



Foto: Timo Bürger

Elektro-Retro: Diese Welle rollt und Renault surft darauf besonders gut. Der Twingo bietet sich dafür perfekt an.

Twingo? Bingo!

Der kleinste Franzose kehrt als E-Auto zurück – mit flexiblem Innenraum, niedrigem Verbrauch und jeder Menge Sympathiefaktor. Alles wie früher, nur besser?

Der knuffige Twingo ist zurück. Seit dem Start der ersten Generation im Jahr 1992 wurden weltweit 4,1 Millionen Exemplare des französischen Kleinstwagens in 25 Ländern verkauft. Wer in Kolumbien unterwegs ist, sieht den Twingo an jeder Ecke. Kein Wunder. Der Kleinstwagen wurde auch dort bis 2012 produziert. Nun kehrt der Stadtflitzer mit elektrischem Antrieb zurück. Bleibt es beim bekannten Kulleraugen-Charme oder legt der neue Twingo sogar noch eine Schippe drauf?

Schon auf den ersten Blick macht der in Novo Mesto (Slowenien) gebaute Franzose vieles richtig. Die markanten, runden Scheinwerfer verleihen ihm einen freundlichen Ausdruck, die Proportionen passen: 3,79 Meter Länge bei 2,79 Metern Radstand sorgen für einen stimmigen Auftritt. Hinten setzen kleine Finnen an den runden Rückleuchten optische Akzente. Die optionalen 18-Zoll-Räder wirken allerdings etwas groß. Serienmäßig rollt der Twingo auf 16-Zoll-Felgen.

Im Innenraum überrascht der kleine Renault mit einem ordentlichen Platzangebot. Vorne sitzen auch Er-

wachsene angenehm, ohne sich beengt zu fühlen. Die Stoffsitze könnten zwar mehr Seitenhalt und zusätzliche Einstellmöglichkeiten bieten, im Alltag erweist sich der Innenraum aber als durchdacht. Besonders praktisch: Der Beifahrersitz lässt sich komplett umklappen. Zusammen mit den eben umlegbaren Rücksitzlehnen entsteht so eine bis zu zwei Meter lange Ladefläche.

Auch im Fond zeigt sich der Fünftürer variabel. Die Rücksitze lassen sich in drei Stufen neigen und zudem um 17 Zentimeter verschieben. So kann je nach Bedarf mehr Platz für Passagiere oder mehr Ladevolumen geschaffen werden. Elektrische Fensterheber hinten gibt es nicht, stattdessen setzt Renault auf Ausstellfenster. Für viele Einsatzzwecke ist das ausreichend. Unter dem Laderaumboden befindet sich zusätzlich ein 50-Liter-Fach, etwa für Ladekabel oder Kleinkram.

Praktisch gedacht ist auch das von Dacia bekannte You-Clip-System. Vorgefertigte Befestigungspunkte erlauben es, Zubehör wie Kabelhalter, Taschenhaken oder etwa die faltbare Einkaufstasche anzubringen. Im Kof-

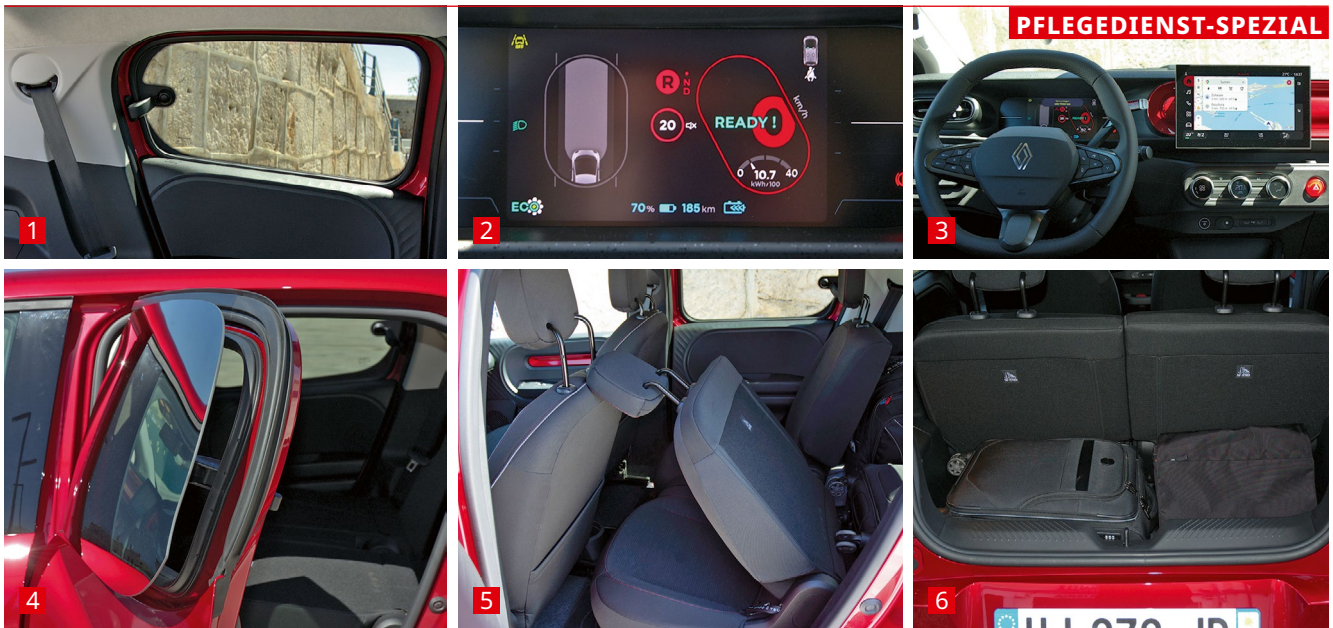
ferraum lassen sich darüber hinaus eine Tasche, eine kleine Leuchte oder eine aufrollbare Abdeckung befestigen. Klassische Verzurrösen fehlen allerdings. Insgesamt dominiert im Innenraum viel Kunststoff, der jedoch keinen billigen Eindruck hinterlässt.

Das Infotainment präsentiert sich schlicht, aber sinnvoll aufgebaut. Ein gut ablesbares 7-Zoll-Kombiinstrument und ein 10-Zoll-Touchscreen liefern die wichtigsten Informationen, ohne zu überfrachten. Die Menüführung ist logisch, die Bedienung selbsterklärend. Smartphones lassen sich kabellos einbinden, eine induktive Ladeschale fehlt jedoch.

Hinzu kommt das OpenR-link-System mit integrierten Google-Funktionen, etwa fürs Navigieren. Clever gelöst: Über die ADAS-Taste lassen sich störende Assistenzsysteme (bis zu 24 sind an Bord) schnell deaktivieren.

Fährt sich unprätentiös

Auf der Straße fährt sich der Twingo angenehm unaufgeregt. Die 60 kW beziehungsweise 82 PS klingen auf dem Papier unspektakulär, reichen im



1 Ein kleiner Ausguck für die Fondpassagiere. Im Solobetrieb stört das weniger. **2** Die Grafiken sind verständlich und verspielt zugleich. **3** Nicht zu digital wird der Twingo justiert. Es gibt genug Tasten und Regler. **4** Ausstellfenster sind ein guter Kompromiss. **5** Wer klein ist, muss Flexibilität bieten. Das zeigen die Sitze. **6** Tiefe bringt Volumen. Hinter der Ladekante warten nur 205 Liter Kofferraum. Schiebt man die Rücksitze nach vorn, werden es 100 Liter mehr.

Alltag aber aus. Nur bei Überholmanövern auf der Landstraße sollte etwas mehr Reserve einkalkuliert werden. Das Fahrwerk ist ausgewogen abgestimmt, federt Unebenheiten sauber weg und wirkt weder zu straff noch zu weich. Die Lenkung arbeitet direkt, die Bremsen könnten bissiger sein. Im Stadtverkehr punktet der kleine Renault zudem mit einem Wendekreis von lediglich 9,87 Metern.

In der Ausstattungslinie Techno ist One-Pedal-Driving an Bord, also Rekuperation bis zum Stillstand. Darüber hinaus lassen sich die Rekuperationsstufen per Paddles am Lenkrad wählen. Der sogenannte „E-pop Shifter“ im Stil eines Lippenstifts ist gewöhnungsbedürftig, lässt sich nach kurzer Zeit aber intuitiv bedienen. Eine klassische Parkstellung gibt es am Hebel nicht, stattdessen aktiviert sich die elektromechanische Parkbremse automatisch beim Halt, beim Öffnen der Tür oder beim Abschnallen.

Beim Laden setzt Renault auf eine 27,5-kWh-LFP-Batterie mit Heizmatte. Geladen wird vorne rechts: mit 11 kW Wechselstrom und bis zu 50 kW Gleichstrom. Ebenfalls an Bord ist eine V2L-Funktion, über die sich externe Geräte wie Laptop und andere Verbraucher mit Strom versorgen lassen. Der Twingo-Verbrauch fällt erfreulich moderat aus: Im Test lagen die Werte

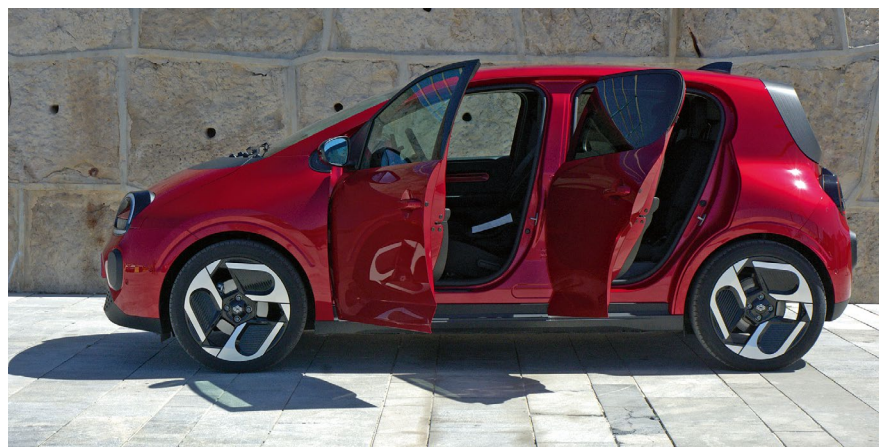
bei rund elf bis knapp 13 kWh pro 100 Kilometer, der WLTP-Wert beträgt 12,2 kWh. Wer zu Hause lädt, kommt damit auf sehr überschaubare Stromkosten im Betrieb.

Eine Besonderheit bleibt die Motorhaube: Sie lässt sich nicht klassisch öffnen. Lediglich Scheibenwischer kann nachgefüllt werden, und zwar über einen der drei Pseudo-Lufteinlässe an der Front mit einem speziellen Werkzeug. Im Wettbewerbsumfeld trifft der Twingo E-Tech unter anderem auf den Fiat Grande Panda, den BYD Dolphin Surf, den Leapmotor T03 und den Citroën ë-C3.

Unter 20.000 Euro (brutto)

Der Renault Twingo E-Tech überzeugt mit viel Charme, erstaunlich variablem Innenraum und alltagstauglicher Elektrotechnik. Kein Sportler, aber ein sympathischer, clever gemachter Stadstromer mit praktischen Ideen und überraschend viel Nutzwert.

Das Beste zum Schluss: Der kleine Stromer ist für unter 20.000 Euro zu haben: 19.990 Euro (jeweils brutto) rufen die Franzosen auf. In der Nettowelt sind das Listenpreise von knapp 16.800 Euro. Bezahlbare und gute E-Mobilität made in Europe. *tb*



Mit 27,5-kWh-Speicher ist der Aktionsradius eher urban zu finden.