

# FAHR.

## Die Schweizer Autozeitung

Nummer 0/2025 | 6 Franken

### Die GIMS ist Geschichte

Der berühmteste Autosalon der Welt hat seine Tore in Genf nach 120 Jahren endgültig geschlossen. Was das bedeutet. **Seite 4-5**

### Peugeot-CEO im Interview

Alain Favey ist noch nicht lange im Amt bei der französische Traditions-marke. **FAHR.** stand er trotzdem schon Rede und Antwort. **Seite 10-11**



### Mobilität für alle

Der Citroën Ami soll günstige Individual-mobilität ermöglichen. Eine authentische Fahrt im Feierabendverkehr von Berlin. **Seite 32**

### Der Diesotto ist endlich da

Lange hat Mazda daran gewerkelt, nun macht der Benzinmotor mit Diesel-verbrennung im 3er den Anfang. Alle technischen Details. **Seite 36**

#### TITELTHEMA

### VW in der Krise

Der VW-Konzern steckt in der Zwickmühle und schliesst Massenentlassungen nicht mehr aus. Ein Tabubruch.

Trotz neuerlichen Rekordzahlen wird die Not beim zweit-grössten Autobauer der Welt immer grösser. Vor allem die Kernmarke Volkswagen wirft zu wenig Rendite ab, zudem läuft das China-Geschäft im ganzen Konzern schlecht. Man habe es verschlafen, nach dem Dieselskandal so richtig umzu-schwenken, sagen Kritiker.

Man dürfe sich nicht mehr an alten Standards messen und müsse mit dem Geld besser haushalten. Die Folge: Grössere Restrukturierungen, mögliche Werksschliessungen und damit verbundene drohende Massenentlassungen.

Dagegen wehrt sich die weltweit grösste Arbeitneh-mervvertretung IG Metal. Ver-



Volkswagen ist längst nicht mehr das Vorzeigekind der Branche.

Foto: VW

säumnisse der Vergangenheit dürfen nicht auf dem Rücken der Arbeitnehmenden ausge-tragen werden. Wie die von VW angepeilte Einsparung von

zehn Milliarden Euro bis 2026 gelingen soll, ist offen. «Das Dach brennt lichterloh», gibt Volkswagen-CEO Thomas Schäfer zu. **Seite 8-9**

### Toyota GR Supra

17 Jahre musste man auf einen Nachfolger warten. Nun ist die Supra zurück – als Kooperationsmodell mit BMW und nicht zuletzt deshalb richtig gut. **Seite 25-27**



### VW Golf 8

Der Erfolgsgarant startet in die achte Generation. Seinen Tugenden bleibt er treu, doch vor allem in einem Punkt bleibt kaum ein Stein auf dem anderen. **Seite 30-31**



#### INHALT

##### Aktuelles.

Aus für den Autosalon Genf **4**  
Steigende Benzinpreise **6**  
Stau trotz Cupra-Streifen **7**

##### Wirtschaft & Politik.

VW-Konzern in der Krise **8**  
Peugeot-CEO im Interview **10**  
Schweizer Marktzahlen **12**  
Neuwagenpreise im Detail **14**  
Neues aus dem UVEK **16**

##### Feuilleton.

Gastkommentar **17**  
Leserbriefe **17**  
Marktplatz **18**

##### Sport.

Saisonfinale in der DTM **20**  
Resultate aus aller Welt **22**

##### Test & Technik.

Toyota Supra **25**  
VW Golf 8 **30**  
Citroën Ami **32**  
Koenigsegg Gemera **34**  
Skyactive-X im Mazda 3 **36**

##### Neuheiten.

Honda Jazz **38**  
Renault Rafale **39**  
Auto Union Typ 52 **40**  
Hyundai Ioniq 6 N **42**  
Ford Explorer **44**

Weil Mobilität die Schweiz bewegt – **FAHR.**

FAHR. – DIE SCHWEIZER AUTOZEITUNG

# Wer wir sind, was wir wollen und wofür wir stehen

Wir setzen uns mit Leidenschaft und Überzeugung zwei erschreckenden Trends entgegen: dem Verschwinden des klassischen Autojournalismus in der Schweiz und der zunehmenden Digitalisierung der Medienlandschaft.

**FAHR.** – Die Schweizer Autozeitung erscheint beinahe anachronistisch. In einer Zeit, in der immer mehr Printmedien aufgrund von Rückgängen bei den Leserzahlen und Werbebudgets dauerhaft eingestellt oder zumindest dünner und austauschbarer werden. Bezogen auf das Automobil gibt es seit Jahren eine einigermaßen paradoxe Situation: Einige Tageszeitungen möchten das Auto am liebsten ganz aus ihrem Kosmos verbannen, andererseits verzichtet man auf die Werbegelder natürlich nur ungern. Mit dem Resultat einer leider oftmals halbgaren Berichterstattung irgendwo unter ferner liefen.

## Das Auto an erster Stelle

Anderer versuchen ihr Glück derzeit in Lifestyle-Themen, die das Lebensgefühl der individuellen Mobilität mit klassischem Autojournalismus vermischen. Das Resultat sind

süffisante und kurzweilig zu lesende Texte, Daten und Fakten jedoch treten mehr und mehr in den Hintergrund. Dass es in der Schweiz aktuell keine automobile Fachpublikation im jahrzehntelang bekannten Sinn mehr gibt, ist nicht nur schade, sondern es entsteht daraus eine Art Vakuum bei der fachlich korrekten medialen Einordnung des Automobils.

**FAHR.** unterscheidet sich nicht nur durch das Format von anderen Publikationen. Wir bedienen Nischen, die in einer solchen Fokussierung quasi nirgendwo mehr abgebildet werden: datenbasierte Fahrzeugtests, technische Themen, Aktualitäten aus der Schweizer Politik und Wirtschaft, Meinungen und vieles mehr. Selbstredend ist es unser grösstes Anliegen, dass unsere Leserschaft in allen automobilen Themen umfassend informiert ist, weshalb wir uns auch mit neuen Modellen oder Antriebs-

ben befassen und diese Entwicklungen genau analysieren sowie einzuordnen versuchen.

## Eigene Wege

Die Redaktion könnte dabei kleiner nicht sein. Alles stammt aus einer Hand, vereinzelt werden Texte von ausgewählten Journalisten zugekauft. Anders wäre ein solches Projekt ohne grössere Initialinvestition nicht möglich.

Wir haben in den letzten Jahren sowohl die Autobranche als auch die Medienlandschaft analysiert und sind zum Schluss gekommen, dass wir neue Wege gehen müssen. Nicht mit dem Endprodukt für den Kunden, sondern in der Art und Weise, wie wir uns organisieren sowie die Zeitung produzieren und vermarkten.

Die internen Prozesse sind auf (Kosten-)Effizienz getrimmt, ohne dass das Produkt darunter leidet. Im Gegenteil: So bleibt mehr Zeit für das Wesentliche.

Normiert wird das Layout, weshalb sich Seiten ähneln können – wie sie es in einer sauber aufgebauten Zeitung eben tun. Dafür ist alles millimetergenau aufeinander abgestimmt.

Ein weiterer zeitaufwändiger und teurer Punkt für jedes Medium ist die Aboverwaltung. Bei uns findet sie deshalb online auf [www.fahr-punkt.ch](http://www.fahr-punkt.ch) statt. Dort können Sie ihr Abo verlängern oder kündigen. Aus administrativen Gründen wird es ein Jahresabo 2026 geben, die Abrechnung erfolgt pro rata temporis. Ab 2027 bieten wir dann ein Abomodell mit individueller Laufzeit an.

Wir erscheinen zehn Mal pro Jahr: Im Sommer brauchen wir Zeit für die Familie und im Dezember für die Rechnungsstellung und Weihnachten.

## Geringe Kosten

Das Abo kostet 50 Franken. Damit decken wir zu Beginn einzig unsere Fixkosten. Da

sich diese Beträge je nach Auflage verändern, kann bei Erfolg künftig der Seitenumfang erhöht werden oder aber nach Absprache mit Ihnen via Whatsapp-Kanal an anderer Stelle in die Redaktion investiert werden. Sowieso freuen wir uns über Ihre Inputs. **FAHR.** soll keine Einbahnstrasse sein.

Ein grosser Eckpfeiler im Budget sind die Medienbeiträge der Autoimporteure. Sie sind gering und für jede Marke gleich, was uns unsere uneingeschränkte Unabhängigkeit bewahrt und bedeutet, dass nur über diejenigen Marken geschrieben werden kann, die uns unterstützen. Vorteile sind der Entfall von zeitintensiven Verkaufsgesprächen und Planungssicherheit auf beiden Seiten. Denn wir wollen uns vor allem auf drei zentrale Punkte konzentrieren: unsere Leserschaft, die Schweizer Autobranche und die Beziehung zueinander. ■ **CHE**

## 1 Neuheiten.

Kaum eine Industrie modernisiert sich derart schnell wie die Autobranche. Natürlich geht es aktuell viel um die Elektromobilität, wo es fast täglich spannende technische Neuerungen, aber auch noch viele offene Fragen gibt. Daneben steht die Verbrennertechnologie in der Blüte ihres Lebens, auch wenn ihr zumindest in Europa immer strenger werdende Regularien zusehends den Garaus machen wollen. Doch auch hier gibt es einige Lichtblicke – für Spannendes und Wissenswertes ist also gesorgt.

## 3 Test.

Ein Fahrzeug zu testen bedeutet für uns, es möglichst nutzergerecht zu erfahren und auf Stärken und Schwächen hinzuweisen. Als kleines Medium haben wir nicht die Möglichkeit dazu, Rennstrecken oder Offroadparks zu mieten. Dennoch möchten wir jedes Auto möglichst in seinem natürlichen Habitat erproben und dabei eine gewisse Vergleichbarkeit ermöglichen. Wir erheben deshalb gewisse Daten und beurteilen wenn immer möglich die gleichen Punkte nach denselben Kriterien. Bei Schweizer Testfahrzeugen mit dem vollen Programm, bei Tagesevents auf Einladung aus Zeitgründen in verringertem Umfang.

Wenn der Autosalon in Genf leider für immer nach Katar abwandert, die Benzinpreise mal wieder verrücktspielen oder irgendwo ein Autotreffen der besondern Art stattfindet, dann berichten wir darüber in dieser Rubrik. Aktuelle Themen haben meist ausschliesslich einen Schweizer Bezug, eine weltpolitische Einordnung hilft aber oftmals zum besseren Verständnis. Zudem gibt es hier auch immer die wichtigsten News aus aller Welt.

## 5 Politik & Wirtschaft.

Feuilleton ist, wenn auch mal etwas über den Tellerrand hinausgeschaut wird. Ganz egal, ob wir uns doch mal ins Internet verirren – auf Youtube etwa gibt es zwar viel Mist, aber auch hollywoodreifes Material –, unsere Leser ihr eigenes Auto vorstellen oder aber ein Gastautor eine Kolumne schreibt. Zudem von allen Seiten sehr geschätzt: die Leserbriefe. Zögern Sie deshalb nicht, Ihre Meinung via [leserbriefe@fahr-punkt.ch](mailto:leserbriefe@fahr-punkt.ch) kundzutun.

## 7 Sport.

Allen Trends zum Trotz erfreut sich der Motorsport einer immer grösser werdenden Beliebtheit. Die Formel 1 fährt vor einer Rekordkulisse, die MotoGP wird neu ebenfalls von Liberty Media vermarktet und will es ihr gleichtun. Zudem sind die zahlreichen Schweizer Rennfahrer traditionell ziemlich erfolgreich unterwegs. Aber auch in der Schweiz gibt es trotz Rundstreckenverbot eine sehr aktive Rennsportszene, die es verdient hat, dass darüber berichtet wird. Deshalb: Nebst einigen Filetstücken und News gibt es vor allem die Resultate im guten alten Teletext-Format.

Hier geht es um ausgewählte Neuvorstellungen. Wir fokussieren uns auf marktrelevante Geschehnisse, blicken aber auch auf Technologievorreiter oder Rekordträger. Alle Informationen beziehen wir aus erster Hand oder direkt in Absprache mit den jeweiligen Presseabteilungen. Die verschiedenen Titelgrössen, Textlängen und Bildanteile geben stets Aufschluss darüber, wie wichtig wir die Meldungen im Vergleich einschätzen.

## 2 Technik.

## 4 Aktuelles.

Das Ziel ist durchaus ambitioniert: Wir wollen politisch und wirtschaftlich am Ball bleiben, Entwicklungen kritisch hinterfragen und Zusammenhänge einordnen. Angefangen von UVEK-relevanten Themen, über die das Parlament gerade diskutiert, über die Schweizer Marktübersicht bis hin zu spannenden Interviews mit Direktbeteiligten. Diese Rubrik ist aktuell ein grosses Spannungsfeld: Die Politik beutelt die Autoindustrie und die Wirtschaft leidet darunter. Wir wollen all diese Dinge einordnen, erklären und Schritt für Schritt ein grösseres Bild zeichnen. Denn wir sind überzeugt, dass klassische Medien in unserer Gesellschaft nach wie vor eine wichtige Rolle einnehmen und nebst der Informationspflicht auch einen gewissen Bildungsauftrag haben. Natürlich steht die individuelle Mobilität bei uns im Fokus, wir scheuen uns aber auch nicht davor, andere Mobilitätsformen zu belichten – fair, objektiv, ausgewogen und unabhängig wie bei all unseren Themen.

## 6 Feuilleton.

## DIE ECKPFEILER

### Die Themen

**FAHR.** – Die Schweizer Autozeitung berichtet über die Autoindustrie. Ein besonderer Fokus gilt dabei nebst den aktuellen Entwicklungen den Feldern Politik und Wirtschaft mit engem Bezug zur Schweiz. Auch Meinungen und Motorsport sind vertreten. Wir arbeiten stets nach journalistischen Standards und liefern seriöse Inhalte auf Basis jahrelanger Erfahrung und Vernetzung in der Branche. Angestrebtes Ziel ist es, die Seiten-, Themen- und Rubrikenzahl stetig auszubauen. Und wir träumen langfristig von einer «Print-On-Demand»-Lösung, mit der die Zeitungsbranche nach individuellem Interesse zusammengestellt werden können.

### Das Layout & die Erscheinung

Eine Seite misst 315 Millimeter in der Breite und 470 Millimeter in der Höhe und entspricht dem Berliner Format nach DIN-Norm. Um die Produktionskosten tief zu halten, setzen wir auf eine Vielzahl vorgefertigter Musterseiten, weshalb sich einzelne Layouts nach einigen Ausgaben ähneln können. Zwar entsteht dadurch nicht für jeden Artikel eine individuelle Gestaltung, andererseits können wir aber sicherstellen, dass unser Konzept keine Schwankungen aufweist und exakt aufeinander abgestimmt ist. Die Printausgabe erscheint zehn Mal pro Jahr jeweils Mitte Monat, je nach Anklang ist auch eine regelmässigerer Erscheinung denkbar.

### Das Team

Zumindest in den Anfängen ist das Projekt eine Ein-Mann-Show. Für die Idee, die Konzeption, die Gestaltung, die Vermarktung, die Produktion und nicht zuletzt die Texterstellung zeichnet Cédric Heer verantwortlich. Er war Chefredaktor bei der autoilustrierte und der Automobil Revue und ist bestens vernetzt in der Autobranche. Printmedien (wie auch das Automobil selbst) haben es im aktuellen Marktumfeld nicht leicht – aber sie sind noch immer attraktiv und höchst relevant! Unsere Publikation soll Gegenpol der aktuellen Entwicklung sein. Falls uns das gelingt, dann soll natürlich auch das Redaktionsteam in gesundem Masse wachsen.

### Die Vermarktung & der Preis

Eine Ausgabe kostet fünf Franken, im Jahr sind das 50 Franken für zehn Ausgaben. Wir halten die Kosten so tief wie möglich. So kosten Druck und Versand bei unter 1000 Abonnenten je knapp zwei Franken. Mit steigender Zahl sinkt dieser Anteil durch Mengenrabatte und die Presseförderung des Bundes. Im Tagesgeschäft fallen nebst den Transportkosten Dinge wie Miete, Strom und Versicherungen an. Der Ausgabenpreis soll alle Fixkosten decken, Gehälter sollen über den Unkostenbeitrag der Importeure gedeckt werden. Deshalb gilt: Wer uns mit dem (geringen) Betrag nicht unterstützt, über den kann leider auch nicht berichtet werden.

### Die Community & das Internet

Das Auto hat derzeit einen schweren Stand. Zwar ist die Abhängigkeit davon bezogen auf Mobilitäts- und Konjunkturbedürfnisse so gross wie wohl nie zuvor, andererseits ist das Image ramponiert. Dieser zunehmenden Verdrossenheit möchte diese Zeitung entgegenwirken. Gerne aktiv mit Ihnen zusammen. Via [www.fahr-punkt.ch](http://www.fahr-punkt.ch) kann man sich für den Whatsapp-Kanal anmelden, wo es keine Newsmeldungen, dafür aber ab und an Abstimmungen und Umfragen gibt, wo Sie direkt am Produkt mitwirken können. Die Aboverwaltung läuft kostenbedingt ausschliesslich über [www.fahr-punkt.ch](http://www.fahr-punkt.ch), ansonsten sind wir komplett analog unterwegs.



# FAHR.

## Die Schweizer Autozeitung

EDITORIAL

Zunehmende Unsicherheit macht sich breit

Wenig geht gerade ab... (Text continues with editorial content)

von Cédric Heer



Der ungewollte, die geschätzte Unsicherheit hat massive Auswirkungen...

Die hat drinnen Auswirkungen auf die Schweiz... (Text continues)

Obwohl aber man sieht es wie auto schwach... (Text continues)

Sicher ist, dass der Markt wächst... (Text continues)

Die USA, China oder Schweden... (Text continues)

Stolz war man in Genf auf den Salon... (Text continues)

AUTOSALON GENF

Es bleibt nur noch wenig übrig

Der Genfer Autosalon nur noch ein Schatten seiner selbst. Der Neustart scheint alles andere als geglückt.

Der Genfer Autosalon öffnet zu seinem 100-jährigen Jubiläum... (Text continues)

Der Neustart scheint alles ein Schatten... (Text continues)

Die Messe in Genf war Jahrzehntlang... (Text continues)

IM RÜCKBLICK

Einst unbestritten der wichtigste Autosalon

Stolz war man in Genf auf den Salon... (Text continues)



Stolz war man in Genf auf den Salon, der auch wirtschaftlich sehr lukrativ war.

Stolz war man in Genf auf den Salon... (Text continues)

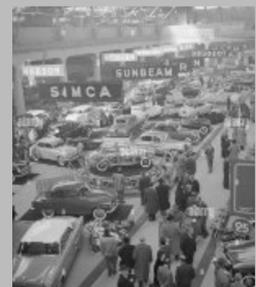


Die Messe in Genf war Jahrzehntlang der wichtigste Salon der Welt. Ein volles Haus war garantiert. Im Zuge der sich verändernden Vertriebsstrategie und nach der Corona-Pandemie scheint das Interesse nicht mehr so gross.

In die Pflicht nehmen... (Text continues)



Die GIMS war stets eine Messe zum Anfassen. Heuer konnte beispielsweise die Heritage-Ausstellung nur aus der Ferne genossen werden.



Für die Automarken war Genf ein Pflichttermin - natürlich waren alle vor Ort.

Stolz war man in Genf auf den Salon... (Text continues)

Stolz war man in Genf auf den Salon... (Text continues)



Die GIMS war berühmt für spektakuläre Premieren, hier der Jaguar E-Type.

BENZINPREISE

# Ein Fass ohne Boden

Die Rohölpreise sind um zwei Drittel gefallen – Benzin und Diesel müssten an der Säule noch günstiger werden. «Nein», sagt Avenergy Suisse. Doch wieso nicht?

Der Rohölpreis steigt wieder, befindet sich aber nach wie vor in einem historischen Tief. Während ein Barrel der Nordsee-Wafer Brent zu Beginn des Jahres noch knapp 70 Dollar kostete, war er Ende April auf nur noch 46 Dollar gesunken. Die Ölpreise sind um 33 Prozent gefallen. Die Rohölpreise sind um 27 Prozent gesunken. Die Ölpreise sind um 27 Prozent gesunken. Die Ölpreise sind um 27 Prozent gesunken.



Der Benzinpreis spielt verrückt – das muss aber nicht so sein. Foto: Fotofix

Der Rohölpreis steigt wieder, befindet sich aber nach wie vor in einem historischen Tief. Während ein Barrel der Nordsee-Wafer Brent zu Beginn des Jahres noch knapp 70 Dollar kostete, war er Ende April auf nur noch 46 Dollar gesunken. Die Ölpreise sind um 33 Prozent gefallen. Die Rohölpreise sind um 27 Prozent gesunken. Die Ölpreise sind um 27 Prozent gesunken.

Der Rohölpreis steigt wieder, befindet sich aber nach wie vor in einem historischen Tief. Während ein Barrel der Nordsee-Wafer Brent zu Beginn des Jahres noch knapp 70 Dollar kostete, war er Ende April auf nur noch 46 Dollar gesunken. Die Ölpreise sind um 33 Prozent gefallen. Die Rohölpreise sind um 27 Prozent gesunken. Die Ölpreise sind um 27 Prozent gesunken.

Der Rohölpreis steigt wieder, befindet sich aber nach wie vor in einem historischen Tief. Während ein Barrel der Nordsee-Wafer Brent zu Beginn des Jahres noch knapp 70 Dollar kostete, war er Ende April auf nur noch 46 Dollar gesunken. Die Ölpreise sind um 33 Prozent gefallen. Die Rohölpreise sind um 27 Prozent gesunken. Die Ölpreise sind um 27 Prozent gesunken.

Der Rohölpreis steigt wieder, befindet sich aber nach wie vor in einem historischen Tief. Während ein Barrel der Nordsee-Wafer Brent zu Beginn des Jahres noch knapp 70 Dollar kostete, war er Ende April auf nur noch 46 Dollar gesunken. Die Ölpreise sind um 33 Prozent gefallen. Die Rohölpreise sind um 27 Prozent gesunken. Die Ölpreise sind um 27 Prozent gesunken.

Der Rohölpreis steigt wieder, befindet sich aber nach wie vor in einem historischen Tief. Während ein Barrel der Nordsee-Wafer Brent zu Beginn des Jahres noch knapp 70 Dollar kostete, war er Ende April auf nur noch 46 Dollar gesunken. Die Ölpreise sind um 33 Prozent gefallen. Die Rohölpreise sind um 27 Prozent gesunken. Die Ölpreise sind um 27 Prozent gesunken.

Der Rohölpreis steigt wieder, befindet sich aber nach wie vor in einem historischen Tief. Während ein Barrel der Nordsee-Wafer Brent zu Beginn des Jahres noch knapp 70 Dollar kostete, war er Ende April auf nur noch 46 Dollar gesunken. Die Ölpreise sind um 33 Prozent gefallen. Die Rohölpreise sind um 27 Prozent gesunken. Die Ölpreise sind um 27 Prozent gesunken.

Der Rohölpreis steigt wieder, befindet sich aber nach wie vor in einem historischen Tief. Während ein Barrel der Nordsee-Wafer Brent zu Beginn des Jahres noch knapp 70 Dollar kostete, war er Ende April auf nur noch 46 Dollar gesunken. Die Ölpreise sind um 33 Prozent gefallen. Die Rohölpreise sind um 27 Prozent gesunken. Die Ölpreise sind um 27 Prozent gesunken.

Der Rohölpreis steigt wieder, befindet sich aber nach wie vor in einem historischen Tief. Während ein Barrel der Nordsee-Wafer Brent zu Beginn des Jahres noch knapp 70 Dollar kostete, war er Ende April auf nur noch 46 Dollar gesunken. Die Ölpreise sind um 33 Prozent gefallen. Die Rohölpreise sind um 27 Prozent gesunken. Die Ölpreise sind um 27 Prozent gesunken.

Der Rohölpreis steigt wieder, befindet sich aber nach wie vor in einem historischen Tief. Während ein Barrel der Nordsee-Wafer Brent zu Beginn des Jahres noch knapp 70 Dollar kostete, war er Ende April auf nur noch 46 Dollar gesunken. Die Ölpreise sind um 33 Prozent gefallen. Die Rohölpreise sind um 27 Prozent gesunken. Die Ölpreise sind um 27 Prozent gesunken.

Der Rohölpreis steigt wieder, befindet sich aber nach wie vor in einem historischen Tief. Während ein Barrel der Nordsee-Wafer Brent zu Beginn des Jahres noch knapp 70 Dollar kostete, war er Ende April auf nur noch 46 Dollar gesunken. Die Ölpreise sind um 33 Prozent gefallen. Die Rohölpreise sind um 27 Prozent gesunken. Die Ölpreise sind um 27 Prozent gesunken.

Der Rohölpreis steigt wieder, befindet sich aber nach wie vor in einem historischen Tief. Während ein Barrel der Nordsee-Wafer Brent zu Beginn des Jahres noch knapp 70 Dollar kostete, war er Ende April auf nur noch 46 Dollar gesunken. Die Ölpreise sind um 33 Prozent gefallen. Die Rohölpreise sind um 27 Prozent gesunken. Die Ölpreise sind um 27 Prozent gesunken.

Der Rohölpreis steigt wieder, befindet sich aber nach wie vor in einem historischen Tief. Während ein Barrel der Nordsee-Wafer Brent zu Beginn des Jahres noch knapp 70 Dollar kostete, war er Ende April auf nur noch 46 Dollar gesunken. Die Ölpreise sind um 33 Prozent gefallen. Die Rohölpreise sind um 27 Prozent gesunken. Die Ölpreise sind um 27 Prozent gesunken.

### Ölpreis ≠ Benzinpreis

Der Rohölpreis sinkt zwar mit dem Treibstoffpreis, ist aber nur die Grundlage dafür. In der Schweiz sind aber ein Franken pro Liter Treibstoff Steuerabgaben beständig ausbleibend. Die Steuerabgaben sind auf den Treibstoffpreis aufgeschlagen. Die Steuerabgaben sind auf den Treibstoffpreis aufgeschlagen. Die Steuerabgaben sind auf den Treibstoffpreis aufgeschlagen.

NEWS

### Agnes Treffen zum 75. Geburtstag

Zusammen mit 50 000 Fans hat Agnes in Grenchen die Heimkehr des Gründers Jean-Pierre, des 75-jährigen Markenpatriarchen, erlebt. Mehr als 1700 Agnes Modelle aus Vergangenheit und Gegenwart versammelten sich auf dem Hauptplatz entlang der Ständerstrasse und auf der ehemaligen Rennstrecke von Grenchen-St. Julien. Der Preis hat Agnes ein spezielles Marktinger gestaltet. Während die Farben Blau, Weiss und Rot die Umgebung der französischen Marke betonen, wird der A-Plan durch die Zahl 75 verlängert. Die rote Zierleiste in der Mitte des Poles steht für die Herausforderungen, denen sich die Marke in den nächsten 75 Jahren stellen will.

### Brands: Weniger Druck dank neuen Bremsen

Mit Einführung der Agnesum Euro 7 sind auch die Anforderungen an Bremsen reguliert und muss reduziert werden. Der Anteil der Bremsen- und Reifen an der Preisliste sinken im Durchschnitt um 10 bis 15 Prozent. Die Hersteller sind sich einig, dass die neuen Bremsen die Kosten nicht nur für den Bremsbelag und die Scheibe, sondern auch für die Bremsenpumpe und die Bremsleitungen senken werden. Die Hersteller sind sich einig, dass die neuen Bremsen die Kosten nicht nur für den Bremsbelag und die Scheibe, sondern auch für die Bremsenpumpe und die Bremsleitungen senken werden.

### BYD Start in der Schweiz

Der chinesische Aufstiegsling bringt seine Modelle nun auch in die Schweiz. Neben dem bestehenden BYONEX in Zürich wird BYD weitere eröffnet und bis Ende Jahr ein Netzwerk mit 10 Verkaufspunkten erreichen. Der BYONEX in Zürich wird BYD weitere eröffnet und bis Ende Jahr ein Netzwerk mit 10 Verkaufspunkten erreichen. Der BYONEX in Zürich wird BYD weitere eröffnet und bis Ende Jahr ein Netzwerk mit 10 Verkaufspunkten erreichen.

### Ford Batterienproduktion beginnt

Ford hat in Köln mit der Serienfertigung von Batterien für seine Elektroautos begonnen. Die Produktion wird bis Ende Jahr auf 100 000 Batterien pro Woche gesteigert. Die Produktion wird bis Ende Jahr auf 100 000 Batterien pro Woche gesteigert. Die Produktion wird bis Ende Jahr auf 100 000 Batterien pro Woche gesteigert.

### Kia Wiedergeburt der Apps

Kia hat mit der Einführung seiner neuen App begonnen. Die App bietet eine zentrale Plattform für alle Kia-Modelle und -Dienstleistungen. Die App bietet eine zentrale Plattform für alle Kia-Modelle und -Dienstleistungen. Die App bietet eine zentrale Plattform für alle Kia-Modelle und -Dienstleistungen.

### Renault CEO Luca de Meo tritt zurück

Luca de Meo wird ein weiterer Vorstandsvorsitzender der Automobilbranche verlassen. Der 58-jährige Italiener wird im Juni 2023 von Jean-Dominique Esposito abgelöst. Luca de Meo wird ein weiterer Vorstandsvorsitzender der Automobilbranche verlassen. Der 58-jährige Italiener wird im Juni 2023 von Jean-Dominique Esposito abgelöst.

CUPRA-STREIFEN

# Gut gemeinter Pilotversuch

Der Gotthard ist ein Magnet für Stau und Umfahrungsverkehr. Eine Zusatzspur soll helfen. Das klappt noch nicht ganz so gut.



Die Cupra-Spur führt über den Pannenstreifen und die Raststätte Stalvedro. Foto: ASTRA

Seit Mitte März liegt an der Gotthard-Tunnel die neue Cupra-Spur. Die neue Cupra-Spur führt über den Pannenstreifen und die Raststätte Stalvedro. Die neue Cupra-Spur führt über den Pannenstreifen und die Raststätte Stalvedro.

Die neue Cupra-Spur führt über den Pannenstreifen und die Raststätte Stalvedro. Die neue Cupra-Spur führt über den Pannenstreifen und die Raststätte Stalvedro. Die neue Cupra-Spur führt über den Pannenstreifen und die Raststätte Stalvedro.

Die neue Cupra-Spur führt über den Pannenstreifen und die Raststätte Stalvedro. Die neue Cupra-Spur führt über den Pannenstreifen und die Raststätte Stalvedro. Die neue Cupra-Spur führt über den Pannenstreifen und die Raststätte Stalvedro.

Die neue Cupra-Spur führt über den Pannenstreifen und die Raststätte Stalvedro. Die neue Cupra-Spur führt über den Pannenstreifen und die Raststätte Stalvedro. Die neue Cupra-Spur führt über den Pannenstreifen und die Raststätte Stalvedro.

AUTOBAHNVIGNETTE

# Die Schweiz führt die elektronische Autobahnvignette nun definitiv ein

Die elektronische Vignette ist praktisch und stösst auf eine grosse Nachfrage.

Die elektronische Vignette ist praktisch und stösst auf eine grosse Nachfrage. Die elektronische Vignette ist praktisch und stösst auf eine grosse Nachfrage. Die elektronische Vignette ist praktisch und stösst auf eine grosse Nachfrage.

Die elektronische Vignette ist praktisch und stösst auf eine grosse Nachfrage. Die elektronische Vignette ist praktisch und stösst auf eine grosse Nachfrage. Die elektronische Vignette ist praktisch und stösst auf eine grosse Nachfrage.

Die elektronische Vignette ist praktisch und stösst auf eine grosse Nachfrage. Die elektronische Vignette ist praktisch und stösst auf eine grosse Nachfrage. Die elektronische Vignette ist praktisch und stösst auf eine grosse Nachfrage.



NEUER PEUGEOT-CEO

# «Wir sind flexibel und werden es auch bleiben»

Bei Stellantis bleibt kaum ein Stein auf dem anderen. Auch bei Peugeot gibt es einen neuen Chef. Alain Favey erklärt, wie es der ältesten Automarke der Welt künftig besser gehen soll.

50 Tage müssen neue CEO grossen Automarken überleben, bis sie mit der Presse sprechen dürfen – oder müssen. Alain Favey von Peugeot macht für die Schweiz eine exklusive Ausnahme: Der 58-jährige Franzose überlässt sich Profis genug, um auch diese Herausforderung auf charakteristische Art und Weise zu meistern. Seine berufliche Laufbahn startete er vor 30 Jahren bei Citroën, vor 16 Jahren wechselte er in den VW-Konzern und war in verschiedenen Funktionen für die Marken VW, Porsche, Honda, Suzuki und zuletzt European verantwortlich.

Sticht man in den vergangenen Monaten auch bei Stellantis einiges in Bewegung. Nach dem überraschenden Abgang von Carlos Tavares ist die CEO-Funktion weiterhin vakant. Aufsichtsratsvorsitzender John Elkann leitet den Konzern ab, bis er auf der Suche nach einem Nachfolger ist und sich bei verschiedenen Schwächen ablesen lässt. Auch bei Stellantis ist die Suche nach einem Nachfolger. Und auch bei anderen Schwächen ablesen lässt. Auch bei Stellantis ist die Suche nach einem Nachfolger. Und auch bei anderen Schwächen ablesen lässt.



Der 58-jährige Franzose Alain Favey ist seit Anfang Februar neuer Markenchef von Peugeot.

gestrichelt die Geschäfts-Chancen haben. Das ist der unternehmerische Spirit, der von der neuen Stellantis-Führung gestrahlt ist. Wie sich das beim alten Vorstand manifestiert, wird sich erst noch zeigen.

Peugeot ist konservativer. Neben Fiat war die Nummer zwei und befindet sich anders als viele andere Stellantis-Marken in Aufholspur. Im Wert dürfte das Branding haben. Die Marke Peugeot ist eine sehr wertvolle für den Konzern. Wir sorgen für 20 Prozent der Volumina weltweit, in Europa sind es 30 Prozent. Es gibt einen Erfolg für Stellantis ohne Erfolg für Peugeot.

Andersherum profitieren wir sehr von den Synergien. Mit unserer Multi-Engine-Plattform sind wir sehr flexibel und werden es auch weiterhin bleiben. Die Kunden können bei uns verschiedensten Lösungen wählen. Das gibt uns Luft, keine überflüssigen Entscheidungen zu treffen.

Die sprechen die europäischen Rahmenbedingungen und die neuen amerikanischen Motoren an. Diese Neuentwicklungen dürfte Ihnen der Service bemerkbar sein?

Konkurrenz besteht die Geschäft, und ich bin froh, dass der Markt konkurrenzfähig ist. Aber natürlich ist die strategische Anforderung, die Welt nicht zu verlieren. Peugeot als Marke verfügt jedoch über einen Wert, von dem viele andere nur träumen können.

Wir müssen uns konsequent auf unsere französischen Wurzeln besinnen, unser Ethos ist ein wichtiger Bestandteil. Die Modellpalette lässt Raum, um auf Änderungen am Markt und die Rahmenbedingungen angemessen reagieren zu können. Die konservativen Synergien und die stabilen Vertriebsstrukturen sind weitere Pluspunkte, die sich anders und mehr aufbauen müssen.

Der Fokus nach Stellantis ist ein grosser Vorteil. Die Synergien sind ein grosser Vorteil. Die Synergien sind ein grosser Vorteil. Die Synergien sind ein grosser Vorteil.

Die Synergien sind ein grosser Vorteil. Die Synergien sind ein grosser Vorteil. Die Synergien sind ein grosser Vorteil.

FAHR: Am 8. Juni Day After Day haben Sie gesagt, dass Peugeot bereit sei, dieses Jahr mit voller Kraft durchzustarten. Was ist damit konkret gemeint? Alain Favey: Die vergangenen Jahre können uns sehr zurecht. In Europa war der 200 der meistverkaufte Elektroauto im B-Segment, und auch bei den besten Elektrofahrzeugen sind wir führend. Peugeot verfügt über eine sehr breite Palette, die sehr modern ist, mit ihrer Technologie überzeugt und auch sehr Design hat und Eigenständigkeit aufweist. Aber natürlich ist nicht alles perfekt. Das wollen wir nun systematisch und nachhaltig angehen.

Die gibt keinen Erfolg für Stellantis ohne Erfolg für Peugeot.

Stellantis verfügt über Synergien, die ein grosser Vorteil sind.

Die Synergien sind ein grosser Vorteil. Die Synergien sind ein grosser Vorteil. Die Synergien sind ein grosser Vorteil.



Die Modellvielfalt und die Tradition identifiziert der neue Peugeot-CEO Alain Favey als grösstes Gut der Traditionsmarke aus Sochaux, das lediglich 15 Kilometer von der Schweizer Grenze entfernt liegt.

um einen Charakter zu geben. Sagen wir bald Modelle wie eine kleine GT-Hatchback oder einen elektrischen R22?

Wollen die neue Peugeot, kann ich noch nicht sagen, dafür ist es noch zu früh. Wichtig ist, den heutigen Kontakt mit dieser Marke grossen Markenwert zu haben. Das ist ein grosses Ziel. Die Marke ist ein wichtiger Bestandteil für die Gestaltung der Marke in Zukunft. Deshalb werden wir auch so schnell wie möglich den R22 GT zurückbringen. Es wird zeigen, dass die Marke langfristig für noch mehr Fahrspaß steht und so die Brücke zwischen der Vergangenheit und der Gegenwart eines dem Motorsport und der Strasse schlägt. Fast steht, dass gerade die Elektroantriebe ein Raum für solche Dinge sind. Ein Beispiel dafür sind auch die drei erst vorgestellten Dual-Motor-Versionen von e-2008 und e-2008 mit Allradantrieb und 325 PS.

Die Überführung der Antriebstechnik ist bei Peugeot ein grosser Vorteil. Die Synergien sind ein grosser Vorteil. Die Synergien sind ein grosser Vorteil.

Die Synergien sind ein grosser Vorteil. Die Synergien sind ein grosser Vorteil. Die Synergien sind ein grosser Vorteil.

Die Synergien sind ein grosser Vorteil. Die Synergien sind ein grosser Vorteil. Die Synergien sind ein grosser Vorteil.

Die Synergien sind ein grosser Vorteil. Die Synergien sind ein grosser Vorteil. Die Synergien sind ein grosser Vorteil.

nachhaltig verfügen, denn es gibt ein rechtlich weniger als einen Planer. Das ist die Pflicht nur nicht bereit ist, die Rahmenbedingungen etwas anpassen und um mehr Luft zu geben, ist wichtig. Denn noch einmal: Die Kundenschaft ist nicht überall bereit, den Weg so schnell zu gehen, wie wir uns das wünschen. Letztendlich sind wir alle froh, wenn wir gemeinsamen Bedingungen schaffen können, damit wir die Ziele erreichen.

Die Synergien sind ein grosser Vorteil. Die Synergien sind ein grosser Vorteil. Die Synergien sind ein grosser Vorteil.

Die Synergien sind ein grosser Vorteil. Die Synergien sind ein grosser Vorteil. Die Synergien sind ein grosser Vorteil.

Die Synergien sind ein grosser Vorteil. Die Synergien sind ein grosser Vorteil. Die Synergien sind ein grosser Vorteil.

Die Synergien sind ein grosser Vorteil. Die Synergien sind ein grosser Vorteil. Die Synergien sind ein grosser Vorteil.

In Deutschland hat man gesehen, was Fordern können können. Das hat einen enormen Wert, der lokale Händler spielt eine grosse Rolle. Aber es ist auch kein Geheimnis, dass wir das Agentenmodell in einigen Ländern testen. Eine gute und sinnvolle Mischung, die auch optimal ergänzt werden kann.

Die Synergien sind ein grosser Vorteil. Die Synergien sind ein grosser Vorteil. Die Synergien sind ein grosser Vorteil.

Die Synergien sind ein grosser Vorteil. Die Synergien sind ein grosser Vorteil. Die Synergien sind ein grosser Vorteil.

Die Synergien sind ein grosser Vorteil. Die Synergien sind ein grosser Vorteil. Die Synergien sind ein grosser Vorteil.

Die Synergien sind ein grosser Vorteil. Die Synergien sind ein grosser Vorteil. Die Synergien sind ein grosser Vorteil.

Form eines Händlers, der nach auch nach einem Kauf kommt. Das hat einen enormen Wert, der lokale Händler spielt eine grosse Rolle. Aber es ist auch kein Geheimnis, dass wir das Agentenmodell in einigen Ländern testen. Eine gute und sinnvolle Mischung, die auch optimal ergänzt werden kann.

Die Synergien sind ein grosser Vorteil. Die Synergien sind ein grosser Vorteil. Die Synergien sind ein grosser Vorteil.

Die Synergien sind ein grosser Vorteil. Die Synergien sind ein grosser Vorteil. Die Synergien sind ein grosser Vorteil.

Die Synergien sind ein grosser Vorteil. Die Synergien sind ein grosser Vorteil. Die Synergien sind ein grosser Vorteil.

Die Synergien sind ein grosser Vorteil. Die Synergien sind ein grosser Vorteil. Die Synergien sind ein grosser Vorteil.

Wir glauben, dass wir mit dem e-2008 auch in Sinne der vorher erwähnten Positionierung bereits ein sehr gutes Angebot haben. Das passt gut angenommen wird. So gesehen sind wir gar nicht weit weg von einer zweiten Marke.

Die Synergien sind ein grosser Vorteil. Die Synergien sind ein grosser Vorteil. Die Synergien sind ein grosser Vorteil.

Die Synergien sind ein grosser Vorteil. Die Synergien sind ein grosser Vorteil. Die Synergien sind ein grosser Vorteil.

Die Synergien sind ein grosser Vorteil. Die Synergien sind ein grosser Vorteil. Die Synergien sind ein grosser Vorteil.

Die Synergien sind ein grosser Vorteil. Die Synergien sind ein grosser Vorteil. Die Synergien sind ein grosser Vorteil.

MARKTZAHLN

# Doppelt gebeutelt

### Die Corona-Auswirkungen zeigen sich zusehends in den Schweizer Absatzzahlen. Im ersten Quartal beträgt der Rückgang 23,1 Prozent. Zudem droht die Verfehlung der CO<sub>2</sub>-Ziele.

Nachdem die Corona-Pandemie nach und nach abgeklungen ist, zeigt sich in den Schweizer Absatzzahlen ein deutliches Absinken. Im ersten Quartal 2025 sinkt der Verkauf von Neuwagen um 23,1 Prozent gegenüber dem ersten Quartal 2024. Dies ist ein deutliches Zeichen für die Auswirkungen der Pandemie auf den Schweizer Automobilmarkt. Zudem droht die Verfehlung der CO<sub>2</sub>-Ziele, da die Produktion von Neuwagen in China aufgrund der Corona-Pandemie stark zurückgegangen ist. Dies führt zu einer Verringerung der Produktion von Neuwagen in China, was wiederum zu einer Verringerung der Produktion von Neuwagen in der Schweiz führt.



Produktionswerke rund um die Welt stehen infolge der Corona-Pandemie still, die Fabriken sind derzeit fast leer. Foto: Mercedes-Benz

Auch die Nachfrage nach Neuwagen ist zurückgegangen. Dies ist ein deutliches Zeichen für die Auswirkungen der Pandemie auf den Schweizer Automobilmarkt. Zudem droht die Verfehlung der CO<sub>2</sub>-Ziele, da die Produktion von Neuwagen in China aufgrund der Corona-Pandemie stark zurückgegangen ist. Dies führt zu einer Verringerung der Produktion von Neuwagen in China, was wiederum zu einer Verringerung der Produktion von Neuwagen in der Schweiz führt.

Nach einer anhaltend hohen Produktion im ersten Quartal 2024 sinkt der Verkauf von Neuwagen im ersten Quartal 2025 um 23,1 Prozent gegenüber dem ersten Quartal 2024. Dies ist ein deutliches Zeichen für die Auswirkungen der Pandemie auf den Schweizer Automobilmarkt. Zudem droht die Verfehlung der CO<sub>2</sub>-Ziele, da die Produktion von Neuwagen in China aufgrund der Corona-Pandemie stark zurückgegangen ist. Dies führt zu einer Verringerung der Produktion von Neuwagen in China, was wiederum zu einer Verringerung der Produktion von Neuwagen in der Schweiz führt.

Einige Hersteller haben die Produktion von Neuwagen in China aufgrund der Corona-Pandemie stark zurückgegangen. Dies führt zu einer Verringerung der Produktion von Neuwagen in China, was wiederum zu einer Verringerung der Produktion von Neuwagen in der Schweiz führt.

Insbesondere Modelle wie in China auch für die Schweiz beliebt sind, wie zum Beispiel die VW Golf. Die Produktion von Neuwagen in China ist aufgrund der Corona-Pandemie stark zurückgegangen. Dies führt zu einer Verringerung der Produktion von Neuwagen in China, was wiederum zu einer Verringerung der Produktion von Neuwagen in der Schweiz führt.

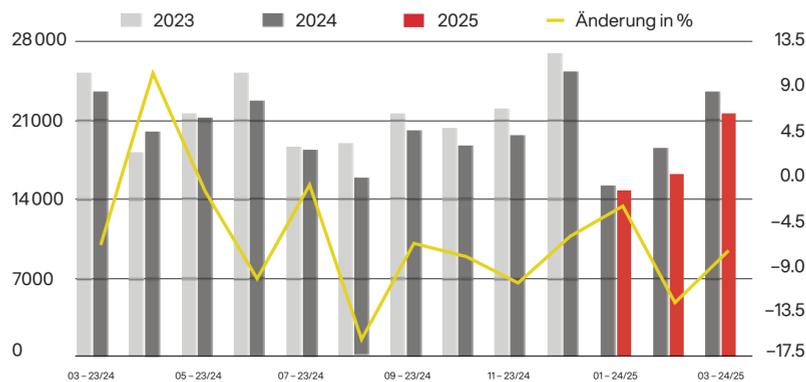
## GESAMTMARKT IM JAHRESVERGLEICH

### Kein Aufschwung

Das Jahr startet erneut schlecht – zum wiederholten Mal

Der Schweizer Automobilmarkt darbt seit der Corona-Pandemie weiter. Der erneut drastische Sinkflug der ersten zwei Monate konnte zwar vorerst gestoppt werden, im Vergleich zu den Vorjahreswerten fallen die Zahlen aber noch immer deutlich tiefer aus. Probleme bereitet die geringe Kaufkraft – zunehmend vor allem für Elektroautos. Noch höhere Strafzahlungen infolge

des möglichen Verpassens der CO<sub>2</sub>-Ziele sind für kommendes Jahr kaum noch abzuwenden. Die Immatrikulationszahlen der vergangenen 13 Monate zeigen deutlich, dass sich der Gesamtmarkt weiter in einem deutlichen Minus befindet – die 21690 Neuzulassungen im März sind kein Vergleich zu den 28958 Neuzulassungen im März 2019, dem letzten Vor-Corona-Jahr. ■ CHE



Der Schweizer Automarkt ist weiterhin im Sinkflug, die monatlichen Absatzzahlen nehmen kontinuierlich ab. Quelle: auto-schweiz, ASTRA/MOFIS

## Immatriculationen neuer Personenwagen des laufenden Jahres (CH/FL)

| Marken         | Marktanteil in % |          |          |          |        | Marktanteil in % |           |           |           |        | Rang* |
|----------------|------------------|----------|----------|----------|--------|------------------|-----------|-----------|-----------|--------|-------|
|                | Mai 2025         | Mai 2024 | Mai 2025 | Mai 2024 | +/- %  | Kum. 2025        | Kum. 2024 | Kum. 2025 | Kum. 2024 | +/- %  |       |
| Alfa Romeo     | 0.2              | 0.3      | 44       | 69       | -36.2  | 0.4              | 0.4       | 364       | 356       | -0.3   | 32    |
| Alpine         | 0.2              | 0.1      | 47       | 11       | 327.3  | 0.2              | 0.1       | 138       | 57        | 142.1  | 37    |
| Aston Martin   | 0.1              | 0.1      | 11       | 23       | -52.2  | 0.1              | 0.1       | 72        | 86        | -16.3  | 41    |
| Audi           | 7.1              | 7.7      | 1426     | 1628     | -12.4  | 7.5              | 6.6       | 6864      | 6465      | 6.2    | 5     |
| BMW            | 9.8              | 10.7     | 1954     | 2273     | -14.0  | 9.9              | 9.5       | 9051      | 9380      | -3.5   | 1     |
| BMW Alpina     | 0.0              | 0.0      | 5        | 7        | -28.6  | 0.0              | 0.0       | 28        | 33        | -15.2  | 43    |
| Cadillac       | 0.0              | 0.1      | 3        | 17       | -82.4  | 0.0              | 0.0       | 28        | 29        | -3.4   | 43    |
| Citroën        | 0.8              | 1.3      | 160      | 287      | -44.3  | 1.0              | 1.3       | 898       | 1241      | -27.6  | 25    |
| Dacia          | 3.4              | 3.0      | 672      | 645      | 4.2    | 3.6              | 3.4       | 3244      | 3303      | -1.8   | 10    |
| DS Automobiles | 0.1              | 0.1      | 21       | 30       | -30.0  | 0.1              | 0.1       | 106       | 143       | -25.9  | 39    |
| Fiat           | 0.5              | 1.3      | 108      | 267      | -59.6  | 0.6              | 1.8       | 512       | 1725      | -70.3  | 29    |
| Ford           | 2.6              | 2.8      | 522      | 595      | -12.3  | 2.8              | 3.3       | 2575      | 3233      | -20.4  | 13    |
| Genesis        | 0.2              | 0.1      | 39       | 19       | 105.3  | 0.1              | 0.1       | 119       | 145       | -17.9  | 38    |
| Honda          | 1.6              | 1.3      | 310      | 277      | 11.9   | 1.1              | 1.6       | 1019      | 1548      | -34.2  | 22    |
| Hyundai        | 4.2              | 3.6      | 830      | 776      | 7.0    | 4.3              | 3.5       | 3945      | 3447      | 14.4   | 8     |
| Jaguar         | 0.1              | 0.2      | 17       | 36       | -52.8  | 0.1              | 0.1       | 97        | 145       | -33.1  | 40    |
| Jeep           | 0.3              | 0.3      | 66       | 68       | -2.9   | 0.4              | 0.5       | 372       | 492       | -24.4  | 31    |
| KGM/SsangYong  | 0.2              | 0.3      | 42       | 57       | -26.3  | 0.2              | 0.2       | 171       | 230       | -25.7  | 36    |
| Kia            | 2.8              | 2.8      | 565      | 606      | -6.8   | 2.9              | 2.8       | 2632      | 2710      | -2.9   | 12    |
| Land Rover     | 1.0              | 1.1      | 198      | 229      | -13.5  | 1.1              | 1.1       | 1007      | 1118      | -9.9   | 23    |
| Leapmotor      | 0.2              | -        | 46       | -        | -      | 0.2              | -         | 217       | -         | -      | 35    |
| Lexus          | 0.4              | 0.5      | 72       | 96       | -25.0  | 0.3              | 0.4       | 313       | 395       | -20.8  | 33    |
| Maserati       | 0.1              | 0.2      | 21       | 52       | -59.6  | 0.1              | 0.2       | 70        | 158       | -55.7  | 42    |
| Mazda          | 1.0              | 2.7      | 203      | 583      | -65.2  | 1.5              | 1.9       | 1378      | 1874      | -26.5  | 20    |
| Mercedes-Benz  | 7.8              | 8.1      | 1566     | 1727     | -9.3   | 7.7              | 7.8       | 7065      | 7724      | -8.5   | 4     |
| MG             | 0.9              | 0.1      | 184      | 29       | 534.5  | 1.1              | 0.0       | 996       | 41        | 2329.3 | 24    |
| Mini           | 2.0              | 1.5      | 394      | 319      | 23.5   | 1.8              | 1.4       | 1664      | 1343      | 23.9   | 18    |
| Mitsubishi     | 0.6              | 0.9      | 126      | 194      | -35.1  | 0.7              | 1.2       | 624       | 1183      | -47.3  | 27    |
| Nissan         | 0.2              | 0.5      | 41       | 109      | -62.4  | 1.9              | 1.2       | 1752      | 1184      | 48.0   | 17    |
| Opel           | 1.5              | 1.2      | 305      | 259      | 17.8   | 1.3              | 1.6       | 1223      | 1558      | -21.5  | 21    |
| Peugeot        | 2.3              | 1.9      | 451      | 413      | 9.2    | 2.4              | 2.1       | 2227      | 2065      | 7.8    | 14    |
| Polestar       | 0.7              | 0.2      | 130      | 36       | 261.1  | 0.5              | 0.1       | 457       | 127       | 259.8  | 30    |
| Porsche        | 2.3              | 2.8      | 452      | 597      | -24.3  | 2.4              | 2.8       | 2204      | 2750      | -19.9  | 15    |
| Renault        | 4.1              | 4.1      | 820      | 868      | -5.5   | 4.1              | 3.1       | 3786      | 3030      | 25.0   | 9     |
| Seat/Cupra     | 5.5              | 3.9      | 1104     | 824      | 34.0   | 4.4              | 3.8       | 4037      | 3730      | 8.2    | 7     |
| Skoda          | 10.0             | 9.5      | 2000     | 2010     | -0.5   | 9.2              | 9.1       | 8420      | 8954      | -6.0   | 3     |
| Smart          | 0.5              | 0.3      | 98       | 73       | 34.2   | 0.3              | 0.4       | 283       | 390       | -27.4  | 34    |
| Subaru         | 0.7              | 0.5      | 131      | 108      | 21.3   | 0.6              | 0.6       | 520       | 621       | -16.3  | 28    |
| Suzuki         | 1.5              | 2.3      | 308      | 493      | -37.5  | 1.7              | 1.9       | 1581      | 1826      | -13.4  | 19    |
| Tesla          | 2.2              | 2.5      | 449      | 521      | -13.8  | 2.1              | 4.3       | 1914      | 4235      | -54.8  | 16    |
| Toyota         | 4.9              | 4.2      | 971      | 892      | 8.9    | 4.9              | 5.5       | 4508      | 5455      | -17.4  | 6     |
| Volkswagen     | 10.8             | 10.3     | 2148     | 2193     | -2.1   | 9.9              | 9.5       | 9000      | 9382      | -4.1   | 2     |
| Volvo          | 3.3              | 3.9      | 666      | 821      | -18.9  | 3.3              | 3.9       | 2995      | 3804      | -21.3  | 11    |
| Diverse        | 1.2              | 0.6      | 243      | 128      | 89.8   | 0.9              | 0.8       | 847       | 805       | 5.2    | 26    |
| Total          | 100.0            | 100.0    | 19696    | 21265    | -6.1   | 100.0            | 100.0     | 91323     | 98529     | -7.3   |       |
| 4x4            | 49.8             | 52.1     | 9943     | 11070    | -10.2  | 50.6             | 52.6      | 46231     | 51852     | -10.8  |       |
| Benzin         | 24.6             | 32.4     | 4913     | 6881     | -28.6  | 25.4             | 32.4      | 23152     | 31903     | -27.4  |       |
| Diesel         | 6.9              | 11.5     | 1386     | 2440     | -43.2  | 7.5              | 10.1      | 6828      | 9969      | -31.5  |       |
| HEV + MHEV     | 36.0             | 31.0     | 7189     | 6595     | 9.0    | 37.0             | 31.1      | 33767     | 30652     | 10.2   |       |
| PHEV** + REX   | 11.5             | 8.4      | 2304     | 1779     | 29.5   | 10.1             | 9.0       | 9179      | 8821      | 4.1    |       |
| BEV            | 20.9             | 16.8     | 4177     | 3568     | 17.1   | 20.1             | 17.4      | 18390     | 17171     | 7.1    |       |
| CNG            | -                | 0.0      | -        | 1        | -100.0 | 0.0              | 0.0       | 1         | 4         | -75.0  |       |
| Wasserstoff    | -                | -        | -        | -        | -      | 0.0              | 0.0       | 3         | 8         | -62.5  |       |
| Diverse        | -                | 0.0      | -        | 1        | -100.0 | 0.0              | 0.0       | 3         | 1         | 200.0  |       |
| Summe Übrige   | 68.5             | 56.2     | 13670    | 11944    | 14.5   | 67.2             | 57.5      | 61343     | 56657     | 8.3    |       |

Quelle: auto-schweiz, ASTRA/MOFIS, Stand Januar-Mai 2025. \* Die Rangierung beruht auf den kumulierten Zahlen 2025. \*\*PHEV inkl. Parallel-, ohne Direktimport.

## MODELLSTATISTIK

### VW zurück auf Spitzenplatz

Für VW startet das Jahr gut, für E-Autos eher schlecht.



Das Model Y war lange das beliebteste Auto der Schweiz. Das ist nun anders. Foto: Tesla

Im schwächelnden Gesamtmarkt ist VW zwar nach wie vor unangefochtener Leader, auch wenn der Vorsprung auf die Konkurrenz – allen voran Skoda, Mercedes und BMW – stetig kleiner wird. In den Zehnerjahren hatte VW unangefochten die beliebtesten Modelle im Portfolio. Zuletzt war dies 2016 mit dem Golf der Fall, wobei Golf und Tiguan auch danach immer wieder auf

dem Podium standen. War danach und vor der Elektromobilität der Skoda Octavia das meistverkaufte Auto der Schweiz, lag die letzten vier Jahre Tesla mit dem Model 3 und zuletzt dreimal dem Model Y in Front. Erstmals liegt nun mit dem Tiguan wieder ein VW in Führung, wohingegen Tesla wie alle Elektroautos (siehe oben) grössere Einbusen hinnehmen muss. ■ CHE

| Modell           | Einheiten |
|------------------|-----------|
| 1. VW Tiguan     | 1751      |
| 2. Mercedes GLC  | 1737      |
| 3. Skoda Kodiaq  | 1639      |
| 4. Audi Q3       | 1486      |
| 5. Tesla Model Y | 1456      |
| 6. Skoda Karoq   | 1453      |
| 7. VW Golf       | 1420      |
| 8. BMW X1        | 1382      |
| 9. Skoda Octavia | 1369      |
| 10. Toyota Yaris | 1289      |
| 11. Skoda Fabia  | 1272      |

Quelle: MOFIS, Stand Januar-Mai 2025





UNSERE PARTNER



# FAHR.

## Die Schweizer Autozeitung

AGENDA

**29. Juni 2025**  
Oldtimertreffen Schwägalp  
9651 Schwägalp  
oldtimertreff-schwaegalp.ch

**29. Juni 2025**  
Bonhams Versteigerung  
1275 Cheserex  
www.cars.bonhams.com

**04.-06. Juli 2025**  
British Classic Car Meeting  
7500 St. Moritz  
www.bbc-stmoritz.com

**05. Juli 2025**  
Oldtimer-Treffen bis 1995  
Enter Technikwelt, Derendingen  
www.enter.ch

**13. Juli 2025**  
Albispüetli Classic Cars & Bikes  
8045 Zürich  
www.albispuetli.ch

**29. Juni 2025**  
Oldtimertreffen Schwägalp  
9651 Schwägalp  
oldtimertreff-schwaegalp.ch

**08.-10. August 2025**  
IntSAAB  
6067 Melchtal  
www.intsaab2025.com



Die berühmte Saab-Ausfahrt führt über die schönsten Pässe der Schweiz. Foto: IntSAAB

**16. August 2025**  
Angel Ride  
8840 Einsiedeln  
www.angelride.ch

**16. August 2025**  
Oldtimer Grand Prix  
5745 Safenwil  
www.oldtimergrandprix.ch

**16.-17. August 2025**  
Oldtimertreff Langenbruck  
4438 Langenbruck  
www.altesblech.ch

**21.-24. August**  
Passione Engadina  
7500 St. Moritz  
www.passione-engadina.ch

**23.-24. August 2025**  
Historischer Bergsprint  
9428 Walzenhausen  
www.bergsprint.ch

**07. September 2025**  
Lägern Classic  
5436 Würenlos  
www.laegern-classic.ch

**13.-14. September 2025**  
Carrada Alpina  
7166 Trun  
oldtimerland-graubuenden.com

**29. Juni 2025**  
Oldtimertreffen Schwägalp  
9651 Schwägalp  
oldtimertreff-schwaegalp.ch

**29. Juni 2025**  
Bonhams Versteigerung  
1275 Cheserex  
www.cars.bonhams.com

**04.-06. Juli 2025**  
British Classic Car Meeting  
7500 St. Moritz  
www.bbc-stmoritz.com

**05. Juli 2025**  
Oldtimer-Treffen bis 1995  
Enter Technikwelt, Derendingen  
www.enter.ch

**13. Juli 2025**  
Albispüetli Classic Cars & Bikes  
8045 Zürich  
www.albispuetli.ch

**29. Juni 2025**  
Oldtimertreffen Schwägalp  
9651 Schwägalp  
oldtimertreff-schwaegalp.ch

**08.-10. August 2025**  
IntSAAB  
6067 Melchtal  
www.intsaab2025.com

**16. August 2025**  
Angel Ride  
8840 Einsiedeln  
www.angelride.ch

**13.-14. September 2025**  
Carrada Alpina  
7166 Trun  
oldtimerland-graubuenden.com



Die Lägern Classic startet auch heuer wieder in Würenlos.

Foto: Lägern Classic

Weil Mobilität die Schweiz bewegt – **FAHR.**

# FAHR.

## Die Schweizer Autozeitung

Nummer 0 | August 2025 | 5 Franken



Ganze 17 Jahre vergingen, bis sich Toyota wieder an eine Supra traufte.  
Mit Erfolg: Die Deutsch-Japanerin wird ihrem Namen gerecht.

### TOYOTA GR SUPRA

Die wurde halt, obwohl sie sich in Europa eigentlich überaus leicht gut verkaufte. Die ersten beiden Supra-Modelle MKII und MKIII basierten auf dem Celica-Unterrahmen ausserhalb von Japan vor allem in den USA für Porsche. Doch der Auflegerfolg blieb zurückgefallen. Das änderte sich mit der MKIV, der Street Supra, dem ersten eigenständigen Modell. Diese Generation hat den grössten Anteil an den bis heute knapp 600.000 verkauften Autos der Marke Weltweit zu haben gelangte die Supra positioniert als MKII, der ersten Generation ab 1982. Bekannt von Firmen wie The Fast and the Furious und Volkswagen wie Road to Speed wurde die Supra MKII immer vermehrt, kräftiger, stärker, 1999 und mehr waren keine Selbstverständlichkeit, der Sechszylinder gab dabei mit einem hohen Turboaufladungsdruck. Das ist, wenn in der Schweiz - vornehmlich

hoffungsvoll, an Budget und möglicherweise Fakten fertig war einer der grössten Tuningclubs der Welt. Doch auch ohne Extravaganza war die Supra bereit, es mit den besten Autos der Welt zu tun. Die Preisgrund 50 Prozent höher als bei der Vorgängerin. Es wurde gezeigt, aber nicht gekauft, was sie heute zum beliebtesten Sammlerstück macht.

17 Jahre vergingen, bis sich Toyota nun wieder an einen Wagen mit dem prestigeträchtigen Namen herantraute. Nach aussergewöhnlichen Erfahrungen der Vergangenheit haben sich die Japaner für die Entwicklung der GR Supra mit 2000 PS zusammengeworfen, die mit dem 2.0 Liter-Motoren-Block in Portugal hatten. Beide haben sie auf der CLM-Plattform, die von 12 über 24 bis hin zum 900 Competition in jeweils jedem Modell mit über

dem besten aufnahmefähigen Energieabgabe-Produktion und Motorblock - oder wie im Fall von 24 und Supra natürlich Hecktrieb. Die MKII gibt es mit breitem Motorblock ab 19000 Franken und dem 2000 PS Sechszylinder ab 19000 Franken.

Dies in Japan auf der Angebot aus München zurückgegriffen wurde, hat auch diese Gründe. Die heute sehr besondere Kombination aus Sechszylinder-Motoren und

TOYOTA GR SUPRA

Herbstmodell war bei der Supra in Arbeit... (text continues)

Der gleiche Schritt... (text continues)

Um eine gute Balance... (text continues)



Die lange Motorhaube verrät, dass darunter ein famoser Reihen-Sechszylinder steckt.



Trotz den kompakten Abmessungen ist das Gewicht der Supra vergleichsweise hoch.



Innen ist die Verwandtschaft zu BMW unübersehbar.



Auch das gestochen scharfe Digitalcockpit stammt aus München.



Stünde nicht das Toyota-Emblem auf dem Lenkrad, man würde sich in einem BMW wähnen - der Qualität ist das sehr zuträglich.



Die Sitze sind sportlich-bequem, ohne in einer der beiden Disziplinen herausragend zu sein.

Table with columns: ANTRIEBSANGEBOT, PREISE, and Ausstattungen. Lists engine options (2.0T, 3.0T) and prices for different trim levels (Sport, Premium, Speed Force).

Table with columns: KONKURRENZ, Audi TTS, BMW Z4 M40i, Alpine A110 S, and Porsche Cayman S. Lists base prices and specifications for these models.

FAZIT \*\*\*\*\*
Antrieb und Vertriebs... (text continues)

Table with columns: ANTRIEB, Treibstoff, Bezeichnung, Position, Zylinder, Hubraum, Verdichtung, Bohrung, Hub, Leistung, Drehmoment, Kraftübertragung, Getriebe, Höchsttempo.

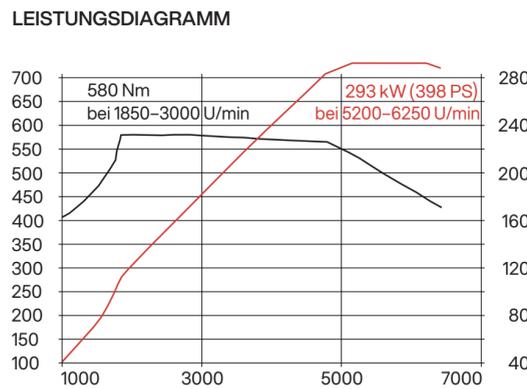


Table with columns: FAHRLEISTUNGEN, Beschleunigung, Verbrauch (WLTP), Durchzug, Bremsweg, and Messbedingungen.

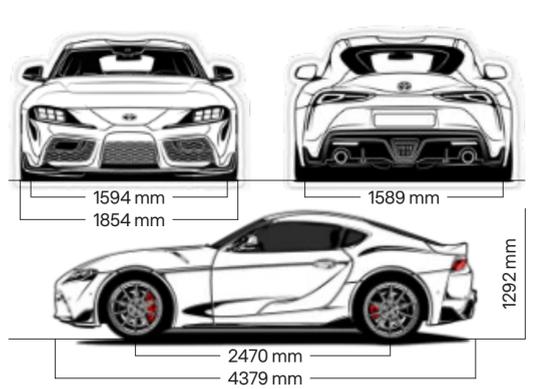
Table with columns: CHASSIS UND GEWICHT, Karosserie, Aufhängung, Bremsen, Leergewicht, Gesamtgewicht, Zuglast, Last Dach/Deichsel, Leistungsgewicht, Gewichtverteilung; and ABMESSUNGEN, Karosserie, Segment, Anzahl Plätze, Aussenmasse, Innenmasse.

... (text continues)

... (text continues)

... (text continues)

... (text continues)







HONDA JAZZ HYBRID

# Verwandlungskünstler

Der japanische Kleinwagen setzt nun ausschliesslich auf die Hybridtechnik. Seine bekannten Stärken verliert er dabei nicht.



Der neue Honda Jazz gibt es fortan nur noch als Hybrid. In der Schweiz will man jährlich rund 1500 Einheiten verkaufen.



Als Crosstar hat der Jazz eine etwas robustere Optik.

Fotos: Honda



Das Cockpit ist modern, wobei Funktionalität und Ergonomie an erster Stelle stehen.

Das Design des neuen Honda Jazz ist ein Paradebeispiel für die japanische Kunst der Verwandlung. Der Kleinwagen, der seit 1982 auf dem Markt ist, hat sich über die Jahre hinweg immer wieder neu erfunden. In der Schweiz wird der Jazz als Smart Car bezeichnet, was sich auf seine kompakte Bauweise und seine hohe Flexibilität bezieht. Der neue Jazz Hybrid ist nun das neueste Mitglied dieser Familie. Er kombiniert die bekannten Stärken des Jazz, wie seine hohe Flexibilität und seine hohe Platzausnutzung, mit der neuen Hybridtechnologie. Das Ergebnis ist ein Kleinwagen, der sowohl in der Stadt als auch auf der Autobahn hervorragend fährt. Der neue Jazz Hybrid ist ein Paradebeispiel für die japanische Kunst der Verwandlung.

**Ausgeklügeltes System**  
Das neue Antriebssystem des Jazz ist ein Paradebeispiel für die japanische Kunst der Verwandlung. Es kombiniert die bekannten Stärken des Jazz, wie seine hohe Flexibilität und seine hohe Platzausnutzung, mit der neuen Hybridtechnologie. Das Ergebnis ist ein Kleinwagen, der sowohl in der Stadt als auch auf der Autobahn hervorragend fährt. Der neue Jazz Hybrid ist ein Paradebeispiel für die japanische Kunst der Verwandlung.

Das neue Antriebssystem des Jazz ist ein Paradebeispiel für die japanische Kunst der Verwandlung. Es kombiniert die bekannten Stärken des Jazz, wie seine hohe Flexibilität und seine hohe Platzausnutzung, mit der neuen Hybridtechnologie. Das Ergebnis ist ein Kleinwagen, der sowohl in der Stadt als auch auf der Autobahn hervorragend fährt. Der neue Jazz Hybrid ist ein Paradebeispiel für die japanische Kunst der Verwandlung.

Das neue Antriebssystem des Jazz ist ein Paradebeispiel für die japanische Kunst der Verwandlung. Es kombiniert die bekannten Stärken des Jazz, wie seine hohe Flexibilität und seine hohe Platzausnutzung, mit der neuen Hybridtechnologie. Das Ergebnis ist ein Kleinwagen, der sowohl in der Stadt als auch auf der Autobahn hervorragend fährt. Der neue Jazz Hybrid ist ein Paradebeispiel für die japanische Kunst der Verwandlung.

Das neue Antriebssystem des Jazz ist ein Paradebeispiel für die japanische Kunst der Verwandlung. Es kombiniert die bekannten Stärken des Jazz, wie seine hohe Flexibilität und seine hohe Platzausnutzung, mit der neuen Hybridtechnologie. Das Ergebnis ist ein Kleinwagen, der sowohl in der Stadt als auch auf der Autobahn hervorragend fährt. Der neue Jazz Hybrid ist ein Paradebeispiel für die japanische Kunst der Verwandlung.

## NEWS

**Audi Produktion verschoben**  
Die Produktion der neuen Audi Modelle wird voraussichtlich im Herbst 2025 beginnen. Die Produktion der neuen Audi Modelle wird voraussichtlich im Herbst 2025 beginnen. Die Produktion der neuen Audi Modelle wird voraussichtlich im Herbst 2025 beginnen.

**Lease Neue Modelle**  
Die neuen Audi Modelle sind nun auch als Leasingoptionen verfügbar. Die neuen Audi Modelle sind nun auch als Leasingoptionen verfügbar. Die neuen Audi Modelle sind nun auch als Leasingoptionen verfügbar.

**Neues Sportwagen Paket**  
Das neue Audi Sportwagen Paket ist nun auch als Leasingoptionen verfügbar. Das neue Audi Sportwagen Paket ist nun auch als Leasingoptionen verfügbar. Das neue Audi Sportwagen Paket ist nun auch als Leasingoptionen verfügbar.

**Smart Einstiegsmodell**  
Das neue Audi Einstiegsmodell ist nun auch als Leasingoptionen verfügbar. Das neue Audi Einstiegsmodell ist nun auch als Leasingoptionen verfügbar. Das neue Audi Einstiegsmodell ist nun auch als Leasingoptionen verfügbar.

**Wahlkreis Deal mit Fiat**  
Der neue Audi Deal mit Fiat ist nun auch als Leasingoptionen verfügbar. Der neue Audi Deal mit Fiat ist nun auch als Leasingoptionen verfügbar. Der neue Audi Deal mit Fiat ist nun auch als Leasingoptionen verfügbar.

RENAULT RAFALE



Die Fastback-Silhouette, die lange Motorhaube und die aufrecht stehende Front verleihen dem Renault Rafale viel sportliche Eleganz.



Das Heck ist kurz und im Vergleich zur Front leicht erhöht.

Fotos: Renault



Die Transparenz des sich nicht öffnen lassenden Glasdachs lässt sich verstellen.

# Mit allen Wassern gewaschen

Der Rafale ist komplett neu und trotzdem altbekannt. Sein Mix markiert den Startschuss für die neue Renault-Designsprache.

«Wir wollten uns neu und wieder hoch heben», schreibt Renault auf ihrer Website. Das ist ein kurzer Auszug aus der Geschichte und der Visionen, die der neue Renault Sport-Fahrer trägt. Renault wird die sportliche Beziehung mit der Aerodynamik, die sich in neuen SUV-Cockpits und im Stromlinienverlauf ausdrückt. Tatsächlich ist der Rafale eine Mischung aus verschiedenen Renault-Modellen und

insgesamt Startschuss für die neue Designsprache der Franzosen. Mit einer Länge von 4,71 Metern ergibt er die Arkade nach oben im SUV-Bereich. Der Abstand von 2,74 Metern überbrückt die Rafale vom GMF-CD-Platz. Der neue Rafale ist ein Paradebeispiel für die neue Renault-Designsprache. Der neue Rafale ist ein Paradebeispiel für die neue Renault-Designsprache.

Das neue Cockpit ist ein Paradebeispiel für die neue Renault-Designsprache. Das neue Cockpit ist ein Paradebeispiel für die neue Renault-Designsprache. Das neue Cockpit ist ein Paradebeispiel für die neue Renault-Designsprache.

Das neue Cockpit ist ein Paradebeispiel für die neue Renault-Designsprache. Das neue Cockpit ist ein Paradebeispiel für die neue Renault-Designsprache. Das neue Cockpit ist ein Paradebeispiel für die neue Renault-Designsprache.

Das neue Cockpit ist ein Paradebeispiel für die neue Renault-Designsprache. Das neue Cockpit ist ein Paradebeispiel für die neue Renault-Designsprache. Das neue Cockpit ist ein Paradebeispiel für die neue Renault-Designsprache.

## NIO ET5 TOURING Elektrokombi für Europa

Die Chinesen machen den Anfang und bringen als erste einen Elektrokombi zu uns.

Die Nio ET5 Touring ist ein Paradebeispiel für die neue Nio-Designsprache. Die Nio ET5 Touring ist ein Paradebeispiel für die neue Nio-Designsprache. Die Nio ET5 Touring ist ein Paradebeispiel für die neue Nio-Designsprache.

Die Nio ET5 Touring ist ein Paradebeispiel für die neue Nio-Designsprache. Die Nio ET5 Touring ist ein Paradebeispiel für die neue Nio-Designsprache. Die Nio ET5 Touring ist ein Paradebeispiel für die neue Nio-Designsprache.

Die Nio ET5 Touring ist ein Paradebeispiel für die neue Nio-Designsprache. Die Nio ET5 Touring ist ein Paradebeispiel für die neue Nio-Designsprache. Die Nio ET5 Touring ist ein Paradebeispiel für die neue Nio-Designsprache.



E-Kombis gibt es in Europa noch keine. Das ändert der Nio ET5 Touring nun. Foto: Nio

HYUNDAI IONIQ 6 N

# Niemals nur fahren

Hyundai macht am Festival of Speed erneut ernst. Nachdem in jüngster Vergangenheit immer wieder wunderbare Konzeptautos den Hillclimb hochgejagt wurden, folgt nun nicht nur der kompetitivste Hyundai aller Zeiten, sondern eine Ansage an die gesamte Industrie.



## In nur vier Jahren vom nerdigen Aussenseiter zum ernstzunehmenden Supersportler

### TECHNISCHE DATEN

|                             |                         |                             |
|-----------------------------|-------------------------|-----------------------------|
| Akku: Lithium-Ionen, 84 kWh | System: 770 Nm          | Radstand: 2965 mm           |
| Ladeleistung AC: 11 kW      | Boost: 478 kW (650 PS)  | Bereifung: 275/35 R20       |
| Ladeleistung DC: 260 kW     | 0–100 km/h: 3.2 s       | Bremse v.: 4 Kolben, 400 mm |
| Ladung DC (10–80%): 18 min  | Höchsttempo: 257 km/h   | Bremse h.: 1 Kolben, 360 mm |
| Motor vorne: Synchronmotor  | Verbrauch: k.A.         | c <sub>w</sub> -Wert: 0.27  |
| Leistung: 166 kW (226 PS)   | Reichweite (WLTP): k.A. | Kofferraum: 401 l           |
| Motor hinten: Synchronmotor | Länge: 4935 mm          | Gewichte: k.A.              |
| Leistung: 282 kW (383 PS)   | Breite: 1940 mm         | Preis: k.A.                 |
| System: 448 kW (609 PS)     | Höhe: 1495 mm           | Verfügbarkeit: ab 2026      |



Die Studie wurde zwar bereits 2022 gezeigt, dass die Serienversion dann aber quasi exakt so Anfang 2026 kommen wird, überrascht dann schon unheimlich. Einziger deutlicher Unterschied: RN22e basierte auf dem Vorfacelift, weshalb die kantigen Scheinwerfer grimmig über dem breitgezogenen Maul thronen. Mit dem kürzlich erfolgten Facelift der Normal-

version erhält der N nun die etwas generisch wirkenden Tagfahrleuchten und die integrierten Hauptscheinwerfer unterhalb. Zwar sind die hinteren Kotflügel nicht ganz so weit ausgestellt, gegenüber der Studie bleibt ansonsten jedoch fast alles erhalten. Aus dem Kofferraumdeckel ragt ein riesiger Heckspoiler mit Schwanenhalsaufhängung, der

es mit den angekündigten Anbauteilen dann von Haus aus auch in Carbon gibt.

Dass der Ioniq 6 N nicht nur auf dicke Hose macht, zeigen die Schwestermodelle. Das Facelift überzeugt mit einer guten Verarbeitung bei nach wie vor üppigen Platzverhältnissen, der 5 N zeigt, was auf der Performanceseite möglich ist. Die Fahrparameter

lassen sich nach Belieben zusammenstellen, wie es in dieser Fülle derzeit kein anderer Hersteller zulässt. Es gibt das simulierte Doppelkupplungsgetriebe, den künstlichen Sound und Schaltlichter, die direkt in die Ambientebeleuchtung integriert sind. Das passt perfekt zum Motto «Never just drive», das die N-Fahrzeuge nicht bis zur letz-

ten Konsequenz perfekt, dafür aber nie langweilig macht. Die 800-Volt-Architektur liefert die Basis, für ein besseres Thermomanagement kümmert sich neu ein 7-kW-System. Der Akku ist etwas grösser, in fünf Minuten sollen 100 Kilometer nachgeladen werden. Preise sind noch nicht kommuniziert, sollten aber bei 80.000 Franken starten. ■ CHE



Die spezifischen Pirelli-P-Zero-Reifen sorgen für fantastischen Grip, beispielsweise auf dem Hillclimb in Goodwood. Hinten thront prominent ein Schwanenhals-Flügel, auf Wunsch sogar von Haus aus in Vollcarbon.



Das Cockpit orientiert sich am Facelift des Ioniq 6. Nicht fehlen dürfen natürlich die vielen N-Zusatzknöpfe. Die Ambientebeleuchtung ist mit dem Bordsystem vernetzt, sodass sie etwa als Schaltblitz fungiert. Fotos: Hyundai



FORD EXPLORER



Das Ford-Logo wurde leicht modifiziert und der Explorer-Schriftzug wird prominent in Szene gesetzt. Designtechnisch macht der Plattformbruder vom VW ID.4 einen durchaus eigenständigen Eindruck. Fotos: Ford

# Auf kleiner Erkundungstour

Das Abenteuer-SUV schrumpft und wird elektrisch. Trotz bekannter Basis gibt es viel zu entdecken.

Zugespitzt. Das ist die erste Idee, die mir eintritt, wenn ich den Ford Explorer sehe. Das SUV ist ein kleinerer Bruder des bekannten SUV. Es ist ein kleinerer Bruder, der die gleiche DNA hat, die den Explorer ausmacht. Es ist ein kleinerer Bruder, der die gleiche DNA hat, die den Explorer ausmacht. Es ist ein kleinerer Bruder, der die gleiche DNA hat, die den Explorer ausmacht.



Die Leuchten wurden aussen platziert, um das Auto optisch breiter zu machen.



Der Bildschirm für das Infotainmentsystem lässt sich neigen. Dahinter verbirgt sich ein abschliessbares Staufach. Den modularen Mittelunnel nennt Ford Mega Console.

Zurück zum Explorer. Der Explorer ist ein kleinerer Bruder des bekannten SUV. Es ist ein kleinerer Bruder, der die gleiche DNA hat, die den Explorer ausmacht. Es ist ein kleinerer Bruder, der die gleiche DNA hat, die den Explorer ausmacht.

Die Aussage ist richtig - auf alle Fälle selbstbewusst. Das erste statische Eindruck nach einem so abstrakten Design ist ein... Die Aussage ist richtig - auf alle Fälle selbstbewusst. Das erste statische Eindruck nach einem so abstrakten Design ist ein...

Formgestaltung ist markant und charakteristisch. Die Frontpartie ist die Frontpartie, die den Explorer ausmacht. Es ist ein kleinerer Bruder, der die gleiche DNA hat, die den Explorer ausmacht.

Logo, ein grosser Explorer-Schriftzug. Auf der Seite ist der Explorer ein kleinerer Bruder des bekannten SUV. Es ist ein kleinerer Bruder, der die gleiche DNA hat, die den Explorer ausmacht.

Das Interieur ist ein kleinerer Bruder des bekannten SUV. Es ist ein kleinerer Bruder, der die gleiche DNA hat, die den Explorer ausmacht. Es ist ein kleinerer Bruder, der die gleiche DNA hat, die den Explorer ausmacht.

Das Interieur ist ein kleinerer Bruder des bekannten SUV. Es ist ein kleinerer Bruder, der die gleiche DNA hat, die den Explorer ausmacht. Es ist ein kleinerer Bruder, der die gleiche DNA hat, die den Explorer ausmacht.

Das Interieur ist ein kleinerer Bruder des bekannten SUV. Es ist ein kleinerer Bruder, der die gleiche DNA hat, die den Explorer ausmacht. Es ist ein kleinerer Bruder, der die gleiche DNA hat, die den Explorer ausmacht.