



# MOBILITY

Das Ostschweizer Magazin für mobile Lösungen

LEADER

Seite 4

**Roberto Bianchetti,  
Experte für Elektromobilität:  
«Der Boom wird kommen»**

Seite 14

**Marktübersicht:  
Autos und Motorräder mit  
reinem Elektroantrieb**

Seite 28

**300 Millionen:  
Der Kanton Thurgau  
verdichtet den Bahnverkehr**



Damit Sie auch unterwegs immer gut sehen:  
**Klinik Bellavista AG in Speicher AR,**  
die modernste Augenklinik der Ostschweiz.

[www.klinik-bellavista.ch](http://www.klinik-bellavista.ch)



**KLINIK BELLAVISTA AG**

Augenklinik Dr. med. Gerald Stiegler

# Unterwegs in der Ostschweiz.

Wir sind stolz, der Zug für die Menschen  
in der Ostschweiz zu sein. Sie fahren mit uns  
zur Arbeit, in die Schule und in der Freizeit.  
Auf uns können Sie sich verlassen.

[thturbo.ch](http://thturbo.ch)

# Umgekehrte Vorzeichen



## Liebe Leserinnen und Leser

Noch bis ins zweite Jahrzehnt des 20. Jahrhunderts war es nicht ausgemacht, dass das Erdöl im Automobil seine bis heute wichtigste Bestimmung finden sollte: Elektroautos verkauften sich besser, sie waren technisch überlegen und wurden, vor allem im Land der unbegrenzten Möglichkeiten, erst wegen ihrer für den aufkommenden Fernverkehr unzureichenden Reichweiten und dem massenhaft verfügbaren, billigen Benzin aus dem Rennen geworfen.

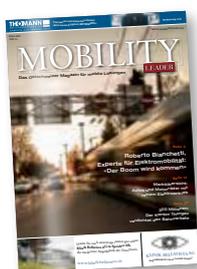
Heute scheinen die Vorzeichen umgekehrt: Das Benzin ist nicht mehr unendlich verfügbar, wie man einst zu meinen glaubte, während erneuerbare Energiequellen wie Wind und Sonne auf dem Vormarsch sind. Dazu kommen eine neue Generation von Batterien, die das Reichweiten- und Ladeproblem zumindest entschärft, und eine sehr überzeugende Technik, die das Fahren mit Elektro-

autos schon jetzt zum Vergnügen macht. Wer mit den noch vorhandenen Einschränkungen – höhere Preise, ein noch sehr dünnes Netz an Ladestationen und Reichweiten, die zumindest das Fernreisen erschweren – leben kann, macht nichts falsch.

Es wird noch seine Zeit brauchen, Benzin- und Dieselmotoren in den Ruhestand zu schicken oder in Nischen zu verdrängen, in denen es Elektromobile stets gegeben hat. Lesen Sie in dieser Leader-Sonderausgabe mehr zum Status quo der Elektromobilität: im Experteninterview, in Testberichten und im grossen Marktüberblick zu Elektroautos und -motorrädern.

Wir wünschen Ihnen viel Vergnügen beim Erkunden der Mobilität des 21. Jahrhunderts.

Stephan Ziegler,  
Chefredaktor MetroComm AG



## Impressum «Mobility» presented by LEADER

**Magazin LEADER**, MetroComm AG, Bahnhofstrasse 8, Postfach 1235, 9001 St.Gallen, Telefon 071 272 80 50, Fax 071 272 80 51, leader@metrocomm.ch, www.leaderonline.ch; **Verleger**: Natal Schnetzer; **Redaktion**: Dr. Stephan Ziegler, sziegler@metrocomm.ch, Urs Fitze; **Fotografie**: Bodo Rüedi, zVg; **Herausgeberin, Redaktion und Verlag**: MetroComm AG; Bahnhofstrasse 8, 9001 St.Gallen, Tel. 071 272 80 50, www.leaderonline.ch, www.metrocomm.ch, leader@metrocomm.ch; **Geschäftsleitung**: Natal Schnetzer, nschnetzer@metrocomm.ch; **Anzeigenleitung**: Oliver Iten, oiten@metrocomm.ch; Martin Schwizer mschwizer@metrocomm.ch; **Marketing-Service/Aboverwaltung**: Fabienne Schnetzer, info@metrocomm.ch; **Produktion**: DPS Digital Print Solution GmbH, Wil; **Abopreis**: Fr. 60.– für 18 Ausgaben; **Erscheinung**: Der LEADER erscheint 9x jährlich mit Ausgaben Januar/Februar, März, April, Mai, Juni, August, September, Oktober, November/Dezember, zusätzlich 9 Special-Ausgaben; **Gestaltung/Satz**: Tammy Rühli, truehli@metrocomm.ch. LEADER ist ein beim Institut für geistiges Eigentum eingetragenes Markenzeichen. Nachdruck, auch auszugsweise, nur mit schriftlicher Genehmigung des Verlages. Für unverlangt eingesandte Manuskripte übernimmt der Verlag keine Haftung. ISSN 1660-2757

Noch hemmt die geringe Reichweite

# «Der **Boom** wird kommen»

**Die Elektromobilität auf vier Rädern kommt in der Schweiz bislang nur zögerlich voran. Der Energiewissenschaftler Roberto Bianchetti rechnet damit, dass sich das binnen weniger Jahre ändern wird. Um damit auch tatsächlich den Weg in eine nachhaltigere Verkehrszukunft zu weisen, brauche es aber auch einen Gesinnungswandel, meint er im Interview. Das Privatauto könnte dann längerfristig der Geschichte angehören.**

**Roberto Bianchetti, der Marktanteil von Fahrzeugen mit reinem Elektroantrieb ist mit aktuell einem Prozent bescheiden. Doch das Interesse der Kunden wächst rasch. Stehen wir vor einem Boom?**

Der Marktanteil mag sich tatsächlich bescheiden ausnehmen. Doch die Schweiz steht damit, notabene ohne jede staatliche Förderung, in Europa an fünfter Stelle. Wir sind gerade dabei, die Pionierphase hinter uns zu lassen, als vor allem die Fans von Elektroautos, die über die entsprechenden finanziellen Mittel verfügten, die Treiber waren. Sie sind bereit, einen höheren Preis zu zahlen und auch den einen oder ande-

ren Nachteil in Kauf zu nehmen, namentlich die bislang noch geringen Reichweiten reiner Elektrofahrzeuge. Doch das ist mit den Elektroautos der nächsten Generation Geschichte: Reichweiten von 300 Kilometern sind möglich, und 500 Kilometer geraten bereits in Sichtweite. Wir rechnen deshalb, im Gleichschritt mit dem nun rasch wachsenden Ausbau der Ladeinfrastruktur im öffentlichen Bereich, mit einem gleichmässigen Wachstum für die kommenden Jahre. In fünf bis sechs Jahren könnte dann von einem Boom gesprochen werden. Bis dann sind die wichtigsten Voraussetzungen geschaffen, um Elektrofahrzeuge in ganz grossen Stückzahlen absetzen zu können.

**Was sind treibende Faktoren der Elektromobilität?**

Ein ganz starker Treiber sind die neuen Emissionsvorschriften der Europäischen Union, die auch von der Schweiz übernommen werden. Die 95 Gramm CO<sub>2</sub> pro gefahrenen Kilometer, wie sie für den verkauften Flottenmix vorgeschrieben sind, lassen sich nur noch mit einem beträchtlichen Anteil an Elektrofahrzeugen betreiben. Die Hersteller sind da gezwungen zu reagieren, sonst drohen ihnen beträchtliche Bussen. So bietet etwa schon heute der Sportwagenhersteller Porsche sein Modell Panamera mit einem Plug-in-Hybrid-Antrieb als einer der günstigsten Varianten an.

**Plug-in-Hybride gelten als Elektrofahrzeuge?**

Ja. Im Gegensatz zu konventionellen Hybriden werden deren Batterien an der Steckdose aufgeladen. Deren Kapazität reicht für eine Fahrstrecke von 40 bis 50 Kilometern. Damit kann der hierzulande durchschnittlich pro Tag zurückgelegte Weg rein elektrisch zurückgelegt werden.



Ein Elektroauto ist heute noch teurer als ein vergleichbarer Benziner. Über den gesamten Lebenszyklus gerechnet relativiert sich dieser Mehrpreis allerdings.

### **Und darüber hinaus kommt dann der Benzin- oder Dieselmotor zum Einsatz...**

Ja. Aber wir befinden uns in einer Übergangsphase. Viele Autokäuferinnen und -käufer setzen voraus, dass ein Elektrofahrzeug sich gleich verwenden lässt wie ein konventionelles Auto: Es soll vom Einkauf bis zur Fahrt in die Ferien zur Verfügung stehen. Und das ist derzeit zu einem akzeptablen Preis mit einem reinen Elektrofahrzeug noch kaum zu machen. Da sind Plug-in-Hybride ein akzeptabler Kompromiss.

### **Unsere Testfahrzeuge haben bei reinem Elektroantrieb die von den Herstellern angepriesenen Reichweiten deutlich verfehlt, selbst bei sparsamer Fahrweise und unter Verzicht auf die Klimaregulierung. Was sind diese Versprechungen wert?**

Etwa soviel wie bei Benzin- oder Dieselantrieben. Das wird sich auch in Zukunft mit einer neuen, von der EU vorgegebenen Messmethodik nicht gross ändern. Das heisst: Wenn 400 Kilometer Reichweite versprochen werden, tut man gut daran, vielleicht 260 bis 300 als realistisch zu betrachten. Aber damit kommt man schon sehr weit, und bei der übernächsten Generation sind Werte, wie sie mit konventionellen Antrieben erreicht werden, aller Voraussicht nach die Regel und nicht die Ausnahme.

### **Die Hersteller erhalten noch einen weiteren Bonus: Sie dürfen den CO<sub>2</sub>-Ausstoss der reinen Elektroantriebe und der Plug-in-Hybriden mit null Gramm berechnen. Ist das nicht etwas zuviel des Guten?**

Es ist sicher eine weitere Fördermassnahme. Ich halte sie für durchaus gerechtfertigt, um den Elektroautos zum Durchbruch zu verhelfen. Aber ein Elektroauto macht tatsächlich nur Sinn, wenn der Strom aus einer nachhaltigen Quelle kommt. Mit Kohlestrom sind die Emissionen gar höher als die von herkömmlichen Fahrzeugen. Bei Wasser, Wind und Sonne kommen wir diesen null Gramm aber auf jeden Fall näher.

### **Niemand wird gezwungen sein, Ökostrom zu verwenden.**

Das stimmt. In einigen Kantonen sind aber entsprechende Auflagen, verbunden mit Förderbeiträgen, schon in Kraft. Aber wenn man die an Elektroautos interessierte Klientel betrachtet, darf man durchaus davon ausgehen, dass bei diesen Leuten die Bereitschaft sehr gross ist, nach A auch B zu sagen und das Auto mit Strom aus nachhaltigen Quellen zu betreiben. Die hohe Zahlungsbereitschaft der Nutzer für den Ökostrom kann somit neue Chancen für die Energieversorgerunternehmen darstellen.

### **Gibt es weitere Punkte, die die Elektromobilität befördern?**

Um beim Ökostrom zu bleiben: Elektroautos sind die idealen Verbraucher lokal produzierten Stromes. Der Solarstrom vom Hausdach wird im Keller in einer Batterie zwischengespeichert. Aus dieser Batterie wird dann in der Nacht das Elektroauto aufgeladen. Carsharing ist ein weiterer Treiber. Dadurch erhalten viele die Möglichkeit, elektrische

### **«Elektroautos sind die idealen Verbraucher lokal produzierten Stromes.»**

Antriebe kennenzulernen. Und schliesslich sind Elektroautos cool, ihr Image ist positiv. Denken Sie nur an den Erfolg der Marke Tesla. Eher auf lange Sicht ist das autonome, computergesteuerte Fahren geradezu ideal für Elektroautos.

### **Und was hemmt die Entwicklung?**

Viele potenzielle Kundinnen und Kunden sind unsicher bezüglich der Reichweiten und der Ladeinfrastruktur.

### **Tatsächlich muss man sich fragen, ob es sinnvoll ist, mehrere Ladesysteme von verschiedenen Anbietern mit teils verschiedenen Steckern parallel zu betreiben. Müssen da nicht verbindliche Regeln eingeführt werden?**

In Deutschland ist das schon geschehen, wie auch in allen anderen EU-Ländern. Dort sind minimale Standards in einer Ladesäulenverordnung gesetzlich geregelt. In der Schweiz wird darauf verzichtet: Die besten Systeme sollen sich am Markt durchsetzen. Einerseits würden minimale Standards die Verbreitung der Elektromobilität beschleunigen, andererseits

würde die Konkurrenz dadurch gehemmt.

Es gibt noch weitere Hemmschuhe. Da sind etwa die Kosten: Ein Elektroauto ist heute beim Kauf noch teurer als ein vergleichbarer Benziner. Auch Occasionen mit veralteten Batterien dürften sich nur schwer absetzen lassen. Über den gesamten Lebenszyklus gerechnet relativiert sich dieser Mehrpreis allerdings.

### **Wird sich daran etwas ändern?**

Prognosen bezüglich der Benzinpreise sind schwierig. Was aber sicher ist: Die Batteriepreise werden wegen der zu erwartenden Skaleneffekte mit steigender Massenproduktion deutlich nachgeben, bei gleichzeitig wesentlich höherer Energiedichte. Damit erreichen Sie höhere Reichweiten und tiefere Verkaufspreise. Schon in einigen Jahren wird ein Elektroauto nicht mehr teurer sein als die mit Benzin oder Diesel betriebene Konkurrenz. Dazu kommen dann die wesentlich tieferen Betriebs- und Unterhaltskosten. Unter dem Strich werden Elektroautos also die günstigere Alternative sein.

### **In Ihrer Studie wird in 20 Jahren deutlich mehr als die Hälfte der Fahrzeuge im Neuwagenmarkt elektrisch betrieben sein, unter einer Voraussetzung: Öffentlicher und privater Verkehr sind ideal aufeinander abgestimmt. Was macht dieses Szenario so attraktiv für die E-Mobilität?**

Es gibt eine wichtige Voraussetzung: Höhere Energie- und Mobilitätspreise führen zu einer Änderung im Mobilitätsverhalten. Mehr und mehr Leute setzen deshalb auf den öffentlichen Verkehr für längere Strecken. Deshalb braucht es auch weniger langstreckentaugliche Autos. Dafür wird der Anteil an Kleinwagen deutlich zunehmen, die für kurze Strecken ausreichen und deutlich günstiger sind. Und Kleinwagen lassen sich ideal mit dem öffentlichen Verkehr kombinieren. Dannzumal könnten viele dieser Kleinwagen mit Carsharing gemeinsam genutzt werden. Um Ihnen ein Beispiel zu geben: Ich bin Tessiner und lebe in Zürich. In der Stadt benutze ich den öffentlichen Verkehr, auch für die Reise in meine Heimat. Für die Fahrt vom Bahnhof ins mit öffentlichem Verkehr schlecht erschlossene Maggiateal würde ich dann ein Elektroauto über Carsharing verwenden, und

## Zur Person

Roberto Bianchetti hat an der ETH Zürich Umwelt- und Energiewissenschaften studiert. Seit 2012 ist er beim Beratungsunternehmen EBP zuständig für Elektromobilität. Die Firma berät Behörden und die Privatwirtschaft und fertigt in deren Auftrag Studien zu verschiedensten Themen an. Bianchetti ist im Rahmen der Reihe «EBP-Grundlagen zu Energie und Mobilität» Mitautor für die Untersuchung «Szenarien der Elektromobilität in der Schweiz – Update 2016». Es ist die Fortschreibung der 2016 publizierten TA-Swiss-Studie «Chancen und Risiken der Elektromobilität».

wer weiss: Eines nicht allzufernen Tages wird dieses Elektroauto autonom fahren.

**Da muss, auch in den Köpfen, aber noch einiges geschehen, um auf das geliebte, jederzeit verfügbare Privatauto zu verzichten.**

Das mag sein. Wenn ich mir aber die junge Generation anschau, gerade in den Städten, bin ich optimistisch. Für diese Generation ist schon der Führerschein eher Mittel zum Zweck, sofern sie überhaupt einen erwirbt. Andererseits darf man nicht vergessen, dass die Mobilität in der Schweiz, mit zahlreichen Tälern und ländlichen Gebieten, auch zukünftig noch stark vom motorisierten Individualverkehr geprägt sein wird.

**Am anderen Ende der von Ihnen skizzierten Szenarien steht eine Entwicklung, die ohne staatliche Lenkungsmaßnahmen auskommt. Danach wird 2035 jedes fünfte Fahrzeug im Neuwagenmarkt elektrisch angetrieben. Der Markt wird es also nicht richten?**

Das kann man so nicht sagen. Das Szenario, das wir uns angeschaut haben, geht neben dem Verzicht auf staatliche Lenkungs- und Fördermassnahmen auch von anhaltend tiefen Benzinpreisen und einem unveränderten Mobilitätsverhalten der Bevölkerung aus. Und doch wird sie sich durchsetzen, die Elektromobilität, wenn auch etwas langsamer. Nicht vergessen sollten wir dabei, dass sich die E-Autos weiter verbessern werden und es

sicher nicht in Stein gemeisselt ist, dass die Treibstoffpreise so tief bleiben wie aktuell.

**Blickt man auf die Preislisten für Elektrofahrzeuge und vergleicht die Modelle mit konventionell betriebenen, kommt man zum Schluss, dass Erstere bei gleichem Preis jeweils etwa eine Grösseneinheit unter der mit Benzin oder Diesel betriebenen Konkurrenz liegen. Ist die Kundschaft wirklich zu diesem Grössenkompromiss bereit?**

Nein, und das ist sicher einer der zentralen Punkte, weshalb die Elektroautos den Durchbruch noch nicht geschafft haben. Ich bin mir sicher, dass die Preise sinken werden. Und

**«Ich sehe vier grosse Trends: Elektrifizierung, Digitalisierung, Carsharing und Autonomisierung.»**

wir dürfen auch davon ausgehen, dass die elektrischen Modelle, die in ihrer Ausstattung heute nur wenigen Varianten anbieten und mit Ledersitzen und anderen Accessoires eher im Premiumsegment angesiedelt sind, künftig auch in einfacheren und günstigeren Varianten erhältlich sein werden, um damit etwa auch die Bedürfnisse von Firmen und Flottenbetreibern zu befriedigen.

**Mit welcher Entwicklung der Elektromobilität rechnen Sie persönlich?**

Ich sehe vier grosse Trends. Elektrifizierung, Digitalisierung, Carsharing und Autonomisierung. Sie alle werden die zukünftige Mobilität stark beeinflussen und verändern. Aber es wird noch einige Jahre dauern, bis diese Trends so richtig spürbar werden. Für mich zentral bleibt dabei, dass es gilt, die Elektromobilität nicht einseitig zu betrachten. Denn es gibt Ziele, die übergeordnet sind: die Verhinderung des Klimawandels und der schonende Umgang mit unseren Ressourcen. So macht Elektromobilität nur dann wirklich Sinn, wenn sie in ein nachhaltiges Mobilitäts- und Energiesystem eingebettet wird. Das wiederum bedingt den Einsatz von erneuerbarer Energie. Und wir müssen darauf bedacht sein, die sogenannten Rebound-Effekte zu verhindern. So wie wir versucht sind, das sparsame LED-Licht eher brennen zu lassen, laufen wir

auch Gefahr, das Elektroauto auch dann einzusetzen, wenn es nachhaltiger wäre, mit dem Velo zu fahren oder den öffentlichen Verkehr zu benutzen. Mindestens so wichtig wie Elektroautos

werden in Zukunft im Übrigen E-Bikes sein. Aber wenn uns das gelingt, dann werden die Elektroautos einen wichtigen Beitrag leisten, die Ziele der Energiewende zu erreichen.

**Danach sieht es aber aktuell nicht gerade aus.**

Ich bin nicht so pessimistisch. Die entscheidenden Weichen werden in den Städten und Kantonen gestellt. Und da gibt es gute Ansätze. Entscheidend wird sein, die Chancen der Elektromobilität zu sehen und umzusetzen und die Risiken zu minimieren.

# SIE HATTEN EINE GUTE ZEIT. ABER DIE BESTE KOMMT NOCH.

ENTDECKEN SIE UNSERE BMW QUALITÄTSSOCCASIONEN VOM  
11. MÄRZ BIS 1. APRIL 2017. [WWW.BMW-OSTSCHWEIZ.CH](http://WWW.BMW-OSTSCHWEIZ.CH).



Freude am Fahren

**BMW PREMIUMSELECTION.  
QUALITÄTSSOCCASIONEN.**

+ 24 Monate Garantie  
+ 360°-Check  
+ 24 Monate Mobilitätsleistungen

+ 7 Tage Umtauschrecht  
+ Attraktive Leasing- und  
Finanzierungsangebote

**Sepp Fässler AG**  
9050 Appenzell  
[www.faessler-garage.ch](http://www.faessler-garage.ch)

**Sepp Fässler (Wil) AG**  
9500 Wil  
[www.faessler-garage.ch](http://www.faessler-garage.ch)

**Horben Garage AG**  
9642 Ebnat-Kappel  
[www.horben-garage.ch](http://www.horben-garage.ch)

**Bickel Auto AG**  
8501 Frauenfeld  
[www.BickelAutoAG.ch](http://www.BickelAutoAG.ch)

**Bickel Auto AG**  
8570 Weinfelden  
[www.BickelAutoAG.ch](http://www.BickelAutoAG.ch)

**Morandi Group AG**  
8280 Kreuzlingen  
[www.morandigroup.ch](http://www.morandigroup.ch)

**Max Heidegger AG**  
9495 Triesen  
[www.heidegger.li](http://www.heidegger.li)

**Christian Jakob AG**  
9016 St. Gallen  
[www.christianjakob.ch](http://www.christianjakob.ch)

**Christian Jakob AG**  
9443 Widnau  
[www.christianjakob.ch](http://www.christianjakob.ch)

## Ihr Billett-Automat zum Mitnehmen

**schnell, einfach, bequem**



## Neu auch für 9-Uhr-Tageskarte, Mehrfahrtenkarten und Nachtzuschlag

# Mit nur 2 Klicks lösen Sie jetzt Ihr Billett.



BMW i3

# Ein Showauftritt ist garantiert

**Der BMW i3 ist ein Blickfang. Das liegt nicht nur an der geräuscharmen Fortbewegung des Elektrofahrzeuges, sondern auch am praktischen und modernen Design. Das Auto bietet allen Komfort, den man sich von Benzinern gewohnt ist.**

von Martin Arnold

«Was, Du hast ein Elektroauto, einen BMW?» Nun ist Leonie nicht mehr zu bremsen. Sie sagt: «Mega» und fordert: «Du musst mich mit dem Auto unbedingt von der Schule abholen!» Ein Showauftritt vor den Freundinnen hat zweifellos seinen Wert. Und das gilt auch für die Technik. Ein Elektroauto ist cool, die Marke anerkannt. Das zählt! Nur taugt die Technik auch etwas? Nach einer Testwoche lautet das Fazit: Der BMW i3 lässt sich bequem fahren. Das Auto ist angenehm und die Umstellung auf den Stromantrieb kein Problem. Der positive Gesamteindruck lässt sich auch von notorischen Bedenkenträgern nicht

beeinträchtigen, die mit Warnungen glänzen, wie: «Wenn Du abends vergisst, das Auto an den Strom anzuschliessen, stehst Du am Morgen dumm da!» Als würde man weiterfahren können, wenn man vergessen hat, sein Benzinauto nachzutanken... Das Nachtanken mit Strom ist relativ leicht, selbst im öffentlichen Raum. Und nicht selten kostenlos. Wenn die Energie trotzdem mal knapp wird, kann mit dem Umschalten auf den Ökomodus Strom gespart werden. Dann fährt das Auto nur noch 90 km/h schnell, und die Heizung funktioniert nicht. Aber ans Ziel kommt man trotzdem. Notfalls ist da auch noch ein Generator, der via Benzinverbrennung zusätzlich Strom und damit Kilometerleistung liefert.

## Mehr Batterieleistung bitte

Der i3 bietet einen grossen Fahrkomfort, ein offenes Cockpit und ein benutzerfreundliches Pad, mit dem man so ziemlich alles im Auto steuern kann. Die Konstruktion mit Leichtbaumaterialien macht das Auto leichter als vergleichbare Wagen und rechtfertigt das moderne Design, das ziemlich stark von der klassischen BMW-Form abweicht. Das Auto ist ein Eyecatcher, aber es fällt positiv auf. Dank der leichten Bauweise liegt der Radius bei voller Batterie zwar nicht bei 200 Kilometern, vor allem im Winter nicht, doch an die 120 Kilometer kann man mit angemessener Fahrweise problemlos vorwärtskommen. Damit Elektrofahrzeuge aber definitiv den Durchbruch schaffen, müsste die Leistung der Batterien noch erhöht werden. Wie es mit dem Wertverlust der Batterie steht, wenn neue, leistungsfähigere auf den Markt kommen, ist beim i3 unklar. Eine Kritik soll noch angebracht werden. Die gegenläufigen Türen vorne und hinten sind gewöhnungsbedürftig- und die Türen müssen in einer bestimmten Reihenfolge wieder geschlossen werden. Trotzdem: Ich wünsche dem BMW i3 Erfolg. Ganz einfach auch deshalb, weil damit weitere Käufer angezogen werden. Damit würde endlich eine Alternative zum klimabelastenden Verkehr entstehen.

Den BMW i3 gibt's in zwei Modellvarianten: mit 60 Ah und einer Reichweite von bis zu 130 km sowie mit 94 Ah und einem Aktionsradius von bis zu 200 km.



Nissan Leaf

# Gleiten statt rasen

**Das Elektroauto Nissan Leaf weckt Erinnerungen an den Fahrstil des Vaters und macht Lust auf den Wettbewerb, wer damit am weitesten kommt. Das Reichweiten- und Ladeproblem bleibt.**

Nissan Leaf. Das meistverkaufte Elektroauto in Europa mit einem neuen Versprechen: 250 Kilometer Reichweite dank gesteigerter Batteriekapazität. Eigentlich komisch: Kein Mensch spricht bei Autos mit einem Tank davon. Dort wird mit Verbrauchsangaben geworben, die in aller Regel im alltäglichen Leben um Längen verfehlt werden. Das liegt am Gesetzgeber, der, an den Lippen der Industrie hängend, praxisfremde Vorgaben macht, um den Normverbrauch zu ermitteln – auch wenn man sich inzwischen dem wahren Leben zumindest etwas anzunähern scheint. Das liegt aber auch am eigenen Fahrstil. Mein Vater, Lastwagenchauffeur, lebte in der Familienkutsche vor, was er

im beruflichen Alltag über Jahrzehnte praktizierte: moderates Beschleunigen, moderates Bremsen, vorausschauend fahren und den Wagen rollen lassen. An dieser Fahrerweisheit hat sich bis heute nichts geändert. Und wenn es um Elektroautos geht, dann gilt sie mehr denn je. Natürlich könnten die Hersteller auch mit Durchschnittsverbrauchswerten werben. Das wären im Falle des Nissan Leaf dann 15 Kilowattstunden auf 100 Kilometer oder in Benzinäquivalenten ausgedrückt: 1,8 Liter, ein hervorragender Wert, der der nahezu hundertprozentigen Effizienz eines Elektromotors zu verdanken ist, während bei konventionellen, mit Benzin oder Diesel angetriebenen Motoren zwei Drittel der Energie buchstäblich zu heisser Luft werden.

## Reichweite, Reichweite, Reichweite

Doch das interessiert niemanden an der Verkaufsfrent. Es geht nur um eines: die Reichweite. Und diese wird genauso praxisfremd ermittelt wie die Verbrauchswerte bei normalen Autos. Das Prospekt-Versprechen von Nissan relativiert José Peixoto, Koordinator Kommunikation bei Nissan (die Firma stellte das Testfahrzeug der Redaktion zur Verfügung) ehrlicherweise gleich selbst: Er habe als Bestwert 210 Kilometer geschafft, im Alltag seien es aber, abhängig von der Fahrweise, noch einige Kilometer weniger. Im Display werden beim ersten Start – auf Knopfdruck, begleitet von einem Gepiepse, wie es früher beim PC-Start zu nerven pflegte –, 179 Kilometer Reichweite angegeben. Auf der Autobahnfahrt von Urdorf nach St.Gallen (knapp 90 Kilometer) schrumpft dieser Wert dann deutlich schneller als die tatsächlich zurückgelegten Kilometer, bei den erlaubten 120 km/h spürbar rascher, als wenn man es bei 100 km/h belässt und am Schalthebel in der modernen Form eines kleinen Zylinders den B-Eco-Modus wählt: Das Auto verliert damit spürbar an Kraft und gewinnt ebenso spürbar an Reichweite. Am Ziel sind es dann noch 23 Kilometer Restreichweite. Ob das noch reicht für den Heimweg nach Rorschach?

Der Nissan Leaf ist das meistverkaufte Elektroauto der Welt und hat eine theoretische Reichweite von bis zu 250 km.





Zweifel kommen auf, eine Ladestation muss her. Das Navigationssystem, das mit einem Suchauftrag nach Ladestationen in der Nähe bedacht werden kann, meldet eine Distanz von 67 Kilometern und bezieht sich damit offensichtlich auf das Netz an Nissan-Ladestationen. Es muss doch auch andere geben! Die Ladestation am Marktplatz, wo mit Gratisstrom der Stadt E-Bike-Akkus nachgeladen werden können, gibt über die Steckdose zwar auch Strom an den Nissan ab, doch gleich neben einem Parkverbotsschild regt sich eine Mischung aus schlechtem Gewissen und Bussenangst. Im Internet lassen sich schliesslich auf [www.chargemap.com](http://www.chargemap.com) eine ganze Reihe von Ladestationen ermitteln. Die meisten finden sich in Tiefgaragen: Gratisstrom, aber happige Parkgebühr. Und so kommt es zur Risikofahrt nach Rorschach, die aber dank einer technischen Errungenschaft namens Rekuperation kein Problem darstellt. Lässt man den Wagen abwärts rollen, wird er zum Generator und gewinnt Strom zurück. Tatsächlich: Auf den zehn Kilometern nach Rorschach geschieht ein kleines Wunder: Die angegebene Rest-Reichweite bleibt konstant. Eine Ungenauigkeit? Ein Täuschungsmanöver des Herstellers?

Die Nagelprobe mit frisch geladenen Akkus: Fahrt hinauf nach Unterrechten bei Heiden zum Wohlfühlen im Heilbad, später Weiterfahrt nach St.Gallen. Das Ergebnis: Am Berg säuft der Nissan Strom, wenn es steil bergab geht, wird wacker Energie zurückgewonnen. In St.Gallen entspricht die angegebene Restreichweite in etwa den tatsächlich zu-

**«Lässt man den Wagen abwärts rollen, wird er zum Generator und gewinnt Strom zurück.»**

rückgelegten Kilometern, vorausgesetzt, man bleibt im leistungsreduzierten B-Modus, fährt mit leichtem Fuss am Gaspedal und lässt das Auto auch bergab rollen (es wird dabei stets leicht abgebremst), um möglichst viel Energie zurückzugewinnen. Letztlich sind dies Binsenwahrheiten, wie jeder Radfahrer beim Bergauf- und Bergabfahren selbst feststellen kann. Keine Binsenwahrheit, aber Tatsache: Mit steigender Geschwindigkeit braucht die Überwindung des Luftwiderstandes mehr und mehr Energie: daher die miserable Bilanz nach der Autobahnfahrt. Diese Probleme plagen nicht nur die – in der Schweiz – wenigen Besitzer von Elektroautos. Es sind die Probleme einer Übergangszeit, in der es zum

einen noch etwas an Batteriekapazität, zum andern noch an einem dichten Netz an Ladestationen mangelt. Beides soll sich in naher Zukunft ändern.

### **Es fehlt an nichts**

Und sonst? Der Nissan Leaf ist ein sehr praktisches Auto, es fehlt an nichts, was ein praktisches Auto eben so braucht: ausreichend Platz, ausreichend Kofferraum, ausreichend bequemes Sitzen – bis auf diese seltsam geformte Kopfstütze, die in Demutshaltung zwingt –, mehr als ausreichend Knöpfe und Spielereien. Das getriebelose Elektroauto fährt sich kinderleicht und ist dabei so leise, dass es nach aussen bis zur Velogeschwindigkeit und beim Rückwärtsfahren eine künstliche Lärmkulisse aufbaut, um gehört zu werden. Es macht einigen Spass, das Beste aus der Batterie herauszuholen, um soweit wie möglich zu kommen, und damit die einstigen Vorsätze des Vaters ins elektromobile Zeitalter zu übertragen. Aus dem Lautsprecher gibt es sogar Lob, wenn man den Durchschnittsverbrauch gesenkt hat. Dann steht nicht Rasen, sondern Gleiten im Vordergrund. Wie einst mit den Amerikanerschlitzen. Aber ohne deren Benzindurst. Gepriesen sei dieser Fortschritt.

# Wo «Dienstleistungen» noch **dienen** und **leisten** heisst

**«Sie fahren, wir kümmern uns um den Rest» – dieser Kernsatz der Thomann Nutzfahrzeuge AG trägt viel zur langfristigen Kundenzufriedenheit bei. «Gut ist heute Standard», sagt CEO Luzi Thomann. «Wir wollen mehr: mit Passion und umfassenden Services die Kunden begeistern.»**



Wartung und Verkauf von Lastwagen, Omnibussen und Transportern ist das Kerngeschäft der Thomann Nutzfahrzeuge AG. Darauf sind alle fünf Betriebe in Schmerikon, Frauenfeld, Chur-Industriestrasse, Chur-Oberalpstrasse und Arbon mit moderner Infrastruktur und gut ausgebildeten Mitarbeitenden ausgelegt. Reicht das, um erfolgreich zu sein? «Keineswegs», ist Luzi Thomann überzeugt. «Seit unserem Start im Jahr 1995 verfolgen wir das Ziel, dem Nutzfahrzeugkunden alles Erdenkliche abzunehmen». Der Kunde soll sich auf sein ureigenes Geschäft konzentrieren können und seine Fahrzeuge sollen bei Wartungs- oder Reparaturbedarf so rasch als möglich auf die Strasse zurückkehren.

## **Schnell, fair, unkompliziert**

Die Wirtschaft tendiert in allen Aspekten zu höchster Verfügbarkeit. Dies gilt laut Luzi Thomann auch für die Nutzfahrzeugbranche. «Deshalb sind wir bereits seit Jahren ein 24 h/365 Tage Betrieb mit überdurchschnittlich langen Öffnungszeiten», erläutert er. Eine ausgefeilte Notfall/Pikett-Organisation vervollkommt das System. Dem Kunden wird

so die Sicherheit rascher Dienstleistungen und zeitsparender Abläufe garantiert. Dies gilt auch für kleine, aber ärgerliche Kundenprobleme wie etwa Glasverschleiss, wo Thomann mit dem SmallRepair Scheibenservice bereitsteht. Für arbeitsintensive Daueraufgaben wie etwa das Reifenmanagement offeriert Thomann eine ganzheitliche Lösung, die erst noch mit der attraktiven Preisformel «netto plus 10%» einhergeht.

Thomann ist schweizweit der einzige Wabco-Servicepartner mit Gold-Status. Auch dadurch löst Thomann ein anspruchsvolles Service-Versprechen für die Sicherheit von LKWs und Omnibussen ein. Mit dem Angebot «Service mit Stern» bietet das Unternehmen ein Paket an Einzelleistungen, das der Kunde exakt auf seine Bedürfnisse schnüren kann und ihm längerfristige Sicherheit gewährleistet. Beim Fahrzeugverkauf achtet Thomann ebenfalls auf Zeitvorteile für den Kunden. «Wir haben z.B. viele sofort verfügbare LKWs der Marke Renault Trucks an Lager», präzisiert Kundenbetreuer Stephan Quartenoud.

## **Thomann Services – ein Auszug**

- 24 h/365 Tage präsent, ohne Nacht- und Wochenend-Zuschläge
- Kostenloser Hol-/Bringservice der Kundenfahrzeuge
- Prompter Ersatzteillieferdienst
- Fliegender Mechaniker
- MFK-Nachkontrollen
- Restlos alles rund um Fahrzeugelektrik
- Weiterbildung für Berufsfahrer
- Schlauchservice (Frauenfeld)

**Innovation «Metermiete»**

Thomann hat schon mehrfach mit ungewöhnlichen Ideen Furore gemacht. Jetzt antwortet man mit zwei Innovationen auf die wirtschaftlich schwierige Zeit, die viele Kunden belasten.

Mit der Langzeit-Metermiete für Lastwagen und Transporter von Renault Trucks bezahlt der Kunde nur die gefahrenen Kilometer, sei es als Monatspauschale oder gemäss km-Leistung. «Im individuell berechneten Kilometer-Preis sind sämtliche Thomann-Leistungen enthalten», erklärt Verkaufsberater Stephan Quartenoud, «und zwar inklusive Wartung, Reparaturen sowie eine definierte



Langzeit-Miete ab 45 Rappen/km möglich

Anzahl Reifensätze pro Jahr». Da der km-Preis über die gesamte Laufzeit fix bleibt, kann der Kunde seine Mobilitätskosten verlässlich steuern und hat stets die volle Transparenz.

«Am Ende geht es bei der Metermiete darum, dass der Kunde sofort mit den optimalen Fahrzeugen mobil ist und Investitionen nicht aufzuschieben braucht», erläutert René Schmid, Verkaufsberater für Transporter. Das Thomann-Angebot soll die Kunden-Liquidität schonen. «So gesehen wollen wir als Schrittmacher für Lastwagen- und Transporter-Kunden da sein», ergänzt Daniel Baumgartner, der ebenfalls als Verkaufsberater für leichte Fahrzeuge im Marktgebiet unterwegs ist.



Preisgenossen treffen sich auf [www.thomannag.com](http://www.thomannag.com)

**Innovation «Preisgenossen»**

Die Idee Preisgenossen ist die Antwort der Thomann Nutzfahrzeuge AG auf den stark wachsenden Onlinehandel. Dieses reine Internet-Angebot richtet sich an alle, die sofort ein modernes Transporter-Fahrzeug benötigen und dabei noch Geld sparen wollen. «Einzigartig ist dabei, dass mit jedem verkauften Angebotsfahrzeug von Renault Trucks der Preis für alle Käufer sinkt», erläutert Daniel Baumgartner.

Für jedes Angebot gibt es somit einen Startpreis sowie laufend rabattierte Preise bis zum Aktionsende. Interessierte KMU schliessen sich unter [thomannag.com](http://thomannag.com) den Preisgenossen an und profitieren vom Motto «Heute kaufen, morgen fahren – und gemeinsam richtig sparen». Es kann sich für jeden Käufer daher buchstäblich lohnen, Berufskollegen von der Beschaffung zu erzählen oder, noch direkter, einen gemeinsamen Fahrzeugkauf untereinander zu koordinieren und den Kaufpreis so zu senken. Das Angebot ist im November 2016 mit Transportern gestartet. «Eine Ausweitung auf Lastwagen ist durchaus denkbar», sagt dazu Luzi Thomann.



Im Marktgebiet Frauenfeld – Arbon für Kundenbetreuung/Verkauf auf Achse: (v.l.) Stephan Quartenoud, René Schmid, Daniel Baumgartner



Schmerikon (Hauptsitz)  
Telefon 055 286 21 90

Chur Industriestrasse  
Telefon 081 286 76 46

Chur Oberalpstrasse  
Telefon 081 258 43 33

Frauenfeld  
Telefon 052 723 20 20

Arbon  
Telefon 071 446 77 11

[thomannag.com](http://thomannag.com)

**Beispiel Langzeit-Metermiete LKW**

- Renault Trucks T380 4x2 Kofferaufbau mit Hebebühne
- Laufzeit 72 Monate
- Laufleistung 80 000 km/Jahr
- Metermiete CHF 0.45/km, zzgl. MwSt

Autos mit reinem Elektroantrieb

# ***E-Markt in Bewegung»***

**Es ist um einiges bunter geworden in den vergangenen Jahren auf dem Markt für Autos mit reinem Elektroantrieb. Ein Blick auf die wichtigsten Marken.**

**Audi**

Die Nobelmarke hat es bislang bei Ankündigungen im Rahmen seines «E-Tron»-Konzeptes belassen, das bis dato ausschliesslich auf Plug-in-Hybriden basiert, die rein elektrisch kaum 50 Kilometer Reichweite schaffen. 2018 soll der erste Wagen mit reinem Elektroantrieb, ein SUV, auf den Markt kommen.

**BMW**

Der BMW i3, 2013 eingeführt, kommt aktuell in zwei Varianten, die sich primär in ihrer Batteriekapazität (60 bzw. 94 Amperestunden, 36.900 bzw. 38.200 Franken, Normverbrauch 1,5 Liter Benzinäquivalent/100km) unterscheiden. Das – im Prinzip – revolutionäre Konzept mit einer Kombination aus leichten (Aluminium), neuen (Carbon) und erneuerbaren und recycelten Werkstoffen, Strom aus Wasserkraft für die Herstellung und allerlei Gimmicks hat die Erwartungen bei Weitem nicht erfüllt. Vor allem die nur durchschnittlichen Reichweiten enttäuschten. Das hat BMW inzwischen deutlich verbessert, kommt aber nach wie vor nicht über 200 Kilometer hinaus. Der Zug scheint in eine andere Richtung (billigere, konventionelle Werkstoffe, höhere Batteriekapazitäten) zu fahren. BMW hat inzwischen reagiert und will 2018 eine Version mit 450 Kilometern Reichweite bringen und kündigt Elektroversi-



Citroën C-Zero

Ford Focus Electric



Hyundai IONIQ



onen für die mit konventionellem Antrieb bestückten Fahrzeuge an, namentlich den Gelandewagen X3 (2020) und den Mini (2019).

**Citroën**

Mit dem Citroën C-Zero (33600 Franken, Normverbrauch 1,5 Liter Benzinäquivalent/100 km) setzt Citroën auf die Karosserie und Technik des Mitsubishi I-Miev, einem Zwitterwesen, das in Japan und England mit Benzin- hierzulande aber ausschliesslich mit Elektroantrieb ausgeliefert wird. Details siehe Mitsubishi. Eher als Spielzeug ist die elektrische Version des Strandvehikels Citroën Méhari zu betrachten.

**Ford**

Der Ford Focus Electric (36600 Franken) ist eines der Elektroautos, mit denen Hersteller, welche die Fahrzeugentwicklung verschlafen haben, mit wenig Aufwand ins Boot einsteigen möchten. Im Prinzip hängt statt eines Benzin- einfach ein Elektromotor im Motorraum. Das lässt sich etwa am Verbrauch ablesen: mit 1,8 Liter Benzinäquivalent / 100 km liegt das 1,77 Tonnen schwere Auto deutlich hinter dem vergleichbaren, deutlich leichteren BMW i3 (1,245 Tonnen).

**Hyundai**

Der im Herbst 2016 vorgestellte Hyundai IONIQ electric Launch (ab 36990 Franken) basiert auf dem gleichnamigen Modell mit Plug-in-Hybrid-Antrieb. Die sehr guten Verbrauchswerte (1,4 Liter Benzinäquivalent/100 km) des Mittelklassewagens, die vergleichsweise hohe Reichweite (deutlich über 200 km) und ein hoher Nutzwert zeigen die moderne Konstruktion und damit den Weg in die elektrische Zukunft.

**«Mit einem Elektrokonzept von vorgestern verliert die Marke den Anschluss.»**

**Kia**

Fast doppelt so teuer wie die mit einem 132 PS starken Benzinmotor betriebene Basisversion kommt der Kia Soul EV mit einem 110 PS leistenden Elektromotor zu stehen: 36900 Franken. Das ist viel Geld für ein Auto, das aus jedem Blechteil noch die Ära der auf Erdöl basierenden Autos verströmt und dazu mit 1,8 Liter Benzin-Äquivalent deutlich mehr verbraucht als vergleichbare Elektrokleinwagen anderer Hersteller.

Der Kia Soul EV ist damit ein Auto des Übergangs ins elektrischer Zeitalter.

**Mercedes**

Mercedes wollte einst mit dem Smart den innerstädtischen Verkehr revolutionieren. Sogar eine elektrische Variante gab es, die 2013 sang- und klanglos vom Markt verschwand und nun mit dem Smart Fortwo electric drive, der mit geringer Reichweite um 100km ausschliesslich für den Nahverkehr konzipiert ist, eine seltsame Neubelebung erfährt. Die Marke Mercedes stopft mit einem auf elektrisch getrimmten Modell des Mittelklassewagens B, Mercedes B-Class e (ab 36800 Franken), die immer grösser werdende Lücke zu innovativeren Herstellern. Das Ergebnis enttäuscht: Der Wagen säuft Strom wie kaum ein anderes Modell (2,1 Liter Benzinäquivalent/100 km) und bietet doch nur vier Plätze, und ohne Schnellladefunktion wird das Aufladen der Batterie zum Geduldsspiel – zumal der Wagen mit vollem Akku auch bei optimalen Bedingungen kaum weiter kommt als 150 Kilometer. Kurz: Mit einem Elektro-Konzept von vorgestern verliert die Marke den Anschluss. Wenn sie dafür nur nicht von der Geschichte bestraft wird.



Kia Soul EV

**Das Zwischending Plug-in-Hybrid**

Plug-in-Hybride machen sich gut in der Ökobilanz vor allem der Hersteller sogenannter «Premium»-Fahrzeuge. Sie sind unter Druck geraten, weil auch sie an die neuen Emissionsvorschriften gebunden sind und einige Mühe haben, ihre mit grossen Motoren ausgestatteten Autos auf umweltfreundlich zu trimmen. Plug-in-Hybride dürfen in der Emissionsbilanz als Elektroautos angerechnet werden, auch wenn sie im Batteriebetrieb kaum weiter als 50 Kilometer kommen. Das wirkt dann bei einem klassischen Aussendienstauto wie dem VW Passat, der laut Hersteller 1000 Kilometer Reichweite erreicht, schon sehr peinlich.

## Das Ladeproblem

Das noch sehr dünne Netz an öffentlich zugänglichen Ladestationen ist das eine, der Wirrwarr unterschiedlicher Ladesysteme das andere Problem. Während das Ladenetz recht zügig ausgebaut wird, bleibt es bis auf weiteres beim Kabelsalat. Alleine die kryptischen Bezeichnungen der Stecker, von CCS (vor allem bei deutschen Herstellern) über CHAdeMO (vor allem japanische Autos) bis zu Typ 2 (Wechselstrom-Ladesäule, ein Stecker muss mitgebracht werden), könnte einem die Lust am Elektroauto gehörig vergällen. Wer sich nicht auskennt, steht rasch einmal vor einer nicht kompatiblen Ladesäule. Eine Lösung könnten die vom Fraunhofer-Institut «Charge Lounges» sein, die Lademöglichkeiten für alle Modelle bieten und eine Ladung binnen 30 Minuten garantieren. Bis ins Jahr 2020 soll es im deutschsprachigen Raum 1000 dieser multiplen Ladestationen geben. Die meisten Elektroautos haben in ihren Navigationsgeräten eine Suchfunktion für Ladestationen eingebaut, die in der Regel aber nicht vollständig sind. Auf [www.e-mobile.ch](http://www.e-mobile.ch) können Ladestationen nach Wechsel- oder Gleichstrom gegliedert gesucht werden. Die auch als Smartphone-App erhältliche Chargemap ([www.chargemap.com](http://www.chargemap.com)) listet aktuell 40000 Ladestationen in Europa, die von den Betreibern gemeldet werden und detailliert über Ladesystem, Ladezeit und Örtlichkeit Auskunft geben.



Mercedes B-Class e



Mitsubishi i-MiEV



Opel Ampera-e

**Mitsubishi**

Das wäre die ressourcenschonendste automobile Zukunft: Für Langstrecken gibt es den Zug, für Kurzstrecken das Elektroauto aus einer kollektiv genutzten Flotte an Klein- und Kleinstfahrzeugen. Der Privatwagen wäre damit Geschichte. Der Mitsubishi i-MiEV (ab 23 999 Franken), schon seit 2009 auf dem Markt, dürfte dazumal als Pionier dieser Entwicklung gefeiert werden. Der nur dreieinhalb Meter lange Stadtwagen erfüllt primär einen Zweck: den Transport auf kurzen Strecken von A nach B. Das macht dieser Kleinstwagen, den es baugleich auch als Citroën und Peugeot gibt, auch beim Transport von vier Personen mit wenig Gepäck sehr gut. Dennoch füllt er damit heute noch nicht einmal eine winzige Nische. Und doch: Das Konzept hat Zukunft. Wenn es diese dann mit einem niedrigeren Verbrauch (aktuell 1,5 Liter Benzinäquivalent /100 km) und mehr Batteriekapazität (aktuelle Reichweite um 100 km) gibt, wäre alles gut.

**Nissan**

Nissan darf sich mit dem Elektroauto Leaf, das seit 2012 in Europa verkauft wird, mit Fug und Recht Pionier nennen. Über eine Viertelmillion verkaufter Modelle machen es zum weltweit meist verkauften E-Mobil. Damit hat die Marke gegenüber der Konkurrenz einen nicht unbeträchtlichen Erfahrungsvorsprung. Allzuviel holt sie damit indes nicht heraus: Bis auf eine höhere Batteriekapazität ist das in der Basis schon vor sieben Jahren entstandene Auto nicht weiter entwickelt worden. Ob Nissan selbst nicht recht an die Zukunft des Konzepts glaubt? Die Preise sind dafür recht heiss: Das Modell mit geringerer Batteriekapazität ist schon

ab 29 160 Franken erhältlich, die Version mit etwa 50 Kilometern mehr Reichweite gibt es ab 31 240 Franken. Beiden gemein ist der hohe Stromverbrauch (1,8 Liter Benzinäquivalent /100 km). Da gibt es einigen

**«Die Marke lanciert als erster grosser Hersteller ein bezahlbares Massenmodell mit überzeugender Reichweite.»**

Optimierungsbedarf. Beide Modelle können auch ohne Batterie gekauft werden. Der Akku wird dann gemietet. Im Preis macht das praktisch keinen Unterschied.

**Opel**

In den Medien war zu lesen, bei Opel hege man Pläne, mit der kompletten Umstellung auf Elektroautos sich neu zu erfinden. Doch die Konzernmutter General Motors hat anderes vor: den Verkauf an den französischen PSA-Konzern mit den Marken Peugeot und Citroën. Inwieweit die neue Elektrokompetenz von Opel dabei eine Rolle spielt,

ist offen. Aber angesichts der eklatanten PSA-Elektroschwäche könnte Opel da eine grosse Lücke füllen im Konzern. Denn die Marke lanciert in diesem Frühjahr als erster der grossen Hersteller ein bezahlbares Massenmodell mit überzeugender Reichweite: den Opel Ampera-e. Das Vorläufermodell hatte noch auf einen Elektromotor mit Range-Extender gesetzt, einen zusätzlichen Benzinmotor, der die Batterie nachlädt. Das ist Geschichte. Opel setzt mit dem Ampera-e eine neue Marke: 400 Kilometer sind laut ersten Testberichten ohne Nachladen machbar. Eine Revolution, möglich geworden durch die enormen technischen Fortschritte bei den Batterieladepkapazitäten. Andere Hersteller werden folgen müssen, wenn sie den Anschluss nicht verlieren wollen.

**Peugeot**

Wohl der eigenen elektrischen Verlegenheit geschuldet ist das Modell Peugeot iON. Es entspricht bis auf das Markenschild dem Mitsubishi i-MiEV.



Peugeot iON



Nissan Leaf

**Emissionsfrei nur mit Ökostrom**

Elektroautos verpuffen keine umwelt- und gesundheits-schädlichen Abgase. Doch für die Umweltbewertung spielt das keine Rolle. Es kommt darauf an, welche Schadstoffe bei der Herstellung des Stromes anfallen. Wer also «Zero-Emission», wie es vollmundig von einigen Herstellern versprochen wird, erreichen möchte, muss ganz auf Strom auf erneuerbaren Energien setzen: Wind, Sonne, Wasser, und, je nach Standpunkt, Atom. Nimmt man den Schweizer Strommix als Basis, sieht es auch nicht ganz so schlecht aus. Mit dem deutschen Strommix kommt man den vergleichbaren Benzinern oder Dieselmotoren schon gefährlich nahe, und mit Kohlestrom sieht es dann gar sehr viel schlechter aus. Einen guten Überblick bietet der vom TCS und Energieschweiz gemeinsam editierte Onlinedienst [www.verbrauchskatalog.ch](http://www.verbrauchskatalog.ch).



Renault Zoe



Tesla 1

**Renault**

Mit dem 2013 präsentierten Renault Zoe, der auf dem Modell Clio basiert, bietet die französische Marke einen flotten Kleinwagen, der in der 2017er-Version dank deutlich vergrößerter Batteriekapazität Reichweiten 400 Kilometer locker erreichen soll. Erste Testberichte lassen einen Wert von maximal 300 Kilometer als realistisch erscheinen. Vor allem auf der Autobahn wird die Batterie mindestens doppelt so schnell leergesaugt. Das ist noch immer ein Spitzenwert, der, wären nicht die langen Ladezeiten von minimal fünf Stunden, eine universelle Nutzung des Autos möglich machen könnte. Wenn Renault dieses vergleichsweise kleine Problem noch löst, ist alles gut. Eher Spielzeugcharakter hat das Modell Twizy. Mit gewaltiger Ladekapazität glänzt die Elektroversion des Kangoo, die Reichweite ist allerdings sehr bescheiden.

**Tesla**

Wenn eine Marke das Thema Elektromobilität in die Schlagzeilen gebracht hat, dann

das vom US-amerikanischen Milliardär Elon Musk im Jahr 2003 gegründete Unternehmen Tesla. Aus dem Nichts entstand eine Palette an schnittigen Luxusautos, die das Thema quasi von oben anging. Es sind Autos, denen es an nichts mangelt, auch nicht an Reichweite. Selbst auf der Autobahn sind 300 Kilometer drin, im alltäglichen Betrieb

**«Vor allem auf der Autobahn wird die Batterie mindestens doppelt so schnell leergesaugt.»**

schaffen die in verschiedenen Ausstattungsvarianten erhältlichen Reihen S und X 400 Kilometer, obwohl sie keine Kostverächter sind: Der Verbrauch liegt deutlich über zwei Liter Benzinäquivalent auf 100 Kilometer. Dazu hat Tesla ein Netz an Schnellladestationen aufgebaut. Dieser Luxus hat seinen Preis: Das günstigste Modell kostet 75 100 Franken, das teuerste das Doppelte. Wesentlich günstiger soll der mit grossem Getöse für 2018 angekündigte Tesla 3 sein.

**Toyota**

Der Pionier der Hybridautos hat bislang komplett auf reine Elektroantriebe verzichtet und stattdessen den Wasserstoffmotor forciert. Angesichts der beträchtlichen Verkaufserfolge der Konkurrenz will Toyota jetzt das Versäumte nachholen. Bis ins Jahr 2020 sollen erste Modelle erhältlich sein.

**VW**

Der Volkswagen-Konzern setzt aktuell auf zwei Elektromodelle: den Kleinwagen e-up! (Verbrauch 1,4 Liter Benzinäquivalent /100km) und den e-Golf (1,5l Benzinäquivalent/100km). Beide sind technologisch nicht mehr auf der Höhe, dazu sind die Reichweiten mit 160 bzw. 190 Kilometern (faktisch um ein Drittel weniger) zu beschränkt. VW erfüllt damit die Pflicht, die Kür soll erst in einigen Jahren mit einer Modelloffensive folgen. Das Ziel, bis 2025 weltweit Marktführer der E-Mobilität zu sein, ist sehr hoch gesteckt.

**Der Treibstoffvergleich**

Benzin: Dichte 0.74 kg/l, 1 l/100 km ergibt 23.4 g CO<sub>2</sub>/km  
 Diesel: Dichte 0.83 kg/l, 1 l/100 km ergibt 26.1 g CO<sub>2</sub>/km  
 Erdgas Dichte 0.654 kg/m<sup>3</sup>, 1 kg entspricht ca. 1.5 l Benzin, bzw. ca. 1.35 l Diesel, 1 l Benzinäquivalent/100 km ergibt 18.3 g CO<sub>2</sub>/km  
 Strom: 1 kWh (Kilowattstunde) entspricht ca. 0.11 l Benzin, bzw. ca. 0.10 l Diesel, 1 kWh/100 km ergibt 1.11 g CO<sub>2</sub>/km, gemäss Schweizer Strom-Mix des Bundesamtes für Umwelt, 1 kWh/100 km ergibt 0 g CO<sub>2</sub>/km, bei Betrieb mit 100 % erneuerbaren Energiequellen

Quelle: www.verbrauchskatalog.ch



VW e-up

# In vier Tagen 444 Brücken erleben

**Eine Bahnfahrt der  
aussergewöhnlichen Art  
durch die schönsten  
Regionen der Schweiz mit  
der 4-Tages-Rundreise  
Brücken<sup>hoch444</sup>**



## Reiseroute:

**Wohnort – St. Gallen – Luzern –  
Locarno/Ascona–Montreux**

Ihre Ferienreise beginnt mit der individuellen Ankunft von Ihrem Wohnort in der Metropole St. Gallen. Im Voralpen-Express 1. Klasse mit Panoramafenstern fahren Sie bereits kurz nach Verlassen des Bahnhofs über das Sitterviadukt, welches mit seinen 99 m zum höchsten Eisenbahnviadukt der Schweiz zählt. Es ist zudem bis heute der am weitesten gespannte Träger einer schweizerischen Eisenbahnbrücke. Wenige Kilometer später folgt bereits der 282 m lange und 64 m hohe Weissenbachviadukt. Über den 650 m langen Seedamm bei Rapperswil und das Hochmoor von Rothenthurm erreichen Sie das Tagesziel Luzern mit der bekannten Kapellbrücke.

Am zweiten Tag passieren Sie nicht nur mehr als 220 Brücken, sondern auch über 50 Tunnel. Beim Anstieg zum Gotthard überqueren Sie kurz nach Amsteg die Intschireussbrücke mit 77 m Höhe. Nach den Kehrschlaufen bei Wassen und dem Gotthardtunnel mit 15 km Länge passieren Sie abermals zwei Kehrtunnel. Nach der atemberaubenden Magadino-Ebene erreichen Sie Locarno. Das Hotel für die heutige Übernachtung befindet sich hier oder in Ascona.

Die Centovalli-Bahn – im Tessin liebevoll «Centovallina» und in Italien «Vigezzina» genannt – ist die direkteste und faszinierendste Verbindung auf der Achse zwischen dem Lago Maggiore und der Westschweiz. Über schwindelerregende Viadukte, an tiefen Schluchten und tosenden Wasserfällen vorbei, durch helle Kastanienwälder und fruchtbare Rebberge, durch Tunnel und enge Kurven führt Sie die fast 60 km lange Schmalspurstrecke über 83 Brücken am dritten Tag nach Domodossola. Ein Cappuccino in einem Strassencafé im historischen Zentrum lohnt sich auf jeden Fall. Gestärkt führt der Weg über die Simplon-Linie zum Simplontunnel, mit 19,8 km der längste Tunnel dieser Reise. Mit bis zu 160 km/h erreichen Sie ab Brig im Nu Montreux an der mediterranen Waadtländer Riviera.

Bevor Sie die Heimreise in Angriff nehmen, lohnt sich bei schönem Wetter ein Spaziergang im Hafen von Ouchy. Auf der Rückreise wartet eine weitere imposante Brücke: das Grandfey-Viadukt bei Freiburg mit 334 m Länge und 82 m Höhe.

Nähere Angaben zum Angebot ab CHF 465.– (Basis Halbtax, 2. Klasse) erhalten Sie in den SOB-Bahnreisezentren, unter Telefon 058 580 76 30 oder unter [www.voralpen-express.ch/pauschalangebote](http://www.voralpen-express.ch/pauschalangebote)

## Angaben zum Angebot

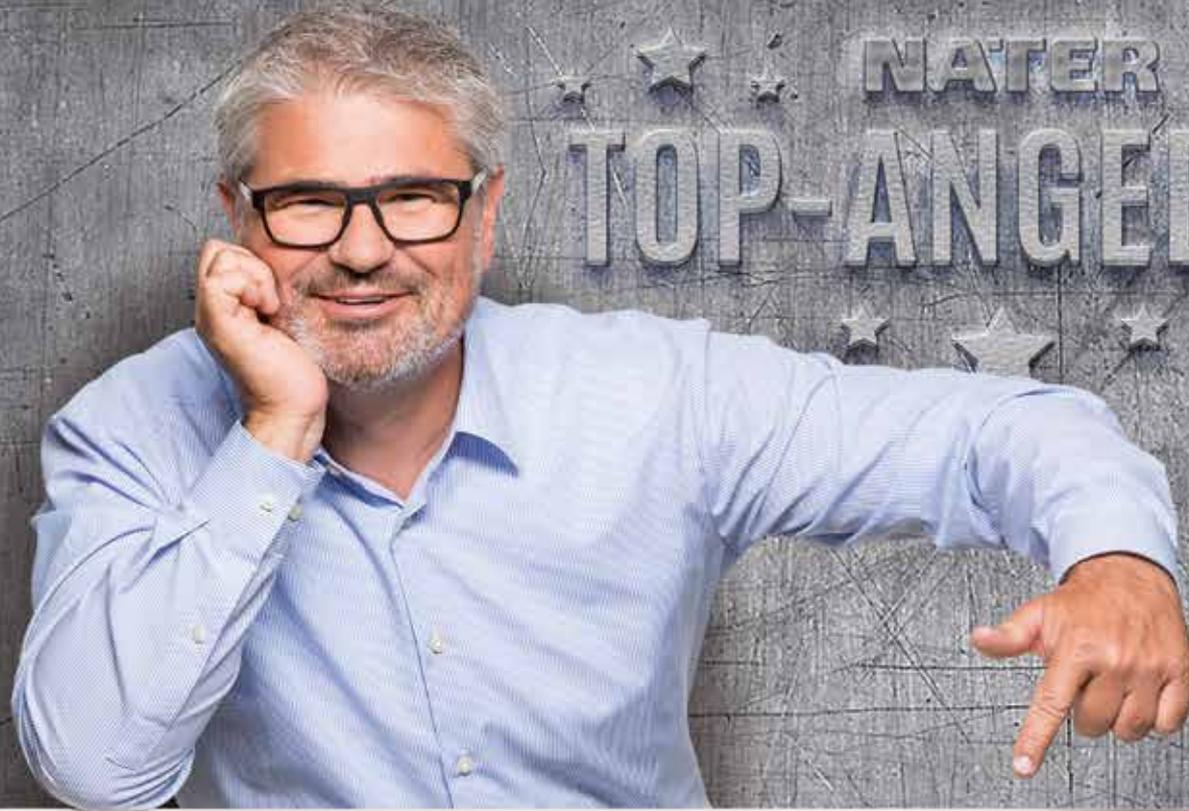
- Bahnfahrt ab Wohnort innerhalb der Schweiz nach St. Gallen
- Voralpen-Express 1. Klasse St. Gallen – Luzern
- Fahrt 1. Klasse Luzern – Locarno
- Fahrt mit Centovalli-Bahn Locarno – Domodossola 2. Klasse
- Fahrt Domodossola – Brig – Montreux 2. Klasse
- Rückreise Montreux – Wohnort innerhalb der Schweiz
- Übernachtungen in 3-Stern Hotels inkl. Frühstück



## 25-Jahr-Jubiläum:

Dieses Jahr wird der Voralpen-Express 25 Jahre alt – ein guter Grund zu feiern! Anlässlich unseres 25. Geburtstags haben wir eine Jubiläums-Broschüre mit Gutscheinen für zwölf attraktive Freizeitangebote lanciert. Sie profitieren jeden Monat von einer Ermässigung in der Höhe von 25% oder von 25 Franken Rabatt auf verschiedene Highlights und Ausflugstipps entlang der Strecke. Weitere Infos finden Sie unter: [www.voralpen-express.ch/jubilaeum](http://www.voralpen-express.ch/jubilaeum)

# NATER TOP-ANGEBOTE



7875



**Fiat Scudo Starter 1.6, 90 PS**

Schiebetüre rechts mit Fenster, Flügeltüren hinten mit Fenster, Trennwand mit Schiebefenster, Radio/CD-Gerät

**CHF 16'600.-**



**Fiat Fiorino 1.4, Benzin, 77 PS**

Zentralverriegelung, El-Fensterheber, Schiebetüre rechts, Flügeltüren hinten

**CHF 12'700.-**



**35S13V H2, Radstand 3520L**

Radstand 4040, Klimaanlage, Verkleidung des Laderaums, Park Distance Control hinten, Flügeltüren hinten verglast, Schiebetüre rechts verglast

**CHF 29'990.-**

**Top-Angebote  
für jeden  
Einsatzbereich.**

**Infos: [www.nater.ch](http://www.nater.ch)  
Telefon: 071 388 00 20**

**Alle Preise exkl. MwSt und exkl. Abbleterpauschale.**



**Fiat Ducato 30 Starter, 115 PS**

Hecktüren verglast, Radio-Bedienung am Lenkrad, Trennwand mit Fenster, Radio MP3 und Bluetooth

**CHF 20'170.-**



**Fiat Doblo 1.3 Starter, 90PS**

Radio/CD, Zentralverriegelung, Flügeltüren hinten verglast, Doppelsitzbank

**CHF 15'990.-**

**IVECO, ISUZU +  
FIAT PROFESSIONAL  
TRANSPORTER  
mit Diesel-Motoren**

erreichen

**EURO 6  
ABGASWERTE**

**ohne  
AdBlue System**

**= mehr Nutzlast  
bei weniger  
Betriebskosten!**



**35S12, Werksbrücke, 120 PS**

Radstand 3450, Anhängersteckdose, 13-polig, Anhängerkupplung Kugel, Radio/CD Bluetooth, Rückspiegel elektrisch verstell- und heizbar

**CHF 29'500.-**



**35S12, Doppelkabiner, Werksbrücke**

Radstand 3450, 120PS, Rückspiegel elektrisch verstell- und heizbar, Anhängersteckdose 13-polig, Anhängerkupplung Kugel, Radio/CD Bluetooth, USB/AUX

**CHF 33'400.-**



**Crew Solar 4x4 A/T A/C**

Klimaanlage, Radio/CD, Rückfahrkamera, elektrische Fensterheber, Anhängelast 3.5t, Rückspiegel elektrisch verstell- und heizbar

**CHF 31'500.-**



**Fullback Base 6-Gang**

**NEUHEIT**

Klimaautomatik, Radio/CD MP3 Bluetooth, Rückfahrkamera, Lenkradbedienungen, Radio/Telefon, Kompat, Nebelscheinwerfer, Regen-Dämmerungssensor, etc.

**CHF 32'000.-**



**Fiat Talento, 95PS**

Radio/CD-Gerät + MP3, Seitenpiegel elektrisch verstellbar und einklappbar, Pastellfarbe

**CHF 19'100.-**



**35S16V H2, Radstand 3520L**

Radio DAB/CD/Bluetooth/Navigation, Rückfahrkamera, Klimaanlage, Nebelscheinwerfer, LED Innenbeleuchtung im Laderaum

**CHF 36'750.-**



**35C16 E6, Krapf Kippbrücke**

2,3 Liter Diesel-Motor ohne Ad-Blue-System, Hydraulisch gelieferter Fahrer- und HA-Federung verstärkt, AHK Kugel/Haken, Radio/CD-Gerät Bluetooth

**CHF 43'900.-**



**L35 F ADAPTOR (Motor 150PS, E6)**

150 PS, Euro 6, Dreiseitenkipper Titan, (LxBH in mm) 3300/1990/300, Anhängelast 3.500 kg

**CHF 34'900.-**

**IVECO ISUZU**



**DAF**



**NATER**

Staad | Gossau | Müllheim

E-Motorräder in den Startlöchern

# Nicht nur für **Pöstler**

**Während Velos mit Elektroantrieb schon seit längerem stets wachsende Zulassungszahlen erreichen und drauf und dran sind, sich zum idealen Citybike zu mausern, sind Elektrotöffs und -roller noch ein rares Gut, auch wenn die Zulassungszahlen steigen.**



Man muss sie mit der Lupe suchen, die wenigen Elektroroller und -motorräder in der Schweiz, und wären nicht die 6300 gelben zwei- oder dreirädrigen Flitzer der Schweizer Marke Kyburz, mit denen Postbotinnen und Postboten elektrisch unterwegs sind, man nähme sie kaum zur Kenntnis. Die Post hat Anfang Jahr die letzten mit Benzin betriebenen Roller durch E-Scooter ersetzt und damit auch das Beschaffungsprogramm vorerst beendet. Damit dürfte sich der Absatz nun in sehr überschaubaren Zahlen bewegen. Elektroscooter sind derzeit vor allem für gewerbliche Zwecke unterwegs, etwa als Transportmittel für Pizzakuriere. Im privaten Bereich sind es vor allem die durch die teuren Batterien bedingten hohen Preise, die eine grössere Marktdurchdringung verhindern. Die grossen Hersteller geben sich jedenfalls nach wie vor sehr zurückhaltend, und es sind vor allem kleinere Nischenanbieter, darunter auch Schweizer Hersteller, die sich hier tummeln. Dabei liegen die Vorteile der E-Scooter auf der Hand. Man braucht nur dem Briefträger zuzusehen: Der Anzug der flüsterleisen Elektroroller ist beeindruckend. Die Berner Fachhochschule ermittelte in einem Test Reichweiten von einigen Dutzend Kilometern der E-Roller. Das prädestiniert sie tatsächlich für den Stadt- und Vorortverkehr. Etwas besser sieht es bei den E-Motorrädern aus, die mit grösseren Batterien auch mal 150 Kilometer schaffen und damit in etwa so weit kommen wie Elektroautos. Beeindruckend sind, dank des wesentlich besseren Wirkungsgrades, auch die Verbräuche: Sie liegen, umgerechnet auf Benzin-Äquivalente, um einen halben Liter auf 100 Kilometer. Erstaunlich ist die Zurückhaltung der grossen Marken aus Japan und Europa, die, mit Ausnahme von BMW, bis auf einige Concept Bikes schlicht gar nichts zu bieten haben. Ob hier die Zukunft verschlafen wird?



## Für TRENDsetter stehen die Sterne günstig.

Die Mercedes-Benz V-Klasse mit bis zu acht Sitzplätzen. Speziell für Sie kreiert Mercedes-Benz die V-Klasse neu. Das Sondermodell TREND besticht durch höchste Basisausstattung zum niedrigsten Tarif. Mehr Informationen finden Sie bei Ihrem Mercedes-Benz Partner oder unter [www.vclass-trend.ch](http://www.vclass-trend.ch)

Die V-Klasse TREND, jetzt ab:  
**CHF 49 700.-\***

Oder Leasing ab:  
**CHF 399.-/Monat\***

inkl. 10 Jahren Gratis-Service  
und 3 Jahren Vollgarantie\*\*

Mercedes-Benz  
Das Beste oder nichts.



**LIGA Lindengut-Garage AG**  
Toggenburgerstrasse 146, 9501 Wil  
Tel.: 071 929 31 31, [www.liga.ch](http://www.liga.ch)

LARAG AG Wil Tel.: 071 929 32 32  
LARAG AG St. Gallen Tel.: 071 282 90 50  
LARAG AG Neftenbach Tel.: 052 304 40 40  
LARAG AG Rümlang Tel.: 044 818 74 74



\* V-Klasse 220 d TREND, kompakt, 163 PS (120 kW), 2143 cm<sup>3</sup>, Barkaufpreis: CHF 49 700.- (Fahrzeugpreis CHF 57 564.- abzüglich CHF 7864.- Kundenrabatt und Retailprämien). \*\* Inkl. MERCEDES-SWISS-INTEGRAL (3 Jahre Garantie und 10 Jahre Gratis-Service, beides bis 100 000 km – es gilt das zuerst Erreichte), 5,9 l/100 km (Benzinäquivalent: 6,67 l/100 km), 154 g CO<sub>2</sub>/km (Durchschnitt aller verkauften Neuwagen: 134 g CO<sub>2</sub>/km), Energieeffizienz-Kategorie: E. Leasingbeispiel: Laufzeit: 48 Monate, Laufleistung: 10 000 km/Jahr, eff. Jahreszinssatz: 2,94%, 1. grosse Rate: CHF 11 000.-, Leasingrate ab dem 2. Monat: CHF 399.-. Ein Angebot der Mercedes-Benz Financial Services Schweiz AG. Vollkaskoversicherung obligatorisch. Eine Kreditvergabe ist verboten, falls diese zu einer Überschuldung des Leasingnehmers führen kann. Angebot gültig bis 30.6.2017. Immatriculation bis 30.9.2017. Abgebildetes Modell: V-Klasse 220 d TREND, lang, mit Sonderausstattungen (Dachregler, eloxiert, LED Intelligent Light System), Barkaufpreis: CHF 52 948.-, 5,9 l/100 km (Benzinäquivalent: 6,67 l/100 km), 154 g CO<sub>2</sub>/km, Energieeffizienz-Kategorie: E. Leasingbeispiel: Laufzeit: 48 Monate, Laufleistung: 10 000 km/Jahr, eff. Jahreszinssatz: 2,94%, 1. grosse Rate: CHF 11 600.-, Leasingrate ab dem 2. Monat: CHF 429.-. Angebot gültig bis 30.6.2017. Immatriculation bis 30.9.2017. Unverbindliche Preisempfehlung. Änderungen vorbehalten. Nur bei teilnehmenden Händlern.



## RESERVIEREN SIE JETZT IHRE YACHT FÜR EINEN TAG

- Geeignet für Hochzeiten, Tagungen und Feierlichkeiten jeglicher Art
- Bankettsitzplätze bis 120 Personen
- Fahrtkosten ab Hafen Romanshorn mind. 2 Stunden/CHF 4 000.-

+41 71 466 78 88 | [info@sbsag.ch](mailto:info@sbsag.ch) | [www.mssaentis.ch](http://www.mssaentis.ch)

## LEADER ist eine Marke – und davon profitieren auch Sie!



Der LEADER ist zum Label für ein starkes Unternehmertum mit Visionen geworden. Ob Firma, Verband oder Organisator einer Veranstaltung: Wir sind Ihr Partner und realisieren mit Ihnen ein Magazin, das vollumfänglich oder teilweise anzeigenfinanziert ist, professionell umgesetzt wird und direkt von unserer Marke profitiert.

Bei Fragen stehen wir Ihnen per Telefon unter 071 272 80 50 oder via Email unter [leader@metrocomm.ch](mailto:leader@metrocomm.ch) gerne zur Verfügung.  
[www.leaderonline.ch](http://www.leaderonline.ch)

Presented by  
**LEADER**  
**SPECIAL**



BMW C-Evolution



Zero SR

Nachfolgend ein Blick auf die wichtigsten Anbieter:

**BMW**

BMW hat als einziger der grossen Hersteller mit dem Grossroller C-Evolution ein Modell auf dem Markt, das sich zu einem Preis von 15 700 Franken in sehr überschaubaren Stückzahlen verkauft. Ebenso überschaubar ist mit 100 Kilometern die Reichweite, während die Leistungsdaten durchaus überzeugen: Höchstgeschwindigkeit 120 km/h, Motorleistung 11 kW

**Elmoto**

Elmoto Schweiz – der Hauptsitz ist in Stuttgart – beschränkt sich mit dem Elmoto HR-2 auf das Wesentliche: reduzierter Rahmen, wenig Coverteile. So strahlt das Bike HR-2 Evo Leichtigkeit und Wendigkeit aus und kombiniert modernes Design mit Offroad-Komponenten. Zu Preisen um die 5000 Franken erhält man eine Motorleistung von 1.7 kW, eine Reichweite von 65 km und eine Höchstgeschwindigkeit von 45 km/h.

**ETRIX**

Der Etrix S8 ist das Spitzenmodell der Elektrorollerreihe des in Regensdorf beheimateten Schweizer Herstellers. Der Roller mit einer Höchstgeschwindigkeit von 85 km/h erreicht Reichweiten um die 100 km. Katalogpreis 5900 Franken.

**GOVECS**

Der deutsche Hersteller, 2009 gegründet, produziert eine ganze Palette an Elektrorollern auch für andere Marken. Das Gewermodell Govecs Go! T 3.6 bietet zum Preis von 7790 Franken eine praxistaugliche Höchstgeschwindigkeit von 85 km/h bei 70 Kilometern Reichweite. Die Batterie ist in fünf Stunden nachgeladen.

**Johammer**

Das österreichische Start-up-Unternehmen weist vielleicht den Weg in die Zukunft des Motorrades mit einer unkonventionellen Konstruktion und einem Antriebskonzept, das den Motor direkt ans Rad ansetzt. Das Ganze schaut sehr futuristisch aus. Überzeugend ist die Leistung: 200 Kilometer Reichweite beim Spitzenmodell J1.200 bei einer Höchstgeschwindigkeit von 120 km/h. Das hat seinen Preis: Für 33 300 Franken gibt es auch überzeugende Elektroautos.

**vRbikes**

vRbikes gehört zur Schweizer von-Roll-infrac-Gruppe und fokussiert auf Entwicklung, Produktion und Vertrieb sowie Dienstleistungen für die E-Mobilität. Die drei Fahrzeuge, das Dreirad vr3, der Roller vRone und der Endurotöff vRcross werden seit 2011 produziert. Das Modell vRcross ist als technisches Spielzeug gedacht, die Reichweite ist mit 30 Kilometer sehr überschaubar. Mas-

sentauglicher ist der Roller vRone mit 100 km/h Höchstgeschwindigkeit und 90 Kilometern Reichweite. Überzeugend im Vergleich zur Konkurrenz auch der Preis von 6895 Franken.

**Zero**

Zero Motorcycles, 2006 in Kalifornien gegründet, bietet die mit Abstand überzeugendste Palette an ausgereiften Elektromotorrädern, die sich vor der mit Benzin betriebenen Konkurrenz nicht zu verstecken brauchen. Die Spitzenmodelle Zero SR und DSR (je 18 990 Franken) schaffen nicht nur Reichweiten deutlich über 200 Kilometer, sondern lassen im Sprint auch jeden Sportwagen alt aussehen. Wenn die Batteriepreise erst einmal nachgeben – wovon alle Prognosen ausgehen –, und damit auch die Preise für E-Motorräder purzeln, hat die junge Marke gegenüber der etablierten Benzin-Konkurrenz schon einen grossen Vorsprung.



Johammer

# Der neue Crafter. Die neue Grösse.



Jetzt Offerte anfordern!



## Der neue Crafter. Praktisch, wirtschaftlich und innovativ wie nie.

Mit dem neuen Crafter hat Volkswagen ein Nutzfahrzeug gebaut wie nie zuvor. Als komplette Neuentwicklung bietet er kundenorientierte Transportlösungen bei höchster Wirtschaftlichkeit. Der neue Crafter ist auf die Bedürfnisse und Anforderungen der vielfältigen Nutzergruppen abgestimmt, um das beste Nutzfahrzeug seiner Klasse zu sein. Erhältlich mit Front-, Heck- und Allradantrieb 4Motion. Und als Einziger mit 8-Gang-Automatik für alle Antriebsvarianten. Fordern Sie heute noch Ihre persönliche Offerte an. **VW Nutzfahrzeuge. Die beste Investition.**



Nutzfahrzeuge



### GNG AG

St. Gallerstrasse 93/99  
9200 Gossau SG  
Tel. 071 388 57 57  
[www.gng.ch](http://www.gng.ch)

Die wichtigsten Frühjahrs-Neuheiten am Genfer Autosalon im Überblick

# Highlights aus **Genf**

## **Alfa Romeo**

Der Alfa Romeo Stelvio ist das erste SUV der Marke. Ein wie in diesem Segment üblich wuchtiges Auto, das die Eleganz anderer Modelle nur noch zitiert.

## **Audi**

Es geht noch stärker. Audi zeigt die künftige Version des SUV Q8 in einer Studie. Von weit über 400 PS ist die Rede. Mit überaus kräftigen Motoren (400 PS) betrieben werden auch die Modelle RS3 Sportback und RS3 Limousine. Das Modell RS5 kommt mit einem Sechszylinder-Turbo-Motor und 450 PS.

## **BMW**

BMW präsentiert die Kombivariante der 5er-Reihe (im BMW-Jargon «Touring»), die

im Juni auf den Markt kommt, und den leicht aufgehübschten 4er mit neuem LED-Lichtdesign.

## **Citroën**

Die Marke zeigt mit dem C-Aircross Concept die Zukunft der Kompakt-SUVs. Zu sehen sein wird auch der Kompakt-SUV DS7. Er könnte schon im Sommer in den Verkaufsräumen stehen.

## **Ferrari**

Das neue Modell 812 Superfast ist eine Weiterentwicklung des F12 mit 800 PS.

## **Ford**

Ford zeigt den bereits lancierten neuen Fiesta in bewährter Optik. Daran zu rütteln, wagt Ford, wie andere Marken auch, nicht. Es ist ja ein Bestseller.

## **Honda**

Die Japaner präsentieren mit dem Honda Civic Type R einen lange angekündigten kompakten Sportler, der schon im Sommer verkauft werden soll.

Alfa Romeo Stelvio





**Hyundai**

Erwartet wird die Präsentation der Kombivariante des i30 namens i30 cw.

**Jaguar**

Auf Basis des Jaguar F-Pace zeigt die britische Marke in indischem Besitz ein SUV-Coupé.

**Kia**

Der Kleinwagen Picanto kommt in einer neuen Variante auf den Markt.

**Mazda**

Ganz neu in Europa ist der SUV CX-5 von Mazda in überarbeiteter Version.

**Mercedes**

Die Cabrio-Variante der E-Klasse erinnert stilistisch an die runden 1950er-Jahre, der viertürige AMG GT mit an ein Haifischmaul erinnernder Front soll auch Kinder auf der Hinterbank transportieren.

**Mitsubishi**

Ganz neu lanciert wird ein SUV des japanischen Herstellers mit einer an Coupés erinnernden Linie. Der Name Eclipse Cross erinnert an die Sport-Coupés der Marke.

**Opel**

Der krisengeschüttelte Hersteller feiert Premiere in Genf mit dem Opel Insignia, der zuerst in den Varianten Grand Sport und Sports Tourer lanciert wird: grosse, wuchtige Wagen in Keilform, vernünftig motorisiert mit viel Platz.

**Porsche**

Die Stuttgarter Marke präsentiert den Panamera Sport Turismo mit mehr Kofferraum und Kopffreiheit. Der 911 GT3 wird mit einem Facelift erwartet.

**Renault**

Der Sportwagen mit dem berühmten Namen Alpine erlebt, nach Jahren der Ankündigung,

am Genfer Autosalon, eine auf 1955 Modelle (entsprechend dem Jahr der Gründung der Marke Alpine) limitierte Neuauflage. Die endgültige Version folgt später.

**Seat**

Der Ibiza lockt mit neuem Design und moderner Technik. Ein Facelift erfährt der Cupra.

**Skoda**

Der Skoda Kodiaq Sportline, ein SUV, gibt sich mächtig und stark.

**Subaru**

Angekündigt ist die neue Generation des SUV XV, der natürlich wieder mit Boxermotor und Allradantrieb kommt.

**Suzuki**

In fünfter Auflage erscheint der Suzuki Swift. In der Form dem Vorgänger zum Verwechseln ähnlich und doch deutlich runder, wurden vor allem Innenausstattung und Cockpit aufgefrischt.

**Toyota**

Der Toyota Yaris erhält umfangreiche Retouchen an der Karosserie, gleichzeitig kommt eine Sportversion auf den Markt.

**Volvo**

Ganz neu ist der SUV Volvo XC60 mit grösserem Platzangebot bei gleicher Fahrzeuglänge.

**VW**

Auf den unverwechselbaren, aber schwer auszusprechenden Namen Arteon hört der Nachfolger des CC. Die konstruktive Basis liefert der Passat, der sichtlich runde Arteon ist aber länger und breiter. Auffallend sind die rahmenlosen Türen. Erwartet wird in Genf der neue VW Polo mit weniger Gewicht und längerem Radstand.



# Erfolgreich unterwegs: **Altherr AG** in Liechtenstein

**Die Altherr AG in Schaan ist der Spezialist für Mercedes-Benz- und Setra-Busse in Liechtenstein und angrenzendem Rheintal. 2016 schaffte es der Service-, Reparatur- und Verkaufsbetrieb zum zweiten Mal aufs Podest des internationalen BusLeague-Wettbewerbs.**



Rund 20 Spezialisten setzen sich bei der Altherr AG für Busse und Nutzfahrzeuge ein.

## **Busleague Wettbewerb Europa**

«Wir versuchen täglich, unser Bestes zu geben», erklärt Betriebsleiter Christian Beck von der Altherr AG in Schaan. Offensichtlich gelingt es, denn das Ergebnis spricht für sich: Nach 2014 hat es der Betrieb im vergangenen Jahr gegen harte Konkurrenz erneut auf den zweiten Platz des internationalen BusLeague-Wettbewerbs von OmniPlus geschafft.

Das Unternehmen legt grossen Wert auf Verlässlichkeit und die persönlichen Bedürfnisse der Kunden. Damit gelingt es auch immer wieder, Neukunden zu gewinnen. Wichtig ist die Sichtweise des Kunden, vor allem bei unvorhergesehenen Ereignissen. Christian Beck: «Im Ernstfall muss man sich in die Situation des Kunden versetzen und auch scheinbar Unmögliches möglich machen, während 24 Stunden am Tag und an 365 Tagen im Jahr.» Schnelles Handeln ist speziell bei Pannen von Linienbussen gefragt, denn da sind meistens Fahrgäste an Bord. «Hohe Leistungsbereitschaft und Motivation der Mechaniker», stellt Christian Beck in den Vordergrund, ebenso die Leidenschaft des Teams für Linienbusse und Nutzfahrzeuge.

## **Bus Tech Challenge**

Das Können der Mitarbeiter beweist ein

Altherr AG hat im vergangenen Jahr die Bus-Tech-Challenge-Ausscheidung in der Schweiz gewonnen, die es ihm ermöglichte, am europaweiten Wettbewerb der 16 europäischen Landessieger in Ulm teilzunehmen. Die Teilnehmer mussten in allen Phasen dieses fachlichen Wettbewerbs ihre Kenntnisse über das gesamte EvoBus-Programm (Stadt-, Überland- und Reisebusse von Mercedes-Benz und Setra sowie Mercedes-Benz-Minibusse) einschliesslich der unterschiedlichsten Motoren und Getriebe für alle diese Fahrzeuge beweisen.

Kevin Lampert ging aus den 16 teilnehmenden Ländern als Sieger hervor und verwies die Teilnehmer aus Holland und Belgien auf die Plätze 2 und 3.



Christian Beck, Kevin Lampert,

**altherr**  
trucks & vans

**Altherr AG**

FL-9494 Schaan

Tel. +423 237 50 50

«Die ausgebaute Bahn fängt den Mehrverkehr auf»

# Mehr Verbindungen, **bessere** Verteilung



Werner Fritschi: «Neue Möglichkeiten auch für den Freizeitverkehr.»

**300 Millionen Franken werden im Kanton Thurgau bis 2019 verbaut, um den öffentlichen Bahnverkehr wesentlich zu verdichten. Das bringt vielerorts einen Halb-studentakt der S-Bahn mit besseren Anschlüssen an den Fernverkehr. Werner Fritschi, stellvertreter Geschäftsführer des Bahnunternehmens Thurbo in Kreuzlingen, erläutert die Hintergründe.**

**Werner Fritschi, die Bauarbeiten, die notwendig werden, um ab 2019 den öffentlichen Bahnverkehr im Thurgau wesentlich zu verdichten, sind im Gang. Das bringt für die Passagiere einige Unannehmlichkeiten durch Streckenunterbrüche mit sich. Wie sind die Reaktionen?**

Angesichts der doch teilweise grossen Einschränkungen haben wir wenige Reaktionen erhalten. Wir führen das auf zwei Umstände zurück: Einerseits sehen die Fahrgäste, dass ein grosser Ausbau stattfindet und zeigen entsprechend auch Verständnis, andererseits sorgen SBB und Thurbo für umfangreiche Ersatzfahrpläne und umfassende Informationen.

**Die 300 Millionen Franken für Streckenausbauten und Bahnhofserweiterungen sind die höchste Investition seit Jahrzehnten in die Thurgauer Bahninfrastruktur. Woher kommt das Geld?**

Es kommt aus dem Bahninfrastrukturfonds des Bundes.

**Immer öfter, immer schneller, oder, wie es Ihre Werbung suggeriert: RuckZuck am Ziel. So lässt sich das künftige Bahnangebot zusammenfassen, das im Wesentlichen den ganztägigen Halbstundentakt von sechs bis 24 Uhr auf allen wichtigen S-Bahn-Strecken im Kanton und einen verbesserten Fernverkehr mit sich bringt. Wird damit nicht vor allem der wenig wünschenswerte Pendlerverkehr gefördert?**

Es geht darum, den Mehrverkehr der nächsten Jahre zu einem grossen Teil mit der Bahn auffangen zu können. Gute Verkehrsverbindungen sind ein wesentlicher Standortfaktor, gerade für den Kanton Thurgau. Zudem werden auch die Verbindungen ausserhalb der Hauptverkehrszeit ausgebaut. Das gibt neue Möglichkeiten für den ebenso starken Freizeitverkehr.

**Zu Stosszeiten sind viele Nahverkehrszüge im Thurgau überlastet, man wähnt sich zuweilen in einer U-Bahn mit vielen stehenden Passagieren. Sind hier Verbesserungen zu erwarten?**

Mehr Verbindungen führen zu einer besseren Verteilung der Fahrgäste. Auf Stehplätze im Regionalverkehr wird man trotzdem nicht verzichten können. Die Regionalzüge werden



Gute Verkehrsverbindungen sind ein wesentlicher Standortfaktor – nicht nur für den Kanton Thurgau.

bestellt und zu einem grossen Teil von Bund und Kantonen finanziert. Gerade in Zeiten der kantonalen Sparprogramme ist mit den Steuergeldern sorgfältig umzugehen. Dafür kann der Regionalverkehr nachhaltig gesichert werden.

**RuckZuck bringt auch Verlierer, namentlich in einigen Landgemeinden und auf der S 29 von Stein am Rhein nach Winterthur mit verlängerten Umsteigezeiten. Wird das Problem später gelöst werden?**

Die Umsteigezeiten am wichtigeren Ende (Winterthur) bleiben gleich. Der Nachteil in Stein am Rhein kann leider auch später nicht gelöst werden. Mit der Ausrichtung der Seelinie auf die wichtigen Knoten Schaffhausen, Kreuzlingen und Romanshorn profitie-

ren deutlich mehr Kunden von besseren Anschlüssen.

**Nicht realisiert werden konnte aus finanziellen Gründen die schnelle S-Bahn 44 von Konstanz nach Weinfelden, die vor allem wesentlich bessere Anschlüsse an den Fernverkehr und die Seelinie erwarten lässt. Kommt das Vorhaben wie geplant bis 2023?**

Die S44 ist Bestandteil des nächsten Ausbauschnitts (STEP2030). Der Kanton Thur-

**«Das für die ganze Ostschweiz wichtigste Projekt ist der Brüttener-Tunnel.»**

gau und Thurbo engagieren sich stark dafür, dass diese Verbindung in diesem Programm Aufnahme findet. 2019 wird die entspre-

chende Botschaft des Bundesrates im Parlament beraten. Wenn dieser Ausbauschnitt durch alle Instanzen kommt, wird eine Umsetzung unverzüglich in Angriff genommen.

**Was ist von STEP 30 weiter zu erwarten?**

Das für die ganze Ostschweiz wichtigste Projekt ist der «Brüttener-Tunnel» (Winterthur-Bassersdorf). Dadurch kann die Leistungsfähigkeit der Strecke Winterthur-Zürich deutlich erhöht werden. Das heisst für den Thurgau und St.Gallen: mehr und schnellere Fernverkehrszüge.

Mehr zur neuen Bahninfrastruktur auf [www.ruckzuck-tg.ch/](http://www.ruckzuck-tg.ch/)

# Der neue **VW Crafter** bei der GNG AG

**Mit dem neuen Crafter punktet VW in erster Linie bei Lieferdiensten und Handwerksbetrieben. Reto Bertschinger ist den Transporter gefahren. Der Verantwortliche der VW-Nutzfahrzeuge bei der GNG AG in Gossau ist begeistert: «Der neue Crafter ist zu Recht der Transporter des Jahres!» Die neuen VW Crafter Modelle sind ab sofort bei der GNG AG bestellbar und ab dem 25. März stehen sie zur Probefahrt bereit.**



Das GNG VW Nutzfahrzeug Team vlnr : Matthias Kreis VWNF Kundenberater, Reto Bertschinger VWNF Verkaufsberater, Daniel Keil VWNF Techniker, Elio Parpan VWNF Werkstattchef.

«Praktisch, wirtschaftlich, innovativ wie nie zuvor und in allen Bereichen besser als sein Vorgänger. Der neue VW Crafter wird die neue, bestimmende Grösse in seinem Segment», sagt Reto Bertschinger, Verantwortlicher der VW-Nutzfahrzeuge bei der GNG AG in Gossau. Um ganz vorne mitzuspielen, hat Volkswagen den Crafter von Grund auf neu und ohne eine Kooperation mit Mercedes entwickelt. Dafür hat man im Vorfeld der Entwicklung mit so vielen Kunden gesprochen wie noch nie, um deren Bedürfnisse optimal zu erfüllen. Reto Bertschinger bestätigt: «Der Crafter ist speziell auf die Bedürfnisse gewerblicher Kunden angepasst und bietet alles, was man von einem modernen und wirtschaftlichen Nutzfahrzeug erwartet.»

### **Beste Wirtschaftlichkeit und Umweltfreundlichkeit**

Der neue Crafter erzielt mit seinen neu entwickelten EU-6-Motoren den geringsten Verbrauch und die niedrigsten Emissionswerte in seiner Fahrzeugklasse. Besonders zuverlässige Motoren, die sowohl für

Kurzstreckenbetrieb als auch für Langstreckenverkehr ausgelegt sind, führen zur Vermeidung von Ausfallzeiten. Darüber hinaus punktet der neue Crafter aufgrund geringer Verschleiss-, Wartungs- und Reparaturkosten auch langfristig im Hinblick auf den Kostenfaktor.

### **Beste Funktionalität und Alltagstauglichkeit**

Das neue Masskonzept verbessert die Stadt- und Alltagstauglichkeit des neuen Crafter erheblich. Der neue Transporter bietet ein hervorragendes Verhältnis zwischen grossen Lademassen und möglichst geringen Ausmassen, was für grösstmögliche Wendigkeit sorgt und gleichzeitig ein sicheres Fahrverhalten in allen Beladungszuständen ermöglicht. Auch hinsichtlich Laderaumlänge und Ladevolumen überragt der neue Crafter nicht nur seinen Vorgänger «um Längen».

### **Beste Vielfalt**

Bei der Motorisierung haben die Crafter-Kunden die Wahl: Der für den neuen Crafter



Der neue VW NF Crafter. Jetzt bestellen bei der GNG AG.

weiterentwickelte 2.0l TDI-Motor «EA 288 Nutz» ist mit Frontantrieb in drei verschiedenen Leistungsstufen verfügbar: Dem Kunden stehen wahlweise 102PS/75kW sowie 140PS/103kW – oder als BiTurbo-TDI 177PS/130kW zur Verfügung. Die 122PS/90kW Motorisierung ist ausschliesslich in Kombination mit dem Heckantrieb lieferbar. Zu einem späteren Zeitpunkt wird das Angebot durch den Allradantrieb 4MOTION mit quer eingebautem Motor und dem Heckantrieb mit längs eingebautem Motor ergänzt. «Schon die kleinste Leistungsstufe mit 102PS gefällt mit munterem Antritt. Alle Motorvarianten laufen kultiviert, leise und sind vor allem sehr elastisch», sagt Reto Bertschinger. «Zusätzlich hat der Kunde bei allen Antriebsarten die Wahl zwischen Schalt- und Automatikgetriebe. Mehr Vielfalt gab es noch nie.»

Aber damit nicht genug: Auch bei den Fahrzeuglängen stehen je nach Modell bis zu drei Varianten zur Auswahl. Hinzu kommen noch bis zu drei unterschiedliche Dachhöhen bei den geschlossenen Aufbauten, so dass der Kunde seinen neuen Crafter ganz individuell den konkreten Anforderungen entsprechend konfigurieren kann. Für jeden Kunden gibt es die für ihn passende Kombination von Aggregat, Getriebe, Antrieb, Fahrzeuglänge und Dachhöhe.

### Beste Fahrassistenzsysteme

Der neue Crafter setzt gänzlich neue Massstäbe in puncto Fahrassistenzsysteme im Segment der grossen Transporter: «Ziel hierbei ist es, den Insassenschutz durch aktive und passive Sicherheitskonzepte in allen Beladungszuständen zu optimieren», sagt Reto Bertschinger. Der neue Crafter bietet eine ausserordentlich grosse Anzahl aktiver

Fahrassistenzsysteme: ESP mit Geschwindigkeitsstabilisierung, automatische Distanzregelung ACC, Multikollisionsbremse, einen optionalen Seitenwindassistenten, Anhängerrangierassistenten und vieles mehr.

Auch hinsichtlich passiver Sicherheitssysteme steht neben Front-, Seiten- und Kopfairbags für Fahrer und Beifahrer ein umfangreiches Angebot von weiteren Warnsystemen zur Verfügung: Flankenschutz, Rückfahrkamera, Parkdistanzkontrolle und Ausparkassistent (Rear Traffic Alert). LED-Scheinwerfer, Abbiegelicht und Fernlichtassistent sorgen für einen verbesserten Weit- und Durchblick. Auch die mobilen Online-Dienste des neuen Crafter sind exakt auf die Anforderungen der Kunden ausgelegt.

### Ein grundlegend neuer Designansatz

Schon rein äusserlich wirkt der neue VW Crafter wesentlich moderner als sein Vorgänger. Vor allem an der Front ist die aktuelle Designsprache von VW unverkennbar. «Der neue Crafter hat ein von Grund auf neues Designkonzept bekommen und ist ein echter Hingucker», sagt Reto Bertschinger. Gerade im Nutzfahrzeugbereich muss für die unterschiedlichen Kundengruppen ein Design immer auch «funktionieren». Zu diesem Zweck wurde für den neuen Crafter eine grundlegend neue Nutzfahrzeug-Architektur konzipiert – sowohl im Exterieur wie auch im Interieur. Bertschinger schwärmt vom neuen Innenraum: «Natürlich sitzt man im Crafter nicht wie in einem PKW – aber es liegen Welten zwischen diesem Arbeitsplatz und dem in den Transportern früherer Tage.» Es gibt reichlich rutschfeste Ablagen für Handy, Ordner, Laptop, Paketscanner, Wasserflaschen und Werkzeuge.

### Bester Transporter des Jahres 2017

Zwecks Fertigung des neuen Crafter wurde in Wrzesnia ein neuer Produktionsstandort gegründet. Das neue Werk ist neben dem bereits seit über 20 Jahren bestehenden Volkswagen-Werk in Poznan-Antoninek der zweite Produktionsstandort der Marke in Polen. Schon vor seinem Marktstart überzeugte der neue Crafter auf allen Ebenen und konnte bereits den begehrten Titel «International Van of the Year» gewinnen. Deshalb sollte man sich am besten gleich jetzt bei der GNG AG in Gossau beraten lassen. «Wir stehen den Kunden beim Kauf ihres Crafter Transporter Modells gerne mit Rat und Tat zur Seite», sagt Reto Bertschinger. Die neuen VW Crafter Modelle sind ab sofort bei der GNG AG in Gossau bestellbar. Termine für eine Probefahrt können jetzt ebenfalls vereinbart werden. Die Markteinführung ist ab Ende März 2017 geplant.

#### Am 25. und 26. März findet bei der GNG AG in Gossau die grosse Frühlingsausstellung statt

Kommen Sie vorbei und erleben Sie als einer der ersten den neuen VW Crafter live.

Wir freuen uns auf Ihren Besuch.  
Ihr GNG Team



Reto Bertschinger Verkaufsberater und Markenverantwortlicher VW Nutzfahrzeuge.

**GNG 70**  
JAHRE  
WO TRADITION DIE ZUKUNFT TRIFFT

#### GNG AG

St. Gallerstrasse 93/99  
9200 Gossau SG  
Tel. 071 388 57 57  
www.gng.ch

Der Ruckhaldetunnel:

# Ein Jahrhundertwerk

**Der Ruckhaldetunnel der Appenzeller Bahnen (AB) vom St.Galler Talboden hinauf ins Riethüsli ist ein Jahrhundertprojekt. Er ermöglicht den pendlerfreundlichen Viertelstundentakt. Noch bis in den Sommer hinein wird gegraben und gebohrt, im Dezember 2018 sollen die ersten Züge fahren.**

Die Ladung des Muldenbaggers erinnert an einen Sandhaufen: eine grobkörnige, graubraune Masse, im Fachjargon Molasse oder Lockergestein genannt. Doch der Fahrer hat den flachen Bagger mit seinen riesigen Rädern gerade aus dem Südportal des Ruckhal-

detunnels gefahren. Seine Fracht entlädt er zwischen Wohn- und Geschäftshäusern unmittelbar unter der Bushaltestelle Riethüsli. Von dort wird sie später abtransportiert. Für die Tunnelbauer ist es schwieriges Gestein. An Sprengungen, wie sie am Nordportal im Fels möglich waren, ist hier nicht zu denken. Stattdessen schaufelt sich ein Spezialbagger mit kleinstem Wendekreis seinen Weg. Doch das ist nur die Kür. Die Pflicht besteht darin, zuerst in dichter Abfolge, der künftigen Tunnelwand folgend, Stahlrohre in den Berg zu treiben. Durch sie wird flüssiger Beton gepresst. Er sorgt für die nötige Verfestigung und Stabilität, damit der Bagger weitergraben kann. Mehr als ein Meter Vortrieb pro Tag ist nicht möglich. Nach dem Abtransport des Aushubs werden mächtige Stahlträger quer eingebaut und mit Spritzbeton ausgekleidet. So erhält der Tunnel nach und nach seine endgültige Form.

## Keine Risse

Nur zehn Meter weiche Molasse trennen die Tunnelröhre und das dicht bebaute Wohnquartier. Jedes Haus oberhalb des künftigen Tunnels ist, bevor mit den Tunnelarbeiten begonnen wurde, fotografisch dokumentiert worden für den Fall eines Falles: Risse oder Setzungen, verursacht durch den Vortrieb unter der Erde. Das sei sehr unwahrscheinlich, aber auch nicht ganz auszuschliessen, erläutert Alexander Liniger, Mediensprecher der Appenzeller Bahnen. Passiert sei bislang nichts. Seitens der Anwohner stosse man auf viel Verständnis. Einzig das – obligatorische – Signalzeichen der rückwärts aus dem Tunnel fahrenden Fahrzeuge hat schon für Beschwerden gesorgt. Der Tunnel bringt eine ganze Reihe von Vorteilen. So entfallen zwei der gefährlichsten Bahnübergänge auf dem Streckennetz der Appenzeller Bahnen, und dank der geringeren Steigung von 80 Promille entfällt auch der Einsatz von Zahnradern, die die maximale Geschwindigkeit auf unter 35 Kilometer pro Stunde drücken. Und die

## Öffentliche Führungen

Die Tunnelbaustelle kann für 5 Franken pro Person von April bis Oktober an öffentlichen Führungen besichtigt werden. Die Termine:

1.4./15.4./29.4./6.5./20.5./3.6./17.6./1.7./5.8./19.8./2.9./16.9./30.9./7.10./21.10., jeweils 13.30 bis 15.30 (Ausnahme: 20.5. 9 – 11 Uhr).

Die Teilnehmerzahl ist beschränkt, eine Anmeldung erforderlich per Mail auf [modernisierung@appenzellerbahnen.ch](mailto:modernisierung@appenzellerbahnen.ch) oder Tel. 071 354 50 94, Anmeldeschluss: jeweils am Vortag um 12 Uhr.

Stadt St.Gallen freut sich auf frei werdendes Bauland, über dessen Nutzung aber noch nicht entschieden ist.

### Zeitgewinn zum Kreuzen

Der Ruckhaldetunnel als Bestandteil der Modernisierung der AB ist ein Jahrhundertprojekt und wird, zusammen mit einigen anderen Verbesserungen, für Fahrzeitverkürzungen um bis zu 15 Minuten auf der Strecke Appenzell – Marktplatz St.Gallen sorgen. Dabei ist der Zeitgewinn durch den knapp 700 Meter langen Tunnel, der in einer weiten Schleife die 80 Meter Höhenunterschied hinauf zum Riethüsli überwindet, mit maximal zwei Minuten eigentlich kaum der Rede wert. Doch sie sind entscheidend, erlauben sie doch, die Kreuzungsstelle in der Liebegg nach der neuen Haltestelle Riethüsli anzufahren und rechtzeitig zu erreichen. Denn der Grossteil des Streckennetzes der Appenzeller Bahnen verläuft einspurig. Verdichtete Fahrpläne sind nur mit mehr Geschwindigkeit und ausreichend Kreuzungsstellen zu haben. Der Ruckhaldetunnel macht es möglich.

Im 15-Minutentakt werden ab dem Fahrplanwechsel im Dezember 2018 die Züge auf der nun durchgehend befahrbaren Strecke Trogen – Teufen in den Stossverkehrszeiten unterwegs sein. Damit, so Alexander Liniger, würde primär die wachsende Zahl der Berufspendlerinnen und -pendler angesprochen. Zu schätzen wissen werden diese auch das neue Rollmaterial, elf «Tango»-Züge von Stadler Rail, ein Zwischending aus Zug und Tram mit deutlich mehr Sitzplätzen. Sie werden auch ein wenig an die Geschichte erinnern: Als die Strecke St.Gallen – Gais 1889 eingeweiht wurde, hiess der Betreiber noch «Appenzeller Strassenbahn». Der Freizeitverkehr spielt auf dieser Strecke eine geringere Rolle. Umso wichtiger ist der auf der Linie zwischen Gossau und Wasserauen. Auch dort wird neues Rollmaterial beschafft: Etwas komfortabler ausgestattet, werden diese Züge eher touristischen Ansprüchen gerecht. Auf der Tunnelbaustellen wird noch bis in den Sommer hinein die Molasse mit der Baggerschaufel herausgekratzt. Der Durchstich ist für Juli geplant. Danach müssen Geleise und Stromleitungen verlegt und erste Probefahrten mit dem neuen Rollmaterial durchgeführt werden. «Bislang ist alles perfekt nach Plan gelaufen», zieht Liniger Zwischenbilanz. «Wir sind im Budget und im Zeitplan, und, was am wichtigsten ist: Es gab keine Unfälle.» Es sehe gut aus, dass es auch dabei bleibe.



Der 700 Meter lange Ruckhaldetunnel führt vom Riethüsli zur Oberstrasse. Dank ihm kann eine 940 Meter lange Zahnradstrecke aufgehoben werden.

# Let's go!

## mit Herold Taxi – 2222 777

**Die neue Bestell-App go! von taxisuisse soll das Geschäft digitalisieren, sowie denn Bestellvorgang einfacher machen. Ab Mitte Mai wird die App auch in St.Gallen brauchbar sein, mit Herold Taxi – 2222 777 – als Partner. Und weshalb der Kundenkontakt nach wie vor das Allerwichtigste bleibt.**

Anfang März dieses Jahres hat taxisuisse, eine Fachgruppe der Astag und dem schweizerischen Nutzfahrzeugverband, die neue Taxi-App lanciert. Damit will das Gewerbe mit der Zeit gehen und auf den Zug der Digitalisierung aufspringen. Funktionieren tut das Alles sehr einfach und intuitiv, zumindest für alle Smartphone Besitzer. Ist das App namens go! heruntergeladen, entweder im App- oder Playstore, kann man ein eigenes Benutzerkonto eröffnen und die Kreditkarte hinterlegen. Schon kann losgefahren werden. Der Vorteil dieser Applikation, im Gegensatz zu ähnlichen Anwendungen, liegt auf der Hand: Die Kunden gelangen nur an lizenzierte Taxiunternehmen, in St.Gallen ist dies momentan Herold Taxi mit 54 Fahrzeugen. Somit sind alle Fahrer gut ausgebildet, lizenziert und auch versichert. Die Sicherheit der Kunden wird dadurch erhöht und führt zu einer hochstehenden Dienstleistung.

### Fixpreis von vornherein

Der Fahrpreis bei go! wird ganz einfach schon vor der Bestellung angezeigt. Damit

wird die Transparenz erhöht und die Fahrt erfolgt zu einem Fixpreis, der weder durch Stau oder Rotlichtern verändert wird. Von diesem neuen Vorgang soll der Kunde profitieren, da die Grundpreise bei der App die gleichen wie sonst sind. Sobald die Fahrt dann beendet ist, bezahlt der Kunde mit der App. Danach darf er dem Fahrer mit Hilfe der App noch ein Trinkgeld geben. Das Trinkgeld kann natürlich nach wie vor auch bar überreicht werden. Nach vollendeter Fahrt bekommt der Gast die Quittung per E-Mail und kann den Fahrer bewerten. Die Daten der ganzen Fahrt, aber auch jene der Benutzerprofile, werden sicher in der Schweiz gespeichert. So kann man ungenutzt auch die Heimadresse auf go! speichern, damit diese nicht jedes Mal extra eingegeben werden muss.

Nun braucht man wahrscheinlich nicht immer das gleiche Taxi. Einmal braucht es einen grossen Kofferraum, ein anderes Mal ist man schlicht zu sechst unterwegs. Auch dies ist mit go! kein Problem, da beim Bestellvorgang gleich auch noch die Fahrzeugart ausgewählt



### Herold Taxi AG

Poststrasse 11, CH-9000 St.Gallen

Telefon 071 2222 777

Gratis-Nr. 0800 822 777

Fax 071 222 81 56

info@heroldtaxi.ch

www.heroldtaxi.ch



werden kann und Herold Taxi über eine diversifizierte Flotte besitzt.

Oftmals braucht man aber ein Taxi zu späterer Stunde und will dieses sicherheitshalber bereits bestellen. go! löst auch dieses Problem, das auf der App selbst Vorbestellungen möglich sind und man unbesorgt pünktlich zu gewünschter Zeit am gewünschten Ort abgeholt wird.

**Interaktion mit öffentlichem Verkehr**

Die neue Idee von taxisuisse soll auf keinen Fall als Konkurrent anderer Beförderungsmittel angesehen werden, sondern Teil der gesamten Mobilitätskette werden. Ziel ist die

Interaktion. So soll die App auch an den neuen Reiseplaner der SBB angebunden werden und das Taxi direkt über jenen bestellt werden. Die verschiedenen Reisemittel können darin miteinander verglichen werden und die beste Individuallösung ist schnell gefunden. Das Warten wird vermindert und die Angebote decken jedes einzelne Verlangen nach Mobilität ab.

go! ist bereits in Zürich, Fribourg und Baden erhältlich. Mitte Mai springt auch St.Gallen auf den Zug auf. «Man darf sich vor der Digitalisierung nicht abschotten, sondern muss die neuen Möglichkeiten nutzen», so Daniel Holenstein, Geschäftsführer der roten Taxis mit einer über 100 jährigen Firmen-

geschichte. In den nächsten Wochen werden Bern und Basel und hoffentlich noch möglichst viele andere Orte dazu kommen. Schlussendlich soll ein schweizweites Netzwerk existieren, um die Kunden immer mit bestem Service von A nach B zu bringen. Wichtig für die angeschlossenen Taxibetriebe wird aber auch in Zukunft der persönliche Kontakt per Telefon sein, weshalb die Taxizentrale der Herold Taxi – 2222 777 – auch weiterhin an jedem Tag rund um die Uhr für die Kunden erreichbar ist. Gerade dieser persönliche Kontakt und dass eine lokale Traditionsfirma hinter der Dienstleistung steht, erhöht das Vertrauen und sichert eine bestmögliche Ausführung der Fahrten.



Von Romanshorn nach Kreuzlingen

# Mal **schnell**, mal langsam

**Es gibt einige Möglichkeiten, um von Romanshorn nach Kreuzlingen zu gelangen: zu Fuss, mit dem Velo, Auto, dem Schiff oder der Bahn. Eine jede hat ihren Reiz.**

Es gab Zeiten, da ging das geflügelte Wort um, der damalige SBB-Generaldirektor Hans Eisenring verscherble die Seelinie, die Strecke zwischen Romanshorn und Schaffhausen, für einen Franken. Schon eine Verlängerung des 1982 eingeführten Stundentaktes in die Abendstunden galt als Fortschritt, die Waggonen stammten aus den 1930er-Jahren, sie zu erklimmen war ein kleiner Kraftakt, die Fenster konnten noch geöffnet werden, und

im Winter währte man sich in den überheizten Wagen in einer Sauna. An den Schaltern wurden noch kleine braune, oft vorgedruckte Kartons als Billette verkauft, der Stationsleiter kurbelte die Bahnschranken selbst herauf und herunter, und es kam vor, dass man ihn daran erinnern musste, sie doch bitte wieder zu öffnen. Bei den SBB wurde laut darüber nachgedacht, auf Busbetrieb umzustellen.

Es sollte nicht soweit kommen: 1996 erbte, nach einer breiten Kampagne, die Mittelhurgaubahn (MTHB) die marode Linie und schaffte mit neuem Zugmaterial, personellen Einsparungen, Investitionen in die Bahninfrastruktur, neuen Haltestellen, die aus nicht mehr als einem Perron und einem Billettautomaten bestehen, dem neuen Namen «Turbo» und einem effizienteren Bahnbetrieb eine kaum für möglich gehaltene Wende. 2002 ging das ganze Paket zurück an die SBB, nachdem die MTHB sich mit einem allzu forschen Expansionskurs aufs finanzielle Abstellgleis manövriert hat.



## **Veränderung allenthalben**

Heute verkehren die Züge im 30-Minuten-Takt, aus St.Gallen kommend schafft der neue Schnellzug die Strecke nach Konstanz in nur noch 35 Minuten. Was früher als Durchbruch in der Städtefreundschaft Konstanz – St.Gallen gefeiert worden wäre, gilt in Zeiten des grassierenden, einseitigen Einkaufstourismus nach Deutschland als Einladung, den einheimischen Einzelhandel zu schmähen, um in Konstanz beim Einkauf viel weniger Geld auszugeben – was dann mutmasslich in zusätzlichen Einkäufen doch ausgegeben wird. Auch die meisten, in Zeiten ferngesteuerter Schranken und Weichen, Onlinetickets und Billettautomaten funktionslos gewordenen Bahnhofsgebäude sind längst zweckentfremdet, und die SBB schicken sich gerade an, den wenigen verbliebe-



nen Verkaufsstellen, die zu Gemischtwarenläden geworden sind, auch noch dieses Zusatzgeschäft wegzunehmen.

In den schnittig gestylten S-Bahn-Zügen der «Turbo»-Linie sitzt es sich nicht wirklich bequemer als früher, vor allem, wenn es zu Stosszeiten besonders eng wird auf den schmalen Sitzen, von denen es deren fünf und damit einen mehr pro Reihe gibt. Dafür entschädigt, so man einen Fensterplatz mit Blickrichtung Nord ergattert, der Blick durch die Panoramafenster auf den See.

### Die Bahn hält Abstand

Der Bodensee: Einst von den Anwohnern mehr gefürchtet als geliebt, weshalb sie ihre Siedlungen in gehörigem Respektabstand anlegten. Auch die Seelinie wahrt auf der Strecke Romanshorn – Kreuzlingen mit Ausnahme der Bahnhöfe Rorschach Hafen, Romanshorn und Kreuzlingen Hafen, den Sicherheitsabstand. Die im Rhythmus von Jahrzehnten wiederkehrenden Hochwasser zeigen, dass dies eine weise Entscheidung war.

Zwischen Seelinie und Seeufer siedelte sich in der Blütezeit der Industrialisierung auf dem billig verfügbaren Land so mancher Industriebetrieb an, um auch von billigen Arbeitskräften und Bahnanbindung zu profitieren. Nur wenige haben überlebt, und so manche Industriebranche harret noch immer einer neuen Nutzung. Im Übrigen prägt eine intensiv betriebene Landwirtschaft das Bild, Obstgärten verstecken sich unter hässlich anzusehenden Hagelnetzen. Die einst weitverbreiteten Hochstämme sind ins Hinterland verdrängt worden. Auf den Äckern dominieren Mais und Raps.

Und schon seit Jahren macht ein nicht enden wollender Bauboom aus Bauerndörfern Pendlersiedlungen. Nur für die wenigstens dieser Neubürgerinnen und -bürger gibt es

Arbeit in der engeren Region. Und es sind vor allem diese Pendlerinnen und Pendler, die in den Morgen- und Abendstunden aus der S-Bahn eine fast schon grossstädtisch anmutende (Gott sei Dank überirdische) U-Bahn mit vielen stehenden Passagieren machen. Das kann nervtötend sein, wäre da nicht der Blick auf den See, der auch im Stehen zuweilen atemberaubend ist. Der See wird, vor allem aus etwas Distanz betrachtet, zum Lebewesen, ein Feuerwerk der Farben mit einem Spektrum, das alle Grau-, Grün- und Blautöne umfasst, die man sich denken kann, ein stilles Wasser, das, wenn der Westwind sich austobt, zum schaumgekrönten, wilden Ozean wird, ein See, der im herbstlichen Nebel in der Unendlichkeit entschwindet, um bei Föhnlagen zum Seelein zu schrumpfen, das deutsche, zehn Kilometer entfernte Ufer zum Greifen nah, ein See

### «Schöne Badeplätze gibt es genug, etwa in Bottighofen oder in Güttingen.»

auch, der im Winter, wenn die Bise die Wellen nach Westen treibt, die Farbe eines arktischen Meeres annimmt.

### Verlängerung empfehlenswert

Man muss, um den Bodensee auf eine so sinnliche Weise zu erleben, die Seelinie natürlich öfters fahren. Wer nur einmal auf der Schiene hin- und herreist, wird wahrscheinlich auch nur einen der vielen Eindrücke mitnehmen, die dieses zweitgrösste Binnengewässer Europas hinterlässt. Wer genügend Zeit hat, verlängert die Fahrt am besten bis in die Munotstadt. Am Untersee und Rhein ändert das Landschaftsbild, es wird enger zwischen Wasser und den einstigen Gletschermoränen, die es beidseits säumen, die Weite des Obersees weicht der Nähe eines typi-

schen Alpenrandsees. Die hohe Schlossdichte am Untersee verwundert im Anblick dieser Idylle kaum. Der Schienenstrang folgt übrigens da und dort, etwa zwischen Berlingen und Steckborn, tatsächlich dem Uferverlauf.

### Banales im Auto

Wer die Strecke Romanshorn – Kreuzlingen im Auto zurücklegt, hat einen Vorteil: Von der Seestrasse lässt es sich jederzeit abbiegen ans Wasser, um in einem der reizvollen Beizli, zum Beispiel das Schiff in Kesswil, zu rasten, oder um einfach ein Bad zu nehmen. Schöne Badeplätze gibt es genug, etwa in Bottighofen oder in Güttingen. Das Auto muss man dabei, je nach Andrang, allerdings schon mal in gehörigem Respektabstand abstellen. Das ist auch gut so: Das Seeufer gehört den Fussgängern. So wird aus dem Auto das reine Mittel zum Zweck. Die Seestrasse ist viel befahren, es gibt zahlreiche Ortsdurchfahrten, und der Blick auf den See ist nochmals um einiges verstellter als aus dem Zugfenster.

Nur auf wenigen Abschnitten, etwa zwischen Güttingen und Altnau, lässt sich etwas mehr von der Schönheit dieses Gewässers erahnen. Und wer auf Blueschtfährtli im Frühjahr setzt, der nimmt besser die Strassen ins Hinterland. Am See ist es mit der Blütenpracht nicht allzu weit her. Hier dominiert auf den Feldern vor allem das Getreide. Ob die, sagen wir mal, bescheidene Attraktivität des Bodensees beim auswärtigen Publikum etwas mit diesem nüchternen Strassenverlauf zu tun hat? Auf der anderen Seite sieht es diesbezüglich ganz anders aus. Doch dort ist man im Süden Deutschlands, den Blick in Richtung der Alpen gewendet, und nicht nur auf dem Hauptreiseziel Nummer eins, der Insel Mainau, zeigen sich die weniger erbaulichen Erscheinungen des Massentourismus, Stau auf den Strassen inklusive.

**Mit dem Velo nah am Wasser**

Das kann einem an der einen oder anderen Engstelle auch auf dem Bodensee-Radweg passieren. Er ist, wenn es um Freizeitmobilität geht, das grosse Zugpferd am Bodensee, auch am Schweizer Ufer. Tatsächlich geht es kaum mehr bequemer, nämlich praktisch nur geradeaus. Das Streckenbarometer meldet zwischen Romanshorn und Stein am Rhein auf 50 Kilometer gerade mal 335 Meter Steigungen beziehungsweise Abfahrten: ein Höhenprofil so flach wie ein Blatt Papier. Das liegt primär daran, dass der Bodensee-Radweg stets in Ufernähe verläuft, die teils stattlichen Steigungen auf den Seerücken ignorierend. Die Wege direkt am Ufer bleiben aber mit wenigen Ausnahmen den Anwohnern und Fussgängern vorbehalten.

Das war nicht immer so: In den 1980er-Jahren, als der Fahrradboom losging, gab es noch keinen ausgeschilderten Radweg, die Velofahrer wollten wie die Wanderer so nah ans Wasser wie möglich. Engpässe, Beinahekollisionen und die eine oder andere Blesur sorgten zunehmend für böses Blut. Erst mit dem Ausbau des Radwegnetzes rund um See beruhigten sich die Gemüter, die frischen Pflästerungen, die aus Naturwegen Teersträsschen machten, nahm man in Kauf. Und ein unschlagbarer Vorteil bleibt: Ans Ufer kommt man mit dem Velo so problemlos wie zu Fuss. Zu erwähnen wäre noch, dass es sich am Bodensee auf den Radwegen auch vortrefflich mit Rollschuhen vorankommen lässt, wie die wachsende Zahl an «Bladern» vor allem an Wochenenden zeigt.

**Neue Horizonte**

Perspektivenwechsel: Auf dem Schiff und damit auf dem See rückt das Wasser vollends in den Vordergrund, beim Betrachten des Wellenspiels am Heck, dem Spiel des Windes mit den Schaumkronen, den weichen, runden Wellen, die vom Schiffsbug ausgehen, um sich Minuten später am Ufer zu brechen, den bei strammem Wind kurz aufeinanderfolgenden Wellen, durch die die Kursschiffe ungerührt gleiten, und natürlich das Treiben auf dem Wasser: Segler, Motorbootfahrerinnen, ab und zu Ruderer oder Paddlerinnen.

**«Ans Ufer kommt man mit dem Velo so problemlos wie zu Fuss.»**

Die Landschaft am Ufer rückt in den Hintergrund, bleibt aber stets präsent, wie der Takt einer Musik, die hier auf dem Wasser spielt. Und, ganz anders als an Land, wird der Himmel hier zum metaphorischen Spiegelbild des Sees, mit seinen vielen Gesichtern und Farben, und an Tagen, die die wenigsten mögen, verschmelzen das Grau des Wassers mit dem Nebel, der die Luft unsichtbar macht, zu einer Einheit. Dann ist die Welt gross und klein zugleich. Wenn im Sommer sich die riesigen Ambosse dräuender Gewitterwolken über dem Appenzellerland zeigen, kann es schnell gehen, und aus dem strahlenden Blau wird dunkles Schwarz, begleitet von mächtigen, furchterregenden Böen, die das Publikum rasch nach innen treiben, um hinter Glas den Wolkenbruch zu beobachten. Das Kursschiff von X nach Y bleibt dabei stets in Ufernähe.

**Am schönsten ist der Spaziergang**

So wie die Fussgänger. Sie haben von Romanshorn bis Kreuzlingen den See fast immer ganz nah, und die langsamste aller Fortbewegungen ist zweifellos die sinnlichste. Von einer Wanderung zu sprechen, wäre etwas gar weit gegriffen, auch wenn die Wegstrecke mit 25 Kilometern sicher nicht zu unterschätzen ist und ein Tag eingeplant werden muss, wenn man sich noch Zeit für ein Bad und ein Restaurant nehmen will. Nennen wir es einen erweiterten Spaziergang, denn wirklich anstrengend wird es, von der zeitlichen Herausforderung mal abgesehen, nie; es geht ja praktisch nur gerade aus. Herausfordernder ist da schon die Ambition, dranzubleiben.

Denn allzu Verlockendes findet sich am Wegrand und am Wasser, etwa zwischen Kesswil und Güttingen, wo der Weg durch eine Allee von Baumschönheiten führt, ein schützendes Blätterdach spannend, man wähnt sich beinahe in einem Wald und geht doch ganz nah am Wasser, oder schon etwas näher am Ziel, dem Kreuzlinger Hafen, der Blick in die zarte Bucht, die der See beim Gelände der Psychiatrischen Klinik in Münsterlingen, gebildet hat, vom Herbst bis ins Frühjahr hinein ein Wasservogelparadies. Sie sammeln sich im flachen Wasser hier zu Tausenden.

Es mag viele Möglichkeiten geben, von Romanshorn nach Kreuzlingen – oder umgekehrt – zu gelangen. Doch wer ganz nah am Seeufer sein möchte und die Zeit hat, der möge zu Fuss gehen. Es ist keine Wanderung. Nur ein langer Spaziergang.



VW Nutzfahrzeuge kauft man bei Scania Schweiz AG.  
Von Profis für Profis.



## Es gibt viele Gründe, die für Scania Schweiz AG sprechen!

- Kurzfristige Terminvereinbarung für Service- und Reparaturarbeiten
- Ein Ansprechpartner für alle markenunabhängigen Werkstattarbeiten
- Spezialisiert für den Unterhalt von Aufbauten
- Hohe Werkstatt-Flexibilität durch 6-Tage Woche
- Kundenspezifische Fahrzeug-Lösungen
- Kompetente VW Nutzfahrzeug-Ansprechpartner
- Grosser Neu-, Vorführ- und Gebrauchtwagenpark
- Flexible Finanzierungen sowie Wartungs- und Reparaturlösungen



Nutzfahrzeuge



### Scania Schweiz AG

Ikarusstrasse 6, 9015 St. Gallen-Winkeln  
Tel. 071 313 90 00

[vw-truck.ch](http://vw-truck.ch)



**SCANIA. PREMIUM NEW DEFINED.**

Scania Schweiz AG  
Ikarusstrasse 6  
9015 St. Gallen-Winkeln  
Tel. 071 313 90 00  
[scania.ch](http://scania.ch)



TRUCK OF  
THE YEAR

**«Mein Herz  
schlägt für  
bessere  
Anschlüsse.»**



## **Baustellen- Führungen**

Informationen finden Sie unter  
[www.modernisierung-ab.ch](http://www.modernisierung-ab.ch)

**Showroom**  
beim Appenzeller Bahnhof  
St.Gallen

**Carmen Sieber Wirth**  
Lokführerin