolgt laut Vorstand zwischen 2033 und 2035.



2. Toyota

Spricht Toyotas CEO Akio Toyoda von batteriebetriebenen Autos, hört man eine ordentliche Portion Selbstsicherheit in seiner Stimme. Zu Recht, setzt sein Unternehmen doch schon über 20 Jahre auf Akkupacks in Fahrzeugen und gilt dank dem Prius als Hybrid-Pionier. Eine komplett neue Ära soll aber ab Mitte 2022 beginnen, so die Japaner auf ihrer Homepage. Damit verweisen sie auf ihre neue Submarke «bZ», was für «beyond zero» steht. Das rein elektrische und emissionsfreie Toyota-Zeitalter startet mit der Lancierung des Toyota bZ4X, einem SUV mit besonders langlebigem Akku. Sechs weitere E-Modelle sind in Planung. Bis dahin stehen als rein elektrische Fahrzeuge der Van Proace Verso Electric (baugleich mit dem Citroën ë-SpaceTourer) sowie die wasserstoffgetriebene und mit Brennstoffzellentechnologie versehene Limousine Mirai zur Verfügung.



3. Daimler

Mit den Modellen EQA, EQB, EQC, EQS und EQV hat der Daimler-Konzern die Elektrooffensive gestartet. Sie begann vor rund zwei Jahren und reicht aktuell vom kompakten EQA über die E-SUVs EQB und EQC, das E-Limo-Flaggschiff EQS bis hin zum Elektro-Van EQV. In den Startlöchern wartet zudem die Businesslimousine EQE (Start noch in diesem Jahr) und zwei grosse SUVs in GLE- und GLS-Dimensionen. Dazu kommen diverse Fahrzeuge im Nutzfahrzeugsegment. Und die Stuttgarter investieren weiter: In den kommenden Jahren fließen über 10 Milliarden Euro in den Ausbau der Elektroflotte und eine weitere Milliarde in die Batteriefertigung. Schon im kommenden Jahr sollen E-Fahrzeuge in allen Segmenten vertrieben werden. Übrigens: Der Konzern-Spross Smart fährt inzwischen nur noch mit EQ-Emblem im Namen, also rein elektrisch, vor und wird 2022 mit einem E-SUV in eine neue Smart-Ära starten (in Kooperation mit Mercedes-Benz und Geely).

4. Ford Motor Company

Vor 118 Jahren gründete Henry Ford mit der Ford Motor Company sein eigenes Unternehmen. Heute gehört dieses dank Mustang, Shelby, GT40, GT und Co. zu den namhaftesten Autobauern. Dem Innovationsgeist seines Gründers hinkt der US-Konzern in puncto E-Mobilität noch etwas hinterher: Aktuell wird «nur» der Mustang Mach-E als rein elektrisches Fahrzeug angeboten. Im Frühjahr 2022 stösst der E-Transit als erstes E-Nutzfahrzeug mit blauem Oval dazu. Aber: Spätestens seit den im Februar gesprochenen Investitionsgeldern zur Modernisierung des Ford Cologne Electrification Center ist klar: Die Amerikaner wollen aufholen. «Der Wettlauf zur Elektrifizierung Europas ist in vollem Gange, und das Ford Cologne Electrification Center wird unsere künftigen Elektrofahrzeuge für Kunden in ganz Europa entwickeln und fertigen», erklärt Stuart Rowley, Präsident von Ford Europa. 2023 wird im Ford-Werk in Köln-Niehl das erste batterieelektrische Volumenmodell vom Band rollen. Als weiterer Meilenstein will Ford ab 2026 in allen PW-Baureihen in Europa mindestens eine Plug-in-Hybrid- oder eine batterieelektrische Variante anbieten und sich bis 2030 in Europa komplett vom Verbrennungsmotor verabschieden.



5. General Motors

Der zweitgrösste Fahrzeugbauer aus Übersee steht vor einem drastischen Strategiewechsel: weg von den spritschluckenden Pick-ups und SUVs hin zur ökologischeren Mobilität, so der GM-Plan. Aktuell machen die Verbrennungsmotoren 98 Prozent des Umsatzes aus. General Motors hatte zwar bereits 2016 das E-Fahrzeug «GM Bolt» – hierzulande bekannt als Opel Ampera-e – auf den Markt gebracht, von dem Kompaktwagen verkaufte GM 2020 aber nur 21'000 Stück. Das soll sich nun ändern:

Im Januar dieses Jahres leitet Konzernchefin Mary Barra den endgültigen Abschied von Benzin- und Dieselmotoren ein. Heisst: Bis zum Jahr 2035 will GM die Produktion komplett auf Elektroautos umstellen und bis 2040 gar komplett CO₂-neutral sein. Der Fahrplanwechsel folgte just einen Tag später, als Joe Biden einen umfassenden Erlass zum Klimaschutz unterzeichnete. Bis 2025 will GM jetzt 27 Milliarden Dollar in die Forschung, Entwicklung und Produktion von E-Autos stecken. Der Verkauf soll so auf jährlich eine Million Fahrzeuge steigen und den GM-Konzern zur Nummer eins der Batterieautos in den USA machen.

6. Honda Motor

Vor mehr als zwei Jahren kündigte der japanische Autobauer Honda an, in Europa bis zum Jahr 2025 jedes seiner verkauften Neufahrzeuge auf elektrifizierte Antriebe umzustellen, also hybridisieren, zu wollen. Und obwohl anfänglich das Gefühl überwog, die Japaner zieren sich mit der Lancierung eines reinen E-Fahrzeugs, belehrten sie uns vor einem Jahr mit dem Honda-e, einem Kleinwagen im Retrodesign, der sich Go-Kart-ähnlich über die Strassenkreuzungen bewegen lässt, eines Besseren. Anders als bei der Konkurrenz lässt das nächste E-Modell aber bis 2024 auf sich warten, soll Prologue heissen und auf der Ultium-Plattform von Kooperationspartner General Motors aufbauen. Das E-SUV gilt dann als Startschuss hin zum kompletten Ausstieg aus dem Verbrennersegment im Jahr 2040. Das Fernziel: weltweite Klimaneutralität bis zum Jahr 2050.





7. BMW

Als BMW vor acht Jahren sein erstes E-Fahrzeug, den i3, lancierte, war die Welt der E-Fahrzeuge noch überschaubar. Trotzdem verlief der i3-Start holpriger als gedacht. Zu hoch die Kosten, zu tief die Reichweite. Ob die Schuld tatsächlich beim verbauten Hochvolt-Speicher lag, oder eher die Kundschaft noch nicht vollends bereit für die E-Mobilität war, sei heute dahingestellt. Immerhin verkauften die Münchner bis dato 165'000 Stück ihres E-Pioniers. Das zweite rein elektrisch betriebene i-Fahrzeug folgte im Frühjahr 2021 im SUV-Gewand und unter der Bezeichnung iX3. Neu im Programm sind das Oberklasse-SUV BMW iX und der i4, das erste E-Coupé aus Bayern. In zwei Jahren schon soll zudem in jeder Fahrzeugklasse mindestens eine elektrische Alternative zur Verfügung stehen. So will BMW bis 2030 etwa die Hälfte des weltweiten Umsatzes mit reinen E-Fahrzeugen erzielen. Ein Datum für einen kompletten Benzin- und Dieselausstieg nennt die Zentrale in München noch keines, sondern will flexibel auf Marktentwicklungen reagieren.

8. SAIC

Fahrzeuge des chinesischen Autokonzern SAIC sieht man hierzulande nur selten und wenn, dann im Kleide eines MG. Dementsprechend niedrig ist der Bekanntheitsgrad. Dabei gäbe es vieles über den chinesischen Autokonzern und Kooperationspartner von Volkswagen und General Motors zu berichten. So plant der Staatskonzern in Zusammenarbeit mit den verschiedenen Joint-Venture-Partnern, bis 2025 fast 100 «New Energy»-Modelle im Angebot zu haben. Das berichtet das US-Portal Autoblog unter Berufung auf Aussagen von SAIC-Präsident Wang Xiaoqi. Unter dem Terminus «New Energy» fahren Fahrzeuge mit elektrifizierten Antrieben vor, also Elektroautos mit grosser Batterie oder Brennstoffzelle sowie Plug-in-Hybride. Einen Grossteil des Portfolios sollen batterieelektrische Fahrzeuge ausmachen. Zusätzlich sind zehn Brennstoffzellen-Modelle geplant.



9. Stellantis

Der Stellantis-Konzern will Weltmarktführer in puncto E-Mobilität werden. Bis zum Jahr 2025 werden über 30 Milliarden Euro in Elektrifizierung und Software investiert. Bis 2030 sollen emissionsarme Fahrzeuge über 70 Prozent des Konzernabsatzes in Europa und 40 Prozent in den USA ausmachen. Die Strategie tragen alle 14 Marken des Stellantis-Konzerns. So sollen jährlich zwei Millionen Elektrofahrzeuge auf vier Plattformen hergestellt werden. Nach dem Zusammenschluss von Fiat Chrysler und dem französischen PSA-Konzern (Citroën, Peugeot, Opel) zu Stellantis soll auch Fiat zu einer reinen E-Marke werden. «Zwischen 2025 und 2030 wird unsere Produktpalette schrittweise rein elektrisch. Dies wird eine radikale Veränderung für Fiat sein», kündigte Fiat CEO Olivier François an.

10. Hyundai Motor Company

Aktuell führt Hyundai drei reine E-Fahrzeuge in der südkoreanischen Produktpalette und hat vor nicht allzu langer Zeit die neu entwickelte Plattform seiner E-Schützlinge präsentiert. Auf ihr bauen auch das erste ausschliesslich als E-Fahrzeug konzipierte Modell, der Ioniq 5, sowie die künftig geplanten E-Autos auf. Neben dem Neuling präsentieren sich der 2020 erneuerte Ioniq Electric und der kürzlich aufgewertete new Kona Electric im E-Showroom. Dazu kommen die Derivate der Schwestermarke Kia, wie etwa der E-Soul und der EV6. Schon heute darf die Kundschaft also aus diversen elektrischen Antrieben und Akkupacks wählen. In naher Zukunft werden Ioniq 6 und 7 die E-Palette von Hyundai ergänzen. Die absolute Trennung vom Verbrenner hat die Geschäftsleitung in Seoul noch nicht besiegelt.





4 Jahreszeiten, 1 Reifen, 0 Probleme.

Unser AllSeasonContact™ begleitet Sie zuverlässig durch alle Jahreszeiten. Er ist ideal für Menschen mit einem urbanen Lifestyle, die in ihrem Mobilitätsverhalten flexibel sind und bei widrigen Witterungsverhältnissen auf Alternativen zurückgreifen. Erfahren Sie mehr über den praktischen Vier-Jahreszeiten-Könner für Benziner oder auch (nachhaltige) E-Mobilität: [continental-reifen.ch](https://www.continental-reifen.ch)



«Mit einem Hydrospider-Container können ca. 300 Aufladungen durchgeführt werden»

electric WOW hat der Installation und Inbetriebnahme der ersten mobilen Wasserstoff-Schnellladestation für E-Autos (siehe rechts) beigewohnt und dabei die Chance für ein Interview mit Thomas Walter, Projektleiter und Mitglied der Geschäftsleitung von H2 Energy, ergriffen.

Interview: Fabio Simeon

electric WOW: Herr Walter, die mobile Wasserstoff-Schnellladestation ermöglicht ein Aufladen batterieelektrischer Fahrzeuge ohne Netzanschluss. Wo werden die H2-Fast-Charger künftig eingesetzt?

Thomas Walter: Der kvyreen – so lautet der genaue Produktname des H2-Fast-Chargers – wird vorerst an Wasserstoff-Tankstellen eingesetzt, so dass an diesen zukünftig auch batterie-elektrische Fahrzeuge CO₂-frei und ohne Netzbelastung aufgeladen werden können.

Wenn eine H2-Zuleitung vorhanden ist, werden die Schnellladestationen stetig mit erneuerbarer Energie versorgt. Wie viel elektrische Leistung generiert die Station autark?

Der kvyreen ist Teil des H2-Ökosystems und nutzt dieselbe H2-Versorgung wie die H2-Tankstelle. Damit sind die CO₂-Freiheit und niedrige Logistikkosten sichergestellt. Der aktuelle Prototyp hat vorerst eine maximale Ladeleistung von 60 kW. Das Serienprodukt wird eine Ladeleistung von 150 kW pro Ladepunkt haben und die Anzahl der Ladepunkte wird skalierbar sein.

Wie viele Ladevorgänge einer grossen 100-kWh-Batterie sind mit einem H2-Tank möglich?

Wir gehen davon aus, dass bei einer typischen Schnellladung an einer H2-Tankstelle ca. 20 kWh an elektrischer Energie übertragen werden. Diese Energiemenge reicht für eine Fahrstrecke von etwa 100 Kilometern. Mit einem Hydrospider-Container können dann ca. 300 Aufladungen durchgeführt werden.

Können die Stationen auch gemietet werden oder sind sie ausschliesslich als Komplementär-Ladesäulen für Tankstellen angedacht?

Wir werden den kvyreen im Laufe des nächsten Jahres auch in einer Variante als vollkommen autarken Stromgenerator



Thomas Walter, Member Management Board H2 Energy, erklärt Redaktor Fabio Simeon den «kvyreen».

aufbauen. In Kombination mit einem Hydrospider-Container stehen dann 6 MWh an elektrischer Energie zur Verfügung. Die Anlage kann dann als temporäre Stromversorgung aufgebaut werden. Der Strom wiederum kann zur Aufladung von Batterie-Elektrofahrzeugen oder auch zum Betrieb von beliebigen 400 V 50 Hz Elektrogeräten verwendet werden.

Wie werden die Wasserstoff-Schnellladestation transportiert? Können auch nicht alltägliche Destinationen wie etwa Ski-Gebiete beliefert werden?

Für den Transport des Prototypen ist noch ein LKW notwendig. Es ist aber angedacht, dass wir für eine hochmobile Variante alle Aggregate und Komponenten auf einem Anhänger platzieren. Ein saisonaler Einsatz an verschiedenen Ort ist dann ohne grossen Aufwand möglich.

Wie erfolgt die Bezahlung nach abgeschlossenem Ladevorgang?

Bei AVIA Osterwalder AG ist geplant, dass sowohl mit einer Kreditkarte als auch mit einem Back-end-Vertrag bezahlt werden kann.

Wer bestimmt den Endpreis pro kWh und wird dieser teurer als bei den festinstallierten Ladesäulen?

Die AVIA Osterwalder AG kann den Abgabepreis für den Strombezug grundsätzlich

nach eigenem Ermessen festlegen. Der Strompreis per Kilowattstunde wird sich aber im Rahmen jetziger Schnellladestationen bewegen.

Wo werden die H2-Schnellladestationen gefertigt?

Das ist momentan noch nicht entschieden.

Wie viele Stationen wurden/werden jährlich gebaut?

Wir haben verschiedene Szenarien durchgerechnet, die sich je nach Annahme vor allem beim Hochfahren der Serienproduktion deutlich unterscheiden. Für die Angabe von Produktionszahlen ist es aber noch zu früh.

Was kostet eine Wasserstoff-Schnellladestation zur Miete und/oder beim Kauf?

Vorab haben wir einen Prototypen fertiggestellt, der in eine einjährige Testphase geht. Je nach den Ergebnissen der Testphase wird sich das Design des Serienprodukts noch ändern. Deshalb ist es noch nicht möglich, einen definitiven Kaufpreis oder einen Mietbetrag zu kommunizieren. Tatsache ist, dass der grüne Strom mit dem kvyreen zur Handelsware wird, unabhängig von Zeit und Ort. Wir bewegen uns aber auch in einem hochkompetitiven Umfeld. Dementsprechend wettbewerbsfähig wird auch der Kauf oder die Miete des kvyreen sein.

Autarke Elektro-Schnellladung dank Wasserstoff

In der Schweiz entsteht zurzeit ein global einzigartiges H₂-Ökosystem, das grünen Wasserstoff in der Elektromobilität einsetzt. Während der umweltfreundliche Kreislauf ausgebaut wird, nehmen H₂ Energy und AVIA Osterwalder St. Gallen den Testbetrieb der nächsten Anwendung auf: ein mobiler, wasserstoffbetriebener Schnelllader für Batterie-Elektrofahrzeuge.

Text: Fabio Simeon



Der Name ist Programm: Benannt nach dem römischen Gott der technischen Künste, handelt es sich beim «kvyreen» um einen leistungsfähigen Generator, welcher mit grünem Wasserstoff betrieben wird. Durch die Umwandlung von Wasserstoff in elektrische Energie ermöglicht die Neuentwicklung das Laden von jeglichen Batterie-Elektrofahrzeugen – mit grossen Vorteilen. Der wasserstoffbetriebene Schnelllader ist CO₂-frei sowie mobil, funktioniert autark und löst so das Problem der lokalen und temporären Netzüberlastung.

Die Tankstelle der Zukunft steht in der Ostschweiz

Der Prototyp des «kvyreen» steht seit Oktober 2021 an der Oberstrasse 141 in St. Gallen. Als erste Anwendung ermöglicht er das Schnellladen von Batterie-Elektroautos, vorab mit einer Ladeleistung bis 60 kW. «In St. Gallen finden AVIA-Kunden seit Oktober die Tankstelle der Zukunft. Während die Wasserstoff-Betankung bereits Alltag ist, können ab sofort auch Batterie-Elektrofahrzeuge mit garantiert erneuerbarer Energie geladen werden. Damit antworten wir auf den rasant steigenden und sehr volatilen Bedarf an Schnellladestationen, wie auch auf die temporäre und lokale Zusatzbelastung, die diese für das Stromnetz darstellen», führt Thomas Walter, Projektleiter und Mitglied der Geschäftsleitung von H₂ Energy aus. In der späteren kommerziellen Anwendung ermöglicht die Schnellladung mit dem «kvyreen» eine Ladeleistung bis 150 kW pro Fahrzeug, womit sich Elektroautos in 8 bis 10 Minuten mit 100 Kilometer Reichweite versorgen lassen.

Verschiedenste Einsatzmöglichkeiten und -orte

Von aussen betrachtet, handelt es sich beim kvyreen um einen geschlossenen Kubus, welcher die gesamte Technik integriert. Über eine Brennstoffzelle (Automobil-Serienproduktion von Toyota), einen Wechselrichter und eine Ladestation (beides vom Projektpartner ABB) wird der grüne Wasserstoff für die Schnellladung

Beim kvyreen handelt es sich um einen mobilen Kubus, der sich mit geringem Aufwand an anderen Tankstellen installieren lässt.

umgewandelt. Dabei fokussiert sich der Einsatz des kvyreen jedoch nicht nur auf batterie-elektrische Strassenfahrzeuge, sondern auch auf andere Anwendungen wie beispielsweise batterie-elektrische Baumaschinen. «Der kvyreen wird – je nach Standort – mobil oder über die Speicher-Infrastruktur der Wasserstofftankstelle mit grünem Wasserstoff versorgt. Da es sich um einen mobilen Kubus handelt, lässt sich dieser mit geringem Aufwand an anderen Tankstellen installieren. So kann die netzunabhängige Schnellladung genau dort angeboten werden, wo sie gefragt ist – zum Beispiel im Winter an den Bergstationen oder im Sommer an den Portalen des Gotthards und an grossen Festivals», erklärt Martin Osterwalder, Co-CEO von AVIA Osterwalder AG.

Energiespeichern leicht gemacht

Der massgebende Vorteil dieser Lösung liegt in der Speicherkapazität von grünem Wasserstoff. Dieser lässt sich mit erneuerbaren Energien (Wind-, Wasser-, Solar-Kraftwerke) immer dann produzieren, wenn diese im Überschuss vorhanden sind und im Stromnetz nicht benötigt werden. Der kvyreen ermöglicht somit die Nutzung von zyklisch anfallenden Energien – vorab im Mobilitätssektor. Parallel zur rund einjährigen Testphase des ersten kvyreen laufen die Entwicklungen für weitere Einsatzbereiche. Das System eignet sich auch für die zusätzliche, unabhängige Energieversorgung im Gebäudesektor, für den Ersatz von Diesel-Generatoren, für den Betrieb auf, beziehungsweise von Schiffen, für den Einsatz von Baustellen- und Versorgungsfahrzeugen und so weiter.

Der kvyreen steht als Paradebeispiel für eine Sektorenkopplung, indem die Bedürfnisse und Möglichkeiten der Energieindustrie mit den Anforderungen an die saubere, emissionsfreie Mobilität vereint werden. Treibende Kraft hinter dem kvyreen ist das innovative Schweizer Unternehmen H₂ Energy, das zurzeit auch das Wasserstoff-Ökosystem in der Schweiz und in verschiedenen Ländern auf- und ausbaut.

Ganzheitlich elektrisch!



CO₂-Neutralität über den gesamten Lebenszyklus, dazu viele spannende Modelle: Nissan baut seinen Vorsprung bei der Elektromobilität weiter aus.

Der Nissan Leaf war und ist eine Erfolgsgeschichte: Zu einem Zeitpunkt, als Elektromobilität noch von vielen belächelt wurde, brachte Nissan mit dem Leaf das erste Grossserienfahrzeug auf den Markt, das von Grund auf für den Antrieb mit Elektromotor massgeschneidert wurde. Die Anerkennung liess nicht lange auf sich warten: Als erstes Elektrofahrzeug der Geschichte wurde der Leaf zu Europas Auto des Jahres gewählt, über viele Jahre war er das meistverkaufte Elektroauto der Welt. Die Markteinführung liegt mittlerweile über zehn Jahre zurück, in der Zwischenzeit ergänzte Nissan die Elektro-Palette mit dem e-NV200, brachte die zweite Generation des Leaf auf den Markt und konnte bereits weit über eine halbe Million an Elektrofahrzeugen auf die Strassen bringen.

Auf Basis dieser langen Erfahrung zündet Nissan nun die nächste Stufe der Elektromobilität. Unter Aufbietung eines milliardenschweren Investitionspakets hat der Aufbau eines weltweit einzigartigen E-Auto-Kompetenzzentrums mit der Bezeichnung «Nissan EV36Zero» in Grossbritannien bereits begonnen. Gemeinsam mit Partnern werden nahe der Stadt Sunderland neue Werke für die Fertigung von Elektrofahrzeugen und deren Batterien entstehen. Die Besonderheit: Die Werke verfolgen einen ganzheitlichen Ansatz und wollen damit die CO₂-Neutralität der Fahrzeuge über den gesamten Lebenszyklus sicherstellen, also von der Entwicklung und Produk-

Spannende Modelle, saubere Antriebe und ganzheitliche Konzepte: So sieht für viele Experten der richtige Weg in die Zukunft aus. Bei Nissan hat sie längst begonnen.

tion über den Fahrbetrieb bis hin zur Entsorgung. So soll die Energie für das Werk aus eigenen Solar- und Windparks kommen, dazu werden recycelte Batterien als stationäre Energiespeicher weiterverwendet. Dieses weltweit einzigartige Werk wird ein ebenso bahnbrechendes, neues Modell herstellen: eine Kombination aus Crossover und den Erfolgszutaten des Nissan Leaf, das vielen Interessierten den Umstieg auf Elektromobilität erleichtern soll.

Zuvor setzt Nissan noch einen weiteren Markstein: Bereits Anfang des Jahres erfolgt das Debüt des neuen Nissan Ariya, der die Crossover-Kompetenz Nissans mit den Erfahrungen in der Elektromobilität verknüpft. Das Ergebnis ist ein luxuriöses, elegantes, 100 Prozent elektrisch angetriebenes Fahrzeug mit dynamischen Talenten und Stilsicherheit. Dazu bietet der Ariya eine breite Auswahl an Konfigurationsmöglichkeiten. So lässt sich der smarte Crossover mit verschiedenen Batteriegrössen und Leistungswerten bestellen, bietet bis zu 394 PS und Reichweiten bis zu 500 Kilometer – plus eine extrem sportliche Beschleunigung von 5,1 Sekunden auf 100 Stundenkilometer. Obendrein lässt sich der Nissan Ariya mit dem innovativen Allradsystem e-4ORCE ausstatten, das auf dem Einsatz zweier Motoren basiert.

www.nissan.ch



Die beste eTankkarte für Flotten: einfach und transparent.

Die eTankkarte von Allane Mobility Consulting fördert die Nutzung und Integration von E-Fahrzeugen in bestehenden Flotten und gestaltet somit den Alltag von Fahrern und Flottenmanagern wesentlich einfacher und transparenter. Überzeugen Sie sich von unserer Komplettlösung.

Vorteile auf einen Blick

- Die Intelligente Wallbox bestimmt den individuellen Stromverbrauch exakt, auch bei mehreren Parteien im Gebäude.
- Nur der tatsächlich bezogene Strom wird verrechnet – egal, wo und wann der Fahrzeughalter das Fahrzeug lädt – ob zu Hause, unterwegs oder am Arbeitsort.
- Detaillierte Berichte über alle einzelnen Ladevorgänge.
- Grösster Infrastrukturanbieter mit rund 4'500 Ladepunkten in der Schweiz und mehr als 35'000 Ladepunkten in Europa.
- Das Lastenmanagement vereinfacht die sichere und optimale Stromnutzung. Das Fahrzeug wird zu Hause geladen, in Zeiten zu denen das Stromnetz weniger belastet ist.
- 24h-Hotline und Live-Anzeige, wo es Ladepunkte gibt und ob diese verfügbar sind.

Gerne informieren wir Sie in einem persönlichen Gespräch.

Ihr Kontakt

Allane Mobility Consulting AG

Mandy Kästner
Geschäftsführerin

mandy.kaestner@mobility-consulting.com

+41 79 123 96 16



SIXT mobility
consulting



«Der Wettbewerb wird beide Technologien verbessern»

Die Elektromobilität ist drauf und dran, den Massenmarkt zu erobern. Wasserstoff dagegen steckt bei Mobilitätsanwendungen noch in den Kinderschuhen. E-Mobilitäts-Pionier Marco Piffaretti über ein Rennen mit ungleicher Ausgangslage.

Interview: Andreas Turner

electric WOW: Herr Piffaretti, die Elektromobilität auf Batteriebasis boomt. Hat Wasserstoff den Anschluss an die Mobilität bereits verpasst?

Marco Piffaretti: Für Personenwagen ist Wasserstoff von vorneherein der falsche Ansatz. Bei schweren Lastwagen ist das Wettrennen noch im Gang – und das ist gut so: Die Konkurrenz wird beide Technologien zu Gunsten der Nutzer verbessern. Allerdings werden Batterien bis zu einer Grösse von 500 Kilowattstunden, kurz kWh, jedem Wasserstoffantrieb überlegen sein. (Anm. d. Red.: Die kapazitätsstärksten elektrischen Personenwagen haben heute Batterien mit etwas mehr als 100 kWh.)

Immerhin sind schon die ersten ausgereiften Wasserstoff-Personenwagen auf dem Markt.

Ja, aber wofür? Ein Toyota Mirai II mit seinem Tank, der 5,6 Kilo Wasserstoff fasst, kommt nicht weiter als jeder heutige Tesla oder auch nur ein Hyundai Ionic 5 mit seiner 72-kWh-Batterie. Der Toyota kostet aber gut

25'000 Franken mehr. Warum also soll ein Kunde das Wasserstoff-Auto wählen? Hinzu kommen noch die höheren Betriebskosten und die prekäre Tankstellensituation.

Erst acht öffentliche Wasserstofftankstellen gibt's in der Schweiz, drei weitere sind in Entstehung. Wird der Startvorteil der Batterie-Elektroautos nicht mehr aufzuholen sein?

Alles deutet darauf hin. Während das Schnellladernetz für Batteriefahrzeuge schon sehr gut ausgebaut ist und von privaten Investoren weiter vorangetrieben wird, sind Wasserstofftankstellen noch äusserst dünn gesät. Ein brauchbares Netz müsste aber aus wesentlich mehr als 100 Einheiten bestehen. Denn wenn eine Wasserstofftankstelle wegen Nachschubmangel oder einer technischen Störung ausfällt – was übrigens häufig passiert –, muss unbedingt eine zweite in der Umgebung zur Verfügung stehen. Sonst ist man hilflos gestrandet.

Immerhin: An jeder Elektro-Schnellladestation verbringen E-Autofahrer auf der Durchreise noch 20 bis 30 Minuten Wartezeit. Punktet hier die H2-Säule nicht mit ihrer kurzen Betankungszeit von unter 5 Minuten?

Wasserstofftankstellen sind Einzelerscheinungen und werden auch in Zukunft für den durchschnittlichen Nutzer viel längere Anfahrtswege erfordern. Damit ist die Gesamtzeit fürs Tanken nicht kürzer als fürs Laden von Batterieautos.

Was gibt in Fahrzeugen schneller den Geist auf – die Brennstoffzelle oder die Antriebsbatterie?

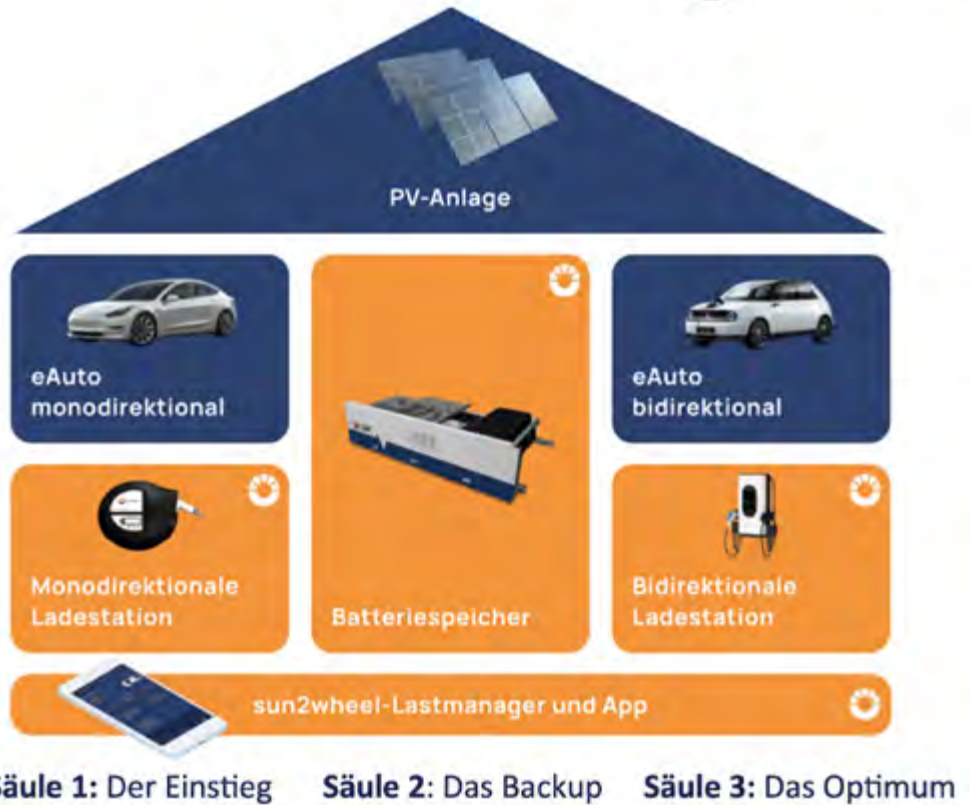
Entscheidend ist das Nutzungsprofil. Könnte die Brennstoffzelle mit konstanter Last arbeiten, würde sie möglicherweise länger als eine Batterie halten. Da die Leistungsabfrage im Betrieb aber extrem variiert, ist die Batterie im Vorteil. Noch etwas: Fahrzeug-Brennstoffzellen müssen mit extrem reinen Wasserstoff betrieben werden. Schon minime Verunreinigungen lassen sie Schaden nehmen.

H2-Lastwagen sind schon zu Dutzenden in der Schweiz unterwegs, da sie gegenüber Elektro-Trucks Kosten- und Gewichtsvorteile haben. Batterie und Schwertransport – passt das überhaupt zusammen?

Der Kilowattstundenpreis für Fahrzeugbatterien ist in den letzten zehn Jahren um den Faktor 10 gesunken, und diese Entwicklung hält an. Ausserdem ist die Batterie als teuerstes Fahrzeugelement nach ihrem mobilen Einsatz noch längst nicht am Ende, weil sie als stationäre Pufferbatterie noch weitere zehn Jahre wertvolle Dienste leisten kann. Das ist beim Brennstoffzellenwandler nicht der Fall.

Im Wasserstoffauto kommen nur 38 Prozent der ursprünglich eingesetzten Energie an der Antriebsachse an – gegenüber 80 Prozent beim batterieelektrischen Fahrzeug. Relativiert sich dieses Missverhältnis aber nicht, wenn überschüssiger Ökostrom in Wasserstoff umgewandelt wird?

Ob sich überschüssiger Ökostrom am besten in Form von Wasserstoff speichern lässt, ist weder bewiesen noch die einzige



Entlastung der Netze: Beim bidirektionalen Laden wird die Autobatterie als Zwischenspeicher elektrischer Energie genutzt – und ermöglicht V2X.

Alternative. Das Problem der erneuerbaren Energien ist saisonaler Natur. Was im Sommer zu viel produziert wird, muss gespeichert und in der winterlichen Zeit des Mangels verbraucht werden. Ich kann mir aber nicht vorstellen, dass Wasserstofffahrzeuge exklusiv im Sommer fahren, weil nur dann genügend Überschussstrom für die Elektrolyse zur Verfügung steht.

Immer mehr Elektroautos auf Batteriebasis belasten das Stromnetz erheblich.

Genau dies werden Batterie-Elektrofahrzeuge bald nicht mehr tun. Nach dem «Vehicle to Grid»-Modell stabilisieren sie das Stromnetz, statt es negativ zu belasten. Daraus entsteht bei den elektrischen «Stehzeugen» ein Mehrwert: Bidirektionales Laden wird auch in der Schweiz das nächste grosse Ding werden. Während die grossen Pumpspeicherwerke die saisonale Speicherung übernehmen, regeln bidirektionale Elektrofahrzeuge künftig das Stromnetz kurzfristig.

Welchen Stellenwert besitzt «Power to Gas» – also die Herstellung von grünem Wasserstoff – für die Mobilität?

«Power to Gas» bedeutet hohe Kosten und einen niedrigen Wirkungsgrad. Es ist für mich nicht nachvollziehbar, erneuerbare Energien auf diese Weise zu verschwenden.

Hyundai Private – der goldene Schlüssel zum Autofahren

Flottenkunden von Hyundai kennen es bereits: das Komplettangebot, mit dem der Kunde alle Dienstleistungen rund ums Auto und ums Autofahren aus einer Hand erhält. Neu können sich auch Privatkunden für dieses Gesamtpaket entscheiden – unabhängig vom gewählten Fahrzeugmodell. Das Schönste daran: Auch preislich ist das Angebot attraktiver als der Kauf oder das konventionelle Leasing eines neuen Fahrzeugs.



Vorteil Nummer 1 von Hyundai Private lässt sich mit einem Wort umschreiben: All-in! Und zwar ohne Anzahlung. Das heisst, dass Kunden mit einem fixen monatlichen Betrag sämtliche Aufwendungen in einem Paket bestellen können. Der zweite Vorteil: Die Gesamtkosten für die Mobilität sind tiefer als beim Autokauf oder beim klassischen Leasing. Zudem spart der Kunde Zeit, da die administrativen Aufwendungen für Versicherung, Immatriculation usw. wegfallen. Und nach Ablauf der Vertragszeit kann sich der Kunde ein neues Auto auswählen – ohne Eintausch oder Wertverlust.



wählt sein Modell, seine Ausstattungen und seine Optionen. Danach entscheidet er sich für eine Laufzeit zwischen 24 und 48 Monaten und für die Kilometerleistungen pro Jahr. Den Rest erledigt Hyundai Private. Dazu zählen das Einlösen des Fahrzeugs im Wohnkanton des Kunden, die Organisation des Nummernschildes und des Fahrzeugausweises. Während der Laufzeit des Vertrags gehen ebenfalls alle Kosten zu Lasten von Hyundai Private. Das beginnt bei der umfassenden Versicherung und der Fahrzeugsteuer, beinhaltet aber auch den Wechsel und das Einlagern von Sommer- und Winterreifen (Premium-Reifen inklusive). Ebenfalls inbegriffen sind sämtliche Wartungs- und Reparaturarbeiten, vom periodischen Service bis zum Ersatzfahrzeug. Mit Hyundai Assistance steht zudem eine Dienstleistung zur Verfügung, die bei einer Panne oder einem Unfall europaweit rund um die Uhr unterstützt und auch die Kosten für die Bergung, bzw. das Abschleppen übernimmt.

Neues Rundum-Sorglos-Paket

Hyundai Private begleitet den Kunden während der gesamten Nutzungsdauer des Fahrzeugs und deckt – abgesehen vom Tanken oder Laden der Batterien – sämtliche Kosten. Und das funktioniert so: Der Kunde



Einfach nur Fahren und Tanken, oder Laden. Alles andere macht Hyundai Private!

Der goldene Schlüssel von Hyundai – für jedes Modell und jedes Budget

Mit Hyundai Private führt Hyundai in der Schweiz ein innovatives neues Produkt ein, das dem Kunden alle administrativen und auch alle anderen Aufwendungen rund um das Autofahren abnimmt. Wie interessant das Angebot preislich ist, zeigt sich am Beispiel eines neuen Hyundai i10 Pica: Bei einer Laufzeit von 48 Monaten und einer Laufleistung von 10'000 km pro Jahr kostet er mit Hyundai Private 386 Franken pro Monat, inkl. MwSt. Hyundai Private wird in der Schweiz von sämtlichen offiziellen Hyundai Vertriebspartnern angeboten, womit der Kunde auch «seinen» Garagenbetrieb auswählen kann und lange Anfahrtswege entfallen.

www.hyundai.ch

NEW ŠKODA ENYAQ iV 4x4



ŠKODA
SIMPLY CLEVER



100% elektrisch. 100% für Sie.

Wählen Sie sportliches Design, innovative Sicherheit und clevere Konnektivität – mit dem rein elektrischen ŠKODA ENYAQ iV 4x4. Er steckt voller zukunftsweisender Technologie und bleibt doch ein Auto für die Gegenwart. Mit seiner grossen Reichweite und viel Raum eignet sich der ENYAQ iV auch als umweltschonendes Flottenfahrzeug. Und das zu einem unschlagbaren Preis-Leistungs-Verhältnis. **ŠKODA. Made for Switzerland.**

18x
PREIS-LEISTUNGS
SIEGER



ENYAQ SportLine iV 80X, 195 kW, 23,2 kWh/100 km, 0 g CO₂/km, Kat: A



Zeitenwende beim Angebot: Elektromobilität überholt Diesel

Noch Anfang dieses Jahres lag bei den inserierten Neuwagen auf AutoScout24 der Dieselantrieb gegenüber Elektroautos mit komfortablen 7,5 Prozentpunkten vorne. Doch bereits im Juli wurden auf AutoScout24 mehr neue Elektroautos angeboten als Neuwagen mit Dieselantrieb.

Wir werden gerade Zeugen einer Zeitenwende. Der Dieselantrieb erlebt einen dramatischen Rückgang. Und im Gegenzug sind die alternativen Antriebe, allen voran Elektroautos, unaufhaltsam auf dem Vormarsch. Denn nach den reinen Stromern im Juli

hat im August auch das Angebot neuer Plug-in-Hybrid-Fahrzeuge jenes der neuen Dieselfahrzeuge in den Schatten gestellt.

Aber nicht nur der Dieselmotor geriet 2021 gehörig ins Stottern, auch der Benziner schaltete einen Gang zurück. Zwar liegen mit Benzin angetriebene Fahrzeuge weiterhin klar an der Spitze, doch auch sie mussten Federn lassen und büssten in den ersten neun Monaten des Jahres satte 8 Prozentpunkte ein. So erodiert die einstige Marktmacht der

Verbrenner zusehends. Kein Wunder, stehen doch neben dem Elektroauto auch Plug-in-Hybrid-Fahrzeuge sowie Voll-Hybrid-Fahrzeuge nach gewissen Anlaufschwierigkeiten nun als erprobte Alternativen bereit und können die Marktanteile der konventionellen Antriebe mühelos erobern. Die Fahrzeuge werden nicht nur angeboten, sondern auch gekauft, das zeigen die Zulassungszahlen. In den ersten neun Monaten dieses Jahres wurden gemäss auto-schweiz 42,5 Prozent der Neuzulassungen mit alternativen Antrieben ausgestattet, Tendenz steigend.



Anfang des Jahres war die Hierarchie in der Welt der Motoren noch in der gewohnten Hackordnung. Der Benziner liegt mit deutlichem Vorsprung an der Spitze, vor dem Dieselantrieb, welcher wiederum einen soliden Vorsprung auf die alternativen Antriebe aufweisen konnte.

Alternative Antriebe sind auch gesucht

Bei der Suche nach Neuwagen wird auf AutoScout24 zwar weiterhin am häufigsten nach Benzin- oder Dieselfahrzeugen gesucht, doch sind bereits über 35 Prozent

der Suchanfragen spezifisch für alternative Antriebe (Elektro, Plug-in- oder Voll-Hybrid und ähnliche). Der Elektroantrieb ist mittlerweile bei 8,29 Prozent angelangt, Plug-in-Hybrid-Fahrzeuge bei 7,44 Prozent. Doch diese Zahlen sollten nicht als absolut betrachtet werden, denn die allermeisten Suchanfragen werden nicht anhand der Treibstoff- oder Antriebsart ausgeführt, sondern nach Marken oder Modellen.

Suche nach dem richtigen Stromer

Wer sich einen guten Überblick über die Elektromobilität verschaffen möchte, kann das auf www.autoscout24.ch ganz einfach tun. Unter «erweiterte Suche» lässt sich die Treibstoffart «Elektro» auswählen. Das Angebot umfasst hier aktuell rund 7000 neue Fahrzeuge, dazu kommen viele Occasionen. Die Preisspanne reicht von 5000 Franken für Kleinwagen aus dem Jahr 2011 mit fast 100'000 Kilometern auf dem Tacho bis hin zu brandneuen und über 700 PS starken Elektro-Flitzern im Wert von einer Viertelmillion Franken. Da ist wahrlich für jeden Geschmack und jedes Budget etwas dabei. Mit Filtermöglichkeiten, beispielsweise beim Preis sowie nach Neuwagen oder Occasionen, lässt sich die



Auswahl übersichtlicher gestalten und man kann die Fahrzeuge gut anschauen und sie miteinander vergleichen.

Das Angebot an gebrauchten Elektrofahrzeugen hat sich zwar in den letzten vier Jahren verfünffacht und steigt weiterhin Monat für Monat. Doch sind bei den Occa-

sionen aktuell nach wie vor wenig mehr als ein Prozent der angebotenen Fahrzeuge reine Elektroautos. Ein ähnlicher Anteil wie die Elektroautos heute bei den Neuwagen haben, ist im Bereich der Occasionen in etwa zwei Jahren zu erwarten.

www.autoscout24.ch

Drei Fragen an: Pierre-Alain Regali, Managing Director von AutoScout24

electric WOW: Vor zwei Jahren lag der Anteil der Elektrofahrzeuge noch im tiefen einstelligen Prozentbereich, jetzt ist bereits jeder achte Neuwagen rein elektrisch. Wie kommt das?

Pierre-Alain Regali: Die Hersteller fokussieren sehr stark auf die Elektromobilität. In den letzten Monaten haben sie mit Erfolg zahlreiche Neuheiten auf den Markt gebracht. Und es befinden sich weitere Modelle in der Pipeline. Der Anteil wird in den kommenden Monaten weiter steigen.

Warum geht es denn nun so schnell?

Dass der Anstieg kommt, war zu erwarten. Die Entwicklung neuer Fahrzeuge beansprucht Zeit, vor allem, wenn die Technologie für die Hersteller noch Neuland ist. Doch nun zeigt sich eindrücklich, dass die Produzenten in die Umsetzung kommen und dass die Fahrzeuge auf den Markt kommen. Das ist auch gut für die Kunden, denn die Auswahl wird immer breiter. Die Zukunft gehört der Elektromobilität.

Immer mehr Elektroautos und doch geht die Zahl der insgesamt angebotenen Fahrzeuge auf AutoScout24 zurück – weshalb?

Ja, das ist leider so und ein globales Phänomen. Die ganze Branche leidet unter den massiven Lieferengpässen in der Halbleiterindustrie. Das hängt zu einem Teil aber auch damit zusammen, dass moderne Autos mit all den Assistenzsystemen und Motorsteuerungen viel mehr



Mikroprozessoren brauchen als früher. Das heisst, die Auswirkungen sind heute viel gravierender als sie es noch vor ein paar Jahren gewesen wären. Wir sehen seit Monaten massive Produktionsausfälle bei den Autoherstellern, deshalb die tieferen Zahlen. Es könnten aktuell deutlich mehr Fahrzeuge verkauft werden als effektiv verfügbar sind. Das wird leider noch eine Weile so weitergehen, auch wenn die Verfügbarkeit der Mikrochips sich rasch verbessern sollte. Denn fehlen heute die Neuwagen, fehlen morgen die Occasionen. Deshalb muss schon heute – wer ein Schnäppchen machen will – den Markt kontinuierlich beobachten. Gut ist das natürlich für jene, die ein Fahrzeug auf AutoScout24 verkaufen wollen, denn im aktuellen Marktumfeld können gute Preise erzielt werden.

Kempower Oy und KSU A-Technik AG: ganzheitliche Schnellladelösung für Elektromobilität

Die KSU A-Technik AG erweitert ihr Angebot und unterstreicht mit dem Einstieg in den Bereich der Elektro-Schnellladesysteme den Ansatz der Gesamtlösungen.



«Mit Kempower haben wir einen idealen Partner gefunden.»

Ferdinand Smolders,
CEO KSU A-Technik AG

Da der Bereich der Elektrofahrzeuge rasant an Fahrt gewinnt, freuen wir uns sehr über diese neue Partnerschaft. Mit Kempower haben wir einen idealen Partner gefunden, um unser Produktangebot zu ergänzen und den Bedarf an Schnellladesystemen, sowohl für die PW- und LKW-Werkstätten als auch für den öffentlichen Sektor des Schweizer Marktes, abzudecken», so Ferdinand Smolders, CEO der KSU A-Technik AG.

«Kempower ist in den oft rauen Umgebungen der nordischen Länder schnell gewachsen und hat damit seine Robustheit, seinen innovativen Ansatz und seine hohe Bauqualität unter Beweis gestellt.»

Kempower Oy

Kempower Oy entwickelt, fertigt und vertreibt Ladelösungen und Dienstleistungen für Elektrofahrzeuge und Maschinen, die unter schwierigsten Bedingungen betrieben werden. Mit ihren mobilen als auch skalierbaren, installierten Ladesystemen verfügt Kempower über ein sehr breites Produktsortiment. Die Ladelösungen werden in Lahti, Finnland, entwickelt und hergestellt.

T-Serie

Die Kempower T-Serie ist ein bewegliches Elektro Schnell-Ladegerät, welches für Elektroautos, gewerbliche Elektrofahrzeuge, Lastkraftwagen, Lieferwagen, Busse und Geländefahrzeuge gleichermaßen geeignet ist. Alles, was benötigt wird, um mit dem Ladevorgang zu beginnen, ist ein Stromanschluss mit 63A oder 32A. Die T-Serie ist robust und witterungsbeständig. Ein intuitiver Touchscreen sorgt für eine gute Bedienbarkeit.

S-Serie

Die S-Serie ist eine stationäre, modulare und skalierbare Schnell-Ladestation für Elektroautos, elektrisch betriebene LKW, Busse und Kommunalfahrzeuge. Sie eignet sich besonders für Elektrofahrzeugflotten, für Aussenparkplätze und für Parkhäuser.

C-Serie

Die S-Serie Ladesatellitensäulen werden gespeisen von 40-kW-Powermodulen, welche in den verschiedenen grossen Kabinetten der C-Serie untergebracht sind.

www.ksu.ch



Volvo erweitert sein Angebot zum vollelektrischen XC40 Recharge



Mit dem Ziel, mehr Menschen den Umstieg auf vollelektrische Fahrzeuge zu ermöglichen, stellt Volvo Cars nun eine Variante des vollelektrischen Kompakt-SUV XC40 Recharge mit einem Elektromotor vor.

Der Volvo XC40 Recharge mit einem einzigen Motor zum Antrieb der Vorderräder erweitert die Palette an Elektromodellen und ist ein weiterer Schritt hin zum Ziel des Unternehmens, bis 2030 nur noch vollelektrische Fahrzeuge anzubieten. In den nächsten Jahren wird Volvo Cars eine ganze Familie neuer vollelektrischer Fahrzeuge enthüllen.

Zweite Variante des XC40 Recharge

Der neue einmotorige XC40 Recharge ist die zweite vollelektrische Variante des XC40 nach dem zweimotorigen XC40 Recharge Twin. Er bietet 231 PS aus einer 70-kWh-Batterie und mit einer Ladung eine durchschnittliche Reichweite von rund 400 Kilometern nach WLTP-Fahrzyklus. Die Batterie lädt an einer Schnellladestation in circa 32 Minuten von 10 auf 80 Prozent Kapazität. Seit der Einführung des XC40 Recharge gab es mehrere Änderungen bei Software und Antrieb,



Der Volvo XC40 Recharge ist jetzt auch mit Frontantrieb verfügbar.

wodurch Effizienz und Reichweite verbessert wurden. Kunden bekommen einen reaktionsschnellen und leistungsstarken Antrieb mit wohlausgewogener Leistung für jeden Fahrmodus. Auch bestehende XC40-Recharge-Kunden werden durch «Over the Air»-Updates von den Verbesserungen profitieren.

Zwei Versionen, eine Basis

Beide vollelektrischen Versionen des Volvo XC40 Recharge basieren auf einem Bestseller, dem kompakten Premium-SUV XC40, der als erstes Modell von Volvo die hochkarätige Auszeichnung «Europäisches Auto des Jahres» erhielt. Der XC40 Recharge bietet Kunden ein brandneues Infotainment-System auf Basis von Android. Das neue, intuitive System eröffnet nie dagewesene Möglichkeiten zur Personalisierung und neue, eingebettete Google-Technologie und Dienste wie Google Assistant, Google Maps und Google Play.

Ausserdem erhält das Fahrzeug grössere Aktualisierungen von Software und Betriebssystem durch «Over the Air»-Updates, was Volvo Cars zum Vorreiter bei vernetzten Fahrzeugdiensten macht. Der XC40 Recharge wird sich mit der Zeit weiterentwickeln, er erreicht also seinen Höhepunkt nicht schon beim Verlassen des Werkstors. Der einmotorige XC40 Recharge wird in den Werken von Volvo Cars im belgischen Gent und im chinesischen Luqiao gebaut. Der neue Volvo XC40 Recharge P6 ist ab 50'900 Franken erhältlich und ab sofort auf volvocars.ch oder bei allen Volvo Vertretern bestellbar.

Mehr elektrische Reichweite für die Plug-in-Hybride von Volvo

Volvo XC60 Recharge



Mit einem verbesserten Plug-in-Hybrid-Antrieb fahren künftig die Volvo Recharge Modelle der 60er- und 90er-Familie vor: Die elektrische Reichweite steigt dadurch auf voraussichtlich 90 Kilometer.

Zu den wichtigsten Verbesserungen gehören eine neue Langstreckenbatterie mit einer dritten Zellschicht, deren Kapazität dank dieser von 11,6 kWh auf 18,8 kWh steigt, und ein auf 107 kW (145 PS) erstarkter Elektromotor an der Hinterachse. Durch diese Leistungsspritze erreichen die Recharge T6 Modelle nun eine kombinierte Gesamtleistung von 257 kW (350 PS), die jetzt 335 kW (455 PS) starken T8 werden sogar zu den leistungsstärksten Volvo Modellen aller Zeiten.

Durch die erhöhte Batteriekapazität sind künftig noch mehr Kunden hauptsächlich im reinen Elektromodus unterwegs. Volvo Cars schätzt, dass der neue Antriebsstrang die CO₂-Emissionen im WLTP-Fahrzyklus um bis zu 50 Prozent reduzieren kann. Der vergrößerte Akku ist sowohl an kalten Wintertagen als auch bei hohen Temperaturen von Vorteil. Selbst wenn das Fahrzeug nicht an die Steckdose angeschlossen ist, kann der Fahrer den Innenraum über die Volvo Cars App vorheizen oder vorkühlen und so die grosszügige elektrische Reichweite beibehalten.

Mehr elektrischer Fahrspass mit einem Pedal

Der neue und verbesserte E-Motor steigert die Leistung an den Hinterrädern um 65 Prozent, was die Leistung und das Fahrverhalten in allen Szenarien verbessert. In Kombination mit der verstärkten Batterie optimiert der E-Motor auch den Allradantrieb: Bei niedriger Geschwindigkeit, beim Abschleppen und auf rutschigen Strassen stehen nun mehr Traktion und Stabilität zur Verfügung.

Neben dem neuen Antriebsstrang hat der schwedische Premium-Automobilhersteller auch das sogenannte Ein-Pedal-Fahren in ausgewählten Modellen verbessert, mit denen sich die Fahrzeuge ausschliesslich mit dem Gaspedal beschleunigen und bis zum Still-

stand abbremsen lassen. Dieses Upgrade wird zunächst in Volvo XC60 Recharge, Volvo S90 Recharge und Volvo V90 Recharge eingeführt.

Zunehmende Elektrifizierung

Volvo Cars hat sich zum Ziel gesetzt, auf dem schnell wachsenden Markt für Premium-Elektroautos eine Führungs- und Vorreiterrolle einzunehmen. Bis Mitte dieses Jahrzehnts will das Unternehmen jährlich weltweit 1,2 Millionen Autos verkaufen, von denen mindestens die Hälfte vollelektrisch unterwegs sein soll. Ab 2030 bietet der schwedische Premium-Automobilhersteller ausschliesslich rein elektrisch angetriebene Fahrzeuge an. Die Volvo Recharge Modelle mit Plug-in Hybrid sind dabei ein Wegbereiter: Schon jetzt werden sie Kundenbefragungen zufolge rund die Hälfte der Zeit im reinen Elektromodus genutzt. Durch ihre vergrößerte Reichweite dürfte dieser Anteil in Zukunft noch steigen, was ihre Position als «Teilzeit-Elektroautos» untermauert.

Die Langstreckenbatterie von Volvo hat eine Kapazität von 18,8 kWh.

www.volvocars.ch





Erfahrungswerte aus der hauseigenen E-Werkstatt der hostettler autotechnik ag fliessen in die Schulungen mit ein.

eGarage verbindet Garagisten mit der E-Mobilität

eGarage ist das erste Werkstattkonzept für Elektromobilität in der Schweiz und richtet sich an freie Garagen, welche den Anschluss in diesem Bereich suchen.

Während ein grosser Teil der Fahrzeugbauer mit Hochdruck an der Elektromobilität arbeitet, sind viele Themen bei den Garagen noch ungelöst. Passende Lösungen liefert die hostettler autotechnik ag mit ihrem Werkstattkonzept für Elektromobilität: eGarage.

Kompetenz für Elektro- und Hybrid-Fahrzeuge

Der Bereich Technik und Training ist einer der zentralen Bausteine des eGarage-Konzeptes. Gemeinsam mit dem lokalen Schulungspartner «AUTEF» und mit diversen Erstausrüstern wird Grundlagenwissen aufgebaut und die Wartung und Reparatur von Elektro- und Hybrid-Fahrzeugen trainiert. Ergänzt wird das Know-how-Paket durch ein Angebot an professionellen Werkzeugen, spezifischen Reifen und Ersatz- und Verschleissteilen.

Vom Auto bis zur Ladestation

Neben dem technischen Fachwissen wird auch die Beratungskompetenz hinsichtlich der Ladeinfrastruktur gestärkt. So profitiert der Endkunde nicht nur von einer ausgereiften Beratung beim Fahrzeugkauf, sondern auch bei der Auswahl der passenden Ladestation, welche spezifisch auf Fahrzeugtyp und Wohnsituation zusammengestellt werden kann. Für den Bezug von Elektrofahrzeugen bedient sich der eGarage-Partner aus einem vielfältigen Netzwerk, welches ihm erlaubt, direkt und unkompliziert Wunschfahrzeuge für seine Kundschaft zu beziehen.

Markenvertreter finden bei eGarage relevante Leistungsbausteine, die ihre Kompetenzen in Bezug auf Elektrofahrzeuge stärken möchten.

Der Trend zur Elektromobilität hört aber beim Automobil nicht auf. In Zusammenarbeit mit den Schwesterfirmen der hostettler group können eGarage-Partner deshalb auch andere Mobilitätsformen anbieten: Elektro-Scooter von Segway by Ninebot und die Birò City-Mobile von Estrima.

Erfahrungswerte aus eigener E-Werkstatt

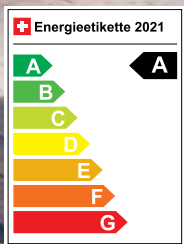
Im Januar 2021 hat die hostettler autotechnik ag im Zentrallager Buttisholz (LU) das neue Kompetenzzentrum für die Reparatur von Hochvolt-Batterien in Betrieb genommen. In der E-Werkstatt werden Module und Zellen ersetzt und repariert. Der Fokus liegt vorerst auf den bei JAC verbauten Samsung-Batterien, wobei das Angebot sowie das Know-how mittelfristig ausgebaut werden. Die Arbeiten in der neu geschaffenen Werkstatt liefern wichtige Erfahrungswerte, die an die eGarage-Partner weitervermittelt werden.

eGarage positioniert sich als Netzwerk von lokal verankerten Garagen-Betrieben, welche Fahrerinnen und Fahrer von Elektro- oder Hybridfahrzeugen umfassend betreuen und Kaufinteressenten kompetent beraten wollen. Seit dem Start im Mai 2020 haben sich über hundert eGarage-Partner angeschlossen. Denn: eGarage ist das perfekte Werkzeug für Garagen, welche die Transformation zu alternativen Antriebsformen aktiv angehen und mitgestalten wollen.

www.egarage.ch



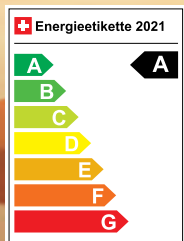
Mehr Energie für Ihr Geschäft Mit der vollelektrischen ID. Familie



VW ID.4 GTX, 299 PS,
CHF 57450.-, 23.2 kWh/km,
0g CO2/km, Kat. A

Der neue **ID.4 GTX**

Der **ID.3**



VW ID.3 Pro, 145 PS,
CHF 35950.-, 19.4 kWh/km,
0gCO2/100km, Kat. A

Bube, Dame, König, Audi Q4 e-tron

Der Audi Q4 e-tron ist ein Stromer, der vieles richtig macht. Der SUV überzeugt mit Komfort, Reichweite und technischen Spielereien, die nicht nur Gamerherzen erfreuen.

Text: Isabelle Riederer

Das Kompakt-SUV Audi Q4 e-tron, hier in der Top-Version 50 e-tron quattro, ergänzt die Ingolstädter Elektro-Familie.



Optisch ist der Audi Q4 e-tron ganz klar als ein Audi erkennbar – sportlich, aber nicht aggressiv, elegant, aber nicht langweilig. Hingucker sind die Tagfahrlichter. Sie können je nach Lust und Laune eingestellt werden. Dabei stehen vier Varianten zur Auswahl – die Nummer drei dieser «Digitalen Lichtsignaturen» bilden zwei schräg stehende parallele Lichtbänder, die glatt als Schlafzimmerblick durchgehen könnten. Doch für heute soll es Nummer vier sein – mit weit aufgerissenen Pupillen. Ein Ausstattungsdetail, das vielleicht niemand braucht, aber alle wollen.

Doch widmen wir uns jetzt dem Herzstück des Q4 e-tron 50 quattro, dem Antrieb mit einer Maximalleistung von 220 kW, also 299 PS, und einer Reichweite von bis zu 488 Kilometern mit dem 82 kWh grossen Akku. Dank einem Front- und einem Heckmotor treibt der Q4 e-tron alle vier Räder an. Wobei der Stromer grundsätzlich ein Hecktriebler ist – beim quattro schaltet sich der Frontmotor je nach Fahrsituation zu oder ab. Zuverlässig und ausgewogen liegt der Q4 e-tron sowieso auf der Strasse: dank des tiefen Schwerpunkts, einer gleichmässigen Gewichtsverteilung und einer aufwendigen Aufhängung. Je nach Ausstattung gibt es noch adaptive Dämpfer, 21-Zöller, ein Sportfahrwerk und eine Progressiv-Lenkung. Eines ist der Q4 e-tron jedenfalls

Die vier Ringe sind noch rund, anders als das Lenkrad. Das volldigitale Cockpit ist nicht nur hypermodern, sondern auch intuitiv bedienbar.

bereits ab Werk: ungewöhnlich wendig. Und flink beim Laden: Der Audi Q4 e-tron holt mit Gleichstrom derzeit 125 kW vom Kabel; bei Wechselstrom sind es 11 kW.

Fürstliche Platzverhältnisse und königliche Ausstattung

Ein Highlight sind die Platzverhältnisse im Q4 e-tron, die eher an seinen grossen, konventionellen Bruder Q7 erinnern. Zu verdanken ist der Raum der neuen MEB-Plattform und dem fehlenden Mittel-tunnel. Die Bein- und Kopffreiheit sowohl vorn als auch hinten sind erstaunlich. Eine Wohltat für Jung und Alt sind auch die fürstlich hoch angesiedelten Sitze. Ebenso

fürstlich ist das blitzsauber verarbeitete Cockpit mit seinen zwei grossen Displays. Die graphische Darstellung darauf ist lupenrein und ultrascharf. Hingucker ist das Head-up-Display mit Augmented Reality. Dabei werden Navigationsanweisungen nicht nur eingeblendet, sondern in Pfeilform quasi direkt passend auf die Strasse gemalt. Für Gamer kein Problem, Nicht-Gamer brauchen ein wenig Eingewöhnungszeit.

Ebenso hervorragend gelungen ist der untere Teil der Mittelkonsole. Er scheint mit dem Wahlhebel im Innenraum zu schweben. Diese «Bedieninsel» ist mehr als ein optisches Gimmick, es ist Teil einer ergonomisch umsichtig konzipierten Bedienung. Sie gliedert sich im Vollausbau in vier Ebenen: das digitale Kombiinstrument, das «MMI Touch»-Display, das Head-up-Display mit Augmented Reality und die natürliche Sprachbedienung. Veredelt werden die äusseren Ebenen durch die flache innere Struktur der Menüs – und eine Volldigitalisierung mit Köpfchen. Der Audi Q4 50 e-tron kostet ab 63'800 Franken.

Audi Q4 50 e-tron quattro	
Leistung (kW/PS)	220/299
Akkugrösse (kWh)	76,6
Drehmoment (Nm)	460
0 – 100 km/h (s)	6,2
V _{max} (km/h)	180
Antrieb	4x4
Reichweite (km)	488
Verbrauch/100 km (kWh)	17,5 – 20,9
Zuladung (kg)	510
Basispreis CHF ab	63'800.-





Sportrakete unter Strom

Der Audi RS e-tron GT bietet Fahrleistungen wie ein Supersportwagen. Dennoch beherrscht die elegante Elektrolimousine bei Bedarf auch die gediegene Gangart.

Text: Michael Lusk

Audi will bis 2026 ganz auf die elektrische Karte setzen und keine Verbrenner mehr bauen. Dafür setzen die Ingolstädter Segment für Segment unter Strom, fordern mit dem e-tron GT das Model S von Tesla und den Porsche Taycan heraus. Vor allem das 646 PS starke Topmodell kann es aber nicht nur mit seinen E-Konkurrenten, sondern auch mit waschechten Supersportwagen aufnehmen. Im Gegensatz zu diesen können hier sogar vier Personen mitfahren.

0 – 100 km/h in weniger als drei Sekunden möglich

Die Leistungsdaten sind schon auf dem Papier beeindruckend. 646 PS, 830 Newtonmeter, 0 – 100 km/h in 3,3 Sekunden – auf dem gesperrten Flugplatz Ambri haben wir sogar eine 2 vor dem Komma geschafft. Aber auch beim Cruisen ist das viertürige Coupé in seinem Element. Der Stromer gleitet sanft über den Asphalt, bügelt Unebenheiten elegant weg. Wer defensiv fährt, schafft bis zu 472 Kilometer Reichweite. Bei sportlicher Gangart ist es in der Praxis zwar deutlich weniger, aber selbst bei zügigem Tempo in den Alpen kamen wir noch auf über

300 Kilometer – zumal der RS e-tron GT, nachdem die Passhöhe einmal erreicht ist, auf dem Rückweg bergab auch wieder rekuperieren kann. Ausserdem geht das Laden relativ flott, nach 30 Minuten ist im Idealfall der Akku von 5 auf 80 Prozent gefüllt.

Der Audi e-tron GT ist der ideale elektrische Langstreckengleiter, schafft je nach Fahrweise mindestens 300, bei defensiver Fahrweise deutlich über 400 Kilometer.

Modernes und edles Interieur

Den Innenraum hat Audi ebenfalls fahrerorientiert und modern gehalten, allerdings ohne dabei unnötig verspielt zu werden. Der zentrale Armaturenräger steht leicht nach links geneigt, die stark dreidimensional ausgeformte Instrumententafel wirkt leicht und schlank. Ihr oberer Bereich ist als Bogen vom Fahrer weggezogen. Das Display des Audi virtual cockpit plus steht frei in diesem Raum, während der Touchscreen in der Fahrzeugmitte in eine schwarze Klavierlack-Blende eingelassen ist, die über der Instrumententafel zu schweben scheint. Dass Sportlichkeit und Nachhaltigkeit keine Gegensätze sein müssen, beweist Audi beim Material der Sitze. Diese sind nicht nur bequem und geben viel Seitenhalt, sie sind auch nachhaltig. Die Sportsitze bestehen entweder ganz aus



Audi RS e-tron GT	
Leistung (kW/PS)	440/598
Akkugröße (kWh)	83,7
Drehmoment (Nm)	830
0 – 100 km/h (s)	3,3
Vmax (km/h)	250
Antrieb	4x4
Reichweite (km)	465
Verbrauch/100 km (kWh)	20,6 – 21,7
Zuladung (kg)	440
Basispreis CHF ab	156'270,-

Kunstleder oder teilweise aus speziellem Microfasermaterial. In beiden Fällen kommen recycelte Materialien zum Einsatz – etwa Polyesterfasern, die aus ehemaligen Kunststoffflaschen hergestellt worden sind –, Textilien oder Faserreste. Ansonsten finden sich Audi-Fahrer sofort zurecht, alles lässt sich intuitiv und schnell bedienen. Kleiner Wehrmutstropfen: Der Audi RS e-tron GT kostet mindestens 156'270 Franken.

NACHHALTIGKEIT HAT NOCH NIE SO VIEL SPASS GEMACHT.



ENTDECKEN SIE DIE NEUEN ELEKTRISCHEN
JEEP® 4xe PLUG-IN HYBRID MODELLE.

Jeep | **4xe**

PROFITIEREN SIE VON DEN ATTRAKTIVEN FLOTTENKONDITIONEN UND
VORTEILEN VON STELLANTIS – FLEET & BUSINESS. MEHR INFORMATIONEN
BEI IHREM JEEP®-PARTNER ODER UNTER WWW.JEEP.CH

Jeep, ist eine eingetragene Marke der FCA US LLC.

Audi beschleunigt Transformation



Audi steht schon heute unter Strom.

Bis 2030 will Audi nachhaltig, sozial und technologisch führend sein, bringt ab 2026 neue Modelle nur noch mit Elektroantrieb auf den Weltmarkt. Schon heute stehen zahlreiche elektrische und elektrifizierte Modelle im Programm.

Vorsprung durch Technik beschreibt seit 50 Jahren die Audi-DNA. Damit das so bleibt, entwickelt Audi einen neuen Entstehungsprozess für eine nachhaltige und zukunftsweisende Unternehmensstrategie. Daraus entstanden strategische Aktionsfelder, die das Team mit dem Vorstand intensiv diskutierte und bewertete. Einige Erkenntnisse liegen auf der Hand: So werden sich Umsatz und Gewinn schrittweise verschieben – zunächst vom Verbrenner zum Elektroauto, später, wenn das autonome Fahren zusätzliche Wachstumspotenziale bietet, hin zu Software und Services. Bis 2033 lässt das Unternehmen die Produktion seiner Verbrenner nach und nach auslaufen. Eine klare Entscheidung als Ergebnis eines intensiven Strategieprozesses mit dem Anspruch, weiter profitabel und nachhaltig zu wachsen.

An der IAA zeigte Audi erstmals den Audi grandsphere concept.

Gegenwart und Zukunft

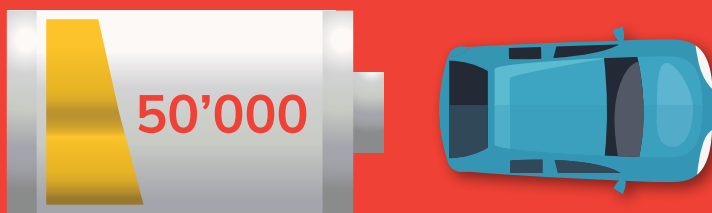
Schon heute trägt die klare Elektrifizierungsstrategie von Audi Früchte. Mit dem Audi e-tron, Audi e-tron Sportback, Audi e-tron S, Audi e-tron Sportback S, Audi RS e-tron GT, Audi e-tron GT und dem Audi Q4 e-tron sowie dem Q4 e-tron Sportback stehen eine Vielzahl von Modellen zur Verfügung, die mit Strom unterwegs sind. Und die elektrische Modellpalette dürfte schon bald wachsen. An der IAA präsentierte Audi nach dem skysphere concept den nächsten Vertreter einer neuen Familie von drei Konzeptfahrzeugen: den Audi grandsphere concept. Die Vier Ringe illustrieren damit ihre Vision des progressiven Luxus der Mobilität der Zukunft und geben einen weiteren Ausblick auf das Audi Design von morgen. Das Concept Car zeigt eine völlig neue Interiurgestaltung für Reisen mit höchstem Komfort und eröffnet den Insassen eine neue Erlebniswelt an Bord durch die Integration in ein ganzheitliches digitales Ökosystem.

www.audi.ch



Suchanfragen für E-Autos auf dem grössten Schweizer Marktplatz

2019



2021



Die Zukunft ist elektrisch. Suche und kaufe dein Elektroauto auf [carforyou.ch](https://www.carforyou.ch) 

 CAR FOR YOU

Einfach und sicher zum eigenen Auto.

Ein Stromer zum Niedertarif

Mit dem Spring bringt Dacia noch dieses Jahr Europas günstigstes E-Auto auf den Markt. electric WOW hat den Low-Budget-Stromer bereits getestet und erfahren, ob es sich bei ihm um einen billigen oder um einen preiswerten E-Kleinwagen handelt.

Text Fabio Simeon

Der Ladeanschluss verbirgt sich hinter dem Dacia-Emblem im Kühlergrill.



Für 18'990 Franken fährt man neu 230 Kilometer rein elektrisch. Mit diesem Rot-Stift-Preis verdrängt die Comfort-Version des Dacia Spring den Seat Mii vom Platz des preisgünstigsten Elektroautos. Bei der Basisausstattungsline Comfort sind – nebst der 27,4-kWh-Batterie und dem 44-PS-E-Aggregat – ein MP3- und DAB+-Radio, LED-Tagfahrlichter, elektrische Fensterheber, Sitzpolster in Lederoptik, sechs Airbags sowie ein Notbremsassistent an Bord. Für 1500 Franken Aufpreis gibt's den Spring in der feudaleren – und dank Metallic-Lackierung sowie orangen Rückspiegeln – auch attraktiveren «Comfort Plus»-Linie, welche zusätzlich ein Infotainmentsystem mit 7-Zoll-Display, eine Rückfahrkamera mit Einparkhilfen sowie ein Reserverad beherbergt.

Gute Sicht auf harten Sitzen

So viel zur Theorie. In der Praxis nimmt man auf einem für E-Autos der Renault-Gruppe typisch erhöhten Sitz Platz, vor einem

befindet sich das gewohnt tief angebrachte Lenkrad. Ergo ist die Sicht auf die Strasse und rund ums Fahrzeug angenehm gut. Muss sie auch, denn in der Höhe lassen sich weder Fahrersitz noch Lenkrad verstellen. Für meine 180 Zentimeter sind die fixen Höhen optimal, grössere Berufskollegen dürften sich etwas eingengt, kleinere etwas im Stich gelassen gefühlt haben. Im Fahrzeuginnern überwiegt wie erwartet günstiger und dunkler Hartplastik. Auffallend: Die Sitze unseres Begleiters sind ganz schön straff. Dacia erklärt, dass diese der Business-Line angehören – einer extra für Flotten- und Carsharingkunden robuster ausgebauten Version – und verspricht, dass die Sitze für Privatkäufer weicher gepolstert erscheinen.

Als Zweit- oder Stadtauto ideal

Natürlich sollte man bei den Preisen und mit Blick auf die technischen Daten keine Komfort- oder Fahrwunder erwarten. Vergnügen bringt unser Testwagen trotzdem – vor allem in der Stadt. Dort

überrascht der 3,71 Meter «kurze» City-Flitzer mit flotter Beschleunigung (bis 50 km/h), engem Wendekreis und agilem Kurvenverhalten. Nach unserer 67 Kilometer langen Testfahrt (mit Autobahn und Überland) zeigt die Batterieanimation noch immer 65 Prozent Restladung an – die Reichweite von 230 Kilometern scheint bei Temperaturen im Plusbereich also mach- und fahrbar. Und auch mehr als ausreichend: «Typische Kleinwagenfahrer legen im Schnitt lediglich 31 Kilometer pro Tag zurück», erklärt Brandmanager Laurent Herzog. Den Spring müsse man bei einem solchen Fahrverhalten also nur einmal pro Woche laden, führt er weiter aus. Langschläfer benötigen hierfür nicht einmal eine Ladeinfrastruktur, da sich der Spring innert 14 Stunden an einer Haushaltssteckdose komplett auflädt. Zehnmal schneller (das bedeutet konkret in weniger als 1,5 Stunden) geht's an Gleichstromsäulen dank der 650 Franken teuren 30-kW-DC-Schnelllade-Zusatzooption.



Dacia Spring Comfort	
Leistung (kW/PS)	33/45
Akkugrösse (kWh)	27,4
Drehmoment (Nm)	125
0 – 100 km/h (s)	19,1
Vmax (km/h)	125
Antrieb	VR
Reichweite (km)	230 – 305
Verbrauch/100 km (kWh)	13,9
Zuladung (kg)	288
Basispreis CHF ab	18'990,-

DER NEUE CUPRA BORN



100% ELEKTRISCH



AB MITTE NOVEMBER
BEI IHREM CUPRA PARTNER
BEREIT ZUR PROBEFAHRT

cupraofficial.ch



Ein Pony gibt Strom

Der Ford Mustang ist Kult. Jetzt gibt es das berühmte Pony Car als rein elektrischen SUV. Wir haben den Stromer gesattelt und ihn getestet.

Text: Isabelle Riederer



Als Zuchthengst macht der Ford Mustang Mach-E eine ganz gute Figur. Mit einer Länge von 4,71 Metern, einer Breite von 1,88 Metern und einem Stockmass von 1,62 Metern bringt der elektrische Mustang ordentliche Masse mit sich. Die kraftvolle Front und die muskulöse Heckpartie mit den typischen Rückleuchten und natürlich die klassischen Mustang-Logos betonen die Verwandtschaft. Ein schwarzes Dach und schwarze Leisten verleihen dem Stromer eine Extraportion Dynamik.

Klassische Türgriffe gibt es keine, stattdessen drückt man einen Knopf und zieht an einem kleinen Griff. Im Innern dominiert der riesige Touchscreen mit Ford-Sync-4-Steuerung. Das System funktioniert tadellos. Die Menüstruktur ist intuitiv und die Darstellungen sehr übersichtlich. In Sachen Entertainment und Konnektivität lässt der Mustang Mach-E keine Wünsche offen. Hinhörer ist definitiv die Soundbar – ein über das komplette Armaturenbrett gezogener Lautsprecher, der für eine grossartige Soundkulisse sorgt. Auf den fünf Sitzplätzen finden vier Erwachsene und deren Gepäck komfortabel Platz – auch hinten. Im Kofferraum steht ein Ladevolumen von 402 Litern bereit. Werden die Rücksitze nach vorn geklappt, erweitert es sich auf bis zu 1420 Liter. Im vorderen Kofferraum unter der Motor-

haube stehen zusätzlich 81 Liter zur Verfügung. Dieser Frunk ist auswaschbar und verfügt über einen Wasserablauf. Damit sind dreckige Gummi- oder Reiterstiefel im Interieur passé.

Sportlicher Sprinter, gemütlicher Cruiser

Apropos Reiterstiefel: Zeit, dem Pony die Sporen zu geben. Die Top-Version Extended Range des Mustang Mach-E lässt sich das nicht zweimal sagen. In 5,1 Sekunden sprintet der Elektro-Allradler von 0 auf 100 km/h. Das maximale Drehmoment von 580 Nm lässt selbst Fury an der Startlinie blass aussehen. Die Grösse des Akkus beträgt 99 kWh, das sind netto gut 88 kWh nutzbare Kapazität. Zusammen mit dem Allradantrieb und den 351 PS hat der Ford Mustang Mach-E damit eine Reichweite von 540 Kilometern. Vom Startpunkt weg zeigt der Mach-E, was in ihm steckt, Leistung gibt es hier zur Genüge.

Das Fahrverhalten ist zwar nicht mit den Eigenschaften eines echten Mustang zu vergleichen, dass der Mach-E auf Landstrassen trotzdem ziemlich flott unterwegs ist, liegt neben dem schnellen Ansprechverhalten des Antriebs am niedrigen Schwerpunkt. Die



Batterien drücken das Auto regelrecht auf den Boden. Je nach Lust von Pferd und Reiter stehen die drei Fahrmodi «Zahm», «Aktiv» und «Temperamentvoll» zur Auswahl. Damit verändert man nicht nur die Abstimmung, sondern auch die Farbe der Ambiente-Beleuchtung. Der Ford Mustang Mach-E beherrscht übrigens das «One Pedal Drive»-Fahren bis zum Stillstand. In der Stadt ist damit lässiges Cruisen kinderleicht. Es braucht zwar etwas Übung, aber hat man den Dreh raus, ist das echt cool.

In Sachen Futter ist der Ford Mustang Mach-E nicht wählerisch. Er mag dreiphasiges Wechselstromladen (AC) mit bis zu 11 kW sowie Gleichstromladen (DC) an Schnellladesäulen mit bis zu 150 kW. Damit ist das Elektro-Pferdchen nach gut einer Stunde wieder gesättigt. Vom Züchter wird der Ford Mustang Mach-E bereits gut bepackt ausgeliefert: Zur Serienausstattung gehören eine adaptive Geschwindigkeitskontrolle, Fahrspurhalter, Keyless-Go, Parkhilfen vorne und hinten, Müdigkeitserkennung, Rückfahrkamera und ein Fernlichtassistent. Der Ford Mustang Mach-E AWD steht ab 68'940 Franken im eigenen Stall.

Ford Mustang Mach-E	
Leistung (kW/PS)	258/351
Akkugrösse (kWh)	88
Drehmoment (Nm)	580
0 - 100 km/h (s)	5,8
Vmax (km/h)	180
Antrieb	4x4
Reichweite (km)	540
Verbrauch/100 km (kWh)	18,7
Zuladung (kg)	433
Basispreis CHF ab	68'940.-

RE-INVENTING THE WHEEL

NEW FEATURES AND NEW CARS ADDED CONSTANTLY



Use JUICE renewable energy produced in real time

Integrate your house, battery or solar production

Analyze your driving data

Manage and analyze your car

Keep track of your charging costs

Manage your fleet

Optimize your CO₂ footprint

Analyze your car's battery drain

Analyze your driving style

Protocol your driver's logbook

Include your home energy consumption



Download now and connect!



Mit Retro-Charme bereit für die Zukunft



Lange hat's gedauert, doch das Warten hat sich gelohnt. Der Ioniq 5 von Hyundai ist ein Elektro-Auto, das optisch auffällt und technisch begeistert.

Text: Isabelle Riederer

Zwar waren die Koreaner beim Thema alternative Antriebe immer schon vorne mit dabei, doch mit dem Ioniq 5 schlägt Hyundai ein neues Kapitel auf – und das beginnt bereits bei der Optik. Der Ioniq 5 ist ein absoluter Eyecatcher. Der kantige Auftritt, die unübersehbaren Linien und die grossen Räder verströmen pure Klarheit. Kitsch oder Schnickschnack sucht man vergebens. Das auffällige Design erinnert an das legendäre «Pony Car» von Hyundai aus den Siebzigerjahren – und dieser Retro-Charme ist schlichtweg cool. Ein Highlight sind die Lichtsignaturen vorne und hinten. Die pixelhaften LED-Front- und Heckleuchten erinnern an Computerspiele aus den Achtzigerjahren und tanzen im gängigen SUV-Lichtereineitsbrei definitiv aus der Reihe.

Ein Wohnzimmer auf vier Rädern

Auch im Innern geht Hyundai neue Wege: Geräumig sind zwar alle dezidierten Elektroautos, und bei drei Meter Radstand und 4,64 Meter Länge ist das für den Ioniq 5 erst recht keine Überraschung. Doch darüber hinaus ist er auch äusserst wohnlich eingerichtet und wirkt innen eher wie ein Wohnzimmer als ein Auto: Die Sitze sind eher Sessel, die Rückbank erinnert an ein Sofa und das Armaturenbrett sieht aus wie ein Sideboard, auf dem jemand einen digitalen Bilderrahmen für die wichtigsten Anzeigen abgestellt hat. Sogar eine kleine Pinnwand haben die Koreaner dort noch integriert.

Mit einem auffälligen Design und innovativer Technik will der Ioniq 5 von Hyundai durchstarten

Das Fahren selbst ist im Ioniq 5 wie bei fast allen E-Autos eher unspektakulär. Er fährt leise und beschleunigt linear. Das hohe Gewicht von gut zwei Tonnen, der tiefe Schwerpunkt und der lange Radstand sorgen für ein ruhiges Reisen. Und mit der Videoprojektion auf dem Bildschirm und seinem kleinen Wendekreis wirkt der Riese auch in der Stadt vergleichsweise handlich. Auch sonst tut Hyundai viel für die Entspannung hinter dem Lenkrad, regelt die Rekuperation automatisch und installiert einen Autobahn-Assistenten, der neben der Abstandsregelung und der Spurführung sogar das Überholen übernimmt, sobald der Fahrer mal den Blinker angetippt hat.

Schnellladen dank 800-Volt-Technik

In der Schweiz stehen mehrere verschiedene Antriebskonzepte zur Auswahl: Es gibt je zwei unterschiedliche Versionen mit Allrad- und Heckantrieb, sodass die Koreaner ein Leistungsspektrum von 125 kW/170 PS bis 225 kW/306 PS abdecken. Elektronisch immer auf 185 km/h beschränkt, erreicht der Ioniq 5 die 100er-Marke aus dem Stand in bestenfalls 5,2 Sekunden. Auch bei der Batterie gibt es zwei Optionen mit 58 oder 72,6 kWh, womit Normreichweiten von bis zu 480 Kilometer möglich sind. Ein weiteres Highlight: Der Ioniq 5 kann dank 800-Volt-Architektur so schnell laden wie kein anderes Modell in diesem Segment.

In 18 Minuten lädt der Crossover von zehn auf 80 Prozent Akkukapazität. Oder anders gesagt: in fünf Minuten saugt der Stromer bis zu 100 Kilometer Reichweite. Und zum Schluss noch ein Gimmick: Die Ladebuchse des Ioniq 5 kann mittels Adapter zur Steckdose umfunktioniert werden – so verwandelt man den Ioniq 5 in die grösste Powerbank auf vier Rädern. Der Ioniq 5 kostet beim offiziellen Händler ab 44'900 Franken.



Hyundai Ioniq 5	
Leistung (kW/PS)	125/170
Akkugrösse (kWh)	58
Drehmoment (Nm)	350
0 - 100 km/h (s)	8,5
Vmax (km/h)	185
Antrieb	HR
Reichweite (km)	400
Verbrauch/100 km (kWh)	16,7
Zuladung (kg)	365
Basispreis CHF ab	44'900,-





Kontinuität beim Technologiewechsel

Der Fiat E-Ducato verspricht Kontinuität beim Technologiewechsel, mit ähnlicher Leistung und vergleichbaren Kosten sowie einer Vielfalt von zehn Modell-Versionen für jeden Bedarf: Transporter von zehn bis 17 Kubikmeter Laderaum, Kabine mit Fahrgestell in vier verschiedenen Längen sowie Personentransporter.

Der neue E-Ducato besitzt mit zehn bis 17 Kubikmeter das grösste Ladevolumen aller batterieelektrischen Kleintransporter und bietet eine Nutzlast von bis zu 1910 Kilogramm. Zudem verfügt er über eine modulare Auswahl an Batterien mit Reichweiten von bis zu 235 beziehungsweise 371 Kilometern im Stadt-Zyklus nach WLTP sowie zwei verschiedene Wechselstrom-Ladegeräte, die bei Markteinführung – mit Gleichstrom-Schnelllader als Option – erhältlich sind. Die App «Pro Fit by E-Ducato» ist verfügbar für die ideale Konfiguration des E-Ducato, basierend auf realen Nutzungsdaten, um jeden spezifischen Bedarf bestmöglich zu erfüllen. Zum Markt-Start sind die ersten fünf planmässigen Fahrzeugwartungen innerhalb von 60 Monaten nach dem Kauf sowie fünf Jahre Fahrzeug-Garantie inklusive. Viele Vorteile sind im Preis inbegriffen: Bei den Vans ab 61'100 Franken für die 3,5-Tonnen-Version mit mittlerem Radstand (10 m³ Ladevolumen) und beim Kastenwagen ab 61'300 Franken in der 3,5-Tonnen-Version mit mittlerem Radstand. Das Angebot reicht bis zu 4,25 Tonnen zulässigem Gesamtgewicht.

Modular konfigurierbar

Der E-Ducato ist ausserdem modular konfigurierbar, beginnend mit den zwei verschie-



denen Batterie-Paketen mit 47 und 79 Kilowattstunden, hoher elektrischer Leistung und vier Lade-Modi. Dank seines 90 kW (122 PS) leistenden Elektromotors mit einem maximalen Drehmoment von 280 Newtonmetern kann der E-Ducato gleichwertige Leistungen erzielen wie die Dieselversionen. Mit der 47-Kilowattstunden-Batterie kommt der E-Ducato bis zu 170 Kilometer weit im WLTP-Zyklus und bis zu 235 Kilometer im Stadtzyklus. Mit der 79

Kilowattstunden-Batterie erhöht sich die Reichweite auf 280 Kilometer im WLTP-Zyklus, was 370 Kilometern im Stadtzyklus entspricht. Es dauert nicht länger als eine halbe Stunde, um genug Energie für 100 Kilometer aufzuladen. ■

www.fiatprofessional.com





Migrol baut nationales Fast Charging Netz auf

Die rasante Entwicklung der Elektromobilität erhöht den Bedarf an Ladestationen, speziell entlang wichtiger Verkehrsachsen. Als Dienstleister im schweizerischen Energiemarkt leistet Migrol einen aktiven Beitrag zur Versorgungssicherheit für Elektrofahrzeuge.

Bis Ende 2021 wird Migrol bereits an 15 Standorten die neue Schnelllade-Dienstleistung «M-Charge» anbieten. Damit nimmt der Aufbau eines nationalen Migrol Fast Charging-Netzes Formen an. Die nächsten 20 Projekte sind bereits in Planung. Das Migrol-Angebot bietet verschiedene Optionen: «M-Charge Classic» zum Laden von bis zu zwei Fahrzeugen mit bis 120 kW Leistung sowie «M-Charge Premium» für die sehr schnelle Aufladung mit einer maximalen Leistung von 160 kW. Das Premium-Modell bietet den Komfort, dass die hohe Leistung exklusiv ist und nicht geteilt werden muss. Damit steht sehr rasch wieder Reichweite zur Verfügung.

Weiter profitieren Migrol-Kunden von einer einfachen Bezahlmöglichkeit direkt vor Ort, ohne dass ein Abonnement oder die Kreditkarten-Registrierung auf einer Plattform notwendig ist. Es werden alle gängigen Debit- und Kreditkarten sowie die Migrolcard akzeptiert. Mit dem

Ein neues Zeitalter hat begonnen, neue Mobilitätsformen sind alltagstauglich geworden.

Einsatz der Migrolcard profitieren Flottenunternehmen zudem davon, dass sie mit dem gleichen Zahlungsmittel sowohl Strombezüge als auch Treibstoffbezüge MwSt.-konform abrechnen können – ein grosser Vorteil für Mischflotten, welche zunehmend zur Anwendung kommen.

Das Angebot von Migrol deckt zudem alle Bedürfnisse der elektrifizierten Firmenflotte für AC-Ladungen ab. Zusammen mit der Migrolcard profitiert der Fuhrparkhalter, wie bei Bedarf auch seine Mitarbeitenden und Kunden, von einer nahtlosen Bezahl- und Abrechnungslösung für zu Hause, im Unternehmen und für unterwegs. Ein intelligentes Steuerungssystem, vereint mit einer einzigen Abrechnung, vereinfacht den Einstieg in die elektrifizierte Mobilität. Migrol bietet Beratungen an und zeigt die Varianten von der Idee bis zur Umsetzung auf.



www.migrol.ch

Du, noch nachhaltiger und smarter.

Hebe deine Ökoeffizienz auf ein neues Level mit der umweltfreundlichsten Basislackreihe.

AGILIS®



Perfektion
einfach gemacht



Ist der EQS die



bessere S-Klasse?

Nach dem «besten Auto der Welt», wie Mercedes-Benz die S-Klasse unbescheiden nennt, soll mit dem Mercedes-Benz EQS das beste elektrische Auto der Welt auf den Markt kommen. Wir sind mit der weltweit ersten Elektro-Premiumlimousine mit Stern bereits in den Schweizer Bergen gewesen.

Text: Rafael Künzle





**Elektrischer
Luxus: der EQS von
Mercedes-Benz.**

Ist der EQS die schönere S-Klasse? Mit dem geschwungenen «One-Bow»-Design hebt sich die weltweit erste elektrische Oberklasselimousine mit Stern sowohl von der konventionellen S-Klasse wie auch von den Mercedes-Benz-E-Erstlingswerken EQC und EQA ab. Ob man die Optik mag, bleibt Geschmacksache.

Der Pelz wird nach innen getragen

Kaum zwei Meinungen gibt's im Innenraum. Alleine der neue Hyperscreen, der sich von Tür zu Tür zieht und drei Bildschirme beinhaltet, überstrahlt alles bisher Dagewesene im Infotainment-Segment. Das Fahrzeug wirkt innen zudem hochwertiger als die gesamte E-Konkurrenz.

Wir umkurven die Zürcher Seepromenade, wobei kaum jemand Notiz von der Neuheit aus Stuttgart nimmt, welche offiziell erst im Herbst über Schweizer Strassen rollen wird (Preis noch nicht bekannt). «Der EQS trägt den Pelz nach innen», erläutert uns später einer der Designer. Alle anderen Fragen beantwortet das

Multimediasystem MBUX. Das Programm ist lernfähig und merkt sich die Vorlieben von Fahrer und Beifahrer. An Google kommt es aber (noch) nicht vorbei.

Alpenluft auf der Autobahn

Mithilfe von Augmented Reality ist das Navigieren ein Kinderspiel. Abbiegepeile und wichtige Infos werden direkt in die Fahrbahn projiziert. Auf der Autobahn hält das Fahrzeug Spur, Abstand und Geschwindigkeit bereits selbständig, theoretisch wäre gar Level 3 des autonomen Fahrens möglich. Jedoch ist die dabei vorgesehene komplette Befehlsübergabe ans Fahrzeug (auf ausgewiesenen Strecken bis 60 km/h) noch nicht erlaubt.

Für Alpenluft sorgt währenddessen der neue HEPA-Filter (High Efficiency Particulate Air), der neben Schwefeldioxid und Stickoxiden sowie Gerüchen auch Viren und Bakterien reduziert. Dank der Hinterachslenkung meistert der 5,22 Meter lange Mercedes-Benz EQS die Serpentin bei unserem Abstecher ins Bündnerland

**Der EQS beherrscht
autonomes Fahren
auf Level 3.**





So einen grossen Screen wie der EQS hat momentan kein anderes Auto.

Der 580 4Matic soll es bis zu 676 Kilometer weit bringen, die 450+ Version mit Frontantrieb gar 780 Kilometer. Ungeachtet von der Anzahl E-Motoren hält die Batterie stets gigantische 108 kWh netto bereit (später soll eine kleinere Batterie folgen). Womit wir bei einem Testverbrauch von etwas über 20 kWh klar über 500 Kilometer weit kommen. Geladen wird das Fahrzeug mit bis zu 200 kW. Andere Stromer rühmen sich mit einer theoretischen Ladeleistung von bis zu 800 kW, was in der Realität meist wenig nützt, denn kaum eine Schweizer Schnellladestation schafft bislang mehr als 150 kW.

Ein beträchtlicher Anteil der EQS-Besitzer wird in Zukunft allerdings weder Ladestützen noch Volant in die Hände nehmen. Ihnen garantiert der lange Radstand von 3,21 Metern Platzverhältnisse im Fond wie in der Langversion der S-Klasse. Auf deren Einzelsitze muss man verzichten, dafür lässt sich die Rückbank umklappen.

problemlos, was auch der Wendekreis von gerade mal 10,9 Metern unterstreicht.

Adieu Reichweitenangst

Der Mercedes-Benz EQS ist mit einem E-Motor an der Vorderachse oder mit E-Aggregaten an Vorder- und Hinterachse, und somit Allrad, erhältlich. Bis zu 385 kW (nach alter Währung: 523 PS) und 855 Nm leistet die von uns gefahrene Version 580 4Matic, wobei das 2,5-Tonnen-Flaggschiff auf flüsterleisen Komfort und nicht auf Karacho getrimmt ist. Eine AMG-Version wollen die Stuttgarter dann 2022 trotzdem nachreichen.

Die Reichweite beträgt weit mehr als 500 Kilometer.

Mercedes-Benz EQS	
Leistung (kW/PS)	385/524
Akkugrösse (kWh)	107,8
Drehmoment (Nm)	855
0 – 100 km/h (s)	4,3
Vmax (km/h)	210
Antrieb	4x4
Reichweite (km)	676
Verbrauch/100 km (kWh)	22,4
Zuladung (kg)	335 – 550
Basispreis CHF ab	165'400.-

Angesichts des Fassungsvermögens von bis zu 1770 Liter Gepäck hat selbst mancher Kombi das Nachsehen. Erstmals kann dadurch in einem S von Mercedes-Benz eine grosse Hundebox montiert werden. Ob der Mercedes-Benz EQS nun das bessere «S» ist? Schwer zu sagen. Wahrscheinlich ist es das komfortablere (weniger Lärm und Vibrationen), mit Sicherheit aber der nobelste Hundeboxtransporter.



Occasionen als attraktiver Einstieg in die Elektromobilität



2021 haben E-Fahrzeuge erstmals in der Schweiz einen Marktanteil von über 10 Prozent bei den Neuwagen-Immatrikulationen erreicht. Viele Anzeichen sprechen heute dafür, dass E-Autos das Schweizer Strassenbild nachhaltig prägen werden.

Elektrofahrzeuge waren lange nur im höheren Preissegment oder als Luxusgüter für Avantgardisten erhältlich. Das ändert sich nun: Elektrofahrzeuge werden auch für das kleinere Portemonnaie immer interessanter und man findet bereits eine grosse Auswahl auf dem Online-Automarktplatz CAR FOR YOU.

Bestand an Occasionen für preis-sensitive Konsumenten steigt an

Die ersten grösseren Serienproduktionen von etablierten Herstellern begannen 2012. Mittlerweile gibt es weit über 100 verschiedene E-Modelle über alle Marken hinweg. Das bringt mit sich, dass sich der Bestand von gebrauchten Elektrofahrzeugen ebenfalls rasant vergrössert. Auf dem Online-Automarktplatz CAR FOR YOU finden sich heute rund 15-mal mehr E-Fahrzeuge als noch 2019. Mittlerweile sind rund 10 % der zwischen 6000 und 8000 E-Autos auf CAR FOR YOU stets für unter 20'000 Franken ausgeschrieben. Geht man davon aus, dass Herr und Frau Schweizer ca. 25'000 Franken im Durchschnitt für ein Auto ausgeben, so entsteht ein sehr attraktiver Markt für eine breite Bevölkerung, die sich in die Elektromobilität begeben möchte. Für den Kauf eines gebrauchten Elektroautos spricht aktuell zudem, dass



sich die Restwerte gegenüber Verbrenner-Autos vorteilhafter entwickeln und der Wiederverkauf für einen Halter sich lohnt.

Günstige Strompreise und Halte-dauer machen E-Autos attraktiv

Nicht nur die Preisentwicklung für Neu- und Gebrauchtfahrzeuge machen die Elektromobilität erschwinglicher. Die

Kombination aus tiefen Betriebs- und Wartungskosten, die Vorteile bei Motorfahrzeugabgaben und die stabile Restwert-Entwicklung lassen E-Autos mit jedem zusätzlichen Jahr Haltedauer günstiger werden als ein vergleichbares Auto mit Verbrennungsmotor. Die aktuell steigenden Kosten von Benzin und Diesel sowie der vergleichsweise hohe Wartungsaufwand von Verbrennern machen das strombetriebene Fahren noch interessanter. Das Elektroauto ist spätestens jetzt nicht mehr ausschliesslich für umweltbewusste Fahrer, sondern auch für Sparfüchse spannend.

Exklusive Vorteile für Auto-käufer auf carforyou.ch

Auf carforyou.ch können Autosucher mit einem Preischeck transparent sehen, ob das inserierte E-Auto ein faires Angebot ist. Die integrierte Händlerbewertung von Google lässt den zukünftigen Autobesitzer auf einen Blick sehen, welche Erfahrungen frühere Käufer mit der inserierenden Garage gemacht haben.

Und wer nicht nur eine grosse Auswahl an Elektroautos sucht, sondern zusätzlich auf einen kostenlosen Käuferschutz setzen möchte, der kauft sein nächstes E-Auto auf dem Automarktplatz:

www.carforyou.ch



Nutzfahrzeuge



Nachhaltig transportieren

Die e-Modelle von VW Nutzfahrzeuge

Es gibt immer mehr Gründe, die für nachhaltige Elektromobilität sprechen. Elektrofahrzeuge sind längst nicht mehr nur innovativ und effizient, sondern vielen Alltagsherausforderung gewachsen. Die Elektromotoren sind leistungsstark, die Batterien klein und die Ladezeiten kurz, so dass sich ein Umstieg bereits heute lohnt. Denn die Zukunft fährt elektrisch. Entdecken Sie unsere e-Modelle unter volkswagen-nutzfahrzeuge.ch



Trotz bulligen Auftritts wirkt der Mitsubishi Eclipse Cross PHEV sportlich.

Crossover aus Fernost mit drei Motoren

Letztes Jahr wollte sich Mitsubishi noch aus Europa zurückziehen. Dann folgte der Rückzug vom Rückzug und jetzt der neue, frisch renovierte Mitsubishi Eclipse Cross als Plug-in-Hybrid.

Text: Isabelle Riederer

Der Mitsubishi Eclipse Cross ist nicht jedermanns Geschmack. Insbesondere die Querstrebe am Heck beim Vorgänger erhitze die Gemüter. Die ist jetzt weg und damit hat man auch endlich freie Sicht nach hinten. Auch an der Frontpartie haben die Japaner Hand angelegt. Sie wirkt jetzt noch bulliger, hat aber dennoch auch an Dynamik zugelegt. Durch die Änderungen ist der Eclipse Cross auch etwas länger geworden, womit die Proportionen jetzt geschmeidiger wirken.

Doch nicht nur die Optik hat sich verändert, auch die Technik. Allen voran der neue Plug-in-Hybrid-Antrieb. Dabei setzt Mitsubishi beim Eclipse Cross PHEV auf eine ähnliche Konfiguration wie beim Outlander PHEV und hat gleich drei Motoren im schnittigen SUV untergebracht. Ein 2,4-Liter-Benzinmotor mit 98 PS liefert bei 2'500 U/min ein maximales Drehmoment von 193 Nm. Hinzu kommen noch 82 PS vom Elektromotor vorne und 95 PS vom hinteren E-Aggregat. Die Systemleistung gibt Mitsubishi mit 188 PS an. Durch die beiden Elektromotoren hat man zudem einen elektrischen Allradantrieb, der den Eclipse Cross auch abseits befestigter Strassen gut voranbringt.

Bis zu 48 Kilometer rein elektrisch

Die 13,8 kWh grosse Batterie ermöglicht eine rein elektrische Reichweite von rund 45 Kilo-

Die neue Mittelkonsole und der grosse Touchscreen dominieren das Interieur.



metern. Im reinen E-Modus liegt die Höchstgeschwindigkeit bei 135 km/h. Wer im Hybrid-Modus unterwegs ist, schafft bis zu 162 km/h Top-Speed. Ruft man die Kraft von allen drei Motoren ab, sprintet man in 11 Sekunden von 0 auf 100 km/h. Damit fühlt sich der Eclipse Cross PHEV deutlich flotter an als zuvor. Sehr harmonisch zeigt sich auch das 1-Gang-Direktgetriebe, welches jederzeit für eine perfekte Kraftübertragung, ganz ohne Schaltvorgänge, sorgt.

Auch der Innenraum wurde einer Frischekur unterzogen. Vor allem die neue Mittelkonsole mit dem hoch positionierten Touchscreen gefällt mit ihrem modernen Look. Neben der neuen Touchscreen-Grösse von acht Zoll hat man jetzt auch wieder ein Navi mit an Bord, zudem ist die Bedienung einfacher als bisher. Mitsubishi hat auch auf praktische Drehregler für Lautstärke und Sendersuche nicht verzichtet, was ebenfalls lobend zu erwähnen ist.

Trotz der coupéähnlichen Linienführung hat man selbst in der zweiten Reihe noch genügend Platz. Bereits ab Werk ist der neue Eclipse Cross PHEV üppig ausgestattet. Dazu gehören Rückfahrkamera, Spurverlassenswarner, Fernlicht-Assistent und Tempomat. Optional und je nach Ausstattung stehen weitere clevere Helfer und Komfortfeatures zur Auswahl. Der neue Mitsubishi Eclipse Cross PHEV kostet ab 39'950 Franken.

Mitsubishi Eclipse Cross PHEV	
Leistung (kW/PS)	138/188
Akkugrösse (kWh)	2
Drehmoment (Nm)	332
0 - 100 km/h (s)	10,9
V _{max} (km/h)	162
Antrieb	4x4
E-Reichweite (km)	44 - 48
Verbrauch l/100 km	2
Zuladung (kg)	450
Basispreis CHF ab	39'950.-

Alles, ausser alter Kaffee



Mit dem neuen Opel Mokka-e fährt ein künftiges Erfolgs- und Orientierungsmodell aus den Hallen in Rüsselsheim. Der Neuling ist aber nicht nur designtechnisch ein grosser Wurf.

Text: Fabio Simeon

Der Preis für die Design-Revolution des Jahres geht 2021 wahrscheinlich nach Rüsselsheim.

Genauer: in die Mokka-Abteilung. Denn: Mit seiner futuristischen Karosserieform, den schwarzen 18-Zoll-Felgen und der optionalen Zweifarbenlackierung gleicht das 4,15 Meter kurze Kompakt-SUV mehr einem Prototypen als seinen Vorgängern. Zudem fährt die Neuauflage auch rein elektrisch vor – als Mokka-e.



Kompakt und bequem

Schon beim Einsteigen in den Vollzeitstromer merkt man, wie kompakt das SUV tatsächlich ist: Mokka-Piloten mit einer Körperlänge von über 185 Zentimeter wird beim Einsteigen besondere Flexibilität abverlangt, damit sie die Köpfe nicht an den Dachholmen stossen. Die Belohnung wartet dann aber ganz Opel-typisch in Form bequemster Bestuhlung. Nicht weniger gut gelungen ist die liebevolle Verarbeitung der angenehmen Materialien im Interieur.

Hinter dem Lenkrad ist nun alles digital, das Multimediasystem punktet mit Kurzwahltaasten und einem Drehregler für die Lautstärke. So lässt es sich mehr als nur aushalten – und das laut WLTP bis zu 324 Kilometer weit. Dann muss unser Zweifärber wieder an die Dose. Zuhause an der 11-kW-Wallbox dauert eine Aufladung von fünf auf achtzig Prozent etwas mehr als fünf Stunden. An

einer 100-kW-Schnelladesäule geht das selbe Spiel lediglich eine halbe Stunde. Auf der Strasse überzeugt der 136 PS starke Mokka-e mit seinem dynamischen Fahrverhalten. Dazu gehören der E-Auto-typische stramme Antritt sowie das satte Aufliegen auf der Strasse. Alles in allem fühlt sich das wuselige E-SUV vor allem auf Landstrassen eine Nummer grösser an, als es tatsächlich ist.

Aufsehenerregendes Designerstück

Unser Testfahrzeug scheint den Leuten zu gefallen. Selten haben sich so viele nach einem Opel umgedreht oder ihn auf dem Parkplatz begutachtet. Auch auf dem Fahrersitz enttäuscht der Mokka-e keineswegs: Er verbindet ein strammes Fahrwerk mit präziser Lenkung bei agilem Ansprechverhalten. Die Preise für einen elektrifizierten Mokka starten bei 36'200 Franken. Unser Testfahrzeug beherbergt die feudalste der drei Ausstattungslinien, Ultimate, und kostet mit allen Extras 46'300 Franken.

Elektrischer Kraftzweig: der Opel Mokka-e von hinten.



Opel Mokka-e	
Leistung (kW/PS)	100/136
Akkugrösse (kWh)	50
Drehmoment (Nm)	260
0 – 100 km/h (s)	9
Vmax (km/h)	150
Antrieb	VR
Reichweite (km)	307 – 332
Verbrauch/100 km (kWh)	170 – 18,3
Zuladung (kg)	417
Basispreis CHF ab	36'200,-

Der mit dem Löwenherz



Peugeot hat den neuen 308 vorgestellt. Der Franzose fährt jetzt nicht nur (teilweise) elektrisch, sondern verfügt dank neuem Logo auch über ein frisches, unverwechselbares Gesicht.

Text: Michael Lusk

Der Trend zu immer grösseren Autos macht auch vor Frankreich nicht Halt. Bestes Beispiel ist der neue Peugeot 308. Der um 55 mm verlängerte Radstand sorgt für eine optisch lange Silhouette, vor allem die Passagiere auf der Rückbank geniessen mehr Platz, während die um 20 mm reduzierte Höhe in Verbindung mit einer nachgebenden Frontschürze die Motorhaube optisch verlängert. Ansonsten bleibt der sportliche Charakter des Franzosen erhalten. Das kleine Lenkrad liegt gut in der Hand, alles ist auf den Fahrer ausgerichtet. Besonders ins Infotainmentsystem haben die Peugeot-Ingenieure viel Zeit und Energie investiert, um die Bedürfnisse der Smartphone-Generation abzudecken. Und daran, übers Lenkrad auf den Tacho zu gucken, haben sich die meisten Peugeot-Fahrer eh schon gewöhnt.

Das typische kleine Peugeot-Lenkrad kommt auch im neuen 308 zum Einsatz.



Realistische Elektro-Reichweite

Ebenfalls neu und erfreulich realistisch ist die elektrische Reichweite der Plug-in-Version, wie wir auf einer ersten Testfahrt selbst erfahren durften. Die 225 PS starke Topversion, die auch in der Schweiz besonders beliebt sein dürfte, ist nicht nur souverän motorisiert, sondern auch sehr effizient. 59 Kilometer lassen sich laut WLTP rein mit Strom zurücklegen. Ein Wert, den wir in der Praxis und bei hügeligem Terrain zwar nicht ganz erreicht haben – bei defensiver Fahrweise schafften wir aber rund 50 Kilometer, was für die meisten Pendler reichen dürfte. Interessant sind auch die Preise: In der Basisversion kostet

Der 225 PS starke Plug-in-Hybrid emittiert laut WLTP nur 26 g CO₂/km.

der neue Peugeot 308 ab 28'500 Franken. Wer Plug-in-Technik sucht, kann entweder zum mindestens 38'000 Franken teuren PHEV-Einsteiger mit 180 PS greifen oder sich für die 225 PS starke Topversion entscheiden. Dann starten die Preise bei 44'900 Franken.



Peugeot 308 HYBRID 225 PS	
Leistung (kW/PS)	165/225
Akkugrösse (kWh)	12,4
Drehmoment (Nm)	360
0 – 100 km/h (s)	7,5
Vmax (km/h)	235
Antrieb	VR
E-Reichweite (km)	60
Verbrauch l/100 km	1,4 – 1,6
Zuladung (kg)	412
Basispreis CHF ab	44'900.-



Auch der Polestar 2 Single Motor ist eine moderne Fließhecklimousine.

Neues Einsteigermodell

Polestar rollt weitere Varianten der Fließhecklimousine 2 in die Schweiz – mit einem statt zwei E-Motoren. Im Test: Der Long Range mit 542 Kilometern Reichweite.

Text: Mario Borri

Der Polestar 2 war in der Schweiz eines der ersten Serienmodelle, das von Beginn weg als reines Elektroauto konzipiert worden war. Die Volvo-Tochter konnte den Vorsprung aber nicht nutzen. Mit 529 neu in Verkehr gesetzten Fahrzeugen von Januar bis August 2021 lag die Elektrolimousine nur auf Rang 10. Zum Vergleich: Von den Marktführern VW ID.3 oder Tesla Model 3 wurden im selben Zeitraum 1780 bzw. 2397 Exemplare neu zugelassen. Selbst der vollelektrische Volvo XC40 hat den Polestar 2 mit 597 Neuzulassungen hinter sich gelassen.

Aussen und innen unverändert

Mit dem neuen Einsteigermodell Single Motor – mit nur einem anstatt zwei Elektroaggregaten – wollen die Schweden nun Terrain gutmachen. Von aussen und auch im Innenraum gibt es keine Unterschiede zur Dual Motor Version. Der Polestar 2 bleibt eine moderne Fließhecklimousine mit viel Platz, skandinavisch-schickem Interieur sowie Tablet-Touchscreen und Digital-Cockpit.

Schwächer, aber dafür sparsamer

Beim Fahren ist der fehlende Motor aber gut spürbar. Der Einsteiger-Polestar hat halb so viel Drehmoment (330 statt 660 Nm), 231 statt 408 PS, Front- statt Allradantrieb



Die bequemen Sitze bestehen aus Recycling-Kunststoff.

und entsprechend schwächere Fahrleistungen. Der Sprint von 0 auf Tempo 100 dauert beim Single Motor 7,4, beim Dual Motor 4,7 Sekunden. Wer also beim Ampelstart Porsche 911 & Co. abhängen will, dem genügt der eine Motor nicht. Die Performance reicht aber locker, um ebenfalls Spass zu haben.

Und die Gefahr, geblitzt werden, ist deutlich geringer. Ausserdem kommt man mit einer Akkuladung weiter. Die maximale Reichweite mit der Long Range Batterie (3000 Franken extra beim Single Motor, Serie beim Dual Motor) steigt von 480 auf 542 Kilometer.

Grössere Batterie, kleinerer Preisvorteil

Es spricht also viel für das neue Einsteigermodell. Mit einem Basispreis von 43'900 Franken ist der Polestar 2 Single Motor auch 6000 Franken günstiger als der Dual Motor. Wählt man aber den grossen Akku mit 78 kWh wie beim Testwagen, sind es nur noch 3000 Franken Preisdifferenz – ob das Anreiz genug ist?

Polestar 2 Long Range Single Motor	
Leistung (kW/PS)	170/231
Akkugrösse (kWh)	78
Drehmoment (Nm)	330
0 – 100 km/h (s)	7,4
Vmax (km/h)	160
Antrieb	VR
Reichweite (km)	510 – 542
Verbrauch/100 km (kWh)	17,1
Zuladung (kg)	421
Basispreis CHF ab	43'900.-

Grosse Räder und hohe Bodenfreiheit sind typisch für den Polestar 2.





Spanisches SUV mit Stecker

Mit dem Seat Tarraco e-Hybrid rollt auch aus Spanien ein Plug-in-Hybrid-Modell zu uns. Das grosse SUV der spanischen VW-Tochter Seat misst sich dabei vor allem mit dem baugleichen VW Tiguan eHybrid.

Text: Rafael Künzle

Dass man das Rad, respektive den Antrieb, für das SUV-Flaggschiff von Seat nicht neu erfand, erstaunt kaum. Entsprechend ist im Seat Tarraco e-Hybrid der gleiche Antriebstrang wie im Wolfsburger Bestsellermodell anzutreffen. Sprich: Ein 1,4-Liter-TSI-Benziner mit 150 PS in Kombination mit einem 115 PS starken E-Motor. Die Systemleistung beträgt wie beim Tiguan eHybrid 245 PS/400 Nm. Ob das gut geht? Schliesslich schaffte der VW in unserem Test lediglich 30 bis 40 Kilometer rein elektrisch. Entsprechend befürchten wir, dass der 4,73 Meter lange und 1868 Kilogramm schwere Tarraco noch weniger weit kommt.

Der Seat Tarraco nutzt als Plug-in-Hybrid dieselbe Technik wie der VW Tiguan.

Akku mit 13 statt 9 kWh

Zum Glück erhielt das spanische SUV-Flaggschiff aber eine etwas grössere Batterie (13 kWh statt 9 kWh). Dadurch sind in der Realität ebenfalls rund 30 bis 40 elektrische Kilometer möglich. Aufgrund der grösseren Batterie müssen der Tank (47 statt 60 Liter) sowie der Kofferraum (610 bis 1440 Liter statt 700 bis 1775 Liter) Abstriche in Kauf nehmen. Ist der Akku geladen, kann der Tarraco durchaus sportlich bewegt werden. Beim Sprint auf Tempo 100 ist er dem Tiguan eHybrid ebenbürtig, was auch für die Höchstgeschwindigkeit von 205 km/h gilt. Um in den Genuss beider Motoren zu kommen, muss der Sport-Modus «s-Boost» aktiviert werden, zudem gibt es einen Hybrid- und e-Mode, wobei der E-Motor das Fahrzeug bis 140 km/h allein antreibt.

Kein Lade-Quickie

Ist der Akku leer, dauert es mindestens rund 3,3 Stunden, ehe er wieder vollgeladen ist, da die maximale Ladeleistung auf 3,6 kW beschränkt ist. Entsprechend ist der Spanier nicht fürs Laden während einer Kaffeepause gedacht. Wir luden das Fahrzeug jeweils über Nacht, wobei es auch eine einfache Steckdose tut (Ladezeit: 7,5 Stunden). Auf ein 7-Stufen-DSG muss man wie beim Tiguan eHybrid verzichten, stattdessen sortiert auch im Seat Tarraco e-Hybrid ein 6-Gang-DSG die Fahrstufen. Und analog dem Wolfsburger Bruder hat Seats Plug-in-Hybrid-Variante ebenfalls kein 4x4, da Verbrenner und E-Motor ausschliesslich die Vorderräder antreiben.

Der Seat Tarraco e-Hybrid ist in der Schweiz bereits zu einem Basispreis ab 52'850 Franken erhältlich. Wer hauptsächlich Kurzstrecken fährt, darf zugreifen. Wer lieber 4x4, ein 7-Gang-DSG und ebenfalls 245 PS sein Eigen nennt, sollte den Topbenziner 2.0 TSI (ab 51'600 Franken) ins Auge fassen.



Seat Tarraco 1.4 e-Hybrid	
Leistung (kW/PS)	180/245
Akkugrösse (kWh)	13
Drehmoment (Nm)	400
0 – 100 km/h (s)	7,5
Vmax (km/h)	205
Antrieb	VR
Reichweite (km)	49
Verbrauch l/100 km	2,2
Zuladung (kg)	522
Basispreis CHF ab	52'850.-

Autofahren zum Paketpreis.

Komplettangebot für Privatpersonen.



IONIQ 5¹ 4 × 4

ab CHF

779.-/Mt.²

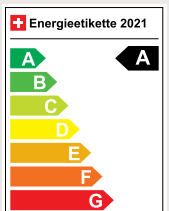
hyundai.ch

 **HYUNDAI** Private

5 MONATLICH WERKSGARANTIE KM UNLIMITIERT *

8 MONATLICH ODER 16000 KM BATTERIE GARANTIE **

Im Angebot inklusive: Fahrzeugnutzung, Versicherung, Ersatzfahrzeug, Wartung und Reparaturen, Reifen, Hyundai Assistance, Fahrzeugsteuer (ZH). Unverbindliche Nettopreisempfehlung (inkl. MwSt. und exkl. Strombetankung). Dieses Angebot gilt exklusiv für private Abnehmer, vorbehaltlich positiver Bonitätsprüfung. Änderungen vorbehalten, gültig bis auf Widerruf. - ¹Origo® (58 kWh, 4WD, 173 kW [235 PS], 605 Nm, Reichweite: 360 km). Normverbrauch gesamt: 18.1 kWh/100 km, CO₂-Ausstoss: 0 g/km, Energieeffizienz-Kat.: A. Fahrweise, Strassen- und Verkehrsverhältnisse, Umwelteinflüsse und Fahrzeugzustand können Verbrauchswerte und die Reichweite beeinflussen. - ²Fixe monatliche Rate: Dauer 48 Mte., Anzahlung CHF 0.-, Fahrleistung 10 000 km pro Jahr. Ein Angebot von Hyundai Private in Zusammenarbeit mit Arval (Schweiz) AG. - *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. - **Nur Hochvoltbatterie. - Mehr Informationen auf hyundai.ch/garantie - Foto: Symbolbild. Angaben ohne Gewähr. Weitere Informationen unter hyundai-private@hyundai.ch



Denke Rohstoff – handle Umwelt

PUBLIREPORTAGE

Innovative, einfach zu verarbeitende Qualitätsprodukte zeichnen die RIWAX-Chemie AG, getreu dem Motto: «Denke Rohstoff – handle Umwelt», seit Jahren als führende Schweizer Herstellerin und Anbieterin von Spezialitäten für die Fahrzeugpflege aus.



Die Produkte-Palette der RIWAX-Chemie AG umfasst Reinigungs- und Pflegeprodukte für den gewerblichen Bereich als auch für die private Anwendung. Und zwar für die professionelle Fahrzeugpflege, für alle Arten von Fahrzeugwaschanlagen, für Autolackierereien, für die hohen Ansprüche der Young- und Oldtimerszene, für die komplette Pflege von Booten und für die Do-it-yourself-Fahrzeugpflege.

Umweltfreundlich & nachhaltig

Die Firma mit Sitz in Zollikofen bei Bern stellt höchste Anforderungen an die Umweltverträglichkeit der Produkte. Bei der Produktentwicklung achtet das Unternehmen stark auf nachhaltige Alternativen bei der Rohstoffauswahl. Dabei spielen nachhaltige Komponenten eine



genauso grosse Rolle wie die Grundeinstellung, keine krebserzeugenden Stoffe zu verwenden.

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

Mit Fahrspass in die Zukunft

Auch im Bereich Ladestationen für Elektroautos geht die RIWAX-Chemie AG mit der Zeit. Die Firma möchte mit einem grünen Gedanken die E-Fahrer dabei unterstützen,



auch weiterhin das Gefühl unbegrenzter Freiheit beim geräuschlosen Davonsiegeln geniessen zu können. Dabei sind die Umweltfreundlichkeit, die Rekuperation (beim Bremsen mit E-Autos wird Energie zurückgewonnen), die relativ einfach konzipierten Motoren, welche eine hohe Leistung generieren, sowie die lange Lebensdauer und der geringe Wartungsbedarf grundlegend.

100 Prozent klimaneutral

Aktiv zu werden und die Umwelt zu schützen, ist für die RIWAX-Chemie AG ein wichtiger Grund, warum sie sich für Photovoltaik entschieden hat. Photovoltaikanlagen beziehen Energie aus der Sonne und wandeln diese direkt in Strom um. Im Gegensatz zu konventionellen Kraftwerken stossen sie kein schädliches CO₂ aus und arbeiten somit zu 100 Prozent klimaneutral. Eine Photovoltaikanlage für

einen 3-Personen-Haushalt kompensiert 45 Tonnen CO₂ in 20 Jahren. Das entspricht einem Wasserverbrauch von 13'000 Liter. Ausserdem macht sie keine Lärm- und Abgasemissionen, benötigt während dem Betrieb keine Brennstoffe und ist dank eigenem Strom unabhängig. RIWAX: aus der Schweiz – für die Schweiz.

www.riwax.ch





Den Vogel abgeschossen

Škoda greift erstmals auf den «Modularen Elektrifizierungsbaukasten» des Volkswagenkonzerns zu und legt mit dem Enyaq iV das neue E-Flaggschiff der Tschechen auf. Dabei ist der Enyaq iV weit mehr als ein Klon seines Wolfsburger Bruders iD.4.

Text: Rafael Künzle

VW durfte vorpreschen, nun ist Škoda an der Reihe, sich beim Modularen Elektrifizierungsbaukasten (MEB) aus dem Volkswagen Konzern zu bedienen. Das Resultat: der Enyaq iV, hergeleitet aus dem keltischen Begriff «Enya» (übersetzt: Quell des Lebens). Klingt fantasievoller als ID.4 – und sieht auch anders aus als der VW-Zwilling. Wem der Enyaq iV nicht gefällt, darf sich damit trösten, dass die Tschechen auf der gleichen Basis bereits ein Coupé vorbereiten, das 2022 auf den Markt kommen soll.

Der Fahrer genießt ein luftiges Raumgefühl.

Flaggschiff und dem Neuling insbesondere im Interieur gefühlt Welten liegen. Der Škoda-typische schwarze Kunststoff-Trauerflor weicht farbenfrohen und natürlichen Produkten: Neben Fasern von Zuckerrüben, recycelten PET-Flaschen und aufbereiteten Textilien bietet der Enyaq iV Sitzbezüge aus natürlicher Schurwolle.

XXL-Infotainment und Mini-Digitalcockpit

Nicht zu übersehen ist neben den hochwertigen Materialien und dem bombastischen Raumgefühl auch der opti-

Grösser und geräumiger als der VW ID.4

Wobei schon unser Testwagen mit den 21-Zoll-Riesenrädern bei Passanten gut ankam. Ein weiteres Highlight wäre das sogenannte Chrystal Face, wie Škoda den optionalen, beleuchtbaren Grill nennt. Ob sich die 2010 Franken extra dafür lohnen, darüber lässt sich streiten.

Unbestritten ist, dass der Enyaq iV den ID.4 nicht nur in der Länge (4,65 Meter) um fünf Zentimeter überragt, sondern diesen auch beim Kofferraumvolumen (585 bis 1710 statt 543 bis 1575 Liter) hinter sich lässt. Dank dem XXL-Radstand von 2,77 Metern reist nicht nur das Gepäck, sondern auch die zweite Reihe beinahe auf Superb-Niveau. Wobei zwischen dem altbewährten





Der Škoda Enyaq iV bietet auf der Rückbank viel Beinfreiheit.



onale 13-Zoll-Infotainment-Bildschirm (Basis: 10 Zoll). Besser als beim glattrasierten ID.4 gefällt uns dabei, dass im Enyaq iV die wichtigsten Knöpfe erhalten bleiben.

Etwas mickrig fiel hingegen das Digitalcockpit aus, welches lediglich 5,3 Zoll aufweist. Die wichtigsten Infos werden aber ohnehin via Head-up-Display mit Augmented Reality in die Frontscheibe projiziert. Das «Kopf-hoch System» ist optional, der Mini-Bildschirm zwingt einen aber quasi zum Kauf.

Zwei Batteriegrößen und drei Leistungsstufen

In der Schweiz ist der Enyaq iV mit zwei Batteriegrößen (58 und 77 kWh), in drei Leistungsstufen (180, 204 und 265 PS) sowie als Heck-

oder Allradantrieb erhältlich. Frei kombinieren kann der Kunde leider nicht: Die kleine Batterie gibt's nur mit dem schwächsten Motor, wer 4x4 will, muss auch die stärkste Motorisierung nehmen. Wir wählten den mittleren Motor, der stets mit Heckantrieb sowie 80-kWh-Batterie anrollt und es am weitesten bringen soll: 521 Kilometer gemäss WLTP, in unserem Test waren es je nach Strecke 350 bis 450 Kilometer. Was während der Fahrt auffällt: Der Start erfolgt flott, 100 km/h sind nach 8,7 Sekunden erreicht, von da an wird's zäher, wobei die Höchstgeschwindigkeit ohnehin auf 160 km/h begrenzt ist. Leider lässt der Enyaq iV analog dem ID.4 kein «One Pedal Driving» zu, bietet aber zumindest drei Rekuperationsstufen (beim iD.4 sind es zwei).

Ladeleistung von bis zu 125 kW

Geladen wird der Enyaq iV mit einer Ladeleistung von bis zu 125 kW. So kann die von uns getestete Batterie in 38 Minuten von 5 auf 80 Prozent geladen werden. An der heimischen Wallbox mit 11 kW dauert der Ladevorgang rund acht Stunden. Zur Sicherheit sind neun Airbags und optional sämtliche aktuell erhältlichen Assistenzsysteme von Škoda mit an Bord. Schief gehen dürfte beim Enyaq iV ohnehin kaum etwas, denn auch die Preise sind moderat: Los geht's bei 42'590 Franken (iV60 mit 180 PS), unseren Testwagen (iV80 mit 204 PS) gibt's ab 47'590 Franken, die Topversion mit Allrad (iV80x mit 265 PS) kostet im Minimum 50'250 Franken. Wir finden: Der Škoda Enyaq iV macht dem Škoda-Logo (bestehend aus Pfeil und Feder) alle Ehre und schießt den Vogel ab.

Škoda Enyaq iV80	
Leistung (kW/PS)	150/204
Akkugröße (kWh)	77,1
Drehmoment (Nm)	310
0 – 100 km/h (s)	8,7
Vmax (km/h)	160
Antrieb	HR
Reichweite (km)	532
Verbrauch/100 km (kWh)	21,6
Zuladung (kg)	379 – 597
Basispreis CHF ab	47'590,-



Die Heckleuchten sind im Markenstil gehalten.

Jetzt wird's SEXY!



Endlich ist Teslas Model Y auch in der Schweiz angekommen. Mit dem grossen Bruder des Model 3 komplettieren die Amerikaner ihre Palette um S, 3 (E) und X und wollen endgültig SEXY werden.

Text: Michael Lusk

In Amerika geht alles etwas schneller. Das gilt auch für die Lancierung von Tesla-Modellen. Während das Model Y dort schon seit März 2020 auf dem Markt ist, musste Europa bis zu diesem September warten. Jetzt wird die Crossover-Variante des Model 3 aber auch in der Schweiz ausgeliefert.

Grosser Bruder des Model 3

Die Verwandtschaft zum Model 3 sieht man dem Newcomer schon auf den ersten Blick an. Allerdings ist das Model Y in natura deutlich grösser, als es auf Bildern wirkt. Mit einer Länge von 4,75 Metern und einer Breite von 1,92 Metern fährt das Model Y schon fast im Oberklasse-Segment mit. Das kommt den Passagieren zugute,

die auch hinten viel Beinfreiheit geniessen. Das Cockpit ist bewusst aufs Wesentliche reduziert, über den

Weil Herr und Frau Schweizer SUV und Allrad ohnehin sexy finden, dürfte das Model Y wohl bald zum neuen Liebling von Tesla avancieren.

grossen Touchscreen in der Mitte wird alles bedient. Im Model Y finden nicht nur bis zu fünf Personen grosszügige Platzverhältnisse vor, auch der Kofferraum ist riesig. Bei umgelegter Rücksitzbank schluckt er bis zu 1900 Liter – dem Grosseinkauf bei Ikea steht also nichts im Weg. Auch wenn die nächste Filiale weiter weg ist. Dank einem 82 kWh grossen Akku und einer Systemleistung von 514 PS ist das Model Y nicht nur in 5,0 Sekunden auf Tempo 100, sondern schafft auch eine Reichweite von über 500 Kilometern. Zumindest, wenn die Leistung nicht dauernd abgerufen wird. Im Test pendelte der Verbrauch je nach Fahrweise zwischen 15 und 18 kWh/100 Kilometer, Zwischenspurts und Überholmanöver gehen gewohnt souverän von der Hand, dank Allrad hat man auch beim Beschleunigen aus Kurven immer Grip. Angesichts des Gebotenen sind auch die Preise äusserst fair, sie beginnen bei 62'000 Franken.

Tesla Model Y	
Leistung (kW/PS)	378/514
Akkugrösse (kWh)	82,0
Drehmoment (Nm)	k. A.
0 - 100 km/h (s)	5
Vmax (km/h)	217
Antrieb	4x4
Reichweite (km)	507
Verbrauch/100 km (kWh)	k. A.
Zuladung (kg)	k. A.
Basispreis CHF ab	62'000.-



E-MOBILITY EINFACH GEDACHT



Durch die Partnerschaft mit swisscharge.ch können Sie als Inhaber einer SOCAR Card e-Tenso Ihre Elektrofahrzeuge europaweit an rund 130'000 Ladepunkten laden oder Strom mit Treibstoff (CH/FL) kombinieren. Die Karte dient nicht nur als ideale Lösung für Ihre Fahrzeuge, sondern ermöglicht Ihnen auch das bargeldlose Zahlen an mehr als 200 SOCAR Tankstellen in der Schweiz und im Fürstentum Liechtenstein.

Möchten Sie Ihre Flotte nachhaltig und wirtschaftlich sinnvoll in Richtung Elektromobilität entwickeln? Zusammen mit unserem Partner autoSense unterziehen wir Ihre Flotte einem e-Mobility-Flottencheck.

Bedürfnisse der Infrastruktur und deren Lösung skizziert Ihnen unser Kooperationspartner simplee in einem persönlichen Gespräch. Kontaktieren Sie uns.



Kontaktieren Sie uns:
info@socarcard.ch oder
071 220 84 84



Hoffnungsträger mit Expa


Die ID-Familie nimmt Fahrt auf. Während der Erstling ID.3 hauptsächlich für den europäischen Markt angedacht ist, soll unser Testwagen, der ID.4, auch in Übersee und im Reich der Mitte für klingelnde Kassen sorgen.

Text: Fabio Simeon

Viele Chinesen und Amerikaner verspüren einen Hang zum Kolossalen, dementsprechend gross fällt die Form des ID.4 aus. Bei der Länge haben sich die Konstrukteure an die Norm gehalten: 4,58 Meter. Bei der Fahrzeugbreite hauen sie mit 1,85 Meter (ohne Aussenspiegel) aber einen raus. Dieses Übermass fällt zum einen auf schmalen Baustellenabschnitten auf, primär aber im Innenraum: Hier gibt's Platz ohne Ende – vor allem für die Passagiere in Reihe eins und zwei.

Love it, touch it or leave it

Das grosszügige Raumgefühl im VW ID.4 wird darüber hinaus durch das aufgeräumte Design verstärkt. Mittelklasse-E-Auto-typisch fährt das SUV mit simplifiziertem Cockpit vor. Zwar gibt's noch displayexterne Touchflächen und einen kleineren Screen als bei den Stromern aus Silicon Valley, «konventionelle» Drucktaster oder Drehregler für das Infotainmentsystem oder die Klimatisierung sucht man im Wolfsburger jedoch vergeblich. Ähnlich rational schaut der ID.4 von aussen aus – abgesehen von den teilschwarzen 21-Zoll-Felgen, welche als Eyecatcher fungieren



Der ID.4 ist das erste vollelektrische SUV mit VW-Logo.



nsionspotenzial



Unter der 4,58 Meter langen Karosserie steckt die bekannte MEB-Plattform.

(müssen). Diese sind beim mindestens 63'650 Franken teuren VW ID.4 1ST Max Pro Performance allerdings schon serienmässig montiert.

Handling überzeugt trotz Übergewicht

Mit dem Design geht die Performance einher: 8,5 Sekunden auf 100 km/h. Das hört sich schleppend an, das 204 PS starke E-Aggregat reicht im Alltag aber problemlos aus. Auch weil die 310 Newtonmeter Drehmoment schon vom Stand aus bereitstehen. Auf der Autobahn punktet der ID.4 mit seinen Assistenzsystemen, auf kurvigen Strassen lässt sich der 2,1 Tonnen schwere Crossover natürlich und agil handeln. Einziger Performance-Wermutstropfen: Der ID.4 kennt kein One-Pedal-Drive.

VW ID.4 Pro	
Leistung (kW/PS)	150/204
Akkugrösse (kWh)	77
Drehmoment (Nm)	310
0 - 100 km/h (s)	8,5
Vmax (km/h)	160
Antrieb	HR
Reichweite (km)	487 - 496
Verbrauch/100 km (kWh)	18
Zuladung (kg)	376 - 536
Basispreis CHF ab	49'650,-

Lade- und Reichweitencheck

Dafür punktet er an der Säule: Am DC-Schnelllader kann der ID.4 seinen 77 kWh grossen Akku serienmässig mit bis zu 125 kW aufladen. Heisst: Wenn's die Ladeinfrastruktur zulässt, lädt der ID.4 seine Batterie von 10 auf 80 % in unter 40 Minuten auf. An der redaktionseigenen Wallbox mit 11 kW Leistung benötigt unser Testwagen für eine Vollladung knapp 8 Stunden. Als Maximalreichweite rechnet VW mit 508 bis 522 WLTP-Kilometern. In urbanen Gegenden, seinem Lieblingshabitat, zeigte unser ID.4 einen Verbrauch von 18 kWh auf 100 Kilometer an. Dies entspricht einer Alltags-Reichweite von circa 430 Kilometern.

Starker Schwede!

Der Volvo XC40 P8 Recharge Pure Electric ist mit 408 PS das stärkste Modell der Kompakt-SUV-Baureihe. Mit 2,2 Tonnen Gewicht aber gleichzeitig auch das dickste. Der Elektro-XC40 ist enorme 600 Kilo schwerer als sein Benzinbruder T3.

Text: Mario Borri

Flüsterleise, pfeilschnell und lokal emissionsfrei: Elektroautos haben viele Vorzüge. Mit leistungsstarkem Akku bieten sie auch ausreichend Reichweite und sind voll alltagstauglich. Doch genau das ist das Problem – je grösser die Batterie, desto schwerer das Auto. Die sogenannten Full-Size-Modelle wie der Audi e-Tron, der Tesla Model X oder der Mercedes-Benz EQC wiegen allesamt weit über 2,5 Tonnen. Aber selbst kompaktere E-Modelle wie unser Volvo XC40 P8 Recharge Pure Electric leiden an Übergewicht. Wie krass das Mehrgewicht der Elektrokomponenten beim Schweden ist, zeigt sich bei einem Blick in die Fahrzeugausweise von zwei unterschiedlichen XC40 – dem Recharge und dem Basis-XC40 T3 mit 3-Zylinder-Benziner: 2241 Kilo sind beim E-Testwagen aufgeführt, 1663 Kilo beim T3 – das sind fast 600 Kilo Differenz!

Wie in einer Achterbahn

Noch krasser ist allerdings, dass man beim Fahren praktisch nichts von den Zusatzpfunden merkt. Die vom Start weg anstehenden 660 Nm Drehmoment der beiden je 204 PS starken Elektromotoren schießen den E-XC40 in irrwitzigem Tempo vorwärts. Dank Allradantrieb drehen die Räder keinen Millimeter durch. Das Gefühl dabei ist ähnlich wie in einer beschleunigenden Achter-



Den Google Assistant gibt es künftig für alle neuen Volvo XC40



Ob Wallbox, Haushaltsteckdose oder Schnelllader: Der Volvo XC40 Recharge lässt sich überall mit Strom betanken.

bahn. Und auch im Volvo beginnen die Passagiere zu schreien. An einer Ampel hätten sogar Supersportwagen Mühe, bis Tempo 60 mitzuhalten.

350 Kilometer Reichweite ausreichend

Allzu viele solcher Kavaliertests sollte man allerdings nicht hinlegen. Das schränkt die Reichweite ein. Wie viele Kilometer jeweils übrig bleiben, kann man beim Volvo-Stromer übrigens nicht ablesen, nur der Akkustand in Prozent wird angegeben. Wer es wissen will, muss den Google-Assistenten fragen: «Hey Google, wie weit komme ich noch?» Theoretisch beträgt die Reichweite 418 Kilometer, der Computer sprach nach dem Volltanken von 350, was für den Alltag gut ausreicht.

Auch beim Fahrkomfort und der Fahrdynamik ist das Gewicht kaum zu spüren. Wie alle XC40 gleitet auch der P8 ruhig über den Asphalt, hält Fahrbahnunebenheiten souverän



von den Passagieren fern und mag schnelle Kurvenfahrten nicht wirklich – obwohl er sich dabei dank tieferem Schwerpunkt etwas weniger ausgeprägt zur Seite neigt. Praktisch: In der Stadt kann man mit dem Elektro-Schweden mit einem Pedal fahren. Nimmt man den Fuss vom Gas, verzögert der Wagen bis zum Stillstand.

Der XC40 spricht Android

Im Interieur gibt es optisch keine Unterschiede zu den konventionellen XC40. Alles ist digital, gewohnt stylish und hochwertig. Auch das Platzangebot für Passagiere und Gepäck ist identisch. Anders ist einzig das Infotainmentsystem. Der Strom-XC40 spricht Android und beherrscht unter anderem Google Maps und wie erwähnt den Google Assistant. Mit dem Sprachbefehl «Hey Google» kann man das System nach dem Weg fragen, einen Tisch im Restaurant reservieren oder die Temperatur im Fahrzeug ändern. Das System gibt es zukünftig übrigens für alle neuen XC40. ■

Volvo XC40 P8 Recharge	
Leistung (kW/PS)	300/408
Akkugröße (kWh)	78
Drehmoment (Nm)	660
0 – 100 km/h (s)	4,9
Vmax (km/h)	180
Antrieb	4x4
Reichweite (km)	418
Verbrauch/100 km (kWh)	23,8 – 25
Zuladung (kg)	451 – 537
Basispreis CHF ab	59'500,-

Die beste eTankkarte für Flotten: einfach und transparent

Mandy Kästner, Geschäftsführerin Allane Mobility Consulting, spricht im Interview mit electric WOW über die eTankkarte und weitere Lösungen von Allane Mobility Consulting.

electric WOW: Allane Mobility Consulting lancierte zu Beginn des Jahres mit der eTankkarte eine Dienstleistung, welche sich exklusiv an Fahrer von Elektroautos richtet. Was führte zu dieser Idee?

Mandy Kästner: Nachhaltigkeit spielt in Unternehmen, gerade in der Automobilbranche, eine sehr wichtige Rolle. Ein wichtiger Bestandteil der Unternehmensziele unserer Kundinnen und Kunden sind Nachhaltigkeitsziele und damit die Verringerung der CO₂-Emission. Wir möchten sie dabei unterstützen. Unser Ziel ist es, in diesem Bereich Vorbild zu sein. Wir fördern die Nutzung und Integration von E-Fahrzeugen in die bestehenden Flotten und gestalten den Alltag von Fahrern und Flottenmanagern so einfach wie möglich. Einen innovativen Beitrag dazu liefert auch unsere eTankkarte.

Können Sie uns mitteilen, wie das Angebot vom Markt angenommen wird?

Bitte haben Sie Verständnis, dass wir keine Namen oder konkreten Zahlen nennen. Aber ich kann Ihnen mitteilen, dass bereits erste Kundinnen und Kunden unser Angebot nutzen. Die Lancierung

war ein Erfolg für uns. Die Entwicklung liegt auf der Hand. Die Anstrengung von Schweizer Unternehmen, ihren ökologischen Fussabdruck zu verringern, ist für uns omnipräsent. Alle unsere Kundinnen und Kunden haben E-Fahrzeuge im Bestand ihrer Flotten und der Prozentanteil wird immer grösser. Einige Flotten davon sollten bereits 2025 zu 100 % auf E-Fahrzeuge umgestellt werden. Das stimmt uns sehr positiv.

Was unterscheidet die eTankkarte von anderen Angeboten?

Mit der rasanten Zunahme von E-Fahrzeugen stieg auch die Anzahl an Ladesäulen und damit auch jene der Betreiber und Stromlieferanten. Das Resultat: Es entstand ein schwer durchschaubarer Dschungel an Tarifen. Eine herausfordernde Situation für die Fuhrparkleitenden und Kostenverantwortlichen. Mit unserer eTankkarte gibt es einen einheitlichen Tarif für alle Ladepunkte. Damit

ist eine exakte Planung möglich und die Verantwortlichen können die Stromkosten belastbar in den TCO berücksichtigen, da es keine Überraschungen der regionalen Tarife gibt. Das ist einzigartig.

Was genau kann die intelligente Wallbox?

Mit dem prozentualen Anstieg von E-Fahrzeugen in Flotten wird auch das Lastenmanagement zur sicheren und optimalen Stromnutzung ein wichtiger





Aspekt. Wir verbessern das Lastenmanagement durch die intelligenten Wallboxen wesentlich. Wird das Fahrzeug zu Hause geladen, wird der Ladevorgang so gesteuert, dass die Ladung in Zeiten geschieht, wo das Stromnetz weniger belastet ist. Dazu kann, wie schon erwähnt, dank der Wallbox im Detail erfasst werden, wer wann und wo wie viel Strom bezieht.

Muss sich der Kunde an verschiedene Anlaufstellen wenden?

Nein, wir sind der einzige Ansprechpartner und koordinieren alles. Unsere Kundinnen und Kunden erhalten alles aus einer Hand. Damit vereinfachen wir die Kommunikation und verringern den Aufwand für Flottenmanager erheblich.

Welche Leistungen beinhaltet das Angebot?

Wir begleiten und unterstützen unsere Kundinnen und Kunden von Beginn an – von der Beratung und Planung der eigenen Ladeinfrastruktur über die Installation bis hin zur Auswahl der Finanzierungsmöglichkeiten. Zudem bieten wir unseren Kunden eine individuelle und umfangreiche Betreuung. Wir freuen uns sehr, bereits einige Kundinnen und Kunden von diesen Vorteilen und der Einfachheit überzeugt zu haben.

Ist die Schweiz das erste Land, in dem Sie die eTankkarte auf den Markt bringen?

Ganz genau, es handelt sich um eine Premiere! Die Schweiz ist nach wie vor ein Land der Elektromobilität. Die COVID-

19-Pandemie hat den Schweizer Automobilmarkt 2020 zwar hart getroffen – die Neuzulassungen von Personenwagen gingen um 23,7 Prozent zurück – aber die Fahrzeuge mit alternativen Antrieben verzeichneten massive Zuwachsraten. Bei reinen Elektrofahrzeugen betrug die Anzahl Neuzulassungen 19'765, das ist eine Zuwachsrate von 49,8 Prozent. Eine Entwicklung, welche sich fortsetzen wird.

Richtet sich das Angebot ausschliesslich an Firmenflotten oder ist die Dienstleistung auch für Privatpersonen zugänglich?

Wir konzentrieren uns mit unserem Angebot ausschliesslich auf Firmenflotten.

Ist man an bestimmte Automarken gebunden?

Nein, ist man nicht. Das Angebot ist für alle E-Fahrzeuge einsetzbar.

Wie sieht es aus betreffend Finanzierung der E-Fahrzeuge und der entsprechenden Ladestationen? Bestehen verschiedene Angebotsvarianten oder ist man an ein Finanzierungsmodell – Kauf oder Leasing – gebunden?

Nein, man ist nicht gebunden. Grundsätzlich können die Ladeinfrastruktur sowie die Elektrofahrzeuge gekauft oder geleast werden. Darüber beraten wir unsere Kundinnen und Kunden im Detail.

Apropos Ladestationen: Inwiefern unterstützen Sie die Kunden bei den administrativen Herausforderungen, der Planung und der Installation der Wallboxen?

Wie erwähnt bieten wir unseren Kunden Unterstützung von A bis Z. Wir begutachten die bestehende Elektroinfrastruktur, organisieren die Planung und installieren die Wallboxen mit unseren Partnern vor Ort. Wir kümmern uns ebenfalls um die amtlichen Bewilligungen und etwaige Fördermittel.

Was passiert nach Ablauf der Vertragslaufzeit mit der Infrastruktur?

Dies ist abhängig von Finanzierungsart und Wunsch unserer Kundinnen und Kunden.

Besteht die Möglichkeit, dass Angehörige und Bekannte, die ebenfalls ein E-Auto besitzen, ihr Fahrzeug an derselben Station aufladen?

Absolut. Mit einer separaten eTankkarte ist das möglich – so können auch Angehörige und Bekannte über den Ladepunkt Strom beziehen. Die Abrechnung erfolgt in diesem Fall separat und direkt mit dem Halter der eTankkarte.

Die Tarife und Roaminggebühren variieren je nach Anbieter stark, was die Kalkulation der Stromausgaben für Flottenverantwortliche erschwert. Wie wird diese Problematik bei Allane Mobility Consulting gehandhabt?

Wir haben fixe und einheitliche Tarife kalkuliert, sowohl für das In- als auch Ausland. Dadurch garantieren wir ein einfaches sowie transparentes Laden. Dies erlaubt Flottenverantwortlichen eine präzise Kalkulation.

Obwohl meist zuhause oder am Arbeitsplatz geladen wird, müssen E-Fahrzeuge ab und an auch unterwegs geladen werden. Wie steht es um das Ladestations-Netzwerk?

Wir sind der grösste Infrastrukturanbieter mit Zugang zu knapp 4500 Ladepunkten in der Schweiz und mehr als 35'000 Ladepunkten in Europa. Zudem gibt es eine Live-Anzeige, wo es in der Nähe Ladepunkte gibt und ob diese verfügbar sind.

Notfälle ereignen sich oft in den ungünstigsten Momenten. An wen können sich die Kunden von Allane Mobility Consulting im Ernstfall wenden?

Unser Kundenservice steht unseren Kundinnen und Kunden jederzeit zur Verfügung. Bei Notfällen sind wir über unsere 24/7-Hotline erreichbar.



Allane Mobility Consulting AG
Mandy Kästner
Geschäftsführerin
mandy.kaestner@mobility-consulting.com
+41 79 123 96 16

SIXT mobility
consulting

R-M setzt neue Massstäbe

PUBLIREPORTAGE



100 Jahre nach seiner Gründung revolutioniert R-M mit der Einführung seiner neuen wasserbasierten Lacklinie AGILIS die Autoreparaturlackindustrie.

Mit dem niedrigsten VOC-Gehalt und der höchsten Ökoeffektivität, die es je gab, revolutioniert die neue Produktlinie den globalen Markt für wasserbasierte Premium-Autoreparaturlacke. Dank seiner fortschrittlichen Produktivität hilft AGILIS Carrosseriebetrieben, ihre Leistung noch weiter zu steigern. Als innovative Antwort auf aktuelle und künftige Herausforderungen verfügt AGILIS über eine neue Pigmenttechnologie und gewährleistet einen schnelleren Prozess durch eine einfachere Anwendung mit Millionen von Farbabstimmungen zur Auswahl.

Spezielle Lösungen für AGILIS-Anwender

AGILIS-Anwender profitieren von einem kompletten Satz speziell entwickelter Lösungen zur Rationalisierung aller Prozesse in der Lackiererei. Die ergonomische neue Arbeitsstation von AGILIS gewährleistet eine schnelle Cloud-Verbindung zur R-M-Farbfindungssoftware und zum Online-Management technischer Informationen. Digitale Farberkennungsgeräte wie das Colortronic 12/6 sind vollständig mit AGILIS kompatibel und ermöglichen eine genauere und effizientere Farbestimmung.

«Die Entwicklung nachhaltiger Lösungen ist unser Hauptanliegen. Unsere Kunden können nur dann erfolgreich sein, wenn Produkte, Lösungen und Technologien einen Mehrwert für die Umwelt, die

AGILIS ist ein wesentlicher Beitrag zu einer nachhaltigen Zukunft in der Autobranche.

Gesellschaft und die Wirtschaft schaffen. Mit AGILIS sind wir einen grossen Schritt voraus und können allen Kunden eine Wasserbasislacklinie anbieten, die die aktuellen Standards übertrifft», sagt Alexander Bru, Geschäftsführer, BASF Coatings Services AG. «Im Vergleich zu den bestehenden Basislacklinien auf dem Markt können die Kunden mit Einsparungen von bis zu 35 Prozent bei den Gesamtprozesszeiten durch schnellere Applikation und kürzere Abluftzeiten rechnen. Weitere 20 Prozent können durch einen geringeren Materialverbrauch eingespart werden», fügt er hinzu.

Nachhaltigstes Lacksystem der Branche

Mit weniger als 250 Gramm pro Liter übertrifft AGILIS alle globalen VOC-Anforderungen, erreicht so den niedrigsten VOC-Gehalt und ist somit das nachhaltigste Lacksystem in der Branche. Neben dem innovativen und zukunftsweisenden AGILIS Wasserbasislacksystem profitieren die Kunden auch von einer breiten Palette an Werkzeugen und Dienstleistungen, die Prozesse auf allen Ebenen optimieren und die tägliche Arbeit erleichtern. Dazu gehört ARRANGE, ein ergonomisch neu gestaltetes Mischregal mit nahtlos integriertem Design und digitalem Touchscreen. Darüber hinaus haben AGILIS Carrosseriebetriebe die Möglichkeit, sich durch APPROVE zertifizieren zu lassen, um als umweltfreundliche und nachhaltige Dienstleister anerkannt zu werden, was für Kunden, Versicherungsgesellschaften, Fuhrparks, Automobilhersteller und andere Interessengruppen einen wichtigen Mehrwert darstellt.

www.agilis.rmpaint.com



GRÜNE SEITEN

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

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





GENERAL- IMPORTEURE

AMAG Import AG

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

BMW (Schweiz) AG

Industriestrasse 20
CH-8157 Dielsdorf
+41 58 269 11 11
corporate-sales@bmw.ch
www.bmwgroup-business.ch

Citroën

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

DS Automobiles

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

Fiat

Stellantis - FCA Switzerland SA
Zürcherstrasse 111
CH-8952 Schlieren
+41 44 556 20 01
fleet.switzerland@fcagroup.com
www.fiat.ch

Ford Motor Company (Switzerland) SA

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

Honda Motor Europe Ltd., Bracknell

Rue de la Bergère 5
CH-1242 Satigny
+41 800 036 036
info@honda.ch
www.honda.ch

HYUNDAI SUISSE

BERSAN Automotive Switzerland AG
Brandbachstrasse 6
CH-8305 Dietlikon
+41 44 816 43 00
info@hyundai.ch
www.hyundai.ch

JAC Schweiz

Bremgarterstrasse 75
CH-5610 Wohlen
+41 56 622 13 43
info@jac-schweiz.ch
www.jac-schweiz.ch

Jaguar Land Rover Schweiz AG

Emil-Frey-Strasse
CH-5745 Safenwil
+41 62 788 88 33
info@jaguar.ch
www.jaguar.ch

Jeep

Stellantis - FCA Switzerland SA
Zürcherstrasse 111
CH-8952 Schlieren
+41 44 556 20 01
fleet.switzerland@fcagroup.com
www.jeep.ch

Kia Schweiz AG

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

KYBURZ Switzerland AG

Shedweg 2 - 8
CH-8427 Freienstein
+41 44 865 63 63
info@kyburz-switzerland.ch
www.kyburz-switzerland.ch

MAN Truck & Bus Schweiz AG

Tannstrasse 1
CH-8112 Otelfingen
+41 44 847 11 11
mtb.schweiz@man.eu
www.mantruckandbus.ch

Maxomotive Schweiz AG

Brandbachstrasse 6
CH-8305 Dietlikon
+41 44 816 45 00
info@maxusmotors.ch
www.maxusmotors.ch

Mazda (Suisse) SA

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

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

**Nissan Center Europe GmbH
Zweigniederlassung (Urdorf)**
Bergermoosstrasse 4
CH-8902 Urdorf
+41 800 86 09 00 (kostenfrei innerhalb der Schweiz)
switzerland@nissan-services.eu
www.nissan.ch

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

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

Polestar Automotive Switzerland GmbH
Oetenbachgasse 1a
CH-8001 Zürich
+41 800 564 519
fleet.ch@polestar.com
www.polestar.com

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

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

RENAULT TRUCKS (SCHWEIZ) AG
Heimstrasse 45
CH-8953 Dietikon
+41 44 746 65 65
sales.ch@renault-trucks.com
www.renault-trucks.ch

Smart
Bernstrasse 55
CH-8952 Schlieren
+41 44 755 80 00
backoffice_fleet_ch@daimler.com
www.mercedes-benz.ch/FLEET

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

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

Volvo Car Switzerland AG
Schaffhauserstrasse 550
CH-8052 Zürich
+41 800 810 811
ifleet@volvocars.com
www.volvocars.ch



**GENERAL-
IMPORTEURE**

ALLE HOTELS MIT LADEMÖGLICHKEIT

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



HOTELS



HÄNDLER/ UNTERHALT

Auto Marti AG

Hallmattstrasse 33
CH-3172 Niederwangen
+41 31 985 10 10
info@automarti.ch
www.automarti.ch

Autoteile Wetzikon AG

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

Binelli Automobile AG, Filiale Zürich-City

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

Binelli Automobile AG, Filiale Zürich

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

Binelli Automobile AG, Filiale Baar

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

Binelli Automobile AG, Filiale Adliswil

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

Bosch Car Service

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

e-Auto Kunz Eco Center by Auto Kunz AG

Bremgarterstrasse 75
CH-5610 Wohlen
+41 56 622 13 43
verkauf@autokunz.ch
www.autokunz.ch

Emil Frey AG, Filialeitung

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

Garage Gautschi AG

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

Hammer Auto Center AG

Rüeggisingerstrasse 61
CH-6021 Emmenbrücke
+41 41 288 88 88
info@hac.ch
www.hammerautocenter.ch

INSTADRIVE GmbH

Hertensteinstrasse 51
CH-6004 Luzern
0800 56 42 59
sales@insta-drive.com
www.insta-drive.com

Küng Automobile AG

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

Park Garage Thalwil AG

Seestrasse 47
CH-8800 Thalwil
+41 43 466 56 56
info@pgth.ch
www.parkgaragen.ch

Park Garage Küsnacht AG

Seestrasse 115 / 117
CH-8700 Küsnacht
+41 44 914 36 36
mail@pgth.ch
www.parkgaragen.ch

Mercedes-Benz Automobil AG, Zweigniederlassung Zürich-Nord

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

Swiss Import von Rotz AG

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

AUTEF GmbH

Kreuzmatte 1D
CH-6260 Reiden
+41 62 758 59 00
info@autef.ch
www.autef.ch

Autocomp IT AG

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

CG Car-Garantie Versicherungs-AG

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

Enterprise

Balz-Zimmermann Strasse 34 – 38
CH-8302 Kloten
+41 848 44 55 22
www.enterprise.ch

KSU A-TECHNIK AG

Lägernstrasse 11
CH-5610 Wohlen
+41 56 619 77 77
info@ksu.ch
www.ksu.ch

PLUG'N ROLL powered by Repower

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

Quality1 AG

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

Walter Hasler AG

Schützenweg 4
CH-5070 Frick
+41 62 865 05 50
info@hasler-garage.ch
www.hasler-mercedes.ch

RIWAX-Chemie AG

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

Allane Mobility Consulting AG

Grossmattstrasse 9
CH-8902 Urdorf
+41 44 817 81 99
switzerland@mobility-consulting.com
mobility-consulting.com

Sortimo Walter Rüegg AG

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

TCS

Bahnhofstrasse 5
CH-3322 Urtenen-Schönbühl
+41 58 827 36 22
kamb2b@tcs.ch
www.tcs.ch

Valeo Service Deutschland GmbH

Balcke-Dürr-Allee 1
D-40882 Ratingen
+49 800 8692840
vsa.ratingen-hotline.mailbox@valeo.com
www.valeoservice.de

WWZ Energie AG

Chollerstrasse 24
CH-6301 Zug
+41 41 748 45 45
info@wwz.ch
www.wwz.ch



**DIENST-
LEISTUNGEN**



REIFEN/FELGEN

ADAM TOURING

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

Bridgestone Europe NV/SA, Niederlassung Schweiz

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

Continental Suisse SA

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

Goodyear Suisse SA

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

Nokian Tyres AG Schweiz

Rütistrasse 17
CH-8957 Schlieren
+41 44 578 56 16
switzerland@nokiantyres.com
www.nokiantyres.ch

André Koch AG

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

Bott Schweiz AG

Vorhard 2
CH-5312 Döttingen
+41 56 268 72 72
info@bott.ch
www.bott.ch

Glasurit Autoreparaturlacke

BASF Coatings Services AG
Churerstrasse 78
CH-8808 Pfäffikon SZ
+41 800 880 400
glasurit.ch@basf.com
www.ecobalance.glasurit.com/de/

PNEU EGGER

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

Pirelli Tyre (Suisse) SA

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

RONAL AG

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

Wheelnews

c/o CARTEC Carrosserie-Technik AG
Bresteneggstrasse 1
CH-5033 Buchs AG
+41 58 710 31 20
info@wheelnews.ch
www.wheelnews.ch

MAHLE Aftermarket GmbH

Pragstraße 26 - 46
D-70376 Stuttgart
+49 711 501-0
info@mahle-aftermarket.com
www.mahle-aftermarket.com

R-M Autoreparaturlacke

BASF Coatings Services AG
Churerstrasse 78
CH-8808 Pfäffikon SZ
+41 800 11 22 00
rmpaint@basf.com
<https://esense.rmpaint.com/ch-de/index.html>



PRODUKTE/ ZUBEHÖR

Juice Technology AG
Kasernenstrasse 2
CH-8184 Bachenbülach
+41 41 510 02 19
info@juice-technology.com
www.juice-world.com

Migrol AG
Badenerstrasse 569
CH-8048 Zürich
+41 44 495 11 11
info@migrol.ch
www.migrol.ch

MOVE Mobility AG
Route du Lavapesson 2
CH-1763 Granges-Paccot
+41 26 322 34 01
info@move.ch
www.move.ch

REMA-TIP TOP Vulc-Material AG
Birmensdorferstrasse 30
CH-8902 Urdorf
+41 44 735 82 82
info@e-powercube.ch
www.e-powercube.ch

Schneider Electric (Schweiz) AG
Schermenwaldstrasse 11
CH-3063 Ittingen
+41 31 917 45 90
customer-care.ch@se.com
www.se.com/ch/de/

Shell (Switzerland) AG
Baarermatte
CH-6340 Baar
+41 41 769 44 44
card-service-ch@shell.com
www.shell.ch

autolina.ch ag
Bahnhofstrasse 24C
CH-8570 Weinfelden
+41 71 620 30 00
service@autolina.ch
www.autolina.ch

CARAUKTION AG
Betti 73
CH-8856 Tuggen
+41 55 533 40 00
info@carauktion.ch
www.carauktion.ch

simplee AG
Im Schörl 5
CH-8600 Dübendorf
+41 58 510 89 00
hallo@simplee-energy.ch
www.simplee-energy.ch

SOCAR Energy Switzerland GmbH
Nüscherstrasse 24
CH-8001 Zürich
+41 44 214 41 11
socarinfo@socarenergy.com
www.socarenergy.ch

Südo AG
Müslistrasse 43
CH-8957 Spreitenbach
+41 44 439 90 50
info@suedo.ch
www.suedo.ch

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

The Mobility House AG
Technoparkstrasse 1
CH-8005 Zürich
+41 43 508 27 31
sales@mobilityhouse.com
www.mobilityhouse.com

CAR FOR YOU AG
Badenerstrasse 456
CH-8048 Zürich
+41 43 588 10 00
info@carforyou.ch
www.carforyou.ch

Scout24 Schweiz AG
AutoScout24
Industriestrasse 44
CH-3175 Flamatt
+41 31 744 21 31
info@autoscout24.ch
www.autoscout24.ch



LADESTATIONEN / LADEKARTEN



ONLINEBÖRSEN



VERBÄNDE/ ÖFFENTLICHE PARTNER

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

Der Schweizer Mobilitätsverband (sffv)
Stropfelstrasse 19
CH-5417 Untersiggenthal
+41 44 542 10 65
info@sffv.ch
www.mobilitaetsverband.ch

Roadmap Elektromobilität 2022
+41 32 933 88 69
info@roadmap-elektromobilitaet.ch
www.roadmap-elektromobilitaet.ch

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

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

Smart Rider (Beratungsstelle für Unfallverhütung - BFU)
Hodlerstrasse 5a
CH-3011 Bern
+41 31 390 22 08
verkehrsverhalten@bfu.ch
www.smartrider.ch

Swiss eMobility
c/o Mobilitätsakademie des TCS
Maulbeerstrasse 10
CH-3001 Bern
+41 58 827 34 16
info@swiss-emobility.ch
www.swiss-emobility.ch



CARSHARING



RECYCLING



PEUGEOT
PROFESSIONAL

DER NEUE e-EXPERT

Full electric

bis zu 330 km Reichweite (WLTP)*
in 30 Minuten zu 80% aufladen** - Nutzlastgewicht: bis zu 1199 kg

* WLTP-Zyklus, Standard 2019, entspricht 300 km WLTP. ** An öffentlichen 100-kW-Ladestationen.



INTERNATIONAL VAN OF THE YEAR 2021

MARKTÜBERSICHT

ELEKTROAUTOS

Modell	Aiways U5 FL1	Aiways U5 FL3	Aixam e-City	Aixam e-City Coupe	Audi e-tron 50	Audi e-tron SB 50	Audi e-tron 55	Audi e-tron SB 55	Audi e-tron S	Audi e-tron SB S
Karosserie	SUV	SUV	HA	CO	SUV	SUV	SUV	SUV	SUV	SUV
Leistung (kW/PS)	125/170	150/204	6/8	6/8	230/313	230/313	300/408	300/408	370/503	370/503
Akkugrösse (kWh)	k. A.	63	k. A.	k. A.	64	64	86	86	86	86
Drehmoment (Nm)	k. A.	310	50	50	540	540	664	664	973	973
0 – 100 km/h (s)	8.5	7.8	k. A.	k. A.	6.8	6.8	5.7	5.7	4.5	4.5
V _{max} (km/h)	160	160	45	45	190	190	200	200	210	210
Antrieb	VR	VR	VR	VR	4x4	4x4	4x4	4x4	4x4	4x4
Reichweite (km)	k. A.	410	80 – 130	80 – 130	338	330	358 – 436	358 – 436	371	375
Verbrauch/100 km (kWh)	16.6	17.4	k. A.	k. A.	21,7 – 26,1	21,1 – 25,9	22,4 – 26,4	25,8 – 28,1	26,2 – 28,4	25,8 – 28,1
Zuladung (kg)	360	385	175	175	595	595	565	630	515	515
Basispreis CHF ab	k. A.	43'600.–	23'800.–	24'800.–	79'610.–	86'480.–	91'900.–	106'780.–	103'100.–	106'780.–

ELEKTROAUTOS

Modell	Audi e-tron GT	Audi RS e-tron GT	Audi Q4 35 e-tron	Audi Q4 SB 35 e-tron	Audi Q4 40 e-tron	Audi Q4 SB 40 e-tron	Audi Q4 45 e-tron quattro	Audi Q4 50 e-tron quattro	Audi Q4 SB 50 e-tron quattro	BMW i3
Karosserie	SA	SA	SUV	SUV	SUV	SUV	SUV	SUV	SUV	HA
Leistung (kW/PS)	350/476	440/598	125/170	125/170	150/204	150/204	195/265	220/299	220/299	125/170
Akkugrösse (kWh)	83.7	83.7	51.5	51.5	76.6	76.6	76.6	76.6	76.6	37.9
Drehmoment (Nm)	640	830	310	310	310	310	425	460	460	250
0 – 100 km/h (s)	4.1	3.3	9	9	8.5	8.5	6.9	6.2	6.2	7.3
V _{max} (km/h)	245	250	160	160	160	160	180	180	180	150
Antrieb	4x4	4x4	HR	HR	HR	HR	4x4	4x4	4x4	HR
Reichweite (km)	488	465	341	341	520	520	490	488	488	285 – 308
Verbrauch/100 km (kWh)	19.9 – 21.8	20.6 – 21.7	17.0 – 19.1	16.6 – 18.7	17.3 – 20.0	16.8 – 19.6	17.9 – 21.3	18.0 – 21.3	17.5 – 20.9	15.3 – 16.3
Zuladung (kg)	490	440	510	505	515	505	510	510	500	440
Basispreis CHF ab	116'500.–	156'270.–	47'800.–	49'750.–	54'800.–	56'750.–	58'350.–	61'850.–	63'800.–	41'400.–

ELEKTROAUTOS

Modell	BMW i3 S	BMW i4 40	BMW i4 M50	BMW iX3	BMW iX 40	BMW iX 50	Citroen Ami	Citroen e-Berlingo	Citroen e-C4	Citroen e-Space Tourer
Karosserie	HA	CO	CO	SUV	SUV	SUV	CO	MPV	HA	MPV
Leistung (kW/PS)	135/184	250/340	400/544	210/286	240/326	385/523	6/8	136/100	100/136	100/136
Akkugrösse (kWh)	37.9	80.7	80.7	73.8	71	105.2	5.5	50	50	50
Drehmoment (Nm)	270	430	795	400	630	765	k. A.	260	260	260
0 – 100 km/h (s)	6.9	5.7	3.9	6.8	6.1	4.6	k. A.	11.7	9.7	13.1
V _{max} (km/h)	160	190	225	180	200	200	45	135	150	130
Antrieb	HR	HR	4x4	HR	4x4	4x4	VR	VR	VR	VR
Reichweite (km)	279 – 284	585	513	453 – 461	398 – 425	591 – 631	75	285	350	230
Verbrauch/100 km (kWh)	16.2 – 16.5	16.1 – 19.1	18.0 – 22.5	18.5 – 18.9	19.3 – 21.0	19.8 – 21.4	k. A.	19.3 – 19.7	16.6	28.2
Zuladung (kg)	440	490	520	545	645	591 – 630	144	358	345	800
Basispreis CHF ab	45'500.–	69'900.–	86'900.–	78'900.–	98'700.–	115'900.–	7'470.–	32'900.–	32'900.–	46'900.–

ELEKTROAUTOS

Modell	Citroen e-Space Tourer	Cupra Born 45	Cupra Born 58	Cupra Born 58 e-boost	Cupra Born 77 e-boost	Dacia Spring	DS3 Crossback E-Tense	e.GO Live 60 / Next	Fiat 500e	Fiat 500e
Karosserie	MPV	HA	HA	HA	HA	SUV	SUV	HA	HA	HA
Leistung (kW/PS)	100/136	110/150	150/204	170/231	170/231	33/45	100/136	57/78	70/95	87/118
Akkugrösse (kWh)	75	45	58	58	77	27.4	50	21.2	23.8	42
Drehmoment (Nm)	260	275	310	310	330	125	260	k. A.	220	220
0 – 100 km/h (s)	13.1	8.9	7.3	6.6	7	19.1	8.7	k. A.	9.5	9
V _{max} (km/h)	130	160	160	160	160	125	150	125	135	150
Antrieb	VR	HR	HR	HR	HR	VR	VR	VR	VR	VR
Reichweite (km)	330	349	427	420	540	230 – 305	320	171	198	298 – 320
Verbrauch/100 km (kWh)	28.2	15	15.4	k. A.	k. A.	13.9	18.3	18.3	13	13.9
Zuladung (kg)	800	k. A.	449	k. A.	k. A.	288	377	233 – 261	330	330
Basispreis CHF ab	46'900.–	k. A.	35'700.–	k. A.	k. A.	18'990.–	36'950.–	k. A.	26'990.–	32'790.–

MARKTÜBERSICHT

ELEKTROAUTOS

Modell	Fiat 500e 3+1	Fiat 500e	Ford Mustang Mach E	Ford Mustang Mach E AWD	Ford Mustang Mach E	Ford Mustang Mach E AWD	Ford Mustang Mach E GT AWD	Genesis G80 Electrified	Genesis GV60 Electrified	Genesis GV60 Electrified AWD
Karosserie	HA	CA	SUV	SUV	SUV	SUV	SUV	SA	SUV	SUV
Leistung (kW/PS)	87/118	87/118	198/269	198/269	216/294	258/351	358/487	272/200	168/229	234/318
Akkugrösse (kWh)	42	42	68	68	88	88	88	87.2	77.4	77.4
Drehmoment (Nm)	220	220	430	580	430	580	860	700	350	605
0 – 100 km/h (s)	9	9	6.9	6.3	7	5.8	4.4	4.9	k. A.	k. A.
V _{max} (km/h)	150	150	180	180	180	180	200	k. A.	k. A.	k. A.
Antrieb	VR	VR	HR	4x4	HR	4x4	4x4	4x4	HR	4x4
Reichweite (km)	298 – 320	298 – 320	440	400	610	540	500	427	451	380 – 400
Verbrauch/100 km (kWh)	13.9	13.9	17.2	19.5	16.5	18.7	20	k. A.	k. A.	k. A.
Zuladung (kg)	330	330	511	502	445	433	369	k. A.	k. A.	k. A.
Basispreis CHF ab	34'790.–	35'790.–	49'560.–	58'090.–	58'555.–	68'940.–	76'900.–	k. A.	k. A.	k. A.

ELEKTROAUTOS

Modell	Genesis GV60 Performance AWD	Honda e	Honda e Advance	Hyundai Ioniq EV	Hyundai Ioniq 5 EV	Hyundai Ioniq 5 EV	Hyundai Ioniq 5 4WD EV	Hyundai Ioniq 5 4WD EV	Hyundai Kona EV	Hyundai Kona EV
Karosserie	SUV	SA	SA	HA	SUV	SUV	SUV	SUV	SUV	SUV
Leistung (kW/PS)	360/490	100/136	113/154	100/136	125/170	218/160	173/235	224/305	100/136	150/204
Akkugrösse (kWh)	77.4	35.5	35.5	38.3	58	72.6	58	72.6	39	64
Drehmoment (Nm)	700	315	315	295	350	350	605	605	395	395
0 – 100 km/h (s)	k. A.	9	8.3	9.9	8.5	7.4	6.1	5.2	9.9	7.9
V _{max} (km/h)	k. A.	145	145	165	185	185	185	185	155	167
Antrieb	4x4	HR	HR	VR	HR	HR	4x4	4x4	VR	VR
Reichweite (km)	368	222	211 – 222	311	400	451	362	430	305	484
Verbrauch/100 km (kWh)	k. A.	17.2	17.2 – 17.8	13.8	16.7	17.9	18.1	19	14.3	14.7
Zuladung (kg)	k. A.	342	327 – 350	320	365	365	465	445	352	352
Basispreis CHF ab	k. A.	39'900.–	43'600.–	40'990.–	k. A.	55'500.–	k. A.	59'500.–	38'900.–	42'900.–

ELEKTROAUTOS

Modell	Kia e-S2	Kia e-S4	Jaguar I-Pace EV 400	Kia e-Niro	Kia e-Niro	Kia e-Soul	Kia e-Soul	Kia EV6	Kia EV6	Kia EV6 AWD
Karosserie	SUV	SUV	SUV	SUV	SUV	SUV	SUV	SUV	SUV	SUV
Leistung (kW/PS)	85/116	142/193	294/400	100/136	150/204	100/136	150/204	125/170	168/228	173/235
Akkugrösse (kWh)	40	65.7	90	39	64	39	64	58	77.4	77.4
Drehmoment (Nm)	270	k. A.	696	395	395	395	395	350	350	605
0 – 100 km/h (s)	12	k. A.	4.8	9.8	7.8	9.9	7.9	8.5	7.3	k. A.
V _{max} (km/h)	130	150	200	155	167	157	167	185	185	185
Antrieb	VR	k. A.	4x4	VR	VR	VR	VR	HR	HR	4x4
Reichweite (km)	275	405	415	289	455	276	452	394	528	k. A.
Verbrauch/100 km (kWh)	16.3	k. A.	24.8	15.3	15.9	15.6	15.7	16.6	16.5 – 17.2	k. A.
Zuladung (kg)	335	k. A.	462	434	439	357	347	465	440	465
Basispreis CHF ab	22'989.–	29'489.–	87'500.–	39'900.–	47'900.–	38'900.–	47'400.–	49'950.–	k. A.	k. A.

ELEKTROAUTOS

Modell	Kia EV6 AWD	Kia EV6 GT AWD	Kyburz e-Rod	Lexus UX 300e	Mazda MX-30	Mercedes EQA 250	Mercedes EQA 300 4M	Mercedes EQA 350 4M	Mercedes EQB 250	Mercedes EQB 300 4M
Karosserie	SUV	SUV	RO	SUV	SUV	SUV	SUV	SUV	SUV	SUV
Leistung (kW/PS)	239/325	430/585	45/61	105/204	107/146	140/190	168/228	215/292	140/190	168/228
Akkugrösse (kWh)	77.4	77.4	19.2	54.3	35.5	66.5	66.5	66.5	66.5	66.5
Drehmoment (Nm)	605	740	140	300	271	375	390	520	375	390
0 – 100 km/h (s)	5.2	3.5	k. A.	7.5	9.7	8.9	7.7	6	k. A.	k. A.
V _{max} (km/h)	185	260	120	160	140	160	160	160	k. A.	k. A.
Antrieb	4x4	4x4	k. A.	VR	VR	VR	4x4	4x4	VR	4x4
Reichweite (km)	506	400	183	305	200 – 265	426	432	432	k. A.	419
Verbrauch/100 km (kWh)	17.2 – 18.4	21.9	k. A.	17.1	19	20.4	20.1	20.1	k. A.	k. A.
Zuladung (kg)	440	k. A.	205	385	399	430	430	430	k. A.	k. A.
Basispreis CHF ab	55'950.–	75'950.–	k. A.	49'900.–	37'900.–	48'900.–	53'900.–	55'900.–	k. A.	k. A.

MARKTÜBERSICHT

ELEKTROAUTOS

Modell	Mercedes EQB 350 4M	Mercedes EQC 400 4M	Mercedes EQE 350	Mercedes EQS 450 +	Mercedes EQS 580 AM	Mercedes EQV 300	Mercedes e-Vito Tourer	Microlino m-cro	Microlino m-cro	Microlino m-cro
Karosserie	SUV	SUV	SA	SA	SA	VAN	KW	HA	HA	HA
Leistung (kW/PS)	215/292	300/408	215/292	245/333	385/524	150/204	150/204	12,5/17	12,5/17	12,5/17
Akkugrösse (kWh)	66.5	80	80	107.8	107.8	90	90	6	10.5	14
Drehmoment (Nm)	520	760	520	568	855	362	365	118	118	118
0 – 100 km/h (s)	k. A.	5.1	k. A.	6.2	4.3	k. A.	k. A.	k. A.	k. A.	k. A.
V _{max} (km/h)	k. A.	180	k. A.	210	210	160	140 – 160	90	90	90
Antrieb	4x4	4x4	k. A.	HR	4x4	VR	VR	VR	VR	VR
Reichweite (km)	419	419	545 – 660	776	676	378	378	95	175	230
Verbrauch/100 km (kWh)	18,1 – 19,2	25.6	15,7 – 19,3	21.2	22.4	32	32	78	78	78
Zuladung (kg)	k. A.	445	k. A.	325 – 545	335 – 550	k. A.	736 – 945	k. A.	k. A.	k. A.
Basispreis CHF ab	k. A.	77'700.–	k. A.	137'200.–	165'400.–	73'900.–	61'594.–	k. A.	k. A.	k. A.

ELEKTROAUTOS

Modell	Mini Cooper SE	Nissan Leaf	Nissan Leaf	Nissan e-NV 200 Evalia	Nissan Ariya	Nissan Ariya e-4orce	Nissan Ariya	Nissan Ariya e-4orce	Nissan Ariya perfor. e-4orce	Opel Ampera-e
Karosserie	HA	HA	HA	MPV	SUV	SUV	SUV	SUV	SUV	HA
Leistung (kW/PS)	135/184	110/150	160/218	80 – 109	160/218	205/279	178/242	225/306	290/394	150/204
Akkugrösse (kWh)	32.6	40	62	40	63	63	87	87	87	60
Drehmoment (Nm)	270	320	340	254	300	560	300	600	600	360
0 – 100 km/h (s)	7.5	7.9	6.9	14	7.5	5.9	7.6	5.7	5.1	7.3
V _{max} (km/h)	150	144	157	123	160	200	160	200	200	148
Antrieb	VR	VR	VR	VR	VR	4x4	VR	4x4	4x4	VR
Reichweite (km)	226 – 234	270	385	200	360	340	500	460	400	423
Verbrauch/100 km (kWh)	15,2 – 15,8	16,6 – 17,1	18.5	25.9	18.8	k. A.	19.6	k. A.	k. A.	14.5
Zuladung (kg)	335	360 – 415	329 – 384	588	k. A.	k. A.	k. A.	k. A.	k. A.	365
Basispreis CHF ab	37'900.–	29'990.–	37'540.–	43'373.–	k. A.	k. A.	k. A.	k. A.	k. A.	52'700

ELEKTROAUTOS

Modell	Opel Combo-e Life	Opel Corsa-e	Opel Mokka-e	Opel Rocks-e	Opel Vivaro-e Combi	Opel Vivaro-e Combi	Opel Zafira-e Life	Opel Zafira-e Life	Peugeot e-208	Peugeot e-2008
Karosserie	KW	HA	SUV	CO	MPV	MPV	VAN	VAN	HA	SUV
Leistung (kW/PS)	100/136	100/136	100/136	6/8	100/136	100/136	100/136	100/136	100/136	100/136
Akkugrösse (kWh)	50	50	50	5.5	50	75	50	75	50	50
Drehmoment (Nm)	260	260	260	k. A.	260	260	260	260	260	260
0 – 100 km/h (s)	11.7	8.1	9	k. A.	k. A.	k. A.	12.1	13.3	k. A.	9
V _{max} (km/h)	135	150	150	45	130	130	130	130	150	150
Antrieb	VR	VR	VR	VR	VR	VR	VR	VR	VR	VR
Reichweite (km)	280	349	307 – 332	75	230	330	196 – 238	285 – 339	340	319
Verbrauch/100 km (kWh)	19,3 – 20	15,9 – 17,6	17,0 – 18,3	k. A.	23,0 – 28,2	24,7 – 29,5	23,0 – 28,2	24,7 – 29,5	17,6	16,7
Zuladung (kg)	k. A.	390	417	k. A.	1000	1175	721 – 1033	613 – 960	380	405
Basispreis CHF ab	40'800.–	35'540.–	36'200.–	k. A.	k. A.	k. A.	51'390.–	59'390.–	34'050.–	39'890.–

ELEKTROAUTOS

Modell	Peugeot e-Rifter	Peugeot e-Traveller	Peugeot e-Traveller	Polestar 2 Standard Range	Polestar 2 Long Range	Polestar 2 Long Range Dual 4x4	Porsche Taycan	Porsche Taycan 4 Cross Turismo	Porsche Taycan 4S	Porsche Taycan 4S Cross Turismo
Karosserie	MPV	VAN	VAN	HA	HA	HA	SA	ES	SA	ES
Leistung (kW/PS)	100/136	100/136	100/136	165/224	170/231	300/408	300/408	350/476	390/530	420/571
Akkugrösse (kWh)	50	50	75	64	78	78	k. A.	k. A.	k. A.	k. A.
Drehmoment (Nm)	260	260	260	330	330	660	357	500	650	650
0 – 100 km/h (s)	11.7	10.8	11.9	7.4	7.4	4.7	5.4	5.1	4	4.1
V _{max} (km/h)	135	130	130	160	160	205	230	220	250	240
Antrieb	VR	VR	VR	VR	VR	4x4	HR	4x4	4x4	4x4
Reichweite (km)	293	230	330	415 – 444	510 – 542	455 – 482	354 – 484	379 – 456	389 – 464	388 – 452
Verbrauch/100 km (kWh)	22.7	28.2	29.5	17.1	17.1	19.4	20,4 – 25,4	26.4	26	26.4
Zuladung (kg)	480 – 540	k. A.	k. A.	375	421	402	407	640	407	640
Basispreis CHF ab	38'990.–	51'200.–	59'200.–	43'900.–	46'900.–	49'900.–	102'800.–	115'100.–	129'100.–	135'600.–

MARKTÜBERSICHT

ELEKTROAUTOS

Modell	Porsche Taycan Turbo	Porsche Taycan Turbo Cross Tur.	Porsche Taycan Turbo S	Porsche Taycan Turbo S Cross Tur.	Renault Kangoo E-Tech Electric	Renault Megane E-Tech Electric	Renault Twingo E-Tech Electric	Renault Twizy ZE	Renault Zoe E-Tech Electric	Renault Zoe E-Tech Electric
Karosserie	SA	ES	SA	ES	MPV	HA	HA	HA	HA	HA
Leistung (kW/PS)	500/680	500/680	560/761	560/761	44/60	160/218	60/82	13/17	80/109	100/136
Akkugrösse (kWh)	k. A.	k. A.	k. A.	k. A.	33	60	22	6.1	52	52
Drehmoment (Nm)	850	850	1050	1050	225	300	160	57	225	245
0 – 100 km/h (s)	3.2	3.3	2.8	2.9	20.6	7.4	12.9	k. A.	11.4	9.5
V _{max} (km/h)	260	250	260	250	130	k. A.	135	80	135	140
Antrieb	4x4	4x4	4x4	4x4	VR	VR	HR	HR	VR	VR
Reichweite (km)	383 – 452	395 – 452	390 – 416	388 – 419	214	450	190	90	385	385
Verbrauch/100 km (kWh)	26.6	25.9	25.6	26.4	18.8	k. A.	16.0 – 16.5	k. A.	16.9 – 20	16.9 – 20
Zuladung (kg)	575	560	366	360	587 – 654	k. A.	350	128	474	486
Basispreis CHF ab	185'000.–	186'700.–	225'300.–	227'000.–	42'595.–	k. A.	21'900.–	9'900.–	27'800.–	28'300.–

ELEKTROAUTOS

Modell	Seat Mii Electric	Skoda Citigo e IV	Skoda Enyaq IV 60	Skoda Enyaq IV 60 Coupe	Skoda Enyaq IV 80	Skoda Enyaq IV 80 Coupe	Skoda Enyaq IV 80X	Skoda Enyaq IV 80X Coupe	Skoda Enyaq IV 80X RS	Skoda Enyaq IV 80X RS CO
Karosserie	HA	HA	SUV	SUV	SUV	SUV	SUV	SUV	SUV	SUV
Leistung (kW/PS)	61/83	61/83	132/180	132/180	150/204	150/204	195/265	195/265	225/306	225/306
Akkugrösse (kWh)	36.8	36.8	58.3	58.3	77.1	77.1	77.1	77.1	77.1	77.1
Drehmoment (Nm)	212	212	310	310	310	310	425	425	460	460
0 – 100 km/h (s)	12.3	12.3	8.8	8.8	8.7	8.7	6.9	6.9	6.2	6.2
V _{max} (km/h)	130	130	160	160	160	160	160	160	180	180
Antrieb	VR	VR	HR	HR	HR	HR	4x4	4x4	4x4	4x4
Reichweite (km)	225	225	410	410	532	532	460	460	k. A.	k. A.
Verbrauch/100 km (kWh)	16.4	16.4	17.6	k. A.	21.6	k. A.	23.2	k. A.	k. A.	k. A.
Zuladung (kg)	295	295	424 – 619	k. A.	379 – 597	k. A.	464 – 621	k. A.	k. A.	k. A.
Basispreis CHF ab	24'100.–	24'900.–	42'590.–	k. A.	47'590.–	k. A.	50'240.–	k. A.	k. A.	k. A.

ELEKTROAUTOS

Modell	Smart Fortwo EQ	Smart Fortwo EQ	Smart Forfour EQ	Tesla Model 3 Standard Range	Tesla Model 3 Performance	Tesla Model 3 Long Range	Tesla Model 3 Long Range Perfor.	Tesla Model 3 Long Range AWD	Tesla Model 3 Long Range Perfor.AWD	Tesla S 100D Long Range AWD
Karosserie	CO	CA	HA	SA	SA	SA	SA	SA	SA	HA
Leistung (kW/PS)	60/82	60/82	60/82	208/283	239/325	208/283	239/325	366/498	377/513	421/573
Akkugrösse (kWh)	17.6	17.6	17.6	58	58	58	58	82	82	100
Drehmoment (Nm)	160	160	160	402	420	402	420	560	660	775
0 – 100 km/h (s)	11.6	11.9	12.7	5.6	5.3	5.6	5.3	4.4	3.3	3.8
V _{max} (km/h)	130	130	130	209	225	209	225	233	261	250
Antrieb	HR	HR	HR	HR	HR	HR	HR	4x4	4x4	4x4
Reichweite (km)	144	144	144	423	448	423	448	614	567	595
Verbrauch/100 km (kWh)	19.7	19.7	19.7	k. A.	14.3	k. A.	15	16	16	19
Zuladung (kg)	148	157	294	k. A.	301	k. A.	k. A.	313	313	586
Basispreis CHF ab	26'400.–	30'100.–	27'400.–	k. A.	39'900.–	k. A.	k. A.	49'990.–	58'990.–	106'990.–

ELEKTROAUTOS

Modell	Tesla S 100D Perfor. AWD	Tesla S Plaid AWD	Tesla X 100D Long Range AWD	Tesla X 100D Perfor. AWD	Tesla X Plaid AWD	Tesla Model Y Standard Range	Tesla Model Y Long Range	Tesla Model Y Long Range AWD	Tesla Model Y Perfor. AWD	Toyota Proace Verso EV
Karosserie	HA	HA	SUV	SUV	SUV	SUV	SUV	SUV	SUV	VAN
Leistung (kW/PS)	599/815	750/1020	421/573	599/815	750/1020	220/299	255/347	378/514	393/535	100/136
Akkugrösse (kWh)	100	130	100	100	130	50	k. A.	k. A.	k. A.	50
Drehmoment (Nm)	1140	k. A.	775	1140	k. A.	350	406	k. A.	k. A.	260
0 – 100 km/h (s)	3.2	2.1	3.9	k. A.	2.6	6.3	5.8	5	3.7	12.1
V _{max} (km/h)	262	320	250	261	262	193	209	217	241	130
Antrieb	4x4	4x4	4x4	4x4	4x4	HR	HR	4x4	4x4	VR
Reichweite (km)	663	628	580	549	547	390	540	507	480	230
Verbrauch/100 km (kWh)	19.3	k. A.	k. A.	k. A.	k. A.	13	k. A.	k. A.	k. A.	25,3 – 26,6
Zuladung (kg)	586	k. A.	k. A.	633	633	k. A.	k. A.	k. A.	k. A.	k. A.
Basispreis CHF ab	k. A.	139'990.–	114'990.–	k. A.	129'990.–	k. A.	k. A.	62'000.–	71'000.–	k. A.

MARKTÜBERSICHT

ELEKTROAUTOS

Modell	Toyota Proace Verso EV	Vanderhall Edison 2 EV	Volvo C40 P8 Recharge EV	Volvo XC40 P6 Recharge EV	Volvo XC40 P8 Recharge EV	VW e-Up!	VW ID.3 Pro	VW ID.3 Pro Perform.	VW ID.3 Pro S	VW ID.4 Pro Perform.
Karosserie	VAN	RO	SUV	SUV	SUV	HA	HA	HA	HA	SUV
Leistung (kW/PS)	100/136	104/140	300/408	170/231	300/408	61/83	107/146	150/204	150/204	150/204
Akkugrösse (kWh)	75	28.8	78	70	78	36.8	58	58	77	77
Drehmoment (Nm)	260	314	660	330	660	212	275	310	310	310
0 – 100 km/h (s)	13.3	4.4	4.9	7.4	4.9	11.9	9.6	7.3	7.9	8.5
V _{max} (km/h)	130	150	180	160	180	130	160	160	160	160
Antrieb	VR	VR	4x4	VR	4x4	VR	HR	HR	HR	HR
Reichweite (km)	330	320	420	400	418	225	424	424	552	487 – 496
Verbrauch/100 km (kWh)	26,9 – 28	k. A.	23.8	20	23,8 – 25	16.4	19.4	19.4	19.4	21.6
Zuladung (kg)	k. A.	275	521	426 – 512	451 – 537	295	458	458	345 – 372	376 – 536
Basispreis CHF ab	k. A.	52'900.-	61'900.-	50'900.-	59'500.-	26'350.-	35'950.-	37'600.-	41'950.-	49'650.-

ELEKTROAUTOS

Modell	VW ID.4 GTX	VW ID 5	VW ID.5 GTX	VW T6 Abt E-Caravelle	VW T6 Abt E-Caravelle
Karosserie	SUV	SUV	SUV	BUS	BUS
Leistung (kW/PS)	220/299	150/204	220/299	83/113	83/113
Akkugrösse (kWh)	77	77	77	37.3	37.3
Drehmoment (Nm)	310	310	310	200	200
0 – 100 km/h (s)	6.2	k. A.	k. A.	k. A.	k. A.
V _{max} (km/h)	180	k. A.	180	90	120
Antrieb	4x4	HR	4x4	VR	VR
Reichweite (km)	340 – 480	k. A.	497	119 – 131	105 – 114
Verbrauch/100 km (kWh)	23.2	k. A.	k. A.	28,5 – 31,2	32,6 – 35,8
Zuladung (kg)	376 – 519	k. A.	k. A.	977	977
Basispreis CHF ab	57'450.-	k. A.	k. A.	64'038.-	64'038.-

ELEKTRO NFZ

Modell	Addax MTN-6	Addax MT15N	Alke ATX	Citroen e-Berlingo	Citroen e-Jumper	Citroen e-Jumper	Citroen e-Jumpy	Citroen e-Jumpy	Fiat e-Ducato	Fiat e-Ducato
Karosserie	KW	KW	KW	KW	KW	KW	KW	KW	KW	KW
Leistung (kW/PS)	Dez 16	12/16	14/19	100/136	90/122	90/122	100/136	100/136	90/122	90/122
Akkugrösse (kWh)	14.4	14.4	k. A.	50	37	70	50	75	47	79
Drehmoment (Nm)	149	120	113	260	350	350	260	260	280	280
0 – 100 km/h (s)	k. A.	k. A.	k. A.	k. A.	k. A.	k. A.	12	13.1	k. A.	k. A.
V _{max} (km/h)	59	70	44	130	90 – 110	90 – 110	1	12.1	100	100
Antrieb	HR	HR	HR	VR	VR	VR	VR	VR	VR	VR
Reichweite (km)	134	134	90	275	117	203	230	330	235	370
Verbrauch/100 km (kWh)	k. A.	k. A.	13	k. A.	k. A.	k. A.	24.9	24.9	24.3	24.3
Zuladung (kg)	974	1024	980	582 – 636	k. A.	k. A.	741 – 1199	743 – 929	1100 – 1950	1100 – 1950
Basispreis CHF ab	k. A.	k. A.	k. A.	30'791.-	70'974.-	84'318.-	32'299.-	52'859.-	67'743.-	83'898.-

ELEKTRO NFZ

Modell	Ford e-Transit	Goupil G4	Goupil G4	Iveco Daily electric	MAN eTGE	Maxus eDeliver 3	Maxus eDeliver 3	Maxus eDeliver 9	Maxus eDeliver 9	Maxus eDeliver 9
Karosserie	KW	KW	KW	KW	KW	KW	KW	KW	KW	KW
Leistung (kW/PS)	198/269	10/14	10/14	80/109	100/136	90/122	90/122	150/204	150/204	150/204
Akkugrösse (kWh)	67	9	13,8	k. A.	36	35	52.5	51.5	72	88.5
Drehmoment (Nm)	430	76	76	300	290	255	255	310	310	310
0 – 100 km/h (s)	k. A.	k. A.	k. A.	k. A.	k. A.	k. A.	k. A.	18.4	18.4	18.4
V _{max} (km/h)	k. A.	50	50	80	90	120	120	100	100	100
Antrieb	HR	HR	HR	VR	VR	VR	VR	VR	VR	VR
Reichweite (km)	350	80	120	280	173	150-158	230 – 240	186	236	296
Verbrauch/100 km (kWh)	191.	k. A.	k. A.	36	30.9	23.6 – 24,4	25,3 – 26.2	25,3 – 26.2	25,3 – 26.2	25,3 – 26.2
Zuladung (kg)	1615	1200	1200	k. A.	950	865 – 1020	865 – 1020	1200	980 – 1040	860
Basispreis CHF ab	k. A.	k. A.	k. A.	k. A.	69'455.-	37'146.-	41'454.-	61'281.-	69'897.-	80'667.-

MARKTÜBERSICHT

ELEKTRO NFZ

Modell	Maxus EV 80	Mercedes e-Sprinter	Mercedes e-Sprinter	Mercedes e-Vito	Nissan e-NV 200	Opel Combo-e Cargo	Opel Movano-e	Opel Movano-e	Opel Vivaro-e Cargo	Opel Vivaro-e Cargo
Karosserie	KW	KW	KW	KW	KW	KW	KW	KW	KW	KW
Leistung (kW/PS)	92/125	85/116	85/116	85/116	80 – 109	100/136	90/122	90/122	100/136	100/136
Akkugrösse (kWh)	56	35	47	35	40	50	37	70	50	75
Drehmoment (Nm)	320	295	295	295	254	260	280	280	260	260
0 – 100 km/h (s)	k. A.	k. A.	k. A.	k. A.	14	11.7	k. A.	k. A.	12.1	12.1
V _{max} (km/h)	100	80	80	80 – 120	123	135	90	90	130	130
Antrieb	VR	VR	VR	VR	VR	VR	VR	VR	VR	VR
Reichweite (km)	154	168	168	156	200	275	200	k. A.	230	330
Verbrauch/100 km (kWh)	33	37.1 – 43.3	37.1 – 43.3	32.7	25.9	19.3 – 20	k. A.	k. A.	23.0 – 28.2	24.7 – 29.5
Zuladung (kg)	910	887	735	1021	585 – 682	610 – 948	k. A.	k. A.	1000	1175
Basispreis CHF ab	60'204.-	68'605.-	68'605.-	55'358.-	39'041.-	32'364.-	89'219.-	89'219.-	44'706.-	52'913.-

ELEKTRO NFZ

Modell	Peugeot e-Boxer	Peugeot e-Boxer	Peugeot e-Expert	Peugeot e-Expert	Peugeot e-Partner	Renault Kangoo E-Tech electr.	Renault Master E-Tech electr.	Toyota Proace electric	Toyota Proace electric	VW e-Crafter
Karosserie	KW	KW	KW	KW	KW	KW	KW	KW	KW	KW
Leistung (kW/PS)	88/120	88/120	100/136	100/136	100/136	44/60	57/78	100/136	100/136	100/136
Akkugrösse (kWh)	37	70	50	75	50	33	33	50	75	35.8
Drehmoment (Nm)	350	350	260	260	260	225	225	260	260	290
0 – 100 km/h (s)	k. A.	k. A.	12.3	12.3	k. A.	20.6	k. A.	k. A.	k. A.	k. A.
V _{max} (km/h)	k. A.	k. A.	130	130	k. A.	130	80 – 100	130	130	90
Antrieb	VR	VR	VR	VR	VR	VR	VR	VR	VR	VR
Reichweite (km)	117	203	230	330	k. A.	214	108 – 120	230	330	115
Verbrauch/100 km (kWh)	k. A.	k. A.	21.7 – 27.3	21.7 – 27.3	k. A.	18.8	32.1 – 39.5	28.16	29.48	27.6 – 29.1
Zuladung (kg)	k. A.	k. A.	1500	1500	542 – 728	587 – 654	975 – 1344	836 – 951	836 – 951	979
Basispreis CHF ab	77'436.-	90'145.-	45'320.-	53'320.-	34'328.-	42'595.-	77'059.-	44'825.-	50'651.-	68'368.-

ELEKTRO NFZ

Modell	VW T6 Abt E-Transporter	VW T6 Abt E-Transporter
Karosserie	KW	KW
Leistung (kW/PS)	83/113	83/113
Akkugrösse (kWh)	37.3	37.3
Drehmoment (Nm)	200	200
0 – 100 km/h (s)	k. A.	k. A.
V _{max} (km/h)	90	120
Antrieb	VR	VR
Reichweite (km)	119 – 131	105 – 114
Verbrauch/100 km (kWh)	28.5 – 31.2	32.6 – 35.8
Zuladung (kg)	977 – 1096	976 – 1096
Basispreis CHF ab	49'118.-	49'118.-

NFZ RANGE EXTENDER

Modell	Ford Transit Custom Range Ext.
Karosserie	MPV
Leistung (kW/PS)	93/126
Akkugrösse (kWh)	13.6
Drehmoment (Nm)	355
0 – 100 km/h (s)	k. A.
V _{max} (km/h)	120
Antrieb	VR
Reichweite (km)	40
Verbrauch l/100 km	3.1
Zuladung (kg)	1615
Basispreis CHF ab	56'613.-

MARKTÜBERSICHT

PLUG-IN

Modell	Audi A3 SB 40 TFSle	Audi A3 SB 45 TFSle	Audi A6 50 TFSle	Audi A6 50 TFSle	Audi A6 55 TFSle	Audi A6 55 TFSle	Audi A7 50 TFSle	Audi A7 55 TFSle	Audi A8 60 TFSle	Audi Q3 45 TFSle
Karosserie	HA	HA	SA	ES	SA	ES	HA	HA	SA	SUV
Leistung (kW/PS)	150/204	180/245	220/299	220/299	270/367	270/367	220/299	270/367	330/449	180/245
Akkugrösse (kWh)	10.4	10.4	14.4	14.4	14.4	14.4	14.4	14.4	14.1	10.4
Drehmoment (Nm)	350	400	450	450	500	500	450	500	700	400
0 – 100 km/h (s)	7.6	6.8	6.2	k. A.	5.6	k. A.	6.3	5.7	4.9	7.3
V _{max} (km/h)	227	232	250	250	250	250	250	250	250	210
Antrieb	VR	VR	4x4	4x4	4x4	4x4	4x4	4x4	4x4	VR
E-Reichweite (km)	78	59	68	k. A.	60 – 68	k. A.	67	61 – 66	47	51
Verbrauch l/100 km	1,0 – 1,2	1,1 – 1,5	1,1 – 1,6	1,1 – 1,6	1,1 – 1,6	1,1 – 1,6	1,1 – 1,5	1,1 – 1,5	2,4/2,8	1,6 – 2,0
Zuladung (kg)	430	415	525	k. A.	600	k. A.	510	510	520	505
Basispreis CHF ab	46'800.-	50'750.-	78'000.-	81'100.-	89'300.-	92'400.-	81'400.-	92'900.-	134'600.-	52'750.-

PLUG-IN

Modell	Audi Q3 SB 45 TFSle	Audi Q5 50 TFSle	Audi Q5 SB 50 TFSle	Audi Q5 55 TFSle	Audi Q5 SB 55 TFSle	Audi Q7 55 TFSle	Audi Q7 60 TFSle	Audi Q8 55 TFSle	Audi Q8 60 TFSle	Bentley Bentayga Hyb.
Karosserie	SUV	SUV	SUV	SUV	SUV	SUV	SUV	SUV	SUV	SUV
Leistung (kW/PS)	180/245	220/299	220/299	270/367	270/367	280/381	340/462	280/381	340/462	330/449
Akkugrösse (kWh)	10.4	14.4	14.4							17.3
Drehmoment (Nm)	400	450	450	500	500	600	700	600	700	700
0 – 100 km/h (s)	7.3	6.1	6.1	5.3	5.3	5.9	5.4	5.8	5.4	5.5
V _{max} (km/h)	210	239	239	239	239	240	240	240	240	254
Antrieb	VR	4x4	4x4	4x4	4x4	4x4	4x4	4x4	4x4	4x4
E-Reichweite (km)	50	58-62	58	58-62	58 – 61	44 – 48	44 – 48	44 – 47	44 – 45	50
Verbrauch l/100 km	1,7 – 2,0	1,5 – 1,8	1,7 – 1,8	1,5 – 1,8	1,5 – 1,8	2,7 – 3,5	2,7 – 3,5	2,7 – 3,5	2,7 – 3,5	3.3
Zuladung (kg)	505	510	510	510	510	575	575	540	530	562
Basispreis CHF ab	54'500.-	72'000.-	74'850.-	78'100.-	80'300.-	92'200.-	113'500.-	101'300.-	118'200.-	211'520.-

PLUG-IN

Modell	BMW 225 XE Active Tourer	BMW 320e	BMW 320e	BMW 320e xDrive	BMW 330e xDrive	BMW 330e xDrive	BMW 520e	BMW 520e	BMW 530e xDrive	BMW 530e xDrive
Karosserie	Van	SA	ES	ES	SA	ES	SA	ES	SA	ES
Leistung (kW/PS)	162/220	150/204	150/204	150/204	215/292	215/292	150/204	150/204	215/292	215/292
Akkugrösse (kWh)	8.8	12	12	12	12	12	12	12	12	12
Drehmoment (Nm)	385	300	300	300	300	300	300	300	300	300
0 – 100 km/h (s)	6.7	7.6	7.9	8.2	5.8	5.9	7.9	8.2	5.9	6.1
V _{max} (km/h)	202	225	220	219	230	225	225	218	230	225
Antrieb	4x4	HR	HR	4x4	4x4	4x4	HR	HR	4x4	4x4
E-Reichweite (km)	52 – 55	56 – 61	54 – 59	52 – 57	55 – 60	52 – 57	55 – 61	52 – 57	49 – 55	47 – 52
Verbrauch l/100 km	1,5 – 1,7	1,3 – 1,6	1,4 – 1,7	1,5 – 1,8	1,4 – 1,7	1,6 – 1,8	1,3 – 1,7	1,5 – 1,9	1,6 – 2,0	1,8 – 2,2
Zuladung (kg)	495	535	530	545	540	535	670	650	665	650
Basispreis CHF ab	45'100.-	58'600.-	59'900.-	62'600.-	66'100.-	67'800.-	63'900.-	68'800.-	74'400.-	77'900.-

PLUG-IN

Modell	BMW 545e xDrive	BMW 745Le xDrive	BMW X1 xDrive 25e	BMW X2 xDrive 25e	BMW X3 xDrive 30e	BMW X5 xDrive 45e	Citroen C5 Aircross Hybrid	Citroen C5 X Hybr.	Cupra Formentor 1.4 eHybrid	Cupra Formentor VZ 1.4 eHybrid
Karosserie	SA	SA	SUV	SUV	SUV	SUV	SUV	ES	SUV	SUV
Leistung (kW/PS)	290/394	290/394	162/220	162/220	215/292	290/394	165/224	165/224	150/204	180/245
Akkugrösse (kWh)	12	12	8.8	10	12	24	13.2	13.2	12.8	12.8
Drehmoment (Nm)	450	450	220	220	300	450	360	360	350	400
0 – 100 km/h (s)	4.6	5.1	6.9	6.8	6.1	5.6	8.7	7.9	7.8	7
V _{max} (km/h)	250	250	193	195	210	235	225	233	205	210
Antrieb	4x4	4x4	4x4	4x4	4x4	4x4	VR	VR	VR	VR
E-Reichweite (km)	49 – 57	45 – 52	49 – 52	51 – 53	42 – 50	78 – 88	55	50 – 60	48	49
Verbrauch l/100 km	1.6 – 2.1	2.0 – 2.4	1.7 – 1.9	1.7 – 1.8	2.0 – 2.6	1.2 – 1.7	1.6 – 1.8	1.3	1.7	1.8
Zuladung (kg)	660	620	585	570	630	715	407	388	439	416
Basispreis CHF ab	90'500.-	139'100.-	51'500.-	52'200.-	70'900.-	98'700.-	38'990.-	k. A.	46'700.-	49'200.-

MARKTÜBERSICHT

PLUG-IN

Modell	Cupra Leon 1.4 eHybrid	Cupra Leon 1.4 eHybrid	DS4 E-Tense	DS7 Crossb. E-Tense	DS7 Crossb. E-Tense 4x4	DS9 E-Tense	DS9 E-Tense 4x4	Ferrari 296 GTB	Ferrari SF 90 Stradale	Ferrari SF 90 Stradale
Karosserie	HA	ES	HA	SUV	SUV	SA	SA	CO	CO	RO
Leistung (kW/PS)	180/245	180/245	165/224	165/224	220/299	165/224	265/360	610/830	735/1000	735/1000
Akkugrösse (kWh)	12.8	12.8	12.4	13.2	13.2	11.9	11.9	7.45	7.9	7.9
Drehmoment (Nm)	400	400	360	360	520	360	520	740	800	800
0 – 100 km/h (s)	6.7	7	7.7	8.9	5.9	8.5	8.7	2.9	2.5	2.5
V _{max} (km/h)	225	225	233	225	240	236	240	330	340	340
Antrieb	VR	VR	VR	VR	4x4	VR	4x4	HR	4x4	4x4
E-Reichweite (km)	52	52	55	k. A.	k. A.	54	k. A.	135	25	25
Verbrauch l/100 km	1.6	1.6	1.2 – 1.5	1.9	1.7	1.7	2.1	k. A.	6.5 – 7.4	6.1 – 6.4
Zuladung (kg)	399	373	472	575	575	486	486	k. A.	235 – 265	199
Basispreis CHF ab	46'200.-	48'200.-	44'900.-	48'350.-	52'350.-	65'900.-	77'400.-	290'000.-	480'000.-	520'000.-

PLUG-IN

Modell	Ford Explorer 3.0 Ecoboost V6	Ford Kuga 2.5 PHEV	Hyundai Ioniq 1.6 GDI PHEV	Hyundai Tucson 1.6 T-GDI PHEV	Hyundai Santa Fe 1.6 T-GDI PHEV	Jaguar E-Pace P 300e	Jaguar F-Pace P 400e	Jeep Compass 1,3 4xE	Jeep Compass 1,3 4xE	Jeep Compass 1,3 4xE Trailhawk
Karosserie	SUV	SUV	HA	SUV	SUV	SUV	SUV	SUV	SUV	SUV
Leistung (kW/PS)	336/457	165/225	104/141	195/265	195/265	227/309	297/404	140/190	177/240	177/240
Akkugrösse (kWh)	13.6	14.4	8.9	13.8	13.8	k. A.	k. A.	11.4	11.4	11.4
Drehmoment (Nm)	825	200	265	350	350	540	640	520	520	520
0 – 100 km/h (s)	6	9.2	10.6	8.2	8.8	6.5	5.3	7.9	7.3	7.3
V _{max} (km/h)	230	200	178	191	187	216	240	183	200	200
Antrieb	4x4	VR	VR	4x4	4x4	4x4	4x4	4x4	4x4	4x4
E-Reichweite (km)	42.	56	63	62	58	55	k. A.	45	46	k. A.
Verbrauch l/100 km	3.1	1.4	1.1	1.4	1.6	2	2.6	2.2	2.2	2.2
Zuladung (kg)	619	476	344	491	503 – 506	487	576	400	400	440
Basispreis CHF ab	89'000.-	42'000.-	39'990.-	45'100.-	59'900.-	64'995.-	81'600.-	41'990.-	47'990.-	49'990.-

PLUG-IN

Modell	Jeep Grand Cherokee 2,0 4xE	Jeep Renegade 1,3 4xE	Jeep Renegade 1,3 4xE	Jeep Renegade 1,3 4xE Trailhawk	Jeep Wrangler 2,0 4xE Unlim.	Jeep Wrangler 2,0 4xE Rubicon	Kia Ceed 1.6 GDI PHEV	Kia Niro 1.6 GDI PHEV	Kia Sorento 1.6 T-GDI PHEV	Kia Sportage 1.6 T-GDI PHEV
Karosserie	SUV	SUV	SUV	SUV	SUV	SUV	ES	SUV	SUV	SUV
Leistung (kW/PS)	280/381	140/190	177/240	177/240	280/381	280/381	104/141	104/141	195/265	195/265
Akkugrösse (kWh)	17	11.4	11.4	11.4	17.3	17.3	8.9	8.9	13.8	13.8
Drehmoment (Nm)	637	520	520	520	637	637	265	265	350	350
0 – 100 km/h (s)	k. A.	7.5	7.1	7.1	6.5	6.5	10.8	10.8	8.7	8.2
V _{max} (km/h)	k. A.	182	199	199	177	156	171	172	193	191
Antrieb	4x4	4x4	4x4	4x4	4x4	4x4	VR	VR	4x4	4x4
E-Reichweite (km)	40	4.2	4.2	k. A.	k. A.	k. A.	50	49	57	62
Verbrauch l/100 km	k. A.	2.1	2.2	2.2	3.5	4.1	1.3	1.4	1.6	k. A.
Zuladung (kg)	k. A.	330	330	360	536	520	422	406	515 – 626	k. A.
Basispreis CHF ab	k. A.	39'900.-	43'490.-	45'490.-	76'490.-	789'490.-	38'900.-	41'450.-	57'450.-	k. A.

PLUG-IN

Modell	Kia XCeed 1.6 GDI PHEV	Königsegg Gemera	Lexus NX 450h+ AWD	LR Defender 110 P 400e	LR Discovery Sport P 300e	LR Evoque P 300e	LR Range Rover P 400e	LR Range Rover Sport P 400e	LR Velar P 400e	McLaren Artura
Karosserie	SUV	CO	SUV	SUV	SUV	SUV	SUV	SUV	SUV	CO
Leistung (kW/PS)	104/141	1250/1700	227/309	297/404	227/309	227/309	297/404	297/404	297/404	500/680
Akkugrösse (kWh)	8.9	15	18.1	15.4	12.7	12.17	13.1	13.1	13.1	7.4
Drehmoment (Nm)	265	3500	k. A.	640	540	540	640	640	640	945
0 – 100 km/h (s)	11	1.9	6.3	5.6	6.6	6.4	6.4	6.7	5.4	3
V _{max} (km/h)	160	410	200	209	209	213	220	220	209	330
Antrieb	VR	4x4	4x4	4x4	4x4	4x4	4x4	4x4	4x4	HR
E-Reichweite (km)	48	50	75	43	63	63	39 – 41	39 – 41	k. A.	30
Verbrauch l/100 km	1.4	k. A.	0.9	3.9	2	2	4	4	2.2 – 2.6	5.5
Zuladung (kg)	436	k. A.	k. A.	775	657	578	719	661	562	k. A.
Basispreis CHF ab	42'400.-	1750'000.-	49'900.-	86'400.-	62'900.-	67'300.-	141'800.-	105'000.-	83'300.-	240'000.-

MARKTÜBERSICHT

PLUG-IN

Modell	Mercedes A 250 e	Mercedes A 250 e	Mercedes B 250 e	Mercedes CLA 250 e	Mercedes CLA SB 250 e	Mercedes E 300 de	Mercedes E 300 de 4M	Mercedes E 300 de	Mercedes E 300 de 4M	Mercedes E 300 e
Karosserie	HA	SA	VAN	HA	ES	SA	SA	ES	ES	SA
Leistung (kW/PS)	160/218	160/218	160/218	160/218	160/218	225/306	225/306	225/306	225/306	235/320
Akkugrösse (kWh)	15.6	15.6	15.6	15.6	15.6	13.5	13.5	13.5	13.5	13.5
Drehmoment (Nm)	450	450	450	450	450	840	840	840	840	790
0 – 100 km/h (s)	6.6	6.7	6.8	6.8	6.9	5.9	5.9	6	6	5.8
V _{max} (km/h)	235	240	235	240	240	250	235	250	230	250
Antrieb	VR	VR	VR	VR	VR	HR	4x4	HR	4x4	HR
E-Reichweite (km)	75	75	61	61	61	56	54	53	50	57
Verbrauch l/100 km	1.5	1.5	1.6	1.5	1.5	1.8	1.9	1.8	1.9	2.3
Zuladung (kg)	475	475	500	475	520	660	620	675	635	660
Basispreis CHF ab	49'300.-	50'900.-	48'100.-	55'900.-	57'000.-	77'700.-	81'100.-	81'550.-	84'950.-	74'200.-

PLUG-IN

Modell	Mercedes E 300 e 4M	Mercedes E 300 e	Mercedes GLA 250 e	Mercedes GLC 300 e	Mercedes GLC CO 300 e	Mercedes GLC 300 de	Mercedes GLC CO 300 de	Mercedes GLE 350 e	Mercedes GLE CO 350 e	Mercedes GLE 350 de
Karosserie	SA	ES	SUV	SUV	SUV	SUV	SUV	SUV	SUV	SUV
Leistung (kW/PS)	235/320	235/320	160/218	235/320	235/320	225/306	225/306	245/333	245/333	235/320
Akkugrösse (kWh)	13.5	13.5	15.6	13.5	13.5	13.5	13.5	27	27	27
Drehmoment (Nm)	790	790	450	700	700	700	700	700	700	700
0 – 100 km/h (s)	5.8	5.9	7.1	5.7	5.7	6.2	6.2	6.9	6.9	6.8
V _{max} (km/h)	245	245	220	230	230	230	230	210	210	210
Antrieb	4x4	HR	4x4	4x4	4x4	4x4	4x4	4x4	4x4	4x4
E-Reichweite (km)	53	54	71	50	50	46	46	106	106	100
Verbrauch l/100 km	2.2	2.3	1.6 – 1.8	2.8	2.8	2.2	2.2	1.3	1.3	1
Zuladung (kg)	655	680	520	585	570	535	525	605	565	595
Basispreis CHF ab	77'600.-	77'600.-	53'800.-	72'200.-	74'600.-	72'600.-	75'000.-	98'500.-	105'300.-	94'400.-

PLUG-IN

Modell	Mercedes GLE CO 350 de	Mercedes S 580 e	Mercedes S 580 e 4M	Mini Countryman Coper SE	Mitsubishi Eclipse Cross 2.4 PHEV	Mitsubishi Outlander 2.4 PHEV	Opel Astra 1.6 Hybrid 180	Opel Astra 1.6 Hybrid 180	Opel Astra 1.6 Hybrid 225	Opel Astra 1.6 Hybrid 225
Karosserie	SUV	SA	SA	SUV	SUV	SUV	HA	ES	HA	ES
Leistung (kW/PS)	235/320	375/510	375/510	162/220	138/188	165/224	132/180	132/180	165/224	165/224
Akkugrösse (kWh)	27	k. A.	k. A.	10	13.8	13.8	12.44	12.44	12.44	12.44
Drehmoment (Nm)	700	750	750	385	332	332	360	360	360	360
0 – 100 km/h (s)	6.9	5.2	5.2	6.8	10.9	10.5	k. A.	k. A.	k. A.	k. A.
V _{max} (km/h)	210	250	250	196	162	170	k. A.	k. A.	k. A.	k. A.
Antrieb	4x4	HR	4.4	4x4	4x4	4x4	VR	VR	VR	VR
E-Reichweite (km)	100	104 – 121	104 – 121	44 – 48	45	45	k. A.	k. A.	k. A.	k. A.
Verbrauch l/100 km	1.3	1.1 – 1.5	1.1 – 1.5	1.7 – 1.9	2	2	1.5 – 1.6	1.5 – 1.6	1.4 – 1.6	1.4 – 1.6
Zuladung (kg)	565	660	650	480	450	425	k. A.	k. A.	k. A.	k. A.
Basispreis CHF ab	101'200.-	150'100.-	k. A.	45'100.-	39'950.-	39'950.-	k. A.	k. A.	k. A.	k. A.

PLUG-IN

Modell	Opel Grandland 1.6 Hybrid 2	Opel Grandland 1.6 Hybrid 4	Peugeot 308 1.6 Hybrid 180	Peugeot 308 1.6 Hybrid 180	Peugeot 308 1.6 Hybrid 225	Peugeot 308 1.6 Hybrid 225	Peugeot 308 1.6 Hybrid 2	Peugeot 308 1.6 Hybrid 4	Peugeot 508 1.6 Hybrid	Peugeot 508 1.6 Hybrid
Karosserie	SUV	SUV	HA	ES	HA	ES	SUV	SUV	HA	ES
Leistung (kW/PS)	165/224	221/300	132/180	132/180	165/224	165/224	165/224	221/301	165/224	165/224
Akkugrösse (kWh)	13.2	13.2	12.44	12.44	12.44	12.44	13.2	13.2	11.5	11.5
Drehmoment (Nm)	360	520	360	360	360	360	360	520	360	360
0 – 100 km/h (s)	8.9	6.1	7.6	7.7	7.5	7.6	8.9	6.1	7.9	8
V _{max} (km/h)	225	235	225	225	235	235	225	235	240	240
Antrieb	VR	4x4	VR	VR	VR	VR	VR	4x4	VR	VR
E-Reichweite (km)	65	65	58 – 60	60	60	59	53	55	52	54
Verbrauch l/100 km	1.5 -1.9	1.5 – 1.6	1.5 – 1.6	1.5 – 1.6	1.4 – 1.6	1.4 – 1.6	1.8	1.7	1.7	1.7
Zuladung (kg)	503	494	442	436	412	408	435	415	475	470
Basispreis CHF ab	44'260.-	k. A.	38'800.-	39'300.-	44'900.-	46'200.-	48'950.-	54'300.-	52'730.-	54'730.-

ZWEI LEITMESSEN - EIN TREFFPUNKT | DEUX SALONS - UN LIEU DE RENCONTRE

**11. Schweizer
Nutzfahrzeugsalon**

**11^e Salon suisse
du véhicule utilitaire**

**1. Schweizer Automobil
Aftermarket-Salon**

**1^{er} Salon suisse de
l'aftermarket automobile**

10. – 13. NOV. 2021 - BERNEXPO
transport-CH.com | aftermarket-CH.com



**Online
Ticket**

**insieme
ensemble
zusammen**

MARKTÜBERSICHT

PLUG-IN

Modell	Peugeot 508 1.6 PSE Hybrid 4	Peugeot 508 1.6 PSE Hybrid 4	Polestar 1 2.0 T PHEV	Porsche Cayenne E-Hybrid	Porsche Cayenne Co E-Hybrid	Porsche Cayenne Turbo SE-Hybrid	Porsche Cayenne Co Turbo SE-Hybrid	Porsche Panamera 4-E Hybrid	Porsche Panamera 4-E Hybrid Sp.T.	Porsche Panamera 4S-E Hybrid
Karosserie	HA	ES	CO	SUV	SUV	SUV	SUV	HA	ES	HA
Leistung (kW/PS)	265/360	265/360	448/609	340/462	340/462	500/680	500/680	340/462	340/462	412/560
Akkugrösse (kWh)	11.5	11.5	34	k. A.	k. A.	k. A.	k. A.	k. A.	k. A.	k. A.
Drehmoment (Nm)	520	520	1000	700	700	900	900	700	700	750
0 – 100 km/h (s)	5.2	5.2	4.2	5	5.1	3.8	3.8	4.4	4.4	3.7
V _{max} (km/h)	250	250	250	253	253	295	295	280	280	298
Antrieb	4x4	4x4	4x4	4x4	4x4	4x4	4x4	4x4	4x4	4x4
E-Reichweite (km)	42	42	150	44 – 48	43 – 47	39 – 40	39 – 40	49 – 56	47 – 54	46 – 53
Verbrauch l/100 km	2.1	2.1	1.3	3.1 – 3.7	3.2 – 3.7	3.8 – 4.0	3.8 – 4.1	2.0 – 2.5	2.1 – 2.7	2.2 – 2.8
Zuladung (kg)	415	410	250	660	620	510	485	425	435	k. A.
Basispreis CHF ab	67'620.-	69'900.-	165'000.-	116'200.-	120'600.-	218'000.-	227'800.-	142'600.-	146'200.-	164'100.-

PLUG-IN

Modell	Porsche Panamera 4S-E Hybrid Sp.T.	Porsche Panamera Tur. SE Hybrid	Porsche Panamera Tur. SE Hybrid Sp.T.	Renault Captur 1.6 E-Tech 160	Renault Megane 1.6 E-Tech 160	Renault Megane 1.6 E-Tech 160	Seat Leon 1.4 e-Hybrid	Seat Leon Sp 1.4 e-Hybrid	Seat Tarraco 1.4 e-Hybrid	Skoda Octavia 1.4 TSI PHEV
Karosserie	ES	HA	ES	SUV	HA	ES	HA	ES	SUV	ES
Leistung (kW/PS)	412/560	515/700	515/700	118/160	118/160	118/160	150/204	150/204	180/245	150/204
Akkugrösse (kWh)	k. A.	k. A.	k. A.	9.8	10.4	10.4	12.8	12.8	13	13
Drehmoment (Nm)	750	870	870	205	205	205	350	350	400	350
0 – 100 km/h (s)	3.7	3.2	3.2	10.1	9.4	9.8	7.5	7.7	7.5	7.8
V _{max} (km/h)	293	315	315	173	175	178	220	220	205	220
Antrieb	4x4	4x4	4x4	VR	VR	VR	VR	VR	VR	VR
E-Reichweite (km)	45 – 50	48 – 50	46 – 47	47	47	46	55	55	49	55
Verbrauch l/100 km	2.4 – 3.0	2.7 – 2.9	2.9 – 3.0	1.3 – 1.4	1.2 – 1.4	1.3 – 1.6	1.5	1.5	2.2	1.2
Zuladung (kg)	k. A.	k. A.	k. A.	496	386	387	446	422	522	438
Basispreis CHF ab	168'300.-	240'100.-	245'400.-	38'900.-	41'100.-	40'500.-	41'450.-	43'150.-	52'850.-	37'570.-

PLUG-IN

Modell	Skoda Octavia RS 1.4 TSI PHEV	Skoda Superb 1.4 TSI PHEV	Suzuki Across 2.5 PHEV	Toyota Prius 1.5 PHV	Toyota RAV4 2.5 AWD-I PHEV	Volvo S60 T6 e AWD PHEV	Volvo S60 T8 e AWD PHEV	Volvo S60 T8 e AWD PSE PHEV	Volvo S90 T8 e AWD PHEV	Volvo S90 T8 e AWD PSE PHEV
Karosserie	ES	ES	SUV	HA	SUV	SA	SA	SA	SA	SA
Leistung (kW/PS)	180/245	160/218	225/306	90/122	225/306	293/398	335/455	340/462	335/455	340/462
Akkugrösse (kWh)	13	13	18	8.8	18.1	18.8	18.8	18.8	18.8	18.8
Drehmoment (Nm)	400	400	270	142	k. A.	659	709	739	709	739
0 – 100 km/h (s)	7.3	7.8	6	11.1	6	5.4	4.6	4.4	4.6	4.5
V _{max} (km/h)	225	224	180	162	180	180	180	180	180	180
Antrieb	VR	VR	4x4	VR	4x4	4x4	4x4	4x4	4x4	4x4
E-Reichweite (km)	52	62	75	40	75	k. A.	91	85	89	k. A.
Verbrauch l/100 km	1.5	1.9	1	1.3	1	k. A.	0.8	0.9	0.8	k. A.
Zuladung (kg)	434	512	480	315	480	k. A.	531	531	530	k. A.
Basispreis CHF ab	40'570.-	51'160.-	57'990.-	48'000.-	55'900.-	k. A.	69'950.-	78'250.-	90'200.-	k. A.

PLUG-IN

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 XC40 T4 PHEV	Volvo XC40 T5 PHEV	Volvo XC40 T5 PSE PHEV	Volvo XC60 T6 eAWD PHEV
Karosserie	ES	ES	ES	ES	ES	ES	SUV	SUV	SUV	SUV
Leistung (kW/PS)	293/398	335/455	340/462	293/398	335/455	340/462	155/211	192/261	203/276	293/398
Akkugrösse (kWh)	18.8	18.8	18.8	18.8	18.8	18.8	10.7	10.7	10.7	18.8
Drehmoment (Nm)	659	709	739	659	709	739	405	425	450	659
0 – 100 km/h (s)	5.4	4.6	4.5	5.5	4.8	4.7	8.5	7.3	6.9	5.7
V _{max} (km/h)	180	180	180	180	180	180	180	180	180	180
Antrieb	4x4	4x4	4x4	4x4	4x4	4x4	VR	VR	VR	4x4
E-Reichweite (km)	88	88	81	87	87	80	41 – 46	41 – 46	45	78
Verbrauch l/100 km	0.8	0.8	1	0.9	0.9	1	2.1 – 2.5	2.1 – 2.5	2.1 – 2.5	1.1
Zuladung (kg)	536	536	536	564	564	564	549	549	549	574
Basispreis CHF ab	68'600.-	71'600.-	83'000.-	87'300.-	90'300.-	k. A.	54'700.-	56'700.-	k. A.	73'400.-

MARKTÜBERSICHT

PLUG-IN										
Modell	Volvo XC60 T8 eAWD PHEV	Volvo XC60 T8 eAWD PSE PHEV	Volvo XC90 T8 eAWD PHEV	Volvo XC90 T8 eAWD PSE PHEV	VW Arteon SB 1.4 TSI PHEV	VW Golf 1.4 TSI PHEV	VW Golf GTE 1.4 TSI PHEV	VW Passat GTE 1.4 TSI PHEV	VW Tiguan 1.4 TSI PHEV	VW Touareg 3.0 V6 TSI 4M PHEV
Karosserie	SUV	SUV	SUV	SUV	ES	HA	HA	ES	SUV	SUV
Leistung (kW/PS)	335/455	340/462	335/455	340/462	160/218	150/204	180/245	160/218	180/245	280/381
Akkugrösse (kWh)	18.8	18.8	18.8	18.8	13	13	13	13	13	17.9
Drehmoment (Nm)	709	739	709	739	400	350	400	400	400	600
0 – 100 km/h (s)	5.4	5.3	5.4	5.3	7.8	7.4	6.7	7.6	7.3	6.3
V _{max} (km/h)	180	180	180	180	222	220	225	225	205	250
Antrieb	4x4	4x4	4x4	4x4	VR	VR	VR	VR	VR	4x4
E-Reichweite (km)	79	73	68	61	61	80	62	55	49	40 – 50
Verbrauch l/100 km	1.1	1.2	1.3	1.4	1,2 – 1,7	1.1 – 1.5	1.6	1,2 – 1.8	1,8 – 2,1	2.8 – 3.2
Zuladung (kg)	574	580	723	723	475	430	416	516	469	587
Basispreis CHF ab	76'400.-	90'800.-	98'800.-	k. A.	62'400.-	45'200.-	48'600.-	54'500.-	51'300.-	87'400.-

PLUG-IN		
Modell	VW Touareg R 3.0 V6 TSI 4M PHEV	VW T7 Multivan 1.4 TSI PHEV
Karosserie	SUV	BUS
Leistung (kW/PS)	340/462	160/218
Akkugrösse (kWh)	17.9	13
Drehmoment (Nm)	700	350
0 – 100 km/h (s)	5.1	k. A.
V _{max} (km/h)	250	k. A.
Antrieb	4x4	k. A.
E-Reichweite (km)	40 – 50	50
Verbrauch l/100 km	2.8 – 3.3	k. A.
Zuladung (kg)	542	k. A.
Basispreis CHF ab	95'000.-	k. A.

MARKTÜBERSICHT

HYBRID

Modell	Aston Martin Valkyrie	Aston Martin Valkyrie	Ford Galaxy 2.5 HEV	Ford Kuga 2.5 HEV 4x4	Ford Mondeo 2.0 HEV	Ford Mondeo 2.0 HEV	Ford S-Max2.5 HEV	Honda CR-V e:HEV	Honda CR-V e:HEV 4WD	Honda HR-V e:HEV
Karosserie	CO	RO	VAN	SUV	SA	ES	VAN	SUV	SUV	SUV
Leistung (kW/PS)	865/1176	865/1176	140/190	140/190	138/187	138/187	140/190	135/184	135/184	96/131
Akkugrösse (kWh)	k. A.	k. A.	11	11	1.4	1.4	1.1	k. A.	k. A.	k. A.
Drehmoment (Nm)	900	900	200	200	173	173	200	315	315	253
0 – 100 km/h (s)	2.5	2.8	10	9.5	9.2	9.4	9.8	8.8	9.2	10.6
V _{max} (km/h)	402	350	182	196	187	187	182	180	180	170
Antrieb	HR	HR	VR	4x4	VR	VR	VR	VR	4x4	VR
E-Reichweite (km)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Verbrauch l/100 km	k. A.	k. A.	6.7	6.3	6.2	6.2	6.7	6.7	7.2	5.4
Zuladung (kg)	k. A.	k. A.	462	507	554	544	448	555	532	418
Basispreis CHF ab	3'000'000.-	3'500'000.-	47'350.-	42'000.-	43'000.-	41'700.-	46'250.-	37'900.-	44'900.-	33'900.-

HYBRID

Modell	Honda Jazz 1.5 e:HEV	Honda Jazz Crosstar 1.5 e:HEV	Honda NSX 3.5 e:HEV	Hyundai Ioniq 1.6 GDI HEV	Hyundai Kona 1.6 GDI HEV	Hyundai Santa Fe 1.6 T-GDI HEV	Hyundai Tucson 1.6 T-GDI HEV	Hyundai Tucson 1.6 T-GDI HEV	Kia Niro 1.6 GDI HEV	Kia Sorento 1.6 T-GDI HEV
Karosserie	HA	HA	CO	HA	SUV	SUV	SUV	SUV	SUV	SUV
Leistung (kW/PS)	80/109	80/109	427/581	104/141	104/141	169/230	169/230	169/230	104/141	169/230
Akkugrösse (kWh)	k. A.	k. A.	k. A.	1.56	1.56	1.49	1.49	1.49	1.56	1.49
Drehmoment (Nm)	253	253	550	265	265	350	350	350	265	350
0 – 100 km/h (s)	9.4	9.9	2.7	11.1	11.3	9.1	8	8.3	11.5	9
V _{max} (km/h)	175	173	308	185	163	187	193	193	162	193
Antrieb	VR	VR	4x4	VR	VR	4x4	VR	4x4	VR	4x4
E-Reichweite (km)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Verbrauch l/100 km	4.6	4.8	10.6	5.2	4.9 – 5.1	7.6	5.9	6.6	5.2	7.5
Zuladung (kg)	482	457	193	326	352	524 – 575	490	490	345	449
Basispreis CHF ab	23'900.-	30'600.-	216'000.-	32'990.-	27'900.-	44'900.-	37'600.-	40'100.-	35'450.-	51'950.-

HYBRID

Modell	Kia Sportage 1.6 T-GDI HEV	Kia Sportage 1.6 T-GDI HEV 4x4	Lexus ES 300h	Lexus LC 500h	Lexus LS 500h	Lexus NX 300h	Lexus NX 300h E-Four	Lexus NX 350h	Lexus NX 350h E-Four	Lexus RX 450h E-Four
Karosserie	SUV	SUV	SA	CO	SA	SUV	SUV	SUV	SUV	SUV
Leistung (kW/PS)	169/230	169/230	160/218	264/359	264/359	145/197	145/197	178/242	178/242	230/313
Akkugrösse (kWh)	1.49	1.49	k. A.	k. A.	k. A.	k. A.	k. A.	k. A.	k. A.	k. A.
Drehmoment (Nm)	350	350	k. A.	350	350	270	270	k. A.	k. A.	335
0 – 100 km/h (s)	8	8.3	8.9	5	5.5	9.2	9.2	k. A.	k. A.	7.7
V _{max} (km/h)	193	193	180	250	250	180	180	k. A.	k. A.	200
Antrieb	VR	4x4	k. A.	HR	HR	VR	4x4	VR	4x4	4x4
E-Reichweite (km)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Verbrauch l/100 km	k. A.	k. A.	4.4 – 4.6	8.1	9.3 – 9.5	7	7.5	k. A.	k. A.	7.6 – 7.9
Zuladung (kg)	k. A.	k. A.	k. A.	390	475	455	535	k. A.	k. A.	570
Basispreis CHF ab	k. A.	k. A.	k. A.	122'100.-	132'900.-	45'600.-	52'600.-	k. A.	k. A.	69'900.-

HYBRID

Modell	Lexus UX 250h	Lexus UX 250h E-Four	McLaren Speedtail	Renault Arkana 1.6 E-Tech 145	Renault Clio 1.6 E-Tech 140	Suzuki Swace 1.8 HEV	Toyota C-HR 1.8 HSD	Toyota C-HR 2.0 HSD	Toyota Corolla 1.8 HSD	Toyota Corolla 1.8 HSD
Karosserie	SUV	SUV	CO	SUV	HA	ES	SUV	SUV	HA	ES
Leistung (kW/PS)	135/184	135/184	787/1070	105/143	103/140	90/122	90/122	135/184	90/122	90/122
Akkugrösse (kWh)	k. A.	k. A.	k. A.	k. A.	k. A.	k. A.	k. A.	k. A.	k. A.	k. A.
Drehmoment (Nm)	202	202	1150	260	260	k. A.	k. A.	k. A.	k. A.	k. A.
0 – 100 km/h (s)	8.5	8.7	k. A.	10.8	9.9	11.1	11	8.2	10.9	11.1
V _{max} (km/h)	177	177	403	172	180	180	170	180	180	180
Antrieb	VR	4x4	HR	VR	VR	VR	VR	VR	VR	VR
E-Reichweite (km)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Verbrauch l/100 km	5.3	5.9	15.6	4.8 – 5.0	4.3 – 5.1	5.1	4.8	5.3	4.5 – 4.8	4.5 – 4.9
Zuladung (kg)	495	555	218	385	344	340	345	353	403	400
Basispreis CHF ab	39'700.-	38'900.-	2'400'000.-	33'300.-	27'200.-	33'990.-	33'600.-	37'600.-	27'700.-	28'900.-

MARKTÜBERSICHT

HYBRID

Modell	Toyota Corolla 2.0 HSD	Toyota Corolla 2.0 HSD	Toyota Camry 2.5 HSD	Toyota Highlander 2.5 HSD	Toyota Prius 1.5 HSD	Toyota Prius 1.5 HSD AWD-i	Toyota Prius + Wagon 1.5 HSD	Toyota RAV4 2.5 HSD	Toyota RAV4 2.5 AWD-i HSD	Toyota Yaris 1.5 HSD
Karosserie	HA	ES	SA	SUV	HA	HA	VAN	SUV	SUV	HA
Leistung (kW/PS)	135/184	135/184	160/218	182/248	90/122	90/122	100/136	160/218	163/222	85/116
Akkugrösse (kWh)	k. A.	k. A.	k. A.	k. A.	k. A.	k. A.	k. A.	k. A.	k. A.	k. A.
Drehmoment (Nm)	k. A.	k. A.	221	k. A.	k. A.	k. A.	k. A.	k. A.	k. A.	120
0 – 100 km/h (s)	7.9	8.1	8.3	8.3	10.8	10.9	11.3	8.4	8.1	9.7
V _{max} (km/h)	180	180	180	180	180	160	165	180	180	175
Antrieb	VR	VR	VR	4x4	VR	4x4	VR	VR	4x4	VR
E-Reichweite (km)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Verbrauch l/100 km	5.2	5.2-5.3	5.3 – 5.5	6.6 – 7.1	4.1 – 4.6	4.4 – 4.8	5.8 – 6.0	5.6 – 5.7	5.6 – 5.8	3.8 – 4.3
Zuladung (kg)	410	415	398	555 – 565	328	320	505	425	463	397 – 399
Basispreis CHF ab	35'000.-	36'800.-	39'900.-	59'900.-	35'400.-	37'400.-	35'990.-	37'700.-	46'800.-	21'500.-

HYBRID

Modell	Toyota Yaris Cross 1.5 HSD	Toyota Yaris Cross 1.5 HSD AWD-i
Karosserie	SUV	SUV
Leistung (kW/PS)	85/116	85/116
Akkugrösse (kWh)	k. A.	k. A.
Drehmoment (Nm)	261	261
0 – 100 km/h (s)	11.2	11.8
V _{max} (km/h)	170	170
Antrieb	VR	4x4
Reichweite (km)	-	-
Verbrauch l/100 km	4,4 – 4,7	4,5 – 5,1
Zuladung (kg)	393	370
Basispreis CHF ab	25'400.-	32'300.-

RANGE EXTENDER

Modell	Ford Tourneo Custom Range Ext.	Levc TX Range Ext.
Karosserie	MPV	VAN
Leistung (kW/PS)	93/126	110/150
Akkugrösse (kWh)	13.6	k. A.
Drehmoment (Nm)	355	250
0 – 100 km/h (s)	k. A.	13.2
V _{max} (km/h)	120	128
Antrieb	VR	HR
Reichweite (km)	40	130 – 510
Verbrauch l/100 km	3.1	0.9
Zuladung (kg)	561 – 716	550 – 625
Basispreis CHF ab	75'339.-	k. A.

WASSERSTOFF

Modell	Hyundai Nexo FC	Toyota Mirai FC
Karosserie	SUV	SA
Leistung (kW/PS)	120/163	134/182
Akkugrösse (kWh)	1.56	k. A.
Drehmoment (Nm)	395	300
0 – 100 km/h (s)	9.5	9.2
V _{max} (km/h)	179	175
Antrieb	VR	HR
Reichweite (km)	666	650
Verbrauch kg/100 km	0.95	0,79 – 0,89
Zuladung (kg)	392	515
Basispreis CHF ab	89'900.-	59'900.-

KAROSSERIEBEZEICHNUNGEN

SA	Saloon, Limousine mit Stufenheck
HA	Hatchback, Limousine mit Heckklappe
ES	Estate, Kombi
CO	Coupé
CA	Cabrio
RO	Roadster
VAN	Van
MPV, BUS	Multi Purpose Vehicle, Nutzfahrzeug als PKW-Version oder Kleinbus
KW	Kastenwagen als häufigste Form des Nutzfahrzeuges, geschlossen ohne Fenster

ANMERKUNGEN

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

Da Vollhybride (HEV) normalerweise nicht mehr als ein paar Hundert Meter rein elektrisch fahren können, bleibt die Zeile elektrische Reichweite leer. Nur das System von Honda lässt einige wenige elektrische Kilometer am Stück zu.

Das von Ford als PHEV bezeichnete System bei den beiden Modellen Transit Custom und Tourneo Custom ist eigentlich gemäss Schweizer Typengenehmigung (TG) ein Range Extender System, das die gewonnene Elektroenergie an einen seriellen Plug-in-Hybriden weiterleitet.

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

Alle Preise, auch die der Nutzfahrzeuge, sind inklusive Schweizer Mehrwertsteuer von 7.7 %.

Stand: 08. Oktober 2021, Guido Biffiger (gfb)

WETTBEWERB

www.electric-wow.ch/wettbewerb

Preise im Wert
von insgesamt
6500 Franken zu
gewinnen!

Der kleine Eisbrecher
lässt niemanden kalt.

Gemeinsam verlosen electric WOW
und Kärcher 100 elektrische Eiskratzer
EDI 4 im Wert von je 65 Franken.
Teilnahmeschluss ist der
30. November 2021.



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 gibt es nun eine Sorge weniger am Morgen: Er macht Schluss mit anstrengendem Stück-für-Stück-Kratzen. Ein bisschen sanfter Druck und seine rotierende Abtragscheibe beendet zügig die Eiszeit auf Ihren Scheiben und verschafft den Durchblick, den es für eine sichere Fahrt braucht. Mit Hilfe seiner rotierenden Scheibe mit sechs stabilen Kunststoffklingen entfernt der Eiskratzer selbst hartnäckigste Vereisungen auf Autoscheiben mühelos in nur einem Zug. Die Hände werden dabei weder kalt noch nass.

www.kaercher.ch

KÄRCHER



Migrol Fast Charging

Gute Nachricht für die Elektromobilität. **Migrol baut ihr nationales Fast Charging Netz stark aus.** Laden Sie Ihre Elektroautos schnell und unkompliziert auf.

www.migrol.ch/fast-charging

Einfach clever bezahlen und von vielen Vorteilen profitieren: Mit der **Migrolcard** rechnen Sie Ihre Schnellladungen transparent und MwSt.-konform per Monatsrechnung ab.

Der neue SEAT
Leon
Sportstourer
e-HYBRID



No limits.

- Elektrische Reichweite bis zu 55 km
- 660 km kombinierte Reichweite
- 204 PS



SEAT Leon Sportstourer FR 1.4 e-HYBRID, 204 PS, 6-Gang DSG, 5-Türer. Normverbrauch gesamt: 1.5 l/100 km, Stromverbrauch gesamt: 16.3 kWh/100 km, Benzinäquivalente gesamt: 3.3 l/100 km, CO₂-Emissionen gesamt: 33 g/km, CO₂-Emissionen aus Treibstoff- und/oder Strombereitstellung: 20 g/km, Energieeffizienz-Kategorie: A. CO₂-Mittelwert aller in der Schweiz erstmals immatrikulierten PWs: 169 g/km. Zielwert der bis Ende 2021 zu erreichenden CO₂-Emissionen: 118 g/km.