

Sonderheft Mobilität

# DIE WELTWOCHEN

9. April 2020 – 88. Jahrgang



## Magie der Mechanik

Mit Antonio Costantini, Linus Reichlin,  
Frank M. Rinderknecht, Marc Langenbrinck,  
Morten Hannesbo u. v. a. m.

# VOLLELEKTRISCHER MUSTANG MACH-E

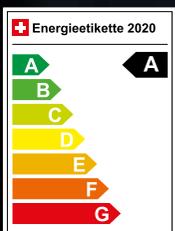


**MIT BIS ZU 600 KM REICHWEITE<sup>1</sup>  
UND 337 PS<sup>2</sup>**

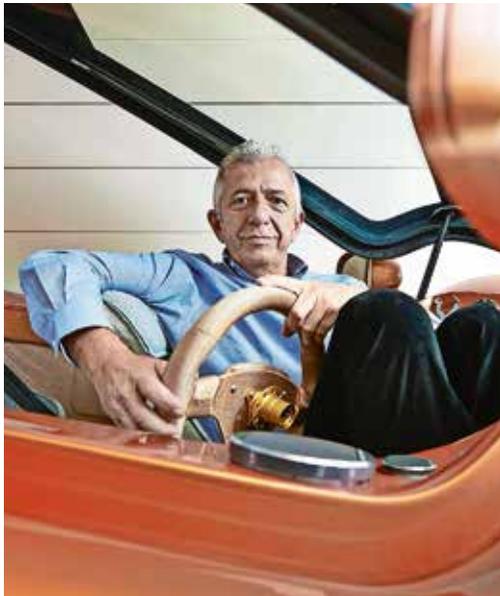
BESTELLEN SIE JETZT DEN AB ENDE 2020  
VERFÜGBAREN MUSTANG MACH-E.  
[ford.ch](http://ford.ch)

*Ford*

**BRING ON  
TOMORROW**



<sup>1</sup>Basierend auf voller Ladung. Die angestrebte Reichweite mit dem Worldwide Harmonised Light Vehicle Test Procedure (WLTP) gilt je nach vorhandener Konfiguration. Die tatsächliche Reichweite kann aufgrund unterschiedlicher Faktoren (Wetterbedingungen, Fahrverhalten, Fahrzeugzustand, Alter der Lithium-Ionen-Batterie) variieren. <sup>2</sup>Ford Mustang Mach-E AWD, 337 PS/248 kW, AWD-Elektroantrieb, stufenloses Automatikgetriebe: Gesamtverbrauch 18.1 kWh/100 km, CO<sub>2</sub>-Emissionen 0 g/km, Energieeffizienz-Kat. A. Die endgültigen Verbrauchs- und CO<sub>2</sub>-Emissionswerte werden rechtzeitig vor Markteinführung bekannt gegeben. Verfügbar ab Ende 2020. Fahrzeug zeigt US-Modell. Die Produktabbildung kann in einzelnen Details von in der Schweiz erhältlichen Modellen abweichen oder Wunschausstattungen und Zubehör gegen Mehrpreis enthalten.



**Denkmodelle:** Frank M. Rinderknecht.

Frank M. Rinderknecht ist eine Ausnahmeerscheinung in der Autoindustrie. Der Zürcher beschäftigt sich seit Jahrzehnten mit der Frage, was sein wird oder sein könnte. Seine fantastischen, aber real existierenden Studien von Autos oder vielmehr Mobilitätslösungen, die Rinderknechts Firma Rinspeed an Messen präsentiert, sind letztlich anregende Denkmodelle für die Mobilität der Zukunft. David Schnapp, der diese Sonderausgabe verantwortet, wollte Rinderknecht eigentlich in seinem Labor in Zollikon zum Gespräch treffen. Aufgrund der aktuellen Lage wurde dann ein langes Telefongespräch daraus, Rinderknechts Lagerhalle mit all den Studien auf Rädern hatte unser Mitarbeiter bei anderer Gelegenheit schon besuchen können. Der 64-Jährige bleibt trotz erschwelter Bedingungen optimistisch: Er sei jetzt seit 42 Jahren «Kleinun-



**In der Heimat von Russi:** Journalist Spring.

ternehmer». Sich immer wieder anders zu orientieren, «ist nichts Neues für mich». *Seite 4*

*Weltwoche*-Kolumnist und Buchautor Linus Reichlin ist nicht nur ein leidenschaftlicher Autofahrer, die Familiengeschichte des 62-jährigen Schweizer, der heute in Berlin und Zürich lebt, ist reich an aussergewöhnlichen Fahrzeugen und Erinnerungen: Reichlins Urgrossvater besass als Arzt das erste Auto überhaupt im Kanton Schwyz. Der Grossvater



**Familiengeschichte:** am Gotthard, 1940er Jahre.

wurde dann Apotheker statt Arzt, «damit verfügte er stets über genügend Treibstoff, den er auch brauchte», wie sein Enkel heute berichtet: Der Mann fuhr einen offenen Mercedes Kompressor, mit dem er unter anderem über den Gotthard fuhr, wo «ihm noch kein einziges Verkehrsschild den freien Blick auf die Berge» verstellte – eine Familiengeschichte in Fahrzeugen. *Seite 20*

Lang und abwechslungsreich ist die Liste der Autos, die unser Kollege Roy Spring in seinem Leben bereits besessen hat; dazu gehören Autobianchi A112, Triumph Spitfire, Lancia Trevi, Mercedes 280 CE, Citroën 2CV, Saab 900 und BMW Z3 Coupé. Schliesslich ist Spring bei dem Fahrzeug gelandet, von dessen Vorzügen er heute bei jeder Gelegenheit seinen Kollegen vorschwärmt: dem Subaru Forester. Dieser sei für ihn – nach ewiger Suche eines Traumautos – der ideale Kompromiss in allen Lebenssituationen. Für einen Bericht über den neuen XV e-Boxer mit Hybridantrieb kam deshalb nur Subaru-Fan Spring in Frage. Er fuhr mit dem Wagen für ein Wochenende nach Andermatt, in die Heimat von Subaru-Botschafter und Ex-Skischampion Bernhard Russi. *Seite 10*

Ihre *Weltwoche*

- 4 «Verrückten heisst bewegen»  
Die Zukunft der Mobilität
- 7 Taxi, Kombi, Alleskönner  
Die neue E-Klasse von Mercedes
- 8 Marc Langenbrinck, CEO  
Zehn Fragen an den CEO  
von Mercedes-Benz Schweiz
- 10 Russis Wahl  
Der Subaru XV e-Boxer
- 12 Wohin geht die Reise?  
Lagebeurteilung der Auto-Chefs
- 17 Platz in der Business Class  
Unterwegs im Ford Explorer PHEV
- 20 Als das Auto fahren lernte  
Eine Familiengeschichte
- 22 Demokratisierung des E-Autos  
Was der Opel Corsa-e verändert
- 24 Klassiker für die vierte Säule  
Autos als Wertanlage
- 20 Magier der Mechanik  
Antonio Costantini, «Il Meccanico»  
Eine Familiengeschichte

**Impressum**

**Herausgeberin:** Weltwoche Verlags AG, Förlibuckstrasse 70, Postfach, 8021 Zürich  
Die *Weltwoche* erscheint donnerstags.  
**Redaktion:** Telefon 043 444 57 00, Fax 043 444 56 69, E-Mail-Adressen: vorname.name@weltwoche.ch, leserbriefe@weltwoche.ch  
**Verlag:** Tel. 043 444 57 00, Fax 043 444 56 07, E-Mail: verlag@weltwoche.ch  
**Internet:** www.weltwoche.ch  
**Abo-Service:** Tel. 043 444 57 01, Fax 043 444 50 91 E-Mail: kundenservice@weltwoche.ch  
Jahresabonnement Inland Fr. 346.– (inkl. MwSt.)  
Schnupperabonnement Inland Fr. 38.– (inkl. MwSt.)  
Weitere Angebote für In- und Ausland unter www.weltwoche.ch/abo

**Gründer:** Karl von Schumacher (1894–1957)  
**Verleger und Chefredaktor:** Roger Köppel  
**Mitglied der Chefredaktion:** Beat Gygi (Wirtschaft)  
**Produktionschef:** Lukas Egli  
**Layout:** Daniel Eggspühler (Art-Director), Jasmin Karim (Bildredaktion)  
**Verlagsleiter:** Sandro Gianini  
**Anzeigenverkauf:** Gabriel Lotti, Brita Vassalli  
**Anzeigen-Innendienst:**  
Tel. 043 444 57 02, Fax 043 444 56 07  
**E-Mail:** anzeigenid@weltwoche.ch  
**Online-Vermarktung:** GLA United  
**Tarife und Buchungen:** weltwoche@gla-united.com

**Betriebsleiter:** Samuel Hofmann  
**Druck:** Print Media Corporation, PMC, Oetwil am See

Die Wiedergabe von Artikeln und Bildern, auch auszugsweise oder in Ausschnitten, ist nur mit ausdrücklicher Genehmigung der Redaktion gestattet.  
Für unverlangt eingesandte Manuskripte und Fotos wird keine Haftung übernommen.

Der *Weltwoche*-Inhalt ist gedruckt auf Recyclingpapier, das aus 100 % Altpapier hergestellt wird. Es schont Ressourcen, Energie und somit die Umwelt.



«If you can dream it, you can do it»: Auto-Visionär Rinderknecht in seinem Labor in Zollikon.

## «Verrücken heisst bewegen»

Der 64-jährige Zürcher Frank M. Rinderknecht ist ein Visionär der Mobilität, seine Konzeptfahrzeuge sorgen für Aufsehen. Wie sieht der Generalist, wie er sich selbst nennt, das Autofahren von übermorgen? *Von David Schnapp*

Frank M. Rinderknecht, 64 Jahre alt, ist eine singuläre Erscheinung in der Automobilwelt. Der Zürcher beschäftigt sich «als selbstständiger Kleinunternehmer seit 42 Jahren» mit Fahrzeugen. Er begann als Importeur von Sonnendächern, als Tuner und Veredler bestehender Modelle wie eines Golf Turbo, wurde aber weltweit bekannt mit seinen fantastischen Konzeptfahrzeugen, die immer

aus einer Welt zu stammen scheinen, die man sich selber kaum vorzustellen wagt.

Aber «If you can dream it, you can do it», das Motto von Walt Disney, ist auch Rinderknechts Leitspruch: Wenn du davon träumen kannst, kannst du es machen. 2003 baute der Schweizer Düsentrieb den Rinspeed Bedouin, der sich auf Knopfdruck vom zweisitzigen Pick-up zum viersitzigen Kombi im Allrad-Look ver-

wandelt. Front und Allrad-Bodengruppe entnahm Rinderknecht dem Porsche 911 der Baureihe 996, und während Porsche mit dem Cayenne fast gleichzeitig seinen ersten SUV lanciert hatte, war der Visionär aus Zollikon schon einen Schritt weiter mit der Idee eines Offroad-tauglichen Multifunktionsfahrzeugs.

Mit seiner Firma Rinspeed entwickelte Frank M. Rinderknecht Autos, die unter



Wasser fliegen können, oder den Micromax, eine Art autonomer Nahverkehrsbus mit Lounge-Ambiente, Multimedia-Unterhaltung, Kaffeemaschine und Platz für vier Leute auf bloss 3,7 Meter Fahrzeuglänge. Rinderknechts jüngste Vision wurde Anfang des Jahres an der Innovationsmesse CES in Las Vegas vorgestellt. Auch der Metrosnap ist multifunktional, ein modulares Trägerfahrzeug, auf das sich je nach Bedarf Kabinen für Personen oder Container für Waren aufsetzen lassen.

Rinderknechts Themen sind Ökologie, Mobilität im urbanen Raum und das autonome Fahren – die Fortbewegung der Zukunft, die nicht mehr vom Menschen gesteuert wird, sondern von leistungsfähigen Computern und künstlicher Intelligenz.

**Herr Rinderknecht, Sie denken sich berufsmässig Szenarien für die Zukunft aus. Was ändert sich, wenn wie jetzt in der Corona-Krise manche Gewissheiten plötzlich nicht mehr gelten?**

Als selbstständiger Kleinunternehmer, der ich seit 42 Jahren bin, lebe ich ständig im Ungewissen. Sich immer wieder neu zu erfinden, sich durchzubeissen, ist nichts Neues für mich. Die Absage des Genfer Automobilsalons hat uns nicht gefallen, aber es hätte uns schlimmer treffen können. Unsere Präsentation des Metrosnap in Las Vegas war ein Erfolg, ich bleibe deshalb optimistisch.

**Und was kommt nach dieser Krise?**

Ich gehe jetzt mal davon aus, dass die Normalität wieder einkehren wird. Es ist ja interessant, dass bis vor kurzem die Klimaveränderung das grosse Thema war. Heute spricht niemand mehr darüber. Aber vielleicht nehmen wir aus dieser Krise etwas mit, was die Umwelt oder die Mobilität angeht. Gestern habe ich ein Bild des Canale

---

**«Die Politik wird immer mehr Einschränkungen durchsetzen, manche zu Recht.»**

---

Grande in Venedig gesehen. Man sieht dort jetzt wieder auf den Grund des Gewässers, wo Fische umherschwimmen. Will man sich an diesen Anblick gewöhnen, oder kehrt man zum bekannten trüben Gewässer zurück? Wir werden es irgendwann wissen.

**Denken wir über Mobilität heute anders als noch vor zehn Jahren?**

Den Wandel zur Elektromobilität haben die meisten Autohersteller nicht freiwillig gemacht, sondern weil sie sonst die strengen CO<sub>2</sub>-Vorschriften nicht hätten einhalten können. Die game changer, wie man so schön sagt, waren die Politiker. Das wird so bleiben. Die Politik wird immer mehr Einschränkungen durchsetzen, manche zu Recht, wie ich finde. Die Mobilitätsanwendungen werden sich deshalb verändern müssen.

**Warum halten Sie Einschränkungen der Mobilität für richtig?**

Unsere Luftverschmutzung ist noch relativ gering im Vergleich zu vielen Grossstädten der Welt. Aber wir müssen den CO<sub>2</sub>-Ausstoss senken und die Qualität der Luft verbessern. Zum Beispiel, weil durch die Zunahme des Online-Handels auch die Karawane der Auslieferungsfahrzeuge wächst und wächst. Ich habe vielleicht noch fünfzehn Jahre Lebenserwartung, meine 28-jährige Tochter hat noch etwa 65 Jahre und meine möglichen Enkel werden wohl hundert Jahre alt. Da muss man sich schon ein paar Gedanken zur zukünftigen Qualität von Luft und der Umwelt machen.

**Zurzeit wird intensiv diskutiert, was die Antriebstechnologie der Zukunft sein wird. Fahren wir mit Strom oder doch mit Wasserstoff, der in Asien populär ist?**

Erstens: Elektrisch heisst erneuerbar, und darum geht es. Man kann nicht auf einen fossilen Treibstoff setzen, der endlich ist. Selbst wenn es noch Ölvorräte für 500 Jahre gäbe. Zweitens: Auch der Wasserstoff treibt ein Elektroauto an. Beim PKW sehe ich Wasserstoff nicht als Energiequelle, die Brennstoffzelle ist zu teuer, und Wasserstoff ist ein Gas, und Gase wiederum machen den Menschen Angst. Im Transportbereich sieht das anders aus, der Transporteur kann seine Fahrzeuge auf dem Betriebshof tanken, und Hyundai hat vorgemacht, wie gut Wasserstoff-Nutzfahrzeuge funktionieren.

**In welche Richtung soll es Ihrer Meinung nach grundsätzlich gehen?**

Fahrzeuge aller Art müssen möglichst emissionsfreie Antriebe haben und energieeffizient sein. Wir kommen aus einer inkrementellen Zeit. Das heisst, man hat eine Technologie – den Verbrennungsmotor – immer schrittweise verbessert. Nun fordert die Politik einen abrupten Wechsel zu neuen Lösungen. Gerade Stadtparlamente wollen den motorisierten Verkehr einschränken.

**Wie stellen Sie sich also eine Stadt in fünfzehn, zwanzig Jahren vor?**

Ich denke schon, dass emissionsfreie Fahrzeuge die Norm sein werden. Der Individualverkehr wird eingeschränkt werden. Das heisst nicht, dass es ihn nicht mehr geben wird, schliesslich will nicht jeder von A nach B, sondern auch noch via C nach D. Aber dieses Bedürfnis lässt sich dank des automatisierten Fahrens neu gestalten.

**Die letzten Jahre wurde zum autonomen Fahren intensiv geforscht, viele Hersteller haben Technologien präsentiert, die heute schon gut funktionieren. Trotzdem sagen erste Topleute der Autoindustrie, dass sie nicht von einer Zukunft mit selbstfahrenden Autos überzeugt sind.**

Diese Meinung teile ich nicht. Automatisiertes Fahren wird kommen und hat viele Vorteile. Darauf würde ich eine gute Flasche Rotwein wetten. Es gibt natürlich auch Nachteile dieser Technologie, aber die Vorteile überwiegen. Und es kommt nicht so schnell, wie man bis vor kurzem noch gehofft hatte. Und es kommt auch nicht flächendeckend, sondern peu à peu. Zudem wird es wohl eher ein Thema für grosse IT-Konzerne wie Google sein als für traditionelle Autohersteller. Für diese ist das Thema zu komplex und wohl auch zu teuer. Gewisse konkurrierende Hersteller haben heute schon Dienste beziehungsweise Forschungsgebiete zusammengelegt.

**Sprechen Sie davon, dass man in Zukunft via App ein Ziel eingibt und dann von einem**



«Praktische Lösungen»: Rinderknecht mit dem Microsnap, einer seiner jüngsten Erfindungen.

fahrerlosen Gefährt abgeholt wird, in dem noch drei andere sitzen, die in dieselbe Richtung wollen?

Ob man dann noch eine App haben wird, wäre zu diskutieren. Möglicherweise weiss das Fahrzeug einfach schon, wohin Sie wollen. Dank künstlicher Intelligenz ist das möglich. Aber lassen Sie mich ein paar Gedanken spinnen: Es braucht ein Fahrzeug, aber es braucht keinen Menschen, der es steuert. Fahren ist eigentlich ja eine öde Tätigkeit. Bei der geteilten Mobilität gibt es Segmentierungen: Je nach Anlass kommt ein passendes Fahrzeug mit Sitzen im ÖV-Look oder mit schönem Leder bezogen. Denn der Anbieter dieser öffentlichen Mobilität ist nicht mehr zwingend der Staat, sondern eine Firma oder ein Restaurant, das ab einer bestimmten Konsumation seine Gäste abholen lässt und wieder nach Hause bringt. So können dessen Kunden auch bedenkenlos eine gute Flasche Wein bestellen.

**Halten Sie das wirklich für eine wünschenswerte Zukunft?**

Die Frage ist vielmehr: Soll man, will man, kann man überhaupt Fortschritt aufhalten? In der Migros können Sie jetzt Ihren Einkauf bezahlen, ohne dass es dafür eine Kassiererin braucht. Das Internet wurde lange als grosse Bedrohung für Arbeitsplätze gesehen, es hat aber auch viele neue Jobs geschaffen. Ich glaube schon, dass man nicht Fortschritt um jeden Preis haben muss, aber man sollte ihn auch nicht aufhalten. Die Digitalisierung und die Automatisierung lassen sich nicht mehr stoppen und werden die Wirtschaft neu strukturieren.

**Ist für Sie eigentlich der Weg das Ziel oder das Ziel der Weg?**

Vermutlich weder noch oder gar beides, als Unternehmer sehe ich es so: Man sollte auf jeden Fall mal losgehen. Aber ich habe x-mal erlebt, dass man an einem ganz anderen Ort ankommt, als man ursprünglich gedacht hatte. Unterwegs entdeckt man vielleicht eine Kreuzung, an der ein neuer, verheissungsvollerer Weg abbiegt. Mir ist die amerikanische Mentalität näher als die oft verbreitete mitteleuropäische Risikovermeidung: Ich sehe vor allem Chancen.

**«Wir sind an einem spannenden Projekt, das sehr seriennah und schnell umsetzbar ist.»**

**Welche Chancen sehen Sie?**

Ich gehe beim Konzept «Mobility as a Service» von einem Schichtenmodell aus: Die erste Schicht ist die Herstellung, die zweite der Unterhalt, und drittens folgt die Nutzung. In der geteilten urbanen Mobilität sehe ich den Hersteller und den Betreiber eines Fahrzeugs – die können, müssen aber nicht identisch sein. Der Betreiber ist ein Mobilitätsdienstleister wie heute Uber, der selber keine Fahrzeuge besitzt, sondern eine Mittlerfunktion hat. Diese steht im Zentrum dieser Mobilität. Dazu kann man sich ein Loyalitätsprogramm vorstellen wie etwa das Vielfliegerprogramm Miles & More: Wer ein bestimmtes Angebot viel nutzt, bekommt dadurch Vorteile.

**Provokativ formuliert, beruht Ihr Geschäftsmodell darauf, Dinge zu entwickeln, die aber reine Fantasieprodukte bleiben...**

... das ist so nicht richtig, wenn ich Sie da korrigieren darf. In jedem Auto steckt heute eine Erfindung von mir: Das Multifunktionslenkrad mit einer Tastatur habe ich in den achtziger Jahren entwickelt. Leider konnte ich es damals nicht patentieren lassen, sonst wäre ich sehr viel sorgenfreier. Unsere Fahrzeuge gehen zwar nicht in Serie, einzelne Technologien daraus schon.

**Aber liegt Ihre Aufgabe nicht trotzdem vor allem darin, aufzuzeigen, was möglich wäre, wenn man die eigene Komfortzone verlässt?**

Sollen unsere visionären Konzeptfahrzeuge wie angedacht in Serie gehen? Nein! Aber einzelne Ideen, Technologien oder Materialien? Definitiv, ja! Sonst würden ja unsere Zulieferer und Partner gar nicht mit uns zusammenarbeiten wollen. Wir sind die Lancierungsplattform für Komponenten oder Dienstleistungen, aber nicht für ein komplettes Fahrzeug. Ich fühle mich wohl in dieser Rolle als Verrückter. Verrücken heisst schliesslich bewegen.

**Kleinwagen für den Grosstadttschungel oder fahrende Lounges waren Ideen von Ihnen. Was kommt als Nächstes?**

Viel kann ich Ihnen jetzt noch nicht verraten, aber so viel schon: Wir sind an einem spannenden Projekt, das sehr seriennah und schnell umsetzbar ist. Darin sind Lösungsansätze für eine ganze Reihe von Mobilitätsfragen enthalten. Es geht um Lieferketten, das kann ich erzählen, und sobald nach der jetzigen Krise wieder Licht am Horizont aufscheint, werde ich mehr darüber sagen können.

**Ist hier auch ein Dilemma Ihrer Rolle als Schweizer Daniel Düsentrieb der Mobilität: Sie wollen nicht nur Visionen blühender Fantasie entwickeln, sondern auch praktische Lösungen bieten?**

Das stimmt, es geht mir schon immer auch um praktische Lösungen. Der Metrosnap zum Beispiel ermöglicht es, ein Fahrzeug intensiv zu nutzen, um es im Rahmen seiner Lebensdauer optimal auszulasten. Heute sind Personen- und Warenverkehr getrennte Bereiche. Aber wenn ich mit einem modularen Wagen zu unterschiedlichen Zeiten am Tag verschiedene Bedürfnisse abdecken kann, steigen die Wirtschaftlichkeit und Effizienz, und der CO<sub>2</sub>-Footprint wird insgesamt verringert.

**Sie sind als Unternehmer einen weiten Weg gegangen – erst Importeur von Sonnendächern, dann Auto-Veredler und heute Mobilitätsvisionär.**

Ich will auch als 64-Jähriger noch lernen und mich verändern. Neue Welten zu entdecken, finde ich spannend. Heute bin ich vielleicht ein Verrückter, der in Richtung Serienmodell geht, oder ein serieller Verrückter, je nachdem. (Lacht)

# Taxi, Kombi, Alleskönner

Die E-Klasse ist das Sackmesser unter den Mercedes: das Auto für jede Gelegenheit und jeden Anwendungsbereich, für das die ewigen Werte Zurückhaltung und Zuverlässigkeit zählen.

Von David Schnapp



**Das Beste oder nichts:** die neue E-Klasse als All-Terrain-Modell.

Möglicherweise ärgere ich damit einige Mercedes-Fans, aber die E-Klasse ist für mich der Mercedes. Keine Pagode von früher, kein anderes Modell aus der heutigen, enorm variantenreichen Palette des Automobilherstellers aus Stuttgart versinnbildlicht besser die Werte, für die ein «Benz» steht. «Das Beste oder nichts», lautet das ebenso stolze wie fordernde Werbemotto der Marke, und in der E-Klasse kommt es ziemlich perfekt zum Vorschein.

Denn «das Beste» heisst ja nicht auch gleich «das Teuerste» oder gar «das Auffälligste». Natürlich hat eine E-Klasse ihren Preis, wie alles von Qualität auch seinen Wert haben muss, aber diese Mercedes-Baureihe steht letztlich für ewige Werte wie Zurückhaltung und Zuverlässigkeit. Im Internet finden sich Berichte von E-Klassen der Baureihe W210, die als Taxi im Einsatz stehen und mit demselben Motor eine Million Kilometer Laufleistung

erreicht haben. Das ist weder ein Zufall noch eine Einzelercheinung: Wer seine E-Klasse pflegt, hat lange Freude daran.

## 14 Millionen verkaufte Autos

Die Baureihe W124 mit ihren grossen, eckigen Frontscheinwerfern, die ab 1984 gebaut wurde, erfreut sich bis heute in vielen Ländern Afrikas wegen ihrer Robustheit und Zuver-

»» Fortsetzung auf Seite 8

## Marc Langenbrinck, CEO Mercedes-Benz Schweiz

Der Auto-Manager spricht über die Corona-Krise, den Wandel vom Fahrzeugbauer zum Mobilitätsanbieter und seinen Traum von einer Fahrt mit der Familie in die Ferien.

**Herr Langenbrinck, die Welt steht gerade still. Was heisst das für jemanden, der die Mobilität zum Beruf hat?**

Das ist sehr anstrengend, die Showrooms unserer Händler bleiben vorübergehend geschlossen. Um die Mobilität sicherzustellen, sind die Mercedes-Benz Servicestandorte, wo immer dies möglich ist, geöffnet. Die Gesundheit unserer Mitarbeitenden, Händler sowie Kundinnen und Kunden steht an erster Stelle. Auch wir arbeiten im Homeoffice.

**Das Coronavirus beherrscht die Wirtschaft, wie reagieren Sie?**

Der Verkauf von Fahrzeugen ist seit Mitte März komplett eingestellt, wir halten uns natürlich an die Vorgaben des Bundesamts für Gesundheit. Unsere Werkstätten bleiben aber als relevanter Service für die Infrastruktur offen, sie kümmern sich vor allem um Einsatzfahrzeuge von Polizei, Sanität und Feuerwehr sowie Taxis. Das funktioniert bisher hervorragend. Auch wenn viel Unsicherheit herrscht, sind unsere Teams hochmotiviert. Ich habe grossen Respekt vor den Leuten in unserem Logistikzentrum beispielsweise, die nach wie vor von Hand Ersatzteile verpacken und verschicken.

**Kann man sich auf eine Zeit nach der Corona-Krise einstellen?**

Wir haben unsere Planungszeiträume verkürzt: Was in sechs, sieben Monaten sein wird, ist nicht absehbar. Mit unserem Krisenstab, zu dem die Geschäftsleitung gehört, stellen wir uns kurzfristig auf die Lage ein. Dass Mitte April alles vorbei sein wird, kann ich mir zurzeit nicht vorstellen. Wir müssen uns darauf einstellen, dass es erst im Sommer eine Entspannung gibt. Aber selbst wenn diese Krise länger dauert, haben wir genug Kreativität, um sie zu meistern.

**Bevor diese Krise ausbrach waren CO<sub>2</sub>-Vorschriften das Thema in der Branche. Ändert sich daran jetzt etwas?**

Das muss der Gesetzgeber entscheiden, aber zurzeit reduziert sich der CO<sub>2</sub>-Ausstoss ja zwangsläufig. Die CO<sub>2</sub>-Ziele bleiben ambitioniert. Bis 2039 will Mercedes-Benz eine komplett CO<sub>2</sub>-neutrale Flotte anbieten. Schon in zwei Jahren wird es zehn vollelektrische Modelle in allen Baureihen geben.



«Ganz vorne»: Auto-Manager Langenbrinck.

**Mercedes wird vom Hersteller zum Mobilitätsanbieter: Wie sieht dieser Wandel aus?**

Mercedes hat eine intelligente, integrierte Mobilität zum Ziel. Die zentrale Frage ist: Wie können wir den Fahrzeuggebrauch effizienter gestalten? Mit «ready to share» macht Smart privates Car-Sharing einfach. Und wer einen vollelektrischen Mercedes-Benz, Smart oder ein Plug-in-Hybrid-Modell kauft, erhält über Fairtq im ersten Jahr monatlich vierzig Franken Guthaben für

den öffentlichen Verkehr. Wir wollen signalisieren, dass wir moderne Mobilität nicht nur in Form von innovativen Autos anbieten, sondern auch in Form integrierter Dienstleistungen. Das Auto bleibt – gerade ausserhalb der grossen Städte – eine wichtige Säule der individuellen Mobilität. Es muss aber auch ok sein, es zugunsten des ÖV mal stehen zu lassen.

**Kann man sich nach 100 Jahren Verbrennungsmotor einfach so wandeln?**

Vor 130 Jahren war es unvorstellbar, anders als mit dem Pferd zu reisen, dann kam der Verbrennungsmotor. Es geht bei einschneidenden Veränderungen immer um menschliche Kreativität und Wandlungsfähigkeit. Daimler hat mehrfach bewiesen, dass wir das können. Nur wer sich dem Wandel verschliesst, ist in Gefahr. Wir wollen ganz vorne mitbestimmen, wie wir das immer schon getan haben.

### **Der grosse Trend in Europa heisst Elektrifizierung. Werden andere Technologien nicht vernachlässigt?**

Das sehe ich nicht so. Bei Daimler wird intensiv an anderen alternativen Antrieben wie der Brennstoffzelle oder jenem mit Wasserstoff geforscht. Aber elektrifizierte Fahrzeuge sind der schnellste Weg, um lokal emissionsfreie Mobilität sicherzustellen.

### **Und wie steht es darum in der Schweiz?**

Die Kunden haben vor allem zwei Fragen: Wo kommt der Strom her? Und wie ist die Lade-Infrastruktur? Da muss noch viel getan werden: Viele Schweizer leben in Mietverhältnissen, wo es schwierig ist, eine «Wallbox» zu installieren. Und in den Innenstädten gibt es immer noch zu wenig Lade-Infrastruktur. Darum müssen wir uns dringend kümmern, damit die Leute entweder zu Hause oder am Arbeitsplatz laden können.

### **Was braucht es, damit die Schweiz für Elektroautos bereit ist?**

Wir stellen seitens der Kundschaft ein hohes Interesse an der Elektromobilität fest. Aufgrund der Reichweitenthematik ist allerdings eine gewisse Zurückhaltung zu spüren. Bei unseren Fahrzeugen besteht kein Grund zur Sorge, sie bieten Reichweiten von bis zu 400 Kilometer. Und die Zukunft? Nun, vielleicht gibt es in zwanzig Jahren autonome, elektrisch betriebene Kleinwagen und keine Strassenbahnen mehr. Und vielleicht werden diese dann von Mercedes-Benz oder smart gebaut. Oder wir haben grosse Park&Charge Stationen an den Stadträndern für unsere Autos. Die Ideen werden uns nicht ausgehen.

### **Wovon träumen Sie, wenn Sie an eine Ausfahrt mit dem Auto denken?**

Ich würde gerne Ende Juli mit meiner Familie nach Südfrankreich fahren. Wir haben einen Roadtrip vor – von Carcassonne via Barcelona nach Bilbao. Ich hoffe, dass wir es realisieren können.

Die Fragen stellte **David Schnapp**.

»» Fortsetzung von **Seite 7**

lässigkeit grosser Beliebtheit und ist aus dem Strassenbild mancher afrikanischer Länder nur schwer wegzudenken.

Kein Wunder, ist die E-Klasse die erfolgreichste Baureihe von Mercedes überhaupt, über vierzehn Millionen Autos dieses Modells wurden seit dem Start im Jahre 1946 weltweit verkauft. Viele sähen in diesem Fahrzeug «das Herz der Marke», heisst es beim Hersteller.

2016 wurde bereits die zehnte Generation der E-Klasse lanciert, nun kommt 2020 eine überarbeitete Variante auf den Markt, die natürlich besser ist als alles bisher Dagewesene.

Wenn man das neue Modell in Soft- und Hardware unterteilt, was durchaus dem Stand der Dinge bei modernen Automobilen entspricht, sieht man zum einen eine feine neue Akzente bei einem Design, das nie auf den schnellen Effekt, sondern immer auf die langfristige Wirkung ausgelegt war.

### **Robuster Auftritt**

Weiter wurde die Hardware in Sachen Effizienz verbessert, der Antriebsstrang wird konsequent elektrifiziert, es gibt jetzt insgesamt sieben Plug-in-Hybride als Limousine und als T-Modell – so heissen bei Mercedes die Kombis – sowohl mit Diesel- und Benzinmotor kombiniert als auch mit Heck- oder Allradantrieb. Wir kommen auf die Details noch zu sprechen. Auf das T-Modell schwören übrigens alle, die Platz brauchen für alles, was man halt so mitnimmt ans Meer, in die Berge oder in die neue Wohnung – denn auch das Raumangebot im E-Klasse-Kombi ist legendär gross. Und wer es noch etwas robuster braucht, wählt das All-Terrain-Modell mit robustem Auftritt.

Für Leute, die sich für Zukunftsideen und das technisch Machbare begeistern können, ist das Softwarepaket der neuen E-Klasse vielversprechend. Es umfasst eigentlich alles – und noch ein wenig mehr –, was an hochentwickelter Assistenz- und Komforttechnik erhältlich ist. Dazu gehört Augmented Reality: Das Fahrzeug ist beispielsweise in der Lage, Live-Bilder der momentanen Strassensituation in die Navigationshinweise einzublenden.

Ebenso eindrücklich wie nützlich sind weitere Softwarefunktionen wie etwa das Radar-Geschwindigkeitssystem. Es kombiniert die Erkennung von Verkehrszeichen mit digitalen Kartendaten und ist so nicht nur in der Lage, die Geschwindigkeit laufend den herrschenden Vorschriften anzupassen, sondern kann auch vor Kurven, Kreisverkehren, Mautstellen, T-Kreuzungen sowie vor dem Abbiegen und dem Abfahren von Autobahnen und Schnellstrassen reagieren, indem das

Tempo punktgenau reduziert wird. Daten von Verkehrsdiensten werden ebenfalls berücksichtigt. So reduziert die E-Klasse das Tempo, wenn ein Stau droht, und falls der Stau Tatsache geworden ist, gibt es eine Rettungsgasse-Funktion, die das Auto «zu einer aussermittigen Spurführung veranlasst», wie es heisst.

Weil man dank dieser Systeme mehr Zeit



**31,2 Zentimeter breite Bildschirme:** Interieur der E-Klasse.

hat, die Fahrt zu geniessen, hat Mercedes auch sein Infotainment-System mit dem Namen MBUX verbessert. Dazu gehören auf Wunsch zwei riesige Bildschirme nebeneinander, die auf exakt 31,2 Zentimeter Breite kommen. Darauf werden in verschiedenen wählbaren grafischen Welten alle wichtigen Informationen und Funktionen sichtbar, das System reagiert zudem auf Handbewegungen und hat eine fortschrittliche Spracherkennung, die auch komplexe Anweisungen befolgen kann.

Zum technischen Zauber kommt eine neue Generation von Antriebssystemen, bei der die Vereinigung zweier Welten optimiert wurde. Die Plug-in-Hybride kombinieren Verbrennungs- und Elektromotoren, Speicherbatterien und herkömmliche Treibstofftanks nahtlos. Zwar stehen auch AMG-Modelle mit erstaunlicher Effizienz wie der E 53 4Matic+ zur Wahl. Besonders gefragt sind aber zurzeit energiesparende Antriebsvarianten.

Mit dem E 300 de (ab Fr. 77 600.–) hat Mercedes für Langstreckenfahrer und Pendler eine vorteilhafte Motorenvariante im Angebot. Der Plug-in-Hybrid kommt bei konsequentem Laden der Batterie auf einen Durchschnittsverbrauch von 1,9 Liter Diesel und fährt elektrisch über fünfzig Kilometer weit. Statistisch gesehen kann man so rund 90 Prozent aller Fahrten emissionsfrei machen, die Batteriereichweite beträgt über 70 Kilometer. Das sind ausgezeichnete Perspektiven für Leute, die mit dem Auto zur Arbeit fahren. Und für die grosse Reise verspricht Mercedes bei optionalem Sechzig-Liter-Tank über tausend Kilometer Reichweite – das ist es wieder, das Sackmesser von Mercedes. Mit allen Funktionen, die man braucht, und solchen, von denen man noch gar nicht wusste, dass man sie überhaupt hat. ○

# Russis Wahl

Ein Subaru ist perfekt für alle, die kein Traumauto suchen, sondern eines, mit dem man überall hinkommt. Wir fahren mit dem neuen XV e-Boxer nach Andermatt. *Von Roy Spring*

Einige schwören auf 911er, andere sind leidenschaftliche *alfisti* oder stilsichere Jaguar-Enthusiasten. Das war ich früher auch. Heute weiss ich: Autoträume dauern immer genau so lang, bis man aufwacht. Und dann träumt man schon vom nächsten Auto. Ein Subaru ist definitiv kein Traumauto.

Besonders in urbanen Gegenden braucht es Mut, sich zum Subaru-Fan zu bekennen. Doch ich habe mich daran gewöhnt, als bieder und wertkonservativ zu gelten. Einerseits tröste ich mich damit, dass Subaru immer noch ein Geheimtipp ist. Und viele wissen nicht, dass er in den USA einen vergleichbaren Status hat wie hierzulande Volvo, wenn es um Sicherheit und Funktionalität geht. Immer wieder wird gesagt, dass Subaru das beste PW-Allradsystem anbietet. Gar nicht zu reden von den Vorteilen des laufruhigen Boxer-Motors, den sonst nur Porsche in Serie produziert.

Das Display begrüsst mich mit einem Blick ins Universum. Kenner wissen: Das ist ein Hinweis auf das Subaru-Logo, welches die sechs hellsten Sterne der Plejaden in der Milchstrasse zeigt. Diese verkörpern, in den Augen der Japaner, das Sternbild namens Subaru. «Ihr guter Sternhaufen auf allen Strassen», könnte man in Anlehnung an einen Mercedes-Slogan sagen.

## «Bauern-Porsche» im Visier

Auf Knopfdruck geht's los, zunächst lautlos, denn der XV verfügt – als Novum bei Subaru – über einen Hybridantrieb. Der kleine SUV fährt nach Möglichkeit elektrisch und schaltet – völlig unmerklich – bei Bedarf in den Benzinbetrieb um. Der einzige Hinweis darauf ist, dass im Strom-Modus der Tourenzähler bei null stehenbleibt.

Bequem cruisen wir auf der Autobahn in Richtung Innerschweiz. Das neue Fahrwerk ist spürbar kultivierter als beim Vorgänger. Mit dem adaptiven Geschwindigkeitsregler ist man fast so entspannt unterwegs wie im Zug. Nettes Detail: Immer, wenn das Eyesight-Fahrerassistenz-System ein vorausfahrendes Auto registriert, wird im Display symbolisch ein Subaru WRX mit riesigem Heckspoiler eingeblendet – in der Schweiz auch «Bauern-Porsche» genannt.

Weiter geht's über die Axenstrasse. Flüelen, Erstfeld, Wassen – immer schroffer werden die Felswände. In der Gegend, wo einst Wilhelm Tell auf Äpfel schoss, nimmt die

Subaru-Dichte merklich zu. In Göschenen verlassen wir die Autobahn und winden uns die letzten kurvigen Kilometer die Gotthardstrasse nach Andermatt hinauf, entlang der Reuss und vorbei an Teufelsbrücke und Suworow-Denkmal. Schweizer Geschichte im Schnelldurchlauf.

## Wellness im Réduit

Bereits am Dorfeingang sehen wir das Reiseziel: das «Radisson Blu Hotel Reussen» mit seiner Holzfassade, die an ein heimeliges Chalet erinnern soll. Der markante Bau der Andermatt Architekten Germann & Achermann empfängt die Gäste als Wahrzeichen einer aufstrebenden Tourismus-Destination. Es ist Teil des Tourismusprojekts Andermatt Swiss Alps des ägyptischen Investors Samih Sawiris auf dem ehemaligen Réduit-Militärgelände der Schweizer Armee. Auf einer Fläche von 1,46 Quadratkilometern entsteht hier ein Urlaubszentrum mit Hotels, Ferienwohnungen, einem 18-Loch-Golfplatz, Geschäften sowie einem Sport- und Freizeitzentrum.

Wir fahren vor. Und siehe da, kein einziger Butler eilt herbei, um uns mit dem Gepäck zu helfen und mit weissen Handschuhen den schnittigen Crossover einzuparkieren. Das überrascht uns keineswegs, denn das «Radisson Blu» ist ja kein Fünf-Sterne-, sondern «nur» ein Vier-Sterne-plus-Hotel, was bedeutet, dass gewisse Extras wie der Valet-Service nicht angeboten werden. Das ist eine ganz bewusste Positionierung, denn das Hotel hat sich – ganz anders als das superluxuriöse «Chedi» – der noblen Zurückhaltung verschrieben.

So gesehen, passt unser Subaru perfekt zur Philosophie des «Radisson Blu», das mit seinem Understatement einen Trend in der gehobenen Hotellerie verkörpert. Als Basiccamp für Wintersport, Wandern, Wellness et cetera fokussiert es auf aktive Paare und Familien, die Topqualität in jeder Hinsicht erwarten, aber dennoch unkomplizierte Ferien im alpinen Erholungsraum erleben möchten – und die mit einem multifunktionalen Auto bei allen Strassen- und Wetterbedingungen sicher und komfortabel ans Ziel kommen wollen.

## Volkswagen der Eidgenossen

Nach Andermatt sind wir aus einem weiteren Grund gereist: Das Dorf an den Quellen von Rhein, Rhone, Reuss und Ticino ist nämlich die Heimat der Schweizer Skilegende Bern-



Understatement für alle Fälle: Subaru XV e-Boxer.



hard Russi. Und dieser hat Samih Sawiris massgeblich bei der Entwicklung Andermatts zum Tourismus-Resort unterstützt. Zudem besitzt Russi eine Ferienresidenz im «Gottard»-Nebengebäude, und immer wieder zieht er im grosszügigen Hallenbad seine 25-Meter-Bahnen, gönnt sich eine Massage im «Uela»-Spa oder speist im schlichten, aber exquisiten Restaurant «Spun».

Dazu kommt, dass Russi seit über vierzig Jahren Markenbotschafter von Subaru im Alpenland ist. Legendär ist sein dreiminütiger Fernsehspot von 1979 für den ersten Subaru, der von Emil Frey von Japan in die Schweiz importiert wurde. Der Erfolg war enorm: Der 1600-Kombi mit Allradantrieb wurde zum meistverkauften Auto der Schweiz – und Subaru zum Volkswagen der Eidgenossen.

Auch er habe damals «vom weissen Carrera, vom getunten Mustang und vom eleganten Jaguar geträumt», sagt der Ski-Champion im Rückblick. Doch als er Subaru kennenlernte, seien ihm diese Träume plötzlich kitschig vorgekommen. «Steil hinauf, steil hinunter und um alle Ecken. Ich fühlte mich wie auf einer Skipiste.»

### Weder Lärm noch Neid

Egal, ob auf oder abseits der Pisten: In der Skiarena Andermatt-Sedrun stehen alle Möglichkeiten offen, um Grenzbereiche auszuloten. So etwa auf Brettern an den Steilhängen des Gemsstock auf Abfahrten mit bis zu 1500 Höhenmetern, darunter der Bernhard-Russi-Run. Und für motorisierte Slalomspezialisten empfehlen sich abenteuerliche Passfahrten über die Oberalp ins Bündnerland, über die Furka ins Wallis oder über den Gotthard ins Tessin. Ideales Gelände für Subarus permanenten Allradantrieb im sportlich-agilen XV.

Nach einem abwechslungsreichen Wochenende sind auf der Rückreise wieder gemässigte Qualitäten gefragt. In jeder Situation schafft der Subaru XV den Kompromiss aus Komfort, Fahrspass und Effizienz. Zurück auf Zürichs Strassen, zeigt der schnittige Crossover seine zivilisierte Seite: Mit frisch rekuperierter Batterie und dem stufenlosen Lineartronic-Getriebe, einer Eigenart von Subaru, navigieren wir uns stressfrei durch den Stop-and-go-Verkehr. Als kompakter SUV provoziert der XV weder Lärm noch Neid. Aber eben: Als Subaru-Fahrer schätzt man es, dass sich die Leute auf der Strasse nicht nach einem umdrehen.

#### Hotel Radisson Blu Reussen, Andermatt:

Bärengasse 1, Andermatt  
Tel. 041 888 11 11  
[Radissonblu.com/hotel-andermatt](http://Radissonblu.com/hotel-andermatt)

#### Subaru XV 2.0i e-Boxer AWD:

Leistung Benzinmotor: 150 PS/110 kW; Hubraum: 1995 ccm; Leistung Elektromotor: 16.7 PS/12,3 kW; max. Drehmoment: 194 Nm bei 4000 U/min; 0–100 km/h: 10,7 s; Höchstgeschwindigkeit: 193 km/h; Verbrauch: 6,6 bis 9,1 l/100 km; Preis: ab Fr. 28 875.– (Subaru XV 1.6i AWD)

# Wohin geht die Reise?

Die grösste Herausforderung im Jahr 2020, Prognosen zur individueller Mobilität und der Traum von einer Ausfahrt: Die Chefs und CEOs der Automarken in der Schweiz antworten auf drei Fragen zur Mobilität von heute und morgen.

- a) Klima, Corona, CO<sub>2</sub> – was ist die grösste Herausforderung für Ihre Marke/Ihr Unternehmen im Autojahr 2020?
- b) Ihre Prognose, wie werden wir in zehn Jahren individuell mobil sein?
- c) Ihr Traum: Wohin möchten Sie in diesem Jahr unbedingt einmal fahren?

**Morten Hannesbo,**  
CEO Amag Group AG



*Besondere Umstände:* Morten Hannesbo.

a) Für die Amag, wie auch die ganze Nation, ist die Corona-Krise sicher die grösste Herausforderung: als Unternehmen, als Arbeitgeber und Partner unserer Händler. Wir arbeiten alle unter «aussergewöhnlichen Umständen». Uns fordert die momentane Situation, aber später werden uns auch die Nachwirkungen des heutigen Lockdowns fordern. Auf das Jahr gesehen – für uns und die ganze Branche –, wird das Erreichen der CO<sub>2</sub>-Grenzwerte die grösste Herausforderung sein. Und zurzeit befürchte ich, dass wir diese 2020 nicht erreichen werden.

b) Vielfältig! Mit vielen tollen Elektrofahrzeugen, aber auch mit effizienten Dieseln und Benzinern sowie Hybridfahrzeugen. Gewisse Fahrten werden wir auch autonom machen, zum Beispiel auf Autobahnen.

c) Mit einem fünfzigjährigen Porsche 911 von Zug nach St. Moritz.

**Christian Wiegel,**  
Brand Director Volkswagen



*«Voll vernetzt»:* Christian Wiegel.

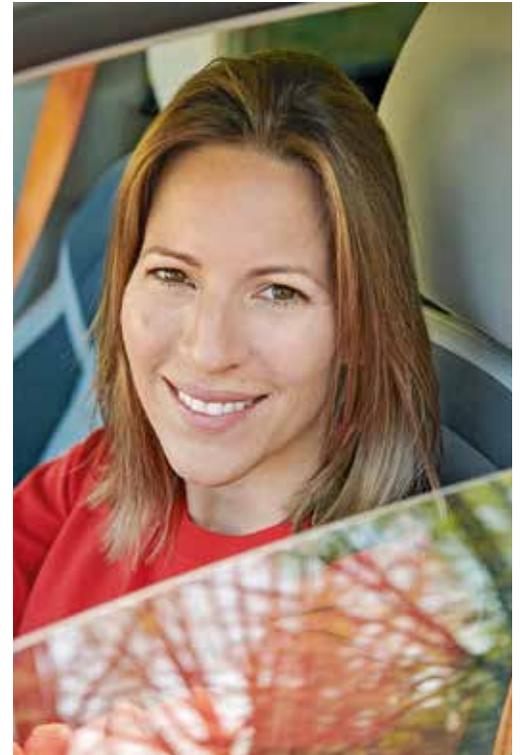
a) Ohne Zweifel sind die Klimaerwärmung und die CO<sub>2</sub>-Ziele grosse Herausforderungen für uns. Die Antwort darauf gibt Volkswagen mit der E-Offensive. Bereits 2025 soll der CO<sub>2</sub>-Ausstoss der Volkswagen-Flotte um ein Drittel gesenkt werden. Eine ungemein grössere Herausforderung stellt jedoch die momentane Corona-Pandemie für uns persönlich und unser Unternehmen dar. Ganz Europa und damit auch die Schweiz befinden sich im Ausnahmezustand. Das ist ein Stresstest für die Wirtschaft und die gesamte Bevölkerung. Am wichtigsten ist es in dieser Situation, die Gesundheit und Sicherheit unserer Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter sowie von deren Familien sicherzustellen. Oberstes Ziel muss es sein, die Ausbreitung des Coronavirus so stark wie möglich zu verlangsamen. Dafür haben auch wir bei Volkswagen Schweiz vielfältige Massnahmen beschlossen und umgesetzt.

b) Die Zukunft ist ganz klar elektrisch. Denn das Elektroauto ist dem Auto mit klassischem Verbrennungsmotor in vielerlei Hinsicht überlegen. Dank spezieller Konstruktion auf modernen Elektroplattformen verfügen E-Autos über ein wegweisendes progressives Design und über ein äusserst grosszügiges Raumangebot. Dabei sind sie voll vernetzt, glänzen mit einer beeindruckenden Fahrdynamik, sind CO<sub>2</sub>-neutral und heute schon – wenn man sich für ein E-Modell der Marke VW entscheidet – preislich sehr attraktiv. Volkswagen als weltgrösster Automobilhersteller setzt für die Zukunft ohne Kompromisse auf batteriebetriebene E-Mobilität. Bereits 2025 werden 1,5

Millionen E-Autos mit mehr als zwanzig reinen E-Modellen mit dem VW-Logo im Angebot stehen.

c) Mein Traum: Mit dem neuen T-Roc Cabriolet die «Grand Tour of Switzerland» fahren und so alle wichtigen Sehenswürdigkeiten der Schweiz entdecken.

**Natalie Robyn,** Managing Director  
Volvo Car Switzerland AG



*«Ambitionierte Strategie»:* Natalie Robyn.

a) Im Moment stehen sicher die grossen Business-Herausforderungen, welche mit dem Ausruf des Notrechts wegen des Coronavirus zusammenhängen, im Vordergrund. Nun liefern wir keine neuen Kundenfahrzeuge aus. Aus heutiger Sicht gehen wir davon aus, dass wir einen beachtlichen Teil der jetzt verlorenen Fahrzeugverkäufe gegen Ende des dritten oder im Verlaufe des vierten Quartals 2020 werden kompensieren können. Trotz diesem momentanen Business-Fokus führt Volvo Cars jedoch seine ambitionierte Strategien betreffend konsequente CO<sub>2</sub>-Reduktion und Elektrifizierung fort.

b) Meine Vision ist, dass ich in einem elektrifizierten Volvo sitze, welcher auf bestimmten Streckenabschnitten im autonomen Modus das Fahren übernimmt. Mein Fahrzeug ist permanent online und erlaubt es mir – wenn

im autonomen Modus –, auf Wunsch auch audiovisuell sowohl mit meinen Liebsten verbunden zu sein, wie auch an Business-Präsentationen zu arbeiten oder an Business-Meetings teilzunehmen.

c) Die Coronavirus-Krise relativiert vieles. Meine Familie und ich lieben die Schweizer Berge. So werden wir auch in diesem Jahr, wann auch immer möglich, in die Berge fahren und neue Landschaften entdecken.

### Christian Wellauer, Direktor Lexus Schweiz



«Fünf zentrale Werte»: Christian Wellauer.

a) Im Moment ist es fast unmöglich, die gesundheitliche und wirtschaftliche Lage einzuschätzen. Es geht darum, den Anweisungen der Landesregierung Folge zu leisten. Als Marke Lexus bauen wir auf eine internationale Unternehmensphilosophie mit fünf zentralen Werten, die jedem Mitarbeiter bekannt sind. Darin kommt auch das Wort «Challenge» vor. Dank der positiven Einstellung zu Herausforderungen, seit der Lancierung von Lexus vor erst dreissig Jahren, hat sich unsere Marke im Premium-Segment etabliert und profiliert. Nicht zuletzt auch dank einem Hybrid-Anteil von über 98 Prozent bei unseren Verkäufen in der Schweiz. In der Lexus-Welt sehen wir Herausforderungen – dabei spreche ich bewusst nicht von der heutigen Herausforderung, da hier die Konsequenzen für uns alle momentan nicht abschätzbar sind – auch als Chance für Veränderungen in der Zukunft. Als Beispiel lässt sich hier die von Lexus bereits vor vielen Jahren lancierte und etablierte Hybrid-Technologie im Premium-Segment sehen.

b) In zehn Jahren werden wir so häufig und so gerne wie heute individuell mobil sein. Doch die Antriebstechnologien und weitere Technologien (z. B. in Richtung autonomes Fahren) werden sich weiterentwickeln. Die individuelle Mobilität ist für jeden Menschen wichtig und ein zentraler Bestandteil (z. B. für den Weg zur Arbeit) unseres Wirtschaftssystems. Es gilt, diese Freiheit in Bezug auf die Mobilität jedes Einwohners der Schweiz zu er-

halten und mit neuen Mobilitätskonzepten ([www.lexusrent.ch](http://www.lexusrent.ch)) weiter auszubauen. Die momentan laufenden Anpassungen an die jetzige Situation sind aber von höchster Wichtigkeit und müssen mit aller Konsequenz von uns allen umgesetzt werden.

c) Die Route Napoléon in Richtung Südfrankreich und Mittelmeer. Diese Traumstrasse (ab Grenoble) habe ich vor wenigen Jahren mit einem Cabrio erleben dürfen. In einem Tag vom Bodensee nach Monaco. Unvergesslich! Der Sommer 2020 kommt ja bald, und vielleicht ergibt sich die Möglichkeit.

### Claude Gregorini, Country Operations Director von Renault Suisse SA



«Alle überrascht»: Claude Gregorini.

a) Klima und die CO<sub>2</sub>-Ziele sind ganz klar sehr grosse Herausforderungen für alle Automobilhersteller. Doch das Autojahr 2020 wird definitiv vom Thema Coronavirus dominiert werden. Die Ausbreitung des Virus hat eine unglaubliche Dynamik entwickelt, und tagtäglich sind wir mit neuen Herausforderungen konfrontiert. Seien wir ehrlich, diese Entwicklung über die letzten Monate und Wochen hat uns alle überrascht. Unbestritten ist, dass die Corona-Krise weitreichende Folgen haben wird, auch für die Automobilindustrie. Das beginnt bei unseren weltweiten Zulieferern und der Lieferkette, geht über die Produktion in unseren Werken bis hin zum Verkauf im Händlernetz. Da aber auch wir nicht wissen, wie lange diese Krise noch andauern wird, sind die Folgen im Moment nur sehr schwer abschätzbar, und ich möchte an dieser Stelle nicht spekulieren, welche Herausforderungen in den nächsten Monaten noch auf uns zukommen werden.

b) Das Auto hat die individuelle Mobilität für alle gebracht. Wir fahren damit in den Urlaub oder kurze Strecken zum Einkaufen, benutzen es zur Arbeit oder zum Umziehen. Das Auto ist ein Teil unseres Lebens, und das wird auch noch für Jahre so bleiben, davon bin ich überzeugt. Andererseits verändert sich die Mobilität unglaublich stark, nicht nur, was alternative Antriebe und autonomes Fahren anbelangt. Das Bedürfnis nach Mobilität wird weiter wachsen, und dementsprechend werden auch neue Angebote entstehen. Auch die Groupe Renault wandelt sich vom klassischen Automobilhersteller zum Mobilitätsdienstleister. Die Bandbreite und die Möglichkeiten für individuelle Mobilität werden in den nächsten zehn Jahren stark zunehmen. Und darum wird auch in Zukunft Renault mit seinem Händlernetz stets nahe bei den Kundinnen und Kunden sein.

c) Da gibt es eigentlich noch so viele Destinationen, wohin ich unbedingt einmal fahren möchte! Doch die Corona-Krise mit all ihren Folgen hat uns momentan fest im Griff. Ich freue mich also auf den Tag, an dem ich wieder nach Italien fahren und meine dort lebende Mutter besuchen kann. Und ich bin sicher, dass das in absehbarer Zeit auch wieder möglich sein wird.

### Michael Glinski, Geschäftsführer Porsche Schweiz AG



«Eine neue Ära»: Michael Glinski.

a) Klar ist, dass 2020 ein sehr herausforderndes Jahr wird. Insbesondere gilt es, die Corona-Pandemie einzudämmen und zu bewältigen. Die tatsächlichen Folgen sind noch nicht absehbar, und für Prognosen ist es deshalb zu früh. Diese Krise darf nicht dazu führen, dass wir unsere Aufgaben vernachlässigen: Elektrifizierung, Digitalisierung und Konnektivität sind die grossen Herausforderungen in der Automobilindustrie, und auch unser Unternehmen befindet sich mitten in der Transformation. Mit dem Taycan, dem ersten rein elektrischen Porsche-Sportwagen, begann für uns eine neue Ära. Und unser Ziel ist es, dass

Porsche der führende Anbieter für sportliche und exklusive Mobilität wird.

b) Bis 2025 wollen wir zirka 50 Prozent unserer Modelle elektrisch – oder teilelektrisch – anbieten. Insofern werden unsere Kundinnen und Kunden in zehn Jahren sicher elektrisch und auch mittels digitaler Mobilitätsangebote mobil sein. Ich spreche hier von Porsche-eigenen Mobilitätskonzepten, die unser bereits vorhandenes Produkt- und Serviceportfolio ergänzen und individuelle Mobilität ermöglichen, zum Beispiel «Porsche Passport», ein sogenanntes Peer-to-Peer-Sharing-Modell.

c) Wir alle haben derzeit eine ganz besonders grosse soziale Verantwortung für den Schutz der Gesellschaft. Und jeder kann dabei mithelfen, indem sie oder er zu Hause bleibt. Daher habe ich natürlich meine geplante Reise mit der Familie nach Zermatt verschoben, aber nicht storniert. Somit bleibt mein Traum, mit dem Taycan in ein schönes Hotel ins Wallis zu reisen, eben noch etwas länger bestehen. Vorfreude ist ja bekanntlich die schönste Freude.

#### Claudia Meyer, Country Director Nissan Schweiz



«Verschiedene Antriebsarten»: Claudia Meyer.

a) Dieser Tage sind wir am stärksten mit dem Coronavirus und seinen wirtschaftlichen Auswirkungen beschäftigt. Es wird für dieses Autojahr die grösste Herausforderung werden, die Folgen lassen sich noch nicht beziffern. Wir haben aber bei Nissan bereits reagiert und rasch Massnahmen umgesetzt, die unser Händlernetz entlasten und Liquiditätsengpässe vermeiden sollen. Der Klimawandel und die daraus abgeleiteten CO<sub>2</sub>-Ziele treten daher im Tagesgeschäft zwar in den Hintergrund, werden aber natürlich nicht aus den Augen verloren – sondern bei jeder Neuentwicklung, bei jedem neuen Produkt berücksichtigt.

b) Ich denke – und damit stimme ich mit vielen Experten überein –, dass wir in zehn Jahren weiterhin einen Mix aus verschiedenen Antriebsarten finden werden. Die Elektromobilität wird mit Sicherheit deutlich an Akzeptanz und Marktvolumen gewinnen,

daneben wird es aber weiterhin Hybridantriebe und auch noch klassische Verbrennungsmotoren geben; ich gehe auch davon aus, dass die Brennstoffzelle mehr Verbreitung erfahren wird. Kurz gesagt: Es wird zu einer Umschichtung kommen. Wie diese Verteilung in zehn Jahren konkret aussehen wird, lässt sich aus heutiger Sicht nicht genau abschätzen. Wir bei Nissan sind auf alle Fälle gut gerüstet, da wir ja frühzeitig und als einer der ersten Hersteller auf die Elektromobilität gesetzt haben.

c) Ich beginne erst zu träumen, wenn das Coronavirus besiegt ist.

#### Andreas Bückmann, Managing Director AO Automobile Schweiz AG (Opel)



«Nicht weit weg»: Andreas Bückmann.

a) Das Ausmass der Corona-Krise ist noch gar nicht absehbar. Es wäre wünschenswert, wenn der Bund angesichts dieser Krise der Autobranche entgegenkommt und die CO<sub>2</sub>-Ziele und -Sanktionen für 2020 überarbeitet.

b) Jegliche Art von Antrieb hat bei der individuellen Mobilität ihre Berechtigung, ihre Vor- und Nachteile. Welche Antriebsarten sich durchsetzen werden, hängt von zwei Faktoren ab: erstens von der politischen Einflussnahme und zweitens von der technischen Innovation. Diejenigen Innovationen, die kostengünstig produziert werden können und den Kunden einen grösseren Mehrwert bieten, werden sich durchsetzen, insoweit die politische Einflussnahme dies nicht verhindert.

c) Mein Traum? Nicht weit weg, da ich mit meiner Familie dieses Jahr zu Hause in der Schweiz bleibe. Und zwar unabhängig von der gegenwärtigen Situation. Ich bin in den letzten Jahren in meinen früheren Funktionen so viel geschäftlich gereist, dass ich mich richtig darauf freue, nicht ins Flugzeug zu steigen,

sondern die Schweiz zu erkunden. Wandern im Engadin und eine Skitour im Simplon-Gebiet stehen hier an oberster Stelle.

#### Jerome de Haan, Managing Director, Mazda (Suisse) SA



«Building block strategy»: Jerome de Haan.

a) Im Moment ist die Reihenfolge der Prioritäten etwas anders. Das Klima ist uns, wie jedem Automobilhersteller, ein ständiges Anliegen. Wir haben unsere «building block strategy» aufgestellt, die alle neuen Technologien in diesem Bereich schrittweise in unsere gesamte Palette integriert. Darüber hinaus setzen wir die Untersuchung und Entwicklung verschiedener Anwendungen fort, darunter: Plug-in-Hybrid, BEV, Range Extender und unsere nächste Generation von Dieselmotoren. Auch dort ist das CO<sub>2</sub> für jeden Hersteller eine wichtige Herausforderung, und die derzeitige Situation im Zusammenhang mit Covid-19 wird sich auf die Möglichkeit auswirken, diese Ziele zu erreichen. Die Vereinigung der Schweizer Automobil-Importeure hat schnell bei den Bundesbehörden interveniert, um die Anwendung der Massnahmen und Sanktionen auf Schweizer Ebene für dieses Jahr zu überprüfen.

b) Wir glauben, dass die individuelle Mobilität auch in zehn Jahren ein Grundbedürfnis sein wird. Es ist jedoch sehr wahrscheinlich, dass sich dieses durch das Einführen von Car-Sharing-Systemen, Abonnements und so weiter anders gestalten wird. Dadurch können Benutzer ihre individuellen Mobilitätsbedürfnisse ad hoc erfüllen. Dies ist der Entwicklung von Technologien zu verdanken, die mit speziellen Anwendungen nicht nur einen angemesseneren Zugang zur individuellen Mobilität ermöglichen, sondern auch den gesamten öffentlichen und privaten Verkehr in Echtzeit integrieren. Dies eröffnet mehr Reisemöglichkeiten, und abhängig von den gewählten Parametern, kann jede Person jederzeit die beste Form oder Kombination von Transportmitteln zur Verfügung haben. Dies ist mit vielen Vorteilen verbunden: für die persönliche Zeit, das Klima und die Lebensqualität.

c) In der gegenwärtigen Situation möchte ich bald in das Büro nach Genf gehen und alle Mitarbeiter bei guter Gesundheit vorfinden.

**Dieter Jermann,**  
Brand Director Audi Schweiz



«Chancen ergreifen»: Dieter Jermann.

a) Für die Marke Audi sowie für die ganze restliche Welt ist die Corona-Pandemie sicher die grösste Herausforderung. Wir arbeiten alle unter aussergewöhnlichen Umständen, und es ist wichtig, dass wir nun alle in dieser volatilen Situation fest zusammenhalten. Wir müssen vor allem unsere Händler in dieser schweren Situation unterstützen. Denn insbesondere für unsere Partner werden die Auswirkungen des Lockdowns herausfordernd sein. Es ist jedoch zu früh, Aussagen zur weiteren Entwicklung der Lage und zu den langfristigen Auswirkungen zu treffen.

b) Die CO<sub>2</sub>-Grenzwerte sind für die Branche problematisch, und wir müssen davon ausgehen, dass wir diese 2020 nicht erreichen werden. 2019 waren wir mit dem Audi e-tron Marktführer im SUV-Segment, und nun freuen

wir uns auf die Markteinführung des Audi e-tron Sportback, als zweites rein elektrisches Fahrzeug der Marke. Zudem werden 2020 weitere Plug-in-Hybride folgen, die zu einer CO<sub>2</sub>-Reduktion führen, da nach wie vor ebenso eine grosse Nachfrage nach leistungsstarken und sportlichen Audi-Modellen besteht. Jede Krise und jede gesellschaftliche Veränderung bringt auch Chancen mit sich. Neue technische Entwicklungen bieten uns neue Möglichkeiten – wie Vypii, die Audi-Live-Beratung, welche bald zur Verfügung stehen wird. Interessenten haben die Möglichkeit, bequem von zu Hause aus mit einem Audi-Experten, welcher sich physisch im Showroom befindet, zu interagieren. Zudem wurde am 16. März das Amag-Online-Handelsportal für Neu- und Gebrauchtwagen implementiert.

c) Ich träume davon, mit dem neuen e-tron GT, der 2021 auf den Markt kommt, von Cham nach Nizza über die Alpenpässe zu fahren. Dieses Fahrzeug wird die sportliche Speerspitze der E-Modelle von Audi sein, und ich kann es nicht erwarten, es selbst zu testen.

**Damian Donnellan, Managing Director**  
bei Jaguar Land Rover Schweiz AG



«Zentrale Rolle»: Damian Donnellan.

a) Der Kunde steht bei uns im Vordergrund, und deshalb ist es für uns am wichtigsten, uns nach den Kundenbedürfnissen zu richten. Verständlicherweise ist derzeit bei allen der grösste

Fokus auf Covid-19 – aber nichtsdestotrotz sind für uns selbstverständlich alle Themen wichtig: Klima, Corona und CO<sub>2</sub>, und wir wollen auf alle drei Bedürfnisse eingehen.

b) Das Auto wird auch in zehn Jahren eine grosse und zentrale Rolle spielen. Elektroantrieb, andere Antriebskonzepte, synthetische Treibstoffe und Wasserstoff werden sich weiterentwickeln, und wir werden uns diesen Entwicklungen anpassen.

c) Mit dem neuen Defender die Seidenstrasse entdecken – «Above and Beyond!»

**Donato Bochicchio,**  
Generaldirektor Ford Schweiz



«Krise meistern»: Donato Bochicchio.

a) Die grösste Herausforderung die wir derzeit zu bewältigen haben, ist sicherlich, die Folgen der COVID-19 Pandemie richtig einzuschätzen und situativ auf deren Auswirkungen zu reagieren. Weiter beschäftige ich mich mit der Zeit nach dem Lockdown. Auch das wird eine Herausforderung werden. Das Hauptziel ist, die Krise gemeinsam mit unserem Partnernetz und all unseren Mitarbeiter zu meistern.

SCHWEIZER QUALITÄT  
SEIT 1880.

MIDLAND.CH



b) Der Automobilmarkt wird schon in wenigen Jahren nach völlig anderen Regeln funktionieren. Mobilitätskonzepte wie das Car-Sharing und Nutzungsmodelle werden vermehrt angeboten und genutzt werden. Die Elektrifizierung der Fahrzeuge und die Möglichkeiten des autonomen Fahrens werden unsere Produkte und unsere Mobilität entscheidend beeinflussen.

c) In diesen Tagen und Wochen sehne ich mich danach, zusammen mit meiner Familie ohne Auflagen wieder die freie Natur genießen zu können und ein unbeschwertes Sozialleben pflegen zu können. Danach zieht es mich mit meinen italienischen Wurzeln sicherlich dieses Jahr einmal ans Meer.

**Paul de Courtois, President & CEO der BMW Group Switzerland**



«Täglich neue Gegebenheiten»: Paul de Courtois.

a) Das Coronavirus stellt nicht nur die Automobilbranche vor enorme Herausforderungen. Es fordert uns als Gesellschaft, als Unternehmen sowie als Individuen. Die dynamische Situation bringt fast täglich neue Gegebenheiten mit sich und erfordert viel Flexibilität. Die digitalen Kanäle, über welche wir unseren Kunden weiterhin zur Verfügung stehen, helfen uns dabei sehr.

b) In den nächsten zehn Jahren werden viele neue Technologien in den Bereichen Assistenz und Vernetzung auf den Markt kommen, welche die Mobilität noch einfacher und sicherer machen. Bis 2030 werden elektrifizierte Fahrzeuge die Hälfte unseres Absatzes ausmachen. Man darf aber nicht vergessen: Die Autos, die wir dieses Jahr lancieren, werden auch in zehn Jahren noch auf den Strassen zu finden sein.

c) Sobald sich die Lage normalisiert, möchte ich zusammen mit meiner Familie zum Creux

du Van im Jura fahren. Ich habe mir sagen lassen, die Wanderung dorthin solle zwar anstrengend sein, aber der Ausblick auf den «Grand Canyon der Schweiz» dafür umso schöner.

**Christian Künstler, Geschäftsführer Toyota AG Schweiz**



«Eine Frage der Statistik»: Christian Künstler.

a) Im Autojahr 2020 stellt sicherlich das Coronavirus die grösste Herausforderung für uns dar. Denn das Virus ist nicht nur eine persönliche Herausforderung für alle Mitarbeitenden und Partner, es bremst zusätzlich den Absatz und wirkt sich negativ auf Lieferketten und Produktionen aus.

b) Wir werden, abhängig von unseren individuellen Bedürfnissen, sehr unterschiedlich mobil sein – sowohl bei den Antriebsarten wie auch bei den Mobilitätsformen selber. Es wird nicht eine Antriebsart geben, genauso wenig wie es nur ein Fortbewegungsmittel geben wird. Vergessen wir dabei nicht, dass ein Wandel seine Zeit braucht, auch heute noch. Nur weil wir in zehn Jahren viel mehr Wasserstoff- und Elektrofahrzeuge verkaufen werden, heisst dies nicht, dass der gesamte Wagenpark in der Schweiz in zehn Jahren komplett umgestellt ist. Einerseits werden weiterhin, je nach Bedürfnis, verschiedene Antriebe gebraucht. Andererseits ist es eine Frage der Statistik. Im Jahr 2019 wurden 40 714 Fahrzeuge, also 13 Prozent aller Personenwagen in der Schweiz, mit einem alternativen Antrieb gekauft, 65 Prozent davon waren Hybridfahrzeuge. Der Wagenpark in der gesamten Schweiz besteht aus 4,7 Millionen Personenwagen, der Anteil der Fahrzeuge mit alternativem Antrieb auf den Schweizer Strassen beträgt momentan lediglich 3 Prozent. Bei Toyota verkaufen wir

schon seit Jahren über 50 Prozent unserer Fahrzeuge mit alternativem Antrieb, aber auch bei uns braucht es Zeit.

c) Es gibt so viele schöne Landschaften, durch die ich gerne fahre und fahren würde, von den Alpen über Afrika bis hin nach Südamerika. Wenn ich die Zeit hätte, wäre es wohl eine Weltreise in einem Toyota Land Cruiser.

**Pascal Meyer, Geschäftsführer der Subaru Schweiz AG**



«Vertrauen in Ingenieurskunst»: Pascal Meyer.

a) Die Corona-Pandemie ist zur Zeit mit Abstand die grösste Herausforderung nicht nur für Subaru, sondern für die gesamte Wirtschaft und auch für die Automobilindustrie. Subaru stand in der Vergangenheit und steht auch weiterhin für sichere, zuverlässige, individuelle Mobilität für Frau und Herrn Schweizer. Die neuen Hybrid-Technologien made by Subaru helfen uns, die zusätzlichen CO<sub>2</sub>-Herausforderungen – nebst Corona – besser zu meistern.

b) Das Automobil, mit welchem Antrieb auch immer, ist nicht nur ein Ausdruck von Individualität, sondern bedeutet auch Freiheit, Unabhängigkeit, Lebensqualität und Emotionalität. Das wird sich auch in den nächsten Jahren kaum ändern. Leider gibt es bestimmte politischen Kräfte, die immer mehr unsere individuelle Mobilität einschränken möchten.

Ich habe grosses Vertrauen in die Ingenieurskunst der Motorenentwickler und bin überzeugt, dass zukünftig weiterhin effiziente Verbrennungsmotoren in Kombination mit Hybrid- und Wasserstofftechnologien im Einsatz sein werden. Im Nahverkehr wird zukünftig vermehrt elektrisch gefahren. Dies setzt jedoch voraus, dass die politischen Entscheidungsträger die Entwickler forschen lassen, damit diese die effizientesten Technologien entwickeln können und dabei in der Entwicklung nicht mit sinnlosen CO<sub>2</sub>-Grenzwerten der Politik eingeschränkt werden.

c) Ein unerfüllter Traum von mir ist es, das einzigartige afrikanische Naturparadies von Botswana zu erkunden – mit einem Subaru natürlich!  
Umfrage: David Schnapp



*Drei Liter auf hundert Kilometer:* der Ford Explorer PHEV mit kombiniertem Elektro- und Benzinmotor.

## Platz in der Business Class

Seit über zwanzig Jahren ist er das meistverkaufte SUV der Vereinigten Staaten. Jetzt ist der neue und elektrifizierte Ford Explorer PHEV auch in der Schweiz zu haben, grosszügige Platzverhältnisse und moderne Technik inbegriffen. *Von Gabriel Lotti*

Ein SUV auf Schnee und Eis versprach die Einladung von Ford vor einigen Wochen. In Gstaad sollte ich es dann mit einem amerikanischen Giganten zu tun bekommen. Bereits in sechster Generation wird der Ford Explorer gebaut – das meistverkaufte SUV der USA.

Auf den ersten Blick macht der Explorer allein aufgrund seiner mächtigen Grösse Eindruck. Trotzdem wirkt er durchaus elegant und dynamisch, das Interieur ist edel, die Sitze sind für längere Reisen konzipiert, bieten aber genügend Seitenhalt, falls man mal konzentrierte Leistung in Kurven abrufen will.

Der Explorer PHEV fährt typisch amerikanisch – und das ist durchaus positiv gemeint. Denn er ist so gemütlich, wie man es von solch einem grossvolumigen Auto erwartet und bei einem Familienauto braucht. Er versucht gar nicht erst, einem eine falsche Dynamik vorzugaukeln oder gar den Sportler zu geben. Doch aufgepasst, spielt man energisch mit dem Gaspedal, erwacht das Kraftpaket unter der Motorhaube sofort. Die Slalomkurven auf dem Schnee nimmt er souverän, und beim Rausbeschleunigen aus engen Kurven lässt er sich sein Gewicht von rund zwei Tonnen kaum anmerken – ein Kraftpaket mit einer ehrlichen Haut sozusagen.

Die knapp über fünf Meter lange «Business Class» verfügt über eine Leistung von 457 PS und enorme 840 Newtonmeter Drehmoment. Das System kombiniert einen 357 PS starken Dreiliter-V6-Turbobenziner mit einem 100 PS starken Elektromotor. Die Kraft wird über eine 10-Gang-Automatik sortiert. Die Lithium-Ionen-Batterie speichert 13,1 kW, das bedeutet umgerechnet rund vierzig Kilometer rein

### Das kombinierte System ist für ein kleinräumiges Land wie die Schweiz ideal.

elektrische Reichweite. Das kombinierte System ist für ein kleinräumiges Land wie die Schweiz mit meist kurzen Pendlerstrecken ideal: denn in Ballungszentren ist die rein elektrische Reichweite mehr als ausreichend. Lädt man das Auto konsequent mit Strom, verbraucht der Explorer auf hundert Kilometer etwas mehr als drei Liter Benzin.

Es handelt sich beim Ford-SUV um einen Parallelhybrid, das heisst, Benzin- und Elektromotor können den Antrieb einzeln oder gleichzeitig (parallel) übernehmen. Wie bereits in verschiedenen Ford-Modellen

serienmässig erhältlich, gibt es vier Hybrid-Fahrmodi: EV Auto, EV Now, EV Later und EV Charge. Der aktivierte Fahrmodus wird als Piktogramm auf dem 12,3-Zoll-Display angezeigt. Die Batterie lässt sich an jeder beliebigen Steckdose aufladen. Oder man entscheidet sich für die Installation einer «Wallbox» (Schnellladegerät) von Ford zu Hause, damit ist der Akku in dreieinhalb Stunden aufgeladen. Selbstverständlich erfüllt der Ford Explorer Plug-in-Hybrid die strengen Euro-6d-Temp-Richtlinien für den Schadstoffausstoss und kommt auf CO<sub>2</sub>-Emissionen von lediglich 66 g/km (NEFZ). Insofern kann der Motor nicht nur mit kraftvoller Leistung beeindruckend, sondern punktet auch mit niedrigem Kraftstoffverbrauch und reduzierten Betriebskosten.

### Digital und sicher

Alle gängigen Systeme für mehr Sicherheit und Komfort sind bei der Ford-Business-Class an Bord: Parkassistent, Notbremsfunktion (auch beim Rückwärtsfahren), Abstandstempomat mit Stop-and-go-Funktion, Tempolimit-Erkennung und Spurhalter sowie ein Ausweichassistent, der mit gezielter Lenkunterstützung spontane Spurwechsel sicherer machen soll. >>>

Auch an Smartphone-Nutzer wurde gedacht: Alle Ford Explorer werden mit «Ford Pass Connect» ausgestattet, mit dem sich ein LTE-Hotspot für bis zu zehn Geräte einrichten lässt. Zusätzlich ermöglicht Ford Pass Connect, den Explorer per Handy zu orten, die Schliessanlage zu betätigen und den Motor fernzustrarten. Ausserdem lassen sich mit der entsprechenden App auf dem Smartphone die wichtigsten Diagnosedaten des Fahrzeugs abrufen. Der Explorer darf bis zu 2,5 Tonnen befördern, das wird vor allem Grossfamilien auf kurzen wie auf langen Reisen freuen.

Fazit: Spass und Sparsamkeit – der Ford Explorer Plug-in-Hybrid schafft den Spagat erstaunlich leicht, ist ein sanfter, luxuriöser Gigant und – wenn man will – für ein paar schnelle Runden auf dem Eis auch ein vorzüglicher Spielkamerad.

#### Ford Explorer V6 Plug-in Hybrid

**Motor/Antrieb:** 3.0 Liter Ford EcoBoost-V6-Turbobenziner mit Elektromotoren, 10-Gang-Automatikgetriebe, intelligentem Allradantrieb und Offroad-Management-System mit 7 Fahrmodi; **Systemleistung:** 331 kW (450 PS), **max. Drehmoment:** 840 Nm; **Kraftstoffverbrauch:** 3,2 (kombiniert); **CO<sub>2</sub>-Emissionen:** 72 g/km (kombiniert); **Stromverbrauch:** 20,53 kWh/100 km (kombiniert). **Preis:** Fr. 88 100.–

## Strategie

# Fortschritt und Freiheit

## Einer der Pioniere des Verbrennungsmotors stellt auf Strom um: Wie Ford in die nahe Zukunft fahren will.

«Bring on tomorrow» heisst bei Ford der vielversprechende Werbespruch, der sich mit einer einfachen Formel erklären lässt: Die Marke, die zu den Pionieren der Fortbewegung mit Verbrennungsmotor gehört, elektrifiziert ihre Flotte konsequent. Bis Ende 2020 sollen vierzehn Modelle auf den Schweizer Markt kommen, die ganz oder teilweise im Batteriebetrieb fahren können.

Als leuchtendes Aushängeschild dieser Strategie, die einen grundlegenden Kulturwandel zur Basis hat, steht der Ford Mustang Mach-E. Als «Neuinterpretation der Mustang-Ideen von Fortschritt, Leistung und Freiheit» bezeichnet der uramerikanische Automobilhersteller das SUV mit dem coupéhaften Auftritt, Dual-Elektromotor-Allradantrieb und einer Reichweite von 540 Kilometern. Zurzeit kann der Mach-E erst reserviert werden, aber die Ford-Ideen dürften gut ankommen: Im — mittleren Preissegment ist die Auswahl an familientauglichen Elektrofahrzeugen ziemlich überschaubar.

Wer der Aussage «Make it big» aus dem Ford-Werbespot für den Elektro-Mustang nicht folgen mag und dem sowohl der Mach-E als auch der Explorer PHEV (s. Artikel links) eine Nummer zu gross sind, der findet im Katalog des Herstellers noch weitere Modelle in verschiedenen Ausführungen, die in ihrer Aussen- und Werbewirkung etwas bescheidener sein mögen, aber äusserst sinnvolle Varianten für die individuelle Mobilität darstellen.

Der Ford Puma EcoBoost Hybrid verbraucht im kombinierten Durchschnitt lediglich 4,2 Liter/100 Kilometer, beim Ford Kuga EcoBlue Hybrid sind es 4,3 Liter, und als wahrer Asket kommt der Ford Kuga Plug-in Hybrid auf noch 1,2 Liter Verbrauch. Gemessen wurden diese Angaben mit dem strengen, realistischen WLTP-Verfahren – sie decken sich in der Regel mit den Alltagserfahrungen der Kunden.

Beim Puma EcoBoost sorgt ein 48-Volt-Bordnetz in Kombination mit einem Dreizylinder-Turbobenziner für eine ökologische Fahrweise. Das Mild-Hybridsystem wird von einer



Michelin Suisse SA - Route Jo Siffert 36 - 1762 Givisiez - Schweiz  
© Michelin - 03/2020

## MICHELIN SAGT DANKE!

Liebe Lkw- und Taxifahrer, Kuriere, Landwirte, Feuerwehr- und Müllabfuhrleute, Zusteller, Pflegekräfte, Polizeibeamte, Supermarktangestellte, Ärzte und alle, die in dieser Krise für uns da sind: **Danke für Euren Einsatz!**

Unseren Danke-Film findet Ihr hier:

[www.michelin.ch/sagt-danke](http://www.michelin.ch/sagt-danke)





*Aushängeschild:* Ford Mustang Mach-E.

Reihe von Herstellern eingesetzt und ermöglicht bei einem relativ bescheidenen technischen Aufwand mehr Effizienz.

Auch der Ford Kuga EcoBlue Hybrid basiert auf der 48-Volt-Idee, hier wird sie aber mit einem 2-Liter-Dieselmotor kombiniert, was mehr Leistung ergibt: 100 kW/100 PS kann das kompakte SUV abrufen. Aber auch den Kuga

gibt es als EcoBoost-Benziner mit 1,5 Liter Hubraum und einer Leistung von wahlweise 88 kW/120 PS oder 110 kW/150 PS.

Der Kuga Plug-in Hybrid (ab 42 300 Franken) schliesslich ist die technologische Speerspitze der Baureihe. Das System setzt sich aus einem 2,5 Liter grossen Vierzylinder-Benziner, einem Elektromotor sowie einer Lithium-Ionen-



*Zukunft bringt Sparsamkeit:* Ford Kuga Plug-in Hybrid.

Hochvoltbatterie mit einer Kapazität von 14,4 Kilowattstunden (kWh) zusammen. Das ergibt eine Leistung von 165 kW/225 PS. Rein elektrisch und lokal emissionsfrei legt der Kuga Plug-in Hybrid bis zu 56 Kilometern (WLTP) zurück. Die Zukunft, so könnte man in Bezug auf den Ford-Werbespruch sagen, bringt Sparsamkeit mit sich. *David Schnapp*

BEST  
CARWASH

# SOLIDARITÄTS-AKTION

# UNTERSTÜTZE JETZT DEINE LIEBLINGS WASCHSTRASSE

MEHR INFOS AUF [CARWASH.CH](https://www.carwash.ch)



# Als das Auto fahren lernte

Anfang des 20. Jahrhunderts kam das erste Automobil in den Kanton Schwyz – es gehörte meinem Urgrossvater. Sein Sohn kaufte sich einen Mercedes Kompressor, und 1977 schaffte ich einen Austin Morris an. Die Fahrzeug-Geschichte meiner Familie. *Von Linus Reichlin*

Mein Urgrossvater besass das erste Automobil im Kanton Schwyz. Er war Arzt, und wenn ein Bauer in der Umgebung sich das Bein gebrochen hatte, holte mein Urgrossvater in der Apotheke Morphium und einen Kanister Leichtbenzin; das Morphium war für den Bauern. Unter grosser Anteilnahme des ganzen Städtchens Schwyz kurbelte mein Urgrossvater den Motor an, einige Neugierige tunkten den Finger in den Kanister mit dem Benzin, um zu erfahren, wie das schmeckt. Mit seinem Arztkoffer auf dem Sitz zuckelte mein Urgrossvater, begleitet von Kindern und Hunden, auf dem Kopfsteinpflaster von Schwyz zur Landstrasse in Richtung Brunnen. Anfangs schickte er vor der Abfahrt oft irgendein Kind los, das sich eine Rolle Bärenreck verdienen konnte, indem es zu dem Bauernhof rannte und den Patienten und seine Familie und Kühe auf die Ankunft eines Automobils vorbereitete, damit sie nicht allzu sehr erschrecken, wenn sich ein knatterndes und knallendes Gefährt dem Hof näherte.

Für eine Weile war mein Urgrossvater der einzige Automobilist weit und breit, doch im Jahr 1905 kam ein zweiter hinzu, sein Name ist mir nicht bekannt. Die beiden wären im Prinzip in der historisch einmaligen Lage gewesen, den ersten Autounfall in der Geschichte des Kantons Schwyz herbeizuführen, doch sie liessen diese Chance ungenutzt. Es wäre ehrlich gesagt auch ein schwieriges Unterfangen gewesen: Sie hätten sich beide zufällig zur selben Zeit an der Kreuzung einer Landstrasse begegnen, und jeder hätte stur auf seinem Vorfahrtsrecht beharren müssen – ein solches Recht gab es aber noch gar nicht. Um Teilnehmer an einem Autounfall zu werden, hätte mein Urgrossvater die Strecke nach Zürich un-

## Für eine Weile war mein Urgrossvater der einzige Automobilist weit und breit.

ter die dünnen, soeben erst von der Firma Continental entwickelten luftgefüllten Reifen seines Automobils nehmen müssen: In Zürich gab es schon mehrere andere Automobilisten, darunter den Baron Max von Sulzer-Wart, der Besitzer des Zürcher Nummernschildes 1 war. Die Reise von Schwyz nach Zürich hätte Tage gedauert, und ob mein Urgrossvater es mit dem 8-PS-Motor über den Sattelpass geschafft hätte, ist fraglich. Selbst wenn, wäre ihm kurz

danach das Leichtbenzin ausgegangen, und die nächstgelegene Apotheke befand sich im dreissig Kilometer entfernten Einsiedeln, falls dort überhaupt Treibstoff vorrätig war.

## Der Preis des Fortschritts

Mein Grossvater ergriff nicht wie sein Vater den Beruf des Arztes, sondern gleich den des Apothekers; damit verfügte er stets über genügend Treibstoff, den er auch brauchte. Denn in den frühen 1930er Jahren kaufte er sich einen Mercedes Kompressor. «Wie Hitler», sagte meine Grossmutter jeweils, wenn mein Grossvater von dem Wagen erzählte, und er antwortete dann: «Diesen Löli hätte ich zehnmal überholt, der wusste doch nicht mal, wo das Gas war!» Das war eine schreckliche Bemerkung, aber mein Grossvater war völlig unpolitisch, ausser wenn es ums Autofahren ging: Seiner Meinung nach arbeitete irgendjemand im Bundesrat gezielt darauf hin, dass auf den Schweizer Strassen immer mehr Verkehrsschilder aufgestellt wurden.

Wenn er in seiner Jugend im offenen Mercedes Kompressor über den Gotthardpass fuhr, mit einer ledernen Ohrenmütze auf dem Kopf und einer Windschutzbrille, verstellte ihm noch kein einziges Verkehrsschild den freien Blick auf die Berge. Und man kam trotzdem lebend in Airolo an, vorausgesetzt, das Kühlwasser kochte nicht, und es kochte eigentlich immer, weil der Pass nur im Hochsommer befahrbar war. Aber dafür ging es auf der Passstrasse noch menschlich zu und her.

Wenn einem ein anderer Wagen entgegenkam, hielt man an und wechselte ein paar Worte, erkundigte sich nach der Kühlwassertemperatur des anderen und trank einen gemeinsamen Schluck Wein. Dies erzählte mein Grossvater mir in den späten 60er Jahren, in denen bereits lange Blechschlangen von VW-Käfern sich jeden Sommer über den Gotthard quälten, und in jeder Kurve stand ein verfluchtes Verkehrsschild – das war nicht mehr die Welt meines Grossvaters. Er fuhr zwar immer noch über den Gotthard, jetzt in einem Chrysler Valiant Montage Suisse mit Heckflügeln, aber es machte ihm keinen Spass mehr. Vor dreissig Jahren war er hier oben noch allein gewesen, und jetzt knieten auf der Passhöhe kotzende Kinder am Strassenrand, und überall lagen kaputte Reifen von deutschen VW-Fahrern herum. Zwar besass der Valiant im Vergleich zum Mercedes Kompressor eine viel leichtgängigere Lenkung, man konnte fast

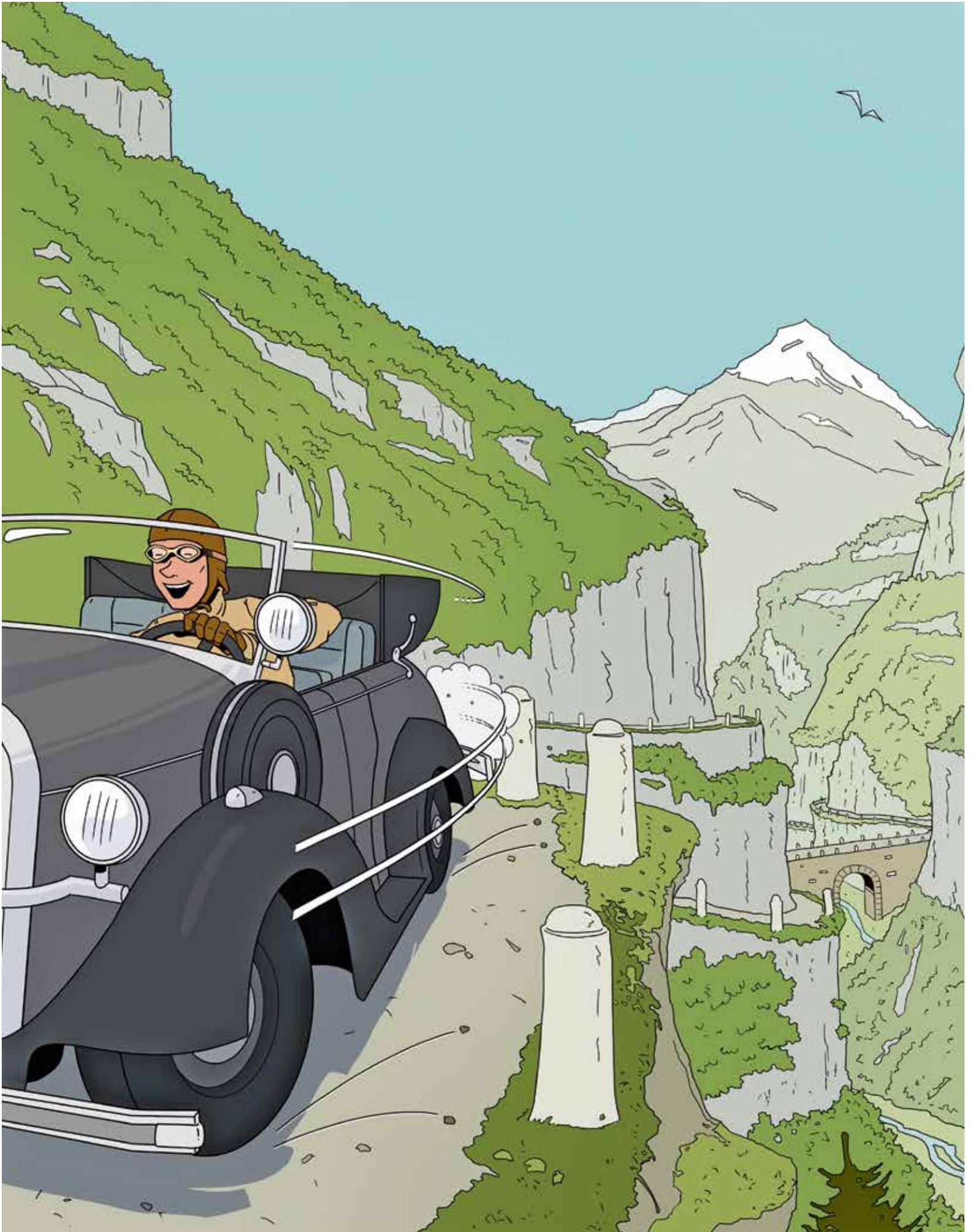
schon mit dem kleinen Finger steuern, die Zweikreisbremsen reagierten schon auf den geringsten Zehendruck, sogar Frauen konnten mit diesem Wagen bremsen, während das beim Kompressor noch reine Männersache gewesen war – ja, der Valiant war ein viel besseres Auto. Aber mein Grossvater erkannte sehr richtig, dass der technische Fortschritt einen Preis hatte, und zwar den, dass eine Million andere auch davon profitierten. Als die Autos

## Mein Grossvater erkannte sehr richtig, dass der technische Fortschritt einen Preis hatte.

schlecht waren, war das Autofahren noch schön, und jetzt, da die Autos gut waren, war das Fahren nur noch anstrengend.

Es versteht sich von selbst, dass weder mein Urgrossvater noch mein Grossvater jemals einen Fahrlehrer von nahem sahen, sie brachten sich das Fahren selbst bei. Die Fahrprüfung, wie wir sie heute kennen, wurde in der Schweiz erst 1959 eingeführt, doch aus meiner Familientradition heraus empfand ich sie als völlig überflüssig. Als ich mir 1977 mein erstes Auto kaufte, einen alten Austin Morris, setzte ich mich ohne eine einzige Fahrstunde rein und fuhr im Berufsverkehr nach Hause. Das Kuppeln, Schalten und Bremsen lernte ich unterwegs. In den ersten paar Tagen erwischte ich statt des Blinkers noch oft den Scheibenwischer, und mein Anfahren am Berg löste bei denen, die an der Ampel hinter mir standen, Schweissausbrüche aus, weil sie einen grauen Austin Morris auf sich zurollen sahen. Aber nach einem halben Jahr fuhr ich bereits nur noch auf der Autobahn, auch weil es dort weniger Verkehrskontrollen gab. Den Führerschein machte ich erst nach meiner Heirat, wegen der Kinder.

Meine Fahrlehrerin, die natürlich von meinen führerscheinlosen Jahren nichts wusste, hielt mich für ein automobilistisches Genie, sie sagte, sie habe noch nie einen Fahrschüler gehabt, der so schnell gelernt habe. Ich erzählte ihr, ich hätte das Fahren eben im Blut, mein Urgrossvater sei ein Pionier gewesen. Von dem Austin, mit dem ich nach Schottland, und dem Volvo Amazon, mit dem ich nach Paris gefahren war, erzählte ich ihr nichts, ebenso nichts vom BMW E21 mit Frontspoiler und meinem geliebten Ford Mustang, mit dem ich jeweils zur Fahrstunde fuhr. ○



*Kein einziges Verkehrsschild verstellte meinem Grossvater den Blick auf die Berge.*

# Demokratisierung des Elektroautos

Mit dem Corsa-e bringt Opel seinen Kult-Kleinwagen als Elektroauto für die Masse auf den Markt. Das ist ein wichtiger Beitrag zur steigenden Popularität dieser Antriebstechnologie.

Von David Schnapp

Man sollte als Journalist zwar von Prognosen eher absehen, sie können sich schnell gegen einen drehen, aber diese Voraussage lässt sich relativ gefahrlos machen: Elektroautos in verschiedenen Formen werden in den nächsten zehn Jahren das Strassenbild Mittel- und Nordeuropas zusehends prägen.

Die Daumenschrauben der CO<sub>2</sub>-Vorschriften, die von der Europäischen Union immer noch etwas stärker angezogen werden, lassen den Herstellern keine andere Wahl. Immerhin: Die Lade-Infrastruktur wird immer besser, die Technologie ist bewährt, ausreichend erforscht und steht jederzeit zur Verfügung – anders etwa als bei Wasserstoffantrieben. Diese haben zwar ebenfalls grosses Potenzial und sind bei manchen Herstellern als realitätsnahes Forschungsprojekt im Einsatz. Eine massentaugliche Inverkehrsetzung scheitert zurzeit allein schon am Ladenetz. Weil die Politik schnelle Resultate sehen will und Verstösse gegen die CO<sub>2</sub>-Ausstosslimiten mit drakonischen Bussen bestraft, ist das Elektroauto die gute schnelle Lösung.

Mit wenigen Ausnahmen waren batteriebetriebene Fahrzeuge bisher gross und teuer – eher ein Prestigeobjekt für Leute mit starkem Fortschrittsglauben als eine alltagstaugliche Variante zum Verbrennungsmotor für jede und jeden. Mit dem neuen Opel Corsa-e wird das Angebot an kompakten Elektrofahrzeugen zu übersichtlichen Preisen entscheidend erweitert.

## Einer für alle

Dass Opel den Corsa elektrifiziert hat, ist kein Zufall, sondern folgerichtig, wenn das Ziel sein soll, ein alltagstaugliches Elektroauto zu einem vernünftigen Preis für die Masse zu bauen. Rund ein Viertel aller verkauften Opel entfallen auf den Kleinwagen Corsa, er ist so etwas wie der Blue Chip des Konzerns, der mittlerweile zur Groupe PSA (Peugeot, Citroën) gehört. Der Corsa-e hat daher gewisse Gemeinsamkeiten mit dem Peugeot e-208, behält dabei aber seinen eigenen Charakter.

Der Corsa ist als Auto für den urbanen Grossraum konzipiert und wird in der Regel nicht als kilometerfressender Langstreckenathlet benutzt. Der 50-kWh-Akku im elektrifizierten, 1530 Kilogramm schweren Corsa ermöglicht aber dennoch eine Reichweite von 337 Kilometern, das reicht für vermutlich 90 Prozent aller Fahrten in der Schweiz und ist mehr, als viele, weit grössere Fahrzeuge dieser Art zu



*Kleinwagen für den urbanen Raum: der neue Opel Corsa-e in Berlin.*

bieten haben. Angenommen, man fährt täglich fünfzig Kilometer zu Arbeit, reicht eine Ladung problemlos für eine Woche.

## Vorteil: Laden

Zu den grossen Vorteilen von Elektroautos, wie ich finde, gehört gerade das Laden. Dass man nur ein Kabel anschliessen muss, um die Energieversorgung sicherzustellen, und nicht

mehr minutenlang Benzindämpfe einatmet, während der Tank qualvoll langsam gefüllt wird, halte ich für einen Fortschritt. Und um an einer Tankstelle eine Zeitung, einen Liter Milch und ein Snickers zu kaufen, kann man auch im Elektroauto vorfahren. Das Navigationssystem des Corsa-e hält einen während der Fahrt über Lademöglichkeiten auf dem Laufenden, dabei erfährt man auch, welche

Kapazitäten verfügbar sind oder ob ein entsprechender Ladeplatz überhaupt frei ist.

Das Elektroauto fürs Volk tritt äusserlich bescheiden auf. Der kleine Opel ist mit präzisen Linien gezeichnet, auf futuristischen Firlelfanz wurde verzichtet. Der Corsa-e soll zu jenen Fahrzeugen gehören, die Elektromobilität ganz selbstverständlich massentauglich machen. Das ist den Designern gut gelungen, lediglich kleine e-Logos, etwa an der C-Säule, weisen darauf hin, dass dieser Corsa keinen Treibstoff verbrennt, sondern lautlos Strom verbraucht.

Auch im Innern herrscht eine angenehme, moderne Sachlichkeit. Das Interieur des Corsa-e wirkt zurückhaltend, aber sorgfältig gestaltet. Die wenigen Tasten oder Drehregler sind gut erreichbar und sinnvoll angeordnet. Dazu gehört, dass die wichtigsten Funktionen des Multimediasystems auch über Knöpfe direkt angewählt werden können und nicht vollständig im virtuellen Raum eines Bildschirms verschwunden sind.

### 80Prozent Leistung in 30 Minuten

Zu den technischen Vorzügen des Corsa zählen neben seinem Antriebssystem auch moderne Sicherheitssysteme wie Verkehrsschilderkennung, ein automatischer Geschwindigkeitsassistent, ein sensorgesteuerter Flankenschutz oder hochmoderne, blendfreie LED-Frontscheinwerfer.

Und schliesslich weisen auch die Leistungs-Eckwerte des neuen Corsa-e darauf hin, dass dieses Auto die Elektromobilität voranbringen kann. Bei 1530 Kilogramm Leergewicht (Fahrer eingerechnet) beschleunigt der Opel in 8,1 Sekunden von 0 auf 100 km/h und fährt bis zu 150 km/h (abgeregelt). Fast noch wichtiger, als schnell zu fahren, ist aber die Fähigkeit, schnell zu laden. Hier verspricht der Hersteller, dass der Akku an einer Gleichstrom-Ladesäule mit rund 100 kW Leistung in dreissig Minuten zu 80 Prozent aufgeladen ist. Das ist ein guter Wert, wenn man den urbanen Raum verlässt und auf die Langstrecke geht.

Die Jury von Autobest hat den Corsa-e als «Best Buy Car of Europe 2020» gewählt, zum Auto also mit dem besten Preis-Leistungs-Verhältnis. Bei Opel spricht man davon, das Elektroauto demokratisieren zu wollen; diese Auszeichnung ist ein guter Hinweis darauf, dass der kleine Elektro-Opel auf diesem Weg richtig eingeschpurt hat.

#### Opel Corsa-E

Antrieb: Elektromotor/Frontantrieb;  
Leistung: 136 PS/110 kW; Akku: Lithium-Ionen 50 kWh;  
Reichweite: 337 km (WLTP); 0–100 km/h: 8,1 Sek.;  
max. Geschwindigkeit: 150 km/h; Preis: ab Fr. 34 990.–

## Test

# Sparprogramm für Familien

Der Opel Grandland X Hybrid4 bietet genug Platz und Komfort, ist ausgesprochen genügsam und angenehm zu fahren.



*Dramatisch sinkender Benzinbedarf:* Opel Grandland X Hybrid4.

Im neuen Grandland X Hybrid4 hat der deutsche Hersteller Opel fast alle technologischen und gestalterischen Möglichkeiten miteinander verbunden, die es für ein familientaugliches, modernes und ökologisch sinnvolles Fahrzeug braucht, das möglichst vielen gefällt.

Als Bestseller designt sozusagen, ist der Grandland eine angenehm anzusehende Mischung aus kompaktem SUV mit komfortablen Platzverhältnissen und Allradantrieb. Dank je einem E-Motor an der Vorder- und Hinterachse sowie dem Benzinaggregat entsteht ein leistungsstarker 4x4. Dazu vereint das Auto technische Errungenschaften und Annehmlichkeiten wie eine Kofferraumklappe, die aufgeht, wenn man mit dem Fuss eine Wischbewegung unter der Stossstange macht, oder den Abstandsradar und andere Innovationen für mehr Sicherheit im Strassenverkehr.

Der fortschrittliche Antriebsstrang mit dem Vier-Zylinder-Turbobenziner und 1600 ccm Hubraum sowie den Elektromotoren kommt auf 300 PS Systemleistung. Die Kraft wird über ein 8-Gang-Automatikgetriebe verwaltet, und für die Stromspeicherung ist ein Lithium-Ionen-Akku mit 13,2 kWh unter der Rücksitzbank eingebaut. Ein Ladegerät mit Wechselsteckern für den Anschluss an eine herkömmliche Steckdose oder eine «Wallbox» liegen im Kofferraum.

Lädt man den Akku konsequent auf, was über Nacht auch problemlos an einer Haushaltsteckdose möglich ist, sinkt der Benzinbedarf dramatisch. Im Durchschnitt ist ein Verbrauch von 2,2 Litern auf 100 Kilometer möglich.

Gemäss Testzyklus (WLTP) kommt der Opel Grandland X Hybrid4 auf bis zu 59 Kilometer elektrische Reichweite. 80 Prozent der Schweizer fahren im Schnitt täglich nicht mehr als 50 Kilometer. Wer also die Batterie immer lädt, verbraucht kaum noch Benzin. Im Pendelbetrieb ist also statistisch gesehen auch ein rein elektrischer Betrieb realistisch.

Vier verschiedene Fahrmodi (Allrad, Sport, Hybrid und Elektro) stehen zur Auswahl, und die Stromreserven in der Batterie lassen sich etwa auf Autobahnfahrten für später sichern, wenn man innerorts rein elektrisch fahren möchte.

Fazit: Die Mischung aus Vielseitigkeit, Effizienz, Sicherheit und Komfort macht den Grandland X als Plug-in-Hybrid zum attraktiven Familien-Sparprogramm im besten Sinn des Wortes. (das)

#### Grandland X Hybrid 4 Ultimate

Antriebssystem: 4-Zylinder-Turbobenziner, 2 Elektromotoren (Vorder-/Hinterachse), 8G-Automatik; 13,2 kWh Lithium-Ionen-Akku; Hubraum: 1598ccm; Leistung: 300 PS (221 kW); Preis ab Fr. 49 900.–



Auf der Höhe der Zeit: BMW i8.



Sommer-Nostalgie: VW Beetle Cabrio.



Drehzahl gleich Leistung: Honda S2000.



Garagengold: BMW M5 E61.



Offene Schaltkulisse: Ferrari F430.

# Klassiker für die vierte Säule

Autos als Wertanlage: Welche zeitgenössischen Fahrzeuge haben das Potenzial zum Klassiker der Zukunft? Welche Modelle sind die Blue Chips unter den fahrenden Ikonen?

Wer sich alte Autohefte anschaut und verblichene Kleinanzeigen studiert, dem kommen womöglich die Tränen: Noch zu Anfang der 1990er Jahre fand man in diesen Quellen Autos zum Preis von rund 5000 Franken, die heute dasselbe mit einer Null mehr dahinter einbringen, wie zum Beispiel der Porsche 911. Doch nicht verzagen, da draussen warten künftige Klassiker, denen eine ähnliche Entwicklung widerfahren könnte. Fünf Autos, denen wir gute Chancen einräumen, dereinst Kultstatus zu erlangen, haben wir hier zusammengestellt.

## 1 — BMW i8: Verantwortungsvoller Hedonismus

Die Produktion des ersten Plug-in-Hybrids der Bayern, des BMW i8, wurde soeben eingestellt. Neu gibt es ihn also nicht mehr zu kaufen, doch billig wird er deswegen auch (noch) nicht zu finden sein. Aber das Auto ist sexy, zukunftsweisend und angesichts drohender Verschärfungen und Zugangsbeschränkungen für Innenstädte noch ein Weilchen auf der Höhe der Zeit. Zudem versteckt sich darin eine Menge hedonistischer Fahrspass, ohne dass man sich den Vorwurf der Verantwortungslosigkeit im Zeichen der CO<sub>2</sub>-Problematik gefallen lassen muss. Denn eines ist sicher: Die momentane Lage kennt gewiss andere Probleme, aber aufgeschoben ist nicht aufgehoben. Man wird wieder über Fahrbeschränkungen diskutieren. Der i8 ist ein zukünftiger Klassiker mit Öko-Bonus, das mag sich dereinst auch positiv auf die Wertentwicklung auswirken.

## 2 — Zäher Neuwagenverkauf, treue Gefolgschaft

Der VW Beetle schaffte zwei Generationen, bevor man ihm in Wolfsburg den Stecker gezogen hat – oder die Treibstoffleitung abgeklemmt. So richtig zum Fliegen kam der bis Sommer 2019 produzierte Nostalgiker nie. Woran es lag? Das Coupé wirkt plump und ist eben auch nur ein verkappter Golf. Anders hingegen das Cabriolet. Als offener Viersitzer versprüht der in Puebla, Mexiko, gebaute Beetle Spass ohne die etwas spartanische Ernsthaftigkeit manch anderer VW-Produkte zu verbreiten. Und als Neuwagen hat er auch

nicht das grosse Geld gekostet. Die letzten Exemplare wurden fast zu Dumpingpreisen verkauft. Aber das Auto hat eine treue Fangemeinde – und wird sich preislich dennoch erst mal auf eine Talsohle zubewegen. Doch danach mag man ihn wieder entdecken und schätzen lernen. Als Spass-VW in Kostümierung. Viele Angebote sind übrigens reine Sommerautos, versprechen also in einwandfreiem Zustand zu sein.

## 3 — Honda S2000: Aufgehende Sonne

Ausserhalb der Kiste denken, das beherrschen die Ingenieure von Honda stets gut. Inmitten vieler Brot- und Butter-Autos aus dem Land der aufgehenden Sonne war mancher Honda eine löbliche Ausnahme. Damit hat Honda gar in der Schweiz begonnen, mit dem Honda S600 und S800 der späten 1960er Jahre. Die

## Honda präsentierte den S2000: Ein Zweiliter-Motor mit 240 PS, das war eine Ansage.

kleinen, giftigen Roadster litten zwar unter einem rudimentären Vertriebsnetz, und nun leiden sie an eklatantem Teilemangel. Doch Honda besann sich, 1974 sauber in den Markt eingeführt, 1999 seiner Vergangenheit und präsentierte den S2000. Der Name war Programm. Ein Zweiliter-Motor mit 240 PS, das war eine Ansage. Und wie damals bei S600 und S800 holte der Motor seine Leistung aus der Drehzahl.

Der bis 2009 gebaute S2000 ist aber nicht nur technisch ein Leckerbissen, er entspricht auch optisch dem klassischen Sportwagenschema mit langer Haube und kurzem Heck. Da kann fast nichts schiefgehen. Übrigens gilt hier: Den besten kaufen, auch wenn's im Moment etwas mehr kostet.

## 4 — BMW M5: Bayern-Juwel

Wenn ein Hersteller in einem Jahr gleich mehrere Auszeichnungen für verschiedene Motoren aus seinem Programm einheimst, so will das etwas heissen. BMW schaffte dies 2005. Nichts weniger als «Engine of the Year 2005» war der Motortyp S85, ein Fünfliter-V10 wie er im BMW M5 und M6 zu finden war. Ein guter

Ort, diesen Triebatz kennen zu lernen, ist hinter dem Lenkrad eines BMW M5 E60 und seines ultrararen Verwandten, dem Touring-Kombi E61. Denn wenn man sich auf Garagen-gold einstellen will, dann soll es unbedingt der Kombi sein. Fast 20 000 Limousinen des E60 sind entstanden, der Touring hingegen brachte es auf nur gerade 1025 Stück. Ab rund 30 000 Franken ist man dabei, allerdings stehen aktuell bescheidene sechs Exemplare des M5 E61 in der Schweiz zum Verkauf.

### 5 – Ferrari F430: Do it yourself

Sportwagen mit Handschaltung sind neu schwer zu finden. Längst ist das dritte Pedal im Fussraum zum Merkmal einer aussterbenden Spezies geworden. Dabei haben sich Generationen von Männern – und eine nicht zu unterschätzende Zahl Auto-affiner Frauen – über die Beherrschung der mechanischen Schaltbox selber definiert.

Heute reicht ein Zug an einem Schaltpaddel oder der profane Tritt aufs Gaspedal. Wer jedoch dem Schaltkult verfallen ist und überhaupt mit Legenden umzugehen weiss, sucht sich einen handgeschalteten Ferrari. F430 heisst der letzte Vertreter mit der typischen, offenen Schaltkulisse. Und dafür soll der V8-Mittelmotor-Sportwagen einen Platz in der Geschichte erhalten. Noch gibt es einige unter der magischen 100 000 Franken-Grenze. Aber sie sind rar, von aktuell rund 100 Fahrzeugen auf Autoscout24 gibt es nur gerade acht F430 mit der begehrenswerten Schaltbox. Also jetzt zugreifen!

Diese fünf Oldtimer sind Evergreens, einige sogar Ikonen. Sie sind die Blue Chips unter den Klassikern, aber keine Anlageobjekte, die endlose Wertsteigerung versprechen.

### 1 — MGB: Frischluft-Oldtimer

Britische Roadster gab es im Verlauf der Geschichte eine ganze Menge. Einige Marken und Typen sind heute fast vergessen, etwa der Jowett Jupiter. Andere haben nie aufgehört, durch unsere Automobilwelt zu fahren. So wie der MGB. Er ist der wohl günstigste Weg, einen Oldtimer mit Frischluftvergnügen zu fahren. Er wurde mehr als 500 000-mal gebaut. Und Teile, Know-how und alles, was dazu gehört, sind bis heute in grossen Mengen und meistens binnen kürzester Zeit auch in der Schweiz lieferbar. Sogar ganze Karosserien sind wieder, neu auf den alten Werkzeugen gepresst, zu haben. Davon kann mancher Neuwagen-Besitzer nur träumen.

### 2 — VW Käfer: Einer für alle

Ein Auto für Leute von 0 bis 99 – der VW Käfer kennt keine Altersgrenzen. Ob Kinder, junge Wilde oder nostalgisch verklärte ältere Generationen, alle lieben den luftgekühlten Heckmotor-Krabbler. Und die VW-Szene ist riesig.

Regelmässig bringt es das grösste Treffen hierzulande, dasjenige in Château-d'Oex, auf über tausend Fahrzeuge. Der Käfer ist ein ideales Auto für selbst Schraubende. Die Technik ist simpel, und Teile sind umfanglich verfügbar und kosten nicht viel. Auch wer kein Ingenieur ist, schafft es, den Käfer passabel am Leben zu erhalten. Und Geschichten zum Erzählen gibt es mindestens so viele, wie Käfer gebaut wurden: 23 Millionen Exemplare.

### 3 — Jaguar E-Type: Millieu-Ikone

Prestige und Stil verbindet der Jaguar E-Type. Und manch einer, der ihn noch nicht mal als Neuwagen erlebt hat, kennt die britische Sportwagenikone oder schwärmt gar von ihr. Der 1961 in Genf erstmals präsentierte Jaguar hatte sein Tief in den 1970er Jahren, als er gelegentlich dem halbseidenen Milieu zugeordnet wurde. Seither befindet er sich im Hoch. Und wie für den MG B gilt auch hier: Es gibt für ihn fast alles, inklusive der ausgewiesenen Spezialisten. Billig ist das nicht, aber machbar. Und die nächste Generation, die ihn lieben wird, steht schon bereit.

### 4 — Fiat 500

Wer in Italien unterwegs ist, wird nicht mehr viele Autos antreffen, die nahezu fünfzig Jahre alt sind, ausser dem Fiat 500. Er scheint unausrottbar. Und tatsächlich hat er nie einen gleichwertigen Nachfolger erhalten. «Der 126?», mag der geneigte, kundige Leser einwenden. Nein, ihm fehlt der Charme des offiziell 1957 als «Nuova 500» vorgestellten Minimalautos. Seine Beliebtheit gereicht dem 500 zu Vor- und Nachteilen. Einerseits gibt es noch viele von ihm, andererseits sind viele arg verbastelt. Ein gutes Exemplar wird darum teuer. Doch einmal richtig gemacht – da kostet der Cinquecento so viel wie ein grosser –, bietet er umso mehr Spass für ganz wenig Betriebskosten. Denn Teile gibt's auch hier reichlich und zu kleinem Preis – sehr volkstümlich eben.

### 5 — Citroën DS: Göttergleich

Himmel und Hölle, diese liegen bei der göttlichen DS nahe beisammen. Viele lieben ihre Form und die einmalige Art, wie sie über die Strasse gleitet. Genauso viele aber schreckt die reichlich komplexe Technik mit ihrer Hydropneumatik ab. Aber Spezialisten gibt's auch hier und lebenserhaltende Teile ebenso. Aber sie kosten Geld – und Arbeitsstunden. Wenn die Göttin aber richtig gehalten ist, dann ist sie ein Traum auf Rädern. Und sie ist zeitlos. Darum wird sie auch nie verschwinden. Mag der Kreis der Liebhaber auch klein sein, die Zahl ihrer Bewunderer bleibt unermesslich. Wer tatsächlich die göttliche Art des Fahrens geniessen möchte, sollte auf Expertenrat setzen – und das beste Auto wählen, das zu kaufen ist. Dann gilt: *Vive la Déesse!* (MSI)



Alles verfügbar: MGB.



Simple Technik: VW Käfer.



Prestige und Stil: Jaguar E-Type.



Volkstümlich: Fiat 500.



Himmel und Hölle: Citroën DS.

# Magier der Mechanik

Unter Besitzern italienischer Sportwagenklassiker ist der *meccanico* Antonio Costantini eine Legende. Der Staat Italien erhob ihn dafür zum Cavaliere, seiner exklusiven Kundschaft ist er ein unersetzlicher Freund. Trotz seiner 80 Jahre lässt ihn die Ferrari-Leidenschaft nicht los.



*Der Ruhestand muss warten:* Automechaniker Costantini in seiner neuen Werkstatt.

Über Antonio Costantini und sein Leben gibt es eine Reihe von Artikeln und Berichten. Kein Wunder, der Mechaniker ist bekannt für seine «Werkstatt für Hochleistungsfahrzeuge», die er dreissig Jahre lang an Zürichs Badenerstrasse geführt hat. Im Spätherbst 2019 schloss diese ihre Tore, und Costantini lieferte seine letzte grosse Arbeit ab, die Restaurierung eines Ferrari 275 GTS – doch seine Leidenschaft lebt weiter.

## Erste Adresse

«Kommst du vorbei?, ich bin fast fertig mit Einrichten», meldet sich Antonio Costantini am Telefon. Noch im vergangenen Herbst sah es so aus, als würde seine Werkzeugwand voller selbstangefertigter, höchsttraffinierter Hilfsmittel für italienische Sportwagenklassiker in einem Lager verschwinden. «Nein, grosse Arbeiten werde ich keine mehr durchführen», beschwichtigt der im vergangenen

September achtzig Jahre alt gewordene *meccanico*, nachdem er uns hinter einem grossen, automatischen Doppelgaragentor in seiner neuen Werkstatt empfangen hat. Diese liegt

---

**«Nein, grosse Arbeiten werde ich keine mehr durchführen.»**

---

unscheinbar inmitten eines Wohnquartiers. Die Werkzeuge sind wieder fein säuberlich eingeordnet. Costantinis Spezialgeräte, mit denen er beispielsweise die sechs Doppelvergaser eines Ferrari- oder Lamborghinimotors synchronisiert, stehen an ihrem Platz. «Nur die Nachbarn – da werde ich mir wohl etwas einfallen müssen», meint Antonio Costantini zu den damit verbundenen Geräuschen. Für Eingeweihte aber ist es pure Musik, ein unvergleichlicher, unverkennbarer Klang, den nur

ein italienischer Sportwagenklassiker zu komponieren imstande ist.

Überall hängen Bilder aus Costantinis reichem Leben – viele von spannenden Autos und ihren oft mindestens so spannenden Besitzern. Antonio Costantinis Betrieb war eine der ersten Adressen für die Pflege und Restaurierung historischer Ferraris oder Lamborghinis. Und das nicht nur in der Schweiz. Einen Namen hatte er sich schon vorher gemacht.

Ferruccio Lamborghini höchstselbst attestierte dem 1960 aus Apulien in die Schweiz gekommenen Spezialisten besondere Fähigkeiten im Umgang mit den «automobilen» Kunstwerken. Und dank seiner ungemein grossen Erfahrung wurde seine Hilfe auch in Maranello gerne in Anspruch genommen.

Der italienische Staat erhob ihn gar in den Rang eines Cavaliere. Und auch in der Heimat Apulien, der Provinz am italienischen Stiefelabsatz, gehört er auf die Liste der erfolgreichsten Söhne und Töchter. Die Liste der Autos, die Costantini schon unter seine fachkundigen Hände genommen hat, tönt derweil wie der Inhalt einer Traumgarage. Bei den Kunden war er wählerisch und verschwiegen. Dafür ist er vielen ein echter Freund geworden – und das oft seit Jahrzehnten.

## Das Leuchten bleibt

Nun tritt Antonio Costantini wohl etwas kürzer. Das Leuchten in den Augen ist aber unverkennbar. Etwa dann, wenn er einem eine eigens konstruierte, filigrane Ringleitung zeigt, mit der die Beschleunigerpumpen jedes einzelnen Vergasers bei laufendem Motor prüfen kann: «Dieser 1948er Ferrari verschluckte sich ständig. Damit habe ich das Problem erkannt und lokalisiert. Die neue Membran musste ich selber anfertigen, da gibt es keine Teile mehr dafür.» Gewusst wie! Der Ruhestand muss wohl wirklich noch warten.

Als Treffpunkt für seine Kunden ist die Werkstatt ein magischer Ort. Hier sollen Geschichten weitererzählt, Wissen und Lebenserfahrung weitergegeben werden. Dieses kleine, intime Reich von Antonio Costantini und seiner Frau Margret, seiner wichtigen Stütze in all seinen Geschäftsjahren, hat etwas unheimlich Positives. Ihre beiden Ferraris, ein 512 BB und ein 410, stehen dabei im Zentrum, doch jedes Teil hier erzählt seine eigene Geschichte. Wer zuhören kann, der kann sich hier ganz leicht von der Leidenschaft anstecken lassen. Sie kann man nicht in Rente schicken. (MSI)

PRIVATE CARD

 **MIGROL**



**3 Rp./L Rabatt**  
mit der cleveren  
Bezahlkarte der Migrol

[www.migrol.ch/weltwoche](http://www.migrol.ch/weltwoche)

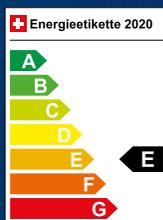


SUBARU HYBRID TECHNOLOGY



## Ganz neu: Forester e-BOXER 4x4 ab Fr. 38'150.-

Neue Subaru Global-Plattform, neues Design, noch höheres Sicherheits- und Komfortlevel - das ist die neue Forester-Generation. Mit SUBARU e-BOXER, der den SUBARU-BOXER-Motor mit einem Elektromotor kombiniert. Das Resultat: Begeisternd kraftvoll auf der Strasse und beruhigend souverän auf jedem Terrain.



**subaru.ch** SUBARU Schweiz AG, 5745 Safenwil, Tel. 062 788 89 00. Subaru-Vertreter: rund 200. multilease.ch. Unverbindliche Preisempfehlung netto, inkl. 7,7% MWSt. Preisänderungen vorbehalten. Abgebildetes Modell: Forester 2.0i e-BOXER AWD Luxury, Lineartronic, 150/16,7 PS, Energieeffizienz-Kategorie E, CO<sub>2</sub>-Emissionen kombiniert: 185 g/km, Treibstoffverbrauch kombiniert: 8,1 l/100 km, Fr. 46'350.- (inkl. Metallic-Farbe). Forester 2.0i e-BOXER AWD Advantage, Lineartronic, 150/16,7 PS, Energieeffizienz-Kategorie E, CO<sub>2</sub>-Emissionen kombiniert: 185 g/km, Treibstoffverbrauch kombiniert: 8,1 l/100 km, Fr. 38'150.- (Farbe Crimson Red Pearl).



**SUBARU**

Confidence in Motion