

Pressepräsentation Renault Twingo: Vorwitzig und frech

Von Peter Schwerdtmann

Vorwitzig streckt der neue Twingo die große Renault-Raute auf seiner Stupsnase der Stadt entgegen. Mit der jüngsten Generation haben die Franzosen es geschafft, wieder an das Kindchenschema ihres Designs alter Twingo-Tage anzuschließen. Ihr Kleinster beflirtet mit großen runden Augen und mit einem frechen Lächeln am liebsten weiblichen Wesen, nicht notwendigerweise nur die mütterlichen unter denen.

Gar nicht an die Twingo-Tradition knüpft die Architektur des neuen Fünftürers mit vier für Kleinwagen großzügigen Sitzen an. Renault hat sich in der Kooperation mit Smart für den Heckantrieb entschieden. Sein Designer feiert das mit Hinweis auf Vorteile, die dieses Konzept ihm verschafft hat: kaum Überhang vorn, langer Radstand und kaum Überhang hinten. Dazwischen finden ein hoher Innenraum mit erhöhter Sitzposition, recht großem Knieraum für die Fondpassagiere und ein immerhin noch 219 Liter großer Kofferraum Platz, unter dem sich die neuen Drei-Zylinder-Benziner austoben können. Auch bei zwei für ein Stadtfahrzeug wichtigen Maßen konnten die Designer punkten: Die Gesamtlänge ging um zehn Zentimeter zurück auf 3,60 Meter und der Wendekreis misst nur noch 8,60 Meter.

Diese Systemvorteile teilt sich der Twingo mit dem Smart Forfour, mit dem der kleine Franzose die Architektur und viel Technik gemeinsam hat, allerdings ohne Ähnlichkeiten beim Aussehen außen und innen. Dabei zeigt auch der Innenraum die Frische in Gestaltung und Farbe, die das Äußere signalisiert. Das gilt für alle drei Ausstattungsvarianten Expression, Dynamique und Luxe. Obendrauf bietet Renault noch eine Menge zusätzlicher Möglichkeiten, den Twingo nach dem persönlichen Geschmack zu gestalten.

Bei der Ausrüstung mit Elektronik und Infotainment folgt der Twingo voll dem Zug der Zeit zum Smartphone und zum Verbindungselement zur Außenwelt. Zwei Systeme stehen zur Wahl: Die Infotainment-App „R & Go“ verbindet das Smartphone mit dem

Fahrzeug mit Zusatzfunktionen wie Navigation, Multimedia und Fahrzeuginformationen, die über das Smartphone steuerbar sind. Das integrierte Multimediasystem „R-Link Evolution“ schafft die Online-Anbindung mit Steuerfunktionen über das Display in der Mittelkonsole. Das kostet für die Luxe-Version zusammen mit Sound-Paket, Rückfahrkamera und akustischer Einparkhilfe 990 Euro extra.

Womit wir bei den Preisen wären, die bei 9590 Euro starten und bis 13 590 Euro für die jeweiligen Ausstattungen und Motoren reichen. Daneben bietet Renault eine Reihe von Paketen an, deren Preise sich je nach Varianten staffeln. So kostet das Paket „Klang & Klima“ mit manueller Klimaanlage und dem „Radio R & Go“ in der Expression-Version 1290 Euro. Bei Luxe gehören beide System zur Serienausstattung, ebenso wie der Spurwarnassistent und der Tempopilot mit Geschwindigkeitsbegrenzung.

Drei Antriebe mit Drei-Zylinder-Benzinern bietet Renault für den Twingo an: den neu entwickelten Saugmotor SCe 70 Eco2, den mit dem Energy SCe 70 Eco2 mit Start -Stopp-Automatik und den mit dem modifizierten Turbomotor Energy TCVe 90 Eco2. Wir fahren jetzt bei der deutschen Premiere in Köln den Energy TCe 90 Start & Stop Eco2 mit 51 kW / 71 PS und den Turbo TCe 90 Start & STo Eco2 mit 66 kW / 90 PS.

Der SCe70-Motor mit 999 ccm Hubraum stellt sein maximales Drehmoment von 91 Newtonmetern (Nm) bei 2850 Umdrehungen pro Minute (U/min) bereit. Sein Fünf-Gang-Handschalte ist etwas länger übersetzt als das Getriebe beim SCe 90-Motor, ebenso die Achsübersetzung. Das soll zusammen mit dem Start & Stop-System zu dem niedrigen Normverbrauch von 4,2 Litern auf 100 km und zu 99 Gramm Kohlendioxid pro Kilometer führen, nimmt dem Auto aber jede Spritzigkeit. Wer dennoch spurten will, braucht Drehzahl und die braucht Sprit. Doch auch bei Vollgas braucht dieser Motor für den Sprint auf 100 km/h lange 14,5 Sekunden.

Der kleine Turbo SCe 90 wiegt nach DIN mit 1018 kg 78 kg mehr als der SCe 70, schafft den Sprint in 10,8 Sekunden und wird mit einem Normverbrauch von 4,3 Litern angegeben. Bei ihm passt das Zusammenspiel von Getriebe und Hinterachsübersetzung. Das wirkt so spritzig, wie man es von einem frechen Städter erwartet. Der kostet in seiner günstigsten Version in der Ausstattung Dynamique allerdings mindestens 11 990 Euro und damit einen Tausender mehr als die Start Stop-Version und sogar 2400 Euro mehr als die einfachste Basisversion, die zum Marktstart allerdings nicht zur Verfügung steht.

Bei unserer ersten Bekanntschaft mit dem kleinen Franzosen waren die Sympathien rasch verteilt: den 71-PS-Motor können wir in der vorgestellten Konstellation nichts

abgewinnen außer Erinnerungen an die Zeit als Kleinwagen noch notorisch untermotorisiert daher kamen. Mit dem 90-PS-Turbo hatten wir unseren Spaß in der Stadt. Der fährt sich eleganter als der schwächere, fordert weniger Drehzahl und dürfte daher in der Praxis sogar weniger verbrauchen. Dem Turbo-Twingo können wir bescheinigen, dass er die Kleinwagenszene bereichert. Er könnte im Markt den Erfolg bringen, den Renault sich von ihm verspricht. (ampnet/Sm)

Daten Renault Twingo Energy TCe 90 Start & Stop Eco2 Luxe

Länge x Breite x Höhe (in m): 3,60 x 1,65 x 1,56

Radstand (m): 2,49

Motor: R3-Benziner, 898 ccm, Turbo, Direkteinspritzung

Leistung: 66 kW / 90 PS bei 5500 U/min

Max. Drehmoment: 135 Nm bei 2500 U/min

Höchstgeschwindigkeit: 165 km/h

Beschleunigung 0 auf 100 km/h: 10,8 Sek.

ECE-Durchschnittsverbrauch: 4,3 Liter

CO2-Emissionen: 99 g/km (Euro 6)

Leergewicht / Zuladung: min. 1018 kg / max. 364 kg

Kofferraumvolumen: 219 - 980 Liter

Wendekreis: 8,6 m

Reifen: vorn 165/65 R 15, hinten 185/60 R 15

Preis: 13 590 Euro

Bilder zum Artikel



Renault Twingo.



Renault Twingo.



Renault Twingo.



Renault Twingo.



Renault Twingo.



Renault Twingo.



Renault Twingo.



Renault Twingo.



Renault Twingo.



Renault Twingo.



Renault Twingo.



Renault Twingo.



Renault Twingo.



Renault Twingo.



Renault Twingo.



Renault Twingo.



Renault Twingo.



Renault Twingo.



Renault Twingo.



Renault Twingo.



Renault Twingo.
