



touring

Sonderheft
#1 | 2022

eMotion

10

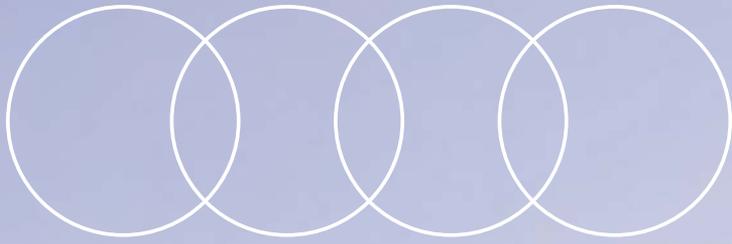
aufregende
E-Neuheiten von
Audi bis Dacia

E-MOBILITÄT OHNE GRENZEN

Die Services und Ratschläge
des TCS im Überblick

BEGEHRTE STROMER

FAHR mit dem STROM



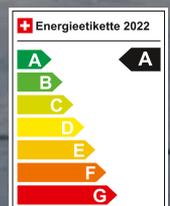
Aus Ideen entsteht Zukunft.

Der rein elektrische Audi RS e-tron GT.



Future is an attitude

Audi RS e-tron GT, 598 PS, 24,2 kWh/100 km, 0 g CO₂/km, Kat. A



Diese E-Neuheiten
werden für
Furore sorgen

7



29

Mobilität beginnt
zu Hause



20

Jetzt kommen
die Elektrotöffs



EDITORIAL

Die Innovationskraft der E-Mobilität bleibt hoch

Schlag auf Schlag folgen die Innovationen in der E-Mobilität. Das von E-Autos über E-Bikes bis zu E-Motorrädern. Noch vor ein paar Jahren war die Auswahl an E-PWs dürftig. Heute hat praktisch jeder Hersteller einen Stromer in seinem Portfolio, und die Verkaufszahlen zeigen Tendenz nach oben. In der vorliegenden «eMotion»-Ausgabe präsentieren wir den Leserinnen und Lesern eine Auswahl an Neuheiten, erklären, warum E-Töffs bis 20 km/h boomen, und schauen auch in die Zukunft. An vorderster Front bietet der TCS Leistungen, Beratungen und Produkte im Umfeld der E-Mobilität an. Ein Augenschein in der TCS eMobility Lounge in Ostermundigen ist in jeder Hinsicht einen Besuch wert.

Felix Maurhofer
Chefredaktor

7 Autoneuheiten 2022

Was dem «Touring»-Experten aufgefallen ist

11 Hyundai Ioniq 5

Ein elektrisches Modell wurde zum «Auto des Jahres» gewählt

12 Die E-Mittelklasse

Vier Elektroautos im grossen Vergleichstest: Was taugen sie?

16 E-Fuels und Wasserstoff

Empa-Experte Christian Bach im Interview

19 Der TCS-Experte

Eignen sich Stromer auch als Zugfahrzeuge?

20 E-Motorräder

Töffhersteller bauen nun auch gute Elektromotorräder

22 E-Bike-Bestseller

Tiefensteiger bieten gerade im E-Bike-Bereich viele Vorteile

24 Ohne Ladehemmung

Der TCS berät und unterstützt seine Mitglieder

26 Zukunft der Mobilität

Warum kaufen Herr und Frau Schweizer E-Autos?

29 Das Leben erleichtern

Wie der TCS auf die sich verändernde Umwelt reagiert

COVER-CREDITS:

Foto: Pia Neuenschwander
Maske: Jarmila Kovacovsky
Model: Fabia
Agentur: Option Model Agency

TCS Helpline
Elektromobilität:
0844 888 333



Wir haben das Rad nicht neu erfunden.

Aber den Service. Mit der TCS Velo Versicherung profitieren TCS-Mitglieder exklusiv von umfassendem Schutz für alle Velos und E-Bikes in ihrem Haushalt – egal, was passiert. Immer.



**Europaweiter
Kaskoschutz**



**Schweizweite
24-h-Pannenhilfe**



**Europaweiter
Diebstahlschutz**

Online abschliessen!



Zur TCS Velo Versicherung:
tcs.ch/velo



Die Spannung steigt

Elektroautos treiben nicht nur die Energiewende voran.
Als wichtiger Bestandteil der mobilen Gesellschaft wecken sie
mit ihrer faszinierenden Technik auch Begehrlichkeiten.

FOTO PIA NEUENSCHWANDER



Profitieren mit TCS Benefits



ReifenDirekt.ch

2%
Cashback

Europas führender Internet-Reifenhändler

Reifendirekt.ch bietet ein breites Reifensortiment für PKW, Motorräder, LKW, Busse und Velos, sowie Spezialreifen, Komplettträder, PKW-Ersatzteile und -Zubehör, Motoröl und Batterien. **TCS-Mitglieder profitieren von 2% Cashback.**



carvelo 2go
eCargo-Bike Sharing

50%
Rabatt

Für Kisten, Kinder & Co.

Ob Einkäufe, Gepäck, Ihre Umzugskartons oder Kinder. Mit den elektrischen Lastenvelos transportieren Sie ganz leicht von A nach B. Bis zu 100 kg schwer, bis zu 50 km weit. Und umweltfreundlich! **Als TCS-Mitglied erhalten Sie 50% Rabatt.**



TCS eCharge

5%
Rabatt

Dauerhaft sparen beim Aufladen

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



Hotels.com™

3%
Cashback

Hotels weltweit buchen

Wählen Sie aus über 365'000 unabhängigen Hotels rund um den Globus oder renommierten Hotelketten Ihr Lieblingshotel aus. **Bei Hotels.com buchen Sie als TCS-Mitglied mit 3% Cashback.**



Marché
RESTAURANT

10%
Rabatt

Wie auf dem Marktplatz

Frische und erstklassige Lebensmittel, wohltuendes Ambiente, charmantes Personal: Ein Besuch in einem Marché-Restaurant ist ein Erlebnis für die Sinne und sorgt für Erholung. **TCS-Mitgliedern profitieren von 10% Rabatt.**



softcarwash

CHF
2.-
Rabatt

Soft zum Auto, gnadenlos zum Schmutz

Softcarwash gehört mit 32 bedienten Anlagen zu den grössten Anbietern von Waschstrassen in der Schweiz. **TCS Mitglieder erhalten CHF 2.- Rabatt auf die Autowäsche.**

Alle Angebote auf benefits.tcs.ch und in der TCS-App. Jetzt downloaden:



Die spannendsten E-Neuheiten des Jahres

Elektroautos sind gefragter denn je, und das dürfte sich in diesem Jahr durch viele spannende Modelle noch akzentuieren. Die SUV behalten zwar ihre dominante Position, die Technik verbreitet sich aber in allen Autosegmenten. Das zeigte sich auch an der Verleihung zum «Auto des Jahres» in Europa und der Schweiz.

TEXT MARC-OLIVIER HERREN



VW ID.BUZZ

Der legendäre VW-Bus ist zurück. Und das auf die schönste Art, denn er wird vom rundlichen Aussehen seines illustren Vorfahren T1 von 1950 inspiriert. Aber die Nostalgie endet hier auch schon. Der VW ID. Buzz beruht auf der modularen elektrischen Plattform von Volkswagen. Er übernimmt eine Batterie mit einer Nettoleistung von 77 Kilowattstunden und einen 204-PS-Motor, der hinten untergebracht ist. Daher verfügt dieses 4,71 Meter lange Auto über einen sehr kleinen Wendekreis (11,1 m). Erhältlich ab Herbst.

KIA EV6

Dieser Crossover ist das erste koreanische Modell, das den begehrten Preis «Auto des Jahres 2022» gewinnen konnte, welcher von einer Jury aus 59 europäischen Journalisten verliehen wird. Der Kia EV6 liegt damit vor dem Renault Mégane E-Tech und seinem Pendant Hyundai Ioniq 5. Diese Auszeichnung belohnt die Fortschritte, welche die Hyundai-Kia-Gruppe, deren zwei Crossover von einem 800-Volt-Ladesystem profitieren, gemacht hat. Der EV6 unterscheidet sich vom Ioniq 5 durch seinen kürzeren Radstand und sein gewagtes Styling.



BMW i4

Das ist die bayerische Antwort auf den überragenden Erfolg des Tesla 3. Diese fünftürige Coupé-Limousine mit 4,78 Metern Länge wird in einer Version mit grosser Reichweite (590 km, WLTP; 84-kWh-Batterie) angeboten, während das Spitzenmodell M50 mit Allradantrieb auf Fahrleistungen setzt. Seine Gesamtleistung von 544 PS treibt es in der Funktion Sport-Boost in 3,9 Sekunden von 0 auf 100 km/h. Das gemütliche Interieur verwendet Elemente aus natürlichen und recycelten Materialien.



RENAULT E-TECH

Ohne irgendeine Verbindung mit der Verbrennerversion verkörpert der Mégane E-Tech die dritte Generation der elektrischen Modelle von Renault. Dieser Kompakte mit eigenständigem Design hat den Titel «Auto des Jahres 2022» nur knapp verpasst. Die sechzig Kilowattstunden der Lithium-Ionen-Batterie mit neuer Technik sorgen für eine WLTP-Reichweite von 470 Kilometern. Sein 220-PS-Motor versprechen Dynamik: Von 0 auf 100 km/h geht es in 7,4 Sekunden. Der auf 38 500 Franken festgelegte Preis ist attraktiv.



SMART #1

Der Hersteller des ikonischen Microcars begeht eine Palastrevolution. Ausser der Tatsache, dass die Produktion in Lothringen zugunsten von China aufgegeben wird, tritt Smart mit einem Kompakt-SUV in eine neue, gänzlich elektrische Ära ein. Man ist weit weg von den 2,70 Metern des Stadtflohs, den man in den kleinsten Ecken parken konnte und der bei seiner Einführung 1997 eine Sensation war. Der Übergang zum Voll-elektrischen sowie zum Voll-digitalen wird durch das Zeichen # symbolisiert, welches ab jetzt den Bezeichnungen der neuen Produkte von Smart vorangestellt wird.



MERCEDES-BENZ EQE

Das Label EQ der deutschen Marke macht sich in allen Segmenten breit, vom kompakten SUV EQA bis zum opulenten fünftürigen Coupé EQS. Eine der grössten Neuheiten dieses Jahrgangs ist die viertürige Limousine EQE. Weniger lang als der EQS, mit dem er die Plattform teilt, misst dieses Auto 4,95 Meter. Dieses Modell wird von der AMG-Version angeführt, dessen Leistung bei 687 PS gipfelt, mit einem Drehmoment von wahn-sinnigen 1020 Newtonmetern.



SUBARU SOLTERRA

Der Verwahrer der Boxermotoren vollbringt den Sprung zur Elektromobilität mit dem Modell Solterra. Dieser Familien-SUV ist nichts anderes als die Subaru-Ableitung des Toyota bZ4X. Er teilt daher die meisten technischen Daten mit ihm, unterscheidet sich aber durch seinen sechseckigen Kühlergrill, der von zwei grossen Lufteinlässen flankiert wird. Seine zwei Motoren treiben ihn in 7,2 Sekunden von 0 auf 100 km/h. Diese Doppel-motorisierung dient als Basis für den Allradantrieb.



TOYOTA BZ4X

Als Anhänger des Hybridautos ist Toyota nun doch der Vollektrifizierung erlegen. Der Familien-SUV führt die Untermarke bZ (beyond Zero) des japanischen Herstellers ein und startet eine elektrische Of-fensive. Ausser in einer 4x2-Ver-sion wird der bZ4X auch als 4x4 verfügbar sein. Sein Allradantrieb bietet verschiedene Geländemodi, die in Zusammenarbeit mit Subaru entwickelt wurden. Beim Modell mit Vorderradantrieb mit 204 PS sorgt die 71,4-Kilowattstunden-Batterie für eine maximale Reichweite von bis zu 500 Kilometern.

SUV COUPÉS

Wie der Škoda Enyaq iV zeigt, gewinnt die SUV-Coupé-Welle an Breite. Trotz ihrem aerodynamischen Styling sind die Kopffreiheit und der Kofferraum nur wenig beeinträchtigt. Das ist beim Enyaq Coupé offensichtlich, dessen Innenhöhe derjenigen des Kombis Octavia entspricht und dessen Laderaum nur fünfzehn Liter einbüsst. Dieser Familien-SUV wird als RS-Version debütieren, deren zwei Elektromotoren 300 PS leisten. Die 82-Kilowattstunden-Batterie verspricht eine Reichweite von 545 Kilometern.



ALWAYS U5

Das erst vor fünf Jahren gegründete chinesische Start-up will bis Ende 2022 in Europa mehr als 10 000 Fahrzeuge verkaufen. Ihr Programm besteht aus dem Modell U5, einem 4,68 Meter langen Familien-SUV. Dieser Fronttriebler wird von einem Motor mit 204 PS angetrieben, der von einer 63-Kilowattstunden-Batterie gespeist wird. Die angegebene Reichweite beläuft sich auf 410 Kilometer. Dieses Fahrzeug wird im Lauf des Jahres durch ein Coupé ergänzt.



Eine Ladestation in Griffnähe. Egal wo.



**Dauerhaft 5% Laderabatt
mit der TCS Mastercard®**

Mit der TCS eCharge-App haben Sie Zugriff auf über 170'000 Ladestationen in der Schweiz und Europa. Ohne Abo und Grundgebühr.

Mehr erfahren unter: tcs.ch/e-charge



Jetzt TCS eCharge-App
für iOS oder Android herunterladen.



An Schnellladern erlaubt die 800-Volt-Technik blitzschnelles Nachladen

HYUNDAI IONIQ 5 AMPLIA 2WD

Schweizer Sieger 2022

B Länge: 4,64 m; Kofferraum: 527/57 l **M** Synchronmotor, 217 PS, 350 Nm; 1-Gang-Getriebe, 4x2; 0–100 km/h: 7,4 s; Batterie: 72,6 kWh (netto); eingebautes Ladegerät: 10,5 kW; 800-V-System; Testverbrauch: 22,0 kWh/100 km; Reichweite: 330 km **P** 55 800 Fr.

Der Stealth-Crossover-Look hat ihn zum Schweizer Auto des Jahres gemacht, auch dank leistungsfähigem 800-Volt-System und Komfort.

TEXT MARC-OLIVIER HERREN

Abgesehen von der durchschnittlichen Reichweite bei Autobahngeschwindigkeit, besitzt dieser Crossover jede Menge Qualitäten. Das ist ein gutes Omen für die neue Ioniq-Reihe, die mit ihm beginnt. Selbst sein minimalistischer Look, der von der speziellen Lichtsignatur betont wird, dürfte die meisten Elektroautofans zufriedenstellen.

Wer im Ioniq 5 fährt, wird geradezu verwöhnt. Die gegenläufig zum Vorschein kommenden Türgriffe – geschenkt. Wir konzentrieren uns ganz auf das von einem verlängerten Radstand profitierende Interieur, in dem der ebene Fussboden viel Bewegungsfreiheit erlaubt. So gibt es vorn eine voluminöse, verschiebbare Konsole, und hinten lässt sich die Sitzbank mit verstellbaren Rückenlehnen um vierzehn Zentimeter verschieben. Das nennen wir

mal echte Variabilität, die mit einer sehr grosszügigen Beinfreiheit einhergeht. Der Kofferraum mit erhöhter Ladefläche bietet jedoch nur eine anständig zu nennende Kapazität. Er wird ergänzt durch ein vorderes Staufach mit 57 Litern zur Aufnahme der Ladekabel.

Passend zum Design ist die Instrumentierung voll digital. Auf herkömmliche Tasten wurde verzichtet. Das Head-up-Display unterstützt den Fahrer sinnvoll, der auf das ganze Arsenal serienmässig gelieferter Fahrhilfen zählen kann. Die Schilderererkennung könnte zuverlässiger sein.

Im Nu nachgeladen

Neben dem Platzangebot sticht dieser Crossover mit seiner 800-Volt-Bordtechnik hervor, die Nachladungen in Rekordzeit an Ladestationen mit bis zu 350 Kilowatt ermöglicht. Das ist höchst willkommen, denn die

Reichweite auf der Autobahn beträgt kaum 300 Kilometer. Aber abgesehen davon verfügt der Ioniq 5 über einen ziemlich ordentlichen Aktionsradius.

Die 453 Kilogramm der Batterie sind in Kurven spürbar, wo der Ioniq 5 ein relativ unbeholfenes Fahrverhalten zeigt. Tragisch ist das nicht, da die 217 PS energischen Durchzug garantieren. Die weiche Abstimmung der Federung trägt zum Komfort dieses gut für Familien geeigneten Autos

- +** Sehr schnelles Nachladen
Spezielles Styling
Federungskomfort
Geräumig und variabel
Fahrleistungen / Durchzug
Vollständige Ausstattung
- Reichweite auf Autobahn
Fahrgefühl
Unpraktische Türgriffe
Wendekreis

bei. Ausserdem verfügt er über eine Anhängelast von 1600 Kilogramm. Das ist nicht selbstverständlich für ein Elektrofahrzeug. Sein Preis ist beträchtlich, doch die reichhaltige Ausstattung, die zum Beispiel belüftete Sitze umfasst, macht das wieder wett. ♦



Sehr ansehnlich Klare Linien, ein Minimum an Kanten und eine spezielle Lichtsignatur

TCS Helpline
Elektromobilität:
0844 888 333

Sie elektrisieren unisono

Was sind die Elektroautos der mittleren Kategorie wert? Ein gründlicher Vergleichstest der TCS Mobilitätsberatung ergibt eine positive Bilanz. Die vier getesteten Modelle erwiesen sich als überzeugend.

REDAKTION MARC-OLIVIER HERREN | TEST TCS MOBILITÄTSBERATUNG | FOTOS EMANUEL FREUDIGER



Herstellerangaben



Marke / Modell	VW ID.3 First Edition	Hyundai Kona Electric Vertex	Peugeot e-2008 GT	Tesla Model 3 Standard Range Plus
Testfahrzeugpreis	53 560 Fr.	52 200 Fr.	49 900 Fr.	46 500 Fr.
Basispreis	52 900 Fr.	49 900 Fr.	47 550 Fr.	44 900 Fr.
Leergewicht	1932 kg	1818 kg	1702 kg	1700 kg
Länge / Kofferraumvolumen	4,26 m / 385 l	4,18 m / 332 l	4,30 m / 405 l	4,69 m / 425 l
Maximale Leistung	150 kW / 204 PS	150 kW / 204 PS	100 kW / 136 PS	239 kW / 325 PS
Maximales Drehmoment	310 Nm	395 Nm	260 Nm	420 Nm
Beschleunigung (0–100 km/h)	7,3 s	7,9 s	9,0 s	5,6 s
Antriebsart	Heckantrieb	Vorderradantrieb	Vorderradantrieb	Heckantrieb
Batteriekapazität (brutto / netto)	62 / 58 kWh	67 / 64 kWh	50 / 46 kWh	55 / 50 kWh
Normverbrauch (WLTP)	19,4 kWh/100 km	14,7 kWh/100 km	18,3 kWh/100 km	14,2 kWh/100 km
Reichweite (WLTP)	331 km	484 km	428 km	440 km

Für diesen Vergleichstest hat der TCS vier marktrelevante elektrische Modelle im Preisrahmen von 45 000 bis 55 000 Franken ausgewählt. Gegenübergestellt wurden die drei kompakten Modelle Hyundai Kona Electric, Peugeot e-2008 GT und VW ID.3 sowie die grössere Limousine Tesla Model 3. Im Ganzen wiesen die Autos keinen grösseren Mangel auf. Jedes Mo-

dell besitzt aber seine eigenen Qualitäten. Die Unterschiede kommen im Wesentlichen von den technischen Eigenschaften.

Variable Reichweite

Die dynamischen Tests wurden auf der TCS-Teststrecke von Cossonay durchgeführt, die Messungen auf dem Prüfstand der Sektion Bern. Beim Verbrauch erwies sich der SUV Hyundai Kona mit einem

Schnitt von 16,4 Kilowattstunden auf hundert Kilometern am sparsamsten, die üblichen Verluste beim Aufladen mit eingeschlossen. Der Kona, welcher die grösste Batterie (64 kWh netto) besitzt, hat auch die grösste Reichweite, nämlich 481 Kilometer. Das Modell mit dem kleinsten Akku (46 kWh), der Peugeot e-2008, übertrifft 275 Kilometer nicht, was sich aber positiv auf die Klimabilanz auswirkt. →



Pannenhilfe für E-Autos und E-Bikes

Die TCS Mitgliedschaft beinhaltet auch die Pannenhilfe für E-Autos und E-Bikes. Die Patrouilleure sind bestens ausgebildet, um auch im neuen Mobilitätszeitalter den gewohnten Topservice zu erbringen.
tcs.ch/mitgliedschaft



Die Viererbande wurde verschiedenen dynamischen Tests auf der Teststrecke der Sektion Waadt in Cossonay unterzogen

Messwerte des TCS-Vergleichs

Marke / Modell	VW ID.3 First Edition	Hyundai Kona Electric Vertex	Peugeot e-2008 GT	Testa Model 3 Standard Range Plus
Beschleunigung (0–100 km/h)	7,4 s	7,4 s	9,7 s	6,1 s
Bremsweg (100–0 km/h)	35,1 m	36,4 m	35 m	36,8 m
Wendekreis	10,3 m	11,2 m	11,3 m	12,1 m
Innengeräusch bei:				
60 km/h	56 db (A)	56 db (A)	57 db (A)	58 db (A)
80 km/h	59 db (A)	61 db (A)	60 db (A)	61 db (A)
100 km/h	62 db (A)	63 db (A)	62 db (A)	64 db (A)
Kofferraumbreite	103 cm	101,8 cm	101 cm	95,6 cm
Kofferraumhöhe	46 cm	46,2 cm	42 cm	51,9 cm
Kofferraumtiefe	70 cm	65,1 cm	66,5 cm	102,2 cm
Testverbrauch gemäss Bordcomputer (exklusive Ladeverluste AC/DC)	15,3 kWh/100 km	13,3 kWh/100 km	16,7 kWh/100 km	14,0 kWh/100 km
Testverbrauch gemessen (inklusive Ladeverluste AC/DC)	16,6 kWh/100 km	16,4 kWh/100 km	18,6 kWh/100 km	17,6 kWh/100 km
Normverbrauch (WLTP)	19,4 kWh/100 km	14,7 kWh/100 km	18,3 kWh/100 km	14,2 kWh/100 km
Elektrische Reichweite (berechnet)	379 km	481 km	275 km	357 km
Gemessenes Gewicht	1953 kg	1929 kg	1818 kg	1744 kg
Reifengrösse des Testfahrzeugs	215/45 R20	215/55 R17	215/55 R18	235/40 R19
Reifenmarke des Testfahrzeugs	Good Year Efficient Grip	Michelin Primacy 4	Michelin Primacy 4	Hankook Ventus S1 Evo 3

Verschiedene Leistungen

Der technische Vergleich führte zu markanten Unterschieden. Wie das gegenüberliegende Diagramm zeigt, stechen der Hyundai und der Tesla beim Verbrauch hervor. Bezüglich Motorisierung liefert der Tesla mit 325 PS die schärfste Beschleunigung. Der Hyundai und der VW mit 204 PS erweisen sich ebenfalls als dynamisch. Mit einer deutlich geringeren Leistung (136 PS) hinkt der Peugeot hinterher. Er legt die 0 auf 100 km/h in 9,7 Sekunden zurück und zeigt die beste Ökobilanz.

Beim Fahrverhalten hat der Tesla die drei TCS-Tester begeistert. Der niedrige Schwerpunkt, die ausgewogene Gewichtsverteilung und die präzise Lenkung tragen zum

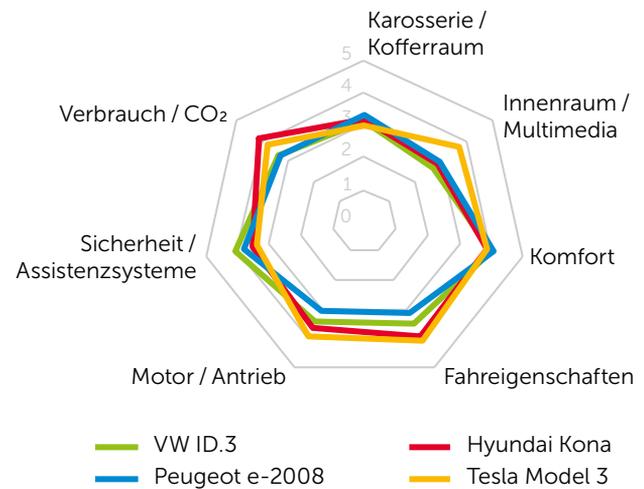
Fahrspass bei. Als weiterer Hecktriebler bietet der VW eine straffe Strassenlage. Ausgestattet mit einer guten Stabilität, leidet der Kona aufgrund seines Gewichts an einer gewissen Schwerfälligkeit. Der Peugeot ist ebenfalls ein wenig unbeholfen, holt aber durch seine komfortable Federung, die Unebenheiten gut filtert, wieder auf. Das ist beim Hyundai und beim mit zwanzig Zoll besohlenen VW weniger der Fall. Letzterer ist gut schalldämmt, während der Tesla mit harter Fahrwerksabstimmung im Innenraum am lautesten ist. Bezüglich Sicherheit sind die vier Modelle gut dotiert. Die Fahrassistenten haben unter gewissen Umständen aber keine optionale Funktion gezeigt.



Drei SUV und eine Limousine im Vergleichstest des TCS

Technik-Check

Die vier Testfahrzeuge im Vergleich



VW ID.3 First Edition

- +** Gute Variabilität und Platzverhältnisse im Innenraum
- Vordersitze mit Massagefunktion
- Tiefe Innengeräusche
- Gut abgestimmtes Fahrwerk
- Sehr gute Serienausstattung bezüglich Sicherheit
- Billige Materialien und lieblos gestalteter Innenraum
- Bedienung des Mittelbildschirms nicht intuitiv
- Spurhalteassistent im Baustellenbereich schwer zu übersteuern
- Hoher Anschaffungspreis

Hyundai Kona Electric Vertex

- +** Gut verarbeiteter Innenraum
- Spritzig zu fahren, sehr ausgereifter Antrieb
- Gute Serienausstattung der Version Vertex
- Sehr effizienter Antrieb, tiefster Verbrauch im Test
- Gute Garantieleistungen
- Platzverhältnisse hinten: Füße haben keinen Platz unter den Vordersitzen
- Billige Materialien im Innenraum
- Kopfstützen hinten lassen sich nicht weit genug ausziehen

Peugeot e-208 GT

- +** Gute Platzverhältnisse im Innenraum
- Grosser Kofferraum
- Modernes Design innen wie aussen
- Komfortables Fahrwerk und tiefe Innengeräusche bei 100 km/h
- Träges Fahrgefühl, die Beschleunigung flaut ab 100 km/h spürbar ab
- Hoher Verbrauch und geringe Reichweite

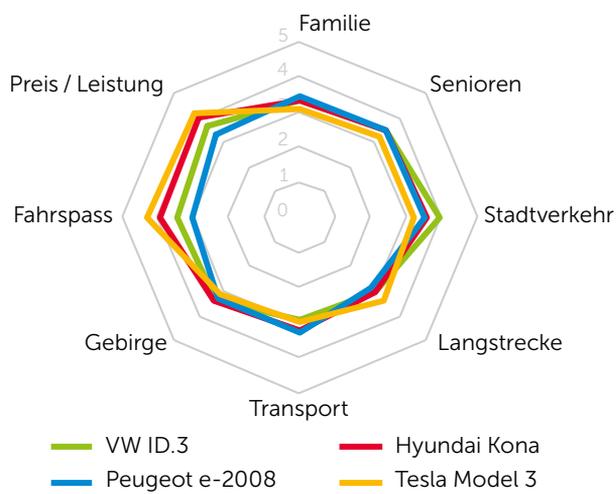
Tesla Model 3 Standard Range Plus

- +** Sehr schlichter Innenraum, alle Funktionen über Mittelbildschirm abrufbar
- Sehr agiles Fahrgefühl, vergleichsweise beste Fahrdynamik, jedoch weniger komfortabel
- Sehr gute Laufkultur des Antriebs
- Sichtverhältnisse
- Kleine Kofferraumöffnung, unpraktische Geometrie
- Hohe Innengeräusche
- Kein Head-up-Display
- Autopilot: Spurhalteassistent schaltet sich beim Spurwechsel aus
- Totwinkelassistent: keine Hinweise in Seitenspiegeln



Zielgruppen-Check

Die vier Testfahrzeuge im Vergleich



Jedem seine Kundschaft

Mit seinem geräumigen Innenraum ist der VW ID.3 gut für Familien geeignet. Das gilt auch für den Kona mit einer reichhaltigen Serienausstattung sowie für den Peugeot mit seinem ziemlich voluminösen Kofferraum. Derjenige des Tesla weist einen wenig praktischen Zugang auf. Der Peugeot glänzt mit einer guten Verarbeitungsqualität, während die drei anderen Modelle auf diesem Gebiet zurückstehen. Mit Ausnahme des Tesla, dessen Einstieg tief liegt und die Federung straff ist, eignen sich alle Fahrzeuge auch gut für Senioren.

Der geringe Wendekreis des VW mit Heckmotor wirkt im Stadtverkehr Wunder. Das ist auch der Fall bei den kompakten Dimensionen des

Hyundai und des Peugeot. Der Tesla wird hier durch seine Länge und den grossen Wendekreis bestraft. Mit sportlicher Beschleunigung erreicht der Tesla jedoch das beste Verhältnis zwischen Preis und Fahrleistungen, gefolgt vom Hyundai. Beide sorgen für echten Fahrspass. Die Leistungen des VW leiden etwas unter dem Gewicht. Obwohl komfortabel, weist der Peugeot eine zu geringe Reichweite auf, um sich auf lange Distanzen zu wagen. Der VW verfügt über komfortable Sitze und eine gute Geräuschdämmung, während der Hyundai die beste Reichweite verzeichnet. Der Tesla profitiert vom reichen Netz von Superchargern und einem effizienten System zur Reiseplanung. ♦

VW ID3 First Edition

- + Guter Kofferraumzugang und guter Komfort, für Senioren geeignet
Mit guten Platzverhältnissen ist der ID.3 gut familientauglich
Vergleichsweise kleinster Wendekreis und damit für den Stadtverkehr sehr gut geeignet
- Eher kleiner Kofferraum und daher weniger für den Transport von grösseren Gegenständen geeignet
Lieblos gestalteter Innenraum mit billigen Materialien lädt nicht zu langen Fahrten ein

Hyundai Kona Electric Vertex

- + Guter Kofferraumzugang, Komfort und Beleuchtung, daher für Senioren geeignet
Gute Reichweite sowie gute Traktion für die Fahrt in die Berge
Gutes Preis-Leistungs-Verhältnis, gute Garantieleistungen

- Platzverhältnisse hinten eher weniger für Familien geeignet

Peugeot e-2008 GT

- + Vergleichsweise viel Platz im Innenraum, gut für Familien geeignet
Vergleichsweise viel Platz im Kofferraum, allgemein gute Transporteigenschaften
Hoher Komfort, für lange Fahrten geeignet
- Fahrzeug mit schlechtestem Preis-Leistungs-Verhältnis, Fahrleistungen und Garantieleistungen eher
Unzureichende Reichweite für lange Strecken, zudem hält sich der Fahrspass in Grenzen

Tesla Model 3 Standard Range Plus

- + Gute Reichweite, Multimediensystem und Bedienung für lange Fahrten
Supercharger-Netz verfügbar, einfache und präzise Reiseplanung
Sehr gutes Preis-Leistungs-Verhältnis, sehr gute Fahrleistungen für geringen Preis
- Fahrzeug straff und sportlich, tiefer Einstieg, weniger für Senioren geeignet
Kofferraumvolumen zwar gross, allerdings schwieriger Zugang
Vergleichsweise grosser Wendekreis, schwierige Rundumsicht, weniger für die Stadt geeignet

Unser Feindbild sind die CO₂-Emissionen

Christian Bach, Abteilungsleiter Fahrzeugantriebssysteme bei der Empa, ist überzeugt, dass sich die E-Mobilität bei den PW und E-Fuels beim Schwerverkehr durchsetzen werden. Noch sind aber grosse Anstrengungen bei der alternativen Strom- und Treibstoffproduktion und bei der Ladeinfrastruktur nötig.

TEXT FELIX MAURHOFER | FOTOS LINDA POLLARI

Heute machen E-Autos einen Anteil von rund dreizehn Prozent aus, wird diese Technologie sich durchsetzen?

Christian Bach: Es spricht vieles dafür. Wir gehen davon aus, dass sich die Elektromobilität überall dort durchsetzen wird, wo private Ladesäulen möglich sind. Neben der Elektrifizierung der Fahrzeuge werden sich insbesondere für Langstrecken- oder Lastanwendungen (z. B. Anhängerbetrieb) auch «elektrifizierte Treibstoffe» (E-Fuels) durchsetzen. Das Bundesamt für Energie geht in den Energieperspektiven 2050+ davon aus, dass der Strassenverkehr 2050 energetisch zu fünfzig Prozent auf erneuerbarem Strom und zu fünfzig Prozent auf E-Fuels basieren wird. Das deckt sich mit unserer Sicht.

Wo sehen Sie die Knackpunkte der E-Mobilität?

Die Elektromobilität ist von teilweise nicht unproblematischen Rohstoffen abhängig, und es ist fraglich, ob die Elektrizität schnell genug auf erneuerbare Quellen umgestellt werden kann – vor allem im Winterhalbjahr. Zudem könnte die eingeschränkte Langstreckentauglichkeit dazu führen, dass Ferienreisen mit dem Auto zunehmend durch Flugreisen substituiert werden, was die CO₂-Reduktion stark in Frage stellen kann.

Gibt es bei den Batterien in Bezug auf Kapazität und Gewicht Entwicklungspotenzial?

Ja, man kann davon ausgehen, dass die Energiespeicherkapazität pro Kilogramm bis 2030 verdoppelt werden kann. Die Batterie stellt allerdings bereits heute für den grössten Teil der Fahrzeugflotte keinen Flaschenhals für die Umstellung auf Elektroantriebe mehr dar.

Wenn ja, in welcher Weise ist da die Empa involviert?

Die Empa hat in der Batterieforschung in Europa eine Spitzenposition inne. Das Ziel ist, von problematischen Rohstoffen wegzukommen und gleichzeitig die Sicherheit und die Speicherkapazität zu erhöhen.

Sind Hybride langfristig gesehen Auslaufmodelle?

Das sehe ich nicht so, denn Plug-in-Hybride basieren eigentlich auf einer guten Idee: Der Alltagsverkehr kann elektrisch gefahren werden, ohne aber Einschränkungen beim Langstrecken- oder Lastverkehr in Kauf nehmen zu müssen. Das Problem von Plug-in-Hybriden ist die

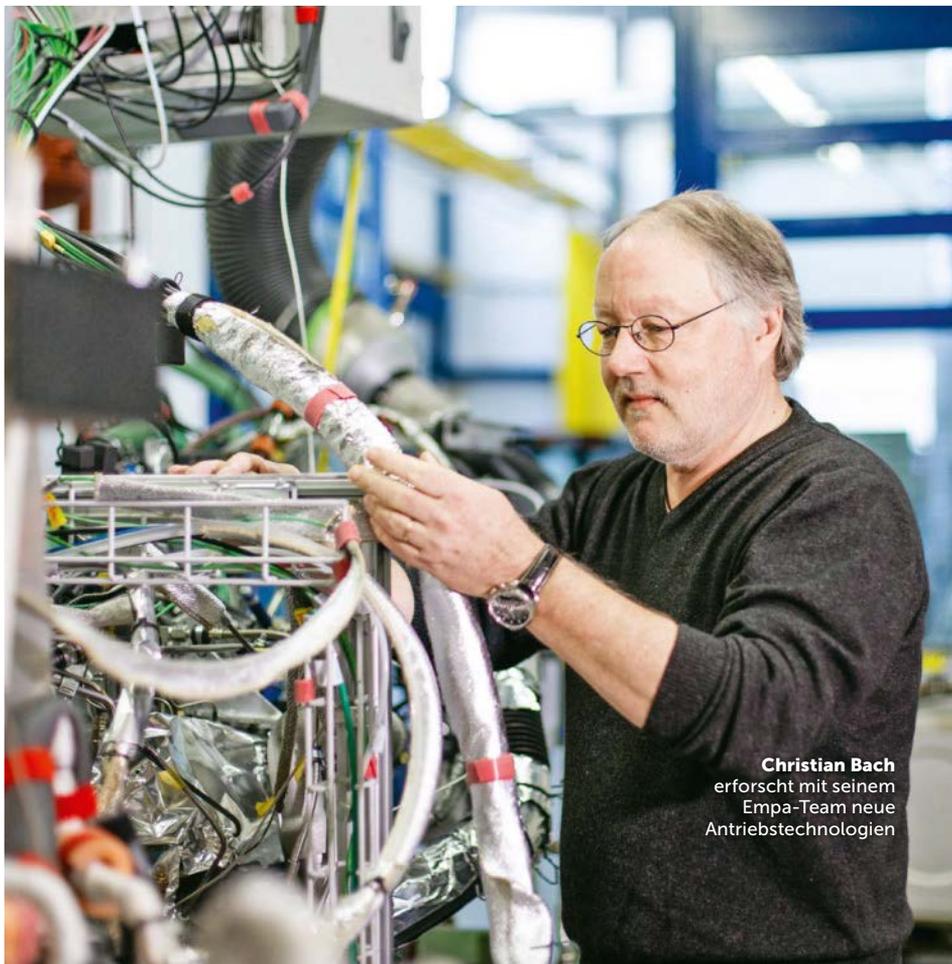
verzerrte Europäische CO₂-Gesetzgebung, die eine gezielte Weiterentwicklung praktisch verhindert, und die fehlenden E-Fuels.

Welche Forschungsschwerpunkte sind bei der Empa derzeit im Fokus?

Parallel zur Batterieforschung untersuchen wir neue technologische Ansätze im Bereich der Herstellung und Nutzung synthetischer Treibstoffe und Wasserstoff. Unser Feindbild sind die CO₂-Emissionen und die Umweltbelastung, nicht die Verbrennungsmotoren oder die Mineralölindustrie. Das untersuchen wir auf wissenschaftlicher Basis und vor dem Hinter-

«Wir können die Speicherkapazität bis 2030 verdoppeln.»

Christian Bach,
Abteilungsleiter Fahrzeugantriebssysteme Empa



Christian Bach erforscht mit seinem Empa-Team neue Antriebstechnologien



E-Fuels und Wasserstoff
werden laut Bach
eine wichtige Rolle spielen

grund eines sich stark verändernden Energiesystems.

Warum haben Erd- oder Biogas einen schweren Stand?

Der Hauptgrund für die geringe Marktdurchdringung ist vermutlich, dass es diese Fahrzeuge systembedingt nur ohne Allradantrieb und mit einer Motorisierung auf der niedrigsten Leistungsstufe gibt. Aus Umwelt- und Klimasicht ist das zwar positiv, befriedigt aber offensichtlich nicht das Marktinteresse. Es gibt aber seitens Flottenbetreiber ein steigendes Interesse an Biogasfahrzeugen, denn in Ökobilanzen schneiden Biogasfahrzeuge oftmals als sauberste Antriebsvariante ab.

Wie steht die europäische Autoindustrie technologisch im Vergleich zu Asien da?

Im Vergleich zur asiatischen und amerikanischen Automobilindustrie hatten europäische Automobilhersteller bis heute antriebstechnologisch die Nase klar vorn. Zurzeit wird dies etwas aufgemischt. In Zukunft werden Software und Rohstoffe wichtiger – beides nicht etablierte Kompetenzbereiche der bisherigen europäischen Automobilindustrie. Aufgrund der «hochqualitativen DNA» und dem Innovationsreichtum gehe ich aber davon aus, dass die europäische

Automobilindustrie diesen Platz mittelfristig verteidigen wird.

Welche Rolle werden in Zukunft effiziente Verbrennungsmotoren spielen?

Die Rolle von Verbrennungsmotoren wird sich voraussichtlich auf Langstrecken- und Lastanwendungen beschränken sowie auf den Off-Highway-Bereich (Baumaschinen, landwirtschaftliche Maschinen) und auf die Wärmekraftkopplung. Im Personewagenbereich werden rein verbrennungsmotorische Fahrzeuge ziemlich sicher bald verschwinden, im Nutzfahrzeugbereich aber noch lange im Einsatz sein.

Sind durchs Power-to-X-Verfahren produzierte E-Fuels eine Option?

Ja, zweifellos. Man muss sehen, dass der Umstieg auf erneuerbare Energie alleine noch keine Reduktion der Klimabelastung darstellt. Es kann nämlich sein, dass man die erneuerbare Energie nur anderen Anwendungen oder Sektoren wegnimmt, die dann mehr auf fossile Energie angewiesen sind. Entscheidend für das Klima ist, ob durch eine Technologie zusätzliche erneuerbare Energie in das Energiesystem integriert werden kann. Das ist mit synthetischen Treibstoffen, die beispielsweise in Wüstenregionen hergestellt werden, klar der Fall.

«Biogas aus Gülle oder Grüngutabfällen ist wahres Upcycling.»

Christian Bach

Oder favorisieren Sie Wasserstoff und Brennstoffzelle?

Es zeichnet sich ebenfalls ab, dass man beim Umbau auf ein regeneratives Energiesystem nicht um Wasserstoff herum kommt. Wir werden durch den Ausbau der Fotovoltaik die heute schon bestehenden Stromüberschüsse deutlich erhöhen. Anstelle diesen Strom abzuregeln und damit den Fotovoltaikausbau einzubremsen, könnte man mit der Wasserstoffherstellung einen Markt dafür schaffen und beispielsweise den Lastwagenverkehr dekarbonisieren. Allerdings braucht der Aufbau der Infrastruktur einen langen Atem.

Glauben Sie, dass wir bis 2050 die Dekarbonisierung erreichen werden?

Ja, wenn wir alle Massnahmen mit voller Kraft einsetzen. Leider ist das (noch) nicht der Fall.

Mit welcher Antriebstechnologie sind Sie persönlich unterwegs?

Ich fahre ein Biogasauto. Mich fasziniert, dass man aus Gülle oder Grüngutabfällen einen Treibstoff herstellen und damit Auto fahren kann. Das ist wahres Upcycling! ♦

Zur Person

Christian Bach ist Abteilungsleiter für Fahrzeugantriebssysteme am Materialforschungsinstitut Empa in Dübendorf.



**Sie haben das Auto –
wir die Experten!**

TCS Autoverkauf

**Wir übernehmen für Sie den Verkauf
zu einem fairen Marktpreis!**



Sparen Sie Zeit und Aufwand. Unsere Experten übernehmen die Arbeit für Sie.

Erfahren Sie mehr auf tcs.ch/autoverkauf



Das Elektroauto mit Anhänger

REDAKTION TOURING

Der elektrische Antrieb scheint sich zumindest auf Papier bestens für den Anhängerzug zu eignen. Elektromotoren liefern im Stillstand ihr höchstes Drehmoment und leiten es kraftschlüssig ohne verschleissanfällige Reibungskupplungen direkt an die Räder. Gleichzeitig sorgen schwere Traktionsbatterien für ein hohes, gut verteiltes Leergewicht, was beim Anhängerzug die Stabilität fördert.

Gibt es E-Autos, mit welchen man Anhänger ziehen kann?

Betrachtet man das Marktangebot, findet man eine wachsende Anzahl an batterieelektrischen Fahrzeugen, die für Zuglasten zugelassen sind. Selbst für grosse, gebremste Anhänger wie Wohnwagen oder Pferdeanhänger sind einige Modelle vorhanden (2250 kg: Tesla Model X; 1800 kg: Audi e-tron 50, Audi e-tron Sportback, Mercedes-Benz EQC; 1500 kg: Polestar 2, Volvo XC40 Recharge; 1200 kg: VW ID.4; 1000 kg: Tesla Model 3; 750 kg: BMW iX3, Ford Mustang Mach-e, Jaguar I-Pace).

Wo sind die Kompromisse?

Für den Warentransport im lokalen oder regionalen Perimeter macht es kaum einen

Unterschied, ob man konventionell oder elektrisch zieht. Spricht man jedoch von der Reise mit dem Wohnwagen, genügt ein Stichwort: Reichweite. Moderne Elektromobile bieten zwar längst mehr als genug für die durchschnittliche Schweizer Alltagsstrecke von 37 Kilometern, und selbst für Strecken von über 400 Kilometern gibt es mittlerweile eine gute Auswahl an Fahrzeugen. Wird aber ein schwerer Anhänger angeschlossen, muss man mit einer Verdoppelung des Verbrauchs rechnen, was natürlich die Reichweite halbiert. Selbst beim Reichweitenkönig unter den elektrischen Zugfahrzeugen, dem Tesla Model X, bedeutet das eine Verkürzung der Reise auf etwa 250 Kilometer.

Kann man mit dem Caravan unterwegs Schnellladen?

Grosse Elektroautos bieten heute auch grosse Ladeleistungen an, wie etwa der Polestar 2 mit über 150 Kilowatt Spitzenleistung am DC-Schnelllader. In zwanzig bis vierzig Minuten lassen sich bereits viele Fahrzeuge auf über achtzig Prozent aufladen, was ihre Reisefähigkeit markant verbessert. Mit einem Wohnwagen im Schlepptau wird der Stopp an der

Stromtankstelle aber rasch komplizierter, denn DC-Ladepunkte sind meist nicht länger als normale Parkplätze. Für die Ferienreise heisst das, entweder Anhänger abkoppeln oder mehrere Ladepunkte blockieren.

Mangelt es Elektrofahrzeugen an Zuglast?

Die Antwort liegt hier weniger bei der Fahrzeugtechnik als beim Markt. Elektrofahrzeuge haben abgesehen von der verringerten Reichweite keine grundlegenden technischen Merkmale, welche das alltägliche Ziehen von Anhängern verhindern. Die gleichen Zusatzbelastungen von Fahr-

werk und Antrieb existieren auch bei herkömmlichen Verbrennern. Die Tatsache ist eher, dass die Nachfrage nach elektrischen Zugfahrzeugen noch kaum existiert. ♦

TIPPS

- Elektroautos verhalten sich als Zugfahrzeuge grundsätzlich gleich wie konventionelle Verbrenner. Deren hohes, gleichmässiges Antriebsmoment und grosses Leergewicht fördern dabei sogar die Stabilität des Anhängerzugs.
- Eine wachsende Anzahl an Elektrofahrzeugen mit eingetragener Zuglast sind aktuell oder demnächst erhältlich. Die Palette wird noch umfangreicher.
- Bei grossen, schweren Anhängern halbiert sich die Reichweite ungefähr. Schnellladen unterwegs ist aufgrund der Länge des Anhängerzugs komplizierter: Will man andere Ladepunkte nicht blockieren, muss meist abgekoppelt werden.



JOEL WOODEN

Funktion:
Experte Elektromobilität

Beruf:
BSc Automobiltechnik

Kontakt:
tcs.ch/experte

Es braut sich etwas zusammen

Töffhersteller betonen immer wieder, wie schwierig es sei, gute Elektromotorräder zu bauen. Sie tun es trotzdem, wenngleich ohne übertriebene Eile.

TEXT DANIEL RIESEN

Sollen Elektrofahrzeuge «anders» aussehen? Anders als ihre konventionell angetriebenen Verwandten? «Höchstens ein bisschen», lautet die Devise der BMW-Autosparte. Die Motorradabteilung hingegen findet: «Unbedingt!» Neue Technik bietet neue Möglichkeiten, das darf man auch zeigen. So summt der neue CE 04 wie ein langer Ziegelstein mit schwebender Sitzbank daher. In Wirklichkeit ist es ein elektrischer Grossroller, mit 31 Kilowatt (42 PS) ausreichend stark für spontane Starts. Bei einem Normverbrauch von 7,7 Kilowattstunden auf hundert Kilometern ist der 8,9-Kilowattstunden-Akku für

130 Kilometer gut und damit für mittlere Pendlerdistanzen ebenso geeignet wie mit den autobahn-tauglichen 120 km/h Topspeed. Der Preis von 12 700 Franken für den avantgardistischen Stromer ist zwar kein Discountangebot, aber nicht höher als für einen ähnlich motorisierten Benziner.

Harley geht Kooperation ein

Noch haben die etablierten Töffhersteller eher nutzenorientierte Mobilität denn Fahrspass und Abenteuergeist im Blick, wenn sie sich dem Elektroantrieb widmen. Einzig Harley-Davidson (H-D) ist vorgeprescht. Die Amerikaner mussten

aber zusehen, wie die spektakulär hoch eingepreiste LiveWire (36 500 Franken) zum Ladenhüter wurde. Nun hat man sich mit dem koreanischen Zweiradhersteller Kymco zusammengetan, macht LiveWire zur eigenständigen Marke ohne H-D-Signet und will bis Mitte Jahr damit an die Börse. Der künftige Fokus: urbane Mobilität.

Dass sich Elektromobilität im Zweiradsektor zuerst im städtischen Umfeld – niedrige Tempi und kurze Distanzen – durchsetzen dürfte, lässt sich am Schweizer Motorradmarkt ablesen. Gut 2700 E-Roller und -Töffs wurden ver-



Auffälliges Design
des E-Rollers CE 04
von BMW

FOTO ZVG



Supersoco baut mit dem TSX attraktive E-Motoräder in der Klasse bis elf Kilowatt

kauft, mit sehr unterschiedlichen Marktanteilen. Bei den Motorrädern betrug er nur 1,3 Prozent, bei den Scootern beachtliche 9,5 Prozent.

Akkus austauschen

Ebenfalls ins urbane Gelände zielt ein letztes Jahr gegründetes Konsortium, das auf austauschbare Batterien setzt. Dabei geht es um ein Niedrigvoltkonzept (48 V) für Motorleistungen bis elf Kilowatt. Die Gründerpartner Honda, Yamaha, Piaggio und KTM hoffen, künftige Kunden mit schnellen Tausch- anstatt langer Ladezeiten zu ködern und einen internationalen Standard zu setzen. Suzuki und Kawasaki könnten folgen, BMW hat vorerst abgesagt.

Chancen für Newcomer

Die Leistungsklasse bis elf Kilowatt (Führerausweis Kat. A1) kennt zwei Zielgruppen: Jugendliche ab sechzehn Jahren sowie Autofahrende, denen zwölf Stunden praktische Grundschulung reicht. Für diese Kundschaft bieten Hersteller ein wachsendes Angebot, an Rollern wie Motorrädern. Ein Aufsteiger der letzten Saison war Supersoco, ein junges Unternehmen aus Shanghai, das genau diese Töffklasse bedient. Deren Modell TSX ist für etwas über 4000 Franken in der Schweiz erhältlich. Weitere in Europa noch kaum bekannte Marken figurieren ebenfalls unter den Topsellern und deuten an, was schon im Autobereich zu be-

obachten war: Der Wandel zur Elektromobilität bietet Newcomern gute Chancen.

Die Etablierten werden das Feld aber nicht einfach räumen. So investiert Ducati im grossen Stil. Vorerst im Rennsport, als Exklusivlieferant für den «MotoE World Cup» ab 2023. Das Ziel sei die Entwicklung eines «sportlichen, starken und leichten Elektromotorrades»,

Ducati kündigt einen leistungsstarken E-Renntöff an

liessen die Italiener verlauten. Chef Claudio Domenicali weiss genau, welcher Anspruch der kniffligste ist: «Das Gewicht ist die grösste Herausforderung.» Tatsächlich wiegen bisherige leistungsstarke Elektromotorräder wegen der Batterien mindestens fünfzig Kilogramm mehr als vergleichbare Maschinen mit Verbrennungsmotor. Und anders als beim Auto lässt sich das Mehrgewicht nicht so schwerpunktsgünstig (im Unterboden) kaschieren. Ausser man baut einen fliegenden Ziegelstein wie BMW mit dem CE 04. ♦



Das «Grosi» rollt den anderen davon

Bei den E-Bikes haben sich Tiefeinsteiger zu den heimlichen Bestsellern entwickelt. Sie bieten viele Vorteile und kommen heute als zeitgemässe Unisexmodelle daher. An die «Grosi»-Velos von einst erinnert nichts mehr.

TEXT JULIANE LUTZ

Wenn es um E-Bikes geht, wird häufig von besonders leistungsstarken oder leichten Mountainbikes, von Rennrädern oder minimalistischen Modellen für die Stadt gesprochen. Dass jemand sagt «Also, für mich sind Tiefeinsteiger das Grösste» hört man eher selten. Doch die bislang als wenig sexy geltende Kategorie, gern auch als Velo fürs «Grosi» bezeichnet, gehört längst zu den Bestsellern unter den E-Bikes. Beim grössten Onlinehändler der Schweiz, Digitec Galaxus, finden sich unter den Top Ten der Elektrovelos gleich vier Bikes mit dem lang nach unten gezogenen Zentralrohr. «Der Boom begann im Frühling 2020», so Mediensprecher Stephan Kurmann. Beim Fach-

händler Veloplus wuchsen die Tiefeinsteiger sogar überdurchschnittlich. «Im Jahr 2021 betrug der Anteil an abgesetzten E-Bikes mit Tiefeinstieg knapp 25 Prozent. Das entspricht einer Verdoppelung im Vergleich zum Vorjahr», so Raphael Müller, Produktmanager für Velos und E-Bikes.

Viele Pluspunkte

Natürlich schätzen viele Senioren den bequemen Einstieg, aber auch Menschen mit körperlichen Beeinträchtigungen und solche, die öfter mit Gepäck fahren. Den zahlreichen Müttern und Vätern, die mit dem Nachwuchs im Kindersitz unterwegs sind, bietet diese Rahmenform ebenfalls Vorteile. «Für sie würde sonst das Auf- und Absteigen bei

herkömmlichen Rahmenformen zu einer wackligen Angelegenheit», sagt Raphael Müller. Aber auch Frauen, die gern Röcke tragen, und alle, für die Businesskleidung zur täglichen Uniform gehört, haben die Qualitäten der Tiefeinsteiger längst erkannt und sind froh, wenn sie nicht ständig das Bein so hoch wie im Ballettunterricht heben müssen. «Wir beobachten, dass der einfache Einstieg in Kombination mit der komfortablen Sitzposition zu einer Steigerung der subjektiven Fahrsicherheit bei Kundinnen und Kunden führt», erklärt Experte Müller weiter die enorme Beliebtheit dieser Velos.

Das E-Bike für alle

Auf die grosse Nachfrage einer breiten Zielgruppe haben die Händler auch längst reagiert, was das Design angeht. Die Bikes rollen in neutral lackierten Farben und in Unisexoptik durch die Städte und Dörfer. Wie zeitgemäss und alles andere als «grossmutterhaft» sie heute aussehen, beweisen die Modelle von Riese & Müller, Cube oder Stevens. Der einzige Wermutstropfen der neuen E-Bike-Liebhaber ist ihr Gewicht. Damit der Rahmen trotz des fehlenden Oberrohrs stabil gefertigt werden kann, muss das Unterrohr wesentlich massiver ausfallen. Somit wiegen die Tiefeinsteiger meist um oder mehr als 25 Kilo. ♦

Top ausgestattetes Bike

STEVENS E-UNIVERSE 9.6 PLUS FEQ
Motor: starker G4 Performance Line CX (Topmodell von Bosch) mit 625-Wh-Akku und Smartphone-Hub
Technik: Shimano-Deore-XT-12-Gang-Schaltung und Shimano-Deore-XT-Kolbenscheibenbremsen, extra steife SR-Suntour-Federgabel
Plus: gefederte Sattelstütze, Lichtanlage mit Fernlicht, erhältlich in grossen Rahmengrössen, 57 mm breite, pannensichere Reifen mit gutem Grip
Gewicht: 28,4 kg; zulässiges Gesamtgewicht: 180 kg
Preis: ab 5200 Franken
stevensbikes.de



Sportlicher Allrounder

CENTURION COUNTRY R960I
Motor: starker Bosch Performance Line CX mit 625-Wh-Akku
Technik: Shimano-Deore-10-Gang-Schaltung, SR-Suntour-Mobie25-Luftfedergabel
Plus: absenkbarer Sattelstütze, bequemer Sattel, starke Lichtanlage, durchdachte Ausstattung, Rahmengrössen von XS bis XL, ruhiger Lauf
Gewicht: 26,3 kg; zulässiges Gesamtgewicht: 150 kg
Preis: ab 4800 Franken
centurion.de



Begleiter auf Touren

RIESE & MÜLLER NEVO GT TOURING

Motor: starker Bosch G4 Performance Line CX
 Akkuvarianten: 500 Wh, 625 Wh;
 Dual-Battery: 1000 Wh, 1125 Wh
 Technik: Shimano-Deore-XT-11-Gang-Kettenschaltung, hydraulische Scheibenbremsen, Federgabel mit integrierten Reflektoren
 Plus: sehr stabiler Rahmen, sicheres Fahrgefühl, gefederte Sattelstütze für Komfort, Lichtanlage mit Fernlicht
 Gewicht: 27,9 kg; zulässiges Gesamtgewicht: 140 kg
 Preis: ab 5000 Franken
r-m.de

Schicker Stadtflyter

CRESTA EURBAN NEO+

Motor: starker Bosch G4 Performance Line CX
 Akkuvarianten: 500 Wh, 625 Wh
 Technik: Shimano-Alivia-9-Gang-Schaltung, hydraulische Shimano-Scheibenbremsen, Federgabel
 Plus: aufrechte Sitzposition für guten Überblick, Rücklicht mit Standlicht, relativ leicht
 Gewicht: 24,8 kg; zulässiges Gesamtgewicht: 120 kg
 Preis: ab 3900 Franken
cresta-swiss-bike.ch



Erschwingliches Modell

CUBE TOURING HYBRID ONE 400

Motor: Bosch G3 Drive Unit Performance
 Akkuvarianten: 400 Wh, 500 Wh, 625 Wh
 Technik: Shimano-9-Gang-Schaltung, hydraulische Scheibenbremsen von Shimano
 Plus: intuitives Handling, angenehm natürliche Sitzposition, relativ leicht
 Gewicht: 25,1 kg; zulässiges Gesamtgewicht: 140 kg
 Preis: ab 2650 Franken
cube.eu



Gut fahren und versichern

Der Umstieg von einem herkömmlichen Velo auf ein E-Bike erfordert Anpassung. Worauf es ankommt, erfährt man am besten in den E-Bike-Kursen, die zahlreiche TCS-Sektionen anbieten. Natürlich gibt es auch Lektionen für Fortgeschrittene. Schauen Sie doch mal in den Bereich «Kurse & Fahrzeugchecks» auf tcs.ch, oder gehen Sie auf die Webseite Ihrer Sektion.

Wer viel Geld für sein Zweirad ausgibt, möchte es auch gut versichert wissen. Das ist der Fall bei der TCS Velo Versicherung. Sie bietet Diebstahlschutz und Übernahme der Reparaturkosten in ganz Europa oder Pannenhilfe rund um die Uhr. Kann ein Problem vor Ort nicht behoben werden, wird das Velo schweizweit gratis weitertransportiert und seine Besitzerin / sein Besitzer ans Reiseziel gebracht. Und das Beste? Dank Ihrer Mitgliedschaft ist nicht nur Ihr Velo gedeckt, sondern alle Velos und E-Bikes im ganzen Haushalt. Für TCS-Mitglieder ab 57 Franken pro Jahr.

tcs.ch/velo

TCS AN VELOCORNER.CH BETEILIGT

Der TCS und der grösste Online-Velomarkt der Schweiz spannen zusammen. Durch die Zusammenarbeit erweitert der TCS sein Angebot im Velobereich. Das gemeinsame Ziel ist es, den Fahrradhandel in der Schweiz zu fördern und einem möglichst breiten Publikum auf einfache Art und Weise zugänglich zu machen.
velocorner.ch

Alle gezeigten Modelle fahren bis zu 25 km/h schnell.

Eine Vollladung Beratung

Die Elektromobilität wird nicht kommen, sie ist bereits voll da. Und der TCS ist bestens vorbereitet. Dank seiner neutralen Expertise und den verschiedenen Beratungsangeboten ist der Club für jede Frage der richtige Adressat – egal, ob Auskünfte zur Fahrzeugwahl, zum Laden oder zur Eigenstromproduktion. Eine Übersicht.

TEXT DOMINIC GRAF

TCS HELPLINE ELEKTROMOBILITÄT **Eine Frage, eine Antwort**

Seit 2020 unterstützt der TCS mit dieser Helpline Menschen, die den ersten Schritt in die Elektromobilität wagen wollen, aber nicht wissen, auf was sie alles achten müssen. In Form einer kostenlosen, neutralen Erstauskunft beantworten die fachkundigen Kundenberaterinnen und -berater des TCS Contact Centers unverbindlich Fragen zu allen Bereichen der E-Mobilität – vom Autokauf, über das Laden, die Reichweite und die Batterie bis zu den Kosten.

0844 888 333



TCS E-AUTO-MIETE

Alltagstauglichkeit testen

So richtig warm werden kann man mit einem Auto erst nach einiger Zeit. Wer die E-Mobilität einmal für einen Tag oder mehrere Tage erfahren und zum Beispiel auch im Alltag testen will, hat seit diesem Jahr die Möglichkeit, ein erstklassiges E-Auto in Ostermundigen oder Murten zu mieten. Dazu steht eine feine Auswahl zur Verfügung: Nebst den Tesla-Modellen S, 3, X und Y steht ein Porsche Taycan Turbo S, ein Polestar 2 sowie ein Mercedes-Benz EQC 400 auf der Menükarte. Zudem können Zweiradfans die E-Motorräder Zero DSR ZF 14.4 und Energica Ego (nur in Murten) mieten. Die TCS E-Auto-Miete ist ein Angebot der ev4all AG in Partnerschaft mit dem Touring Club Schweiz.

tcs.ch/e-auto-miete



TCS EMOBILITY DAYS

Einen Tag lang E-Mobilität erleben

Die E-Mobilität muss man erleben! Deshalb finden auch in diesem Jahr die beliebten TCS eMobility Days an elf verschiedenen Standorten in der ganzen Schweiz statt. Wiederum stehen die neuesten Elektromodelle von bekannten Automarken sowie E-Motorrädern und E-Scootern für Probefahrten bereit. Eine einzigartige Gelegenheit, mehrere Autos an einem Tag zu testen und die E-Mobilität hautnah und live zu erfahren. Eine frühzeitige Registrierung ist empfehlenswert. Zudem erhalten die Besucherinnen und Besucher an verschiedenen Ständen Beratung von Fachleuten und TCS-Experten über Fahrzeuge, das Laden zu Hause und unterwegs, technische Spezifikationen und Gesamtlösungen zur Stromproduktion zu Hause. tcs.ch/edays

EMOBILITY DAYS IN IHRER STADT

21.5.	Neuenburg
11.6.	Genf
18.6.	Brig
25.6.	Rivera (TI)
2.7.	Winterthur
27.8.	Bern
3.9.	Baden
10.9.	Vevey
17.9.	Pfäffikon (SZ)
24.9.	Altdorf
1.10.	Basel



TCS-BAROMETER E-MOBILITÄT
Am E-Puls der Gesellschaft

Was denken Schweizerinnen und Schweizer über die Elektromobilität? Wie viele würden sich ein E-Auto kaufen, und welches sind die grössten Hürden? Der Mobilitätswandel stellt unsere Gesellschaft vor grosse Herausforderungen und, um die Befindlichkeit der Menschen zu kennen, führt der TCS seit einigen Jahren eine aufwendige, repräsentative Umfrage durch. Der TCS-Barometer E-Mobilität ist nicht nur für den Touring Club, sondern für die gesamte Mobilitätsbranche ein wertvoller Spiegel und eine wichtige Grundlage, um die Elektromobilität hierzulande noch zugänglicher zu machen und weiter voranzutreiben. tcs.ch/e-barometer

«TCS ECHARGE»-APP
Keine Ladehemmungen

Es ist eine der grössten Sorgen, welche die Menschen mit der E-Mobilität verbinden: Wo lade ich mein E-Auto? Dass es in der Schweiz mittlerweile mehr öffentliche Ladepunkte (6500) als Tankstellen (3300) gibt, wissen viele nicht. Damit man die nächste Ladestation auch schnell findet, hat der TCS die App «eCharge» und die dazugehörige Ladekarte entwickelt. Die Applikation zeigt jedoch nicht nur die Standorte in der Schweiz an, sondern über 170 000 Ladepunkte in ganz Europa. Für die Nutzer fallen keine Abo- oder Grundgebühren an, und sie profitieren von günstigen Tarifen im In- und Ausland. TCS-Mitglieder, die eine TCS Mastercard in der App hinterlegt haben, erhalten zudem einen ständigen Laderabatt von fünf Prozent.



Jetzt die «TCS eCharge»-App herunterladen!



TCS AUTOSUCHE MIT KOSTEN- UND KLIMABILANZRECHNER

Alle Personenwagen und ihr Fussabdruck

Mittlerweile herrscht auch bei den E-Autos die Qual der Wahl. Es lohnt sich deshalb, vor dem Kauf auf jeden Fall verschiedene Modelle und ihre Leistungen und Kosten zu vergleichen. Mit der TCS Autosuche, die praktisch jeden in der Schweiz erhältlichen PKW beinhaltet, lässt sich ein solcher Vergleich einfach und schnell online durchführen. Da in der heutigen Zeit auch der ökologische Fussabdruck eines Fahrzeugs eine elementare Rolle spielt, hat die Mobilitätsberatung des TCS einen Klimabilanzrechner mit Lebenszyklusanalyse entwickelt, welcher die Treibhausgasemissionen von der Herstellung bis zum Recycling berücksichtigt.

tcs.ch/autosuche



TCS-GESAMTBERATUNG ELEKTROMOBILITÄT
Viele Fragen, viele Antworten

Wer gleich mehrere Fragen auf einmal hat oder sich grundsätzlich und umfassend über die E-Mobilität informieren möchte, kann sich auf Termin von einem TCS-Experten ausführlich beraten lassen. Viele Fragen drehen sich zurzeit um Gesamtlösungen mit Eigenstromproduktion und Verbrauchsoptimierung im Eigenheim. Dank starken Partnerschaften wie zum Beispiel Sun2Wheel oder seinem grossen Netzwerk für grössere Ladelösungen im Mehrfamilienhaus kann der TCS nicht nur fundiert informieren, sondern Interessierte auch an zuverlässige Unternehmen weitervermitteln. Der für TCS-Mitglieder exklusive Service dauert in der Regel etwa eine Stunde und findet entweder in der TCS eMobility Lounge in Ostermundigen oder per Videochat oder Telefon statt.

0844 888 333
 oder E-Mail an eMobBeratung@tcs.ch



Fehlende Ladestationen bremsen E-Mobilität

Eine wachsende Mehrheit der Bevölkerung in der Schweiz glaubt an die Zukunft der Elektromobilität. Die Kaufbereitschaft wächst, wie der aktuelle E-Barometer des TCS zeigt. Als grösste Hürde beim Kauf wird die Verfügbarkeit der Ladestationen genannt.

TEXT DINO NODARI

Im August war nahezu jeder vierte verkaufte Neuwagen in der Schweiz ein Elektroauto oder ein Plug-in-Hybrid. Dieser Trend zeigt sich auch beim aktuellen TCS-Barometer E-Mobilität. Demnach will die Schweizer Bevölkerung in Zukunft den

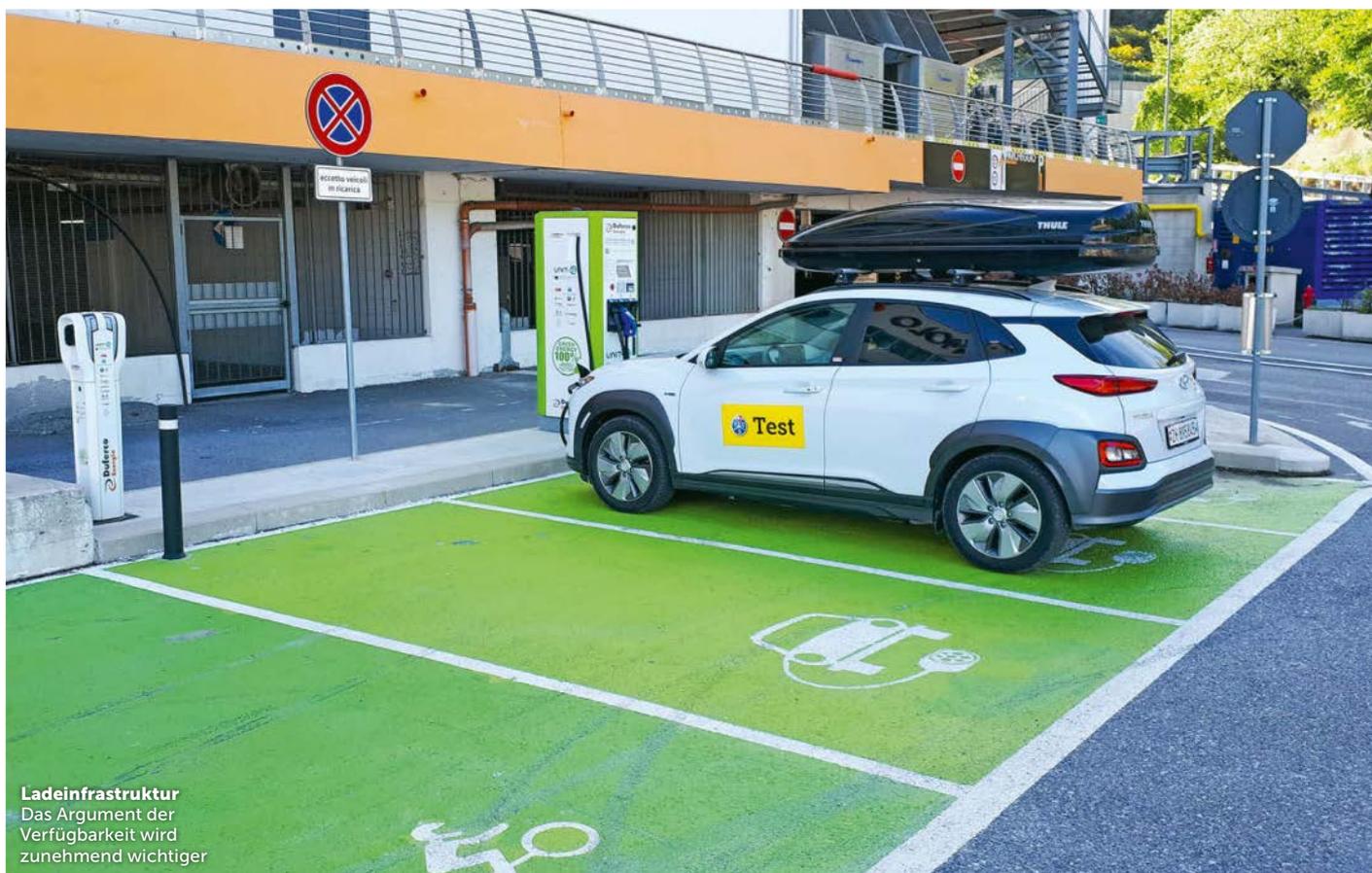
Fokus auf nachhaltige Verkehrsmittel setzen. Reine Elektroautos (41 Prozent), Velos (39 Prozent), öffentlicher Verkehr (35 Prozent), E-Bikes (32 Prozent) oder hybride Elektroautos (27 Prozent) stehen dabei bei Herrn und Frau Schweizer beson-

ders hoch im Kurs. Autos mit Verbrennermotor und Flugzeuge will die Bevölkerung künftig weniger nutzen.

Generationengraben

Von den 1001 befragten Personen gehen immer mehr davon aus, dass sie sich in Zu-

kunft ein Elektroauto anschaffen werden. Dabei steigt insbesondere der Anteil jener, die dies in den nächsten drei Jahren zu tun gedenken. Es zeigt sich aber auch, dass es bei der Kaufbereitschaft für ein Elektroauto ein Generationengraben gibt. In der



Ladeinfrastruktur

Das Argument der Verfügbarkeit wird zunehmend wichtiger

TCS

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, Pascale Stehlin; **Art Director:** Alban Seeger; **Fotograf/Bildredaktion:** Emanuel Freudiger; **Layout:** Andreas Waber, Stephan Kneubühl, Mathias Wyssenbach, Sara Bönzli; **Redaktionsassistenz:** Susanne Troxler (D), Michela Ferrari (I), Tania Folly (F); **Korrespondenzadresse:** TCS, Redaktion Touring, Poststrasse 1, 3072 Ostermundigen, +41 58 827 35 00, touring@tcs.ch; **Auflage:** deutsche Ausgabe: 684 595, **Totalauflage:** 1 044 115; **Verlag/Medienmarketing:** Cumi Karagülle; **Inserate:** Roger Müller, Cédric Martin, Chantale Hofer, verlag@tcs.ch. Alle Texte und Fotos sind urheberrechtlich geschützt. Nachdruck, auch auszugsweise, nur mit schriftlicher Genehmigung des Verlags. Für unverlangte Manuskripte wird jede Haftung abgelehnt. **Herstellung:** Swissprinters AG, Brühlstrasse 5, 4800 Zofingen, +41 58 787 30 00.

INFOS ZUR STUDIE

Die Ergebnisse des TCS-Barometer E-Mobilität basieren auf einer schweizweiten Befragung von 1001 Einwohnerinnen und Einwohnern ab achtzehn Jahren. Die Teilnehmenden wurden aus dem Onlinepanel politrends.ch des Forschungsinstituts Gfs Bern rekrutiert. Die Repräsentativität der Daten wurde durch Quotierung und Gewichtungungsverfahren sichergestellt. Befragt wurde zwischen dem 24. August und dem 8. September 2021.

jüngsten Gruppe der Befragten ist für eine Mehrheit von 66 Prozent klar, dass sie in Zukunft ein Elektroauto haben werden. Sie gehen jedoch von einem Zeithorizont aus, der weiter in die Zukunft geht als die nächsten drei Jahre. Bei den 40- bis 64-Jährigen möchten sich 59 Prozent ein Elektroauto anschaffen. Der Anteil, der dies innerhalb der nächsten drei Jahre tun möchte, ist indes doppelt so hoch wie bei den Jüngsten. Personen über 65 Jahre gehen dagegen in viel grösserem Ausmass als Jüngere davon aus, sich nie ein Elektroauto anzuschaffen. Aber auch in dieser Altersgruppe gehen noch 44 Prozent davon aus, dass sie sich in nächster Zeit ein Elektroauto anschaffen möchten.

Grosse Unterschiede gibt es auch in Bezug auf die politischen Forderungen im Zusammenhang mit der Elektromobilität. Der grösste Unterschied zwischen den jüngsten und den ältesten Befragten zeigt sich in der Frage, ob die Elektromobilität ganz ohne staatliche Unterstützung auskommen soll. Während die Jüngsten dezidiert nicht dieser Meinung sind, wird diese Forderung von einer Mehrheit der Ältesten unterstützt. Grosse Einigkeit gibt es dagegen darüber, dass Lademöglichkeiten bei grossen Bauvorhaben künftig obligatorisch sein sollen. In den Vordergrund drängt sich mit

der höheren Akzeptanz der Elektromobilität auch die Frage nach der Versorgungssicherheit. Auch hier gibt es einen Generationengraben. So ist die Ansicht, dass es ohne neue Atomkraftwerke nicht gehen wird, bei den ältesten Befragten deutlich stärker verbreitet.

Überlegungen rund ums Klima stellen konstant den wichtigsten Grund für den Kauf eines Elektroautos dar. Dieses Argument wird in den letzten drei Jahren fast doppelt so häufig genannt wie jedes andere Argument.

Ladestationen

Die Wahrnehmung des E-Autos verschiebt sich allmählich vom Spielzeug weniger Technikverrückter zum potenziellen Verkehrsmittel für die breite Masse. Damit verbunden, verschiebt sich auch die Abwägung der Gründe für und gegen den Kauf. Insofern gewinnen auch Faktoren wie die Verfügbarkeit von Ladestationen, die Reichweite oder die Notwendigkeit, Fahrten im Voraus zu planen, an Wichtigkeit. Die hohen Anschaffungskosten bleiben zwar an zweiter Stelle und stellen nach wie vor eine beträchtliche Hürde für die schnellere Verbreitung von Elektrofahrzeugen dar. Über die Jahre gesehen, nimmt jedoch die Kostenfrage als konkreter Grund gegen ein E-Auto kontinuierlich ab. ♦

Wo fehlen Ladestationen?

«Bei Gründen, die eher gegen den Kauf eines Elektroautos sprechen, haben Sie angegeben, es fehle an Ladestationen. Wo konkret fehlen Ladestationen?»



Gründe für den Kauf eines Elektroautos

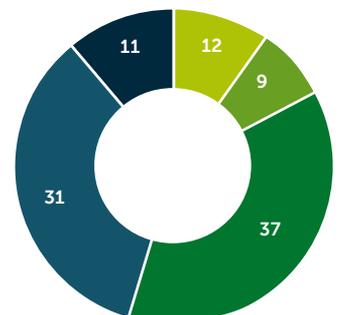
«Welche Gründe sprechen aus heutiger Sicht für Sie persönlich eher für den Kauf eines Elektroautos?»



Wahrscheinlichkeit Anschaffung Elektroauto

«Wie wahrscheinlich ist es, dass Sie sich in Zukunft ein Elektroauto anschaffen werden (kaufen/leasen)?»

- 12% Ich schaffe mir wahrscheinlich in den nächsten drei Jahren ein Elektroauto an.
- 9% Ich schaffe mir wahrscheinlich in den nächsten vier Jahren oder später ein Elektroauto an.
- 37% Ich schaffe mir wahrscheinlich in Zukunft ein Elektroauto an, aber ich weiss nicht, wann.
- 31% Ich schaffe mir wahrscheinlich nie ein Elektroauto an.
- 11% Weiss nicht. / Keine Antwort



In Prozent Einwohner/-innen ab achtzehn Jahren.

2 WEITERE CHANCEN ZU GEWINNEN

ZU GEWINNEN

das Smartphone
Apple iPhone 13 6,1"
128 GB

WERT CHF 779.–

Die iPhones 13 sind die jüngste iPhone-Generation von Apple. Sie repräsentieren die Spitze der aktuellen Smartphones und bringen, wie von Apple gewohnt, eine Reihe von Innovationen. Der schnelle A15-Bionic-Chip unterstützt mit der TrueDepth-Kamera die Gesichtsaufführung – sogar mit Maske. Das Super-Retina-Display präsentiert Fotos, Videos und gestreamte Inhalte superhell, in echten, leuchtenden Farben und bester Schärfe. Die Batterielaufzeit konnte nochmals erhöht werden. In Tests erweist sich die CPU als schnellste Smartphone-Engine. Ausserdem funktioniert das Spitzenhandy auch in den 5G-Netzen.



5		7			6		9	2
9	6						8	
				9	5			4
1		9	4		8			
		2					3	
			2		7	4		9
2			6	5				
	7						6	1
6	1		9			8		5

Lösen Sie das Zahlenrätsel und füllen Sie die blauen Felder aus. Schicken Sie ein SMS mit **tm054** und den **drei Zahlen** an **5555**.

				9		6		
		7	1	8				
2	6					4		
		1		6				5
	9		3	7			2	
6			2			8		
		8					7	2
			8	1	9			
4		7						

Lösen Sie das Zahlenrätsel und füllen Sie die blauen Felder aus. Schicken Sie ein SMS mit **tm055** und den **drei Zahlen** an **5555**.

**Teilnahme-
schluss
für die Spiele:
16. Mai
2022**

ZU GEWINNEN

das superleichte
Smartphone
Carbon 1 Mk II 6"
256 GB

WERT CHF 399.–

Aus dem teuren Hightech-Material Carbon hergestellt, ist das Carbon 1 125 g leicht und 6,3 mm dünn. Auf einen Metallrahmen konnte dank des festen Materials des Gehäuses verzichtet werden. Auch das robuste Gorilla Glass 7 ist höchst widerstandsfähig. Der Speicher ist 256 GB gross. Das 6,1-Zoll-AMOLED-Display stellt Inhalte kontraststark, farbecht und hell dar. Das Herstellerlogo auf der Rückseite ist mit LED ausgestattet und zeigt in Farbe den Ladezustand an. Mit seinem mattschwarzen Auftritt beeindruckt das Gerät auch, wenn es ausgeschaltet ist.



WEITERE GEWINNCHANCEN BIETEN SICH IHNEN IM TOURING MAGAZIN.

Alle SMS kosten CHF 1.50. Die Teilnahme ist auch per Post möglich. Schicken Sie die jeweilige Lösung an TCS, Verlag Touring, Postfach, 3024 Bern.

Wichtiger Hinweis: Aus technischen Gründen ist die Teilnahme für UPC-Mobile-Kunden per SMS nicht möglich. Teilnahmeberechtigt sind alle Leserinnen und Leser des Touring in der Schweiz und Liechtenstein (über 16 Jahre). Ausgenommen sind Mitarbeitende des TCS und deren Familienangehörige. Gewinner und Gewinnerinnen der «Wettbewerbe und Verlosungen Touring» werden unter den richtigen Einsendungen ausgelost und persönlich benachrichtigt. Preise können nicht umgetauscht oder bar ausbezahlt werden. Zu den Wettbewerben und Verlosungen wird keine Korrespondenz geführt. Der Rechtsweg ist ausgeschlossen.

Mobilität beginnt zu Hause

Als Leiter der Geschäftsfeldentwicklungen ist Andreas Aeschlimann mitverantwortlich für neue Produkte und Leistungen, die den TCS-Mitgliedern das Leben unterwegs, und neu auch zu Hause, erleichtern.

INTERVIEW DOMINIC GRAF | FOTO EMANUEL FREUDIGER

Welche Aufgaben verfolgt die Abteilung Geschäftsfeldentwicklungen beim TCS?

Andreas Aeschlimann: Unsere Aufgabe besteht darin, die neuen Bedürfnisse der Menschen in der sich verändernden Umwelt zu erkennen und ihnen mit neuen Angeboten und Services einen konkreten Nutzen zu bieten. Unser Team ist dabei von der Altersstruktur, der Herkunft, der Ausbildung und der Erfahrungen bunt gemischt. Damit ergänzen sich unterschiedliches Wissen, Beobachtungen und Ideen und führen so zu interessanten Lösungen, die das Leben unserer Mitglieder etwas einfacher machen und im Notfall jederzeit für die richtige Hilfe sorgen.

Können Sie an einem Beispiel erläutern, wie der Prozess bis zur Lösungsfindung abläuft?

Wir sehen zum Beispiel, dass die Mobilität durch die Elektrifizierung des Autos an das Haus herangerückt ist. Ein Elektroauto wird mit einer Heimpladestation geladen, welche wiederum mit der Hausinstallation verbunden ist. Ist das Auto am Morgen nicht geladen, kann →

Andreas Aeschlimann hat mit seinem Team Produkte und Services wie die TCS-Heimpladestation, die Gesamtberatung Elektromobilität, die eCharge-App oder TCS Home entwickelt



Anzeige



Flatee[®]
The Original

RAHMENLOSE HALTER FÜR AUTO NUMMERN

JETZT ONLINE BESTELLEN

Flatee | Das Original - sofort ab Schweizer-Lager verfügbar.
Nur beim Fachhandel oder auf flatee.ch erhältlich

das an verschiedenen Problemen liegen, etwa an der Hausinstallation, an der Ladestation oder auch am Auto. Unsere Mitglieder sollen nur eine Anlaufstelle bei Problemen haben, was unsere Kreativität erfordert. So ist zum Beispiel die TCS-Heimladestation mit Steckerverbindung entstanden, die ein Patrouilleur montieren, aber auch innerhalb von sechs Stunden kostenlos ersetzen kann. Gleichzeitig haben wir mit TCS Home ein Netzwerk an Partnerhandwerkern, die sich um die Pannenhilfe für zu Hause kümmern – und das rund um die Uhr. Somit können wir nun bei allen genannten Szenarien helfen.

Ihr Team betreut auch die Gesamtberatung Elektromobilität. Was darf man von dieser umfassenden Beratung erwarten?

Persönliche Mobilitätsbedürfnisse, Hobbys, die Familiensituation wie auch

die Wohnsituation und das Budget sind Faktoren, die den Kauf des passenden Elektrofahrzeugs beeinflussen. In einer persönlichen, rund einstündigen Beratung – am besten persönlich in der

«Die Mobilität ist mit der Elektrifizierung des Autos an das Haus herangerückt.»

Andreas Aeschlimann,
Leiter Geschäftsfeld-entwicklungen

neuen TCS eMobility Lounge in Ostermündigen – können wir sehr individuell auf diese Faktoren eingehen und helfen, die nächsten Schritte zur elektrifizierten Mobilität zu planen. Bei Bedarf empfehlen wir auch Partner, die beispielsweise die elektrische Installation für die Ladestation zu Hause oder gar eine Gesamtplanung inklusive Fotovoltaikanlage und Batteriespeicher übernehmen.

Welches sind momentan die grössten «Sorgen», wenn es um die E-Mobilität geht?

In letzter Zeit erhalten wir sehr viele Fragen rund um die Eigenstromproduktion mit Fotovoltaik, während ökologische Fragen etwas in den Hintergrund

gerückt sind. Persönliche Sorgen oder vielleicht eher Herausforderungen sind oftmals abhängig von der Wohnsituation: Wer als Mieter in einem Mehrfamilienhaus wohnt, hat es oft noch schwer, eine Ladestation installieren zu dürfen. Einfamilienhausbesitzer haben dieses Problem nicht, dafür eher Fragen zu kompetenten Elektroinstallateuren oder den Kosten für die elektrische Installation.

Mit der eCharge-App unterstützt der TCS aber auch all jene, die sich schon für ein Elektroauto entschieden haben. Welche Vorteile hat die Applikation?

Einerseits ist sie mit 6500 Ladepunkten in der Schweiz und 170 000 in Europa schlicht die beste Lösung, um eine Ladestation zu finden. Andererseits profitieren TCS-Mitglieder von fünf Prozent Dauerrabatt beim Laden, sofern die TCS Mastercard als Zahlungsmittel hinterlegt ist. ♦

Anzeige



Jetzt buchen!

Auch bei der Automiete lohnt sich der TCS

Weltweit Mietautos mit Bestpreis-Garantie buchen.

- Alle wichtigen Versicherungen eingeschlossen
- Bis zu 10% Zusatzrabatt bei Bezahlung mit einer TCS Kreditkarte*

Erfahren Sie mehr auf tcs-mietauto.ch

* 5% für Inhaber der TCS Member Mastercard / 10% für Inhaber der TCS Travel Mastercard Gold (Gutschrift erfolgt auf die Kreditkarte).



NACHHALTIGE ENERGIELÖSUNGEN



Holz-Pellets

Sämtliche AGROLA Holz-Pellets sind ökologisch, CO₂-neutral und ENplus-A1 zertifiziert. 80% des Handelsvolumens stammen aus Schweizer Produktion.



Serviceleistungen Solar

Maximieren Sie mit einer Servicevereinbarung die Laufzeit Ihrer Anlage: Optimierung der Ertragserhaltung durch Übertragen der technischen Betriebsführung.



Strom

Kunden mit über 100 MWh Jahresverbrauch profitieren von den attraktiven AGROLA Strom-Produkten. Bei einem Wechsel erledigen wir alle Formalitäten für Sie.



Ladelösungen

Mit den AGROLA Ladelösungen investieren Sie in eine zukunftssichere und innovative Infrastruktur und ebnen damit den Weg in die Elektromobilität.



Solarlösungen

Eine Investition mit Zukunft, die sich lohnt. AGROLA ist Ihre Solar-Partnerin für Grossanlagen in Landwirtschaft und Industrie.



Elektromobilität

AGROLA baut ihr Netz an Schnell-Ladestationen ständig aus. Die AGROLA e-Mob-App ist Ihr Schlüssel zu über 120'000 Elektro-Ladestationen!



Speicherlösungen

Da Ihr Verbrauch nicht immer der aktuellen Solarstromproduktion entspricht, helfen Speichersysteme bei der Optimierung Ihres Eigenverbrauchsanteils.



Wasserstoff

Bei den AGROLA Tankstellen in Rothenburg und Zofingen tanken Sie bereits heute Wasserstoff. Wir treiben den Ausbau weiterer Standorte stetig voran.

Wir beraten Sie gerne: kontakt@agrola.ch

agrola.ch

Ein Elektroauto zu fahren, macht Spass und Sinn.

FAHR ^{mit dem} **STROM**

**1. Weniger Teile,
weniger
Pannen**

**2. Fahrspass:
dynamisch
von null bis Vollgas**

**3. Null Abgas-
Emissionen
beim Fahren**

**4. Doppelt
so gute CO₂-Bilanz
wie Verbrenner**



Mehr gute Gründe entdecken:
fahr-mit-dem-strom.ch