



Gabriele Rizzo (37) war der erste Schweizer Käufer des Renault Twizy. Bis heute bereut er seine Wahl kein bisschen.

ELEKTRO

# «FÜR MICH WIE MASSGESCHNEIDERT»

**Gabriele Rizzo aus Winterthur ZH setzt auf Elektro-Mobilität: Der Inhaber von Rizzo Immobilien fährt 30 000 km im Jahr. Verbrauch: 10,8 kWh/100 km.**

**D**er Renault Twizy ist auf meine Bedürfnisse massgeschneidert – ich war der erste Schweizer Twizy-Käufer überhaupt! Darin absolviere ich den zweiminütigen Weg ins Geschäft, nehme Termine in der Stadt wahr oder besorge meine Einkäufe. Ich kann den Twizy überall parkieren. Er ist wendig, flott, emissionsfrei

und leise. Obendrein kostet der Strom für 100 Kilometer nicht mal einen Franken. Auch gut: Ich komme mit einer Ladung rund 70 km weit, und in drei Stunden ist die Batterie wieder voll geladen. Zudem ist das Auto ein super Werbeträger. **Er wird ständig fotografiert, selbst auf Kundenbesuch gehts immer erst ums Auto. Er bringt mich also ins Gespräch – das ist unbezahlbar.** Da es ökonomisch und ökologisch unsinnig ist, in

### Renault Twizy

- Antrieb:** Elektromotor, 17 PS
- Normverbrauch:** 6,3 kWh/100 km
- CO<sub>2</sub>-Ausstoss:** 0 g/km
- Energieeffizienz:** keine\*
- Preis:** ab 9600 Franken plus Akkumiete (ab 59 Fr./Monat)
- \* entfällt, da Kleinmotorfahrzeug

der Stadt grosse Autos einzusetzen, stelle ich meinen Mitarbeitern zwei Smarts zur Verfügung. Ich besitze zwar auch einen Audi A7, der kommt aber vor allem am Wochenende zum Einsatz. Sicher, bei Regen wird man im Twizy nass, er kann seitlich nur halb geschlossen werden. Dann nehme ich den Smart. Vielleicht stelle ich meinen Fuhrpark auf den Smart Fortwo Electric Drive (ab Herbst) um. Mal sehen, ob er mir gefällt. ●

## esel gut bedient, Kurzstrecken-Pendler mit Elektroautos.

### Hybridantrieb

Meist eine Kombi aus Elektro- und Verbrennungsmotor. Ein Steuersystem regelt, wann welcher Antrieb genutzt wird.  
**Vorteile:** Verbrauchsreduktion im Stadtverkehr. Rückgewinnung der Bremsenergie, bessere Beschleunigung dank Nutzung beider Antriebe gleichzeitig.  
**Nachteile:** Nur zwei Kilometer reine E-Fahrt möglich (mit Plugin ca. 20 km). Hohe Batteriekosten. Höheres Gewicht verursacht über Land Mehrverbrauch.  
**Geeignet für:** Mixbetrieb mit viel Stadtverkehr, wenig Langstreckenfahrt.

### Elektro mit Range Extender (Reichweitenverlängerer)

Im Gegensatz zum Hybrid dient der kleine Verbrennungsmotor nur als Generator – um Strom für den E-Antrieb zu erzeugen, falls die Batterien leer sind.  
**Vorteile:** 50 bis 60 km rein elektrische Fahrt. Keine Reichweitenangst, mit Generator sind bis 500 km möglich.  
**Nachteile:** Aufwendige, teure Technik; höheres Gewicht, somit mehr Verbrauch.  
**Geeignet für:** Mixbetrieb mit viel Stadtverkehr, Kurzstrecken, aber auch Langstrecken.

### Reiner Elektroantrieb

Elektromotoren, bei denen elektrische Energie in mechanische Bewegungsenergie umgewandelt wird, weisen einen hohen Wirkungsgrad auf.  
**Vorteile:** Maximales Drehmoment schon ab Drehzahl Null, je nach Strommix (z. B. Wasserkraft) praktisch abgasfrei.  
**Nachteile:** Komplexe Batterietechnik; geringe Reichweiten; teils lange Ladezeiten; hoher Batteriepreis.  
**Geeignet für:** Kurzstrecken und Pendeln. Vorwiegend in der City und Agglomeration; keine Langstrecken.  
**Urs Bärtschi**