

# AUTOSPRINT

Februar / März 2025

autosprint.ch



CARXPERT

Der Experte für Ihr Auto

www.carxpert.ch



facebook



instagram



## Fiat Grande Panda 28

Fiat katapultiert mit dem Grande Panda einen Kleinwagen-Klassiker in die Neuzeit.



## Reifen-Ratgeber 14

Was Sie zur Wahl des perfekten Sommerreifens wissen müssen.



Berufe mit Zukunft

# So attraktiv ist die Autobranche

Die Nutzfahrzeug-Mechatronikerin Sophie Schumacher holte an der Berufsweltmeisterschaft Gold und demonstrierte damit eindrücklich, wie spannend und vielseitig Berufe im Autogewerbe heute sind. 4

RIWAX® Love what you drive  
time to shine

www.riwax.com

Made in Switzerland

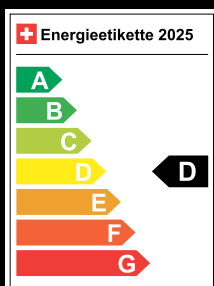




*It's not only a Hybrid.*  
**It's a Honda Hybrid.**



# Honda Civic Ab 249 CHF/Monat



Angebote gültig vom 01.01.2025 - 31.03.2025. Civic Elegance, 184 PS, Katalogpreis CHF 39'990.- inklusive Transportkosten, Honda Prämie von CHF 2'000.-, d.h. insgesamt CHF 37'990.-. Verbrauch gesamt 4.7 l/100 km; CO<sub>2</sub>-Emission 108 g/km, Treibstoffverbrauchskategorie C.

Leasing 1.9%, 48 Monatsraten zu CHF 249.-, 10'000 km/Jahr, 1. freiwillige Leasingrate in Höhe von 27.5% des Katalogpreises, jährliche Gesamtkosten der Zinsen CHF 386.-. Effektiver Jahreszins 1.92%, exkl. Versicherung. Leasingverträge werden nicht gewährt, falls sie zur Überschuldung der Konsumentin oder des Konsumenten führen. Finanzierung durch die Cembra Money Bank. Abgebildete Modelle: Civic Sport, 184 PS, Katalogpreis CHF 42'690.- inklusive Transportkosten, Verbrauch gesamt 5.0 l/100 km; CO<sub>2</sub>-Emission 113 g/km; Kategorie D. Civic Advance, 184 PS, Katalogpreis CHF 45'690.- inklusive Transportkosten, Verbrauch gesamt 5.0 l/100km; CO<sub>2</sub>-Emission 114 g/km; Kategorie D.

# Engagiert für die Branche und Leidenschaft auf Rädern



## AUTOSPRINT<sup>+</sup>



**Karin Beutler, Managing Director,  
Viva AG für Kommunikation**

Geschätzte Leserinnen und Leser,  
liebe Autointeressierte

Bei der Übernahme des AutoSprintCH durch das Viva-Team im August 2024 galt es vorerst, das Wiedererscheinen der Publikation zu gewährleisten. Gleichzeitig hatten wir für 2025 leichte konzeptionelle Anpassungen und einen Ausbau der Distribution angekündigt. Die Printauflage war vor der Übernahme auf rund 17000 Exemplare gefallen. Beide Vorhaben sind auf gutem Weg.

Die Anstrengungen machen sich bereits in einer ersten markanten Auflagensteigerung bemerkbar. Die Printausgabe, die Sie in den Händen halten, erreicht bereits knapp 30000 Empfängerinnen und Empfänger, und das unter anderem dank grosser Unterstützung aus der Branche.

Dafür bedanken wir uns herzlich – und natürlich auch bei unseren Leserinnen und Lesern für ihre Treue! Bis Ende Jahr sollen es nochmals deutlich mehr Exemplare werden. Die Publikation wird auch online wirkungsvoll ausgespielt und erreicht pro Monat so zusätzlich zwischen 15000 und 20000 Nutzerinnen und Nutzer, auch diese Zahl erhöht sich sukzessive.

Ab dieser Ausgabe heisst Ihr AutoSprintCH übrigens neu ganz einfach und prägnant Autosprint. Der leicht angepasste Name wurde in einem neuen Logo umgesetzt und präsentiert sich in dieser Form bereits auf dem Cover dieser Ausgabe.

Weitere Schritte folgen. Wir sind mit Vollgas dran und engagieren uns weiter für alle Autofahrerinnen und Autofahrer, die Autobranche und unsere gemeinsame Leidenschaft auf Rädern.

**Herzlich Karin Beutler und das ganze  
Autosprint-Team**

**Autoberufe haben Zukunft**

# Eine Karriere im Autogewerbe lohnt sich



**Wer sich nicht nur für Autos und Lastwagen begeistert, sondern berufliche Zukunft mit Perspektive sucht, sollte sich mal das Autogewerbe anschauen: Die Branche ist im Wandel und bietet Karrierechancen, die heute weit über das gute alte «Schrauben» hinausgehen.**

Das Klischee hält sich hartnäckig: Berufen im Autogewerbe haftet der Ruf von Schmutz und körperlicher Anstrengung an. Doch die Realität sieht längst ganz anders aus: Moderne Autos sind rollende Computer, die immer stärker auf Elektromobilität, digitale Systeme und komplexe Hightech-Diagnosetechnik setzen. Und auch den klassischen «Automech» oder «Lastwagenmech» gibt es darum nicht mehr, sondern viele differenzierte Berufsbilder: Automobil-Fachfrauen und -männer, Automobil-Mechatroniker:innen oder Automobildiagnostiker:innen, die mit modernster Technik und hochentwickeltem Handwerkszeug ihr Wissen und Können anwenden. Mal ganz davon abgesehen, dass technische Berufe ja nur ein Teil der vielen

Autoberufsbilder sind. Ein Beispiel für einen nicht-technischen Beruf ist der oder die Automobil-Verkaufsberater:in. Die neue Grundbildung Detailhandelsfachfrau oder Detailhandelsfachmann EFZ Automobil-Sales bildet gezielt für diese Tätigkeit aus.

**Dass sich eine Karriere im Autogewerbe lohnt**, führen die beeindruckenden Erfolge junger Schweizer Berufsleute an nationalen und internationalen Wettbewerben vor Augen: Bei den WorldSkills 2024 in Lyon (F) brillierten zuletzt zwei Champions des Autogewerbes: Die Nutzfahrzeug-Mechatronikerin Sophie Schumacher aus Hagneck BE wurde als erste Frau Weltmeisterin in ihrem Beruf – ein historischer Sieg. Und Nevio Bernet aus Ufhusen LU sicherte sich die

Silbermedaille als Automobil-Mechatroniker, Fachrichtung Personenwagen.

Beide blicken mit Begeisterung auf ihre Erfahrungen zurück. «Der Aufwand hat sich auf jeden Fall gelohnt, es ist ein einmaliges Erlebnis», sagt Sophie Schumacher. «Egal, wie weit man kommt: Man lernt andere Leute in seinem Beruf kennen, die genauso motiviert sind wie man selbst, und kann viel lernen.» Nevio Bernet ergänzt: «Die WorldSkills waren ein riesiges Erlebnis. Ich habe viele Leute kennengelernt und viel gelernt. Jetzt ist es vorbei, und die Arbeit geht weiter. Ich würde wieder teilnehmen – man kann nur profitieren.»

**Diese Leistungen sind persönliche Erfolge**, stärken auch das Ansehen der Autoberufe und das Image der Branche; Berufsmeisterschaften wie die SwissSkills, EuroSkills und WorldSkills beweisen, welches Potenzial und wie viel Emotionen in der Branche stecken.

Übrigens: Vom 17. bis 21. September 2025 finden in Bern die SwissSkills 2025 statt. Die Anmeldung läuft bis zum 18. April 2025, und die Qualifikationsrunde wird am 5. Juli 2025 in der Mobilcity in Bern ausgetragen. Solche Wettbewerbe sind nicht nur eine Herausforderung, sondern auch eine hervorragende Möglichkeit, das eigene Können zu beweisen, wertvolle Kontakte zu knüpfen und den eigenen Karriereweg zu ebnet.

**Autogewerbe gleich Karrierechance.** Nicht nur Personenwagen, sondern auch Lastwagen bieten spannende Berufsfelder – und das längst nicht mehr nur für Männer. Der Sieg von Sophie Schumacher zeigt, dass Frauen auch hier zunehmend Fuss fassen. Um den Nachwuchs gezielt zu fördern, plant der für die Aus- und Weiterbildung der Branche zuständige Auto Gewerbe Verband Schweiz (AGVS) eine Imagekampagne für Nutzfahrzeugberufe zusammen

Die Nutzfahrzeug-Mechatronikerin Sophie Schumacher hält den WM-Titel in ihrem Beruf.  
Foto: SwissSkills



Der AGVS setzt auf Formate wie «Lehrberufe Live!», um Schülerinnen und Schülern regelmässig authentische Einblicke in den Alltag von Lernenden im Autogewerbe zu geben.  
Foto: AGVS-Medien

Um Jugendliche für die Branche zu gewinnen, setzt der AGVS auf verschiedene Initiativen, darunter seine Plattform [autoberufe.ch](https://www.autoberufe.ch) und seine Teilnahme an Formaten wie «Lehrberufe Live!». Diese Live-Streams geben Schülerinnen und Schülern regelmässig authentische Einblicke in den Alltag von Lernenden im Autogewerbe – und erfreuen sich grosser Beliebtheit.

sind immer mehr Fachkenntnisse in Hochvolttechnik, Softwarediagnose und digitalen Assistenzsystemen gefragt. Wer heute eine Ausbildung im Autogewerbe beginnt, wird zu einer wichtigen Stütze der Mobilität von morgen.

Die Automobilwelt verändert sich rasant, und mit ihr die Anforderungen an die Fachkräfte. Der Wandel zur Elektromobilität eröffnet neue Karrierechancen, denn neben klassischer Mechanik

mit den Importeuren. «Das Konzept dieses Projekts wird mit Hochschulen umgesetzt und mit Unterstützung der Importeure und des AGVS», erklärt Olivier Maeder, AGVS-Geschäftsleitung, Bereich Bildung.

Und auch ausserhalb der technischen Grundbildungen bietet das Autogewerbe, wie bereits erwähnt, Karriere-möglichkeiten – zum Beispiel im kaufmännischen Bereich. Hinzu kommen zahlreiche Weiterbildungsmöglichkeiten mit eidg. Abschlüssen. Hier finden junge Talente eine Zukunft mit Perspektive. Das wachsende Interesse zeigt sich in der Zahl der Absolventinnen und Absolventen: Ende Januar 2025 erhielten in Langenthal BE insgesamt 167 angehende Automobildiagnostikerinnen und -diagnostiker sowie Automobil-Werkstattkoordinatorinnen und -koordinatoren ihren Fachausweis.

Moderne Technik, spannende Herausforderungen und hervorragende Entwicklungsmöglichkeiten machen die Branche attraktiver denn je. Weitere Infos zu den vielen Berufsbildern der Branche gibt es unter [autoberufe.ch](https://www.autoberufe.ch). Zahlreiche Impressionen und Einblicke in die berufliche Welt der Automobilbranche finden sich auf dem Instagram- und TikTok-Kanal von [autoberufe.ch](https://www.autoberufe.ch).

ILIR PINTO

Der Automobil-Mechatroniker Nevio Bernet gewann Silber und die Nutzfahrzeug-Mechatronikerin Sophie Schumacher Gold an den WorldSkills 2024 in Lyon (F).  
Foto: SwissSkills



Der Experte Michel Tinguely (rechts) unterstützt bei den SwissSkills 2022 einen jungen Automobil-Mechatroniker mit seinem Fachwissen.  
Foto: SwissSkills



## Cupra Dark Rebel

# Die dunkle Seite der Macht



Mit dem zweiplätzigen Showcar Dark Rebel zeigt Cupra eindrücklich auf, wie man gegen herkömmliches Designverständnis rebellieren und Sportlichkeit im Zeitalter des Elektroantriebs interpretieren kann – ein Augenschein.

Seit Anfang 2025 steht Rico Christoffel neu an der Spitze von Seat und Cupra in der Schweiz. Und schon haben sein Team und er ein echtes Highlight zum Händlermeeting in die Schweiz gelotst, den Cupra Dark Rebel. Der ausdrucksstarke Showcar zeigt die wohl konzentrierteste Essenz von Leidenschaft und Sportlichkeit, die ein zweiplätziger Shooting Brake mit E-Antrieb aktuell vermitteln kann. Dessen Designer

Alfredo Marin lässt den Blick über den Wagen schweifen und erläutert: «Ohne die Bürde der Vergangenheit konnten wir bei Cupra etwas Neues schaffen. Das hilft, wenn wir im Entwicklungszentrum in Martorell oder rund 30 Minuten entfernt im Herzen von Barcelona an solchen Projekten arbeiten.»

Kundinnen und Kunden – bei der jugendlich-sportlichen Marke Cupra auch gerne als «Tribe» bezeichnet

– hatten 270 000 Konfigurationsvorschläge für den Dark Rebel gemacht, danach wurde er komplett virtuell entwickelt. «Wir konnten natürlich nicht jeden Vorschlag nutzen, sondern haben die beliebtesten Details umgesetzt und daraus den Showcar Dark Rebel, der das Rebellische, das Andersartige unserer Marke perfekt illustriert», so Alfredo Marin.

Und mit Blick auf den 4,50 Meter langen und nur gerade 1,30 Meter hohen E-Supersportler mit seiner unglaublich langen Schnauze, den skulpturierten

Flächen, den athletischen Schultern und dem fast schon furchteinflössenden Diffusor am Heck ergänzt Marin: «Wir wollen das schwarze Schaf sein und nicht mit dem Strom schwimmen. Der Cupra Dark Rebel ist die maximale Provokation des Cupra-Designs. Wir müssen damit ja auch die nächste Generation erreichen. Daher beinhaltet er auch gewisse Elemente, die man aus der Gaming-Welt kennt.»

Öffnet man die beiden Flügeltüren, die bis auf eine Höhe von 2,20 Meter nach oben schwingen, ist der Blick frei auf ein recht schlichtes Cockpit. Die Su-



Die beleuchteten Cupra-Logos an Front und Heck sind ebenfalls zentrale Designelemente des Showcars, genauso wie der fast furchteinflössende Diffusor.



Kupferfarbene Elemente dürfen nicht fehlen, etwa bei den Aero-Abdeckungen der mächtigen Rädern.

Der Cupra Dark Rebel ist die maximale Provokation des Cupra-Designs.



Für den passenden Antrieb sorgt übrigens ein Elektromotor mit bis über 331 kW (450 PS).



Die Supersport-Schalensitze mit Kopfstützen aus Glas und Kupfer sind mit einem 3D-Strickstoff überzogen.

persport-Schalensitze mit Kopfstützen aus Glas und Kupfer sind mit einem 3D-Strickstoff überzogen. Auch die asymmetrische Mittelkonsole wurde mit modernster 3D-Metalldruck-Technologie gefertigt. Der Schalthebel befindet sich auf diesem zentralen Rückgrat des Wagens, ist aus edlem Glas gefertigt und für den speziellen Effekt hinterleuchtet.

«Wir kombinieren absichtlich fast sinnliche Oberflächen mit scharfen Linien, um so Spannung zu erzeugen. Die fast wie eine Flüssigkeit anmutende, je nach Licht immer wieder verändernde Wagenfarbe, ein dunkles Blau bis Violett, unterstreicht dies noch zusätzlich», erläutert der spanische Designer stolz. Logischerweise dürfen bei einem Cupra dabei auch markentypische kupferfarbene Elemente nicht fehlen, etwa bei den Aero-Abdeckungen der mächtigen Räder.

**Auch Licht spielt beim aufregenden Showcar** der spanischen Volkswagen-Konzernmarke eine zentrale Rolle, angefangen von beleuchteten Logos an Front und Heck. «Im Innenraum spielen wir ebenfalls mit Licht und Farbe», so Designer Marin. «Die Farbe der

Ambientebeleuchtung zeigt beispielsweise, ob die Klimaanlage gerade heizt oder kühlt.» Spannend ist zudem die dreieckige Lichtsignatur, die vorne wie hinten direkt und zugleich dezent aus der Karosserie des Dark Rebel hervorschimmert und vorne auch mit Lichtdreiecken das Tagfahrlicht bildet.

Für den passenden Antrieb sorgt übrigens ein Elektromotor mit 331 kW/450 PS, der den Dark Rebel wohl in weniger als vier Sekunden von 0 auf 100 km/h katapultieren könnte. Eigentlich fast schade, dass dieser vollelektrische Designertraum wohl nie das Licht der Serienfertigung erblicken wird. Aber die Designsprache oder Details wie das Lichtdesign werden wir wohl an künftigen Cupras sehen. Und bis dahin

bleibt der Dark Rebel das ultimative Beispiel, welche Macht das Design beim Aufbau einer Marke wie dem jungen Seat-Spross Cupra haben kann.

JÜRGEN A. STETTLER



Exterior Designer Alfredo Marin. Fotos: Autosprint

## Für schnellere H<sub>2</sub>-Betankung

Toyota Motor Europe hat mit der Zielsetzung, Betankungssysteme für Wasserstoff (H<sub>2</sub>) der nächsten Generation auf den Markt zu bringen, mit Hydrogen Refueling Solutions (HRS) und Engie eine Vereinbarung unterzeichnet. Die neue Lösung, die schneller und kostengünstiger ist, wird im Rahmen des Projekts «RHeaDHy» getestet, das sich auf die Beschleunigung des Infrastrukturausbaus konzentriert. Denn gemäss einer EU-Verordnung sollen bis 2030 entlang der Routen im transeuropäischen Verkehrsnetz alle 200 km öffentlich zugängliche Wasserstofftankstellen errichtet werden. In Zukunft lassen sich damit 40-Tonnen-LKW für eine Reichweite von 600 km in nur acht Minuten und für 900 km in nur zwölf Minuten betanken.



## Der Allrad-Bulli feiert Geburtstag

Er war der erste Serien-Allrad-Bulli: 1985 debütierte mit dem T3 syncro (Bild) die Nr. 1 der allradgetriebenen Transporter; es gab ihn in fast allen Karosserieversionen. Doch die Story der Allradabenteuer mit dem Bulli begann viel früher – in den 70er Jahren mit dem Entwicklungschef der Transporter Baureihe: Gustav Mayer (1925 bis 2014). Dieser liebte das Reisen und die Herausforderung, und deshalb zog es ihn immer wieder mit einem T2 in die Sahara. Doch den T2 gab es bekanntlich ausschliesslich mit Heckantrieb. Da Gustav Mayer aber irgendwann keine Lust mehr hatte, seinen Bulli in den Wüsten Nordafrikas vom Sand freizuschaukeln, konstruierte er mit seinem Team einfach einen Allrad-T2. Dieses grosse Erbe setzen auch die 4x4-Bullis der Neuzeit fort: 2025 unterstreichen die grosse Allrad-Kompetenz bei VW Nutzfahrzeugen unter anderem Multivan, California, Transporter, Caravelle und ID. Buzz.



## Rico Christoffel bei Seat/Cupra

Führungswechsel bei Seat und Cupra Schweiz. Der neue Mann an der Spitze heisst Rico Christoffel. Er trat per 1. Januar 2025 die Nachfolge von Sandra Grau an, die als Head of Fleetmanagement & Performance eine neue Herausforderung innerhalb der Amag Import AG angenommen hat. Der Schweizer Rico Christoffel ist kein Unbekannter, so war er seit 2019 erfolgreich als Brand Director von VW Nutzfahrzeuge aktiv. Er verfügt über 30 Jahre Berufs- und Führungserfahrung und war durchgehend in der LKW-, Nutzfahrzeug- und Automobilbranche tätig. Sein fundiertes Wissen sammelte er unter anderem bei diversen Weiterbildungsabschlüssen, vom dipl. Automobilmechaniker mit Meisterprüfung bis zum eidg. dipl. Marketingplaner.



## Ecotest 2024: Peugeot glänzt

Die Modelle von Peugeot gehören zu den saubersten Fahrzeugen: In diesem Jahr wurden für das jährliche Ranking des ADAC insgesamt 84 Fahrzeuge auf ihre Emissionen geprüft. Das gute Ergebnis dieser drei Elektromodelle bestärkt die Löwenmarke in ihrer Elektrostrategie. Mit einer Gesamtpunktzahl von 105 Punkten und einem CO<sub>2</sub>-Ausstoss von lediglich 80 g/km führt der Peugeot E-208 (Bild) das Ranking im Rahmen des ADAC-Ecotests 2024 an und wird damit zum saubersten Fahrzeug 2024 gekürt. Knapp dahinter liegt der Peugeot E-308 mit 103 Punkten und einem Emissionswert von 82 g/km. Ein weiteres Modell der Löwenmarke konnte sich einen Platz in den Top Ten sichern: Der Elektro-SUV Peugeot E-2008 belegt den 6. Platz im Ranking.



## VW Polo

# Ein Kleinwagen trumps gross auf



Der VW Polo der 1. Generation wurde von 1975 bis 1981 gebaut. Foto: VW

Er ist vierfacher Rallye-Weltmeister, seine Leistung ist von 40 auf bis zu 318 PS geklettert, er wurde bereits über 20 Millionen Mal produziert und er feiert 2025 seinen 50. Geburtstag: der VW Polo – happy birthday!

Als in den 1970er-Jahren die Ablösung des legendären VW Käfers anstand, brachte VW nicht ein Modell, sondern gleich mehrere auf den Markt, die dessen Nachfolge als neuer Volkswagen der Massen antreten sollten: 1973 kam der Passat auf den Markt, ein Jahr später folgte der Golf und 1975 startete der Polo. Eine Klasse unter dem Golf angesiedelt, rundete der Polo die damals neue VW-Modellfamilie mit Frontantrieb aus Wolfsburg (D) ab. Und 2025 feiert er nun sein 50-Jahre-Jubiläum.

Der im März 1975 vorgestellte Kleinwagen basierte auf dem Audi 50 und ging leicht abgewandelt als VW Polo in Wolfsburg (D) in Serie. Seit damals begeistert der VW Polo Generationen von Menschen und ist bereits selbst in der sechsten Modellgeneration auf unseren Strassen unterwegs. Der Kleinwagen steht für bezahlbare Mobilität – er kostete damals 7500 Deutsche Mark, was knapp 7900 Franken entsprach. Er glänzte mit einem zeitlosen Design und zukunftsweisender Technik. Mit über 20 Millionen verkauften Fahrzeugen

hat sich der Polo zudem als eines der erfolgreichsten Modelle seiner Klasse behauptet.

Und von Generation zu Generation wurde der Polo auch weiterentwickelt. Spurtete der erste VW Polo noch eher gemächlich in 21,2 Sekunden auf

100 km/h, braucht der Polo VI GTI für den Paradesprint heute gerade noch 6,5 Sekunden. Dies, obwohl er gegenüber dem Polo I mit lediglich 685 kg Gesamtgewicht nun als Polo VI mit 1143 kg einiges mehr auf den Rippen hatte. Schon der Polo II brachte ab 1981 übrigens eine Reihe von Verbesserun-



1975 war das Cockpit des VW Kleinwagens sehr übersichtlich und schlicht gehalten.





Die aktuelle Modellpalette des mittlerweile 50 Jahre alten VW-Modells. Fotos: VW

gen mit sich, darunter mehr Platz und Komfort sowie modernisierte Motoren. In der limitierten Sonderreihe Polo Coupé GT G40 debütierte 1987 der G-Lader, der für mehr Leistung sorgte. In dritter Generation ab 1994 wartete der kleine VW als eines der ersten Fahrzeuge seiner Klasse mit innovativen Sicherheitsfeatures wie Airbags auf.

**Ein erstes Mal richtig sportlich** wurde es dann ab 1998. Damals fuhr die erste GTI-Version des Polo vor. Aus dem 1,6-Liter-Motor presste der Fronttriebler damals 120 PS. Bis er auch im Motorsport für Furore sorgte, dauerte es aber noch zwei Generationen. Mit dem Polo R WRC holte VW dann ab 2013 viermal in Folge den Titel bei der Rallye-Weltmeisterschaft. Im Polo V hielten aber auch digitale Innovationen Einzug: Denn bereits ab 2009 machten Infotainment- und Assistenzsysteme das Fahren für die Allgemeinheit klar komfortabler.



Der VW Polo der 2. Generation – hier Polo, Polo Coupé und Polo G40 – wurde von 1981 bis 1994 gebaut.

**Seit 2017 setzt die sechste und aktuelle Generation** des vom einst 3,50 m langen und 1,56 m breiten VW Polo, der inzwischen übrigens auf 4,07 m Länge und 1,75 m Breite gewachsen ist, neue Massstäbe in Sachen Vernetzung, Sicherheit und Fahrtdynamik. Die sechste Generation basiert auf dem Modularen Querbaukasten (MQB) des VW-Konzerns und ist seit einer Überarbeitung 2021 noch digitaler und innovativer unterwegs. Aus dem Kleinen ist ein internationaler Bestseller geworden, der inzwischen dank des IQ.Drive Travel Assist sogar teilautomatisiertes Fahren erlaubt. Nicht schlecht und echt innovativ für einen 50-Jährigen!

**Zum Jubiläum** gibt es bei VW verschiedene Anlässe zum Polo, an denen auch historische Modelle präsentiert werden. Den Auftakt macht die Bremen Classic Motorshow vom 31. Januar bis 2. Februar 2025. Hier sind zwei frühe Exemplare zu sehen: ein ozeanischblauer Polo L von 1975 und ein einzigartiger Bergrenn-Polo von 1977.

JÜRGEN A. STETTLER

## Toyota erreicht Meilenstein

Der kumulierte Absatz von elektrifizierten Fahrzeugen von Toyota Motor Europe (TME) hat die Marke von sechs Millionen Einheiten überschritten. Diese Leistung zeugt vom Erfolg der sogenannten Multi-Path-Strategie von Toyota, bei der Toyota eine breite Palette von Fahrzeugen mit batterie-elektrischem Antrieb, Brennstoffzellen-Elektroantrieb, Plug-in-Hybrid- oder Hybrid-Antrieb anbietet. Seit 1995 sind die durchschnittlichen Abgasemissionen von Toyotas in Europa dadurch um mehr als 50 Prozent gesunken. Und weltweit verkaufte Toyota übrigens zwischen 1997 und 2024 bereits mehr als 30 Millionen elektrifizierte Fahrzeuge.



## Rekordzahlen für Heritage Hub

Das Jahr 2024 war ein sehr erfolgreiches Jahr für den Heritage Hub im norditalienischen Turin. Die Sammlung mit historischen Fahrzeugen der italienischen Marken der Stellantis-Gruppe begrüßte mehr als 12 000 Besucherinnen und Besucher. Das Museum mit einer Sammlung von rund 300 historischen Fahrzeugen von Fiat, Abarth und Lancia sowie einigen ausgesuchten Modellen von Alfa Romeo, Autobianchi und Jeep begeisterte damit rund 10 Prozent mehr Fans als im Vorjahr. Oldtimer-Liebhaber und Fachbesucher, Touristen und viele Familien mit Kindern – der Heritage Hub lockte in den zurückliegenden zwölf Monaten ein breit gefächertes Publikum an. Das Museum ist in einem Gebäude des 1939 eröffneten, ehemaligen Fiat-Werks im Turiner Stadtteil Mirafiori zu Hause. Um die wertvolle Sammlung von Stellantis Heritage aufzunehmen, wurde das ursprüngliche Gebäude Officina 81 sorgfältig restauriert.



1995 wurde es mit dem Polo Harlekin sehr bunt.

## Peugeot lanciert «Style»-Edition

Um das eigene Angebot zu vereinfachen und noch übersichtlicher zu gestalten, führt Peugeot mit «Style» eine neue Ausstattungsvariante für die Volumen-Modelle Peugeot 208, Peugeot 2008 und Peugeot 308 ein. Ab sofort wird «Style» die ursprüngliche Einstiegsvariante «Active» bzw. «Active Pack» ersetzen und um einige Optionen ergänzen. Der Peugeot 208, Peugeot 2008, Peugeot 308 und Peugeot 308 SW sind als «Style» mit verschiedenen Motorisierungen erhältlich. Die französische Marke ist entschlossen, auch weiterhin Mobilitätslösungen, insbesondere E-Mobilität, für möglichst viele Menschen zugänglich zu machen und führt die Ausstattungsvariante für vier seiner erfolgreichsten Modelle in Europa ein.



## Upgrade für drei Elektro-Genesis

Genesis schreitet auf dem Weg zur Elektrifizierung weiter voran und unterstreicht sein Engagement in Europa mit seiner neuen elektrifizierten Premium-Produktpalette. 2025 wird Genesis in Europa neu drei vollelektrische Modelle anbieten. Beim Electrified G80 (Bild) wird das Produktupdate der Limousine ab dem zweiten Quartal mit erhöhter Reichweite und verlängertem Radstand erhältlich sein. Der SUV Electrified GV70 erhält ausser dem typischen Facelift auch eine grössere Reichweite. Das neue Modell wird ab Mitte 2025 erhältlich sein. Und der GV60, der erste auf einer reinen Elektroauto-Plattform gebaute Genesis, glänzt nach dem Produktupdate durch ein optimiertes Exterieur mit neuen Stossfängern, Scheinwerfern und Rädern. Alle drei Fahrzeuge wurden neu designt und verfügen nun über eine grössere Reichweite, eine höhere Batterieleistung und eine umfangreichere Ausstattung.



## Consumer Electronics Show – CES 2025

# Keine bahnbrechenden Innovationen in Las Vegas

**Die «Consumer Electronics Show» hätte sich eigentlich zur neuen Leitmesse der Autobranche entwickeln sollen. Doch der Trend geht in die entgegengesetzte Richtung: In diesem Jahr waren nämlich nur wenige Automarken vertreten, die wenig Spannendes präsentierten.**

Die Consumer Electronics Show, kurz CES, ist die weltgrösste Messe für Unterhaltungselektronik. Sie findet tatsächlich bereits seit 1967 statt und hatte ihren Ursprung in New York, wo dem verblüfften Publikum Röhren-Fernseher, Wandtelefone und ähnliche technische Innovationen präsentiert wurden. Seit der digitalen Revolution findet die Messe in Las Vegas statt, und auch die Themen der Messe haben sich verändert: Heute geht es neben den neuesten Trends aus der Unterhaltungselektronik auch um künstliche Intelligenz, Algorithmen oder Cybersecurity.

Auch die Autoindustrie hat inzwischen einen festen Platz an der CES – schliesslich sind moderne Autos rollende Hochleistungs-Computer, die immer mehr mit der digitalen Welt zusammenwachsen. Allerdings war bei der diesjährigen Austragung noch eine sehr überschaubare Anzahl an Autoherstellern vertreten; mehr Platz nahmen diverse Zulieferer und Start-ups ein. Die westlichen Hersteller glänzten dabei

in erster Linie durch Abwesenheit – lediglich BMW hat sich in Las Vegas gebührend präsentiert, allerdings ohne dabei ein echtes Highlight zu liefern. Die Münchner fokussierten ihren Messeauftritt auf das neuartige Head-up-Display, das in der kommenden Generation von E-Modellen, der sogenannten Neuen Klasse, eingeführt wird.

**Die Asiaten dominierten** Deutlich präsent waren die asiatischen Marken. Honda hatte für die CES 2025 die erste Serienversion der neuen 0-Series ange-

kündigt, der nächsten Generation von E-Atos des japanischen Herstellers. Dazu hat es wohl zeitlich nicht gereicht, doch immerhin haben die Japaner zwei Studien präsentiert, die sehr seriennah sein sollen. Der «SUV» und der sehr flache «Saloon», wie die Modelle aktuell noch heissen, basieren auf einer neuen Plattform, auf der Honda insgesamt sieben neue E-Modelle lancieren will – der gezeigte SUV macht den Anfang und soll in der ersten Jahreshälfte 2026 in den USA und gegen Jahresende dann auch bei uns starten. Die sehr futuristisch gestaltete Limousine folgt jeweils etwa ein halbes Jahr später.

Die Modelle der 0-Series sollen sehr direkt mit dem Fahrer vernetzt sein, und zwar über das neue Betriebs-



Die Plattform soll in der City autonome Transportaufgaben übernehmen. Fotos: Suzuki/Honda



Das «Sony-Auto»: Der Afeela 1 in der Signature Edition. Foto: Sony

system namens Asimo OS. Es soll mit dem Fahrer interagieren, seine Vorlieben genau kennen, ihn etwa mit seiner Lieblingsmusik und einer stimmungsvollen Innenraumbeleuchtung aufmuntern oder unterwegs einen schönen Ort für einen Zwischenstopp vorschlagen. Verbunden wird das mit automatisiertem Fahren auf Level 3, bei dem der Fahrer nicht nur die Hände vom Steuer, sondern auch den Blick von der Strasse nehmen kann.

**Das «Sony-Auto» ist da** Automatisiertes Fahren war auch bei anderen Herstellern ein Thema an der CES 2025. Suzuki nutzte seinen ersten Auftritt an der Messe in Las Vegas, um eine autonom fahrende Plattform zu präsentieren, die gemeinsam mit dem australischen Unternehmen Applied EV entwickelt wurde. Auf die elektrisch angetriebene Plattform können unterschiedliche Aufbauten geschraubt werden, von einer Art Schneepflug-Roomba bis zum fahrerlosen Päckli-Boten für die Letzte Meile. Der «Blanc Robot» soll eine Tonne tragen können, bis zu 80km/h

schnell und bereits serienreif sein. Ein weiteres Produkt aus Japan hat an der CES 2025 die Aufmerksamkeit auf sich gezogen: Das seit Jahren angekündigte «Sony-Auto» ist nun serienreif und wurde in Las Vegas präsentiert. Der Afeela 1, wie das Modell korrekt heisst, entstand in einer Kooperation von Honda und dem Tech-Konzern Sony. Die technischen Daten der 4,90 Meter langen, windschnittig geformten Elektro-Limousine sind nicht sehr beeindruckend: 360kW/490 PS, 480 Kilometer Reichweite und 150kW Ladeleistung hauen heute keinen mehr vom Hocker. Herausstechen soll der Afeela 1 vielmehr mit dem digitalen Erlebnis, On-Board-Gaming via Sony Playstation inklusive. Ob es das «Sony-Auto» je nach Europa schaffen wird, ist noch völlig unklar.

**Der Traum vom Fliegen** Hyundai war mit dem hauseigenen Zulieferer Mobis vertreten. Dieser zeigte ein neuartiges, holografisches Windschutzscheiben-Display, das Augmented-Reality-Informationen über die gesamte

Breite der Frontscheibe ins Blickfeld von Fahrer und Beifahrer projiziert. Noch einen Schritt weiter geht das System «M.Brain»: Das Innenbeleuchtungssystem misst die Hirnwellen des Fahrers, erkennt darüber die Befindlichkeit und passt sich entsprechend an. Das System soll so müde Fahrer erkennen und wieder munter machen, einen abgelenkten Lenker wieder fokussierter oder einen gestressten Fahrer entspannter machen. Noch ist das System Zukunftsmusik, wie so vieles auf der CES.

Genauso futuristisch ist die uralte Idee des fliegenden Autos – Konzepte dafür werden an der CES seit Jahren vorgestellt. In diesem Jahr stand der «Land Aircraft Carrier» im Rampenlicht, ein Produkt von AeroHT, einem Ableger des chinesischen Autoherstellers Xpeng. Wobei es sich dabei genau genommen nicht um ein fliegendes Auto handelt, sondern um ein Auto mit einer im Heck versteckten Personendrohne. Die faltet sich bei Bedarf automatisch aus dem Laderaum und soll Rundflüge in bis zu 300 Metern Höhe ermöglichen. Der verdächtig an den Tesla Cybertruck erinnernde Transporter ist keine Studie mehr, sondern soll bereits Ende nächsten Jahres in den Verkauf gelangen. Die Chinesen betonen, dass bereits 3000 Kunden unterschrieben hätten – und das, obwohl der «Land Aircraft Carrier» mindestens 300 000 Franken kosten wird.

DAVE SCHNEIDER

## Nicol Fleissner Markenchefin

VW Nutzfahrzeuge ist mit 5749 Einheiten wieder auf dem ersten Platz der Schweizer Verkaufsrangliste 2024 bei den leichten Nutzfahrzeugen gelandet. Insgesamt 11 063 Fahrzeuge hat die Marke letztes Jahr hierzulande verkauft. Die Marke konnte 2024 um 6 Prozent gegenüber dem Vorjahr zulegen und den Marktanteil auf 18,8 Prozent erhöhen. Anfang Jahr übernahm nun Nicol Fleissner als Brand Director die Verantwortung für die Marke VW Nutzfahrzeuge. Sie ist eine ausgewiesene Führungsperson mit langjähriger Erfahrung im Schweizer Automobilgeschäft. Ihr Vorgänger Rico Christoffel wechselt als Brand Director zur Marke Seat/Cupra. Nicol Fleissner trat 2011 als Head of Dealer Network in die Amag Import AG ein, verantwortete in diesen 14 Jahren verschiedenste Führungsaufgaben und baute in den letzten fünf Jahren massgeblich den markenübergreifenden Bereich Business Steering auf.



## 70 Jahre DS an der Retromobile

Als Partner der Pariser Oldtimermesse «Rétromobile» hat DS Automobiles den Rahmen dieser aussergewöhnlichen Messe gewählt, um das 70-Jahr-Jubiläum der DS zu feiern. Die nationale Schule für Automobilberufe, Garac, liess dazu die «DS Ballons» wieder auferstehen. Ein Werk von 1959, das den unvergleichlichen Komfort der DS dank ihrer hydropneumatischen Federung veranschaulichte. Dieses einzigartige Stück stand im Mittelpunkt der Ausstellung, die dem 70-Jahr-Jubiläum der DS gewidmet war. Die DS ist eine zeitlose Ikone und verkörpert Avantgardegeist und Kühnheit, Werte, die heute noch in jede Kreation von DS Automobiles einfließen. Ein Beweis dafür ist auch der DS N°8, das neue Flaggschiff der Marke.



## Wertvollster GP-Rennwagen



Einer der historisch bedeutendsten Rennwagen der Welt, der Mercedes-Benz W 196 R mit Stromlinienkarosserie von 1954 mit der Fahrgestellnummer 00009/54 (Bild), wurde von RM Sotheby's im Mercedes-Benz Museum in Stuttgart (D) versteigert. 1965 hat die damalige Daimler-Benz AG das Fahrzeug dem Indianapolis Motor Speedway Museum geschenkt. Der Wagen erzielte in einer exklusiven Einzelauktion einen Erlös von 51 155 000 Euro, was umgerechnet rund 48 Millionen Franken entspricht. Er zog das Interesse ernsthafter Sammler aus aller Welt auf sich und war Gegenstand hitziger Bietgefechte am Telefon und vor Ort, bevor der Auktionator per Hammer Schlag den Wagen zum wertvollsten je versteigerten GP-Renner machte.

## Ambitionierter Kurs bei VW

Auf der Betriebsversammlung in Wolfsburg (D) hat Thomas Schäfer, CEO der Marke VW, die Pläne für die Zukunft der Kernmarke konkretisiert. Neun neue VW-Modelle kommen bis 2027, darunter die Serienversion des ID. 2all für unter 25 000 Euro sowie der Einstiegsstrome für rund 20 000 Euro. Die Beschäftigten haben zudem einen ersten Blick auf das Design des künftigen Einstiegsmodells der Marke VW (Bild der Studie) für rund 20 000 Euro werfen können. «Mit dem Verhandlungsergebnis im Dezember haben wir den grössten Zukunftsplan in der Geschichte von Volkswagen auf den Weg gebracht. Wir folgen einem ambitionierten Kurs, um unsere gemeinsam vereinbarten Ziele verbindlich zu erreichen. Ein entscheidender Schritt dabei: E-Mobilität für alle attraktiv machen – das ist unser Markenversprechen», sagte Schäfer.



Die industrielle Solartreibstoffanlage «Dawn» von Synhelion in Jülich (D). Foto: Synhelion

## Die Mobilität von morgen Solar-Benzin aus Spanien

**Die Amag-Gruppe setzt auf nachhaltige Mobilität: Ab 2027 bezieht das Unternehmen jährlich 50 000 Liter Solar-Benzin. Die Technologie dahinter hat ein Schweizer Start-up entwickelt. Gleichzeitig stärkt die Amag ihre Position in der Elektromobilität.**

Die Amag-Gruppe hat mit dem 2016 aus der ETH hervorgegangenen Start-up Synhelion einen langfristigen Vertrag für den Bezug von Solar-Benzin, einem klimafreundlichen Ersatz für herkömmliches Benzin, abgeschlossen. Der synthetische Treibstoff wird aus Sonnenlicht, CO<sub>2</sub> und Wasser hergestellt. Ab dem Jahr 2027 will die Amag jährlich 50 000 Liter Solar-Benzin von Synhelion beziehen. Damit verfolgt das Unternehmen das Ziel, die CO<sub>2</sub>-Emissionen seiner Bestandsflotte zu reduzieren. Denn Solar-Benzin kann von herkömmlichen Motoren genutzt werden.

**Hergestellt wird das Solar-Benzin** in der Produktionsanlage «Rise» in Spanien, der ersten kommerziellen Solartreibstoffanlage von Synhelion, die ab diesem Jahr entsteht – mit der Produktion von Solartreibstoff soll es dann 2027 losgehen. Trotz dem Verbrennungsprozess ist der Treibstoff von Synhelion klimafreundlich, denn es wird nur so viel CO<sub>2</sub> freigesetzt, wie zuvor für die Herstellung aus der Luft abgeschieden wurde.

**Die Amag stehe für Technologieoffenheit**, obschon sie grundsätzlich auf die Elektrifizierung der Mobilität setze und aktiv den Übergang zu emissionsfreien Fahrzeugen fördere. Der bestehende



Helmut Ruhl,  
CEO der Amag Group.

Mit der App der Amag kann man seit Anfang Jahr an ausgewählten Ladestation für 28 Rappen pro Kilowattstunde laden.



Fahrzeugbestand stelle eine grosse Herausforderung bei der Reduktion von CO<sub>2</sub>-Emissionen dar, und synthetische Treibstoffe wie das solare Benzin von Synhelion könnten hier einen entscheidenden Beitrag leisten.

Helmut Ruhl, CEO der Amag Group, erklärt: «Unser Ziel ist es, die CO<sub>2</sub>-Emissionen in allen Bereichen unseres Unternehmens zu senken. Die Partnerschaft mit Synhelion ermöglicht es uns, auch für den schweizerischen Bestandesfuhrpark – und damit auch für Oldtimer – nachhaltige Lösungen zu implementieren.»



Eine Schnellladestation der Amag in Sihlbrugg ZG.  
Fotos: Amag

Das Cleantech-Unternehmen Synhelion hat im Juni 2024 in Jülich (D) die industrielle Demonstrationsanlage «Dawn» eröffnet, die verschiedene Treibstoffe aus Solarenergie herstellt. Ab 2027 soll dann «Rise» in Spanien pro Jahr rund 1000 Tonnen erneuerbares Kerosin, Diesel und Benzin liefern. Philipp Furler, Co-CEO und Mitgründer von Synhelion, sagt: «Die Zusammenarbeit mit der Amag-Gruppe zeigt, dass unsere Technologie nicht nur in der Luft- und Schifffahrt, sondern auch im Automobilssektor einen signifikanten Beitrag zur Defossilisierung leisten kann.»

Neben der Investition in Solartreibstoffe treibt die Amag-Gruppe auch die Elektromobilität voran. Sie konnte letztes Jahr mit 12 348 verkauften reinen Elektrofahrzeugen ihre Führungsposition in diesem Bereich bestätigen. Auch sonst konnte sie Erfolge verzeichnen: Mit einem konsolidierten Umsatz von 4,9 Milliarden Franken im Jahr 2024 konnte sie mit ihren Marken Audi, Cupra, Seat, Skoda, VW und VW Nutzfahrzeuge in einem rückgängigen Gesamtmarkt einen Marktanteil von 30,4 Prozent erreichen.

Um das Laden von Elektrofahrzeugen weiter zu erleichtern, bietet die Amag seit Anfang 2025 eine neue Ladelösung an: An über 13 000 Ladestationen in der Schweiz und 600 000 Stationen in ganz Europa können Fahrzeuge – zum Beispiel mit der Amag-App oder -Ladekarte – für 28 Rappen pro Kilowattstunde aufgeladen werden. Dieser Tarif ist laut der Amag in vielen Fällen günstiger als das Laden zuhause und richtet sich besonders an Unternehmen sowie an Personen, die längere Strecken zurücklegen müssen.

Auch das zur Amag-Gruppe gehörende Unternehmen Clyde fördert die Elektromobilität mit einem besonderen Angebot: Interessierte können seit Anfang 2024 ein Elektroauto im Abo für drei Monate testen. Helmut Ruhl sagt dazu: «Mit der längsten Probefahrt der Schweiz bei Clyde ermöglichen wir ein risikoloses Kennenlernen der Elektromobilität. Bei Nichtgefallen erstatten wir 50 Prozent der Abo-Gebühren, auch beim anschliessenden Kauf oder Leasing eines Verbrenners.»

Das Unternehmen Europcar, ebenfalls Teil der Amag-Gruppe, baut unterdessen seine Elektroflotte weiter aus. Neue Modelle wie der Audi A6 und Q6 E-Tron, VW ID.7 und ID.Buzz, Cupra Tavascan und Skoda Elroq ergänzen das Angebot.

**Apropos Strom:** Die Helion Energy AG, eine Tochtergesellschaft der Amag-Gruppe, konnte im vergangenen Jahr Photovoltaikanlagen mit einer Gesamtleistung von rund 80 Gigawattstunden installieren; das ist laut der Amag fast dreimal so viel, wie die im letzten Jahr von ihr neu verkauften Elektroautos verbrauchen. Mit dem Angebot «Solartarif/PPA» ermöglicht Helion zudem privaten Haushalten, überschüssigen Solarstrom zu verkaufen – für dieses Konzept wurde das Unternehmen mit dem Aeesuisse-Award ausgezeichnet.

Die Amag positioniert sich mit diesen Entwicklungen als Vorreiterin in der Schaffung innovativer und nachhaltiger Mobilitätslösungen – von synthetischen Treibstoffen über Elektromobilität bis hin zu erneuerbaren Energien. Damit leistet sie einen wichtigen Beitrag zur Mobilität von morgen.

ILIR PINTO

## Einen neuen Helden formen



Am Anfang steht die Skizze. So beginnt der Entstehungsprozess eines Autos. Alberto Torrecillas, Exterieur-Designer bei Cupra, nimmt gerne ein Blatt Papier und zeichnet Umrisse und Formen. Die Skizze zeigt das, was zum ersten elektrifizierten SUV der Marke wurde: den Cupra Terramar. Doch bis dessen Design stand, wurden die Linien immer wieder neu gesetzt, optimiert und bis die perfekten Proportionen erreicht waren. Daher arbeiten Designer auch heute noch mit Ton. Dieser ist formbar und einfach zu handhaben, und man sieht sofort jede Veränderung, wenn das Design überarbeitet wird. Das Ergebnis der Entwicklung aus Papier, digitaler Technologie und Ton ist ein sportlicher SUV in der neuen Cupra-Designsprache.

## Ford spart neu bei jedem Stopp

Voll beladen mit Blumen, Pralinen und romantischen Überraschungen, die einfach nicht zu spät kommen dürfen: Der Valentinstag war eine sehr anspruchsvolle Zeit für Lieferunternehmen und ihre Fahrerinnen und Fahrer. Um die Belastung der häufig unter hohem Zeitdruck arbeitenden Mitarbeitenden wirkungsvoll zu verringern, präsentierte Ford Pro nun eine neue Technologie, die ihre Arbeitsabläufe deutlich vereinfacht: Der Auslieferungsassistent «Delivery Assist» schaltet bei einem Stopp automatisch den Motor aus, schliesst die Fenster, sperrt die Türen ab und aktiviert das Warnblinklicht. Das System ermöglicht so eine Zeitersparnis von wertvollen Sekunden pro Halt – ein über den ganzen Arbeitstag gesehen spürbarer Vorteil. Voraussichtlich ab Sommer 2025 wird Ford Pro den cleveren Helfer auch für die neuen Modelle von E-Transit Custom und Transit Custom mit Automatik anbieten können.





**Bald ist Sommerreifen-Saison**

# So finden Sie den perfekten Pneu

Gerade einmal vier Handflächen gross ist die Fläche, mit der ein Auto Kontakt zur Strasse hält. Umso wichtiger ist die Wahl der richtigen Pneus, wenn bald wieder der Wechsel auf Sommerreifen ansteht. Hier kommen die wichtigsten Tipps.

**Reifenkauf ist Vertrauenssache:** Die kompetenten Fachleute in den Garagen wissen, wie die individuelle Reifenwahl am Ende die eigenen Bedürfnisse perfekt erfüllt. Foto: iStock

Jahrelang haben Entwickler am Auto gefeilt, das Fahrwerk auf Spass und Sicherheit getrimmt und die Bremsen perfektioniert. Und dann genügt ein kleiner Missgriff – und nichts davon kann seine Qualitäten ausspielen: Die Reifen sind der einzige Kontakt des Autos zur Strasse und mit entscheidend dafür, ob wir gut und sicher unterwegs sind. Wie sehr, wird gerne unterschätzt.

**Es gibt spektakuläre Tests**, in denen der Unterschied zwischen dem schlechtesten und besten Sommerpneu bei einer Vollbremsung aus 80 km/h unfassbare

25 Meter ausmachte. Heisst: Wo das Auto mit dem besten Reifen stand, rauschte das Auto mit dem schlechtesten Pneu mit über 50 km/h ins Hindernis. Ein typischer Nachteil schlechter Reifen ist auch oft eine weit frühere Aquaplaning-Gefahr bei Nässe. Der Reifenpreis kann, muss das aber nicht widerspiegeln: In diesem Extremfall lag der gefährliche Pneu pro Reifensatz keine 100 Franken günstiger als der beste.

**Qualität muss also nicht teuer sein.** Generell empfehlen sich im Zweifel etablierte statt No-Name-Pneumarken. Und

diese Qual der Sommerreifenwahl steht in diesen Monaten wieder an, denn «von O bis O» (also von Ostern bis Oktober), so die Faustregel, sind wieder die Sommerpneus an der Reihe.

**Vielleicht doch mal Allwetterreifen** für das ganze Jahr? Die sind zwar in den letzten Jahren deutlich ausgewogener geworden, aber alle Tests sind sich einig: Der Spagat ist zu gross, kein Ganzjahrespneu kann mit dem speziellen Können von Winter- und Sommerreifen mithalten. Nichts ersetzt also saisonale Reifen. Nur: Längst ist das Angebot an Reifenmarken, -grössen und -typen derart enorm, dass Laien es kaum mehr überblicken. Da tut fachlicher Rat Not.

**Oder taugen meine Sommerreifen** doch noch für die Saison 2025? Hier sollten vor allem zwei Faktoren beachtet werden. Einerseits die Profiltiefe. Zwar liegt das gesetzliche Minimum bei 1,6 Millimetern. Doch bereits deutlich früher lassen die Eigenschaften deutlich nach. Daher empfiehlt sich, bereits bei drei Millimeter Restprofil (bei Winterreifen vier Millimeter) die Pneus auszutauschen. Andererseits entscheidet das Reifenalter: Acht Jahre sollten das Maximum sein. Denn mit der Zeit

härtet die Gummimischung aus. Dies verschlechtert dann die Eigenschaften des Reifens.

**Doch welchen neuen Reifen wählen?**

Zunächst einmal entscheidet darüber, welche Grössen, also Reifendimensionen für das Auto überhaupt zugelassen sind. Hier sollte fachlicher Rat in der Garage eingeholt werden. Zwar finden sich diese Angaben auch in den Papieren zum Fahrzeug, doch die Garagistin oder der Garagist des Vertrauens kann mithilfe der Fahrzeugdaten auf Nummer sicher gehen und weiss zudem, wie allfällige Alternativen zu identifizieren sind. Und die qualifizierten Fachleute kennen aktuelle Reifentests – wie sie zum Beispiel für Sommerreifen alljährlich der TCS Ende Februar publiziert – und wissen, wie der zu Ihren Bedürfnissen passende Pneu zu finden ist. Beispiele: Steht Komfort oder Sport im Vordergrund? Wie viele Kilometer fahren Sie jährlich? Soll der Reifen besonders sparsam oder sehr langlebig sein? Dies alles entscheidet mit über die Reifenwahl.

**Die Elektromobilität** hat ebenfalls Einfluss auf die Reifenwahl. Dies gilt vor allem, weil Reifen entscheidend sind für das Thema Sparsamkeit. Ein häu-



**Auf Herz und Nieren:** In Reifentests wie hier des TCS werden alljährlich Pneumodelle bewertet. Ein wichtiges Kriterium ist beispielsweise das Verhalten bei Nässe. Foto: TCS

fig übersehener Aspekt, der jedoch bei Elektroautos auch die Reichweite beeinflusst. Dies kann durchaus zehn Prozent mehr oder weniger ausmachen. Hinzu kommt: Garagistinnen und Garagisten wissen, welche Reifenmarke welche Strategie verfolgt; denn manche bauen Reifen stets für alle Antriebe, andere für E-Fahrzeuge spezielle Pneus. Und nicht zuletzt unterstützt die Wahl des richtigen Reifens auch bei jedem Verbrenner das Bemühen, effizient und ökologisch zu fahren.

**Auch Reifendruckkontrollsysteme (RDKS)** sind ein Grund, beim Reifenkauf und -wechsel den Fachbetrieben zu vertrauen. Das beginnt dann bereits damit, dass es verschiedene Systeme gibt: Indirekte Systeme haben keine Sensoren im Rad. Deshalb

benötigen sie beim Pneutausch auch keinen Check oder Tausch der Sensoren, können aber umgekehrt nicht den Reifendruck anzeigen (sondern nur plötzlichen Druckverlust erkennen). Doch auch sie müssen nach einem Reifenwechsel neu kalibriert werden. Direkte Systeme, die den Reifendruck jedes Rads messen, müssen ebenfalls neu kalibriert und die Sensoren geprüft respektive auch mal gewechselt werden.

**Bleibt die Frage: Wohin mit den Pneus?** Schliesslich wollen beim Wechsel auf Sommerpneus die Winterreifen oder -räder untergebracht sein. Viele Garagen bieten Kundinnen und Kunden ein sogenanntes Räderhotel. Hier können Kompletträder oder Reifen bis zum nächsten Wechsel gelagert werden.

**Das hat mehrere Vorteile.** Zunächst einmal bleibt eine allfällige Beschädigung am Reifen von den Fachleuten garantiert nicht unbemerkt; auch auf bald zu geringe Profiltiefe oder zu hohes Reifenalter wird hingewiesen werden. Und: Die Reifen werden garantiert fachgerecht gelagert, denn sie sollten an einem sauberen, gut belüfteten Ort mit konstanter Temperatur untergebracht sein und weder dem Wetter noch einem Ölfleck in der Einstellhalle ausgesetzt sein. Und nicht zuletzt ist es schlicht erholsam, die sperrigen Schwergewichte nicht herumfahren oder herumwuchten zu müssen.

TIMOTHY PFANNKUCHEN

## Reifendruck kontrollieren

# Damit Ihnen nie die Luft ausgeht

**Reifen sind das meistunterschätzte Bauteil eines Autos. Und der Pneu ist die meistvergessene Schraube für die Reifengesundheit. Denn der korrekte Reifendruck verlängert das Leben der Pneus, verhindert Pannen und Unfälle und hilft dabei, sparsamer unterwegs zu sein.**

Bis zum nächsten Servicetermin warten? Bitte nicht: Ebenso wie jene des Motorölstands sollte die Kontrolle des Reifenluftdrucks nicht aufgeschoben werden. Denn: Selbst der dichteste Reifen verliert nach und nach etwas Luft. Häufig wird als Faustregel «alle 14 Tage» empfohlen. Das ist im hektischen Alltag vielleicht unrealistisch, aber einmal im Monat sollte man schon schauen.

**Dies trotz Reifendruckkontrolle (RDKS)**, über die heute die Mehrzahl der Autos verfügt. Denn Systeme, die nur mit einer Kontrollleuchte bei Druckverlust warnen, bemerken nur plötzlichen, nicht jedoch schleichenden Druckverlust. Systeme, die den Reifendruck anzeigen, sind zwar in der Regel verlässlich – aber sinkt der Pneu in allen Reifen gleichmässig, wird dies schnell übersehen. Es gibt Untersuchungen, nach denen Autos mit RDKS fast ebenso oft mit zu wenig Luft in den Pneus unterwegs sind wie solche ohne RDKS. Die Folge von zu tiefem Druck: Der Pneu wird stärker belastet und erhitzt sich, was speziell auf heissem Asphalt im Sommer schnell zum Reifentod führen kann. Aber auch der Verbrauch und die Lebensdauer leiden stark darunter.

**Lieber zu viel als zu wenig** – so lautet die wichtigste Regel. Denn der Solldruck (meist zu finden in der Tankklappe oder im Türrahmen) bezieht sich, falls nicht anders angegeben, auf kalte Reifen. Wurde bereits gefahren, sind die Pneus jedoch warm: Der Druck steigt. Damit nicht genug: Er steigt zudem mit der Aussentemperatur. Um diese Schwankungen auszugleichen, empfiehlt es sich, an der Tankstelle immer Solldruck plus 0,3 bar einzufüllen. Im schlechtesten Fall federt das Fahrzeug ein wenig steifer. Doch Verschleiss und

Verbrauch sinken. Und ganz wichtig: Niemals in der Hitze des Sommers nach einer Fahrt Druck ablassen; der angezeigte Druck erscheint oft zu hoch, aber sonst kann er später bei kalten Pneus dann zu niedrig liegen.

TIMOTHY PFANNKUCHEN

Sie haben noch nie einen Pneu auf Druck kontrolliert? Das geht sehr einfach und dauert keine fünf Minuten. Fragen Sie in Ihrer Garage: Ihre Garagistin oder Ihr Garagist zeigen es Ihnen gerne.



**Schnell erledigt und wirklich wichtig für die Lebensdauer der Reifen und die Sicherheit: Wenigstens monatlich sollte der Pneu überprüft werden. Foto: iStock**

## Das Netzwerk von carXpert



**Auf carxpert.ch finden sich Infos zu den Stärken der unabhängigen Mehrmarkenbetriebe und die Standorte der über 280 Partnergaragen und über 40 Partnercarrosserien in der ganzen Schweiz.**

Der Name ist Programm: Hinter dem Namen carXpert verbirgt sich ein schweizweites Netzwerk von über 280 unabhängigen Qualitätsgaragen und über 40 unabhängigen Carrosseriebetrieben – allesamt Expertinnen und Experten für Ihr Auto. In den Mehrmarkenbetrieben der carXpert-Partner fühlt sich jedes Auto bei den qualifizierten Fachleuten zuhause, weil es dort nach Herstellervorschrift und mit Originalausrüsterteilen gewartet und repariert wird – garantiert unter Erhalt der Garantie! Das Premium-Garagennetzwerk bietet aber nicht nur höchste Kompetenz und Servicequalität, sondern zum Beispiel auch Assistance- und Occasionsgarantien. Und weil es in dieser Ausgabe des carXpert-Ratgebers schliesslich rund um die Reifen geht: carXpert-Partner sind auch dafür die idealen Ansprechpartner. Das Angebot umfasst etablierte Marken, im Premiumbereich etwa Bridgestone, Continental, Goodyear, Michelin oder Pirelli und im Economy-Segment nebst anderen zum Beispiel Hankook, Kumho oder Yokohama.

**Weiterführender Link:**  
[carxpert.ch](http://carxpert.ch)

**CARXPERT**

Dieser Inhalt wurde von der Redaktion Autosprint in Zusammenarbeit mit carXpert erstellt. In den carXpert-Garagen und -Carrosserien sind Autos aller Marken willkommen.

## Suzuki S-Cross neu als «Edition»

Suzuki erweitert die Varianten beim S-Cross mit der Ausstattungslinie «Edition», die Highlights wie eine adaptive Geschwindigkeitsregelanlage und das Keyless-Start-System für einen schlüssellosten Einstieg und Motorstart umfasst. Ein Multimediasystem mit vier Lautsprechern sowie ein Navigationssystem gehören auch dazu. Für den Antrieb sorgt der 1,4-Liter-Boosterjet-Benzinmotor mit 129 PS/95 kW in Verbindung mit dem 48V-SHVS-Mild-Hybrid-System. Neben der «Edition»-Linie bietet Suzuki den S-Cross auch in den Versionen «Comfort» und «Comfort+» an, in denen der Crossover auch mit Vollhybridantrieb erhältlich ist. In den höheren Ausstattungsvarianten lässt sich der S-Cross mit dem Allgrip-Select-Allradantrieb ausrüsten.



## Valhalla: Ein Auto der Premieren

Der erste Mittelmotor-Supersportwagen und der erste Plug-in-Hybrid, den Aston Martin in Serie produziert, sowie das erste Serienfahrzeug der Marke mit dedizierter elektrischer Reichweite: ein Auto der Premieren. Der Valhalla verwendet den 4,0-Liter-Biturbo-V8-Flat-Plane-Kurbelmotor, den leistungsstärksten je in einem Aston Martin verbauten V8-Motor. Zudem verfügt er als erstes Modell über das neue Achtgang-Doppelkupplungsgetriebe, das einen E-Motor und ein elektronisches Hinterachsdifferenzial umfasst. Zudem zeigt sich der Valhalla in einer neuen Designsprache. Mit seiner extremen Supersportwagen-Leistungsfähigkeit, die er durch frische Formen und Proportionen zum Ausdruck bringt, trägt er die unverkennbaren Merkmale von Aston Martin: klare, unverfälschte Linien, die mit einer innovativen Aerodynamik kombiniert werden. Die ersten Lieferungen der auf 999 Stück limitierten Auflage sollen im zweiten Halbjahr 2025 erfolgen.



## Citroën e-C3 Aircross

# Mini-Stromer mit bis zu sieben Sitzen



**Der neue Citroën e-C3 Aircross ist nicht nur kompakt und günstig, er bietet auch richtig viel fürs Geld.**

Als Preisbrecher im Elektrosegment hat der kleine Citroën e-C3 bereits vollmundig die Revolution ausgerufen: Der 4-Meter-Winzing fordert mit einer Reichweite von 324 Kilometern und einem Basispreis ab 24990 Franken die Konkurrenz heraus. Nun legen die Franzosen noch einen drauf: Als 39 Zentimeter längerer Aircross wird der Kleinwagen zum waschechten SUV – und das mit bis zu sieben Sitzen. Kein Witz!

**Der bestens ausgestattete** und wohnlich ausgestaffte Innenraum ist im Aircross deutlich luftiger als im Basis-C3, in den ersten beiden Sitzreihen sitzt es sich bequem mit viel Platz in alle Richtungen. Auch der Kofferraum (440 bis 1600 Liter) kann sich sehen lassen. Optional gibt es eine dritte Sitzreihe



– dort geht es zwar sehr eng zu, doch als Notsitz für die Freunde der Kinder taugen die beiden zusätzlichen Plätze allemal. Als Siebensitzer schrumpft das Ladevolumen jedoch auf 40 bis 330 Liter zusammen.

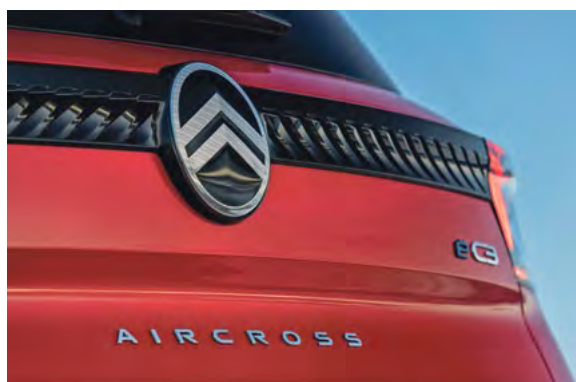
**Wie der kleine C3** wird auch der C3 Aircross als reiner Stromer mit 83 kW/113 PS Leistung angeboten. Mit seiner 44-kWh-Batterie schafft der Franzose immerhin 300 Kilometer nach WLTP, geladen wird mit maxi-



mal 100kW (DC) oder 11kW (AC). Er überzeugt mit einem ausgewogenen, komfortbetonten Fahrverhalten – und mit seinem Preis ab 26 490 Franken. Wer nicht rein elektrisch fahren will, kann den Aircross auch mit Hybr-

dantrieb (ab 25 390 Franken) sowie mit einem 1,2-Liter-Turbobenziner ab 18 990 Franken ordern. Bei den Händlern steht der neue C3 Aircross ab Ende März.

DAVE SCHNEIDER



## Maxus eTerra9 mit Topwerten

Der Maxus eTerra9 – der erste vollelektrische Midsize-Pickup mit serienmäßigem Allradantrieb in Europa – hat im EuroNCAP-Crashtest die Höchstwertung von fünf Sternen erzielt. Das neue Modell aus China ist der erste Elektro-Pickup, der diese Auszeichnung seit Einführung des neuen EuroNCAP-Testprogramms erhielt. Bestwerte erzielte der eTerra9 in den beiden zentralen Kategorien Insassenschutz und Fussgängerschutz. Unter anderem hochfeste Struktur, optimierte Frontpartie und umfassende Assistenzsysteme verhalfen ihm dazu. Eine 102 kWh-Batterie ermöglicht eine Reichweite von bis zu 430 Kilometern (WLTP). Ab sofort ist er in der Schweiz ab 69 900 Franken (exkl. MwSt.) bestellbar.



## Robuster E-SUV: Urban Cruiser

Mit dem neuen Urban Cruiser, der aus dem Konzeptfahrzeug Urban SUV weiterentwickelt wurde, wird Toyota in einem in Europa schnell wachsenden, hart umkämpften Marktsegment bald stark vertreten sein. Mit ihm werden die Angebotspalette und die Reichweite der vollelektrischen Modelle von Toyota erweitert. Der Urban Cruiser besticht durch seinen authentischen SUV-Charakter, der sich durch seinen kraftvollen unteren Karosseriebereich ausdrückt. Seine kompakten Abmessungen (LxBxH: 4,29 m, 1,80 m, 1,64 m) sind etwas grösser als beim Yaris Cross, dem Vollhybrid-Kompakt-SUV von Toyota. Die gute Manövrierbarkeit des Fahrzeugs ist unter anderem dem Wendekreis von nur 5,2 m zu verdanken. Der Urban Cruiser wird mit zwei Batterieoptionen und wahlweise mit Front- oder Allradantrieb erhältlich sein. Zur Ausstattung zählen zudem aktuellste Technologien aus den Bereichen Sicherheit, Information und Konnektivität.



## Frischzellenkur für den C4 und den C4 X

Mit einem geschärften Design, neuer LED-Lichtsignatur und einem überarbeiteten Infotainment-Angebot startet der Citroën C4 sowie C4 X in die zweite Hälfte des Modellzyklus'. Ergänzt wird das mit einem 7-Zoll-Kombiinstrument hinter dem Lenkrad, einem farbigen Head-up-Display und neuen Komfort-Sitzen mit dickerer Polsterung. Das Motorenangebot (Benzin, Hybrid und Elektro) bleibt unverändert. Der neue Citroën C4 steht ab sofort bei den Schweizer Händlern, die Preise starten bei 23 900 Franken, der e-C4 ist ab 29 900 Franken zu haben.



## Der Beginn einer neuen Ära



2024 wurde der 100. Jahrestag einer wahren Ikone gefeiert: des unvergesslichen Bugatti Type 35. Seine Erfolge als erfolgreichster Rennwagen aller Zeiten haben seinen Status als Legende der Automobilwelt ermöglicht. Die Vision von Ettore Bugatti setzte sich im Zeitalter des Chiron fort – gefeiert und vollendet ebenfalls im Jahr 2024. mit dem 500. und letzten Chiron, ein lebendiges Stück Automobilkunst. 2024 startete zudem der letzte Akt der W16-Ära: mit dem Produktionsstart des W16 Mistral. Nun startet eine aufregende neue Ära mit dem Bugatti Tourbillon (Bild). Geprägt von einer durch Geschwindigkeit geformten aerodynamischen Form wird er von einem völlig neuen V16-Hybrid-Antriebsstrang vorwärtsgetrieben werden.

## Renault 5 ist «Car of the Year»



Der Renault 5 E-Tech Electric (Bild) und die Alpine A290 sind zum «Car of the Year» 2025 in Europa gekürt worden. Die Wahl unterstreicht die Bedeutung der Elektrifizierungsstrategie der Renault Group und die Qualität der neuen Baureihen, die im Rahmen des Renaulution-Plans entwickelt wurden. Beide Modelle basieren auf einer neuen Plattform des Konzerns: Sie sorgt für einen hohen Kundenschafnutzen und bietet gleichzeitig jeder Marke die Freiheit, ihr jeweiliges Modell bei Design, Entwicklung, Onboard-Technologien und Kundenerlebnis eigenständig zu positionieren. Das Siegerduo wurde von einer Jury aus 60 Automobiljournalistinnen und -journalisten aus 23 Ländern gewählt. Der Renault 5 E-Tech Electric und die Alpine A290 belegten mit 353 Punkten den ersten Platz. Die neue E-Ikone macht damit den zweiten Sieg für Renault in Folge nach dem Scenic E-Tech 2024 perfekt.

Links der GT3 als Touring mit automatisch aus- und einfahrendem Heckspoiler und rechts die Variante des Porsches mit fixem Heckflügel. Fotos: Porsche



Porsche GT3

# Alleskönner Porsche GT3

Die GT3-Varianten der Porsche-Modellreihe 911 zählen seit 25 Jahren zu den sportlich attraktivsten Modellen. Nun rollt die GT3-Version der aktuellen Baureihe 992.2 an – mit all den von Puristen geforderten Eigenschaften.

Der erste Porsche 911 GT3, präsentiert beim Genfer Autosalon 1999, basierte auf der Baureihe 996 und bot mit 3,6 Litern Hubraum 360 PS. Acht Evolutionsstufen später kommt jetzt das neue Modell der Reihe 992.2 mit 4-Liter-Boxer-Saugmotor und 510 PS. Wieder ist das Auto mit feststehendem Heckflügel oder mit automatisch aus- und einfahrendem Heckspoiler als Version Touring lieferbar.

Der typische GT3-Kunde verlangt nach wie vor den frei saugenden Hochdrehzahl-Boxermotor, den Hinterradantrieb und umfassende Leichtbaumassnahmen. Um die weltweit verschärften Abgasgesetze einzuhalten, hat Porsche den neuen Motor mit zwei Partikelfiltern und vier Katalysatoren ausgestattet. Die Motorleistung konnte dank mehrerer Optimierungsmassnahmen erhalten werden. Das 7-Gang-Doppelkupplungsgetriebe PDK und das manuelle 6-Gang-Getriebe verfügen

neu über eine kürzere Achsübersetzung. Der 911 GT3 beschleunigt mit PDK in 3,4 Sekunden auf Tempo 100 und erreicht maximal 311 km/h, die Handschaltversion benötigt 3,9 Sekunden und ermöglicht 313 km/h.

**Leichtgewicht** Die Neuaufgabe erkennt man an den frischen Konturen des Frontdiffusors und der Buglippe sowie den modifizierten Finnen am Unterboden. Die Lufteinlassfläche vorne konnte vergrössert werden, und im Heckbereich erhielten der Diffusor, die Lufteinlässe und der Heckdeckel eine neue Gestalt. «In der leichtesten Konfiguration mit geschmiedeten Magnesium-Rädern und diversen Kohlefaserteilen bleibt das Mindestgewicht wie beim Vorgänger bei 1420 Kilogramm», betont Jörg Jünger, Projektleiter 911-GT-Fahrzeuge. Mit dem Weissach- und dem Clubsport-Paket lässt sich das Auto noch besser an den Rundstreckeneinsatz anpassen. Viele

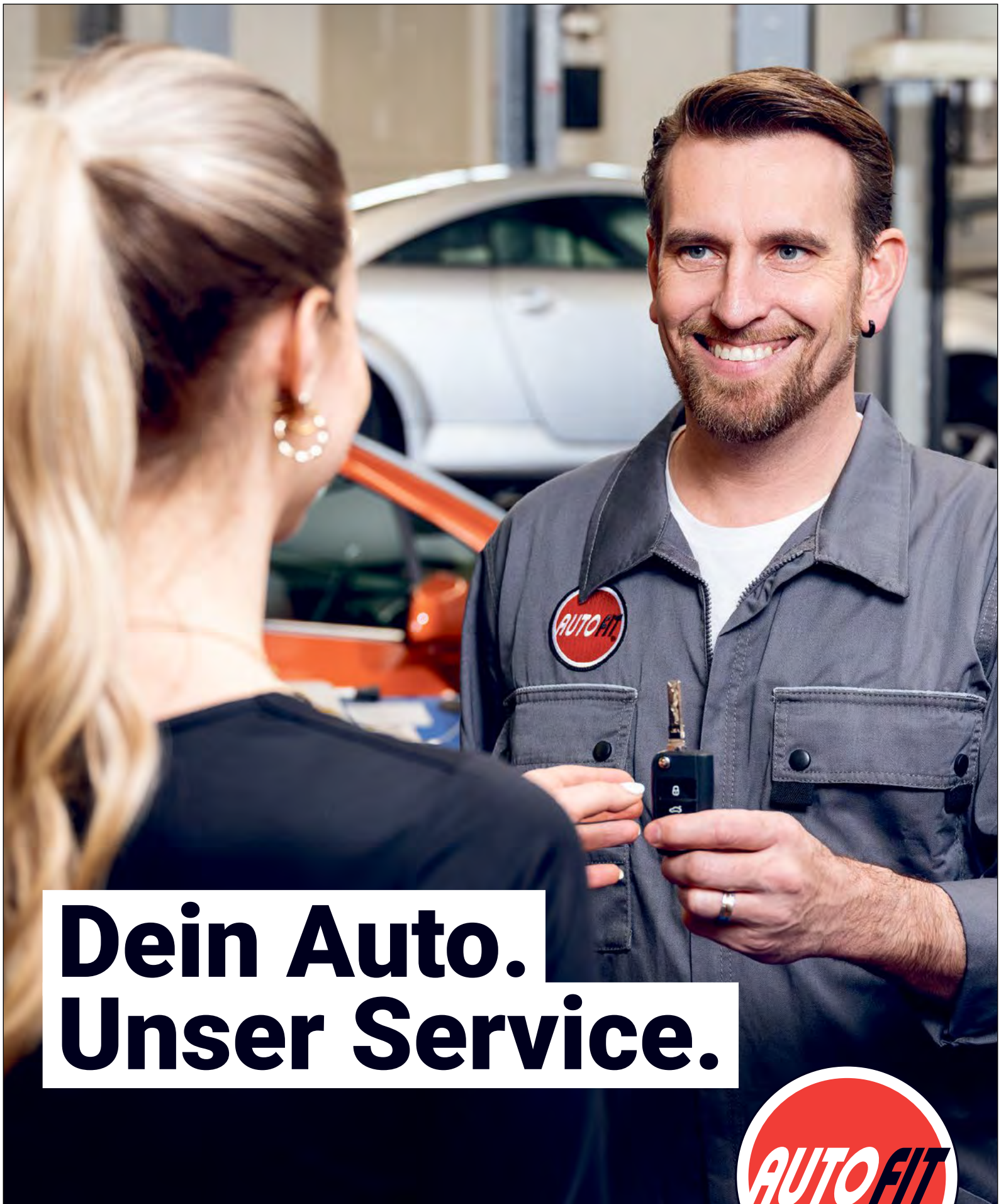
Leichtbauteile und ein Sicht-Carbon-Streifen über Frontdeckel, Dach und Heckflügel sowie Leder- und Race-Text-Bezüge und Türzuziehgriffe aus Carbon im Interieur zeichnen den Aktivsportler weiter aus.

**Souverän auf jedem Geläuf** Fahrdynamik und Sechszylinder-Sound des neuen GT3 sind bestechend. Die exakte Lenkung und das spontane Ansprechen des Hochdrehzahl-Saugmotors sorgen für riesige Fahrfreude sowohl auf öffentlichen Strassen als auch beim Trackday auf der Rundstrecke. Serienmässig rollt der GT3 auf Reifen mit verbesserter Nasshaftung, vorne in der Dimension 255/35 ZR 20, hinten mit 315/30 ZR 21. Ebenfalls lieferbar sind Track-Reifen mit Strassenzulassung. Dank der vom GT3-RS-Modell 992.1 übernommenen neuen Geometrie der Doppelquerlenker-Radaufhängung wird das Nicken beim Bremsen aus hoher Geschwindigkeit deutlich reduziert und damit die Stabilität weiter verbessert.

Die Modellvarianten GT3 und GT3 Touring kosten in der Basis je 233700 Franken. Das Weissach-Paket addiert weitere 27610 Franken, und für das Leichtbaupaket werden 41310 Franken verrechnet.

STEPHAN HAURI





# Dein Auto. Unser Service.



**Autofit – Service und Reparaturen  
aller Marken. Termin einfach online buchen:  
[www.autofit.ch](http://www.autofit.ch)**

## Hyundai Inster als Crossover



In der Schweiz ist der Hyundai Inster bereits bestellbar, in vier von fünf Ausstattungslinien, mit einem Preis ab 23 990 Franken (Inster Pica, 97 PS, 42 kW/h). Nun gibt es den Elektro-Kleinwagen mit seinem vielseitigen und geräumigen Innenraum, fortschrittlichen Technologien für schnelles Nachladen und einer hohen Reichweite von bis zu 370 Kilometern (gemäss WLTP) auch noch als Crossover. Dabei liessen sich die Designer einiges einfallen. Die Stossfänger an Front und Heck wurden neu gestaltet, auch die 17-Zoll-Leichtmetallfelgen mit speziellem Design und geprägte schwarze Verkleidungen setzen eigenständige Akzente. Zudem gibt es serienmässig eine Dachreling.

## Alfa Junior Ibrida beim Händler



Der neue Alfa Romeo Junior Ibrida ist bei den Schweizer Händlern eingetroffen. Seine effiziente Hybrid-Technologie nutzt Vorteile des elektrifizierten Antriebs bei gleichzeitiger Unabhängigkeit von Ladeinfrastruktur und senkt den Benzinverbrauch auf 5,5l/100 km (gemäss WLTP). Der Antrieb des Alfa Romeo Junior Ibrida kombiniert einen Turbobenziner mit einem Elektromotor. Der Dreizylinder leistet 100 kW/136 PS. Er wird in bestimmten Fahrsituationen von einem Elektromotor mit 21 kW Leistung unterstützt, der aus einer 48-Volt-Lithium-Ionen-Batterie gespeist wird. Der Akku wird ausschliesslich während der Fahrt geladen, zum Beispiel durch Rekuperation beim Bremsen. Ausserdem überzeugt der innovative Antrieb durch hohe Durchzugskraft schon aus niedrigen Drehzahlen. Das maximale Drehmoment von 230 Nm liegt bereits ab 1500 Touren an. Die Preise des Alfa Romeo Junior Ibrida starten bei 31 490 Franken.

## Subaru Forester

# Neuer Look und mehr Sicherheit



Auch die 6. Generation des Subaru Forester ist mit allen Wassern gewaschen.

«Yoku yatta» ist japanisch und heisst «gut gemacht». Gemeint ist der Subaru Forester in seiner 6. Generation. Mit neuem Look und dank «EyeSight», so sicher wie noch nie.

Der Subaru Forester feierte 1997 Premiere. Seitdem gehört das Modell zu den sicheren Werten im Portfolio des Autoherstellers aus Japan. Mehr als fünf Millionen verkaufte Einheiten weltweit sprechen für sich. Diese Erfolgsstory dürfte weitergehen, die Japaner haben den Fokus bei der Überarbeitung

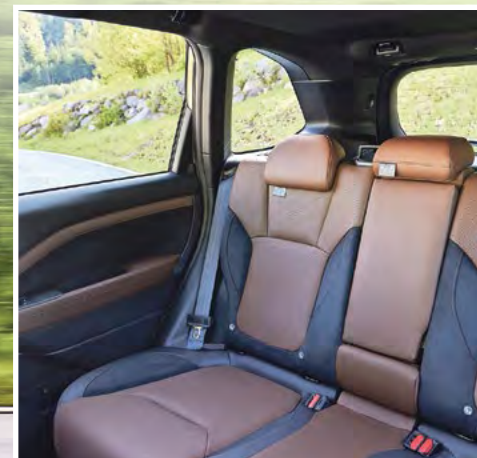
des neuen Foresters 4x4 verstärkt auf den Schick gelegt und ihm ein neues, modernes Design verpasst. Das Faserpelz-Image ist abgeschminkt.

Für den Antrieb sorgt ein 2.0i e-Boxer-Motor. Er leistet 100 kW/136 PS. Zusätzlichen Schub gibt es von ei-

nem Elektromotor. Dieser steuert 12,3 kW/16,7 PS zum Gesamtleistungsvermögen bei. Die Kraft gelangt via Automatikgetriebe an alle vier Räder. Das Mild-Hybrid-System verbessert vom Start weg die Beschleunigung, die allerdings träge wirkt. Der Sprint von 0 bis 100 Km/h dauert 12,7 Sekunden, bei 188 km/h wird abgeriegelt. Der Verbrauch wird vom Werk mit 8,1l/100 km deklariert. Testfahrten rund um Berlin haben gezeigt, dass es locker auch mit



Das hochwertigen Interieur des Subaru bietet nun einen 11,6-Zoll-Monitor für den einfachen Zugang zum Infotainmentangebot und zahlreichen weiteren Funktionen.



Dank 60/40-getrennt umklappbaren Sitzen, ist der Raum flexibel nutzbar.



Das Fahrerassistenzsystem «EyeSight» mit seinen drei Kameras hinter der Frontscheibe hat beim neuen Forester fünf neue Funktionen erhalten.



Die kabellose Smartphone-Verbindung und Qi-Aufladung sind praktische Details im hübsch gemachten Cockpit des Foresters.

weniger geht. Wenn die Strecke keine Offroad-Partien enthält, sind 7 Liter ein reeller Wert.

**Der neue Subaru Forester** fährt sich on- und offroad locker leicht und dank neuer Lenkung sehr präzise. Der Fahrkomfort und die Benutzerfreundlichkeit wurden durch die Integration von Vordersitzen mit Kopfwackelschutz verbessert, die Rücken- und Nackenschmerzen sowie Übelkeit auf langen Fahrten verringern. Ein Upgrade hat zudem die Rundumsicht mit grösseren Fenstern erfahren. Bei der Version mit dem Glasdach wähnt man sich im Freien. Allerdings nicht, was den Geräuschpegel betrifft, da haben die Japaner nachgebessert, zusätzliches Dämmmaterial reduziert die Geräuschkulisse merklich.

**Im Offroad-Parcours** offenbart der Subaru Forester keine Schwächen. Seine Geländetauglichkeit wird durch den X-Modus und den Allradantrieb unterstützt. Diese Funktion erleichtert das Fahren bei schwierigen Bedingungen wie Schnee, Geröll oder Schlamm. Die Bergabfahrhilfe ist eine weitere Ei-



Der Subaru verfügt über eine der besten Bodenfreiheit im Segment.

genschaft des X-Modus, die das Spurhalten auf rutschigen oder lockeren Untergründen erleichtert.

**Thema Sicherheit:** Hier haben die Japaner massiv aufgerüstet. Ihr Stolz ist das Fahrerassistenzsystem «EyeSight». Es erhält fünf neue Funktionen, darunter auch einen automatischen, kontrolliert durchgeführten Stopp des Autos, sofern die Person hinterm Lenkrad aus irgendeinem Grund nicht mehr reagieren sollte – «Emergency Driving Stop»

genannt. Drei hinterm Rückspiegel verbauten Kameras speisen total 15 Funktionen, unter anderem gibt es keine toten Winkel mehr.

Der neue Subaru Forester ist in vier Ausstattungsniveaus erhältlich: Advantage, Swiss Plus, Sport und Luxury, mit 18- und 19-Zoll-Rädern. Die Preise beginnen bei 40 950 Franken. Zur Auswahl stehen 11 Karosseriefarben, von denen übrigens zwei neu sind: River Rock Pearl und Cashmere Gold Opal.

JIL LÜSCHER



## E-Autos bei Kälte

Sinken die Temperaturen, schrumpft auch die Reichweite von Elektroautos. Ganz verhindern lässt sich das leider nicht – der Auto Gewerbe Verband Schweiz gibt aber einige einfache Tipps, damit Sie die Reichweite bestmöglich ausnutzen können. Autos mit E-Antrieb setzen Energie so effizient in Vortrieb um, dass viel weniger Abwärme abfällt. Besonders effizient gegen den Reichweitenverlust ist es, das Fahrzeug auf einen programmierbaren Zeitpunkt hin oder heute meist per App aus der Ferne vorzuheizen. Ein Komfortplus, das die Reichweite sogar doppelt schont: Vorheizen, während das E-Auto an der Ladestation angeschlossen ist, gewährt ohne Reichweitenverlust beim Einstieg einen mollig warmen Innenraum ohne das energieintensive erste «grosse» Aufheizen.



## ID.Buzz Cargo neu mit Allrad

VW Nutzfahrzeuge baut das ID.Buzz-Modellspektrum nach unten und oben aus. Nach dem Debüt des heckgetriebenen ID.Buzz mit langem Radstand folgen nun vier weitere neue Modelle: der allradgetriebene ID.Buzz GTX mit kurzem und langem Radstand (79- respektive 86-kWh nutzbare Batteriekapazität), der ebenfalls erstmals mit Allrad- statt Heckantrieb ausgestattete ID.Buzz Cargo als 4Motion-Version (79-kWh Batterie) sowie das neue Einstiegsmodell ID.Buzz Pure (mit neuer 59-kWh-Batterie). Die neuen ID.Buzz-Modelle stehen für Probefahrten beim VW Nutzfahrzeuge-Partner bereit. Ein wichtiges neues Modell im Bereich der elektrischen Nutzfahrzeuge ist der allradgetriebene ID.Buzz Cargo 4Motion, der von jeweils einer E-Maschine an der Vorder- und Hinterachse angetrieben wird, eine Systemleistung von 250 kW/340 PS liefert und ab 44 290 Franken (exkl. MwSt.) konfigurier- und bestellbar ist.



DS N° 8

# Bodenständiger Luxus



Das neue Flaggschiff der Marke, der DS N° 8 (links), und die Ikone Déesse, die ihr 70-Jahre-Jubiläum feiert. Fotos: DS Automobiles

Mit dem N° 8 präsentiert DS Automobiles das neue Flaggschiff der Marke. Und beruft sich dabei auf das grosse Erbe der ikonischen Déesse, die bei den Franzosen den Grundstein gelegt hat für komfortables Reisen.

DS Automobiles hat es nicht leicht, als eigenständige Marke im Stellantis-Konzern ihren Platz zu finden. Neben dem Massenhersteller Citroën und der etwas gehobeneren Marke Peugeot soll DS «Luxe à la Française» verkörpern. Die Ablösung von Citroën ist eigentlich längst vollzogen – doch nun beruft sich DS auf ebendieses Erbe und feiert das Jubiläum der Ikone Déesse.

**Vor genau siebzig Jahren** legte Citroën mit der DS den Grundstein für das, was seit 2014 DS Automobiles ist. Die noch junge Marke kann also auf

eine lange Tradition zurückblicken und tut dies auch ausgiebig. An der Klassik-Messe «Rétromobile» in Paris präsentiert DS den neuen, vollelektrischen N° 8 – gesprochen «Numéro 8» – eingebettet in eine Ausstellung historischer Modelle. Und zelebriert den Markenwert des komfortablen Reisens – «L'art de voyager».

Wie gewohnt von der französischen Marke steht auch beim DS N°8 der Fahrkomfort im Mittelpunkt. Das Fahrwerk ist serienmässig mit einer variablen Dämpferregelung ausgestattet, die mit einer Kamera an der Windschutzscheibe verbunden ist.

Schon das Interieur der DS 21 Pallas 1967 bestach durch Eleganz.

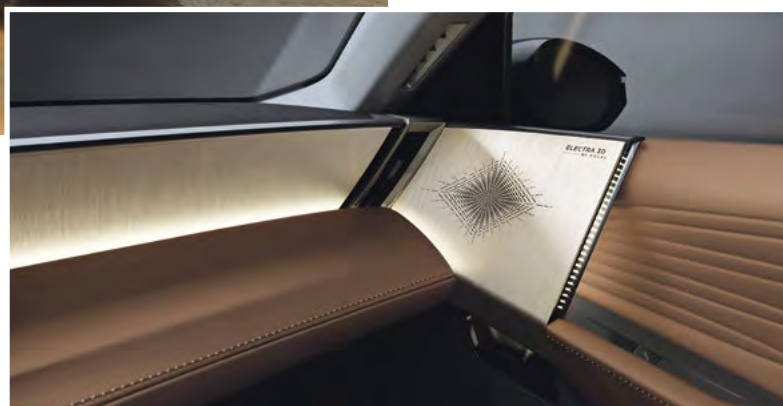




Stellantis will DS künftig als Luxusmarke innerhalb des Konzerns positionieren.

Unterstützt von Neigungssensoren und Beschleunigungsmessern analysiert das System in Millisekunden die Strassenoberfläche und gibt die Informationen an einen Rechner weiter, der jedes Rad einzeln ansteuert. So passt sich die Dämpfung in Echtzeit den Fahrbahnebenenheiten an und soll einen erstklassigen Komfort bieten.

**Optisch knüpft der N° 8** stark an das Konzept «Aero Sport Lounge» aus dem Jahr 2020 an. Die Linienführung vereint Elemente eines SUV mit der Eleganz einer Limousine und der Praktikabilität eines Shooting Brake. Mit den prägnanten, vertikalen Leuchten und der beleuchteten Front wirkt das Serienmodell nicht minder futuristisch als das Konzeptfahrzeug.



**Das neue Flaggschiff** von DS soll der N° 8 sein – also der Nachfolger des DS9. Mit einer Länge von 4,82 Metern ist er allerdings rund 10 Zentimeter kürzer als sein Vorgänger. Das macht sich vor allem im Fond bemerkbar, wo die Kniefreiheit deutlich knapper bemessen ist und die Batterie im Unterboden den Sitzkomfort schmälert. Eine typische Chauffeur-Limousine ist das Auto also trotz seines Aussehens nicht. Ohnehin sind die vorderen Plätze die präferierten, hier geniessen die Insassen den vollen Luxus von DS: Nappaleder, kunstvoll integrierte Lichtelemente in Türen, Armaturenbrett und Mittelkonsole sowie ein hochwertiges Soundsystem des französischen Audiospezialisten Focal schaffen eine exklusive Atmosphäre. Und Lüftungsdüsen in den Sitzen sorgen an kalten Tagen für einen warmen Nacken.

Wenn er schon keine Chauffeur-Limousine ist, dann wenigstens eine Reise-Limousine. Die Kombination aus einer 97,2 kWh-Batterie und

aerodynamischer Optimierung soll eine beeindruckende Reichweite von bis zu 750 km ermöglichen. Ein Luftwiderstandsbeiwert von nur 0.24 cW trägt dazu ebenso bei wie das für ein Fahrzeug dieser Klasse relativ geringe Gewicht von 2,2 Tonnen. Eine serienmässige Wärmepumpe sorgt zudem für eine hohe Effizienz in der Energienutzung. So verspricht DS einen Verbrauch von nur 12,9 kWh/100 km.

**Der DS N° 8 basiert auf** der STLA-Medium-Plattform, die unter anderem auch für den Peugeot 5008 verwendet wird. Die leistungsstärkste Variante mit Allradantrieb bietet 257 kW/350 PS. Bei der Variante mit Frontantrieb hat der Kunde die Wahl zwischen Long Range mit 180 kW/245 PS und einer abgespeckten Version mit 74-kWh-Batterie und 169 kW/230 PS. Bei dieser ist auch die Reichweite eingeschränkt auf 570 km. Als Luxusmarke linnerhalb



des Konzerns will Stellantis DS künftig positionieren – als französisches Pendant zu Bentley und Rolls-Royce. Da hat DS noch einiges an Arbeit vor sich, dafür finden sich im N° 8 noch zu viele grossflächige Kunststoffabdeckungen und wenig hochwertiger Klavierlack wieder. Allerdings bleibt DS auch beim Preis auf dem Teppich: Rund 65 000 Franken soll der N° 8

kosten – ein faires Angebot für ein Auto in diesem Segment. Von Bentley und Rolls-Royce ist man damit auch preislich noch ein gutes Stück entfernt. Aber der Grundstein für französischen Luxus ist gelegt.

RAMON EGGER

## Emissionsfreier Nervenkitzel

Mit eingebauter Fahrpassgarantie rollt der Nissan Ariya Nismo jetzt ab 67 990 Franken in die Schweiz. Aufbauend auf der langjährigen Tradition der Motorsport-Marke Nismo, kombiniert das neue Topmodell das japanisch inspirierte Design und die Vorzüge des allradgetriebenen Nissan Ariya e-4ORCE mit zahlreichen Verbesserungen für ein intensives, emissionsfreies Fahrerlebnis. Als Krönung der Modellreihe treibt der Nissan Ariya Nismo die Leistung auf die Spitze: Der speziell abgestimmte Nismo Antriebsstrang entwickelt 320 kW/435 PS – und damit merklich mehr als der reguläre Nissan Ariya e-4ORCE mit der 87-kWh-Batterie, der in der Schweiz mit 225 kW/306 PS sowie 290 kW/394 PS angeboten wird.



## Rennsport-DNA: M3 CS Touring

Mit dem ersten BMW M3 CS Touring erweitert die BMW M GmbH ihr Angebot im Segment der Hochleistungsportwagen um ein weiteres Sondermodell. Ein 405 kW/550 PS starker Reihensechszylinder, eine massgeschneiderte Fahrwerksabstimmung, exklusive Designmerkmale und Gewichtseinsparungen durch den Einsatz zahlreicher Komponenten aus carbonfaserverstärktem Kunststoff sorgen für ein unverfälschtes Rennwagen-Feeling. Die modellspezifische Leistungscharakteristik des Motors sowie die Kraftübertragung mittels 8-Gang M Steptronic Getriebe und Allradantrieb gewährleisten begeisternde Dynamik und souveräne Traktion. Den Paradespurt absolviert er in 3,5 Sekunden. Der erste BMW M3 CS Touring bietet zudem ein vielseitig nutzbares Platzangebot an Bord (500 bis 1510 Liter Stauraum) und wird ab März in einer limitierten Auflage an Kunden ausgeliefert.



## Opel Frontera

# Wohldosierter E-Antrieb

Der neue Frontera schliesst bei Opel die Lücke zwischen Mokka und Grandland. Die Vollelektriversion gefällt mit guten Fahreigenschaften und bescheidenem Preis, der Mildhybrid bietet auf Wunsch sogar sieben Sitzplätze.



Der Frontera ist in der SUV-Familie von Opel exakt zwischen Mokka und Grandland positioniert.



Das Lenkrad ist nicht mehr rund, zudem gibt es ein Pure Panel mit digitalem Kombiinstrument und Multifunktions-Touchscreen.

Mit seiner Länge von 4,39 m positioniert sich der neue Frontera in der SUV-Familie von Opel exakt zwischen Mokka und Grandland. Er gefällt durch schnörkelloses Exterieur- und Interieur-Design, und technisch profitiert er wie die Konzernbrüder Citroën C3 Aircross und Fiat Grande Panda von der Smart-Car-Plattform des Stellantis-Konzerns.

Als Design-Elemente fallen der schwarze Vizor mit Blitz, die Zweifarbenlackierung und die völlige Chrom-Freiheit auf. Im Innenraum bestimmen horizontale Linien die Optik. Auffällig sind auch das nicht mehr rein kreisförmige Lenkrad, das Pure Panel mit digitalem Kombiinstrument und Multifunktions-Touchscreen oder – je nach Ausstattung – mit Smartphone-Station. Aus Kostengründen kom-

men allerdings vorwiegend Hartplastikteile zum Einsatz.

Ein flexibles Band, Flex Strap genannt, sorgt in der Mittelkonsole für sicheren Halt von Tablet oder Flaschen. Ebenfalls vorhanden sind ein Fach für das kabellose Laden des Telefons sowie vier USB-C-Anschlüsse. Das Gepäckabteil fasst 460 Liter und kann durch Umklappen der geteilten Rückbanklehne auf bis zu 1600 Liter vergrössert werden.

**Völlig ausreichende Fahrleistungen** Komfortabel und ausreichend agil bewegt sich die Elektroversion auf Stadt- und Überlandstrassen, und selbst auf der Autobahn ist man bei den Leuten. Bei den Antriebskomponenten fiel die Wahl auf eine Eisenphosphat-Batterie (LFP) mit 44 kWh Kapazität. Ange-

trieben werden die Vorderräder von einer Synchronmaschine mit 125 Nm Drehmoment und einer Maximalleistung von 83 kW (113 PS). Per Knopfdruck auf der Mittelkonsole sind zwei Rekuperationsstufen wählbar, und nervende «Assistenten» wie die Tempolimitwarnung wird man ebenfalls durch Knopfdruck los. Nach WLTP spult der Frontera Electric mit einer Batterieladung ausreichende 305 Kilometer ab. Später soll wahlweise eine Batterie für 400 Kilometer Reichweite verfügbar sein.

**Für Elektro-Zögerer und Mieter ohne Lademöglichkeit** im Haus gibt es den Frontera Hybrid mit 1,2-Liter-Benziner und E-Motor. Die Systemleistung von 100 kW (136 PS) und das Drehmoment von 250 Nm machen ihn auf dem Datenblatt klar schneller als das E-Auto. Mit 6-Gang-Doppelkupplungsgetriebe ausgestattet, verbraucht der Mildhybrid rund 5,2 Liter pro 100 Kilometer. Daneben spielt der Hybrid eine besondere Trumpfkarte aus: Es lässt sich mit einer dritten Sitzreihe bestellen und wird dann zum 7-Sitzer. Den in der Slowakei produzierten Neuen gibt es in den Ausstattungen Edition und GS. Seine Preise starten bei 24 900 Franken (Hybrid) respektive 27 900 Franken (Electric), und mit ersten Auslieferungen darf ab April gerechnet werden.

STEPHAN HAURI





**SUBARU**

DER 4x4 FÜR DIE SCHWEIZ

# NO RISK, MUCH FUN.

Der neue Forester 4x4.



Sicherheit, die dazu einlädt, intensiver zu leben:  
Der neue Forester 4x4 verhindert mit innovativen  
Technologien bei jeder Fahrt, dass etwas passiert -  
und macht so vieles erst möglich.

[subaru.ch](http://subaru.ch)

## Premiere für den Suzuki eVitar

Der neue eVitar ist das erste E-Fahrzeug von Suzuki und wird voraussichtlich im zweiten Halbjahr 2025 erhältlich sein. Er basiert auf der speziell für batterieelektrische Modelle entwickelten Plattform, die sich durch eine leichte Struktur auszeichnet. Sie bietet einen optimalen Schutz für die Hochvoltbatterie und ermöglicht dank des langen Radstands von 2700 mm einen grosszügig dimensionierten Innenraum. Der Antrieb umfasst die effiziente «eAxe» mit E-Motor und Wechselrichter sowie eine Lithium-Eisenphosphat-Hochvoltbatterie, die mit 49 kWh und 61 kWh angeboten wird. Die kleinere Batterie ist ausschliesslich in Kombination mit Frontantrieb erhältlich, für die grosse gibt es auf Wunsch auch den elektrischen Allradantrieb ALLGRIP-e.



## Genesis zeigt den neuen GV60

Genesis hat die erste Designüberarbeitung des GV60 seit seinem Debüt im Oktober 2021 präsentiert. Das verbesserte Modell zeichnet sich durch ein robustes und modernes Äusseres aus, welches die Genesis-Designphilosophie «Athletic Elegance» besonders gut verkörpert. Im Innenraum wiederum wurde das charakteristische Konzept der «Schönheit des weissen Raums» noch mehr betont. Das Update des Elektromodells verfügt über einen neu gestalteten Stossfänger mit einer dynamischen, dreidimensionalen Form, die einen starken und furchtlosen Eindruck vermittelt. Die Scheinwerfer bieten jetzt eine optimierte Lichtleistung mit MLA-Technologie (Micro Lens Array), die erstmals beim Topmodell G90 zu sehen war und durch die starke Illumination das typische «Two Line»-Design der Marke noch mehr hervorhebt. Weitere Details zu den Spezifikationen werden im ersten Quartal 2025 bekannt gegeben.



## Nissan Z

# Für den Spass an Autos



Der Nissan Z in Boulder Gray rückt gegenüber dem roten Ur-Z, dem Datsun Z, aus den 1970er-Jahren für einmal in den Hintergrund. Fotos: Nissan USA/All.cars

### Was als Bieridee begonnen hat, ist nun Realität: Die Enthusiasten von des Unternehmens All.cars bringen den Nissan Z in die Schweiz.

«Es ist nicht verboten, Spass an Autos zu haben»: Ein Motto, das alle mit Benzin im Blut nachvollziehen können. Und der Leitspruch, welcher die Firma All.cars antreibt, den legendären Nissan Z in die Schweiz zu bringen. Präsentiert wurde das Auto bereits 2022, offiziell wird der Nachfolger des 370 Z aber nicht in die Schweiz importiert. Schuld sind die strengen CO<sub>2</sub>-Vorgaben aus Brüssel. Zu hoch wären die Bussen, die auf dem Sechszylinder-Biturbo anfallen würden, zu tief die Stückzahlen, um daraus ein rentables Geschäft zu machen. Dass es doch möglich ist, beweisen die Enthusiasten von All.cars um Geschäftsführer Fabian Bamert. Gemeinsam mit dem Partner Phantomcars aus Sattel SZ, bringen sie den Wagen doch auf Schweizer Strassen.

Und hier geht es nicht nur um Einzelstücke. Derzeit läuft die Homologation für den Typenschein der aus den

USA importierten Fahrzeuge. Damit wird der Z in der Schweiz offiziell zugelassen – ein Schritt, der ihn für Fans und Sammler zugänglicher macht. Wie viele Fahrzeuge verkauft werden, kann man bei All.cars nicht abschätzen.

zen. «Es geht auch nicht darum, das grosse Geld damit zu verdienen. Es war eine wahrhaftige Bieridee von ein paar Schrauber-Kollegen», heisst es von All.cars. Die Idee blieb auch nüchtern betrachtet noch überzeugend. Also ist man nach Kalifornien geflogen und hat einen Partner gefunden für die Fahrzeuglieferung.



## Der Mythos des Ur-Z lebt weiter

Der Datsun Z – in Japan auch als Fairlady Z bekannt, revolutionierte ab 1969 die Sportwagenwelt. Mit dem 240Z bot Datsun (später Nissan) einen erschwinglichen, leistungsstarken Sportwagen mit zeitlosem Design und zuverlässiger Technik. Sein 2,4-Liter-Reihensechszylinder leistete damals schon 151 PS, was ihn besonders in den USA populär machte. Spätere Modelle wie der 260Z, der ab 1974 mit einem 2,6-Liter und 162 PS, und 280Z, der von 1975 bis 1978 angeboten wurde, steigerten Hubraum und Leistung. Beim 280Z kam dabei ein 2,8-Liter-Motor mit elektronischer Benzineinspritzung zu Einsatz.

Auch mit dem Markenamenswechsel zu Nissan in den 1980er-Jahren blieb die Z-Serie erfolgreich. Der 300ZX der 1990er-Jahre beeindruckte mit Turbo-Technologie, während der 350Z und später der 370Z die Tradition des puristischen Fahrspasses fortführten. Die Z-Serie ist und bleibt eine Ikone für Sportwagenfans weltweit.



Ab April sollen die ersten Auslieferungen erfolgen, ein Händler- und Servicenetz ist im Aufbau. Gleich drei Ausstattungsvarianten werden angeboten: Sport, Performance und Nismo. Jeweils mit manuellem 6-Gang-Getriebe oder 9-Stufen-Automatik. Die Preisliste beginnt bei 67 690 Franken, den Performance gibt es ab 69 690 Franken, den Nismo ab 84 690 Franken. Ansonsten bleibt die Ausstattungsliste kurz: La-

ckierung und Interieurfarbe sind für einen geringen Aufpreis wählbar, sonst nichts.

Das Herzstück des Z steckt unter der Haube: Ein 4-Liter-V6 mit 294 kW/400 PS Leistung und 475 Nm Drehmoment. Im Nismo steigt die Leistung auf 309 kW/420 PS und das Drehmoment auf satte 521 Nm. Und natürlich: Hinterradantrieb. Damit führt All.cars die

Geschichte des Z fort. Die begann 1969 unter der Marke Datsun und machte den Z zur japanischen Ikone. In Europa schien diese Geschichte mit dem Produktionsende des 370Z beendet. Doch Fabian Bamert und seine Kollegen schreiben sie weiter – mit Herzblut, Überzeugung und einem klaren Ziel: Spass am Auto zurückzubringen.

RAMON EGGER



Als Nismo liefert der Z sogar 420 PS und satte 521 Nm.

## Defender bald an der Rallye Dakar

Der unverwüsthliche Land Rover Defender wird mit einem offiziellen Werksteam an der Rallye Dakar teilnehmen, dem härtesten Offroad-Motorsportwettbewerb der Welt. Erstmals geht Defender 2026 mit zwei Fahrzeugen in allen fünf W2RC-Rallyes an den Start. Ein drittes Fahrzeug verstärkt dann das Teilnehmerfeld des meistbeachteten Wettbewerbs, der legendären Dakar. In den Jahren 2026 bis 2028 wird Defender zudem in der neuen FIA-«Stock»-Kategorie (früher T2) für seriennahe Fahrzeuge bei der Rallye Dakar und der Rallye-Raid-Weltmeisterschaft antreten. Dabei kommt in dieser bedeutenden Kategorie eine Neufassung des sportlichen und technischen Reglements zum Tragen, wodurch der Wettbewerb noch intensiver werden dürfte.



## Mazda6e in Brüssel gezeigt

Mazda präsentiert den Mazda6e, das erste vollelektrische Mittelklassemodell der Marke. Das als Mazda6e 258 mit einer Batteriekapazität von 68,8 kWh und einer Reichweite von bis zu 479 km sowie als Mazda6e 245 Long Range mit einer 80 kWh Batterie und einer Reichweite von bis zu 552 km verfügbare Fahrzeug repräsentiert das Streben der Marke, die Elektrifizierung der Modellpalette konsequent voranzutreiben. Kundinnen und Kunden haben die Wahl aus zwei Ausstattungsvarianten: «Takumi» und «Takumi Plus». Beide verbinden im grosszügig gestalteten Innenraum eine harmonische Balance aus eleganter Schlichtheit und innovativer Technologie. Das Exterieur des Mazda kombiniert darüber hinaus die Essenz der Schönheit des preisgekrönten Kodo-Designs, die allen Modellen der Marke innewohnt, mit einer subtilen Note, die zum neuesten Elektrofahrzeug von Mazda passt.



## Ein rollendes Elektro-Labor

Renault Filante Record 2025 ist ein elektrisches Demonstrationsfahrzeug, das entwickelt wurde, um die Energieeffizienz zu maximieren und mit einer 87-kWh-Batterie, d. h. der gleichen Kapazität wie beim Scenic E-Tech electric, einen neuen Rekord für Stromverbrauch und Reichweite aufzustellen. Der Einsitzer ist mit einem stromlinienförmigen Karosseriedesign für aerodynamische Effizienz und ein Auto mit aussergewöhnlichen Abmessungen: 5,12 Meter lang und 1,19 Meter hoch bei einem Gewicht von nur 1000 kg. Er ist ein rollendes Labor zum Testen neuer Technologien, Materialien und Innovationen und ist mit einzigartigen reibungsreduzierenden Reifen sowie Steer-by-Wire- und Brake-by-Wire-Technologien ausgestattet.



## Yaris Cross auch als GR Sport

Das meistverkaufte und in Europa gebaute Kompakt-SUV von Toyota, der Yaris Cross, wurde für das Modelljahr 2025 einer Modellpflege unterzogen. Nach wie vor überzeugt der kompakte, agile und effiziente Yaris Cross die Kunden auch über die Herausforderungen des Stadtverkehrs hinaus. Im Modelljahr 2025 wartet der Yaris Cross mit neuen ästhetischen Optionen und Aktualisierungen auf, die seinen modernen, urbanen Charakter unterstreichen. Als GR Sport erhält er einen unverwechselbaren neuen Look mit exklusiver neuer Zweitonlackierung Storm Grey. Sein motorsportinspirierter Look wird durch die dynamischen neuen 18-Zoll-Leichtmetallfelgen in Mattoptik unterstrichen. Im modernen, komfortablen Innenraum des Yaris Cross GR Sport verleiht ein neues exklusives Logo, das auf die Kopfstützen geprägt ist, dem Interieur eine noch edlere Anmutung.



## Fiat Grande Panda

# Das grosse Erbe des Kleinwagens



Einen Klassiker auferstehen zu lassen ist eine Herausforderung. Fiat wagt sich mit dem Grande Panda daran, der an den Erfolg des Ur-Panda anknüpfen soll.

«Der Fiat Panda ist Teil der italienischen Popkultur. In den vergangenen 45 Jahren seit seiner Markteinführung hatten mehrere Millionen Menschen Spass mit ihm. Das grosse Erbe des Pandas, war die perfekte Gelegenheit für uns, Spass mit unserer Vergangenheit zu haben», erklärt Fiat-Designchef François Leboine die Ausgangslage für die Gestaltung des neuen Grande Panda.

Denn auch wenn das neu aufgelegte Modell mit 3,999 Metern Länge mehr als ein halber Meter länger ist als

das kultige Original aus den 1980er Jahren, so sind die Anforderungen heute gar nicht so anders als damals: Eine gute Platzausnutzung, ein günstiger Preis und natürlich ein sympathischer Auftritt.

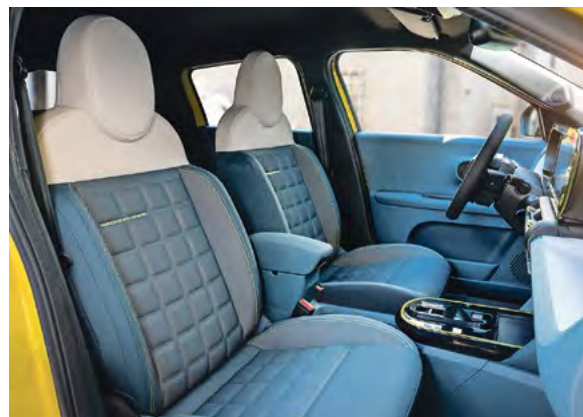
**Und der ist garantiert**, nicht nur dank auffälliger Farben, sondern auch dank diverser liebevoller Anleihen an das Erbe von Fiat. Die Sitzbezüge mit quadratischer Stickerei gab es bereits im Ur-Panda, der historische Stammsitz in Lingotto diente als Inspiration für das

ovale Armaturenbrett und die rechteckige Front, und in der C-Säule findet sich das alte «Fünf-Streifen-Logo» wieder. Ein besonderes Detail ist das kleine Modell eines Ur-Panda im Innenraum.

**Dass der neue Grande Panda** deutlich grösser ist als das Original, ist kein Zufall. Fiat will damit das volumenstarke B-Segment zurückerobern, das man seit dem Ende des Punto im Jahr 2013 nicht mehr abdecken konnte. Und will da vor allem mit hohem Nutzwert überzeugen. Die kantige Formgebung des Grande Panda bietet dafür die beste Ausgangslage: Neben einer bequemen Sitzposition vorn geniessen so auch die Passagiere auf der Rückbank reichlich



Der historische Stammsitz in Lingotto diente als Inspiration für das ovale Armaturenbrett.



Die Sitzbezüge mit quadratischer Stickerei gab es bereits im Ur-Panda.



In der C-Säule des neuen Fiat Grande Panda findet sich das alte «Fünf-Streifen-Logo» wieder.



Wie einst der Ur-Panda glänzt auch die neueste Variante durch gute Platzausnutzung, einen günstigen Preis und natürlich einen sympathischen Auftritt.



Das Wechselstrom-Ladekabel des Grande Panda ist in der Front integriert und kann wie ein Telefonkabel herausgezogen werden. Fotos: Fiat

Kopffreiheit. Mit 361 Litern ist der Kofferraum ausreichend gross, um nicht nur die Einkäufe, sondern auch mal das Gepäck für einen Wochenendausflug aufzunehmen. Mit umgeklappter Rückbank wächst der Stauraum auf für einen Kleinwagen beachtliche 1315 Liter. Und ein zweites Handschuhfach im oberen Teil des Armaturenbretts und ein praktisches Ablagefach vor dem Beifahrer sorgen für mehr als ausreichend Stauraum für Kleinkram.

**Der Fiat basiert auf** der gleichen «CMP Smart Car»-Plattform wie auch der C3 von Citroën, wirkt aber im Vergleich zum Franzosen erstaunlich erwachsen. Ja, auch der Grande Panda wird – ganz wie früher – über einen herkömmlichen

Zündschlüssel gestartet, aber bereits in der Basisvariante «RED» gibt es serienmässig ein digitales 10-Zoll-Kombiinstrument, ein 10,25-Zoll-Infotainment-System sowie eine kabellose Verbindung von Android Auto und Apple Car Play. Der Grande Panda startet zunächst als Elektroauto. Mit 83 kW/113 PS zeigt er sich im Stadtverkehr spritzig, während das sanfte Einsetzen des Drehmoments für eine angenehme Fahrweise sorgt. Auf der Autobahn ist bei 135 km/h Schluss, im urbanen Umfeld punktet das Fahrzeug mit guter Rundumsicht, einer erhöhten Sitzposition und kompakten Abmessungen. Gespiessen wird der Antrieb aus einer 44-kWh-Batterie, die für 320 km WLTP-Reichweite sorgen soll.

**Eine clevere Lösung bietet Fiat** beim Laden: Das Wechselstrom-Ladekabel für bis zu 7 kW Ladeleistung ist in der Front integriert und kann wie ein Telefonkabel herausgezogen werden – praktisch und platzsparend. Am Schnelllader schafft der Grande Panda maximal 100 kW, so dass die Batterie in 27 Minuten von 20 auf 80 Prozent geladen werden kann.

Aber auch bei Fiat weiss man, dass es ohne Verbrenner im Angebot (noch) nicht geht. «Mehr noch als elektrische, wollen die Kunden elektrifizierte Antriebe», fasst Fiat-CEO Olivier François treffend zusammen. So wird demnächst auch die Variante mit 1,2-Liter-Hybridantrieb folgen, der die Tradition des günstigen Kleinwagens, der der Panda einst war, fortsetzen wird. Noch sind die Schweizer Preise nicht bekannt, sie dürften aber bei rund 16000 Franken starten. Den Stromer gibt es ab 24900 Franken.

**Und: Auch einen Allradantrieb** soll es wieder geben. Es wäre eine Neuerung für die Smart-Car-Plattform. Man wisse noch nicht genau, wie man das umsetzen werde, erklärt Olivier François. Aber, den 4x4 sei man dem Erbe des Pandas schuldig.

RAMON EGGER

## Neue Polestar «Arctic Circle»

Polestar hat eine neue Kollektion einzigartiger «Arctic Circle»-Fahrzeuge kreiert, als Ergänzung zu dem bereits 2022 vorgestellten Polestar 2 «Arctic Circle». Jetzt wurden zusätzliche Versionen des Polestar 3 und des Polestar 4 gebaut, um eine komplette Reihe von Rallye-inspirierten, einmaligen «Arctic Circle»-Fahrzeugen zu präsentieren. Sie bringen die Performance-DNA der schwedischen Marke zum Ausdruck. Michael Lohscheller, CEO von Polestar: «Die Arctic Circle-Kollektion verkörpert unserer einzigartige Performance-DNA, die ihre Wurzeln im Motorsport hat und die wir mit skandinavischem Design kombinieren. Wir entwickeln unsere Autos unter den herausfordernden Bedingungen oberhalb des Polarkreises in Schweden.»



## Effizient und elektrifiziert

Stylish, topmodern und für jeden Geschmack das passende Modell: Mit den komplett neuen Grandland (Mitte) und Frontera (rechts) sowie dem neuen Opel Mokka (links) bietet Opel das aktuell jüngste SUV-Trio am Markt. Vom kompakten, nochmals geschärften Mokka über den familienfreundlichen Frontera bis zum neuen Top-of-the-Line-SUV Grandland ist jedes Fahrzeug bestellbar – und das mit ebenso starken wie extra-effizienten, elektrisierenden Antrieben mit bis zu rund 680 Kilometer E-Reichweite (gemäss WLTP). Denn jeder der drei Newcomer fährt auf Wunsch sowohl vollelektrisch und damit lokal emissionsfrei als auch mit effizienten, verbrauchs-senkenden 48-Volt-Hybrid-Antrieb vor, der Grandland sogar zusätzlich als dynamischer Plug-in-Hybrid. Die Kunden müssen sich nur noch entscheiden, welches Modell und welcher Antrieb am besten zu ihren Bedürfnissen passen.



## Enyaq neu im neuen Design

Skoda setzt seine Elektrifizierungsstrategie weiter fort und präsentiert die neue Enyaq-Familie, die eine der erfolgreichsten Elektromodellreihen Europas fortführt. Unverkennbar prägen Elemente der neuen Designsprache Modern Solid den neuen visuellen Auftritt von Enyaq und Skoda Coupé. Der aufgewertete Enyaq bietet dank optimierter Aerodynamik eine grössere Reichweite (bis 590 km) plus mehr nachhaltige Materialien und eine umfangreichere Serienausstattung. Zusätzlich führt die Enyaq-Familie verbesserte digitale Features und fortschrittlichere Assistenzsysteme ein. Der Enyaq fährt mit zwei Batteriegrössen und drei Antriebsoptionen von 150 kW bis 210 kW vor. Der beliebte Elektro-SUV ist in der Schweiz ab 51400 Franken bestellbar.



## Alfa Romeo senkt die Preise

2025 sind die SUV von Alfa Romeo im Listenpreis noch attraktiver. Ab sofort ist der Alfa Romeo Tonale in der Diesel-Variante bereits ab 42 700 Franken erhältlich. Ab 44 700 Franken ist der Kompakt-SUV in der Mild-Hybrid-Benzinvariante erhältlich und ab 54 700 Franken in der Plug-in-Hybrid-Variante. Zusätzlich ist das Paket Tech nun auch für die Einstiegsversion Sprint verfügbar. Es umfasst: Fahrspurzentrierung, Stauassistent, Toter-Winkel-Erkennung, teilautonomer Einparkassistent (längs und quer), 360°-View-Kamera mit dynamischen Führungslinien, Parksensoren (vorne, hinten und seitlich), gestengesteuerte elektrische Heckklappe, Smartphone-Fach mit kabelloser Aufladung sowie automatisch abdblendende Aussenspiegel. Der Preis des nach dem Stiffler Joch benannten SUV, des Stelvio, wurde ebenfalls gesenkt, womit dieser per sofort ab 62 990 Franken erhältlich ist.



## Fussgängerstreifen mit Insel

# Noch durchfahren oder nicht?



**Sorgen häufig für Verwirrung: Immer mehr Fussgängerstreifen haben eine Mittelinsel – und die macht rechtlich betrachtet aus einem Zebrastrreifen zwei.**  
Foto: iStock

**Soll ich noch schnell durchflitzen oder ist das verboten? An Fussgängerstreifen mit einer Mittelinsel sind sowohl Autofahrende wie Zufussgehende oft irritiert: Darf das Auto noch durchfahren, obwohl bereits jemand von der anderen Seite auf die Mittelinsel zuläuft?**

Im Binnenland Schweiz fehlt es nicht an Inseln: Immer mehr Verkehrsinseln gesellen sich bei uns zu den Fussgängerstreifen und teilen sie in der Mitte. Aber warum eigentlich? Studien dazu besagen: Solche «doppelten» Fussgängerstreifen erhöhen die Sicherheit deutlich. Autofahrende erkennen diese Zebrastrifen früher, besser und stoppen auch williger – weil die Insel optisch die Fahrbahn verengt. Zufussgehende wiederum fühlen sich sicherer und laufen seltener schräg oder ein paar Meter weiter über die Strasse – weil die Insel sie leitet. Es macht also Sinn.

**Gesetzlich ist es einfach:** Die Mittelinsel macht aus einem Fussgängerstreifen zwei. Das heisst: Für jede Hälfte gilt, was sonst für jeden durchgehenden Zebrastrifen gilt. Wer zu Fuss die Insel erreicht, muss zwar nicht stehenbleiben, aber sich wie an jedem Streifen kurz vergewissern: Können die Autos

rechtzeitig halten? Fahrzeuglenkende ihrerseits haben unbedingt den Vortritt der Zufussgehenden zu beachten, müssen also bremsbereit auf den Überweg zufahren und anhalten, falls jemand queren will. Das ist die Theorie. In der Praxis kommt Unsicherheit auf: Heisst das, ich darf durch, solange jemand erst auf der anderen Seite auf der Insel zuläuft?

**Als Faustregel** merken wir uns es am besten so: Es ist wie immer, wenn man keinen Vortritt hat. Muss der andere – hier der Mensch – wegen unserem Auto verlangsamen oder stoppen, haben wir ihm bereits den Vortritt genommen. Durchfahren ist nur erlaubt, solange der Mensch weder behindert noch gefährdet wird. Wichtig: Weil Fussgängerinnen und Fussgänger besonders schutzbedürftig sind, muss der Autofahrende rücksichtsvoll sein. Das heisst, dass wir im Auto auch mit Fehlern sei-

tens Passantinnen und Passanten rechnen müssen. Das Bundesgericht sagt: Im Auto müssen wir davon ausgehen, dass ein Mensch auf der Insel nicht erneut schaut und verbotenerweise blind weiterläuft. Das müssen wir einkalkulieren und im Zweifel stoppen.

Übrigens: Quert ein Fussgänger «unsere» rechte Fahrbahnhälfte, ist jedes Durchflitzen oder Losfahren tabu, ehe die Person Trottoir oder Insel erreicht hat. Das gilt auch für Velos, E-Trottis und Co. Und apropos: Wer mal mit dem Zweirad einen Fussgängerstreifen nutzen will, muss vollständig absteigen. Denn wer noch im Sattel sitzt oder mit einem Fuss noch in einem Pedal oder noch auf dem E-Trotti steht, ist rechtlich fahrend, also nicht zu Fuss unterwegs – und hat keinen Vortritt. Wobei man als Autofahrender aber auch hier vorsichtshalber stoppen muss.

TIMOTHY PFANNKUCHEN



Bei Behinderung durch Langsamfahrende kommt es auf die Umstände an. Hier etwa verursacht das vorderste Auto eine Schlange. Sowas kann, muss aber nicht gebüsst werden. Foto: iStock

## Grundloses Langsamfahren

# Schleichen ist tatsächlich verboten

Auf den ersten Blick scheint alles klar, was Schleicher betrifft. Die Verkehrsregelnverordnung (VRV) sagt explizit: Man darf «ohne zwingenden Grund nicht so langsam fahren», dass es einen «gleichmässigen Verkehrsfluss hindert». Das Limit soll im Idealfall also bitte einigermaßen ausgeschöpft werden. Anderenfalls muss man anderen zumindest, so die VRV, «Überholen erleichtern», beispielsweise durch Fahren am rechten Rand oder Stopp auf einem Ausstellplatz.

**Nun kommt das grosse Aber.** Das Zauberwort lautet «zwingend». Denn das Tempo darf, soll und muss sogar, wenn die Umstände es erfordern, deutlich reduziert werden. Wetter, Strasse, Verkehr, Fahren nach Sicht – all diese und weitere Faktoren können «zwingende Gründe» sein und rechtfertigen dann das Langsamfahren. Bei einer Verzeigung würden sämtliche Faktoren vom Gericht mitberücksichtigt. Und natürlich wäre mitentscheidend, wie es um die Behinderung stand. Wurden zahlreiche Autos behindert, eins oder gar keins? Hätte man überholen können?

Anders gesagt: Wer auf einer kurvigen Bergstrasse einsam Tempo 60 fährt, wird kaum gebüsst werden. Wer dasselbe auf der langen Geraden tut und dabei eine Schlange hinter sich hat, könnte gebüsst werden. Wobei nicht zu vergessen ist: Langsamfahren ist «nur» Behinderung, aber Schnellfahren eben eine Gefährdung. Und Gefährdung wird vordringlich verfolgt (und härter bestraft). Das geht so weit, dass die Polizei bei einem Schleicher, der von einem Raser gefährlich überholt würde, zuvorderst den Raser verfolgen müsste – weil dessen Verstoß schwerer wiegt.

**Gebüsst wird Schleichen selten,** meistens liegt der Bussensatz bei 200 bis 300 Franken plus Gebühren. Ab und zu gibt es Fälle wie jenen Autofahrer, der am Julier 2022 unfassbare 170 Autos hinter sich herzog und alles in allem dafür 780 Franken bezahlte. Wichtig: Selbstjustiz oder Rache? Bloss nicht! Das wird sonst garantiert weit teurer, denn anderer Fehlverhalten ist nie eine Rechtfertigung für eigene Fehler. Dichtes Auffahren zum Beispiel ist gefährlich und absolut tabu.

**Was Autosprint sich wünscht:** Langsamfahren an sich ist nicht das Problem. Nur bitte dann auch mal auf der nächsten dazu geeigneten Gerade nicht wieder selbst Gas geben, sondern kurz langsam bleiben, am Rand fahren und den rechten Blinker antippen – damit Schnellere vorbei können. Wir machen das zum Beispiel bei Ausflügen im Oldtimer so und würden das gerne viel häufiger mal sehen. Denn miteinander kommen wir im Verkehr alle deutlich entspannter an.

TIMOTHY PFANNKUCHEN

## Dacia Bigster ist nun bestellbar

Der Dacia Bigster kann ab 27 690 Franken bestellt werden. Auch mit dem Bigster bleibt Dacia somit seinen Werten treu und bietet das beste Preis-Leistungs-Verhältnis im C-SUV-Segment und mit 29 490 Franken den günstigsten Listenpreis für einen C-SUV mit Vollhybrid-Motorisierung. Im Rahmen der Bigster Experience mit zehn geplanten Stops in der Schweiz können Interessierte den Bigster und die Welt von Dacia erkunden. Im Frühjahr steht er dann bei den Händlern. Der Bigster ist in drei Ausstattungsvarianten erhältlich: Expression und zwei Top-Ausführungen mit unterschiedlichem, aber sich ergänzenden Elementen: Extreme für Outdoor-Fans und Journey für Kundinnen und Kunden, die Wert auf Komfort und Stil legen.



## Der Spinter wird 30 Jahre alt

Vor 30 Jahren brachte die Marke mit Stern einen Transporter auf den Markt, der Geschichte schreiben sollte: den Sprinter. Als erster Mercedes-Benz Transporter mit einem klingenden Namen revolutioniert er 1995 (Bild) das Segment der leichten Nutzfahrzeuge. Damals wie heute steht er für Qualität und Innovation. Der Sprinter überzeugte weltweit und hat eine hohe Wiederkaufsrage, auch dank seiner Beliebtheit unter Auf- und Umbauherstellern, die ihn für vielfältige Einsatzfelder weiter aufrüsten. 75 Prozent aller Sprinter weltweit werden umgebaut. Mercedes-Benz startet die Feierlichkeiten des Sprinter Jubiläumsjahrs mit einem attraktiven Sondermodell und zeigt im Mercedes-Benz Museum in Stuttgart (D) in einer Sonderpräsentation einen Sprinter der ersten Generation sowie den aktuellen Sprinter und sein batterieelektrisch angetriebenes Pendant, den eSprinter.



DER AUTO-EXPERTE MEINT

## Elektroautos haben keine PS



Stephan Hauri

**Hartnäckig hält sich die seit langem nicht mehr aktuelle Einheit PS (Pferdestärke) zur Angabe der Motorleistung. Selbst Hersteller von Elektroautos rechnen heute noch gerne mit dieser Währung.**

Schon seit 1950 in der Schweiz und seit 1978 in Deutschland lautet die technisch korrekte, offizielle Einheit der Motorleistung Watt (W) respektive Kilowatt (kW). Trotzdem beharren die meisten Autohersteller auf der traditionellen Pferdestärke (PS). Der wesentliche Grund dafür liegt auf der Hand: Es kann eine höhere Zahl genannt werden. Also lieber 100PS als «nur» 73,5kW. Der Wechsel der Einheiten für die Drehmomentwerte von Kilopondmetern (kpm) zu Newtonmetern (Nm) ging dagegen sehr schnell über die Bühne, denn es ergab sich bei den Beträgen eine fast zehnfache Erhöhung. Also lieber 100Nm als 10,2 kpm.

Gerne reihen sich Elektroautofahrenden bei den besonders fortschrittlichen Verkehrsteilnehmenden ein. Sie heben zwar die Nachhaltigkeit des Stromantriebs hervor, beharren aber in den meisten Fällen auf der «vorsintflutlichen» Leistungseinheit PS. Begründet wird dies fast einheitlich mit einem fadenscheinigen Argument: «Die Leute kennen PS, wissen aber nicht, wie viel ein Kilowatt ist.» Mag es auch aus Gründen der Tradition durchaus vernünftig sein, im Fall von Verbrennerfahrzeugen bei den PS zu bleiben, passen die Pferdestärken hingegen für die Antriebstechnik der Zukunft überhaupt nicht.

**Umrechnung nicht korrekt:** Ein Elektromotor liefert Kilowatt, keine Pferdestärken. Eine Umrechnung aus Gründen der Betragshöhe ist nicht nur unaufrichtig, sondern auch falsch aus technischer Sicht. Bei der Angabe der Antriebsleistung beschränken sich die E-Autohersteller meistens auf die Maximalleistung des Motors. Die Dauerleistung, die für den Betrieb des Fahrzeugs wichtigere Kenngrösse, bleibt unbekannt. Die Leistungsspitze der E-Antriebe – in manchen Fällen bereits im vierstelligen kW-Bereich – steht aber im Gegensatz zu thermischen Antrieben meistens nur für kurze Zeit zur Verfügung. Schliesslich begrenzt die Leistungsfähigkeit der Batterie die Leistungsabgabe des Autoantriebs. Wird der Stromspeicher bei Vollast zu heiss, regelt die Leistungselektronik automatisch zurück. So wird die Geschwindigkeit des Autos begrenzt, um die Batterie zu schonen. Der direkte Vergleich der Motorleistungen von Fahrzeugen mit thermischem und solchen mit elektrischem Antrieb hinkt also gleich mehrfach. Ausserdem sind 1000kW im Auto von einem normalen menschlichen Fahrer nicht beherrschbar. Und schliesslich ist es die wichtige Aufgabe der Elektronik, den grössten Teil der gigantischen Nennleistung mit den Fahrdynamiksystemen wieder wegzuregulieren.

Günstig und gut: Der Leapmotor T03 ist gut verarbeitet, flott und kostet nicht die Welt.



## Test: Leapmotor T03

# Stromern zum Budgetpreis

**Es gibt keine preiswerten Elektroautos? Von wegen: Der Leapmotor T03 kostet nur 16990 Franken mit Vollausstattung und wird seit Ende Januar von Emil Frey vertrieben. Unsere Vorurteile gegenüber chinesischen Marken? Summt der kleine Stromer auf Testfahrt weg.**

Automobilgeschichte neigt zur Wiederholung: In den 1970er-Jahren wollten wir nie japanische Autos kaufen. Und in den 1990er-Jahren bloss keine südkoreanischen. Heute sitzen wir im Mazda oder Toyota, Kia oder Hyundai und sind happy. Jetzt kommen die Chinesen. Deren Etablierung dürfte weit schneller gehen, weil sie auf höherem Niveau starten – wie man an Leapmotor sieht und vor allem spürt. Der Schweizer Autoriese Emil Frey importiert seit Ende Januar die (noch) kleine chinesische Marke. Anfangs gibt es 16 Schweizer Händler, davon zur Hälfte Emil-Frey-Garagen.

**Gegründet wurde Leapmotor** erst 2015 und ist heute eng mit Stellantis (Alfa, Citroën, Fiat, Jeep, Opel, Peugeot und Co.) verbandelt. 300 000 Autos waren es 2024 (zum Vergleich: etwa so gross wie Porsche). Noch 2023 war es die Hälfte. Jetzt startet Leapmotor in 14 Ländern Europas mit anfangs zwei Typen. Die Startstrategie: Gut und günstig soll es sein. Der Familien-SUV C10 sortiert sich elektrisch mit Akku oder mit Benziner, der Strom erzeugt, ab 35 990 Franken und ab Herbst gar mit Allrad unter 40 000 Franken ein (siehe Foto rechts unten). Was er kann, klären wir bald im Test.

**Doch erst zu kleineren Dingen.** Also dem T03 für 16990 Franken. Ein Elektroauto, das die Klage

über zu teure E-Autos verpuffen lässt wie Achtzylinder das Spritbudget. Der Leapmotor T03 saust in ein von vielen Marken aufgegebenes Segment, jenes der Kleinstwagen. Die sind in der Schweiz zwar nie ganz grosse Verkaufrenner, aber Bedarf ist genug da, ob als Agglo-Zweitwagen oder ob als Pizzakurier. Einziger direkter Konkurrent ist der elektrische Dacia Spring. Vorteil T03: Hier ist alles bereits drin. Sonnendach, Navi, Rückfahrkamera, Parksensoren, zwei grosse Display, sechs Airbags, Assistenz von Radartempomat bis Spurhalter, sogar Online-Updates, das ist alles serienmässig.

**Klar, Hingucker geht anders.** Aber: Adrett ist er allemal. Einsteigen – und wundern. Mal ganz ehrlich: Erwartet hatten wir ein Aroma der Armut. Und bekommen zwar Sparsamkeit



**Im Zentrum: Die Ladeklappe liegt mittig an der Front, und mit Strom bleiben die Betriebskosten niedrig.**





**Kleinstwagenschicksal:** Klassentypisch ist der T03 im Fond eher knapp geschnitten.

(reichlich Hartplastik), aber dies auf Europa-Niveau, sprich supersolide gemacht. Nichts klappert oder knarzt, Details aus Chrom lockern auf. Dem Lenkrad hätten wir zur Höhen- noch eine Tiefenverstellung gewünscht und den Vordersitzen mehr Polsterung. Andererseits ist dies kein Familienwagen für die Fahrt nach Rimini. Dort kämen Fondpassagiere eh nicht sehr munter an: Am Knie ist es hinten je nach Grösse der Vornesitzenden knapp. Aber dieses Platzangebot ist so klassenüblich wie der Laderaum.

**Was uns sehr gefällt:** Der T03 ist zwar mit 3,62 Meter kurz und mit 1,65 Meter schmal, aber 1,58 Meter hoch: angenehme Einstiegshöhe und viel Aussicht, fast wie im City-SUV. Gut gemacht sind auch die Digitaldisplays: Alles rätsel-frei und bis auf die etwas fummelige digitale Heizungsbedienungs sehr praxisgerecht. Und: Fünf Jahre Voll- und acht Jahre Batteriegarantie nehmen uns allfällige Bedenken.

**Fahren wir doch mal.** Mit Strom sind 70kW/95PS eine andere Welt als mit Sprit: 0 bis 100km/h in 12,7 Sekunden tönt lahm, aber ist subjektiv flott. Warum? Benziner müssen wir erst auf Drehzahl treten und dazu eifrig im Getriebe rühren. Der T03 summt einfach los und wird schnell schneller. Kein Katapult, aber kein Gefühl von Mangel. Und: Kein Schalten, das entspannt gerade in der City. Die Reichweite? Reicht. Der 37-kWh-Akku ergibt offiziell (WLTP) 265 Kilometer (Werksverbrauch 16kWh/100km). Auf der Probefahrt läuft es auf 240 Kilometer heraus. Apropos flott: Die Spitze von nur 130km/h tönt lendenlahm, aber selbst zwischen 100 und 120 Sachen legt der E-Zwerg tüchtig zu und ist schneller, als die Polizei erlaubt. Dann hat doch bestimmt das Fahrwerk Schwächen? Nichts da: Der T03 kurvt behände, federt tadellos und ist weder Sportler noch Sänfte, aber ein ausgewogener



**Vorurteile entkräftet:** In diesem China-Auto stimmen Verarbeitung und Bedienung.

Mix. Klasse: Wie in Sportlimousinen können wir Lenkung und Ansprechen des Motors per virtuellem Knopfdruck dreistufig variieren. So flitzt der trotz Batterie 1250 Kilo leichte E-Zwerg in der City luftig-leicht, aber kurvt über Land ambitioniert und schmerzt uns nie. Passt!

**Zuhause an Steckdose oder Wallbox** (6,6 kW AC) dauert es von 30 bis 80 Akkuprozent etwa dreieinhalb Stunden, am Schnelllader (48 kW DC) 36 Minuten. Kein Wahnsinn, aber für dieses Preissegment tadellos. Und Wahnsinn ist ja auch nicht die Aufgabe des T03. Er bietet flitzige Cityzwerge-Kost zum sehr fairen Tarif, und 100 Kilometer kosten keine fünf

Franken Strom. Und plötzlich begreift man, wieso Europa die Autos aus China fürchtet: Der T03 macht fast alles richtig, an ihm soll es also nicht liegen. Nun sind wir gespannt, wie die Kundschaft auf ihn reagiert.

TIMOTHY PFANNKUCHEN

### Pro & Contra Leapmotor T03

- + Günstige E-Mobilität
- + Sehr solide Qualität
- + Fährt sich prima
- + Vollausstattung

- Etwas harte Vordersitze
- Klassentypisch knapper Fond



**Grosser Bruder:** Das zweite Leapmotor-Modell zum Start ist der Familien-SUV C10.

## Octavia 4x4 ab sofort bestellbar

Der Schweizer Vorverkauf für den erneuerten Skoda Octavia 4x4 hat begonnen. Kundinnen und Kunden dürfen sich auf eine reichhaltige Serienausstattung freuen. Sie umfasst unter anderem die Zweizonen-«Climatronic» und das zehn Zoll grosse Digitalcockpit sowie zahlreiche Assistenzsysteme. Darüber hinaus setzt Skoda für den Innenraum noch stärker auf nachhaltige Materialien. Der Octavia gehört zu den beliebtesten Skoda-Modellen in der Schweiz und ist mit weltweit mehr als sieben Millionen verkauften Einheiten der Bestseller der Volkswagen-Tochter. Ab sofort ist das Modell in der Schweiz auch als Allradversion erhältlich. Dies in den Ausstattungslinien «Selection» und «Sportline». Die Preise starten bei 43 500 Franken für den Octavia 2.0 TSI mit 150 kW/204 PS und 4x4 in der Ausstattungsvariante «Selection».



## Frischer BMW iX

BMW hat mit dem iX eine einzigartige Kombination aus fortschrittlichem Luxus und lokal emissionsfreiem Fahrvergnügen geschaffen. Der überarbeitete BMW iX erreicht jetzt eine WLTP-Reichweite von bis zu 701 Kilometern. Er ist ein weiteres Beispiel für die Wirksamkeit des Massnahmen- und Technologiepakets «BMW EfficientDynamics». Unter anderem durch die konsequente Weiterentwicklung der Leistungselektronik und Feinabstimmung von Radlagern und Reifen konnte der Verbrauch um mehr als acht Prozent verbessert werden. Diese Innovationen im Bereich der BMW eDrive-Technologie gehen Hand in Hand mit spezifischen Modifikationen des Exterieur- und Interieur-Designs, die den sportlichen Charakter des neuen BMW iX betonen. Er ist ab Frühjahr als BMW iX xDrive45 (WLTP 21,8 kWh/100 km), BMW iX xDrive60 (WLTP 21,9 kWh/100 km) und BMW iX M70 xDrive (23,5 kWh/100 km nach WLTP) weltweit erhältlich.



## Mildhybride von Audi

Mit den neuen A5 und Q5 hat Audi die ersten Verbrennungsmotoren mit neuer «MHEV plus»-Technologie auf den Markt gebracht. Entwicklungsvorstand Geoffrey Bouquot: «Wir treiben Elektrifizierung voran, die auf die Kundenbedürfnisse zugeschnitten ist.» Das 48-Volt-Mildhybrid-System mit dem Zusammenspiel von Triebstranggenerator (TSG) und Riemensartergenerator (RSG) sowie einer Lithium-Eisenphosphat-Batterie unterstützt den Verbrennungsmotor, reduziert dabei CO<sub>2</sub>-Emissionen und steigert zugleich Performance und Agilität. Der komplett an- und abkoppelbare TSG mit integrierter Leistungselektronik und E-Maschine ermöglicht zusätzlich elektrische Fahranteile, die den Verbrauch senken und das Fahrerlebnis verbessern.



## Kia EV3 gewinnt «Women's COTY»

Der Kia EV3, der die Elektromobilität für eine besonders breite globale Käufer-schicht attraktiv machen soll, zeichnet sich durch seine hervorragende Leistung in Bezug auf Fahrverhalten, Technologie, Komfort und PreisLeistungsverhältnis aus. Der EV3 bietet eine in seinem Segment unübertroffene Reichweite von bis zu 605 Kilometern gemäss WLTP und ist mit einer 400-Volt-Schnellladetechnologie ausgestattet. Eine Jury aus 82 Motorjournalistinnen aus 55 Ländern und fünf Kontinenten bewertete den Kia EV3 anhand von Kriterien wie Sicherheit, Qualität, Preis, Design, Fahrkomfort, Leistung und Umweltauswirkungen im Vergleich zu elf Konkurrenzfahrzeugen in der Kategorie der kompakten SUV. Der Koreaner sicherte sich nun den prestigeträchtigen «Women's Worldwide Car of the Year»-Titel in seiner Kategorie für seine innovative Fahrzeugtechnik, seine Leistung und sein PreisLeistungsverhältnis.



## Test: Ford Capri

# Wieso dieser Name trotzdem passt



Ein schöner Rücken kann entzücken: Der neue Capri erinnert optisch zwar nur entfernt an den Urahn, ist aber fraglos ein cool designtes SUV-Coupe geworden.

**Nostalgiker müssen jetzt ganz stark sein: Doch, dieses Elektroauto heisst Capri. Aber so abwegig ist das gar nicht: SUV-Coupés sind so etwas wie die Neuinterpretation der heute unpopulären Sportcoupés. Und dem Capri gelingt erneut, mit dem schönen Rücken Nachbarn neidisch zu machen.**

Suchen wir doch gleich mal: Wo steckt der alte im neuen Capri, wo die Referenzen von Ford an den legendären Urahn (1968 bis 1986)? Wir finden: Doppelscheinwerfer mit dazwischen tief herabgezogener Haube und schwarzem Grill (der heute einfach eine schwarze Blende ist). Mit viel Phantasie eine ähnliche Rücklichtgrafik. Den Schwung der hinteren Fenster und der Dachpartie.

**Ein Sakrileg? Nein.** Denn der Name Capri taugt gar nicht zur Neuauflage als Retromobil: Kompakte Sportcoupés sind mega-out, dafür SUV halt mega-in. Und wieso den coolen Namen liegenlassen, wo doch das Sportcoupé von heute das SUV-Coupe ist? In der Tat gelingt dem schönen Rücken als Schokoladenseite auch heute, den Nachbar neidisch zu machen. Sachlich ist der Capri eine um 15 Zentimeter gestreckte Version des Ford Explorer und dito ein Technikbruder von VW ID.5 und Co.

Nach dem Einstieg staunen wir, wie gross der 4,63 Meter lange Fünftürer durch seine 1,94 Meter Breite subjektiv wirkt. Dafür mangelt es nie an Platz. Allein im gigantischen Ablagefach in der Mittelkonsole könnten notfalls Kleinkinder mitfahren, und im Fond ist

an Bein wie Kopf keinerlei Enge. Entspanntes Räkeln ist angesagt. Auch für Wertgegenstände: Das grosse Mitteldisplay lässt sich im Winkel verändern und gibt dann eine abschliessbare Ablage frei. Der Laderaum ist erweiter- und der Boden variierbar. Die 567 bis 1505 Liter Laderaum reichen für alle Fälle.

**Beim Start in der City** poltern uns ein paar Querfugen ins Bewusstsein, dass «unser» Capri auf optionalen 21- statt



Gemütlich und geräumig: Der Capri verblüfft mit viel Raum (auch im Fond).



Der Test-Capri rollt auf optionalen und schönen, aber bei langsamer Fahrt etwas ruppigen 21-Zoll-Rädern.

20-Zoll-Rädern rollt. Aber das macht nichts, denn schon ein paar km/h später findet er seine komfortbetonte Geschwindigkeit wieder und behält sie bei. Kurvenhutz meistert er tadellos, aber seine Natur ist schnelles Gleiten. Dies auch, weil er fast 2,2 Tonnen wiegt und die Lenkung exakt, aber leichtgängig amtiert. Ein typischer, doch sehr gelungener Mix für den Familienalltag.

**Zur Wahl stehen Heckantrieb** (125 kW/170 PS oder 210 kW/286 PS, Akku 52 oder 77 kWh gleich 393 oder 627 Kilometer WLTP-Normreichweite) oder die getestete Allradversion. Mit 250 kW/340 PS herrscht an Temperament kein Mangel (5,3 Sekunden auf 100, Spitze 180 km/h). Den Power-Modus kann man sich schenken, stets geht es rasant voran. Der 79-kWh-Akku

reicht laut Norm bei 19 kWh/100 km für 560 Kilometer. Im frostreichen Wintertest illusorisch? Ja, aber trotzdem gut: Wir kommen im Test trotz steten Heizens auf 413 bis 479 Kilometer. Das reicht für jeden Ausflug und für den Alltag sowieso. Geladen wird daheim mit 11 kW (10 auf 80 Prozent fünfeinhalb Stunden) oder am Schnelllader (DC) mit 185 kW (10 auf 80 Prozent in 26 Minuten).

**Wie in allen Neuwagen** nervt das vorgeschriebene EU-Gebimmel des Tempowarner, ist aber leicht deaktivierbar. Die übrige Assistenz werkelt im Verborgenen und meldet sich nur, wenn es knapp wird – gut so. Hervorragend: Wer beim Ausrollen am Ortseingang auf die Elektronik vertraut, gewinnt maximal Strom zurück, weil das System exakt bis zur

50er-Tafel auf rund 50 km/h runter rekipiert. Nicht so gut: Bei Tempolimiten verliert sich die Schildererkenntnis gerne mal. Wohltuend: Ford übernimmt zwar ein paar Details wie die Wippe zur Gangwahl, die Lenkradtasten oder den Lichtschalter von VW, nicht aber Verfehlungen des VW-Bediensystems. Ein Beispiel: Anders als bei VW gibt es keine unbeleuchteten Touchleisten für die Temperatur, und statt nur am Lichtschalter links vom Volant ist auch ein stets präsenter virtueller Schalter für die Heckscheibenheizung dort, wo wir sie intuitiv suchen: unten im Monitor im Klimabedienfeld. Unsere Bitte an Ford: Bitte noch den Warnton der Heckklappe beim Schliessen leiser machen.

**Bleibt die Kostenfrage:** Der Capri ist ab 43 600 (Aktionspreis derzeit 41 420) Franken zu haben, die von uns gefahrene Variante mit 4x4 ab 56 850 (derzeit 54 007) Franken. Unser Testwagen in der «Premium»-Version kostet inklusive Optionen 62 872 Franken und lässt keine Luxuswünsche offen. Unsere Testbilanz: Der 15 Zentimeter längere und schickere Bruder des Explorer tritt markant auf, ist trotz VW-Antriebstechnik eigenständig und in Platz und Komfort stark. Nur ein karges Sportcoupé ist er nicht mehr. Und dürfte genau deshalb heute prima ankommen.

TIMOTHY PFANNKUCHEN

### Pro & Contra Ford Capri Dual Motor Extended Range «Premium»

- + Grosses Raumangebot
- + Eingängige Bedienung
- + Feiner Fahrkomfort
- + Gute Winterreichweite

- Schlechte Sicht nach hinten
- Nicht besonders sportlich



Das neigungsverstellbare Zentraldisplay verbirgt unterhalb ein abschliessbares «Geheimfach».

## Mercedes setzt auf Google-KI

Mercedes nutzt als einer der ersten Autohersteller die «Automotive AI Agent»-Lösung von Google Cloud. Die beiden Unternehmen haben zudem angekündigt, ihre strategische Partnerschaft auszubauen. Der «Automotive AI Agent» von Google Cloud nutzt Künstliche Intelligenz (KI) und ist speziell auf die Autoindustrie abgestimmt. Er kann auf Infos der Google-Maps-Plattform zugreifen, um Nutzerinnen und Nutzern personalisierte Antworten auf Fragen zur Navigation, zu Sehenswürdigkeiten und vielem mehr zu geben. Die Google-Maps-Plattform stellt den Mercedes-Besitzerinnen und -Besitzern aktuelle und fundierte Informationen zu 250 Millionen Orten auf der ganzen Welt zur Verfügung – mit über 100 Millionen Karten-Updates pro Tag!



## Ein Brite hat das schnellste Dach

Der mit Spannung erwartete neue Aston Martin Vantage Roadster, der aktuell leistungsstärkste Sportwagen mit Frontmotor und Heckantrieb, ist jetzt auch als Open-Air-Version erhältlich. Die technischen Neuerungen des Vantage Coupé werden vom Roadster übernommen, einschliesslich der «Active Vehicle Dynamics», des elektronischen Hinterachs-Differenzials (E-Diff) und der adaptiven Bilstein-DTX-Dämpfer mit massgeschneiderter Abstimmung. Dank Leichtbau-Design bleibt die Leistung des Aston Martin 4,0-Liter-V8-Twinturbo-Motors mit 665 PS und 800 Nm klassenführend. Kombiniert wird dies konsequenterweise mit dem schnellsten elektrischen Faltdach auf dem Markt, das in nur 6,8 Sekunden öffnet oder schliesst. Dies bei einer Geschwindigkeit von bis zu 50 km/h. Die ersten Auslieferungen für den neuen Roadster der Briten sollen im zweiten Quartal 2025 beginnen.



## Sinken Preise für E-Occasionen?

Die Anzahl der Neuzulassungen für reine Elektrofahrzeuge sank im Jahr 2024 um 12,7 Prozent, während das Angebot auf dem Occasionsmarkt bei AutoScout24 stabil blieb. Ein steigendes Fahrzeugangebot und neue CO<sub>2</sub>-Vorgaben könnten 2025 den Gebrauchtwagenmarkt prägen und die Preise für Elektrofahrzeuge weiter unter Druck setzen. Im Vergleich zum Vorjahr ist der Anteil inserierter Elektrofahrzeuge auf AutoScout24 um 1 Prozent gestiegen und lag 2024 bei 5 Prozent aller angebotenen Fahrzeuge. Der Anteil der inserierten Fahrzeuge mit Hybridantrieb ist um 3 Prozent gewachsen und liegt nun bei 12 Prozent. Trotz des Aufschwungs bei Elektro- und Hybridfahrzeugen dominieren Fahrzeuge mit Verbrennungsmotor weiterhin den Markt.



## Neuer Ford E-Transit ist da

Der Ford E-Transit ist ab sofort optional mit einer 89-kWh-Batterie bestellbar, die eine Reichweite von bis zu 402 km ermöglicht. Das entspricht einem Plus von rund 27 Prozent gegenüber vergleichbaren Serienmodellen mit einer nutzbaren Batteriekapazität von 68 kWh. Die neuen E-Transit-Modellvarianten haben nicht nur eine grössere Batterie, mit der sie weiterfahren können. Auch ihre Schnellladeleistung ist deutlich gestiegen: von 115 auf 180 kW. Damit lässt sich die grosse 89-kWh-Batterie in 28 Minuten von 0 auf 80 Prozent aufladen. Die Ladezeit verkürzt sich so um neun Minuten im Vergleich zur 68-kWh-Batterievariante. Die AC-Ladeleistung bei Wechselstrom verdoppelt sich sogar von serienmässig 11 auf 22 kW. Dadurch reduziert sich die Ladedauer für eine Komplettladeung (von 0 auf 100 Prozent) an der Wallbox von weniger als acht auf weniger als sechs Stunden.



## Test: BMW i5 eDrive40 Touring

# Keine Streitgespräche nötig



**Agil und dynamisch, wie man es von BMW schätzt und kennt, ist die neueste Generation des BMW 5er Touring auch mit Elektroantrieb unterwegs. Was den geräumigen i5 eDrive40 Touring sonst noch auszeichnet, zeigt der Kombi im Autosprint-Test.**

Lang ist er geworden, der neue 5er Touring. Um fast zehn Zentimeter auf satte 5,06 Meter und mit einem leicht grösseren Radstand glänzt der «Fünfer» mit stattlichem Auftritt – und ist unter dem Namen i5 erstmals auch rein elektrisch zu haben. Optisch macht der Bayer mit den typischen Doppelscheinwerfern und der weit nach vorne ragenden «Niere» (die auf Wunsch mit einer Konturbeleuchtung zusätzlich in Szene gesetzt werden kann) richtig was her. Der Kombi glänzt auch innen mit Gardemass. Im Fond gibts viel Platz und jede Menge Beinfreiheit. So lässt es sich gut reisen. Und mit 570 bis 1700 Litern Ladevolumen ist für ausreichend Stauraum gesorgt, der dank der nun tieferen Ladekante und breiteren Klappe leichter zugänglich ist.

Auch in der sechsten Generation bietet der BMW also genau das, was man von einem geräumigen Oberklassekombi erwartet. Und das nicht nur als Benziner, Diesel oder Hybrid, sondern erstmals auch elektrisch. Im Testwagen liefert der E-Motor die Freude am Fahren mit 230 kW/313 PS ans Heck (wahlweise gäbe es auch Allrad). Das reicht für den sportlichen Zwischensprint genauso wie das gediegene Gleiten über die Autobahn. Man kommt eigentlich gar nie in Versuchung, über das rechts am Lenkrad angebrachte Paddel Zusatz-Elektro-Boost anzufordern. Dieser Boost stellt dann 250 kW/340 PS bereit und schraubt das Drehmoment von 400 auf 430 Nm. Für den Alltag reichen 6,1 Sekunden von 0 bis 100 km genau wie 193 km/h Spitze mehr als aus.

**Während wir mit dem i5 eDrive40 Touring** über Land cruisen und den tollen Fahrkomfort, die präzise Aktivlenkung und das gute Handling selbst in engeren Kurvenpartien geniessen, sind wir etwas erstaunt beim Blick aufs Display. Wir haben gerade vollgeladen. Die 81 kWh Lithium-Ionen-Batterie, die zuhause bei 11 kW (AC) rund 8,5 Stunden fürs Laden braucht, müsste uns doch fast die volle Normreichweite bieten (560 bis 578 Kilometer gemäss WLTP). Doch der i5, der auch mit bis zu 205 kW (DC) am Schnelllader geladen werden kann, zeigt bei winterlichen Temperaturen trotzdem nur wenig mehr als 400 Kilometer Reichweite an.

**Damit ist der Kombi ehrlicher** als andere E-Autos. Aber auch München hat erkannt, dass es im Premiumsegment noch mehr braucht. Und ab März profitieren die elektrischen Varianten von technischen Verbesserungen, die ein Plus von fast 50 Kilometer bringen. Verantwortlich dafür sind unter ande-



Die präzise Aktivlenkung und das gute Handling des i5 eDrive40 Touring wissen im Test zu gefallen.

rem ein neuer Inverter für die Leistungselektronik, Verbesserungen an den Radlagern und besonders rollwiderstandsarme Reifen auf strömungsoptimierten Leichtmetallrädern.

Bei uns geht derweil die Fahrt im i5 eDrive40 Touring weiter, und im nächsten Dorf macht uns einer der unzähligen Assistenten mit dezentem, dreifachen «Bleep» darauf aufmerksam, dass wir leicht zu schnell mit 53 km/h unterwegs sind. Immerhin: BMW hat den vorgeschriebenen Tempo-Warntassistenten so gestaltet, dass er sich besonders einfach deaktivieren lässt. Wir nehmen stattdessen einfach Tempo weg, aber an die vielen Assistenten gilt es sich zu gewöhnen.

Da ist uns das informative, farbige Head-up-Display, das ebenfalls sehr präzise Navigationshinweise liefert, und vor allem die Sprachassistenten bedeutend lieber. Alle Sprachbefehle, ob «Lenkradheizung deaktivieren» oder Adressangaben für die nächsten Reiseziele, werden hervorragend verstanden und umgesetzt. Die lästigen Hin und Her mit Sprachassistenten, die nur die Hälfte verstehen, gibt es im neuen BMW 5er nicht. Statt unnötigen Streitgesprächen mit dem Wagen dominiert der gediegene Komfort. Wir gleiten dahin und betrachten das noble Interieur mit dem gewölbten 14,9-Zoll-Multimediasdisplay, den nun serienmässigen und sehr bequemen Sportsitzen sowie der für einen hübschen Lichteffect sorgenden, optionalen BMW Interaction Bar, quasi Ambientebeleuchtung mit Tasten. Cool!

**Klar: So viel Oberklasse hat ihren Preis.** Zwar ist der E-Kombi ab 82 300 Franken zu haben, aber die netten Extras wie die adaptive Dämpfung, das Panoramadach, das M Sports Paket oder auch der clevere Driving Assistant Professional im Testwagen lassen den Preis um einen Kleinwagen nach oben schnellen – auf 112 540 Franken beim Testwagen. Und wir sind ja noch nicht



Hübsch und informativ, das gewölbte 14,9-Zoll-Multimediasdisplay.

Dank 570 bis zu 1700 Liter Ladevolumen glänzt der BMW mit ausreichend Stauraum.



Per Tastendruck am Lenkrad wird der gut funktionierende Sprachassistent aktiviert.

mal im E-Kombi der Bayern mit Allrad unterwegs, denn dieser im 4x4-Land Schweiz wohl klar gefragtere i5 M60 xDrive Touring startet in der Grundausstattung erst bei 119 900 Franken. Die wirklich schönen Autodinge im Leben sind eben nie umsonst.

JÜRGEN A. STETTLER

### Pro & Contra BMW i5 eDrive40 Touring

- + Grosszügiges Platzangebot
- + Exzellente Sprachassistenten
- + Souveräner Fahrkomfort
- + Sportliches Fahrerlebnis

- Reichweite relativ gering
- Hoher Preis

Im Fond gibts viel Platz und jede Menge Beinfreiheit.



## Überarbeiteter Kia EV6 GT

Kia hat sein sportliches Aushängeschild noch höher gehängt: Der 2022 eingeführte, preisgekrönte EV6 GT («World Performance Car 2023») wurde zum Modelljahr 2025 technisch und optisch umfassend überarbeitet. Der E-Crossover präsentiert sich ähnlich wie der überarbeitete EV6 mit geschärftem Front- und Heckdesign. Darüber hinaus verfügt er nun über einen 84-kWh-Akku (bisher 77,4 kWh), bis zu 450 km Reichweite (bisher 424 km) und ein optimiertes Fahrwerk. Das Fahrzeug mobilisiert eine höhere Leistung von 478 kW/650 PS (bisher 430 kW/585 PS), wenn die neue Launch Control aktiviert ist. Sie sorgt beim Beschleunigen aus dem Stand für eine optimale Traktion und ermöglicht den Spurt auf 100 km/h in 3,5 Sekunden.



## Vollelektrisch ins Abenteuer

Neuzugang in der Erfolgsbaureihe: Mit dem neuen EX30 Cross Country präsentiert Volvo eine robuste Abenteuer-Version seines vollelektrischen Einstiegs-SUV. Das Allradmodell verbindet Sicherheit, Komfort und Performance in einem vielseitigen Paket. Gegenüber dem normalen Volvo EX30 verfügt der Cross Country beispielsweise über ein Fahrwerk mit einer erhöhten Bodenfreiheit, mit der sich auch unwegsames Gelände bewältigen lässt. Oder die 19 Zoll grossen Räder im Fünf-Speichen-Cross-Country-Design. Und natürlich ist der Volvo EX30 Cross Country auch mit Allradantrieb ausgestattet. Er basiert auf der Top-Ausstattungsline «Ultra», verfügt über den leistungsstarken Twin-Motor-Performance AWD mit zwei Elektromotoren und 315 kW/428 PS und kann ab sofort zu Preisen ab 53 850 Franken bestellt werden. Die Auslieferungen beginnen im Laufe des Frühjahrs.



## News-Mix &amp; Impressum

## Autoleute von heute

**Universität St. Gallen gründet Lehrstuhl für Mobilität**

Die Universität St. Gallen mit Rektor Manuel Ammann (2. v. r.) und dem Direktor des Instituts für Mobilität, Andreas Herrmann (ganz rechts), und Auto-Schweiz mit Direktor Thomas Rücker (ganz links) und Präsident Peter Grünenfelder (2. v. l.) haben eine Fördervereinbarung zur Finanzierung eines Lehrstuhls für Mobilitätsmanagement unterzeichnet. Der Aufbau der Forschungseinrichtung soll zentrale Themen wie die Transformation der Automobilindustrie und die Mobilität der Zukunft wissenschaftlich ergründen und begleiten. Der Lehrstuhl wird durch einen grosszügigen Förderbeitrag der Vereinigung Schweizer Automobil-Importeure von 2,68 Millionen Franken ermöglicht.

**Suzuki als Mobility-Partner von «Mein Freund Barry»**

Die Suzuki Schweiz AG mit Geschäftsführer Stefan Gass (links) unterstützt die Filmproduktion von «Mein Freund Barry» mit Marcel Produzent Wolfsberg (Mitte) und Regisseur Markus Welter (rechts) als offizieller Mobility-Partner und Sponsor. Für die aufwendigen Dreharbeiten steht der Crew eine Flotte von elf Suzuki S-Cross zur Verfügung, die zuverlässige Mobilität auch an entlegene Drehorte garantieren. Der Film, welcher im Winter 2025 in die Schweizer Kinos kommen wird, erzählt eine bewegende Geschichte über Mut, Freundschaft und Menschlichkeit – angesiedelt im 18. Jahrhundert, vor der beeindruckenden Kulisse des Grossen Sankt Bernhard.

**Amag-Gruppe unterzeichnet Abnahmevertrag für Solarbenzin**

Die Amag Group AG mit CEO Helmut Ruhl (links) hat mit dem Cleantech-Unternehmen Synhelion mit Philipp Furler, CEO und Co-Founder (rechts), einen langfristigen Abnahmevertrag für Solarbenzin abgeschlossen. Ab 2027 wird die Amag Gruppe jährlich 50 000 Liter Solarbenzin beziehen, um die CO<sub>2</sub>-Emissionen der Bestandsflotte zu reduzieren.

**Genesis ehrt Jacky Ickx bei der Dakar 2025**

Jacky Ickx bewältigt das Abenteuer Dakar 2025 am Steuer der Genesis GV80 Desert Edition. Der Rennfahrer und Dakar-Sieger von 1983 kehrt als Ehrengast mit einem exklusiven Genesis-Tributmodell zur legendären Wüstenralley zurück. Jack Ickx legte mit der GV80 Desert Edition entlang der diesjährigen Dakar-Route ganze 6000 km zurück. Ein überarbeitetes, flexibel einstellbares Federungssystem wurde speziell für Wüstenbedingungen entwickelt.

**Verkehrshaus der Schweiz knackt erneut die Millionengrenze**

Mit 1 015 868 Eintritten 2024 übertrifft das meistbesuchte Museum der Schweiz sein Vorjahresergebnis und verzeichnet einen Zuwachs von 1,4 Prozent. Das Museum blickt damit nicht nur auf ein erfolgreiches Jahr zurück, sondern startet mit einer neu formierten Geschäftsleitung (v. l. n. r.: Martin Ettlinger, Ute Dotti Gut, Martin Bütikofer, Esther Schneider) in ein richtungsweisendes Jahr 2025.



## IMPRESSUM

**Autosprint**  
info@autosprint.ch, www.autosprint.ch

**Herausgeber**  
Autosprint  
c/o Viva AG für Kommunikation  
Flurstrasse 50  
8048 Zürich  
info@autosprint.ch  
+41 43 499 19 99

**Leitung Verlag**  
Karin Beutler, info@autosprint.ch

**Leitung Redaktion**  
Jürg A. Stettler, redaktion@autosprint.ch  
Timothy Pfannkuchen, redaktion@autosprint.ch

**Redaktion**  
Stephan Hauri, Jil Lüscher, Ilir Pinto, Dave Schneider  
und weitere freischaffende Redaktoren.

**Gestaltung**  
Robert Knopf, info@autosprint.ch  
Phutsadee Phoojaphon, info@autosprint.ch

**Anzeigendisposition**  
Giuseppina Spadola, vermarktung@autosprint.ch

**Abonnemente**  
1 Jahr (Schweiz) CHF 30.–  
2 Jahre (Schweiz) CHF 56.–

**Abo**  
abo@autosprint.ch

**Erscheinungsweise**  
6 Ausgaben pro Jahr

**Auflage**  
WEMF beglaubigt 2022/23  
Deutsch Französisch  
Verbreitete Auflage 21 956 Ex. 5558 Ex.  
Zusatzaufgabe ereignisabhängig 4000 bis 6000 Ex.

**Druck**  
AZ Print Mittelland Zeitungsdruck AG, 5001 Aarau

gedruckt in der  
schweiz

# Sicher?



# Geht einfacher.



Jetzt  
wechseln!



**Continental**

# NEW TERRAMAR

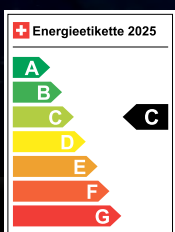


LEASING

# 0.99%

**CUPRA**

Jetzt als Benziner mit 4Drive oder  
als e-Hybrid mit bis zu 121 km e-Reichweite.



CUPRA Terramar VZ, 1.5 e-HYBRID 272 PS/200kW, 6-Gang DSG, 0.5l/100km, 19.0 kWh/100km, 12 g CO<sub>2</sub>/km, Kat. C. CUPRA Terramar, 2.0 TSI 204 PS/ 150 kW, 7-Gang DSG 4Drive, 8.0l/100km, 182 g CO<sub>2</sub>/km, Kat. G. Leasingzins 0.99% gilt bei Abschluss eines Dienstleistungspaketes LeasingPLUS Starter. Berechnungsbeispiel mit Preisvorteil: Regulärer Preis: Fr. 47'950.- /-. Welcome-Prämie Fr. 2'000.- /-. Lagerprämie Fr. 1'000.- \* = Fr. 44'950.-. Unverbindliche Preisempfehlung in CHF inkl. MwSt. Rechnungsbeispiel mit Kaufpreis: Fr. 44'950.-. Effektiver Jahreszins: 0,99%, Laufzeit: 48 Monate (10'000 km/Jahr), Sonderzahlung 20% Fr. 8'990.-, Leasingrate: Fr. 312.-/Mt. LeasingPLUS Starter: Fr. 67.-/ Mt., exkl. obligatorischer Vollkaskoversicherung. Unverbindliche Preisempfehlung in CHF inkl. MwSt. Die Kreditvergabe ist verboten, falls sie zur Überschuldung des Konsumenten führt. Finanzierung über die AMAG Leasing AG.

\*Lagerprämie Fr. 1'000.-: Gültig für alle CUPRA Lagerfahrzeuge und nur so lange Vorrat. Ausgeschlossen CUPRA Business Edition und CUPRA Terramar America's Cup Limited Edition. Nur bei teilnehmenden CUPRA Partnern.