

Spezial Auto und Mobilität

# DIE WELTWOCH

20. April 2023 – 91. Jahrgang



## Sprung nach vorn

Entwicklungen und Neuheiten auf dem Automarkt

Traditioneller Alleskönner:

NEW

# SUZUKI VITARA

HYBRID 4x4

35 JAHRE  
VITARA



NEW SUZUKI VITARA COMPACT TOP HYBRID 4x4

## 35 EDITION Mit Fr. 1720.- Kundenvorteil:

Der Allrad-Allrounder feiert sein 35-Jahre Jubiläum.  
Das ist im EDITION-35-Sondermodell enthalten:

- EDITION-35-Paket in modellspezifischer Jubiläums Sonderausstattung
- Moderne Dekorelemente mit attraktiv designten Einstiegsleisten
- Hochwertiger Lederschlüsselanhänger
- Metallic-Lackierung
- 5 Jahre Suzuki-Premium-Garantie



BEREITS FÜR

Fr. 29 490.-

Fr. 189.-/MONAT



ALLGRIP 4x4

HYBRID

**SUZUKI FAHREN, TREIBSTOFF SPAREN:** New Suzuki Vitara Compact+ Hybrid 4x4, 6-Gang manuell, Fr. 29 490.-, Treibstoff-Normverbrauch: 6.1l/100km, Energieeffizienz-Kategorie: C, CO<sub>2</sub>-Emissionen: 136g/km; **Hauptbild:** New Suzuki Vitara Compact Top Vollhybrid, automatisiertes Schaltgetriebe, Fr. 36 990.-, Treibstoff-Normverbrauch: 6.1l/100km, Energieeffizienz-Kategorie: C, CO<sub>2</sub>-Emissionen: 137g/km.

**Leasingkonditionen:** 36 Monate Laufzeit, 10 000 km pro Jahr, effektiver Jahreszins 2,94 %, Vollkaskoversicherung obligatorisch, Sonderzahlung: 30 % vom Nettokaufpreis. Die Laufzeit und Kilometerleistung sind variabel und können Ihren persönlichen Bedürfnissen angepasst werden. Ihr Suzuki Fachhändler unterbreitet Ihnen gerne ein individuell auf Sie zugeschnittenes Leasingangebot für den Suzuki Ihrer Wahl. Alle Preise verstehen sich inkl. MWST. Diese Konditionen sind gültig für alle Leasingverträge und die Fahrzeug-Immatrikulation vom 1.1.2023 bis auf Widerruf. Eine Leasingvergabe ist verboten, falls sie zur Überschuldung des Konsumenten führt.



Die kompakte Nr. 1

www.suzuki.ch

# Ferruccio Lamborghini, David Schnapp, Simon Kurt, Simon de Burton, Sir Jim Ratcliffe

Für die Titelgeschichte dieser Spezialausgabe machte sich unser Autokolumnist David Schnapp an einem Samstagmorgen um sechs Uhr von Zürich aus auf den Weg nach Sant'Agata Bolognese. Mit im Auto sass Fotograf Simon Kurt, der elfjährige Sohn des Autors sowie ein weiterer Fahrer für sogenannte Car-to-Car-Aufnahmen, wie sie auf dem Cover dieses Hefts zu sehen ist. Das Ziel der Reisegruppe: der Hauptsitz des italienischen Automobilherstellers Lamborghini, dessen in den 1960er Jahren von Ferruccio Lamborghini initiierte Geschichte wie bei kaum einer anderen Marke von Mythen und Legenden umkränzt ist. Und man muss nicht mal sehr übertreiben, um von einem historischen Moment zu sprechen. Denn mit dem Lamborghini Aventador Ultimae geht eine Ära von 12-Zylinder-Motoren zu Ende, die nur mit Luft und Benzin, aber ohne Turbolader oder elektrische Unterstützung ihre Kraft entfalten. Es geht also um eine letzte Ausfahrt mit einem Sportwagen, der kaum jemanden kaltlässt, der polarisiert und fasziniert und den nicht nur unser Autor vermissen wird. **Seite 16**

Simon de Burton ist einer der renommiertesten Auto-, Motorrad- und Uhrenjournalisten Grossbritanniens, und in seiner Arbeit zeigt sich seine Leidenschaft für alles, was sich bewegt. Er ist unter anderem Autor der Bücher «Classic Cars» oder «The World's Most Desirable Cars» und publiziert im *Telegraph*, in der *Financial Times*, im *Spectator*, im *Motor Sport Magazine* und im *GQ*. Für diese Ausgabe



*Ende einer Ära:* Autor Schnapp (l.) mit Oliver Peter von BMW in Sant'Agata.

hat er sich mit einem Fahrzeug beschäftigt, das vergangene Qualitäten und fortschrittliche Technik vereint: Der Grenadier – benannt nach einem Pub in London – ist das jüngste Projekt des Chemiemilliardärs Sir Jim Ratcliffe und seiner Firma Ineos und soll die Lücke schliessen, die nach dem des Land Rover Defender entstanden ist – eines der erfolgreichsten, populärsten und langlebigsten Klassiker der Automobilgeschichte. Simon de Burton war bei Erprobungsfahrten auf der Strasse und im Gelände im Norden von Schottland dabei und prophezeit dem Grenadier eine Erfolgsgeschichte. **Seite 28**

*Ihre Weltwoche*

## INHALT

- 4 Branche unter Strom**  
Grosse Umfrage bei den Schweizer Automarken-Chefs
- 10 «Ultimative CO2-Schleuder»**  
Andreas Burgener über Verkehr in den Städten, Stau und Elektromobilität
- 12 Elektrisch, kompakt und brandneu**  
Neuheiten des Auto-Frühlings
- 14 Aktion Rückerobung**  
Mit dem neuen ASX vervollständigt Mitsubishi seine Modellpalette
- 16 Das letzte Mal**  
Das Ende der Geschichte eines Supersportwagens von Lamborghini
- 24 Mühelose Mobilität für alle**  
Der neue JAC e-JS4 demokratisiert das Elektro-Zeitalter
- 26 Fan der ersten Stunde**  
Suzukis jung gebliebener Alleskönner
- 28 Alle Probleme gelöst**  
Sir Jim Ratcliffe wollte ein Auto bauen, das «Soft-SUVs» überlegen ist
- 31 The First Avenger**  
Eurpas «Auto des Jahres» 2023
- 32 Fan der ersten Stunde**  
Der Bauunternehmer Hans Hess fährt seit 35 Jahren Suzuki Vitara
- 34 Geniestreich der Metamorphose**  
Mit seinem «Transformer»-Konzept ist der Audi Activesphere

## IMPRESSUM

**Herausgeberin:** Weltwoche Verlags AG, Zollikerstrasse 90, Postfach, 8702 Zollikon. Die Weltwoche erscheint donnerstags.

**Chefredaktor:** Roger Köppel. **Verlagsleitung:** Florian Schwab. **Betriebsleitung:** Samuel Hofmann.

**Redaktion und Verlag:** Telefon 043 444 57 00, Fax 043 444 56 69, www.weltwoche.ch, E-Mail-Adressen: vorname.name@weltwoche.ch, verlag@weltwoche.ch, leserbriefe@weltwoche.ch

**Kundenservice:** 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.

**Anzeigenverkauf:** Tel. 043 444 57 02, Fax 043 444 56 07, E-Mail: anzeigenid@weltwoche.ch. **Druck:** Print Media Corporation, PMC, Oetwil am See, Mitglied der Schellenberg Gruppe AG.

Die Weltwoche wird auf **SCHWEIZER PAPIER** in der Schweiz gedruckt. Es schont Ressourcen, Energie und somit die Umwelt.

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.

# Branche unter Strom

Lockdowns, unterbrochene Lieferketten und politischer Druck – wie schätzen die Markenchefs der Schweizer Autoimporteure die Lage ein, und was spricht für Optimismus?

David Schnapp

## Dieter Jermann, Brand Director Audi

Trotz Markt- und Produktionsrückgang erzielte Audi Schweiz letztes Jahr signifikante Volumensteigerungen. Mit 18 050 zugelassenen Fahrzeugen verzeichneten wir einen Zuwachs von 6 Prozent im Vergleich zum Vorjahr und besitzen nun einen Rekordmarktanteil von 8 Prozent, was eine Steigerung von 0,9 Prozentpunkten zum Vorjahr bedeutet. Die Verkaufsteigerung von 42 Prozent bei Elektroautos entspricht einem BEV-Anteil von 17,8 Prozent. Dies widerspiegelt die hohe Nachfrage nach unseren vollelektrischen, progressiven Audi-e-tron-Modellen. Wir erwarten für dieses Jahr ein Volumenwachstum. Die Resultate des ersten Quartals 2023 zeigen uns, dass wir auf Kurs sind. Wir sehen eine Verbesserung bei der Liefersituation, es bestehen jedoch weiterhin Restriktionen, welche sich auf die Lieferzeiten auswirken.

Ich blicke optimistisch in die Zukunft. Unsere Markenwerte steigen weiter, und der Markenname «e-tron» ist heute Sinnbild für nachhaltige Premiummobilität, einzigartige Performance und herausragendes Design. Mit der Markteinführung des Audi Q8 e-tron im März schaffen wir ein weiteres Momentum unserer Elektrifizierungsstrategie. Zudem werden wir Ende des Jahres die grösste Modelloffensive unserer Geschichte einläuten. Bis 2025 werden wir über zwanzig neue Modelle vorstellen – mehr als zehn davon sind elektrisch. Die zukünftige Baureihe Q6 e-tron bringt die E-Mobilität erstmals an den Stammsitz nach Ingolstadt. Eine eigene Batterieanlage untermauert das Bekenntnis zur Elektromobilität. Wir richten Audi fokussiert auf Nachhaltigkeit aus und treiben die Digitalisierung und Elektrifizierung unserer Produkte konsequent voran.

## Donato Bochicchio, Generaldirektor Ford Motor Company (Switzerland) SA

Die Lage ist derzeit nicht mehr so angespannt, wie sie es über die letzten Monate war. Bei den Personenwagen sind die Zulassungszahlen gegenüber dem Vorjahr um 8,5 Pro-



Dieter Jermann, Audi.

zent gestiegen, was eine klare Tendenz zeigt. Ford konnte dank guter Belieferung und Performance in den ersten drei Monaten das Volumen um 43 Prozent gegenüber dem Vorjahr steigern.

Wir werden bis Ende 2024 sukzessive acht neue Modelle lancieren. Der erst kürzlich vorgestellte vollelektrische Ford Explorer bildet

*«Natürlich stand dieses Ergebnis im Schatten leidvoller Geschehnisse in Europa und der Welt.»*

den Anfang im komplett neuen, vollelektrischen Line-up. Es folgen der E-Transit/Tourneo Custom und dann die nächste Generation der kleineren Fahrzeuge, wie der Transit Courier und der Tourneo Courier. Ab 2024 wird auch die Produktion in Köln um ein weiteres vollelektrisches PW-Modell erweitert. Zudem dürfen wir uns auf die vollelektrische Version des beliebten Crossovers Puma freuen. Wir haben deshalb allen Grund, uns optimistisch zu zeigen.



Donato Bochicchio, Ford.

## Michael Glinski, CEO Porsche Schweiz AG

Wir haben 2022 in der Schweiz mehr Porsche-Sportwagen ausgeliefert als je zuvor – das stimmt uns auch für dieses Jahr optimistisch. Aber natürlich stand dieses Ergebnis im Schatten leidvoller Geschehnisse in Europa und der Welt. Die Branche wird weiterhin mit den Folgen dieser Situation umgehen müssen, und es gilt weiterhin, auf Engpässe vorbereitet zu sein und Wartezeiten kurz zu halten. Für die Porsche-Community ist das Jahr 2023 in jedem Fall ein schönes: Wir freuen uns über viele neue Produkte und feiern mit 75 Jahren Porsche-Sportwagen den Traum unseres Firmengründers Ferdinand Porsche, nämlich den Traum vom idealen Sportwagen.

## Marc Langenbrinck, CEO Mercedes-Benz Schweiz

Wir sind sehr zufrieden und setzen unsere Produkte- und Innovationsoffensive ungebremst fort. Nach der Lancierung des vollelektrischen EQE SUV – der Vielzahl-Variante der Business-Limousine EQE – folgen dieses Jahr noch



*Michael Glinski, Porsche.*



*Marc Langenbrinck, Mercedes.*



*Bruno Campino, Mitsubishi.*

zahlreiche weitere Neuheiten wie die E-Klasse, das neue Coupé CLE oder unser GT.

Wir haben inzwischen acht vollelektrische Modelle im Angebot und sind damit Benchmark. Wir sind beim autonomen Fahren führend und halten mit unserem Vision EQXX mit 1200 Kilometern den Reichweitenweltrekord für ein E-Auto. Mit über 8 Prozent Marktanteil gehören wir zu den beliebtesten Marken bei den Schweizer Autokunden. Strategisch und mit unseren Produkten sind wir auf dem richtigen Weg, um nachhaltig erfolgreich zu sein.

**Bruno Campino,  
Geschäftsführer Mitsubishi Schweiz**

Wir als Importeur müssen uns aktuell auf jeden Fall flexibel zeigen. Die Lieferwege zu uns in die Schweiz ändern sich mehrmals pro Woche und verlangen eine gute Koordination, damit unsere Kunden damit nicht konfrontiert werden. Diese Thematik beschäftigte uns in den letzten Wochen am meisten, aber auch diese haben wir im Griff.

Mitsubishi hat mit dem ASX in diesem Jahr bereits ein neues Modell auf den Markt gebracht, und mit dem neuen Colt wird noch ein zweites folgen. Auch für die nächsten Jahre sind weitere Modelle, wie der Outlander PHEV, angekündigt, was uns und unsere Mitsubishi-Partner sehr motiviert.

**Markus Kohler,  
Brand Director Skoda Schweiz**

Um die Teileversorgung sicherzustellen, hat Skoda im vergangenen Jahr diverse Massnahmen ergriffen. Unter anderem verlegte die Marke in enger Zusammenarbeit mit ihren Zulieferern einen Teil der ukrainischen Komponentenfertigung nach Mladá Boleslav. Dadurch konnten innerhalb weniger Wochen

die Fertigungskapazitäten in Europa und Nordafrika verdoppelt werden. Doch die Gesamtsituation wird auch in diesem Jahr herausfordernd bleiben.

Trotz zahlreichen Herausforderungen hat Skoda seinen Fokus beibehalten und dabei nebst der Präsentation einer neuen Design-

*«Die Lieferwege zu uns in die Schweiz ändern sich mehrmals pro Woche.»*

sprache und eines neuen Markenauftritts auch seine E-Offensive beschleunigt. Bis 2026 folgen drei weitere vollelektrische Modelle für alle Kundengruppen von Skoda – vom Einstiegs-

modell bis zum geräumigen Familienfahrzeug. Des Weiteren wurde im vergangenen Jahr die Produktion der MEB-Batteriesysteme im Werk in Mladá Boleslav gestartet. Dadurch wird die Produktionskapazität auf 1500 Einheiten pro Tag steigen. Die strategischen Weichen sind also gestellt, und das moderne, attraktive Modellportfolio von Skoda kommt bei unserer Kundschaft sehr gut an.

**Christian Wellauer, Direktor Lexus**

Wir freuen uns gerade über die Lancierung des neuen RX und des neuen vollelektrischen RZ. Die hohe Nachfrage nach unseren neuen Modellen RX, RZ und NX erleichtern uns die Aufgabe in Bezug auf die Lieferketten momentan nicht. Für die hohe Nachfrage sind



*Markus Kohler, Skoda.*



*Christian Wellauer, Lexus.*



Pascal Meyer, Subaru.

wir den Neukunden aber dankbar, und wir nehmen diese Herausforderung natürlich gerne an. Und dies spornt uns noch mehr an, diese Lexus-Automobile zeitgerecht an unsere Kundschaft ausliefern zu können. Jedes Unternehmen hat die Aufgabe, sich auch auf etwas unruhigere Zeiten vorzubereiten. Bei Lexus steht dafür das Wort «Challenge». Wir wollen jeweils neue Herausforderungen positiv annehmen und gemeinsam im Team lösen. Im Sinne unserer Kunden und in Zusammenarbeit mit dem exklusiven Lexus-Händlernetz in der Schweiz.

Die Lexus-Verkaufszahlen entwickeln sich in den letzten Jahren positiv. Auch im Jahr 2023 werden wir eine zweistellige Prozentzahl an Wachstum gegenüber dem Jahr 2022 realisieren. Wobei zu beachten ist, dass die aktuellen Verkaufszahlen in der Automobilbranche momentan oft auch über Rohstoff- und Teileverfügbarkeit gesteuert sind. So spiegeln die aktuellen Verkaufszahlen nicht den aktuellen Vertragseingang. Dieser ist nämlich wesentlich höher, auch dank unseren neuen Modellen RX, RZ (vollelektrisch) und RZ. Wir freuen uns auch darüber, dass wir mit zehn Jahren Garantie und Assistance unseren Kunden ein einmaliges Qualitätsversprechen geben können. Eine überragende Qualität, die in den letzten Wochen auch gerade wieder durch J.D. Power in einer unabhängigen Kundenzufriedenheitsumfrage bestätigt wurde.

#### Pascal Meyer, Geschäftsführer Subaru Schweiz

Obwohl die Politik die individuelle Mobilität mit allen Mitteln torpediert, stellen wir fest, dass die Nachfrage nach Fahrzeugen weiterhin hoch bleibt. Und dies unabhängig davon, ob die Fahrzeuge mit einem elektri-



Tobias Dilsch, Peugeot.

schon, hybriden oder herkömmlichen Antrieb ausgerüstet sind. Da wir bei Subaru alle Antriebskonzepte anbieten können, bleiben wir optimistisch. Die Lieferketten bei der Produk-

*«Die Lager unserer Händler sind wieder besser gefüllt, und alle sind bereit für das Frühlingsgeschäft.»*

tion der Subaru-Fahrzeuge in Japan sind zwar noch nicht so wie vor der Pandemie, aber die Situation hat sich in den vergangenen Monaten merklich verbessert. Für das Frühlingsgeschäft haben wir bei den meisten Modellen eine gute Verfügbarkeit, was uns sehr zuversichtlich stimmt.

Die Lager unserer Händler sind wieder besser gefüllt, und alle sind bereit für das Frühlingsgeschäft. Wir haben mit dem brandneuen Subaru Solterra 4x4 den ersten vollelektrischen Subaru in der Schweiz, was Grund zu Optimismus gibt. Die Kunden schätzen am Solterra insbesondere die typischen Subaru-Werte, wie umfassende Sicherheit, und den permanenten Allradantrieb, und das nun auch vollelektrisch.

Wir haben nicht nur einen neuen vollelektrischen Subaru, sondern auch wieder einen Vollblutsportler im Angebot. Seit einigen Wochen ist der neue Sportwagen Subaru BRZ in der Schweiz erhältlich. Der tiefhängende Boxermotor mit 234 PS, kombiniert mit einem Leergewicht von weniger als 1300 kg verspricht maximalen Fahrspass. In einer Zeit, in der bei Fahrzeugen mehrheitlich elektrifizierte Antriebe im Vordergrund stehen, freut es mich, dass wir mit dem BRZ wieder die besonders sportlichen Gene des Subaru-Boxermotors erleben können.



Andreas Bückmann, Opel.

#### Tobias Dilsch, Managing Director Peugeot

Peugeot bietet grundsätzlich eine gute Verfügbarkeit an Neufahrzeugen, wobei es punktuell noch zu Lieferverzögerungen kommen kann, die wir entsprechend kommunizieren und für die wir unseren Kunden Lösungen anbieten. Wir gehen aber davon aus, dass sich die generelle Situation in der Automobilbranche hinsichtlich der Lieferengpässe durch fehlende Komponenten und bei der Logistik im Verlauf des zweiten Halbjahres 2023 entspannen wird.

Mobilität ist ein Grundbedürfnis von uns Menschen. Wir müssen und wollen von A nach B kommen und können dies auf mannigfaltige Art und Weise tun. Peugeot erkennt diese Bedürfnisse und löst sein Versprechen («100 Prozent elektrifizierte Antriebe bis 2023») in diesem Jahr mit der Einführung der neuen e2008, e208, e308 und dem 508 Hybrid ein.

#### Andreas Bückmann, Managing Director AO Automobile Schweiz AG

Die Marke Opel hat genug Autos am Markt und verfügt über eine breite Auswahl an sofort verfügbaren Lagerfahrzeugen. Mit der Vielfalt des vorhandenen Lagerportfolios können wir die unterschiedlichsten Kundenwünsche ohne Wartezeiten abdecken. Wir empfehlen unseren Kunden deshalb, sich aus dem breitgefächerten Opel-Lagerbestand zu bedienen, um Verzögerungen bei der Produktion von Kundenbestellungen für gewisse Fahrzeugkonfigurationen zu umgehen. Stellvertretend erwähnen möchte ich hier die – wie es der Name «Now» sagt – per sofort verfügbaren Modelle Corsa Now und Corsa Now+ mit unschlagbaren Preisvorteilen von 22 beziehungsweise 32 Prozent.

# MEHR e-SUV FÜRS GELD GIBT'S NICHT



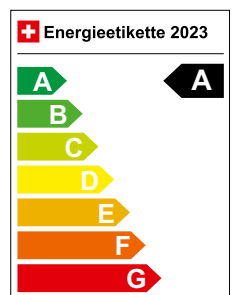
CHF 35'989.–

Der neue E-SUV JAC, hat's in sich: 410 km Reichweite (WLTP), 193 PS, 65.7 kWh Batteriekapazität, garantierte Qualität.



Garage Central Cully, Rue de la Gare 1, 1096 **Bourg-en-Lavaux** | Transalpin SA, Route du Gd-St-Bernard 10, 1921 **Martigny-Croix** | Garage Reparex SA, Rte de Prêles 13, 2516 **Lamboing** | Ernst Schöpfer AG, Bahnhofstrasse 7, 3185 **Schmitten** | Auto Garage Zimmermann AG, Freiburgstrasse 650, 3172 **Niederwangen** | Autohaus Thun-Nord AG, Bernstrasse 119, 3613 **Steffisburg** | City Garage GmbH, Delfterstrasse 12, 5000 **Aarau** | Auto Kunz AG, Bremgarterstrasse 75, 5610 **Wohlen** | Carrosserie Lipp AG, Wolluserstrasse 41, 6017 **Ruswil** | J. Windlin AG, Stanserstrasse 113, 6064 **Kerns** | Forestauto SA, Via Franchini 6, 6850 **Mendrisio** | Garage Riedhauser AG, Stradun 22, 7432 **Zillis** | Carstop GmbH, Bahnhofstrasse 57, 8196 Wil | HS Automobile AG, Hauptstrasse 82, 8357 Gunterhausen | Autogarage Frei GmbH, Im Schossacher 7, 8600 Dübendorf | Garage Heiz AG, Motorenstrasse 105, 8620 **Wetzikon** | Airbag Garage, Kronenstrasse 193, 9427 **Wolfhalden**

Jetzt Probe fahren: [www.jac-schweiz.ch](http://www.jac-schweiz.ch)



**Paul de Courtois, Präsident  
und CEO der BMW (Schweiz) AG**

Uns ist es wichtig, dass wir einen ganzheitlichen Blick auf all die Veränderungen in unserem Umfeld behalten. Das zahlt sich gerade in der aktuellen Situation aus, in der sich die vielfältigen Herausforderungen überlagern. Obschon wir die Unterbrechungen in den Lieferketten spüren, konnten wir das vergangene Jahr erfolgreich abschliessen. Mit der Marke BMW haben wir die Führerschaft im Schweizer Premiumsegment übernommen und verzeichnen insbesondere bei den Elektrofahrzeugen einen deutlichen und anhaltenden Zuwachs.

Aufgrund der Menschen hinter den Marken BMW, Mini und BMW Motorrad bleibe ich optimistisch. Wir haben ein super Team, sowohl bei der BMW (Schweiz) AG als auch bei unseren Handelspartnern. Zusammen haben wir immer wieder gezeigt, dass wir schnell und motiviert auf Herausforderungen reagieren können. Dafür bin ich allen gleichermassen dankbar. Unser junges und vielfältiges Modellportfolio schafft zudem die besten Voraussetzungen, um an unseren Erfolg anzuknüpfen.

*«Nicht zuletzt: Die individuelle Mobilität trägt den überwiegenden Teil der Verkehrsleistung.»*

Was auch immer für eine Challenge als Nächstes auf uns wartet, wir bleiben fokussiert auf unsere Stärken und treiben die Transformation voran.

**Stefan Gass,  
Geschäftsführer Suzuki Schweiz AG**

Die Situation hat sich in den letzten zwei Monaten erstmals leicht entspannt. Wir wur-



*Paul de Courtois, BMW.*

den deutlich besser beliefert und konnten so einen Teil unserer offenen Bestellungen abarbeiten. Noch sind aber längst nicht alle Probleme behoben. Die verschiedenen Produktionsanlagen unseres Herstellers können aufgrund immer noch fehlender Teile verschiedener Zulieferer nicht regelmässig und in der gewünschten Anzahl Fahrzeuge produzieren. Zudem harzt es in den globalen Logistikketten, vor allem auf dem Seeweg von Japan nach Europa. Da fehlen die nötigen Kapazitäten. Sind die Fahrzeuge dann einmal in Europa, ist der Bahnverkehr das Nadelöhr.

Die Lage verbessert sich, und die Fahrzeuge kommen wieder regelmässiger zu uns, davon bin ich überzeugt. Der Markt hat zwar erst leicht zugelegt, aber beim Betrachten der



*Stefan Gass, Suzuki.*

Gesamtmarktzahlen der letzten drei Jahre fällt auf, dass in Stückzahlen ein ganzes Verkaufsjahr fehlt. Es besteht also definitiv Nachholbedarf. Neuste Studien zeigen, dass die tägliche Mobilität der Schweizer Bevölkerung zwar etwas abgenommen hat, der Anteil der mit dem privaten Fahrzeug zurückgelegten Strecke hat jedoch leicht zugenommen. Herr und Frau Schweizer setzen also auf individuelle Mobilität mit Auto und Motorrad. Das stimmt mich zuversichtlich.

**Peter Fahrni,  
Geschäftsführer KIA Motors AG**

Unsere Kundinnen und Kunden haben Kia im letzten Jahr und auch im ersten Quartal 2023 zu einer stark wachsenden Marke in der Schweiz gemacht, wofür wir uns herzlich bedanken. Unsere Palette von über zehn attraktiv gestylten Modellreihen, modernsten Technologien, fortschrittlichen Antriebstechnologien, Hightech-EVs und Ausstattungen mit hohem Preis-Wert-Verhältnis sind starke Argumente für Kia. Immer ergänzt mit unserer einzigartigen Sieben-Jahre-Werksgarantie.

Die wirtschaftlichen und gesellschaftlichen Herausforderungen und erstmalig seit Jahrzehnten wieder eine spürbare Teuerung stellen einen schwierigen Rahmen dar, dem wir uns mit unserem breiten Angebot stellen. Nicht zuletzt: Die individuelle Mobilität trägt den überwiegenden Teil der Verkehrsleistung und bleibt auch in Zukunft ein Antrieb des Fortschritts.

**Christian Künstler,  
Managing Director Toyota AG**

Bei Toyota streben wir beständig danach, uns auf alle Eventualitäten vorzubereiten und uns stetig zu verbessern. Das hat uns geholfen, die



*Peter Fahrni, KIA.*



*Christian Künstler, Toyota.*





Daniel Fuchs, Alfa Romeo und Jeep.

aktuellen Herausforderungen gut zu meistern. In Europa und der Schweiz konnten wir somit unseren Marktanteil in den letzten Jahren beständig steigern. In Krisenzeiten bewährt sich aber auch unsere serviceaktivierte Zehn-

Jahre-Garantie. Toyota-Kunden können bei Bedarf ihr Fahrzeug problemlos auch einmal ein paar Jahre länger fahren. Bekannterweise gilt die Garantie ja auch für Toyota-Fahrzeuge, die bereits auf Schweizer Strassen unterwegs sind. Natürlich hoffe ich, dass sich die diversen Krisenherde baldmöglichst entspannen werden und wir alle in eine sichere und nachhaltige Zukunft blicken können.

Ich schaue positiv und mit viel Zuversicht in die Zukunft, denn unsere Branche ist und bleibt essenziell. Die Industrie ist im Wandel und wahnsinnig spannend. Wir haben in den nächsten Jahren viel vor und streben immer weiter danach, unsere Kunden mit aussergewöhnlichen Produkten zu begeistern. Produktetechnisch können wir allein in diesem Jahr unseren Kunden aussergewöhnliche Neulancierungen präsentieren. Der brandneue und mit der fünften Hybridgeneration ausgestattete Toyota Prius kommt im zweiten Quartal als Plug-in-Hybrid in die Schweiz. Ein Fahrzeug, welches für Aufsehen sorgen wird. Zudem erhalten unsere Bestseller Toyota RAV4 und Toyota Corolla essenzielle Updates. Eine weitere und sehr stylische Überraschung halten wir für das zweite Semester des Jahres noch bereit, man darf gespannt sein!

Daniel Fuchs,

Brand Director Alfa Romeo und Jeep

Bei einigen Brands und Modellen kommt es noch zu längeren Lieferzeiten aufgrund fehlender Bauteile. Auch kommt es wegen der gestiegenen Rohstoffkosten zu Preiserhöhungen seitens der Hersteller

Insgesamt zeigt sich die Situation für unsere Marken jedoch schon viel erfreulicher als noch im Jahr 2022. Zudem hilft uns der Euro-Kurs, die Preiserhöhungen auf ein Minimum

*«Ich schaue mit viel Zuversicht in die Zukunft, denn unsere Branche ist und bleibt essenziell.»*

zu beschränken. Weiter stimmt uns sehr zuversichtlich, dass wir mit dem neuen Jeep Avenger, dem Abarth 500e, dem Alfa Romeo Tonale PHEV und dem Grand Cherokee PHEV rund um die Jahresmitte eine Fülle von neuen, attraktiven und zeitgemässen Fahrzeugen lancieren werden. Insbesondere der Jeep Avenger, der zum europäischen «Car of the Year» gewählt wurde, ist ein Meilenstein für den Brand Jeep auf dem Weg, die grünste SUV-Marke der Welt zu werden.



**Alles inklusive – auch die Ungebundenheit.  
Willkommen im Heute.**

Das flexible Auto-Abo ab 30 Tagen mit Hertz MiniLease.

HertzMiniLease.ch



**Hertz**

# «Stau ist die ultimative CO<sub>2</sub>-Schleuder»

Andreas Burgener, Direktor von Auto-Schweiz, über Verkehrskonzepte, Mobilitätslösungen und mangelnde Weitsicht in Politik und Verwaltung.

David Schapp

**Weltwoche:** Andreas Burgener, der motorisierte beziehungsweise elektrifizierte Individualverkehr läuft nicht mehr so störungsfrei. Wo orten Sie die grössten Hindernisse?

**Andreas Burgener:** Das ist aber schon seit Jahren so. Als ich 1986 die Technische Hochschule verliess, war gerade die Erdölkrise das grosse Thema, gefolgt vom Waldsterben, und davon war immer direkt die Mobilität betroffen. Aber mit innovativen Lösungen konnte man dem immer begegnen. Es kamen der Katalysator und effizientere Motoren. Mobilität ist kein Heilsbringer mehr – zumindest in Politik und Medien. Aber der Mensch hat das Rad erfunden, weil er vorwärtskommen will, und Mobilität ist ein Wachstumstreiber.

**Weltwoche:** Worunter leidet die Mobilität, politisch gesehen?

**Burgener:** In den rot-grünen Städten möchte man das Auto nicht mehr. Wir müssen uns also überlegen, mit welchen Lösungen wir da profitabel dabei sein können. Velos und Trottinets sind es bisher sicher nicht, damit verdient niemand Geld. Was wären also andere gute Lösungen?

**Weltwoche:** Sagen Sie es mir.

**Burgener:** Vermutlich ist es das Leichtfahrzeug, das kleiner und zweckmässig motorisiert ist. Solche Wege müsste man wohl angehen. Vielleicht ist es aber innerstädtisch auch eine grosse Rolltreppe wie am Flughafen. Möglicherweise auch auf zwei Etagen, dann können auf der oberen Ebene die Velos fahren. Mir fehlen in der Diskussion etwas die innovativen Ansätze. Den mantraartig wiederholten Dreisatz des Städteverbandes – vermeiden, verlagern, verträglich gestalten – kann ich nicht mehr hören. Das ist eine überholte Lehre, die aber alle Verkehrsplaner herunterbeten.

**Weltwoche:** Die Politik möchte Elektroautos, die meisten Hersteller liefern wie gewünscht. Ist das die Lösung?

**Burgener:** Zuerst kamen ja die CO<sub>2</sub>-Zielwerte, das war noch ein vernünftiger Ansatz. Aber dass die Politik Technik vorschreibt oder gar verbietet, ist falsch. Batterieelektrische

Antriebe generieren zum Beispiel ganz neue Herausforderungen: Es braucht ein stabiles Netz und genügend Energie – beides ist zurzeit nicht vorhanden. Wir stellen also fest, dass die Verwaltung und die Politik vieles nicht zu Ende denken. Es fehlt die Weitsicht. Für den urbanen Raum sind Plug-in und Elektrisch eine gute Lösung, die Industrie hat so viel Geld in Forschung und Entwicklung da hinein investiert, dass das funktionieren muss.

**Weltwoche:** Sie kennen sich im politischen Bern aus, wie schätzen Sie die Stimmung in Bezug auf das Auto ein?

**Burgener:** Bei den Produkten folgt man der EU, wir übernehmen die meisten Vorschriften. Aber abstruse Ideen, wie ein vorzeitiges Verbot für Verbrennungsmotoren, funktionieren in der Schweiz zum Glück nicht.



**Andreas Burgener, 64, ist seit 2003 Direktor von Auto-Schweiz, der Vereinigung der offiziellen Automobilimporteure. Davor war der gelernte Lastwagenmechaniker und Automobilingenieur mit MBA im Dynamic Test Center der Fachhochschule Biel zuständig für Engineering und passive Sicherheit. In seiner Freizeit ist der Solothurner gerne als Gleitschirmflieger, Bergsteiger und Mountainbiker («das ist das Schlechtwetterprogramm») in der Natur unterwegs.**

**Weltwoche:** Könnte sich das demnächst ändern?

**Burgener:** Ich glaube nicht, zum einen haben wir Wahlen im Herbst, und in der Pandemie haben alle gemerkt, dass der motorisierte Individualverkehr schon seine Berechtigung hat und sogar systemrelevant ist. In der Schweiz werden in normalen Jahren über 300 000 Fahrzeuge verkauft. «Gott sei Dank, gibt es den Kunden», sage ich gern. Am Ende entscheiden sich die Leute, die planbar von A nach B fahren möchten, für eine Lösung, die ihren Bedürfnissen entspricht.

**Weltwoche:** Europa ist die einzige Grossregion der Welt, die batterieelektrische Antriebe vorzieht und andere Technologien mit Verboten belegen will. Was sind die Vorteile, was die zu befürchtenden Nachteile dieser Politik?

**Burgener:** Es gibt schon gewisse Vorteile: Man schränkt Forschung und Entwicklung ein, so können die Hersteller sich fokussieren. Das hat man beim Glühbirnenverbot gesehen, und das muss in Betracht gezogen werden. Aber ich bin dafür, das Ziel und nicht den Weg vorzugeben. Der kleine, innovative und unkonventionelle Hersteller Mazda hat beispielsweise gerade einen neuen Dieselmotor mit elektrischem Drehmomentwandler als Mild-Hybrid entwickelt. Das ist äusserst sparsam und funktioniert überall auf der Welt. Es weiss ja zum Beispiel niemand, ob die heutigen Berechnungen für die Nullgramm-CO<sub>2</sub>-Belastung von Elektroautos beibehalten werden. Vielleicht kommt man plötzlich auf die Idee, graue Energie bei der Herstellung der Batterien miteinzubeziehen, dann sieht die Rechnung ganz anders aus. Und niemand spricht über das Netz, das einfach noch nicht ausgelegt ist für eine weitreichende Elektrifizierung des Strassenverkehrs. Man spricht zwar immer von «smart grids», intelligenten Stromnetzen, aber davon sind wir weit entfernt.

**Weltwoche:** Welches ist die beste Technologie Ihrer Meinung nach?

**Burgener:** Dass Hybrid-Technologien – die Mischung aus Elektro- und Verbrenner-



«In den rot-grünen Städten möchte man das Auto nicht mehr.»

antrieb – die beste Idee sind, beweist die Formel 1, wo man möglichst schnell, effizient und mit möglichst wenigen Boxenstopps ans Ziel kommen will.

**Weltwoche:** Sind die Kunden von Elektrofahrzeugen schon überzeugt?

**Burgener:** Der Markt wächst, aber vor allem im Premiumbereich. Und angesichts der Strommangellage vermute ich, dass viele Kunden die Investition in ein E-Auto im Volumenbereich noch verschieben, bis sie das Gefühl haben, das Problem sei gelöst.

**Weltwoche:** Wer in der Schweiz elektrisch fährt, stellt immerhin fest, dass öffentliche Ladestationen ausreichend vorhanden sind. Oder sehen Sie hier noch Nachholbedarf?

**Burgener:** Ich habe gerade 15 000 elektrische Kilometer in sechs Monaten gemacht. Ich lade zu Hause und am Arbeitsplatz mit 11 oder 22 kW langsam und batterieschonend. Das kann ich aber nur als stolzer Einfamilienhausbesitzer. Um aber die CO<sub>2</sub>-Ziele zu erreichen, braucht es Volumenmodelle, und die werden von Mietern gekauft. Dieses Problem ist ungelöst. Öffentliche Parkplätze an Strassenlaternen, wo man laden könnte, werden abgebaut. Wenn man wirklich Elektromobilität will, braucht es mehr Herzblut von Bund, Kantonen und Gemeinden, aber auch Investoren, Pensionskassen und Vermieter müssen an einem Strick ziehen.

**Weltwoche:** Welche Rolle spielt dabei eigentlich der Strompreis?

**Burgener:** Das ist die ganz grosse Frage: Wenn ich für eine Kilowattstunde über einen Franken bezahle, ist das ein grosses Hindernis für die Elektromobilität.

**Weltwoche:** Auto-Schweiz fordert vom Bundesrat, elektrische Neuwagen von der 4-Prozent-Importsteuer zu befreien. Warum eigentlich?

**Burgener:** Wir halten die Importsteuer grundsätzlich für ein Unding. Sie wurde von einem Einfuhrzoll zu einer Steuer umetikettiert. Dann will man sie für gewisse CO<sub>2</sub>-arme Kate-

*«Wir erwarten von der neuen Führung im Uvek schon, dass sie hier aufs Gas steht.»*

gorien wieder streichen. Immerhin ist dieser Verzicht auf die Steuer die einzige Förderung für die Verbreitung von neuen und in der Entwicklung teuren Antriebstechnologien. Gerade wenn man mehr elektrische Volumenmodelle möchte, kann das für den Verkaufspreis ein entscheidender Faktor sein.

**Weltwoche:** Die Zuwanderung in die Schweiz ist nach wie vor stark – mehr Menschen brauchen mehr Platz, mehr Strassen, Wirt-

schaftswachstum will man ausserdem. Ist die Infrastruktur noch auf der Höhe der Bedürfnisse der Leute im Land?

**Burgener:** Die Verkehrsfläche muss vergrössert werden, denn Stau ist die ultimative CO<sub>2</sub>-Schleuder. Man muss sich nur überlegen, was es bedeutet, ein schweres Nutzfahrzeug mit vierzig Tonnen zu stoppen und wieder in Fahrt zu bringen. Die Engpassbeseitigung auf den Strassen ist essenziell. Die Programme wurden lange eingebremst. Schliesslich hat die Schweiz darüber abgestimmt, und wir erwarten von der neuen Führung im Eidgenössischen Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation schon, dass sie hier aufs Gas steht.

**Weltwoche:** Gemäss den Statistiken von Auto-Schweiz ist der Markt im ersten Quartal um 8 Prozent gewachsen, aber viele Hersteller und Importeure kämpfen noch mit Lieferengpässen. Wie schätzen Sie die Lage ein?

**Burgener:** Im Vergleich zu den Zahlen von 2019 hinken wir hinterher. Die Zeiten sind aber auch turbulent – Bankenkrise, Krieg, Inflation –, deshalb ist die Nachfrage noch nicht auf der Höhe wie vor der Corona-Krise. Die Hersteller können zwar liefern, aber das sind oft um aufgelaufene Bestellungen. Es braucht einen positiven Blick in die Zukunft, um sich für die Investition in ein privates Fahrzeug zu entscheiden.

---

# Elektrisch, kompakt und brandneu

Neuer Glanz nach kargen Pandemie Jahren: Der Wandel zur Elektromobilität beschleunigt sich. Aber es gibt immer noch attraktive Modelle mit Verbrennungsmotor.

*Dave Schneider*



*Sondermodell zum Ende der Baureihe: Jaguar F-Type R75.*

Die Flut an neuen Elektromodellen ist längst nicht vorüber. Nachdem nun die meisten Hersteller eigene E-Plattformen entwickelt oder sich mit Kooperationen den Zugang zu diesen ermöglicht haben, kommen immer mehr Modelle mit batterieelektrischem Antrieb auf die Märkte. Zumindest in den wenigen Ländern, in denen elektrisches Fahren ein Thema ist – und somit auch bei uns. Doch nach wie vor gibt es auch attraktive Neuheiten mit reinem Verbrennungsmotor oder mit Hybridantrieb.

## **Ford Explorer: plötzlich kompakt**

Ford hat mit dem Mustang Mach-E bisher nur ein vollelektrisches PW-Modell im Angebot, das soll sich nun dank der Kooperation mit VW ändern. Die erste Baureihe auf der deutschen MEB-Plattform ist der Ford Explorer: ein Kompakt-SUV mit 4,45 Metern Länge, der damit zwischen dem Puma und dem Kuga liegt. Der Hersteller spricht von einem «Crossover», weil

die Dachlinie ganz sanft zum Heck hin abfällt, was heute aus aerodynamischen Gründen jedoch kaum mehr anders gestaltet wird. So oder so – mit dem riesigen SUV mit gleichem Namen hat das neue Modell nichts mehr gemein.

Viele technische Angaben macht Ford noch nicht. Da das Modell auf der gleichen Plattform wie der vergleichbare VW ID.4 aufbaut, kann man sich daran orientieren. Es dürften also zwei Akkugrößen (58 kWh und 77 kWh) im Angebot sein, die eine maximale Normreichweite von über 500 Kilometern ermöglichen. Zu erwarten

*«Der letzte seiner Art» – dieser Satz fällt im Autokontext gerade ziemlich häufig.*

sind ausserdem Varianten mit Heck- und Allradantrieb sowie eine Ladeleistung von maximal 170 kW. Die Preise sollen bei unter 50 000 Fran-

ken starten, wenn der neue Explorer im dritten Quartal zu den Händlern kommt.

## **VW ID.7: Reichweiten-Champion**

Was dabei herauskommt, wenn man die MEB-Plattform ausreizt, zeigt der VW ID.7, der ebenfalls im Herbst in den Verkauf gelangen soll. Die einst angekündigte 111-kWh-Batterie wird es zwar nicht geben, zum Marktstart wird der ID.7 mit einem Akku mit 77 kWh (netto) erhältlich sein, der für eine Normreichweite von über 600 Kilometern gut sein soll. Später soll eine Variante mit 86 kWh folgen, die eine Reichweite von über 700 Kilometern angepeilt. Genaue Angaben zu Motorisierungen und Leistungsdaten werden an der Weltpremiere veröffentlicht, die sich mit dem Redaktionsschluss dieser Publikation überschneidet.

Die Reiselimousine wurde stets als «Elektro-Passat» gehandelt – doch wie sich nun zeigt, ist sie mit einer Länge von knapp

fünf Metern eine Klasse höher anzusiedeln und damit eher ein Elektro-Phaeton. Das soll mit entsprechendem Komfort einhergehen: VW hat eigens für dieses Modell neue Sitze entwickelt, die automatisch klimatisiert werden und neue Massagefunktionen bieten. Auf Wunsch ist eine adaptive Fahrwerksregelung erhältlich, die sowohl komfortabler sein soll als auch sportliches Abrollen möglich machen soll. Eine klare Referenz zum Passat gibt es aber: Es ist eine Kombi-Variante vorgesehen.

### Aiways U6: Europa im Visier

Schon oft haben sich chinesische Hersteller für Europa angekündigt, passiert ist (noch) wenig. Aber jetzt nehmen die Fernost-Anbieter Fahrt auf: In Norwegen sind bereits sieben Marken aus China vertreten, und auch in der Schweiz wächst das Angebot. Nach den Nutzfahrzeugen von DFSK und Maxus sind mit Nio und Aiways die ersten chinesischen PW-Marken offiziell erhältlich. Die erst 2017 gegründete Marke Aiways wird von Astara Mobility Switzerland importiert, die mit Hyundai, Nissan, Fiat, Alfa Romeo, Abarth, Jeep, Ssangyong und Maxus zum drittgrössten Importeur des Landes avancierte.

Aiways will mit dem U6 durchstarten. Das 4,8 Meter lange SUV-Coupé bietet Elektromobilität auf Sparflamme, verpackt in ein auffallendes Design und garniert mit einer Komplettausstattung zum unkomplizierten Festpreis von 48 990 Franken. Mit einer 63 kWh grossen Batterie, einer Normreichweite von 405 Kilometern und einer Ladeleistung von 90 kW spielt der kantige Chinese nicht in der ersten Liga mit, dafür kann er mit einem geringen Verbrauch (16 kWh auf 100 Kilometer) und einem riesigen Touchscreen punkten. Angeboten wird der U6 ausschliesslich mit Frontantrieb mit einer Leistung von 160 kW/218 PS. Marktstart ist im dritten Quartal.

### Lexus ES: erstmals in der Schweiz

Ebenfalls neu auf den Schweizer Markt kommt eine japanische Reiselimousine. Den Lexus ES gibt es zwar bereits seit der Gründung der Toyota-Tochter vor 34 Jahren, doch bei uns wurde das Modell bisher nicht auf offiziellen Wegen angeboten. Das ändert sich jetzt mit der Einführung der aktuell siebten Generation. Die knapp fünf Meter lange Limousine, die damit mit der E-Klasse von Mercedes-Benz, dem Audi A6 oder dem 5er-BMW konkurriert, wurde international bereits 2018 lanciert, hat inzwischen aber eine umfangreiche Überarbeitung erhalten.

Hierzulande wird der ES nur als 300h angeboten – er ist also mit dem bekannten Vollhybridantrieb ausgestattet, der einen 2,5-Liter-Benziner mit einer kompakten E-Maschine kombiniert und so auf eine Systemleistung von 160 kW/218 PS kommt. Der Norm-



*Französisches Raumwunder:* Renault Espace.



*Erstmals erhältliche Reiselimousine:* Lexus ES.



*Jetzt auch elektrisch:* Ford Explorer.



*Nimmt Fahrt auf:* Aiways U6.



*Elektro-Phaeton:* VW ID7, noch in Tarnfarben.

verbrauch liegt bei 5,3 Litern auf hundert Kilometer, was ein guter Wert für diese Klasse ist und der bei den Toyota-Hybridantrieben erfahrungsgemäss oft auch in der Realität erreicht werden kann. Ein umfangreiches Paket an Sicherheitsfeatures sowie vier Ausstattungsvarianten runden das Angebot ab. Zu haben ist der Lexus ES ab 55 900 Franken.

### Renault Espace: mehr SUV denn je

Renault legt den legendären Espace neu auf. Die Franzosen setzen dabei noch stärker auf das 2015 eingeführte SUV-Format und haben die neue Generation im Stil des Koleos gezeichnet, anstatt die Van-DNA des Espace weiterzuentwickeln oder wie beim kommenden Renault 5 auf Retro-Charme zu setzen. Das ist schade, aber SUVs haben die wesentlich besseren Marktchancen. Im Vergleich zur letzten Generation schrumpft der neue Espace in der Länge um dreizehn Zentimeter auf 4,72 Meter, Platz gibt es dennoch – wie der Fahrzeugname sagt – ausreichend: Der Renault ist wahlweise als Fünf- oder Siebenplätzer erhältlich, der Kofferraum maximal 1818 Liter gross.

Beim Antrieb bleiben die Franzosen bescheiden: Der neue Espace wird ausschliesslich mit einem 1,2-Liter-Dreizylinder-Benzinhybrid angeboten, der dank Elektro-Zusatzboost von 50 kW/70 PS auf eine Systemleistung von 146 kW/199 PS kommt. Eine Plug-in-Variante oder eine rein elektrische Version ist nicht vorgesehen. Zu den Händlern rollt die sechste Modellgeneration wohl im Herbst, die Preise sind noch nicht bekannt.

### Jaguar F-Type R75: finale furioso

«Der letzte seiner Art» – dieser Satz fällt im Autokontext gerade häufig. Auf den Jaguar F-Type 75 trifft er ebenfalls zu: Mit einem Sondermodell endet die Baureihe, und Jaguar beendet eine lange Reihe klassischer Sportwagen mit Verbrennungsmotoren. Der 5-Liter-V8-Kompressormotor brüllt noch ein letztes Mal kraftvoll los – danach soll Schluss sein. Ab dem Jahr 2025 begibt sich Jaguar vollständig in die Elektro-Ära.

«75» steht für das 75-Jahre-Jubiläum von Jaguar-Sportwagen. Das Basismodell F-Type 75 leistet 331 kW/450 PS – bei uns wird allerdings nur das allradgetriebene Topmodell R75 mit 423 kW/575 PS angeboten. Dazu gibt es Extras wie etwa spezielle 20-Zoll-Schmiederräder. Erhältlich ist der F-Type R75 zu Preisen ab 149 000 Franken (Coupé) und 155 800 Franken (Cabrio). Gerade für Sammler dürfte dieser letzte Jaguar-Sportwagen mit Verbrennungsmotor interessant sein. Es gibt aber auch für kleinere Budgets noch genügend Gelegenheiten, bevor es in einigen Jahren keine reinen Verbrenner mehr geben wird – spätestens mit der Einführung der Abgasnorm Euro 7, die für 2025 geplant ist, dürfte damit Schluss sein.

# Aktion Rückeroberung

Mit dem neuen ASX vervollständigt Mitsubishi seine Palette. Das Crossover-SUV ist auch als Plug-in-Hybrid erhältlich – eine Neuheit in dem Segment.

Florian Schwab

Für die grosse Schweizer Mitsubishi-Familie, die sich in Safenwil zusammengefunden hat, ist der 6. April 2023 ein symbolträchtiger Tag. Rund neunzig Händler sind an den Drive-Away-Event nach Safenwil gekommen, um den neuen Mitsubishi ASX kennenzulernen.

Aus den Niederlanden ist Frank Krol angereist, Präsident und CEO von Mitsubishi Motors Europe. Er erläutert die strategische Positionierung des neuen Modells. Der ASX gehört zur Gruppe der sogenannten B-SUVs, also der etwas kleineren Sports Utility Vehicles. Insofern handelt es sich um eine Expansion der Marke Mitsubishi, die zuletzt auf dem Schweizer Markt mit dem Kleinwagen Space Star und dem grösseren Eclipse Cross PHEV präsent war, in eines der derzeit gefragtesten Segmente überhaupt (siehe Interview rechts).

## Sicher und entspannt

Bruno Campino, CEO bei Mitsubishi Schweiz, führt mit sichtlicher Freude an dem neuen Auto durch den Anlass. Gegenüber der *Weltwoche* erläutert er die wesentlichen Vorteile und Eigenschaften des Neuzugangs. Dabei verweist er insbesondere auf die vielseitigen und zeitgemässen Antriebsoptionen, die den Kunden zur Verfügung stehen: Die Einstiegsvariante ist ein 1,0-Liter-Benzinmotor mit 6-Gang-Schaltgetriebe. Darauf folgt der 1,3-Liter-Turbo mit Direkteinspritzung und einem Mild-Hybrid-System. In diesem verbindet sich ein riemengetriebener Starter-Generator mit einer 12-V-Lithium-Ionen-Batterie. Die beiden Spitzenmotorisierungen werden jeweils von einem 1,6-Liter-Benzinmotor und zwei Elektromotoren angetrieben. In der Variante Vollhybrid laden sich die Batterien über die Rückgewinnung von Bremsenergie auf. Und in der Variante Plug-in-Hybrid lässt sich die 10,5-kWh-Batterie zusätzlich am Stromnetz aufladen.

Ferner besticht der ASX durch sein sportliches Design, das durch die markant hervorstechenden Mitsubishi-Diamanten in der Front gleichwohl in der Markentradition verhaftet ist.

Auch in Sachen Konnektivität und Infotainment präsentiert sich der neue ASX auf der Höhe der Zeit. Herzstück für deren Bedienung ist das mittig an der Konsole angebrachte

## Das Design ist durch die markanten Diamanten in der Front in der Markentradition verhaftet.

«Smartphone Link Display Audio». Dessen Touchscreen ist entweder im 7-Zoll-Querformat oder im 9,3-Zoll-Hochformat verfügbar. Mit diesem Display wird unter anderem das Multi-Sense-System gesteuert, mit dem man das Lenkverhalten, die Fahrwerksregelung und die Zugkraftunterstützung einstellen kann. Insbesondere kann die Fahrerin oder der Fahrer aus drei Fahrmodi auswählen:

Im Eco-Modus fährt man mit maximaler Energieeffizienz, im Pure-Modus fahren die Hybrid-Modelle rein elektrisch, und im Sport-Modus werden sämtliche Kräfte für maximale Traktion mobilisiert.

## Erstmals auf der Strasse präsent

Eine serienmässig sehr breite Palette an passiven und aktiven Sicherheitssystemen vervollständigt den topmodernen Auftritt des Autos. Fahrer und Beifahrer verfügen über einen Rundumschutz mit Airbags vorne, seitlich und mit zwei zusätzlichen Vorhang-Airbags auf jeder Seite. Dazu kommen Sicherheitsgurte mit Gurtstraffern und Gurtkraftbegrenzern, Anti-Schleudertrauma-Kopfstützen und ISO-Fix-Kindersitzverankerungen.

Zahlreiche Fahrassistenzsysteme auf dem neuesten Stand der Technik gewährleisten ein



Expansion in der Schweiz: neuer Mitsubishi ASX beim Einsatz in Safenwil.

## MITSUBISHI

### «Das Versprechen von Zuverlässigkeit und Qualität»

Frank Krol, Europa-Chef von Mitsubishi Motors, über den neuen ASX und die Verbindung der Marke zur Schweiz.

**Weltwoche:** Herr Krol, was versprechen Sie sich von der Markteinführung des neuen Mitsubishi ASX?

**Frank Krol:** Der neue ASX ist sehr wichtig für Mitsubishi Motors. Die frühere ASX-Generation hat sich in Europa hervorragend verkauft – über 400 000 Mal. Das B-SUV-Segment, dem der neue ASX angehört, ist die zweitgrösste SUV-Sparte in Europa.

Sie bewegt sich in einem Preisrahmen, wo es wichtig ist, das Auto im Privatkunden-segment zu positionieren. Für uns als Marke, die sich vor allem an Privatkunden richtet, ist es entscheidend, ein solches Modell anbieten zu können. SUVs sind derzeit insgesamt die am meisten gefragte Sparte.

**Weltwoche:** Was spricht für das neue Modell, wodurch zeichnet es sich aus?

**Krol:** Von der Karosserieform her ist das Auto ein Crossover. Im Äusseren sehr kompakt, bietet es im Inneren sehr grosszügige Platzverhältnisse, vor allem auf den Vordersitzen. Auch der hochgelegene Hüftpunkt kommt den derzeitigen Kundenbedürfnissen entgegen. Ferner versuchen



«Vielfältige Möglichkeiten»: Frank Krol.

wir, das Verkaufspotenzial anhand vielfältiger Möglichkeiten bei den Antrieben zu maximieren: verschiedene Hybrid-Varianten, einschliesslich Plug-in-Hybrid, sowie diverse unterschiedliche Antriebsstränge. Auch sonst richten wir uns nach den neuesten Bedürfnissen der Kundschaft. Alle gängigen Sicherheitssysteme sind bereits in der Standardkonfiguration enthalten. Dazu kommt Hightech-Equipment, namentlich das topmoderne User-Maschinen-Interface mit seinem Touchscreen, der sehr grosszügig ausfällt.

**Weltwoche:** Wie bewerten Sie den Schweizer Markt?

**Krol:** Er ist strategisch wichtig. Als Sitz von Emil Frey ist die Schweiz der Heim-

markt unseres wichtigsten Importeurs in Europa, der auch den deutschen und den französischen Markt bedient. Traditionell haben wir hierzulande einen hervorragenden Anknüpfungspunkt für unsere 4x4-Modelle. Ich denke, dass die Schweiz daher gerade für unsere SUVs ein sehr interessanter Markt bleibt.

**Weltwoche:** Was macht Mitsubishi einzigartig?

**Krol:** Das Versprechen von Zuverlässigkeit und Qualität, an das wir mit unserer umfassenden 5-Jahre-Garantie erinnern. Dieses Versprechen konnten wir in unserer über vierzigjährigen Präsenz in Europa einlösen. Das Resultat ist eine sehr treue Händler- und Kundenfamilie mit einer starken Verbindung zur Marke.

**Weltwoche:** Wie sieht Ihre mittelfristige Modellplanung aus?

**Krol:** Wie Sie wissen, findet weltweit eine rasche Elektrifizierung des Strassenverkehrs statt. Europa ist hier ein Vorreiter. Für uns ist es also entscheidend aufzuzeigen, was wir in den verschiedenen Märkten für die Elektrifizierung tun. Der Fokus liegt also klar auf elektrischen Autos, Hybriden und Plug-in-Hybriden.

Florian Schwab



sicheres und entspanntes Fahren. Alle Modelle weisen ein Kollisionsvermeidungssystem mit Fussgängerschutz auf, dazu Abstandswarnung, Spurverlassenswarnung, Spurhalteassistent, Verkehrszeichenerkennung, Geschwindigkeitsregelung, Parksensoren und Rückfahrkamera. Optional sind in den höherklassigen Modellen ein Toter-Winkel-Warner, Spurhalteassistent, Speed-Limiter, adaptiver Tempomat (mit Stop & Go) und automatisches

### *Auch in Sachen Konnektivität und Infotainment präsentiert sich der neue ASX auf der Höhe der Zeit.*

Fernlicht erhältlich. Und bei den meisten Modellen verbindet der sogenannte Mitsubishi-Intelligent-Pilot die adaptive Geschwindigkeitsregelung mit dem Spurhalteassistenten. Je nach Fahrmodus erkennt die dynamische Fahrwerksregelung die Kurvensituation.

Im Bedarfsfall wird jedes Rad einzeln abgebremst, um Bodenhaftung und Kurvenlage zu optimieren. Die ersten Reaktionen der Händlergemeinde fallen positiv aus. «Der

ASX ist ein Hoffnungsträger für die Marke Mitsubishi», sagt einer. Ein anderer berichtet, er habe ab Prospekt bereits neun Bestellungen erhalten.

### **Erste Etappe abgeschlossen**

Am Ende des Tages in Safenwil fährt jeder Händler mit einem Vorführmodell nach Hause. Zwischen Genf und Lugano, Basel und St. Margrethen ist das neue Modell damit erstmals auf der Strasse präsent. Aktion Rückeroberung, Abschluss der ersten Etappe. Jetzt haben die Kunden das Wort.

Mitsubishi ASX: Einstiegsvariante «Inform», 1.0 MPI-T, mit Schaltgetriebe, 91 PS, ab Fr. 24 990.–; Top-Variante «Intense», 1,6-l-Plug-in-Hybrid (PHEV), Automatikgetriebe, 159 PS, ab Fr. 43 990.–.



*Grosse italienische Oper:* mit dem Lamborghini Aventador LP 780-4 Ultimae unterwegs in Italien.

## Das letzte Mal

Mit dem Aventador LP 780-4 Ultimae endet die Geschichte dieses fantastischen Supersportwagens von Lamborghini. Eine letzte Ausfahrt mit ungetrübter Fahrfreude.

*David Schnapp*





*Kantig und scharf:* Keramikbremsen und Räder im 20-/21-Zoll-Format.

**D**as soll nicht überheblich klingen, aber das erste Mal in einem Lamborghini ist ein Ereignis, das kaum ein Autofahrer je vergessen könnte. Aber ich schreibe hier natürlich aus einer privilegierten Position. In meinem Fall war es am 11. Juli 2012, als ein unscheinbarer Transporter aus Italien vor dem damaligen Redaktionsgebäude dieser Zeitung im Zürcher Kreis 5 hielt und ein freundlicher Mann in kurzen Jeanshosen die Ladeklappe herunterliess.

Im Inneren kam ein mattschwarzer Aventador zum Vorschein, der aussah, als würde er da in Kauerstellung lauern und nur dar-

auf warten, losspringen zu können. Die Ordnungsbusse, die mir auferlegt wurde, weil ich unterschätzt hatte, wie schnell das Auto aus dem Stand beschleunigt, bleibt ebenso in Erinnerung wie die Töfffahrer im Kanton Aargau, die einen Aventador grüssen, weil genau dieses Beschleunigungsvermögen fast nur noch von leistungsstarken Motorrädern erreicht wird.

Etwas mehr als zehn Jahre später sitze ich in Sant'Agata Bolognese wieder in einem Lamborghini Aventador – «Ultima» heisst das Finale dieser grossen italienischen Oper. Auf 250 Exemplare als Roadster und 350 als Coupés wurde die Schlussserie dieses fantastischen Supersportwagens limitiert, der Fussballer-

und Bubenherzen höherschlagen lässt, der Männer und Frauen gleichermassen begeistert und der in seiner kompromisslosen, forschenden und wagemutigen Art unerreichbar ist.

#### **Gründung aus Trotz**

1948 von Ferruccio Lamborghini als Hersteller von nach dem Krieg dringend benötigten Traktoren erdacht, erweiterte der Gründer 1963 das Angebot und begann mit der Entwicklung von Sportwagen. Letztlich aus Trotz, so geht die Legende, erweiterte er das Fertigungsgebiet seiner Fabrik.

Der noble Enzo Ferrari aus dem benachbarten Modena weist Ferruccio Lamborghini



*Die unbeschwerte Freude am Machbaren.*

rüde zurück, als ihm der Kollege anbietet, beim Bau von Getrieben zusammenzuarbeiten. Bei Ferrari sind die Schaltzentralen eine Achillesferse, die Kraft der Motoren überschreitet die Möglichkeiten der eingesetzten Wechsel. Lamborghini hingegen ist es vom Traktorenbau gewohnt, grosse Kräfteinflüsse auf die Räder zu übersetzen.

Die Zurückweisung wandelt Ferruccio Lamborghini wiederum in Vorwärtsenergie um und beginnt, Sportwagen zu skizzieren, zu entwickeln und zu bauen. 1963 wird mit dem GTV der erste Prototyp vorgestellt, der noch eine Ausstrahlung von klassischer Sportwageneleganz hat.

Im späteren Countach (auf Deutsch «Donnerwetter») entwickelten sich die Formen deutlich sichtbar in eine ziemlich expressive Richtung. So wurden beispielsweise erstmals Scherentüren eingesetzt, die zum Markenzeichen von Lamborghini wurden und Teil des grossen Auftritts im Aventador sind.

#### **Leonardo DiCaprio im Countach**

Im Hollywood-Film «The Wolf of Wall Street» haben die Scherentüren und der daran hängende schneeweisse Countach 25th Anniversary Edition einen grandiosen Einsatz, als Leonardo DiCaprio als Geld-Hai Jordan Belfort unter dem Einfluss des Hypnotikums

Quaaludes zuerst eine Treppe hinunterfällt, dann bäuchlings zu seinem Auto robbt und liegend, mit dem Fuss, die Tür aufzustossen versucht, weil er sich unter dem Einfluss der Droge nicht mehr aufrichten kann.

Schliesslich fährt der Wall-Street-Betrüger im Countach los und zerlegt und zerbeult den Sportwagen nach allen Regeln der Crash-Kunst. Angeblich wurde für die Szene von Regisseur Martin Scorsese kein Duplikat des Fahrzeugs verwendet, wie das für solche zerstörerischen Szenen in Filmen üblich ist, sondern ein echter Lamborghini eingesetzt, was zumindest ein weiterer Baustein der Legendenbildung der italienischen Auto-



marke ist, die sich ihre Identität und ihren Drang zum Drama glücklicherweise bewahrt hat, obwohl die Firma heute zum deutschen Audi-Konzern gehört.

Und glücklicherweise geht die Lamborghini-Geschichte voller Mythen und Legenden weiter: Kürzlich wurde der Nachfolger des Aventador vorgestellt: Der auf einem geschmiedeten Carbon-Chassis basierende Revuelto – traditionell benannt nach einem erfolgreichen Kampfstier – erreicht mit einem Plug-in-Hybrid-Antriebsstrang aus drei Elektromotoren und neu entwickeltem V12-Aggregat nur schwer fassbare 1015 PS. Wie in den im weitesten Sinn vergleichbaren Modellen Porsche 918 Spyder oder Mer-

cedes-AMG One wird die gewaltige Kraft aus einer Elektro-Verbrenner-Kombination geholt. Im Aventador hingegen, und das ist nur einer seiner vielen faszinierenden Aspekte, brüllt und schnauft, kreischt und röchelt noch

### *Lamborghini Aventador Ultimae heisst das Finale dieser grossen italienischen Oper.*

ein V12-Saugmotor – «naturally aspirated», natürlich beatmet, wie das nur in englischer Sprache angemessen poetisch beschrieben werden kann –, ein Echo aus einer schöneren,

aber vergangenen Automobilzeit. Die Maschine mit umfassenden 6,5 Litern Hubraum im Aventador LP 780-4 Ultimae entwickelt ihre maximale Leistung von 780 PS (574 kW) erst bei 8500 Motorumdrehungen, erreicht aus dem Stand in 2,8 Sekunden Tempo 100 und wird bis zu 355 km/h schnell.

Im Stand hingegen liegt die Maschine anmutig und friedlich unter den gläsernen Lamellen im Heck des Fahrzeugs – ein Bild von einem Motor unter überkreuzten Verstrebungen und ein Versprechen für jeden Autofahrer, der die Geschwindigkeit und das Drama mag.

2011 hat Lamborghini den Aventador als Nachfolger des Murciélago auf dem damals

noch existierenden Genfer Automobilsalon offiziell vorgestellt, und im Laufe der Jahre wurde der Supersportwagen immer wieder etwas aufgefrischt, neue Sonderserien wurden

### *Im Aventador brüllt und schnauft, kreischt und röchelt ein V12-Saugmotor.*

aufgelegt und Modellvarianten angeboten. So gibt es im Ultimae eine Vierradlenkung, die das ziemlich breite Auto deutlich wendiger und leichter zu fahren macht.

Stolz war man in Sant'Agata Bolognese auch auf kleine Innovationen wie ein neues Fahrprogramm unter dem sinnvollen Namen «Ego», welches erstmals im Aventador S eingeführt wurde und das die individuelle Einstellung verschiedener Fahrzeugparameter nach eigener Vorliebe erlaubt.

#### **Kindlich-verspielt**

Ansonsten hat die Bordtechnik dieses Autos mittlerweile den schon beinahe rührend anmutenden Charme einer Ära, in der Cockpitbildschirme noch die Dimensionen grosser Tablet-Computer hatten. Die bunte Grafik in Rot, Gelb und Blau im zentralen Display ist zwar voll digitalisiert, wirkt aber eher etwas kindlich-verspielt und erinnert nicht an einen Supercomputer, auch wenn natürlich in den Tiefen des Fahrzeugs Elektronik mit dafür zuständig ist, dass die ganze Kraft sinnvoll auf alle vier Räder verteilt wird und für den Piloten kontrollierbar bleibt.

Noch ein Auslöser meiner nur schwer zu bändigenden Faszination für dieses ungewöhnliche Auto ist sein irgendwie roher, ungeschliffener Charakter. Mit einem Druck



*Skulptur der Geschwindigkeit.*



*Ungeschliffener Charakter:* der Startknopf unter der roten Abdeckung im Kampfjet-Stil.



*Markenzeichen:* die legendären Scherentüren.



*Direkter Kontakt:* natürlich beatmeter V12-



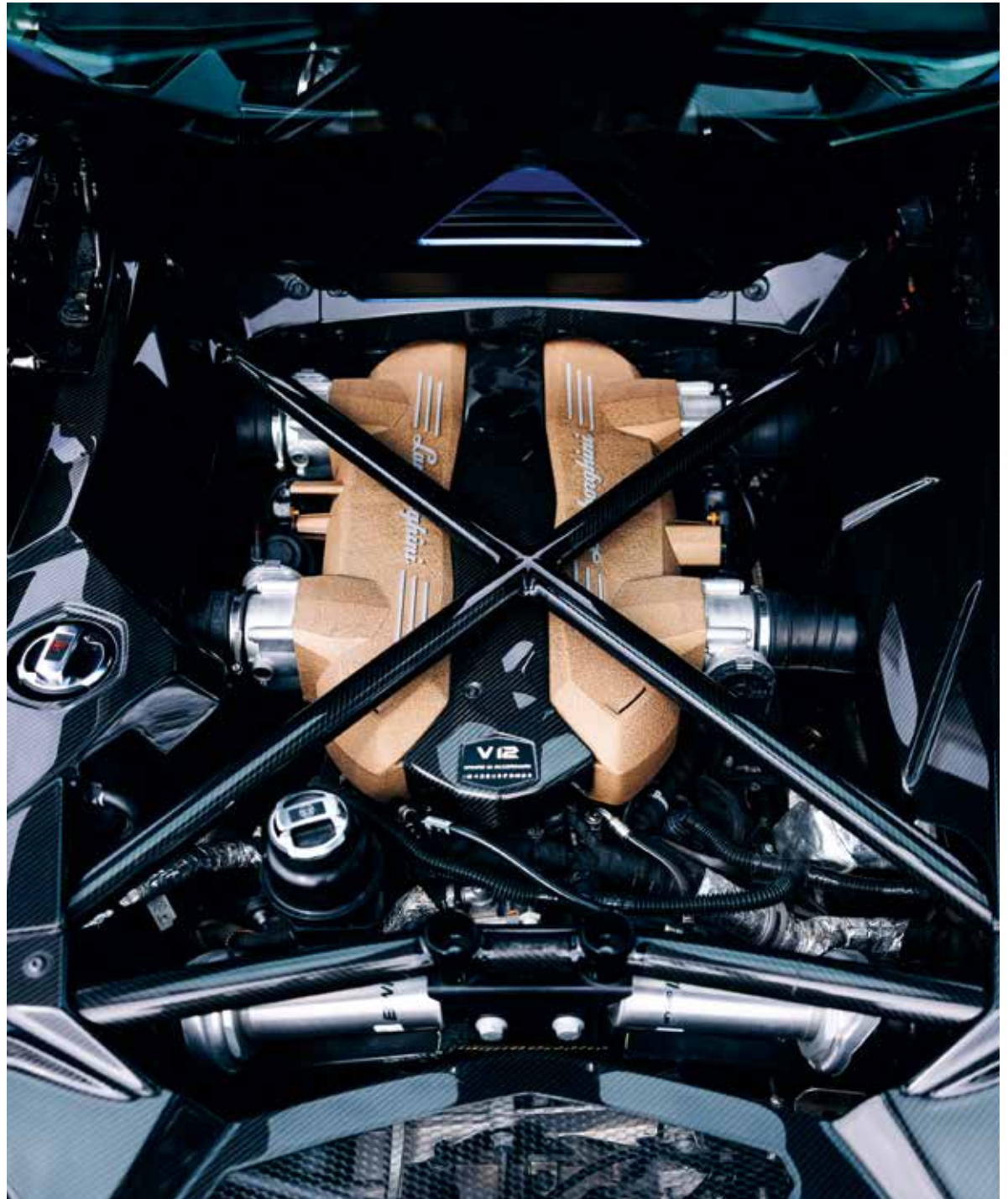
*Bunte Grafik:* kindlicher Charme im Cockpit des auf 250 Exemplare limitierten Lamborghini.



Weltwoche Automobil & Mobilität I Nr. 16.23  
Bilder: Digitale Massarbeit für die Weltwoche



Saugmotor im Heck des Autos.



auf den unter einer Klappe versteckten Startknopf startet brüllend das Aggregat, welches nur einige Zentimeter hinter den Passagieren in Mittelmotor-Ausrichtung montiert ist. Ein kleines, versenkbares Heckfenster stellt auf Knopfdruck einen noch direkteren akustischen Kontakt zum Aggregat her, dann hört man buchstäblich, wie es Luft holt, wie die Mechanik arbeitet und wie aus Sauerstoff und Benzin erst Feuer und dann Bewegung wird.

Aus der Froschperspektive blicke ich auf das Strassengeschehen vor mir, lediglich 1,1 Meter hoch ist der Aventador Ultima, und langsam taste ich mich an seine Möglichkeiten heran. Dieser Sportwagen nimmt einen voll-

ständig in Beschlag, verlangt Aufmerksamkeit vom Fahrer – und zieht jene seiner Umwelt auf sich. Ich hatte mir vorgestellt, dass in und um Sant’Agata Bolognese der Anblick eines Lamborghini kein Grund mehr zur Auf-

*Man hört buchstäblich, wie aus Sauerstoff und Benzin erst Feuer und dann Bewegung wird.*

regung ist. Aber der Wagen gehört zur Identität der Region, Kinder rufen und schreien am Strassenrand, die Erwachsenen nicken zumindest anerkennend, scheint mir.

Mit beinahe roher Gewalt werden die Gänge über das sogenannte «Independent-Shift-Rod»-Getriebe des Herstellers Oerlikon Graziano gewechselt. Die Schaltgeschwindigkeit ändert sich je nach Fahrprogramm und beträgt im besten Fall lediglich fünfzig Millisekunden. Auch hier wird nicht Zurückhaltung gesucht, jeder Schaltvorgang ist deutlich zu spüren.

Mal fließend, mal explosiv beschleunigend, rauscht der Aventador über die Bologneser Landstrassen. Er bleibt eine erinnerungswürdige Reminiszenz an eine Epoche des Automobilbaus, als unbeschwerte Freude am Machbaren das Tempo bestimmte.

# Müheleose Mobilität für alle

Ein E-SUV mit besserem Preis-Leistungs-Verhältnis muss man suchen.  
Der neue JAC e-JS4 demokratisiert das Elektro-Zeitalter.

Florian Schwab

Jede technologische Revolution bringt ihre Pioniere hervor. Das gilt auch für die Elektromobilität, den aktuellen Megatrend im Automobilwesen. Schrittweise verschieben sich die Grenzen des Möglichen in Richtung immer mehr Komfort und Funktionalität. Die letzten Jahre haben substantielle Fortschritte bei der Reichweite der Batterieladungen, bei der Ladeinfrastruktur und der Lebensdauer der Batterien gebracht.

Vor fünf Jahren waren rein elektrisch betriebene Fahrzeuge noch Exoten. Heute gehören die durchzugsstarken, leisen Elektromobile zum normalen Strassenbild. Mit ihrem aus dem Stand abrufbaren Drehmoment demokratisieren die E-Autos den früheren Luxus der Spitzenbeschleunigung. An der Ampel lässt sogar ein elektrischer Lieferwagen manchen Benziner-PKW alt aussehen.

Mit dem chinesischen Auto-Unternehmen JAC – phonetisch ausgesprochen wie das englische *check* mit etwas aufgeweichtem Anfangs-J – tritt jetzt ein neuer Akteur im Schweizer Markt für Elektrofahrzeuge auf. Der vor fast sechzig Jahren gegründete Hersteller baut jährlich über eine Million Fahrzeuge.

## Zugängliche Technologie

Die Pionierleistung von JAC besteht darin, die bei der Konkurrenz vergleichsweise noch relativ teure Elektrotechnologie zugänglicher zu machen. Mit einem Preis von unter 36 000 Franken setzt der JAC e-JS4 neue Massstäbe in Sachen Kosteneffizienz bei den kompakteren Elektro-SUVs. «Bis auf weiteres garantieren wir den Vorverkaufspreis des e-JS4 trotz steigender Importkosten. Wir wollen so unseren Beitrag zur zahlbaren Elektromobilität auf Schweizer Strassen leisten», heisst es beim Generalimporteur Auto Kunz aus Wohlen.

Erhältlich sind die Fahrzeuge der Marke JAC entweder direkt beim Generalimporteur oder über ein dicht geknüpftes Händlernetz, bestehend aus knapp zwei Dutzend Autohändlern in der ganzen Schweiz. Als Finanzierungsoptionen stehen bei Auto Kunz und bei einigen Händlern auch ein Auto-Abo

zur Auswahl oder das schweizweit revolutionäre «try & buy»: Der Kunde kann den Elektro-SUV drei Monate testen und dann unverbindlich über den Kauf entscheiden.

In Sachen Technologie muss der Kunde trotz dem attraktiven Preis keine grossen Kompromisse eingehen. Die Batterie mit einer Kapazität von 65,7 kWh ermöglicht eine Reichweite von bis zu 410 Kilometern. Dank zeitgemässer Schnellladetechnologie lässt sich das Elektro-SUV in weniger als vierzig Minuten von 30 auf 80 Prozent aufladen.

Aus seinem Elektromotor generiert der JAC stolze 193 PS (142 kW). Auch wer eine sportliche Fahrweise pflegt, kommt hier vollständig auf seine Kosten: elektrischer Fahrgenuss in Rein-

*In Sachen Technologie muss man trotz dem attraktiven Preis keine grossen Kompromisse eingehen.*

kultur. Den Sprint aus dem Stand auf 50 km/h bewältigt der gut 1,7 Tonnen schwere SUV in vier Sekunden. 320 Newtonmeter stehen dafür zur Verfügung, was ein flottes Vorankommen gewährleistet.

Besondere Freude bereitet die leistungsstarke Rekuperation, für die zwei Stufen zur Auswahl stehen. In ihrem leistungsfähigeren Betriebsmodus verlängert sie die Reichweite insbesondere im Stadtverkehr oder auf gebirgigen Strecken spürbar.

In Sachen Ausstattung und Komfort präsentiert sich der e-JS4 auf der Höhe seiner Zeit. Das Cockpit ist schlicht, elegant und durchdacht. Bei der Steuerung der vielfältigen Funktionen nimmt der grosszügig bemessene Touchscreen eine Schlüsselrolle ein. Das Auto kommuniziert nahtlos mit Apple Car Play und Android Auto. Die serienmässige Rückfahrkamera projiziert gestochen scharfe Bilder. Die im Innenraum verwendeten Materialien machen einen robusten und hochwertigen Eindruck. Die bequemen Ledersitze erweisen sich auch auf langen Fahrten als ergonomisch und angenehm. Nichts klappert oder scheppert im

JAC e-JS4. Und die Innendimensionen prädestinieren das Elektro-SUV für die allermeisten Alltagsanwendungen. Der Kofferraum fasst voluminöse 520 Liter oder – bei eingeklappter Rückbank – bis zu 1050 Liter.

## So ökonomisch wie ökologisch

Die Ambition des Herstellers bestand darin, bereits in der Serienausstattung keine Wünsche offenzulassen. Ein Tempomat gehört ebenso dazu wie ein Panoramadach, eine 360-Grad-Kamera, DAB+ und höhenverstellbare sowie elektrisch beheizbare Sitze. Auf einen verwinkelten Katalog von zusätzlichem Zubehör verzichtet JAC im Sinne des Kundenkomforts und der Kosteneffizienz. Frei wählbar ist einzig die Farbe; bei der restlichen Ausstattung ist die Grundkonfiguration umfassend am aktuellen Stand von Technik und Annehmlichkeit orientiert.

Der JAC e-JS4 eignet sich besonders für junge Familien und als elektrischer Garant von müheleoser Mobilität für alle, deren Bewegungsmuster nicht aus dem permanenten Abfahren von Langstrecken besteht. Dank einer Energieetikette mit der Spitzenwertung «A» kann die Käuferin oder der Käufer des Elektro-SUVs sicher und für alle regulatorischen Eventualitäten gewappnet in die Zukunft fahren. Aufgrund seiner konsumentenfreundlichen Preisgestaltung in Verbindung mit der steuerlichen Bevorzugung von Autos ohne Kohlenstoffdioxid-Emission erweist sich der JAC e-JS4 als gleichermassen ökonomische und ökologische Lösung – und bietet dabei erst noch eine grosse Menge an Fahrfreude und Komfort.

Der JAC e-JS4 ist in der Schweiz zum Listenpreis von 35 989 Franken erhältlich. Weitere Informationen zum Angebot von JAC unter [www.jac-schweiz.ch](http://www.jac-schweiz.ch)





***Auch im Abo erhältlich:*** familientaugliches Elektroauto JAC e-JS4.



*Weltweiter Bestseller:* der erste Suzuki Vitara aus dem Jahr 1988.

## Fan der ersten Stunde

Der Bauunternehmer Hans Hess fährt den Suzuki Vitara, seit es das kompakte SUV-Modell gibt. «Der Vitara hat uns immer sicher ans Ziel gebracht», sagt der 75-jährige.

*David Schnapp*

**D**ie Suzuki-Geschichte der Familie Hess, das wird schon bei den ersten Worten von Hans Hess klar, fing nicht erst beim Vitara an. Vorher hatte er sich bereits in den ersten Offroader verguckt, den Suzuki überhaupt in die Schweiz importierte: den legendären LJ 80. Als ehemaliger Méhari-Fahrer hatte Hans Hess den LJ 80 auf seinen Afrikareisen und durch Wüstengebiete bereits kennen- und schätzen gelernt. Sein Garagist war allerdings leicht irritiert, dass Bauunternehmer Hess nicht einmal eine Probefahrt mit dem Suzuki machen wollte: «Nicht nötig, ich weiss ja, dass er gut ist», war die Erklärung des gutinformierten Kunden.



*«Vom ersten Moment an zuverlässig»:*  
Hans Hess in seinem Grand Vitara.

Seine schnelle Kaufentscheidung hat Hans Hess nie bereut, und so war es nach einigen Jahren treuem Dienst auch unstrittig, was auf den Suzuki LJ 80 folgen musste: ein Auto, welches die Kompromisslosigkeit eines geländegängigen Nutzfahrzeugs mit den Ansprüchen an einen Personenkraftwagen für den Alltagsgebrauch vereinte. Das konnte im Jahr 1988, als der Wechsel anstand, nur ein Vitara sein.

### Zusammenstoss mit einem Hydranten

«Unser Vitara war vom ersten Moment an ein wunderbares, äusserst zuverlässiges Gerät. Mein Sohn war damals zehn Jahre alt und hatte mich beim Einparken beobachtet. Dann

fragte er mich, ob er es auch mal probieren dürfe. Ich erlaubte es ihm, allerdings hat er dann bei diesem Versuch einen Hydranten umgefahren», erzählt Hans Hess mit einem Lachen. Der Schaden am Hydranten betrug 1800 Franken, der Vitara hingegen überstand den Zusammenstoss erstaunlicherweise völlig unbeschadet, was trotz des unglücklichen Zwischenfalls ein ziemlich überzeugender Beweis für die Qualität des Wagens war.

Die Kinder sind mittlerweile längst ausgeflogen. In der Garage steht dafür nach wie vor gleich eine ganze Reihe Suzukis: ein weisser, ein roter und ein blauer Vitara sowie ausser-

*«Das kleine Vitara-Cabrio hat die zwei sicher durch den Schneesturm nach Raschainas gebracht.»*

dem ein kleiner Swift, der für Fahrten in die Stadt oder Einkäufe im Dorf gerne genutzt wird. Einen Grand Vitara setzt der umtriebige Bauleiter zudem als Nutzfahrzeug ein, er ist die erste Wahl für Arbeiten aller Art.

«Der Grand Vitara fährt auch längere Strecken seidenweich. Und er zieht selbst einen vollbeladenen Anhänger locker jeden Berg hoch. Wir haben den Abbau eines halben Hauses in Graubünden mit dem Grand Vitara erledigt», schwärmt Hans Hess von seinem robusten Allzweckauto.

### Vitara im Schneesturm

Ohnehin pflegt der Unternehmer die Erinnerung an seine Fahrzeuge mit Liebe und Hingabe. In einem Bundesordner hat er beispielsweise die gesammelten Unterlagen, Preislisten und andere Dokumente über seine Autos abgelegt und im Kopf seine verrücktesten Vitara-Momente. Es sind prägende Momente eines Autofahrerlebens, an die sich Hans Hess lebendig erinnert, als wäre es gestern gewesen.

Zum Beispiel als seine Frau damals einen Wochenendtrip mit ihrer Schwester geplant hatte. Mit einem weissen Vitara 4x4 Cabrio der allerersten Baureihe sollte es über Chur auf die Lenzerheide gehen. Eigentlich eine selbstverständliche Route, auf der keine Probleme erwartet werden sollten. Nur hatten die beiden Damen an diesem Tag die Rechnung ohne die manchmal etwas unberechenbaren alpinen Wetterverhältnisse gemacht. Bereits kurz nach Chur kam ein orkanartiger Schneesturm auf, der die meisten Fahrzeuglenker ausbremste. Bald stauten sich reihenweise Autos am Strassenrand, die unter den widrigen Witterungsverhältnissen nicht mehr weiterfahren konnten.

Allein der Suzuki Vitara aber brachte die beiden Frauen ohne Probleme an ihr Ziel. «Das kleine Vitara-Cabrio hat die zwei sicher durch den Schneesturm nach Raschainas gebracht.

## VITARA-JUBILÄUM

### Jung gebliebener Alleskönner

Seit 35 Jahren schon bringt der Suzuki Vitara die Schweizer zuverlässig und durch jedes Terrain sicher ans Ziel. Das kompakte SUV ist ein allradgetriebener Alleskönner und wurde im Laufe der Zeit weltweit schon über 3,5 Millionen Mal verkauft. Seit 1988 wird das handliche SUV nun in fünfter Generation produziert und ist dank stetiger Weiterentwicklung dabei erstaunlich jung geblieben.

Was als recht kantiges, geländegängiges SUV begonnen hat, ist heute ein zeitgemässes Auto in einem alltagstauglichen Format und mit sparsamen Antrieben als Mild- oder Vollhybrid und mit dem erprobtem Allradsystem «Allgrip» mit vier verschiedenen Fahrmodi. Dank der kompakten und im Konkurrenzvergleich leichten Bauweise schlägt der Verbrauch beim Vitara Compact+ Hybrid 4x4 mit lediglich 6,1 Litern auf 100 Kilometer zu

Buche. Dabei ist der Allradler mit allem ausgestattet, was ein modernes Fahrzeug braucht – Verkehrszeichenerkennung, Rückfahrkamera oder ein Multifunktionsdisplay gehören dazu.

Zum Jubiläum lanciert Suzuki in der Schweiz das Sondermodell Vitara Edition 35 mit Sonderausstattungen und einem Edition-35-Paket, bei dem fünf Jahre Gratis-Premium-Garantie, moderne Dekorelemente, so am Lenkrad, im Innenraum, Einstiegsleisten vorne, ein Lederschlüsselanhänger sowie eine Metallic-Lackierung im Preis inbegriffen sind. Erhältlich ist die «Vitara Edition 35» in vier Varianten: Einstiegsmodell ist der 1,4-Liter-Benziner als Mildhybrid mit Allradantrieb für 29 490 Franken, am anderen Ende steht das Modell Top als Automat mit Vollhybrid-System und Allradantrieb für 36 990 Franken.



35 Jahre später: der heutige Suzuki Vitara unterwegs in der Schweiz.

Nachdem sie oben angekommen waren, wurde die Strasse für sämtliche Verkehrsteilnehmer gesperrt. Das finde ich bis heute schon ziemlich grossartig», sagt Hans Hess.

In so manchem Winter musste sich der Vitara auch im zürcherischen Tösstal, wo die Familie Hess zu Hause ist, durch bis zu dreissig Zentimeter Neuschnee kämpfen. Und so fallen Hans Hess, gefragt nach einer Umschreibung, welche den Charakter des Suzuki Vitara am besten und treffendsten wiedergibt, auch sofort zwei Stichworte ein: «zuverlässig» und «langlebig», sagt er. Seine Frau finde ihn darüber hinaus übrigens auch noch hübsch und teile seine

langjährige Begeisterung für das kompakte, robuste Allradfahrzeug.

Hans Hess blickt aber nicht nur zurück, sondern möchte auch in Zukunft mit Suzuki weiterfahren. Sein Wunsch sei, dass der japanische Automobilhersteller der Idee kompakter Fahrzeuge treu bleiben möge. Und dass die Elektrifizierung der Modellflotte weiter vorangetrieben werde. «Ich wünsche mir einen Vitara als Plug-in-Hybrid wie beim Across. Den könnte ich dann mit meiner eigenen Fotovoltaik-Anlage laden. Und ein Tempomat mit Abstandhalter wäre schön. Aber das hat der neue Vitara ja bereits», sagt Hess.

# Alle Probleme gelöst

Der britische Milliardär Sir Jim Ratcliffe wollte ein Auto bauen, das im Gelände den «Soft-SUVs» überlegen ist. Die ersten Testfahrten fanden am nördlichsten Punkt Schottlands statt.

*Simon de Burton*

**H**eutzutage behauptet jeder, keine Zeit zu haben, aber es dürfte nicht sehr viele Unternehmer geben, die einen so vollgestopften Terminkalender haben wie der britische Milliardär Sir Jim Ratcliffe, Gründer und Chef des Chemieriesen Ineos.

Wenn er sich nicht gerade darum kümmert, den Umsatz seiner Firmengruppe zu steigern (65 Milliarden Dollar im Jahr 2021), kann man den Siebzigjährigen an der Seitenlinie des FC Lausanne-Sport sehen, den er 2017 gekauft hat, oder auf seinem Anwesen am Genfersee. Er könnte auch sein Radsportteam Ineos anfeuern, das bei der Tour de France oder dem Giro d'Italia erfolgreich war, oder in der Boxengasse mit Lewis Hamilton und George Russell plaudern, denn Ineos ist «Hauptpartner» des Mercedes-AMG-Petronas-Teams bei der Formel 1. Genauso gut könnte Sir Jim aber auch mit Sir Ben Ainslie über die Strategie des britischen Ineos-Teams beim nächsten America's Cup diskutieren oder die jüngste Haka-Darbietung der neuseeländischen All Blacks bewundern (auch dieses Team wird von Ineos gesponsert).

Aktuell aber hofft Ratcliffe, geboren in Manchester und aus einfachen Verhältnissen stammend (der Vater war Tischler, die Mutter Sekretärin), dass sein jüngstes Projekt die Marktlücke schließen wird, die seit dem Abschied des Land Rover Defender entstanden ist – eines der erfolgreichsten, populärsten und langlebigsten Klassiker der Automobilgeschichte.

## Benannt nach einem Pub in London

Das Fahrzeug, mit dem Sir Jims junges Unternehmen Ineos Automotive die Lücke füllen will, ist der Ineos Grenadier, benannt nach dem Pub «The Grenadier» im noblen Londoner Stadtteil Knightsbridge, wo 2017 nach ein, zwei Bier die Idee entstand, einen Nachfolger des Defender auf den Markt zu bringen. Der Grenadier wird als Allradauto beworben, das in schwierigem Gelände praktischer ist als die luxuriöseren «Softroader»-SUVs von heute.

Fans des klassischen Land Rover waren empört, als der robuste Defender 2016 in Rente

geschickt wurde – mit zwei Millionen produzierten Fahrzeugen, nachdem eines der ersten Modelle des Ur-Land-Rover im April 1948 auf der Amsterdam Motor Show präsentiert worden war. Der alte Defender, der den modernen Emissions- und Sicherheitserfordernissen vieler Länder nicht mehr genügte und im Grunde auch nicht den Komfort bot, der für heutige Autofahrer selbstverständlich ist, war bedauerlicherweise zu einem Dinosaurier geworden.

Und die Traditionalisten waren nicht überzeugt, als 2020 der neue Defender vorgestellt wurde. Sie fanden ihn zu luxuriös, zu teuer, zu komplex und wohl auch zu edel, als dass

*Sir Jim beschloss daraufhin, die von dem Defender hinterlassene Lücke zu füllen.*

man ihn wie das Original hätte verwenden können – für land- und forstwirtschaftliche Zwecke, für Transporte, Fahrten mit Anhänger und andere Arbeitstiereinsätze (die er aber klaglos erduldet).

Daraufhin beschloss der unternehmungslustige Sir Jim (er unternimmt gern Töfftouren in wilder Natur), die von dem Defender hinterlassene Lücke zu füllen: Er entwickelte das Fahrzeug, obwohl viele Leute der Ansicht waren, Land Rover hätte den Nachfolger in Eigenregie bauen sollen.

Nicht einmal sechs Jahre nachdem das Projekt erstmals ventiliert wurde, ist die Produktion des Ineos Grenadier im Smart-Werk im französischen Hambach, das Ineos Ende 2020 von Mercedes-Benz übernahm, mittlerweile angelaufen. (Ausserdem kaufte Sir Jim auch den bereits erwähnten Pub «The Grenadier» sowie, durchaus passend für einen Offroader, die Outdoor-Bekleidungsfirma Belstaff.)

Testfahrten mit dem ersten Prototyp fanden im Rahmen der sogenannten Expedition 1 statt, die vom Castle of Mey am nördlichsten Punkt des schottischen Festlands bis nach Belgravia führte, dorthin, wo alles begonnen hatte. Ich war eingeladen, am zweiten Staffell-



*Die Idee entstand bei zwei Bierchen: der Autor*



mit dem Ineos Grenadier auf der Expedition 1.

Weltwoche Automobil & Mobilität | Nr. 16.23  
Bild: beadyeye.tv LTD

abschnitt (von Inverness nach Glasgow) teilzunehmen, bei Schnee, Eis und strenger Kälte, überwiegend Offroad-Strecke – genau die richtigen Bedingungen also für die Erprobung eines Fahrzeugs, das härteste Geländeverhältnisse meistern soll. Auf den ersten Blick erinnert der Grenadier, entworfen von Toby

### *Der Grenadier kommt mit jedem Gelände und nahezu jeder Steigung und jedem Gefälle zurecht.*

Ecuyer (ein Debüt für einen Mann, der sich vor allem als Konstrukteur von Superjachten einen Namen gemacht hat), an den alten Defender, wenngleich die Front mehr mit der gefeierten Mercedes-Benz-G-Klasse gemeinsam hat. Aber täuschen Sie sich nicht, der Grenadier ist keine Kopie älterer Modelle, sondern insgesamt ein komplett neues Fahrzeug.

#### **Motoren von BMW**

Es hat einen massiven Leiterraum, zwei kräftige Starrachsen und gute alte Spiralfedern statt der (potenziell anfälligen) Hightech-Luftfederung, die viele moderne Offroader aufweisen. Allein das zeigt schon, dass der Grenadier für extrem unwegsames wie auch für unproblematisches Gelände gedacht ist, worauf auch die drei Sperrdifferenziale hinweisen (vorne, in der Mitte und hinten), die dafür sorgen, dass die Motorleistung in schwierigen Offroad-Situationen permanent auf alle Räder übertragen wird.

Unter der Motorhaube des Offroaders steckt ein Drei-Liter-Sechszylinder-Motor von BMW (Benziner oder Diesel), dessen Leistung über ein ZF-Acht-Gang-Automatikgetriebe mit manuell zuschaltbarer Antriebsuntersetzung übertragen wird.

Der Innenraum des Grenadier ist robust, aber komfortabel. Er weist innovative Bedienfelder auf – ein geteiltes Bedienfeld (oben Touchscreen, darunter schlichte Schalter und Knöpfe) und eine analoge Instrumentenkonzole wie in einem Flugzeugcockpit mit Kippschaltern für das Aktivieren von Features wie Sperrdifferenziale, Bergabfahrhilfe, Wat- und Offroad-Modus.

Die Konsole im Dachhimmel ist ausserdem mit vorverkabelten Schaltern für einige der vielen Optionen ausgestattet, mit denen der Besitzer die ohnehin eindrucksvolle Performance seines Grenadier verstärken möchte – etwa zusätzliche Scheinwerfer, Seilwinden, externe Energiequellen und so weiter. Andere hübsche Accessoires, die die Vielseitigkeit des Grenadier unterstreichen, sind robuste Halterungen für den Dachgepäckträger (ausgelegt für bis zu 450 kg im Stillstand beziehungsweise 150 kg im Fahrbetrieb), seitliche Klemmen zum Befestigen

von Zubehör wie Campingtisch und Zelt sowie ein 2000-Liter-Stauraum, der unterschiedlich konfiguriert und mit diverserem Zubehör ausgestattet werden kann.

Sogar für den leeren Raum innerhalb des Ersatzrads haben sich die pfiffigen Ineos-Ingenieure eine Verwendung ausgedacht: Er dient als abschliessbarer Stauraum, in dem man von dreckigen Gummistiefeln bis hin zu Campingutensilien alles Mögliche unterbringen kann. Fantastisch!

Das 20 000 Hektar grosse Testgelände von Ardverikie und Luss mit geröllübersäten Pisten, eisbedeckten Steigungen und Gefällen, tiefen Flussfurten, Strassen mit Spurrillen und sogar einer Querung durch den Loch Lomond war eine einzige Herausforderung für den Grenadier. Er bestand die Prüfung. Er erwies



*Leiterrahmen, Starrachsen:* Ineos Grenadier.



*Prüfung bestanden:* robuster Innenraum.

sich als so unverwundlich, dass man tatsächlich den Wunsch verspürte, ein paar Sachen einzupacken und auf abgelegenen Schotterpisten eine Abenteuerreise zu unternehmen.

Traditionalisten werden anerkennend bemerken, dass die zentrale Differenzialsperre (die, weil sie die Leistung gleichmässig auf alle vier Räder verteilt, die Bodenhaftung verstärkt) über einen mechanischen Hebel aktiviert wird, während die vordere und die hintere Differenzialsperre elektronisch gesteuert werden.

Diese beiden Sperren sorgen dafür, dass die beiden Räder an einer Achse sich stets gleich schnell drehen – selbst wenn ein Rad keine

Bodenberührung hat, wird es sich dank des anderen weiterdrehen.

#### **Komfortabel und relativ geräuscharm**

Angesichts der geschilderten Bedingungen hatten wir viele Gelegenheiten, all diese Instrumente zu nutzen – auch die elektronische Bergabfahrhilfe, die verhindert, dass der Wagen in steil abfallendem Gelände ausbricht. Sie fügten sich zu dem Gesamteindruck, dass der Grenadier mit praktisch jedem Gelände und nahezu jeder Steigung und jedem Gefälle zurechtkommt. Fast ebenso beeindruckend war das Fahrverhalten auf normalen asphaltierten Strassen.

Wer jemals am Steuer eines alten Land Rover Defender sass (oder eines seiner schlichteren Vorgänger), wird wissen, dass die Lenkung, gelinde gesagt, unpräzise und das Fahren einigermaßen anstrengend war. Nimmt man den Wind hinzu, der bei Autobahngeschwindigkeit durch die Türritzen pffft, die verkrampte Sitz-

### *Unter der Motorhaube des Offroaders steckt ein Drei-Liter-Sechszylinder-Motor von BMW.*

haltung des Fahrers und die etwas schwerfällige Performance, dann wird verständlich, dass viele Leute keine Lust hatten, weite Strecken in einem Defender zurückzulegen.

Beim Grenadier sind all diese Probleme gelöst: Die Türen sind dicht, das Fahrerhaus bietet reichlich Beinfreiheit, und die Vordersitze sind voll verstellbar.

Auf der Strasse ist die Lenkung straff und präzise, trotz der weichen Offroad-Federung schlingerte das Fahrzeug kaum, und die Höchstgeschwindigkeit beträgt zwar nur zirka 160 km/h, aber bei 120 km/h fährt das Auto komfortabel und relativ geräuscharm.

Der Grenadier ist natürlich keine Limousine und erst recht kein Sportwagen, aber er ist unzweifelhaft das, was er sein soll – ein robuster und praktischer Offroader mit so viel Finesse und einer solchen Performance, dass man sofort zu seinem nächsten Abenteuer aufbrechen möchte. Und weil wildes Camping, Überlandtouren, Trekking und extreme Outdoor-Sportarten immer populärer werden (von dem eingebauten Coolness-Faktor des Autos ganz abgesehen), wird Sir Jim mit dem Grenadier wohl eine weitere Erfolgsgeschichte schreiben.

Aber wird er je Zeit haben, einen zu fahren?

Simon de Burton ist einer der renommiertesten Auto- und Uhrenjournalisten Englands. Seiner Feder entstammen mehrere Bücher über Classic Cars und Motorräder. Er publiziert im *Telegraph*, der *Financial Times*, im *Spectator*, dem *Motor Sport Magazine* und *GQ*.

Aus dem Englischen von Matthias Fienbork

# The First Avenger

Der neue Jeep Avenger ist das europäische «Auto des Jahres» 2023. Und es ist das erste elektrische Fahrzeug der legendären Offroad-Marke aus den USA.

David Schnapp



Die Rolle des Superhelden: der Jeep Avenger unterwegs am Mittelmeer.

Die Avengers sind auf der Filmleinwand so etwas wie die Best-of-Truppe aus dem Superhelden-Universum des amerikanischen Comic-Verlags Marvel. Im Verbund und mit Kräften beschützen Captain America, Iron Man, Thor, Hulk und andere die Welt vor endzeitlichen Gefahren, die von ausserhalb des Universums kommen oder auf der Erde selbst entstehen.

Die Rolle des Superhelden, um im Bild zu bleiben, spielt bei der legendären amerikanischen Marke Jeep zurzeit gerade das neue Modell Avenger. Jeep gehört mittlerweile mit Fiat, Alfa Romeo, Peugeot und Citroën zum Stellantis-Konzern und wird in der Schweiz von Astara vertrieben. Hier hat sich also eine Art Supertruppe von Automobilmarken aller Klassen gebildet. Mit der Einführung des Avengers in Europa startet die nächste Phase der Elektrifizierung der Marke Jeep, mit der bis 2025 vier vollelektrische Modelle auf den Markt kommen sollen. Bis Ende 2030 will Jeep

in Europa zu 100 Prozent elektrische Fahrzeuge anbieten.

Der Jeep Avenger wurde der Öffentlichkeit erstmals im vergangenen Oktober am Automobilsalon in Paris vorgestellt. Er sei wie die

*Ganz in der Tradition von Jeep wurde der Avenger mit dem Ansatz von «Design to Function» entwickelt.*

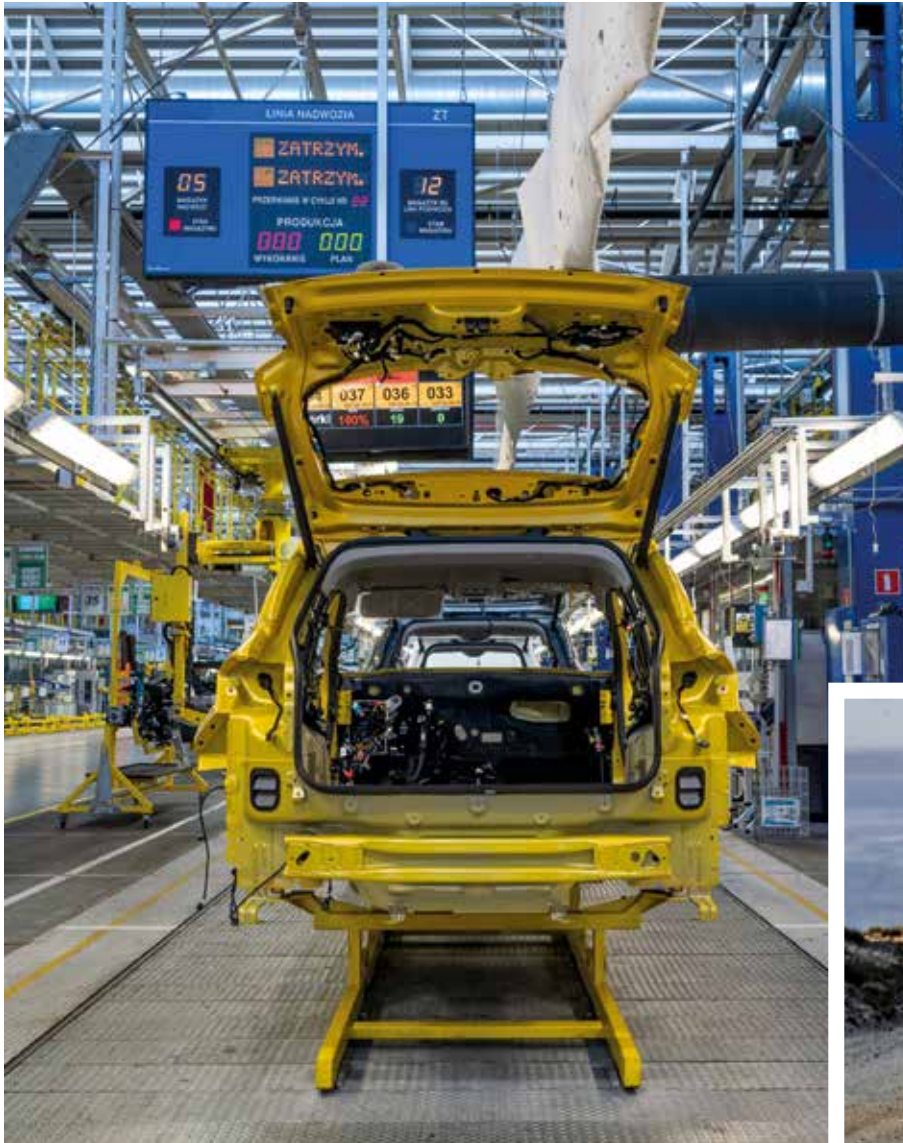
kommenden Modelle «genau auf Europa zugeschnitten», wie es bei Jeep heisst. «Der neue Jeep Avenger ist ein wichtiger Meilenstein für die Marke, da er das erste eines Portfolios völlig neuer Jeep-BEVs [batterieelektrische Fahrzeuge, Anm. d. Red.] ist, die in Europa eingeführt werden», sagt dazu Christian Meunier, CEO der Marke Jeep.

Ganz in der Tradition von Jeep wurde der Avenger mit dem Ansatz «Design to Function» entwickelt, wo die Formen die Funktionen re-

präsentieren, für die sie geschaffen wurden. Die 400-Volt-Architektur aus Batterie (54 kWh Kapazität), Motor und Getriebe bildet die Basis des Fahrzeugs, der Antrieb erzeugt 115 Kilowatt (156 PS) Leistung und ein maximales Drehmoment von 260 Newtonmetern bei einer Getriebe-Untersetzung von 8,69. Mit einem Mode-4-Ladekabel und 100-kW-Gleichstrom an einer Schnellladesäule können in drei Minuten dreissig Kilometer Reichweite geladen werden. Dies entspreche exakt der Durchschnittsentfernung, die Europäer gemäss Statistik an einem Tag zurücklegten, heisst es bei Jeep.

## Überraschend leicht

Jeep setzt insgesamt auf ein möglichst leichtes Konzept, bei dem die Batterie sich äusserst kompakt unter den Vorder- und Rücksitzen sowie im Mittelunnel befindet. Das Leergewicht von lediglich 1536 Kilogramm ist ein hervorragender Wert für ein batterieelektrisches Fahrzeug. Gleichzeitig garantiert die Bauweise eine Jeep-



Ein echter Europäer: Avenger-Montage im Jeep-Werk in Tychy, Polen.



«Grosser Wandel»: robustes, praktisches Interieur.



typische hohe Bodenfreiheit, die zusammen mit den Unterbodenplatten die Akkus auch schützt. Damit übertrifft ihre Widerstandsfähigkeit bei einem Aufprall selbst strengste Vorschriften. Die Unterbodenplatten sind aus einem neuartigen Polymermaterial gefertigt. Somit sind Kratzer und leichte Beschädigungen nicht sichtbar, was das Auto für fast jeden Einsatz tauglich macht.

#### Bis zu 404 Kilometer Reichweite

Ziel der Ingenieure war es, ein möglichst kompaktes Fahrzeug zu entwickeln, das ein Jeep bleibt und eine alltagstaugliche elektrische Reichweite ermöglicht. Mit vier Metern Länge ist dies der kürzeste Jeep der Geschichte, und mit bis zu 404 Kilometern im kombinierten WLTP-Zyklus und mehr als 550 Kilometern im WLTP-City-Zyklus ist es auch gelungen, ein zeitgemässes und effizientes Auto auf die Strasse zu stellen. Das dürfte auch mit ein Grund dafür sein, dass der Avenger Anfang des Jahres 2023 von einer Jury aus 22 Ländern zum europäischen «Auto des Jahres» gewählt wurde.

Damit ist der Avenger nicht nur der erste voll-elektrische Jeep, sondern auch das erste Modell der Marke, das diesen Titel erhalten hat – eine weitere Premiere für dieses aussergewöhnliche Modell. «Der Jeep Avenger ist ein wohlverdienter Gewinner bei «Car of the Year». Er widerspiegelt überzeugend die Zeit, in die die Autowelt eingetreten ist, und strahlt mit seinem Design den grossen Wandel aus, vor dem die bekannte Marke steht», begründet Søren W. Rasmussen, der neue Präsident der Jury, die Wahl, die bereits seit sechzig Jahren stattfindet.

Tatsächlich ist der Avenger ein echter Europäer: Gebaut wird er im Jeep-Werk im polnischen Tychy, wo er all jene Eigenschaften erhält, welche die Marke zum Synonym für automobile Abenteuer im Gelände gemacht haben. Dazu gehören etwa eine Bergabfahrhilfe sowie «Selec-Terrain» für verschiedene Fahrprogramme, was ihn zusammen mit den ausgezeichneten Böschungswinkeln und der Bodenfreiheit zu einem leistungsfähigen Modell in diesem Segment macht.

Es gibt keinen anderen Markennamen in der Geschichte des Automobils, der auf diese Weise stellvertretend für eine ganze Gattung von Fahrzeugen steht. Dabei ist nicht einmal sicher geklärt, wofür «Jeep» eigentlich steht.

*Der Grundidee des 1941 gegründeten Geländewagenherstellers ist die Marke treu geblieben.*

Die einleuchtende Erklärung verweist auf die Abkürzung «GP» («General Purpose») – für jeden Zweck – beziehungsweise für «Government Purpose», im Einsatz für die Regierung.

Die ersten Fahrzeuge mit zwei Türen baute Jeep für das amerikanische Militär, als klar wurde, dass sich die US-Army stark im Krieg in Europa engagieren würde. Später kamen Offroad-Modelle mit vier Türen hinzu, damit gilt Jeep quasi offiziell als Erfinder des SUVs und blieb der Grundidee, robuste Fahrzeuge für jeden Einsatz, konsequent treu. So



## ALFA ROMEO

# Der Tonale bleibt sportlich und wird elektrisch

Das Fahrzeug-Portfolio des geschichtsträchtigen italienischen Herstellers Alfa Romeo umfasst derzeit die sportliche Limousine Giulia sowie die SUVs Stelvio und Tonale. Der Tonale das 2022 präsentierte jüngste Mitglied der Alfa-Familie, ist ein Kompakt-SUV und der erste Alfa mit Hybrid-Antrieb. Das Topmodell der Baureihe ist der kürzlich präsentierte Tonale Plug-in-Hybrid Q4, der im Stadtverkehr eine rein elektrische Reichweite von 80 Kilometern verspricht und so hohe Effizienz mit Sportlichkeit und Ästhetik verbindet, für die Alfa Romeo seit der Gründung im Jahr 1910 sinnbildlich steht.

Bei Alfa Romeo selbst sieht man den neuen Tonale Plug-in-Hybrid Q4 als «Meilenstein in der Metamorphose der Marke», die auf dem Weg vom Benzin zum Stromzeitalter ist. Das fortschrittliche Hybridsystem im Tonale besteht aus einem Turbo-Benzinmotor mit vier Zylindern und 1,3 Litern Hubraum, der über ein Sechs-Gang-Getriebe die Vorderachse antreibt. An der Hinterachse ist ein Elektromotor angebracht, die Systemleistung der beiden Aggregate, die alle vier Räder antreiben, beträgt 280 PS (206 kW). In 6,2 Sekunden beschleunigt der Wagen aus dem Stand auf 100 km/h, die Höchstgeschwindigkeit beträgt 206 km/h. Die Leistungsdaten stehen in einem guten Verhältnis zu den Verbrauchswerten: Eine Lithium-Ionen-Batterie mit 15,5 Kilowattstunden Kapazität ergänzt gewissermassen den Benzintank. Lädt man den Akku konsequent auf, ist auf 100 Kilometer ein Durchschnittsverbrauch von 1,14 Litern (WLTP) möglich. Der Alfa Romeo Tonale Plug-in-Hybrid Q4 ist in der Ausstattungsvariante Ti ab 61 900 und als Topmodell Veloce ab 64 900 Franken erhältlich.

Mit dem neuen Baujahr der beiden bekannten Modelle Giulia und Stelvio wird jetzt die optische Verwandtschaft zum Alfa Romeo Tonale optisch hervorgehoben: Die in drei Elementen aufgebauten Voll-LED-Matrix-Scheinwerfer kombinieren Tagfahrlicht, Fahrlicht und Blinker und bieten bei geringerem Energieverbrauch eine doppelte Lichtausbeute im Vergleich zu herkömmlichen Scheinwerfern. Gleichzeitig sind die elegant-sportlichen Leuchteinheiten eine Hommage an die beiden stilprägenden Modelle von Alfa Romeo aus den 1990er Jahren, das Coupé Sprint Zagato und das Konzeptfahrzeug Proteo.

Das neue Baujahr bringt beim Duo Stelvio und Giulia ausserdem auch im Innern der Autos einen Technologiesprung nach vorn: Die digitale Instrumentenanzeige als TFT-Monitor lässt sich in verschiedenen Layouts konfigurieren, das Infotainment-System wird noch leistungsfähiger, und Software-Updates werden «over the air»



Metamorphose: Tonale Plug-in-Hybrid Q4.



Topmodell: Giulia Quadrifoglio.



Alfa-Eleganz im SUV-Format: Stelvio.

möglich. Der Alfa Romeo Stelvio Super ist als Turbo-Benziner mit 280 PS ab 71 900 Franken erhältlich, das Topmodell Quadrifoglio Competizione mit 510 PS kostet 145 200 Franken. Die Preise für die Giulia beginnen bei 62 900 Franken als Super. Topmodell ist auch hier die Variante Quadrifoglio Competizione mit dynamischem V6-Bi-Turbo ab 136 400 Franken. *David Schnapp*

wurde die Marke fast unfreiwillig zum Trendsetter. Modelle mit mehr Bodenfreiheit, besserer Übersicht und häufig mit Allradantrieb gehören heute zur beliebtesten Fahrzeugkategorie überhaupt.

Mit Modellen wie dem schier unverwundlichen Wrangler oder dem stattlichen Grand Cherokee hat Jeep im Gelände – und auf der Strasse – neuere Automobilgeschichte geschrieben; mit Nachfolgern wie den kompakteren Modellen Renegade oder dem Compass den Lifestyle des Abenteurers erfolgreich bedient.

Und jetzt kann der Jeep Avenger in der Schweiz bestellt werden, womit dieser Geschichte ein neues, interessantes Kapitel hinzugefügt wird. Die ersten Auslieferungen des E-Jeeps sind für Mitte des Jahres angekündigt. Zur Auswahl stehen die folgenden Varianten:

## Jeep hat im Gelände und auf der Strasse neuere Automobilgeschichte geschrieben.

Der Longitude (ab Fr. 37 990.–) beinhaltet schwarze 16-Zoll-Felgen und Voll-LED-Scheinwerfer sowie moderne Technologien in Bezug auf Sicherheit und Leistung. Dazu gehören Tempomatfunktionen und ein Spurhalteassistent, ein 10,25-Zoll-Radio und ein vollständiges digitales 7-Zoll-Cockpit-Instrument. Dazu bietet die Ausstattungslinie eine automatische Klimaanlage, Bergabfahrhilfe und «Select-Terrain»-Systeme sowie vernetzte Dienste.

Der Altitude (ab Fr. 40 990.–) vereint laut Jeep «Eleganz und Komfort» mit 17-Zoll-Leichtmetallfelgen und silbernen Unterbodenplatten. Zudem werden Premiumsitze aus Stoff und Vinyl verarbeitet, die zu den silbernen Zierleisten des Interieurs passen. Parksensoren im Heck, digitales Infotainment in 10,25-Zoll-Grösse und ein elektrischer Kofferraumöffner sind serienmässig vorhanden. Bei der EV-Version wird auch eine automatische Kofferraum- und Türöffnung angeboten.

### Stil und Komfort

Der Summit, das Topmodell des elektrischen Jeep Avenger (ab Fr. 43 990.–), umfasst schliesslich 18-Zoll-Leichtmetallfelgen, Voll-LED-Scheinwerfer und -Rückleuchten. Die automatische Öffnung der Türen und des Kofferraums ist ebenfalls serienmässig. Darüber hinaus bietet das Interieur einen besonderen Stil und Komfort mit mehrfarbiger Ambientbeleuchtung, einem gelben Armaturenbrett und integriertem kabellosem Laden für Mobiltelefone. Zur Summit-Ausstattung gehören modernste Assistenzsysteme mit Technologien für autonomes Fahren auf Level 2, 360-Grad-Parksensoren, eine Rückfahrkamera und ein 360-Grad-Rundumsicht-Kamerasystem.

# Geniestreich der Metamorphose

Mit seinem «Transformer»-Konzept ist die Design-Studie Audi Activesphere die beeindruckende Vision einer Mobilitätsidee.

David Schnapp

**A**uf riesigen 22-Zoll-Rädern steht er da, langgestreckt, die Schulterlinie hoch, die Windschutzscheibe weit nach hinten gezogen – eine faszinierende Mischung aus Designer-Fantasie und doch irgendwie vorstellbarer Realität: Der Audi Activesphere ist das vierte Konzeptfahrzeug, das die kreativen Köpfe des Autoherstellers aus Ingolstadt seit 2021 vorgestellt haben, und es ist vielleicht jenes, in das man sich am ehesten sofort hineinsetzen würde, um – selbstverständlich auf Umwegen – ins Abenteuerland zu fahren.

Gael Buzyn, Studioleiter des Audi-Designcenters in Malibu am Pacific Coast Highway, hat einen «Transformer» geschaffen: ein Auto, das Verschiedenes sein kann, je nachdem, was seine Insassen gerade brauchen. Mit dieser grundlegenden

*Designer sind im besten Fall feinfühligere Sensoren gesellschaftlicher Regungen.*

Idee passt der Audi Activesphere ausgezeichnet in eine Zeit, die von der Vorstellung geprägt ist, dass alles irgendwie menschenmöglich ist.

Auf Knopfdruck verwandelt sich der Audi Activesphere in wenigen Sekunden und nahezu lautlos von einem eleganten Crossover-SUV mit coupéhafter Dachlinie in einen praktischen Pick-up, auf dessen Ladefläche Platz entsteht, um zwei Mountain- oder E-Bikes, Snowboards oder vielleicht auch Fallschirme auf dem Weg in die Landschaften des Nervenkitzels in der Natur mitzunehmen.

Designer sind im besten Fall feinfühligere Sensoren gesellschaftlicher Regungen und Entwicklungen. «Gutes Design beginnt mit einer sorgfältigen Recherche», sagt Gael Buzyn. Seine Leute und er hätten zunächst den Audi-Kunden genau zugehört, um deren Bedürfnisse zu erfahren. Das Resultat ist das Konzept eines Fahrzeugs, das Premium-Eleganz und praktische Nutzbarkeit kompromisslos vereint. Der



**Auf Knopfdruck wandelbar:** Der Audi Activesphere ist Coupé-SUV und Pick-up.

Activesphere soll aber dezidiert kein Nutzfahrzeug sein, mit dem man bei Bedarf auch mal ein paar Baumstämme aus dem eigenen Waldstück transportiert, sondern soll trotz seiner Vielseitigkeit in jedem Moment Audi-Qualität ausstrahlen.

## Aufgeräumtes Cockpit

Selbstverständlich fährt der Audi Activesphere elektrisch, die Fahrzeugarchitektur basiert auf dem PPE-Baukasten, der lokal emissionsfreies Fahren, schnelles Laden dank 800-Volt-Technik und über 600 Kilometer Reichweite ermöglicht. Und so fantastisch das Konzept auch klingen mag: Designer Gael Buzyn ist überzeugt, dass es umsetzbar ist. «Transformer-Autos

sind heute schon Realität, denken Sie nur an Luftfederung mit unterschiedlichen Niveaus an Bodenfreiheit», sagt er.

Noch einen Schritt weiter sind die Entwickler beim Konzept für das Cockpit und die Steuerung des Fahrzeugs gegangen. Im aufgeräumten Cockpit sind kaum Schalter, aber auch keine riesigen Bildschirme zu sehen, wie sie heute häufig die Innenräume von modernen Autos dominieren und einem die ständige Verwendung eines Mikrofasertuchs zur Fingerspuren-beseitigung geradezu aufdrängen.

## Fahren mit Brille

Stattdessen, so die Idee der Designer, fährt sich der Audi Activesphere mit Hilfe einer Hightech-Brille, welche gleichzeitig die reale Welt abbildet und dank *augmented reality* dem Fahrer die notwendigen Informationen zum Auto oder zu Navigationshinweisen einblendet. «Wir haben bei unseren Recherchen festgestellt, dass die meisten Leute ohnehin beim Autofahren eine Brille tragen – sei es, um besser sehen zu können, oder als Schutz vor der Sonne», erklärt Gael Buzyn diesen Ansatz.

Was zunächst nur wie eine leicht überzogene Designer-Idee klingt, ist von der praktischen Umsetzung gar nicht so weit entfernt. Schon heute können Navigationshinweise in live aufgenommene Bilder der Strasse eingeblendet werden, und Audi bietet für die Passagiere auf den Rücksitzen auch die Möglichkeit an, Unterhaltungsinhalte mit Virtual-Reality-Brillen zu erleben. Damit passen sich die Inhalte in Echtzeit an die Bewegungen des Fahrzeugs an.

«Audi Dimensions» heisst der nächste Schritt in der Vermischung der digitalen und realen Welten, und Grenzüberschreitungen im besten Sinne sind es auch, die den Reiz von Konzeptfahrzeugen wie dem Activesphere ausmachen. Und mit dem eigenen Wagen nicht nur von A nach B zu gelangen, sondern tatsächlich in neue Sphären eintauchen zu können, ist natürlich die Erfüllung eines Autofahrertraums.

# Die andere Sicht



Die Weltwoche bereichert seit 90 Jahren den Wettbewerb der Argumente durch die grösste Vielfalt an fundierten Meinungen. Sie schreibt und spricht aus, was andere nicht zu sagen wagen.

Überzeugen Sie sich selbst!

Probeabo:

8 Ausgaben nur Fr. 38.–

Telefon +41 43 444 57 01

kundenservice@weltwoche.ch

**DIE WELTWOCH**  
[www.weltwoche.ch/abo](http://www.weltwoche.ch/abo)

# DER NEUE MITSUBISHI ASX

## UM 5 LÄNGEN VORAUS



## MIT SERIENMÄSSIGEM «HIGH FIVE»-PAKET

- 5 Jahre Fahrzeuggarantie
- 5 Jahre Free Service\*
- 5 Jahre Garantie auf Originalzubehör\*\*
- 5 Jahre MAP Mitsubishi Assistance
- 5 Jahre Lackgarantie

\*Kundenmehrwert von bis zu CHF 2'500.-. \*\* bei Einbau vor 1. Immatrikulation. Alle Bestimmungen unter [mitsubishi-motors.ch](http://mitsubishi-motors.ch)



**MITSUBISHI  
MOTORS**