



# touring

Sonderheft  
#1 | 2021

# eMotion

## NEUESTE E-BIKES AUF EINEN BLICK

Stärkere Motoren und  
grosse Akkus sind im Trend

10  
E-Auto-Neuheiten  
von Audi bis Dacia



## **E-MOBILITÄT KOMMT IN MODE**

**DER TCS SETZT  
AUF E-MOBILITÄT**  
Förderung der Ladestationen  
bis Expertenrat



## Fortschritt bewegt.

Der neue, rein elektrische Audi Q4 e-tron. Verbindet ein grosszügiges Raumangebot mit der Audi Designsprache der Zukunft.

**Future is an attitude**

Jetzt entdecken auf [audi.ch/q4-e-tron](https://www.audi.ch/q4-e-tron)





Der BMW i4 ist eine der vielen E-Auto-Neuheiten

11



eMotion

14

140 000  
Kilometer  
im Tesla



20

Postier liefern weltweit mit Kyburz



EDITORIAL

## Die E-Mobilität ist nicht mehr zu bremsen

**D**ie Themen rund um die E-Mobilität sind vielfältig: Sie reichen von E-Trottis über E-Autos bis zur Ladeinfrastruktur. Die Technologie hat während der letzten Jahre eindeutig an Akzeptanz gewonnen. Laut den Importeuren soll der Marktanteil an E-Autos in diesem Jahr zwanzig Prozent überschreiten. Die Modellpalette und Lademöglichkeiten nehmen stetig zu. Auch E-Motorräder fassen Fuss, und E-Bikes finden sowieso reissenden Absatz. In diesem Umfeld engagiert sich der TCS stark und will wie auch der «Touring» mit dem Sonderheft «E-Motion» die Themenführerschaft übernehmen. Nebst Tests, Beratung oder der Förderung von Heimladestationen geht der TCS während der eMobility Days auf Tournee. Mitglieder und Interessierte können dabei die E-Mobilität erfahren und sich von dieser Antriebstechnologie überzeugen lassen.

Felix Maurhofer  
Chefredaktor

- 5 **Keine Reichweitenangst**  
TCS-Club-Direktor Bernhard Bieri zur Ladeinfrastruktur
- 10 **Watt ist denn das?**  
Diese Einheiten der E-Mobilität sollten Sie kennen
- 11 **Die Elektrooffensive**  
Welche E-Fahrzeuge in diesem Jahr den Ton angeben
- 14 **Tesla im Langzeittest**  
Wie gut ist die Batterie des S 85 nach 140 000 Kilometern?
- 16 **Zu Hause laden**  
Was Sie über Wallboxen wissen müssen
- 19 **Wissen und Expertise**  
Der TCS hilft bei Fragen zur Elektromobilität
- 20 **Post setzt auf Kyburz**  
Die Schweizer Firma liefert Fahrzeuge in die ganze Welt
- 22 **Kleintransporter mieten**  
So können Sie vom neuen Angebot profitieren
- 27 **Leistungssteigerung**  
Grössere Akkus und stärkere Motoren sind die E-Bike-Trends

### COVER-CREDITS:

Foto: Pia Neuenschwander  
Kleidung und Styling: Ida Gut  
Model: Helen Rinderknecht  
Agentur: Time Model Agency Ltd  
Maske: Jarmila Kovacovsky  
Location: Polestar Space Zürich

TCS-  
Beratungsnummer rund  
um die Elektromobilität  
**0844 888 333**



# charge@immo

für die skalierbare Ladeinfrastruktur



Nachhaltig ✓

Investitionsoptimiert ✓

Zukunftssicher ✓

Alles aus einer Hand ✓



**Energie 360° – Ihre Partnerin für Ladelösungen in Mehrparteienhäusern und Überbauungen**



Energie 360° AG  
Telefon +41 43 317 25 25 | [mobilitaet@energie360.ch](mailto:mobilitaet@energie360.ch)  
[e360.ag/e-mobilitaet-immo](https://e360.ag/e-mobilitaet-immo)

energie360°





Seit zwei Jahren vollelektrisch unterwegs Bernhard Bieri beim Laden an einer Gofast-Ladestation in Lyssach



# «Der Trend geht deutlich in Richtung Steckerfahrzeuge»

Bernhard Bieri, Direktor Club beim TCS und passionierter E-Autofahrer, über das Schreckgespenst Reichweitenangst, den Ausbau der Ladeinfrastruktur für Private und den TCS als Treiber an vorderster Stelle.

INTERVIEW DOMINIC GRAF | FOTOS EMANUEL FREUDIGER

**Herr Bieri, im letzten Jahr waren 8,2 Prozent der PW-Neuzulassungen in der Schweiz reine Elektroautos. Wie bewertet der TCS diese Entwicklung?**

Bernhard Bieri: Obwohl das letzte Jahr bei den Neuzulassungen aufgrund der Pandemie ein spezielles war, sieht man sehr deutlich, dass der Trend in Richtung Steckerfahrzeuge geht. Auch die Hersteller beschleunigen den Technologiewandel nun. Da wir in der Schweiz durch den ökologischen Strommix und das wachsende Klimabewusstsein sehr gute Voraussetzungen haben und alle involvierten Parteien die Elektromobilität unterstützen, rechnen wir damit, dass sich der Trend zu batterieelektrischen Antrieben noch deutlich verstärken wird. Dabei wird im Übergang auch der Hybridantrieb noch eine wichtige Rolle spielen. Sehr spannend ist auch die Entwicklung bei den Velos: Bald

werden mehr elektrische als konventionelle Velos verkauft. Die Mobilität wandelt sich also generell in diese Richtung.

**Trotzdem ist ein Teil der Bevölkerung skeptisch. An was fehlt es noch?**

In unserem jährlich durchgeführten Barometer zur Elektromobilität zeigt sich, dass mittlerweile 53 Prozent der Befragten davon ausgehen, sich in Zukunft ein Elektroauto zu kaufen. Die grössten Treiber dahinter sind der Klimawandel, die Ausrichtung auf die Zukunft und die Lärmreduktion. Die grössten Hürden sind die relativ hohen Anschaffungskosten sowie Fragen zur Infrastruktur und die damit verbundene Reichweitenangst und Angst vor verlorener Flexibilität.

**Müssen wir wirklich noch befürchten, dass uns auf dem Weg der Saft ausgeht?**

Ich bin seit zwei Jahren vollelektrisch unterwegs und musste in der Schweiz noch nie Angst haben, dass mir der Saft ausgeht. Da ich eine Heimpladestation habe, ist meine Batterie am Morgen immer vollgeladen. Für das Laden unter-

wegs kann ich dank meiner TCS-eCharge-Karte und der dazugehörigen App jederzeit an zahlreichen öffentlichen Ladestationen aufladen. Wichtig scheint mir, dass wir dafür sorgen, dass mit der wachsenden Zahl an E-

Fahrzeugen auch die Ladeinfrastruktur laufend ausgebaut wird und dass die Menschen an ihrem Wohnort Zugang zu Lademöglichkeiten erhalten. Dann →

«Ich musste in der Schweiz noch nie Angst haben, dass mir der Saft ausgeht.»

Bernhard Bieri,  
Direktor Club, TCS

dürfte das Schreckgespenst der Reichweitenangst bald vertrieben sein.

## Und was ist mit den hohen Anschaffungskosten?

Es stimmt, dass die aktuelle Generation an E-Fahrzeugen im Anschaffungspreis leicht teurer ist als vergleichbare Verbrenner. Der Haupttreiber für diese Mehrkosten sind allerdings die Akkus. Diese Kosten sind jedoch rasch sinkend, und man geht davon aus, dass die Anschaffungspreise in den nächsten zwei bis drei Jahren vergleichbar werden. Was oft vergessen geht, sind die Kosten für den Betrieb und Unterhalt. Da E-Autos weit weniger bewegliche Teile haben, ist der Verschleiss deutlich geringer und damit der Unterhalt günstiger. Zudem spart man beim Fahren, da die E-Motoren effizienter sind und somit weniger Kosten für den Verbrauch anfallen. Auf [tcs.ch/autosuche](https://tcs.ch/autosuche) lassen sich übrigens alle aktuellen in der Schweiz verfügbaren Automodelle miteinander auf ihre Gesamtkosten sowie auf ihre Klimabilanz vergleichen, von der Produktion bis zur Entsorgung.

## Mehrere Kantone und Städte haben erfolgreich Anreize geschaffen, um die Bürger zum Umstieg zu bewegen. Warum gibt es solche Massnahmen nicht für die ganze Schweiz?

Man sieht, dass Anreize der öffentlichen Hand durchaus eine Wirkung haben und

Menschen zum Umstieg animieren können. Wichtig scheint mir hier vor allem, dass die Anstrengungen im Bereich der Infrastruktur vorankommen und dass es wesentlich einfacher für Private und insbesondere für Mieter wird, einen Zugang zu einer Lademöglichkeit zu erhalten. Der Schlüssel für einen raschen Umstieg ist, dass den Menschen die Angst vor Reichweitenproblemen und Verlust an Flexibilität genommen wird, indem sie überall Zugang zu Lademöglichkeiten erhalten. Hier kann die öffentliche Hand wichtige Unterstützung leisten.

## Es gibt unterschiedliche Meinungen zur Elektromobilität. Ist sie wirklich die Lösung für alle Mobilitätsprobleme?

Die Mobilität ist ein komplexes System, und es wäre vermessen, zu sagen, dass eine Antriebstechnologie alleine hier alle Probleme lösen kann. Es ist aber so, dass die Elektromobilität einige zentrale Herausforderungen wie Emissions- oder Lärmprobleme angeht. Wir sind im TCS aber auch überzeugt, dass für die vielfältigen Herausforderungen in der Zukunft kombinierte Mobilitätsformen an Bedeutung gewinnen werden. Die ideale Kombination von Langsamverkehr, ÖV und Individualverkehr wird helfen, diese Herausforderungen zu lösen.

«Private und insbesondere Mieter müssen wesentlich einfacher einen Zugang zu einer Ladestation erhalten.»

Bernhard Bieri,  
Direktor Club, TCS

## Wie fallen die Reaktionen der Mitglieder auf das breite Engagement des TCS in der Elektromobilität aus?

Der Wandel vom Verbrenner zur Elektromobilität ist ein grosser Schritt. Wohl am ehesten vergleichbar mit dem Übergang von der Pferdekutsche zum Verbrennungsmotor. Wer elektrisch fährt, muss neue Verhaltensweisen lernen und hat in der Regel sehr viele Fragen und manchmal auch Ängste. Oft findet man auf diese Fragen keine zufriedenstellenden Antworten. Hier sehen wir unsere Rolle als Mobilitätsclub: Wir stehen an der Seite unserer Mitglieder und helfen ihnen mit Rat und konkreten Lösungen, diesen Übergang bestmöglich zu bewältigen. Die Rückmeldungen zu unserer eMobility-Helpline beispielsweise sind sehr positiv. Auch das Interesse an den TCS eMobility Days ist gross, nicht zuletzt, weil sich die Elektromobilität live testen lässt. Wir werden unser Engagement deshalb weiter ausbauen und zukünftig auch Gesamtberatungen anbieten. Dadurch können wir zum Beispiel auch Personen umfassend beraten, die nicht nur elektrisch fahren wollen, sondern das Auto in ein Gesamtkonzept mit Photovoltaik in ihrem Haus einbinden möchten.

## Inwiefern nutzt der TCS die Elektromobilität selber schon?

Wie erwähnt, ist mein eigenes Auto seit längerer Zeit elektrisch. Immer mehr unserer Dienstfahrzeuge gehen in diese Richtung. Wir haben in der Patrouille den Clever-Trailer im Einsatz, der bei leerer Batterie zum Einsatz kommen kann. Selbstverständlich können unsere Patrouillere bereits heute auch bei E-Auto-Pannen weiterhelfen. In den Testlaboren unserer Mobilitätsexperten prüfen wir fleissig die neuen elektrischen Modelle, die auf den Markt kommen. Wir befassen uns aktuell auch damit, einen Test für den Restwert von Batterien zu entwickeln. In diesem Bereich arbeiten wir übrigens intensiv mit unseren Partnerclubs im Ausland wie dem ADAC, ANWB oder ÖAMTC zusammen. Zudem bieten wir für die TCS-Heimladestationen einen Pannendienst an, der bei einem Defekt innert sechs Stunden den Austausch der Ladestation garantiert. Und wir übernehmen für die Betreiber von Ladenetzen die Überwachung und stellen so sicher, dass niemand vor einer öffentlichen Ladestation ausser Betrieb steht. Die Elektromobilität hat den TCS also schon in sehr vielen Bereichen durchdrungen, und unsere Spezialisten arbeiten da an vorderster Stelle mit. ♦



TCS eCharge Mit der Karte und der App erhält man Zugang zu über 83 000 Ladepunkten

TCS-  
Beratungsnummer rund  
um die Elektromobilität  
**0844 888 333**



#bornelectric



THE ALL-NEW iX



125 ANS  
ANNI  
JAHRE

# Der tägliche Begleiter unterwegs: TCS Verkehrsrechtsschutz.



Schon  
ab CHF 69.–  
im Jahr!

## TCS Verkehrsrechtsschutz: Wer unterwegs ist, braucht Schutz – Jeden Tag.

Ob Sie zu Fuss, mit dem Velo, dem ÖV oder mit Ihrem Auto oder Elektrofahrzeug unterwegs sind: Bei einem Rechtsstreit sind Sie mit dem **TCS Verkehrsrechtsschutz rundum geschützt**. Und das nicht nur bei einem Blechschaden, sondern beispielsweise **auch, wenn der Strombezug für Ihr Elektroauto falsch abgerechnet wurde**.



Jetzt informieren und abschliessen:

[tcs.ch/verkehr](https://tcs.ch/verkehr)

0800 140 000

Oder auch in einer der 23 TCS-Sektionen.



# Schnittkunst in Stoff und Stahl

Die klaren Linien und Formen der Mode von Ida Gut und die Designphilosophie von Polestar verbinden nicht nur raffinierte Details.

TEXT DOMINIC GRAF | FOTO PIA NEUENSCHWANDER

**M**obilität trifft auf Mode: Für das Cover dieses Hefts wurden der Polestar 2, Schweizer Auto des Jahres 2021, und die Mode von Ida Gut, Gewinnerin des Grand Prix Design 2020, auf einer Bühne vereint. Mit ihrer unverkennbaren, stilvollen Kleidung für den Alltag gilt Ida Gut als international bekannte Meisterin der Schnittkunst und zählt zu den renommiertesten Modedesignerinnen in der Schweiz.

Die klaren Linien und Formen sowie die raffinierten Details finden sich jedoch nicht nur in Guts Mode wieder, sondern auch beim Elektroauto Polestar 2. Vom ersten Take an, war die Harmonie zwischen dem eleganten Stahl des schwedisch-chinesischen Stromers und Ida Guts Mode spür- und sichtbar. Es wirkte fast so, als hätten die beiden Sujets darauf gewartet, miteinander bekannt gemacht zu werden.

Mit der Berner Fotografin Pia Neuenschwander war zudem eine weitere Meisterin ihres Fachs am Set im «Polestar Space Zürich». Wie in vielen anderen Einsätzen für den «Touring» rückte sie auch dieses Mal die Models gekonnt ins bestmögliche Licht. ♦

**Model** Helen Rinderknecht wurde von Ida Gut ausgestattet und gestylt

# So ein Kauderwelsch!

Wenn man in Physik nicht versiert ist, können die technischen Daten bei der Elektromobilität rasch unverständlich erscheinen. Hier einige Begriffe, um in Gesellschaft einen guten Eindruck zu machen.

TEXT ALINE BEAUD

## Wh

Bei der Wattstunde handelt es sich um eine Einheit für Energie oder Arbeit. Oder genauer um die Energiemenge, die von einer Maschine mit einer Leistung von einem Watt in einer Stunde produziert wird. Eine Wattstunde entspricht 3600 Joule. Bei einem Elektrofahrzeug findet man diese Einheit in den Angaben über die Batterie, zum Beispiel 500 Wattstunden.



Ein Elektrofahrzeug mit einem Motor, der 250 Watt leistet, und mit einer Batterie von 500 Wattstunden kann man zwei Stunden fahren (maximale Unterstützung).

## W

Das ist die Abkürzung von Watt, einer Einheit für die Leistung. Ein Watt entspricht, gemäss Wörterbuch, der gleichförmigen Übertragung einer Energie von einem Joule pro Sekunde. Die Angabe 250 Watt für ein Elektrofahrzeug entspricht der Leistung des Motors.

## 1 kWh

Eine Kilowattstunde entspricht 1000 Wattstunden (1000 Wh).

Ein Kilowatt entspricht ungefähr 1,36 Pferdestärken. Wenn man von einem Auto sagt, es habe eine Leistung von hundert Kilowatt, bedeutet das, dass es eine Leistung von rund 136 PS hat.



## kWh/100 km

Der Verbrauch von E-Fahrzeugen wird in Kilowattstunden pro hundert Kilometer angegeben. Beispielsweise weist der Tesla Model X Long Range gemäss TCS-Onlineverbrauchs-katalog einen Normverbrauch von 22,6 Kilowattstunden pro 100 Kilometer auf. Der Renault Zoe R110 Zen verbraucht 20 Kilowattstunden pro 100 Kilometer. [verbrauchs-katalog.ch](http://verbrauchs-katalog.ch)

## Das ist mit einer Kilowattstunde\* möglich

Eine Stunde Staub saugen



Eine Wäsche erledigen



Eine LED mit einem Watt während tausend Stunden brennen lassen

Eine Hundert-Watt-Glühbirne während zehn Stunden benutzen



Eine halbe Stunde die Haare trocknen



Während fünf Stunden fernsehen

\* Die Daten hängen von der Leistung des entsprechenden Geräts ab.



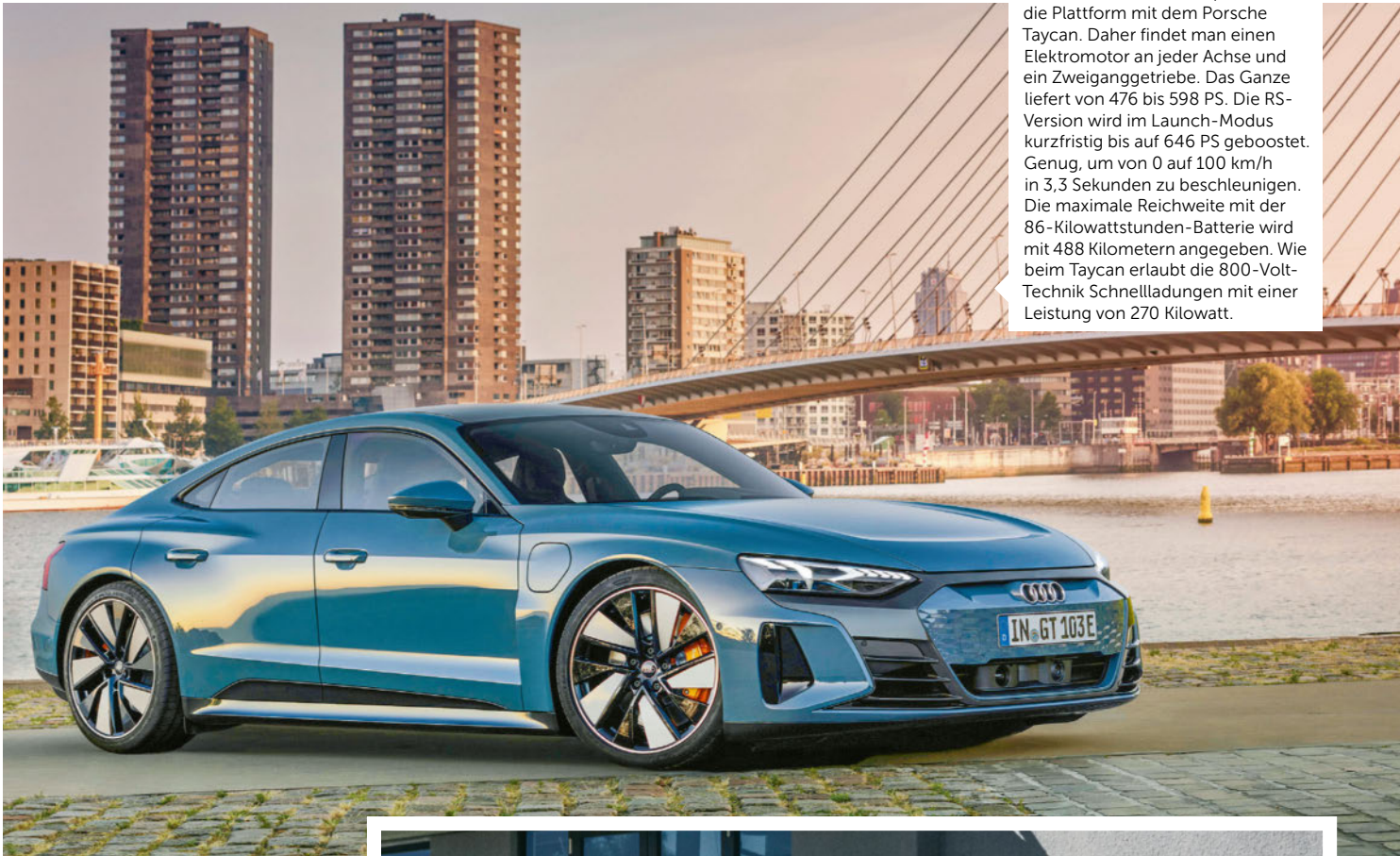
# Grosse Vielfalt bei den Elektroneuheiten

Die Elektrooffensive ist dieses Jahr noch stärker geworden. Sie wird von einer willkommenen Demokratisierung begleitet. Im Gegensatz zu den elektrischen Pionieren, die oft aus der Oberklasse stammten, sind viele Modelle erschwinglich geworden. Gleichstand mit den Verbrenner-Versionen herrscht zwar noch nicht, aber der Trend geht dahin.

TEXT MARC-OLIVIER HERREN

## AUDI E-TRON GT

Dieses 4,99-Meter-Coupé teilt sich die Plattform mit dem Porsche Taycan. Daher findet man einen Elektromotor an jeder Achse und ein Zweiganggetriebe. Das Ganze liefert von 476 bis 598 PS. Die RS-Version wird im Launch-Modus kurzfristig bis auf 646 PS geboostet. Genug, um von 0 auf 100 km/h in 3,3 Sekunden zu beschleunigen. Die maximale Reichweite mit der 86-Kilowattstunden-Batterie wird mit 488 Kilometern angegeben. Wie beim Taycan erlaubt die 800-Volt-Technik Schnellladungen mit einer Leistung von 270 Kilowatt.



## DACIA SPRING

Seiner Philosophie von Autos zum Schockpreis treu, lanciert Dacia das billigste Elektromodell auf dem Markt. Der Preis dieses in China produzierten Modells dürfte weniger als 20 000 Franken betragen. Dieser sehr kompakte Kleinwagen (3,73 m) weist einen SUV-Look und eine leicht erhöhte Bodenfreiheit (15 cm) auf. Sein 44-PS-Motor wird von einer klein dimensionierten Batterie (26,8 kWh) gespeist. Die eingeschränkte Reichweite von 225 Kilometern bestimmt ihn hauptsächlich für den Agglomerationsverkehr.





### MERCEDES-BENZ EQA

Der deutsche Hersteller setzt die Erweiterung seiner durch den grossen SUV EQC eröffneten Elektrofamilie fort. Deutlich kompakter (4,46 m), ist das Modell EQA eng von seinem thermischen Pendant GLA abgeleitet. Um fünf Zentimeter verlängert, unterscheidet er sich vor allem durch sein im Boden untergebrachtes Batteriepack. Die anfängliche Version mit 190 PS und Vorderradantrieb wird von Modellen mit bis zu 270 PS und Allradantrieb unterstützt werden. Der kompakte SUV behält eine beachtliche Bodenhöhe von zwanzig Zentimetern.



### FORD MUSTANG MACH-E

Das berühmte «Pony Car» der amerikanischen Marke erhält ein elektrisches Double. Unter der Bezeichnung Mach-E lanciert Ford einen dynamischen Cross-over von 4,71 Metern. Die guten alten V6 und V8 werden abgehalftert und machen Platz für ebenso starke Elektromotoren. Die schärfste Version absolviert die 0 auf 100 km/h wie ein Supersportwagen, das heisst in nur 3,7 Sekunden. Der Mustang Mach-E ist mit zwei Batteriestufen (76/99 kWh) erhältlich und verfügt über eine maximale Reichweite von 610 Kilometern.



### HYUNDAI IONIQ 5

Mit diesem Cross-over wird die Untermarke Ioniq des koreanischen Herstellers eingeführt. Bei einer Länge von 4,64 Metern präsentiert er sich mit drei Leistungen (170/235/306 PS) und zwei Batterieniveaus (58/72,6 kWh). Sie könnten an Ladestationen mit bis zu 350 Kilowatt gefüttert werden. Der Ioniq ist mit Allrad- oder Heckantrieb erhältlich. Dieses Fahrzeug mit purem, futuristischem Design ist verliebt in die Variabilität. Sowohl die Mittelkonsole als auch die Rücksitzbank lassen sich um vierzehn Zentimeter verschieben. Wie alle neuen Kreationen von Hyundai ist er an seiner Lichtsignatur erkennbar. Die Lancierung ist für Anfang Sommer geplant.





### ŠKODA ENYAQ

Dieser nahe Verwandte des SUV VW ID.4 unterscheidet sich von ihm durch sein raffiniertes Styling. Aufgebaut auf der elektrischen Plattform der Volkswagen-Gruppe, entwickelt er 148 bis 306 PS mit Allrad- oder Heckantrieb. Abhängig von der Wahl der Batteriegrösse schwankt die Reichweite zwischen 340 und 520 Kilometern. Die Version Sportline mit um 1,5 Zentimetern abgesenktem Fahrwerk erreicht eine Höchstgeschwindigkeit von 160 km/h. Dieses Modell ist mit Matrixscheinwerfern ausgerüstet, die aus 24 LED bestehen.



### VOLVO C40 RECHARGE

Abgeleitet vom SUV XC40 weist dieser Cross-over eine identische Länge von 4,43 Metern auf, aber seine Dachlinie wurde abgesenkt. Er wird von zwei Elektromotoren angetrieben – einem an jeder Achse. Seine technischen Daten erinnern stark an den Polestar 2: Gesamtleistung von 408 PS, Drehmoment von 660 Newtonmetern, Batterie mit 78 Kilowattstunden und Reichweite von 420 Kilometern. Der Cross-over C40 Recharge ist das erste Modell von Volvo, das völlig auf Leder verzichtet. Weitere Besonderheit: Er wird ausschliesslich online verkauft.



### FIAT NEW 500

Ausschliesslich als Elektroversion gebaut, ist diese dritte Auflage gut gestartet, um den Erfolg des legendären Fiat-Kleinwagens zu verewigen. Er ist in zwei Niveaus bei Leistung (95/118 PS) und bei Batterie (24/42 kWh) verfügbar. Das erste bestimmt ihn für den Einsatz in der Agglomeration (Reichweite 180 km), während das zweite auch ambitioniertere Fahrten (320 km) erlaubt. Stattlicher als die Vorgängerversion, existiert der neue 500 auch mit einer 3+1-Karosserie, die über eine kleine gegenläufig öffnende Tür verfügt.

### BMW i4

Es herrscht elektrische Aufregung bei BMW, wo man das viertürige Coupé i4 enthüllt hat. Dieses elegante Auto liefert eine maximale Leistung von 530 PS und eine Reichweite von 590 Kilometern. Parallel bringt die bayerische Firma den grossen SUV iX mit einem Motor an jeder Achse auf den Markt. Das Modell xDrive40 leistet 300 PS mit einer Reichweite von mehr als 400 Kilometern, und das Modell xDrive50 kommt auf 500 PS mit einem Aktionsradius von mehr als 600 Kilometern. Nachladen kann man an Säulen mit 200 Kilowatt.



### CITROËN È-BERLINGO

Die Welt der Elektromobilität wird sich auch für Freizeitmobile öffnen, diese rustikalen Fahrzeuge, die bei Familien hoch im Kurs stehen. Die Marken der PSA-Gruppe Citroën, Peugeot und Opel erheben Anspruch darauf. Genauso wie der unabsatzbare Renault Kangoo. Im Fall des Citroën È-Berlingo ist der 136-PS-Motor an eine Fünfzig-Kilowattstunden-Batterie gekoppelt, was einen Aktionsradius von 280 Kilometern erlaubt. Er wird in kurzer (4,40 m) und langer (4,75 m) Version angeboten, für fünf bis sieben Personen. Markteinführung im Herbst.



TCS-  
Beratungsnummer rund  
um die Elektromobilität  
**0844 888 333**

# Nach wie vor in Topform

Als Vorreiter der Elektromobilität hat der Tesla Model S Lob erhalten, aber auch gewisse Zweifel zum Thema Zuverlässigkeit und Lebensdauer der Batterien genährt. Ein TCS-Langzeittest attackiert die stark befürchtete Abnahme der Batteriekapazität heftig.

REDAKTION MARC-OLIVIER HERREN | TEST MARTIN BOLLIGER | FOTO EMANUEL FREUDIGER

**I**n seinem kaum verblassten, metallicgrauen Gewand verrät der Tesla Model S, Jahrgang 2014, sein Alter nicht und noch weniger die 140 000 Kilometer, die auf dem Zähler stehen. Diese Version S 85 wurde 2018 mit 92 000 Kilometern von der TCS Mobilitätsberatung erworben, um Parameter der Marke zu prüfen. Und sie wurde im Ganzen nicht enttäuscht.

## Kapazität blieb

Spannend ist, wie gut die grosse Lithium-Ionen-Batterie mit 85 Kilowattstunden gehalten hat. Nach sechs Jahren weist sie noch neunzig Prozent ihrer Nennkapazität auf. Eine Bilanz, welche die im von Tesla veröffentlichten Umweltbericht publizierten Behauptungen bestätigt. Man muss präzisieren, dass der Testwagen draussen geparkt wurde und daher grossen Temperaturschwankungen ausgesetzt war. Die Energiekosten sind bescheiden. Beruhend auf einem Verbrauch von 0,2 Kilowattstunden pro Kilometer und einem Preis

von fünfzehn Rappen pro Kilowattstunde erhält man einen Durchschnitt von 735 Franken pro Jahr (basiert auf den in zwei Jahren zurückgelegten 49 000 km). Zum Vergleich würde sich die Benzinerrechnung bei einem Audi S4, der 6,3 Liter pro hundert Kilometer (Normangabe) verbraucht, auf 2678 Franken belaufen. Wie alle vor Mai 2017 gekauften Tesla profitiert das Model S 85 von einem unlimitierten Gratiszugang zu den Superchargern der Marke. Dieses Recht ist auch auf Occasionsfahrzeuge übertragbar.

Beim Test wurde das ganze Spektrum der Nachademöglichkeiten untersucht, von der Haushaltsteckdose mit 240 Volt / acht Ampère bis zur Industriesteckdose mit 400 Volt / sechzehn Ampère. Bemerkenswerte Tatsache ist, dass der Tesla ständig die Spannung im Stromnetz und den Energiefluss analysiert und so die Ladeleistung den Umständen anpasst. Er beherrscht eine Nachladung an einer Haushaltssteckdose

genauso gut wie die schnellere an einer dreiphasigen TCS-Wallbox. Wenn die Batterie entladen ist, zeigt das an einem Supercharger angeschlossene Model S wahren Heissunger. Einige Sekunden nach dem Anschliessen wird die Ladegeschwindigkeit rasch grösser und erreicht bis zu 750 Kilometer pro Stunde Reichweitenzuwachs. Wenn die Reichweite zu Ende geht, reagiert das Auto mit sanften Eingriffen. Es reduziert die Leistung progressiv, und eine spezielle Information erscheint im zentralen Display. Wenn die Batterie zu kalt ist, um Energie aufzunehmen, wird auch die Rekuperation beschränkt (aktiv).

## Kaum Reparaturen

Während der gefahrenen 49 000 Kilometer zeigten sich einige Defekte. Die Reifendrucksensoren mussten kalibriert werden, Geräusche an der Hinterachse behoben, Spiel an den Antriebswellen und auch Elemente der Aufhängung mussten repariert werden. Die Reparatur- und Wartungskosten beschränkten sich auf 420 Franken für 10 000 Kilometer, was ungefähr zwei Drittel eines herkömmlichen Autos der gleichen Kategorie ausmacht. Für die Testperiode betrug die Kilometerkosten (TCO) inklusive Amortisation 55 Rappen pro Kilometer.

## Kraft und Komfort

Die üppige Limousine bietet Annehmlichkeiten, die ober-

klassewürdig sind. Fahrgeräusch, Schluckvermögen der Federung, Sitzkomfort und grosser Innenraum machen sie zu einem perfekten Reisewagen. Der Synchronmotor mit 388 PS bietet sowohl Lauf- als auch brachiale Beschleunigung. Das Model S 85

- +** Massive Beschleunigung  
Fahrkomfort  
Gesetztes Fahrverhalten  
Innenraum / Kofferraum  
Geringe Unterhaltskosten
- Sichtwinkel der Karosserie  
Schlüsselbatterie schwach  
Glatte Sitze / Seitenhalt  
Periodisch kompletter Reboot des Systems

liegt gut auf der Strasse und bietet Fahrspass. Auch wenn sie nicht das Niveau europäischer Premiumfahrzeuge erreicht, ist die Anmutung anständig. In kaum sechs Jahren sind die von Mercedes stammenden Knöpfe und der enorme Touchscreen im Tablet-Stil gealtert. Das verhindert nicht, dass sich dieses Element, das zahlreiche Funktionen verwaltet, darunter das Nachladen und den Zugang zu den Ladesäulen via Navigation, als intuitiv erweist. Einziger grosser Wermutstropfen, es ist mehrmals passiert, dass die digitalen



## GÜNSTIGER SCHWEIZER MIX

Die Ökobilanz eines Elektroautos hängt zu einem grossen Teil vom Energiemix des entsprechenden Landes ab. Dieser Begriff bezeichnet den CO<sub>2</sub>-Emissionsfaktor des Stroms. International anerkannt, gibt er den Grad der «Sauberekeit» des Stroms an, indem die Menge des für die Produktion einer Kilowattstunde (kWh) ausgestossenen Kohlendioxids berechnet wird.

2019 belief sich der Energiemix der Schweizer Energieerzeuger auf 128 Gramm CO<sub>2</sub> pro Kilowattstunde (139 g im 2018). Eine deutlich bessere Bilanz als die von Deutschland deklarierten 401 Gramm. Mit einem Durchschnitt von 22,3 Gramm CO<sub>2</sub> pro Kilometer erweist sich die Ökobilanz eines Elektrofahrzeugs in der Schweiz als besonders nachhaltig.



Instrumente verschwanden. Man findet sich also vor einem Blackscreen ohne Geschwindigkeitsanzeige wieder. Nach Konsultation von Internetforen stellte sich heraus, dass man dieses häufige Problem durch gleichzeitiges Drücken der Tasten am Lenkrad lösen kann. Da es keine lokalen Vertretungen gibt, muss bei Schwierigkeiten das Tesla-Callcenter kontaktiert werden. Nach gewissen Wartezeiten können die Probleme in der Regel gelöst werden. Was die Wartungen betrifft, können die Reservationen mühsam sein, und wir mussten lange auf einen Termin oder die Lieferung eines Ersatzteils warten. Licht und Schatten der zukünftigen Vertriebssysteme. ♦

## Elektroautos werden immer beliebter

Im Zeitraum von fünf Jahren hat sich das Angebot an Elektroautos in den Hauptsegmenten des Marktes deutlich vergrößert. Eine letztjährige TCS-Analyse zeigt, dass in der gleichen Zeitspanne die durchschnittliche Reichweite von 127 auf 334 Kilometer stieg, während der Kaufpreis pro Kilometer Reichweite um die Hälfte von 334 auf 167 Franken pro Kilometer gesunken ist. Hält diese Entwicklung in den nächsten fünf Jahren an, ist es wahrscheinlich, dass der Preis der E-Autos Gleichstand mit konventionellen Modellen erreicht.

### Im Aufwind

Die Segmente der Kleinwagen und Kompakten haben sich besonders entwickelt und dazu beigetragen, die Elektromobili-

tät zugänglicher zu machen. Mehr als dreissig Modelle von sechzehn verschiedenen Marken wurden berücksichtigt. Die Preise pendelten insgesamt zwischen 23 000 und 62 000 Franken, während sich das Spektrum der Reichweiten von hundert bis 560 Kilometer erstreckte. Aber die meisten Modelle weisen einen Aktionsradius von mehr als 200 Kilometern auf. Die andere stark steigende Tendenz betrifft die Oberklassen- und Luxusautos. Zwölf von fünf Marken stammende Modelle wurden erfasst. Die Reichweiten verteilen sich von 283 bis 610 Kilometer, und die Preisspanne reicht von 70 000 bis 135 700 Franken. Mit einigen Ausnahmen sind grundsätzlich die meisten Modelle bei den Händlern für Probefahrten verfügbar.

**b** Länge: 4,97 m **♥** Synchronmotor, 388 PS, 440 Nm; Heckantrieb; Beschleunigung: 0–100 km/h: 5,6 s; Testverbrauch: 18,1 kWh/100 km; Reichweite: 300–330 km **🔌** ca. 90 000 Fr.

**Voll in Form** Sogar nach sechs Jahren behält der Tesla Model S 85 des TCS eine schöne Karosserie, und die Kapazität der Batterie hat nicht stark abgenommen



# Was man über Wallboxen wissen sollte

Wer überlegt, sich eine Wallbox zuzulegen, hat in der Regel viele Fragen. TCS-Elektromobilitätsexperte Andreas Aeschlimann erklärt, worauf zu achten ist und worin die Vorteile der TCS-Ladestationen liegen.

INTERVIEW JULIANE LUTZ | FOTOS EMANUEL FREUDIGER

## Ab wann lohnt sich eine Wallbox?

Andreas Aeschlimann: Laut einer aktuellen Umfrage von Swisscharge wird mehrheitlich zu Hause geladen: Drei Viertel der Befragten gaben an, nie am Arbeitsplatz Strom zu tanken. Öffentliche Ladestationen werden nur ergänzend genutzt. Wer unterwegs lädt, muss dafür auch stets eine gewisse Zeit einplanen. Und: Privatautos stehen im Schnitt rund 23 Stunden pro Tag ungenutzt herum. Mit einer eigenen Wallbox zu Hause kann man den Wagen bequem über Nacht aufladen, und das erst noch zum Eigenheimtarif und nicht zum (durchaus berechtigten) höheren Tarif an Schnellladestationen.

## Wann genügt eine einfache Ladestation, wann ist eine Wallbox mit intelligentem Lastmanagement angesagt?

Das ist abhängig von den Werkvorschriften des Stromanbieters: Einige schreiben bereits ab zwei Ladestationen an einem Netzanschluss ein Lastmanagement vor, damit die Stromleitung im Gebäude nicht überlastet wird. Natürlich kann vielerorts der Netzanschluss vergrößert werden, allerdings ist das mit Kosten verbunden, die vermieden werden können. Viele Ladestationsmodelle haben ein Lastmanagement bereits integriert respektive sind dafür eingerichtet, zum Beispiel die TCS-Ladestationen. Dies hat den Vorteil, dass keine zusätzliche Installation notwendig ist.

## Wodurch heben sich TCS-Ladestationen noch von Konkurrenzprodukten ab?

Durch den «plug & play»-Ansatz – die Station wird mit einem CEE-Stecker mit der Hausinstallation verbunden – liefert unser Patrouilleur im Pannenfall innerhalb weniger Stunden ein Ersatzgerät, und unsere Mitglieder bleiben mobil. Das können andere Anbieter nicht garantieren. Zudem ist in den TCS-Ladestationen der für Elektrofahrzeuge notwendige teure FI-Typ-B-Schalter, der

auf Fehlerstrom anspricht, bereits integriert. Müsste dieser noch zusätzlich vom Elektriker installiert werden, kann das einige Hundert Franken kosten. Das erklärt auch zu einem guten Teil die Preisunterschiede bei den Ladestationen verschiedener Anbieter.

## Wie sollte die Ladeleistung sein?

Für zu Hause reichen grundsätzlich «langsame» AC-Ladestationen aus. Das Auto steht zumeist mehrere Stunden über Nacht da und kann in dieser Zeit geladen werden. Jedes E-Auto kann mit 3,7 Kilowatt geladen werden, was aber dauern kann (eine Fünfzig-Kilowattstunden-Batterie braucht so theoretisch über dreizehn Stunden, um komplett zu laden). Viele Elektroautos bieten aber auch die Möglichkeit, mit elf Kilowatt aufzuladen. In der Autosuche auf tcs.ch haben wir bei jedem Modell die Information hinterlegt, mit welcher Leistung geladen werden kann. In der Regel empfehlen wir eine Elf-Kilowatt-Ladestation.

## Was muss ich vor einer Installation als Eigenheimbesitzer, als Stockwerkeigentümer und als Mieter abklären?

Hausbesitzer nehmen Kontakt mit ihrem Elektriker auf. Er wird sich um die teilweise notwendige Installationsbewilligung kümmern und – sofern noch nicht vorhanden – die CEE-Steckdose installieren. Bei Stockwerkeigentum ist es etwas komplexer. Da es sich um eine gemeinschaftliche Anlage und auch In-

vestition handelt, muss die einfache Mehrheit der Eigentümer der Installation von Ladestationen etwa in der Tiefgarage zustimmen. Bei Mietern führt der Weg über die Verwaltung / den Vermieter. Dabei ist vorausschauend zu planen: Eine einzelne Ladestation ist selten ein Problem. In Zukunft werden aber vermutlich weitere Mieter und Stockwerkeigentümer eine Ladestation

«Elektroautos werden mehrheitlich zu Hause geladen.»

Andreas Aeschlimann,  
Leiter Geschäftsentwicklung  
GB Club, TCS







TCS-Wallboxen sind bereits für Lastmanagement eingerichtet und haben den FI-Typ-B-Schalter integriert

wünschen, und da gilt es, von Beginn an, eine skalierbare Lösung mit Lastmanagement vorzusehen.

#### Ab wann übernimmt der TCS?

Sobald die notwendige Bewilligung vorliegt und die CEE-Steckdose installiert ist. Das TCS-Mitglied vereinbart einen Montagetermin mit uns, und der Patrouilleur bringt die Ladestation an, beantwortet Fragen und zeigt, wie das Laden funktioniert. Sollten irgendwann mal Probleme auftreten, steht unseren Mitgliedern eine spezielle Helpline zur Verfügung.

#### Könnte es zu gefährlichen Situationen mit dem Stromkreislauf kommen?

Nein. Eine Wallbox garantiert, dass Sie eine sichere Verbindung haben. So wird beispielsweise verhindert, dass der Lade-stecker «unter Last» beim Auto ausgesteckt wird und Funkenwurf entsteht. Wie bei allen elektrischen Installationen im Haus ist der Eigentümer jedoch ver-

pflichtet, darauf zu achten, dass sie jederzeit ohne Mängel sind.

#### Gilt es irgendetwas zu beachten, bevor das Auto erstmals an der eigenen Wallbox geladen wird?

Eigentlich nicht, aber wir empfehlen als Faustregel, die Batterie nicht bis zu hundert Prozent zu laden – achtzig Prozent reichen in der Regel völlig aus für die Strecken, die täglich zurückgelegt werden. Auf diese Weise schonen Sie die Batterie Ihres Elektroautos und haben länger Freude daran.

#### Was passiert im Fall einer Panne?

#### Kommt dafür der Besitzer der Wallbox auf, oder ist das in der Gebühr der Installation enthalten?

Als Mitglied mit Pannenhilfe profitiert man beim Kauf von einer umfassenden Pannendienstleistung: Ist das Auto nicht wie erwartet geladen, kann dies am Auto, an der Ladestation oder an der Hausinstallation liegen. In dem Fall kann der TCS

angerufen werden, und wir helfen weiter. Entweder durch den Patrouilleur, der vorbeikommt, Pannenhilfe am Auto leistet und eine Ersatzwallbox mitbringt, oder wir können einen Elektriker aus unserem Partnernetzwerk empfehlen, der sich um die Hausinstallation kümmert. Der Patrouilleureinsatz sowie die Ersatzwallbox sind im Preis der Ladestation bereits enthalten. ♦

[tcs.ch/ladestation](https://tcs.ch/ladestation)

#### Zur Person: Andreas Aeschlimann

Der Mitgründer mehrerer Start-ups ist Leiter Geschäftsentwicklung GB Club beim TCS, den er auch in einer internationalen Elektromobilitätsgruppe vertritt. Zu den wichtigsten Geschäftsfeldern, die er und sein Team derzeit bearbeiten, gehören die Projekte TCS Home und Elektromobilität. Der TCS sieht es als Aufgabe an, seine Mitglieder bei diesem Wandel der Antriebstechnologien umfassend zu begleiten. Zu den bereits lancierten Massnahmen gehören die eMobility Days, an denen gratis die neuesten Elektroautos Probe gefahren werden können, Ladelösungen für zu Hause wie unterwegs (eCharge) oder die Beratungsnummer für Fragen rund um Elektromobilität 0844 888 333. Weitere Massnahmen folgen demnächst.

# Täglich sparen mit TCS Benefits.

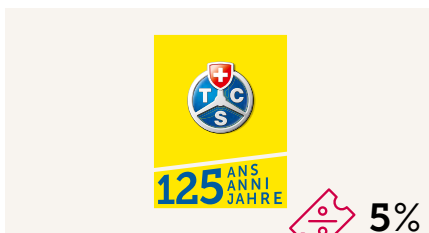
Als TCS-Mitglied sind Sie dank dem Vorteilsprogramm immer günstiger unterwegs.

Ob beim Online-Shopping, auf der nächsten Reise oder beim Familienausflug: Mit TCS Benefits erhalten Sie exklusive Rabatte und Cashback bei über 300 Partnern weltweit. Profitieren Sie täglich vom kostenlosen Vorteilsprogramm des TCS.



## Für Kisten, Kinder & Co.

Mit den elektrischen Lastenvelos transportieren Sie ganz leicht von A nach B – ob Einkäufe, Gepäck, Ihre Umzugskartons oder Kinder. Bis zu 100 kg schwer, bis zu 50 km weit, umweltfreundlich – und einen Parkplatz brauchen Sie auch nicht zu suchen! Als TCS-Mitglied erhalten Sie 50% Rabatt.



## Dauerhaft sparen beim Aufladen

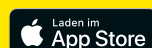
Mit dem Power Duo TCS eCharge App und der kostenlosen TCS Member Mastercard® laden Sie Ihr E-Fahrzeug überall ganz einfach auf – und sparen erst noch! Über 48'000 Ladepunkte stehen Ihnen zur Verfügung, und Sie sparen als TCS-Mitglied dauerhaft 5% beim Aufladen.



## Ein Auto im Abo

Zum monatlichen Fixpreis erhalten Sie ein Auto Ihrer Wahl. Sie bestimmen die Dauer, die monatlichen Kilometer und die Versicherungsdeckung. Sie können Ihr Auto nach 10 Arbeitstagen abholen – und auf Wunsch auch jederzeit wechseln. Als TCS-Mitglied erhalten Sie 3.5% Cashback auf die ersten 6 Monatsraten.

Alle Angebote auf [benefits.tcs.ch](https://benefits.tcs.ch) und in der TCS-App. Jetzt downloaden:







**Elektromobilität live**  
Die TCS eMobility Days  
finden 2021 an zwölf  
Standorten statt

### MIT MYTHEN AUFRÄUMEN

Noch immer wird das Thema Elektromobilität von vielen hartnäckigen Unwahrheiten und veralteten Zahlen und Fakten begleitet. Im «Mythbuster Elektromobilität» räumt Swiss eMobility mit zehn weitverbreiteten Mythen auf und reduziert sie auf aktuelle Tatsachen. Damit leistet der von der Mobilitätsakademie des TCS geführte Verband einen wertvollen Beitrag zur Aufklärung und hilft, die Akzeptanz weiter zu steigern.

Mythbuster gratis downloaden:  
[swiss-emobility.ch](https://swiss-emobility.ch)

# Fragen? Der TCS hat die Antworten

In der Elektromobilität kennt man sich beim TCS bestens aus. Sein Wissen und seine Expertise gibt der grösste Mobilitätsclub des Landes gerne weiter.

TEXT DOMINIC GRAF | FOTO OLIVIER VOGELANG

**E**lektromobilität polarisiert. Die Meinungen über Sinn und Unsinn gehen weit auseinander, und die Informationsflut ist aufgrund der komplexen Thematik, die beim Strommix beginnt und beim Recycling endet, erdrückend. Dennoch fühlt sich gemäss dem TCS-Barometer Elektromobilität die Mehrheit der Schweizerinnen und Schweizer eher gut über das Thema informiert. Aber: Nur vierzehn Prozent der Befragten geben an, sehr gut Bescheid zu wissen. Diese Diskrepanz will und kann der TCS lösen. Eine zentrale Aufgabe des Clubs ist es, seine Mitglieder und die gesamte Schweiz im Mobilitätswandel zu unterstützen und der erste Ansprechpartner zu sein. Egal,

wie banal oder kompliziert die Frage scheint, die Experten des TCS geben gerne Auskunft.

### Telefonische und persönliche Beratung

Die einfachste Möglichkeit, den TCS um Rat zu fragen, ist der Griff zum Telefon. Seit letztem Juli können sich TCS-Mitglieder an die eigens dafür eingerichtete eMobility-Helpline wenden. Unter der Nummer 0844 888 333 beantworten Spezialisten in Form einer Erstauskunft unverbindlich Fragen über sämtliche Themen, welche die E-Mobilität betreffen – zum Beispiel, worauf man beim Kauf des ersten E-Autos achten soll oder was es bei kalten Temperaturen zu beachten gibt.

Personen, die sich tiefer mit der Thematik beschäftigen wollen und eine ausführliche, individuelle Beratung suchen, sind beim TCS ebenfalls an der richtigen Adresse. In der neuen TCS eMobility Lounge erhält man auf Termin eine personalisierte Gesamtberatung zur Fahrzeugwahl, zum Laden unterwegs oder zu Hause oder sogar zur Eigenstromproduktion. Dieser Service ist für TCS-Mitglieder kostenlos. Die erste Lounge dieser Art wird voraussichtlich im Juli dieses Jahres in Bern eröffnet. Anschliessend soll das Konzept auf weitere Standorte in der Schweiz ausgeweitet werden.

### E-Mobilität erleben

Wer nicht nur Fragen hat, sondern auch einmal erfah-

ren will, wie sich ein E-Auto fährt, hat an den TCS eMobility Days die ideale Gelegenheit dazu. Auch in diesem Jahr können die Besucherinnen und Besucher an insgesamt zwölf Standorten in der ganzen Schweiz an einem Tag mehrere Probefahrten mit den neuesten Elektroautos unternehmen. Oftmals ergeben sich genau dann Fragen, an die man sonst nicht denkt. Deshalb werden die Testfahrten stets von Experten begleitet, die vor, während und nach der Fahrt Auskunft geben. Zudem stehen vor Ort Spezialisten des TCS und von Partnerfirmen zur Verfügung, um über Ladelösungen zu Hause oder im Geschäft sowie über Photovoltaikanbindungen zu informieren und zu beraten. ♦

# Pöstler auf der ganzen Welt liefern mit diesen Wagen aus

Die Firma Kyburz in Freienstein (ZH) hat sich ganz dem Elektroantrieb verschrieben und ist in der Schweiz seit 2010 Partner der Schweizerischen Post. Aber nicht nur hierzulande sind die Dreiräder gefragt: In Europa und bis hin zur südlichen Hemisphäre schreibt die Firma eine Erfolgsstory.

TEXT JÉRÔME LATHION



Das elektrische Lastendreirad DXP hat die australische Post überzeugt, und zwar durch einige spezifische technische Anpassungen

**H**undert Prozent elektrisch, also ökologisch. Doch das ist noch nicht alles. Stabil, also sicher; schnell und nachhaltig autonom, langlebig und damit profitabel: Die Lieferdreiräder DPX der Zürcher Firma Kyburz Switzerland (siehe Kasten) sind in unserem Land binnen zehn Jahren zum Symbol der Schweizerischen Post geworden. Aktuell sind rund 6000 Modelle im Verkehr, die jüngsten davon der vierten Generation, mit einer neuen Batterie, die eine grössere Autonomie gewährleistet. Mit einer Nutzlast von 150 Kilogramm – insgesamt 300 Kilogramm mit Anhänger – ist der gelbe Riese gewappnet, um das höhere Liefervolumen der Kleinpakete zu bewältigen, das durch den in der Pandemie angestiegenen E-Commerce entstanden ist. 182 Millionen Pakete wurden 2020 zugestellt, was einer Zunahme von 23,3 Prozent gegenüber 2019 entspricht. Eine Situation, die sich im Ausland weitgehend widerspiegelt, wie die Zahlen des Weltpostvereins (WPV) zeigen. Kyburz Switzerland hat somit einen Markt ausserhalb der Schweiz gefunden, der in den letzten zehn Jahren gewachsen ist. Heute sind rund 10 000 Postzustellfahrzeuge jeden Typs der Marke im Einsatz, von Island (55) nach Ungarn (120) oder Holland (300), von Finnland (630) nach Australien (2110) und Neuseeland (40). Ein Einblick in die eindrucklichsten Neuentwicklungen. ♦

[kyburz-switzerland.ch](http://kyburz-switzerland.ch)

FOTOS KYBURZ SWITZERLAND AG, ZVG







### Deutschland stellt auf «ePedelec» um

Die Deutsche Post, Kundin seit 2009, hat 180 «eTrolleys» der Marke Kyburz in ihrer Flotte. Seit November 2020 prüft das Unternehmen landesweit elf «ePedelects» – neue, speziell für die Kerninnenstädte ausgerichtete Fahrzeuge auf vier Rädern. Das Besondere am deutschen Recht: Das Gefährt fällt in die Kategorie der Zweiräder und kann in allen Gebieten, einschliesslich der Fussgängerzonen eingesetzt und obendrein jungen Arbeitnehmern oder solchen ohne Führerschein anvertraut werden. Komfort, Wendigkeit, grosses Ladevolumen, Energierückgewinnung beim Abwärtsfahren, Reichweite (40 km) und hochwertige Verarbeitung wurden bei den Nutzern, von denen einige bereits mehr als tausend Kilometer zurückgelegt haben, als vorrangige Elemente für ihre Zufriedenheit genannt. Das «ePedelec» stösst bereits in anderen Ländern auf Interesse.

### Autonomer Roboter in Norwegen

Im skandinavischen Königreich besitzt die Post bereits seit 2012 65 «eTrolleys» der Marke Kyburz. Im Herbst 2018, nach dem ersten Test eines autonomen Zuliefergefährts (Nessie I) in der Schweiz, tat sich die Zürcher Firma mit dem norwegischen Unternehmen Buddy Mobility zusammen, um im Auftrag der nationalen Post einen autonomen Zustell- und Sammelroboter zu testen (eTrolley III). Kyburz lieferte Fahrwerk und Fahrtechnik des Gefährts, das den Kontakt mit den Kunden über deren Smartphone herstellt. Vorteil: Der Wagen kann rund hundert Haushalte versorgen und Briefkästen teilweise ersetzen. Er wurde zweimal in Oslo getestet, was ausser in einigen Gebieten mit eingeschränkter Funkverbindung reibungslos verlief. Die Techniker meisterten die Herausforderungen, ohne dass die Leistung oder das Budget des Projekts darunter litten. Das Fahrzeug wurde daraufhin vollständig zugelassen. Eine Studie zeigte, dass die Kunden die Flexibilität sehr schätzten, jedoch wenig geneigt waren, mehr für eine solche Dienstleistung zu bezahlen. Bei Kyburz geht die Forschung derweil weiter, was die Leistungssteigerung für die Postkunden sicherstellt. Auch wenn Pandemiesituation und Budgetbeschränkungen den Entwicklungen und Verkaufsaussichten zurzeit Grenzen setzen.

### «Kangaroo Bonds» in Australien

Nach einem Test im Jahr 2018 verfügt die australische Post bislang über mehr als 2000 DXP-Exemplare. Anfang dieses Jahres wurde das Auftragsbuch um weitere tausend Exemplare erweitert, deren Produktion läuft an. Kurzfristig werden also über 3100 elektrische Zustellfahrzeuge aus der Schweiz den Inselkontinent durchstreifen. Die Nutzer in Down Under begrüssen die sichere Stabilität des Dreirads und die erstaunliche Anpassungsfähigkeit des Fahrzeugs an extreme Temperaturen. Kyburz Switzerland zeigte bei dieser Gelegenheit ihre hohe Anpassungsfähigkeit, indem sie den spezifischen Anforderungen der australischen Post nachkam: Federsitz, ins Armaturenbrett integrierte Anzeige der Rückfahrkamera, zusätzliche Bremslichter sowie ein Ablagefach mit Diebstahlsicherung – nebst anderem. Elemente, die wiederum Inspiration für einen Neuzugang in der Produktpalette des Unternehmens gaben, den DX Cargo, der den DXP auf Stadtgebiet verstärken soll (bis zu 1 m<sup>3</sup> Transportvolumen, 100 km Reichweite, 45 km/h). In der Schweiz führt die Post bereits Tests durch, die nicht länger als drei Monate dauern sollten: «Kyburz kennt unsere Bedürfnisse inzwischen gut und weiss, sich flexibel darauf einzustellen», verrät Oliver Flüeler, Mediensprecher des gelben Riesen.



### KYBURZ SWITZERLAND AG IN KÜRZE

Die 1991 von Martin Kyburz gegründete Kyburz Switzerland AG hat ihren Sitz in Freienstein (ZH). Das Unternehmen beschäftigt dort über 150 Mitarbeiter, die in der Entwicklung und Produktion von Elektrofahrzeugen für Zustellbetriebe, Industrie und Privatpersonen tätig sind. 2019 wurde in Embrach (ZH) eine neue Produktionshalle eröffnet. Um den Anforderungen des Marktes zu entsprechen, verfügt Kyburz über vier Niederlassungen, 81 Servicecenter und 47 Wiederverkäufer auf drei Kontinenten. Derzeit sind weltweit über 22 000 Fahrzeuge der Marke unterwegs. 2011 verlieh ihr die Post den Innovationspreis, bevor sie 2013 eine Briefmarke mit dem elektrischen Lastendreirad DXP herausgab. Ebenfalls im Jahr 2013 wurde Kyburz Switzerland AG vom Magazin Bilanz zum innovativsten Unternehmen der Schweiz gewählt.





Mit Lastenvelos sind auch Gross-einkäufe möglich

# Liefern ohne Emissionen

Die Mobilitätsakademie des TCS will die Zukunft der Mobilität gestalten. Wie diese konkret aussehen könnte, zeigt sich an zwei spannenden Projekten des Mobilitäts-Think-Tanks.

TEXT DINO NODARI

**D**ie Experten sind sich sicher: Die Zukunft der Mobilität wird elektrisch sein. Bei den Autos ist das zum Teil schon heute sichtbar. Nun aber rücken vermehrt auch Transportfahrzeuge in den Fokus. Das gilt insbesondere für den urbanen Raum, also in den Städten und Agglomerationen. Denn gerade hier

sorgen die Lieferfahrzeuge für Emissionen, und sie beanspruchen viel Platz.

## Gemeinschaftlich nutzen

Der Veränderungsdruck im Verkehr nahm in den letzten Jahren massiv zu, und die Corona-Pandemie scheint diesen Druck

«Die Corona-Pandemie ist zweifelsohne auch eine Mobilitätskrise.»

Jörg Beckmann, Direktor der Mobilitätsakademie des TCS

noch zu verschärfen. «Die Corona-Pandemie ist zweifelsohne auch eine Mobilitätskrise. Wie jede Krise zwingt sie Gesellschaften zur Reflexion und Erneuerung. Umso mehr, als dass die Mobilität sich auch schon bereits vor der Pandemie – angesichts des zwingend erforderlichen ökologischen Strukturwandels des gesamten Verkehrssektors – in einer grossen Veränderungsphase befand», sagt Jörg Beckmann, Direktor der Mobilitätsakademie des TCS. Beckmann ist überzeugt, dass die Mobilität von morgen nur eine kollaborative

sein wird, also eine, in der Verkehrsanbieter eng miteinander kooperieren und die Nutzer von Verkehrsmitteln diese auf vielfältige Art gemeinschaftlich nutzen und besitzen.

Wie diese gemeinschaftliche Nutzung aussehen könnte, zeigt sich beim E-Cargobike-Sharing Carvelo2go sehr gut. Dieses Angebot gibt es in der Schweiz seit nunmehr sechs Jahren in verschiedenen Städten und Gemeinden. Schon mehr als 23 000 Nutzerinnen und Nutzer gibt es, die über die App «carvelo2go» oder über die Webseite Velos buchen. Mit den elektrischen Lastenvelos lassen sich grössere Einkäufe gut auch ohne Auto erledigen. Die Lasten-



Die Velos können per App gemietet werden



velos können zu einem günstigen Stundentarif gemietet und bei den angegebenen Stellen abgeholt und zurückgebracht werden. Heute sind dies oft Läden, Bars oder Bäckereien.

## Akku im Kasten

Seit November hat die Mobilitätsakademie auch eine Carvelobox in Betrieb. In der Nähe des Bahnhofs Bern steht ein Kasten, in dem der Akku und der Schlüssel für die Fahrt mit dem E-Cargobike bereitliegen. Der Kasten lässt sich durch Eintippen eines automatisch generierten Codes öffnen. So sind längere Öffnungszeiten möglich, und bei der Abholung gibt es keine Wartezeit. Nach dem Gebrauch werden Akku und Schlüssel einfach wieder in

den Kasten gelegt. Die Carvelobox gibt es momentan in Bern und Lausanne sowie ab Mai auf dem Areal Suurstoffi in Rotkreuz. Gerade in Siedlungen ist dieses System sehr gut geeignet, und die Mobilitätsakademie will dieses Angebot ausbauen.

## Kleintransporter

Die Corona-Pandemie hat gerade bei Lieferservices und E-Commerce zu einem rasant wachsenden Markt geführt. Hinzu kommt die wachsende Nachfrage nach emissionsfreien und stadtverträglichen Logistikkonzepten, und hier setzt ein neues Projekt der Mobilitätsakademie an. Mit Smargo werden neu in den Städten Basel, Bern und Lausanne auch elektrische Kleintransporter im

Sharing-Betrieb angeboten. So etwa der elektrische Kleintransporter Goupil G4, das Dreirad Kyburz DXS 5.0 oder eine elektrische Riksha. Die Fahrzeuge eignen sich zum Transport von

Gütern über kürzere Distanzen. Die Kleintransporter lassen sich ebenfalls über die Plattform carvelo2go.ch buchen. Vorerst ist ein zwölfmonatiger Testbetrieb vorgesehen. ♦

## AKADEMIE UND VERBAND

Die Mobilitätsakademie ist eine Tochtergesellschaft des Touring Club Schweiz. Als Think- und Do-Tank für Neue Mobilität ergründet sie seit 2008 die Transformationspfade des Schweizer Verkehrssektors. Sie erforscht, erarbeitet und erprobt nachhaltige Planungskonzepte und Geschäftsmodelle für eine zukunftsfähige Mobilität. Seit 2012 führt sie die Geschäftsstelle des von ihr initiierten Verbands Swiss eMobility.

Der Verband unterstützt die Schaffung der politischen und institutionellen Grundlagen für die Entwicklung der Elektromobilität in der Schweiz. Sehr gefragt ist etwa die neutrale und kostenlose Beratung für Unternehmen in Sachen Elektromobilität. Denn vom Elektromobilitätstrend profitieren auch Firmen. Das Projekt wird vom Verband in Zusammenarbeit mit dem Bundesamt für Energie durchgeführt.



Kleintransporter wie etwa dieser Goupil G4 können neu gemietet werden

Impressum Touring eMotion: **Herausgeber:** Touring Club Schweiz, Postfach 820, 1214 Vernier (GE); **Chefredaktor:** Felix Maurhofer; **Stv. Chefredaktoren:** Dino Nodari, Marc-Olivier Herren; **Redaktion:** Jérôme Lathion, Juliane Lutz, Dominic Graf; **Art Director:** Alban Seeger; **Fotograf/Bildredaktion:** Emanuel Freudiger; **Layout:** Andreas Waber, Stephan Kneubühl, Sara Bönzli, Mathias Wyssenbach; **Redaktionsassistent:** Susanne Troxler (D), Michela Ferrari (I), Tania Folly (F); **Korrespondenzadresse:** Redaktion Touring, Maulbeerstrasse 10, 3001 Bern, +41 58 827 35 00, touring@tcs.ch; **Auflage:** Deutsche Ausgabe: 697 097; **Totalauflage:** 1133 461; **Verlag/Medienmarketing:** Reto Kammermann; **Inserate:** Cumi Karagülle, Roger Müller, Chantale Hofer, verlag@tcs.ch. Alle Texte und Fotos sind urheberrechtlich geschützt. Nachdruck, auch auszugsweise, nur mit schriftlicher Genehmigung des Verlages. Für unverlangte Manuskripte wird jede Haftung abgelehnt. **Herstellung:** Swissprinters AG, Brühlstrasse 5, 4800 Zofingen, 058 787 30 00.





# e-Bike-tours.ch

Die schönsten Touren Europas in bester Gesellschaft



Einzigartige Routen & erfahrene e-Bike-Reiseleiter

Überschaubare Gruppen & ausgezeichnete Hotels

Topmoderne Reisedcars & Veloanhänger

Kultur, Genuss & beste Gesellschaft

Zentrale Einsteigeorte mit Parkmöglichkeiten

Unterwegs mit dem eigenen oder dem Miet-e-Bike

## Die schönste Art aktiv zu entspannen!

Liebe Reise-Freunde

Wer mit dem e-Bike unterwegs ist, fährt nicht nur mit Strom, sondern immer mehr auch «mit dem Strom»! Das e-Bike ist der grosse Mobilitäts-Megatrend der vergangenen Jahre und von unseren Strassen nicht mehr wegzudenken. Mobiler trotz weniger Anstrengung, gesund und umweltfreundlich!

Die Vorteile des Elektrowelos kommen auf Reisen ganz besonders zum Tragen. Eine längere Etappe oder eine Steigung? Dank Unterstützung des Elektromotors kein Problem. Gegenwind? Mit dem e-Bike geniessen Sie den Fahrtwind, ohne grosse Kraftanstrengung. Leistungsdruck innerhalb der Gruppe? Kein Thema!

Nie zuvor hat Velofahren so viel Spass gemacht! Alles wird leichter, alles wird lockerer. Was bleibt ist ein intensives und unvergessliches Reiseerlebnis! Gemütliche Tagesetappen mit viel Zeit für die schönsten Erlebnisse und kulinarischen Köstlichkeiten am Wegesrand.

Buchen Sie jetzt Ihre erste e-Bike Reise und freuen Sie sich auf die schönste Art, aktiv zu entspannen!

Herzlich  
Ihr e-Bike-tours.ch Team



**Gemütlich unterwegs zu den schönsten Zielen Europas & der Schweiz: z. Bsp.**  
Sonniges Südtirol ♦ Von Prag nach Dresden  
♦ Zauber der Provence ♦ Zwei Räder & zehn Seen  
♦ Die Perlen Flanderns ♦ Tour de Romandie ♦  
Traumpfade der Toskana ♦ Maas & Ardennen ♦  
Faszination Rheintal mit Bündner Herrschaft ♦ u.v.m.

>>>> Bestellen Sie jetzt den Katalog!

## e-Bike-Strecken:

Unsere Touren führen meist entlang der Donau, flach oder leicht bergab. Der Donauradweg ist bestens ausgebaut, ohne motorisierten Verkehr. Kurze Abschnitte verlaufen auf Nebenstrassen.

7 Reisetage  
5 e-Bike-Touren

252  
km



Weltberühmter Wiener Prater

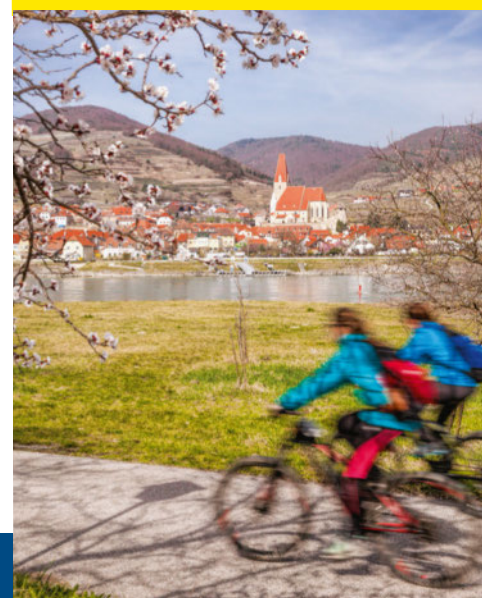


Wunderschönes Stift Melk

## Ihre Reisedaten:

26. Juni - 2. Juli 2021

25. Sept. - 1. Okt. 2021





# An der schönen blauen Donau

Der Klassiker: von Linz durch die herrlichen Weinberge der Wachau bis nach Wien!



Alles 4-Sterne-Hotels!

inkl. Eintritte & Verkostungen!

Fr. 1595.-

**Der Donauradweg gehört zu den schönsten und beliebtesten Radstrecken Europas. Unsere Tour startet in Linz, von wo aus wir entspannt flussabwärts durch die liebeliche Wachau rollen Richtung Wien. Freuen Sie sich unterwegs auf eine unbeschreiblich schöne Landschaft, die uns mit Weinbergen und Marillenbäume, verträumten Städtchen und verwunschenen Burgen verzaubern wird!**

## Ihr tolles Reiseprogramm:

### 1. Tag, Samstag – Anreise

Fahrt im modernen Reisebus nach Linz. Nachtessen im Hotel.

### 2. Tag, Sonntag – Linz – Steyr – Enns

Von Linz radeln wir gemütlich nach Steyr mit seiner wunderschönen Altstadt. Nach der Mittagspause folgen herrlich dem Fluss Enns entlang bis zum gleichnamigen Ort. Enns ist ein der ältesten Orte Österreich und wird Sie verzaubern. Anschliessend Rückfahrt mit dem Car nach Linz und freier Abend.

*e-Bike-Strecke: 56 km*

### 3. Tag, Montag – von Au nach Melk

Der Car bringt uns nach Au an der Donau, wo wir auf unsere e-Bikes steigen. Meistens direkt an der Donau entlang rollen wir durch den wildromantischen Struden- und Nibelungengau in die Wachau bis nach Melk, unserem heutigen Tagesziel. Nachtessen im Hotel.

*e-Bike-Strecke: 71 km*

### 4. Tag, Dienstag – Melk-Krems-Dürnstein

Vorbei an der berühmten Ruine Aggstein pedalen wir flussabwärts nach Krems. Hier erfahren wir in einer Bio-Balsamico-Manufaktur alles über die Herstellung des Essigs. Wir fahren weiter nach Dürnstein, wo wir bei herrlicher Aussicht ein Safran-Gugelhupf mit einem Tässchen Safran-Kaffee

geniessen. Eine kurze Strecke bleibt noch bis zum Stift Dürnstein, von wo uns der Car zurück ins Hotel nach Melk bringt. Nachtessen im Hotel.

*e-Bike-Strecke: 51 km*

### 5. Tag, Mittwoch – Melk-Tulln-Wien

Den heutigen Tag starten wir mit der Besichtigung des berühmten Stift Melk, der grössten Klosteranlage des österreichischen Barocks. Mit dem Car geht es dann weiter nach Zwentendorf, wo wir zur heutigen Etappe starten. Wir gleiten entlang der Donau bis nach Tulln, bekannt für seine sehenswerten Gärten. Nach der Mittagspause überqueren wir die Donau und radeln bis in die Hauptstadt Wien hinein. Nachtessen im Hotel.

*e-Bike-Strecke: 53 km*

### 6. Tag, Donnerstag – Wien & Umgebung

Bei einer Stadtführung mit dem Car erleben wir am Morgen die Höhepunkte Wiens. Die Stadtrundfahrt endet in Grinzing, wo wir zu unserer letzten Tour mit den e-Bikes starten. Wir fahren über Nussdorf zum herrlichen Aussichtspunkt auf dem Kalenberg. Von dort pedalen wir weiter Richtung Klosterneuburg und an der linken Donauseite zurück zu unserem Hotel. Das Abschiedessen geniessen wir im Schweizerhaus, direkt am Wiener Prater.

*e-Bike-Strecke: 21 km*

### 7. Tag, Freitag – Heimreise

Nach dem Frühstück treten wir die Heimreise an

## Leistungen - Alles schon dabei!

- Reise im modernen Gössi-Car
- Transport der e-Bikes im professionellen Anhänger
- 2 Übernachtungen im Hotel Courtyard by Marriott \*\*\*\*s, Linz
- 2 Übernachtungen im Hotel zur Post \*\*\*\*, Melk
- 2 Übernachtungen im Hotel Roomz Vienna Prater \*\*\*\*, Wien
- 6 x Frühstück im Hotel
- 4 x Nachtessen im Hotel
- 1 x Nachtessen im Restaurant Schweizerhaus am Prater
- Eintritt & Besichtigung Stift Melk
- Besuch Balsamico Manufaktur mit Verkostung
- Führung Safran-Manufaktur mit Verkostung (Gugelhupf & Safran-Kaffee)
- Interessante Stadtführung in Wien
- Sämtliche e-Bike-Touren gemäss Programm
- Zwei erfahrene e-Bike-Reiseleiter während sämtlichen Touren
- Gratis: Jeder Teilnehmer erhält ein e-Bike-tours.ch Shirt geschenkt!

## Unser Sonderpreis für Sie:

Preis pro Pers. im Doppelzimmer

**in 4-Sterne-Hotels Fr. 1595.-**

### Nicht inbegriffen/zusätzlich wählbar:

Einzelzimmerzuschlag nur Fr. 225.-  
Auf Wunsch: Miet-e-Bike: ab Fr. 30.- pro Tag  
Buchungsgebühr: Fr. 20.- pro Person  
(entfällt bei Online-Buchung)

**Einsteigeorte:** Horw, Bern & Spreitenbach

Buchen Sie einfach unter **Tel. 0848 00 77 66** oder **www.e-Bike-tours.ch**

# CILO – Die Legende ist elektrifiziert zurück!



- Fazua Evation Mittelmotorantrieb
- Sanfte und natürliche Unterstützung
- Kein unnatürlicher Widerstand über 25 km/h
- Elegantes und schlichtes Design
- Rahmen für alle Körpergrößen (53/57/61 cm)

**EXKLUSIV  
FÜR TCS-  
MITGLIEDER**

CILO – seit 1904

**E-ROADBIKE  
CILO ALPINCROSS CRU°06**

für **CHF 3990.–**  
inkl. Gutschein

statt ~~CHF 4990.–~~  
In Weiss oder Grau erhältlich

Infoline-Nr.  
**044 545 20 00**



## IHR TCS-GUTSCHEIN

IM WERT  
VON CHF **1000.–**

Exklusiv für das E-Roadbike Cilo Alpincross CRU°06



**GRATIS  
PROBEFAHREN**

**Coupon ausfüllen, ausschneiden und in einer der über 30 m-way Filialen abgeben.**

Online-Bestellung auf [m-way.ch](http://m-way.ch) mit Rabattcode: TCStouringalpincross0521

Vorname:

Name:

Adresse:

PLZ/Ort:

E-Mail-Adresse:

Datum/Unterschrift:

Solange Vorrat, nicht kumulierbar mit anderen Aktionen und Rabatten. Nur gültig auf das E-Roadbike Cilo Alpincross CRU°06 in einer der 30 m-way Filialen oder im Webshop unter [m-way.ch](http://m-way.ch). Ein Rabattcode pro Mitglied und Kauf. Es gelten die AGB der Swiss E-Mobility Group (Schweiz) AG. Exklusiv für TCS-Mitglieder. Der Rabatt ist gültig von 1. bis 31. Mai 2021.

 [m-way.ch](http://m-way.ch)

**mway**



E-BIKE-NEUHEITEN 2021

# Viel Drehmoment und Leistung

Auch 2021 ist die Palette der E-Bike-Neuheiten sehr gross. Kaum ein Hersteller, der von Gravelbikes bis zu E-Mountainbikes nicht mit einer Innovation oder Verbesserung aufwarten würde. Eine Tendenz zeichnet sich aber klar ab: Die Akkukapazitäten werden grösser und die Motoren stärker und leichter. Immer mehr Hersteller legen auch viel Wert auf die Optik und die Vollintegration der Kabel.

## CANNONDALE TOPSTONE NEO CARBON LEFTY

Das Gravelbike kommt mit der Lefty-Gabel daher, hat, wie es sich gehört, eine Federgabel und die bewährte Kingpin-Federung im Sattelrohr. Es ist für lange Touren auf gemässigten Offroadstrecken ausgelegt. Das Rennrad ist in verschiedenen Ausstattungen erhältlich.

Motor: 250 W; Batterie: 500 Wh; Schaltung: 11 Gänge; Gewicht: 18 kg; Preis: ab 6589 Fr. [cannondale.com](http://cannondale.com)



## BERGAMONT E-HORIZON WAVE

Mit einem neu entwickelten Rahmen kommt das beliebte E-Trekkingbike in die Läden. Der Akku ist integriert, welcher die Energie für den Bosch-Performance-Line-Motor liefert. Das Bike ist auch als Tiefeinsteiger erhältlich.

Motor: 250 W; Batterie: 625 Wh; Schaltung: 12 Gänge; Gewicht: 27 kg; Preis: ab 2600 Fr. [bergamont.com](http://bergamont.com)



## MOUSTACHE SAMEDI 27 WIDE 6

Ein kompaktes Volks-E-Mountainbike für den leichten Traileinsatz. Auffallend sind die Laufräder mit asymmetrischen Speichen und die gutmütige Dämpfung.

Motor: 250 W / 85 Nm; Batterie: 625 Wh; Schaltung: 12 Gänge; Gewicht: 23,5 kg; Preis: ab 5999 Fr. [moustachebikes.com](http://moustachebikes.com)



### CENTURION COUNTRY R2601

Mit einem komplett überarbeiteten und aufgeräumten Rahmen kommt das Backcountrybike daher. Es hat einiges an Federweg zu bieten und fährt sich komfortabel.

Motor: 250 W; Batterie: 625 Wh; Schaltung: 11 Gänge; Gewicht: 26,3 kg; Preis: ab 4100 Euro. [centurion.de](http://centurion.de)

### ORBEA RISE E-MOUNTAINBIKE

Das vollgefederte E-Mountainbike in Vollcarbon ist ein Leichtgewicht und bringt nur sechzehn Kilogramm auf die Waage. Angetrieben wird das Fully mit einem Shimano-EP8-Motor.

Motor: 250 W / 85 Nm; Batterie: 360 Wh; Schaltung: 12 Gänge; Gewicht: 16 kg; Preis: ab 5999 Euro. [orbea.com](http://orbea.com)



### TREK POWERFLY FS 4 EQUIPPED

Als ein Fully für Pendler positioniert Trek dieses mit Licht, Schutzblechen und Gepäckträger ausgerüstete Bike. Damit sind auch ruppige Wege kein Hindernis.

Motor: 250 W / 85 Nm; Batterie: 625 Wh; Schaltung: 10 Gänge; Gesamtgewicht: 27 kg; Preis: ab 5399 Fr. [trekbikes.com](http://trekbikes.com)



### RIESE & MÜLLER PACKSTER 70 TOURING

Das beliebte Familiencargobike bietet viel Variabilität und cleveres Cargozubehör. Hohe Fahrstabilität und sicheres Handling zeichnen es aus.

Motor: Bosch Cargo Line, 250 W; Batterie: 500 Wh; Schaltung: 11 Gänge; Gewicht: 40,9 kg; Preis: ab 6869 Fr. [r-m.de](http://r-m.de)







## SCOTT SILENCE ERIDE EVO SPEED

Das S-Pedelec fällt durch seinen edel gestalteten Alurahmen und den Riemenantrieb auf. Ein Pendlerbike mit guter Sicherheitsausstattung.

Motor: 250 W / 85 Nm; Batterie: 1125 Wh; Schaltung: Enviolo SP; Gewicht: 28 kg; Preis: ab 6499 Fr. [scott-sports.com](http://scott-sports.com)

## FLYER GOTOUR 3

Dieses vielseitige Bike ist sowohl Kindertaxi als auch Tourenvelo. Kombiniert mit dem Anhänger wird es zum Kleintransporter inklusive Frontgepäckträger.

Motor: 250 W; Batterie: 630 Wh; Nabenschaltung: 5 Gänge; Gewicht: 33 kg; Preis: ab 4899 Fr. Flyer-Kinderanhänger: Zuladung: 54 kg; Zuladung Gepäckfach: 5 kg; Preis: 1219 Fr. [flyer.ch](http://flyer.ch)

## SCHINDELHAUER HEINRICH ENIVOLO

Mit diesem Citybike lässt es sich mit 25 km/h stilvoll durch die Stadt cruisen. Der Hersteller setzt auf hochwertige Komponenten und Automatikschaltung.

Motor: 250 W / 65 Nm; Batterie: 500 Wh; Schaltung: Enviolo, automatisch; Gewicht: 24,7 kg; Preis: ab 4995 Euro. [schindelhauebikes.com](http://schindelhauebikes.com)



## ORBEA VIBE H10

Eleganz und Leichtigkeit sowie voll verbaute Kabel machen das Vibe zu einem echten Hingucker.

Motor: 250 W / 85 Nm; Batterie: 248 Wh; Schaltung: 12 Gänge; Gewicht: k. a.; Preis: ab 3499 Fr. [orbea.com](http://orbea.com)



## TERN GSD S10

Dank des überarbeiteten Rahmens mit eingeknicktem Oberrohr ist der Einstieg nun einfacher als beim Vorgänger. Für viel Fahrkomfort sorgen die Federgabel und die gefederte Sattelstütze. Der hintere Teil des Rahmens macht das Bike zum Lastenvelo.

Motor: Bosch Cargo Line, 250 W; Batterie: 500 Wh; Schaltung: 10 Gänge; Gesamtgewicht: 200 kg; Preis: ab 4999 Fr. [ternbicycles.com](http://ternbicycles.com)



# touringshop.ch

Einfach und bequem von Zuhause aus bestellen

## E-BIKE SPORT-E

Mitgliederpreis: CHF 2090.-/Stück

Nichtmitgliederpreis: CHF 2690.-/Stück

Art.-Nr. 228 103 05 blau

Art.-Nr. 228 854 05 weiss

(Lieferkosten CHF 79.-)



**SPEED·E**



### Allgemein

- Geeignet für Körpergrössen von 160–178 cm
- Ladegerät inklusive, 4 h Ladezeit, Batterie kann direkt am E-Bike geladen werden, ist aber auch entnehmbar; wird **100% fahrfertig** geliefert
- Wenn der Akku leer ist, kann das E-Bike dank **Leerlaufkupplung wie ein normales Velo gefahren werden**
- Garantie: 24 Monate auf komplettes E-Bike (ausser Verschleisssteile), Bring-In

### Akku

- Akkutyp: **630 Wh** Li-Ion, 36 V/17,5 Ah
- Max. Reichweite: 40–90 km (je nach Fahrergewicht, Gelände etc.)

### Motor/Antrieb

- Motor: Bafang Hinterradnabenmotor, 25 km/h, sehr leise und effizient
- Leistung: **350 W**; Schaltwerk: 11-Gang **Shimano** Deore

### Fahrwerk

- Rahmenmaterial: Aluminium; Rahmengrösse: 48 cm
- Bereifung: Schwalbe Marathon Plus; Federung: **Suntour E-Bike Federgabel**
- Bremsen: **Shimano hydraulische Scheibenbremsen**
- Beleuchtung: Spannungsversorgung über E-Bike-Akku, wird über Display gesteuert
- Display: LCD, 5 Unterstützungsstufen, Licht ein/aus, Km/h-Anzeige, Km-Zähler
- Gewicht: Fahrbereit 27 kg

PREIS:  
CHF **2090.-**  
ERSPARNIS:  
CHF 600.-



Bestellen unter: [www.touringshop.ch](http://www.touringshop.ch) oder Tel. 032 675 00 80  
Bitte TCS-Mitgliederkarte bereithalten.





# UNTERWEGS SCHWEIZER SOLARSTROM TANKEN.



## Schweizer Solarstrom tanken Sie bequem an den AGROLA Schnell-Ladestationen.

Während des kurzen Ladevorgangs geniessen Sie Ihre  
Pause im Shop: Einkaufen, Kaffee trinken, WLAN nutzen  
– und schon sind Sie und Ihr Auto bereit für die Weiterfahrt.



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

App installieren und  
sofort die nächste AGROLA  
Schnell-Ladestation finden.



# Die breiteste Palette elektrifizierter SUVs.

On to better.



**All-new TUCSON Hybrid 4×4 und Plug-in Hybrid  
KONA Hybrid und KONA Electric  
New SANTA FE Hybrid und Plug-in Hybrid  
NEXO Fuel Cell.**

[hyundai.ch/esuv](https://hyundai.ch/esuv)  
#NextAwaits



**5** JAHRE  
**WERKSGARANTIE KM  
UNLIMITIERT**<sup>1</sup>

**8** JAHRE  
**ODER 160 000 KM  
BATTERIE  
GARANTIE**<sup>2</sup>

<sup>1</sup> Die europäische Hyundai 5-Jahres-Werksgarantie ohne Kilometerbeschränkung gilt nur für Fahrzeuge, welche ursprünglich vom Endkunden bei einem offiziellen Hyundai-Partner (in der Schweiz und dem Europäischen Wirtschaftsraum) erworben wurden, entsprechend den Bedingungen im Garantiedokument. – <sup>2</sup> Auf Hochvolt-Batterien gilt eine Garantie von 8 Jahren oder 160 000 km. – Mehr Infos auf [hyundai.ch/garantie](https://hyundai.ch/garantie)