
Praxistest Renault Twingo Electric: In der Stadt zu Hause

Von Jens Riedel, cen

Schon seit über drei Jahren bietet Smart den Forfour als Elektroauto an, seit vergangenem Jahr sogar nur noch als solches. Aber erst jetzt gibt es auch das französische Schwestermodell Renault Twingo mit elektrischem Antrieb. Der Kooperationspartner hatte es damit offenbar nicht so eilig, kann die Marke doch mit dem Zoe auf das mit Abstand erfolgreichste Elektroauto in Europa verweisen. Macht da ein Twingo Electric Sinn? Ja, und zwar mindestens aus zwei Gründen.

Keine Frage, auch bei uns überzeugte der Renault Zoe zuletzt im Praxistest. Seine Popularität ist verständlich. Doch mindestens 30.000 Euro (ohne Prämie) für einen Kleinwagen, der zudem nicht an jeder Tankstelle mit Energienachschub versorgt werden kann, wollen überlegt sein. Etwas anders hören sich da knapp 14.000 Euro (mit Prämie) an. Gut, der Twingo ist kleiner, aber für die Stadt allemal ausreichend. Und genau da gehört er auch als Elektroauto hin, denn ein Schnelllader für die Autobahnraststätte ist bei ihm – anders als beim Zoe – nicht vorgesehen. Und 190 Kilometern Reichweite nach WLTP stehen knapp 300 beim Zoe gegenüber (mit der alternativen größeren Batterie sind es noch mehr).

Doch genug der Rechnerei und Theorie. Seinen konzeptionellen Pfiff hat der Twingo ja schon nach der ersten Generation verloren. In der nun dritten hat er zwar zwei Türen mehr als seine beiden Vorgänger, aber auch einen Heckmotor. Das kostet Platz, zumal der Raum unter der (Wartungs-)Haube vorne belegt ist, wo sich unter anderem die Behälter für das Wischwasser und die Bremsflüssigkeit sowie die Crashbox für den Auffahrunfall befinden. Wo andere Elektroautos ihr Ladekabel gerne hinten im Unterflurfach verschwinden lassen, muss der Twingo passen und das serienmäßige Mode-3-Kabel für die Wallbox in einer Klett Tasche hinter der Rückenlehne im Kofferraum mitgenommen werden. Will auch noch das aufpreispflichtige Kabel für die Haushaltssteckdose mit auf die Fahrt genommen werden, schmilzt das Volumen des ohnehin knapp bemessenen Gepäckabteils noch weiter. Immerhin entsteht nach Umklappen der zweiteiligen Lehne ein ebener Ladeboden. Aber so oder so, es geht hinten eng zu im kleinsten Renault nach dem Twizy. Die Sitzflächen der zweigeteilten Rücksitzbank liegen zu tief und sind zu kurz.

Den Renault Twingo Electric drängt es da nicht allzu sehr auf die längere Tour über die Landstraße, geschweige denn in die weite Welt hinaus (wie ja kaum ein Elektroauto). Und etwa ab Tempo 90 sind die Windgeräusche im Übergangsbereich Frontscheibe / Dach nicht mehr zu überhören. Doch als Reiseauto will sich der Twingo selbst als Benziner wohl ohnehin nicht verstanden wissen. Er ist das, was gemeinhin gerne als Stadtfliker bezeichnet wird. Dieser überstrapazierte, weil in puncto auf den zweiten Wortteil nicht immer zutreffende Begriff, ist beim Elektro-Twingo durchaus angebracht. Flott schiebt der 60 kW (82 PS) starke Elektromotor mit seinen 160 Newtonmetern den Stromer an. Die Höchstgeschwindigkeit wird bei durchaus üblichen 135 km/h abgeregelt.

In etwas über vier Sekunden sind die 50-km/h des City-Standards erreicht. Da kommt durchaus eine unerwartete Portion Fahrspaß auf. Mit dem halten die Sitze leider nicht ganz mit, auch wenn sie sich dank integrierter Kopfstützen noch so sportlich geben. Es mangelt an entsprechendem seitlichen Halt. Aber eben auch für den Sport ist der Twingo ja nicht gedacht. Er soll den Einkauf übernehmen und die Kinder in den Kindergarten bringen oder den Weg zum – sagen wir einmal zehn oder 20 Kilometer entfernten – Arbeitsplatz meistern. Alles das kann er – und bietet dabei er mit seinen weißen Einlagen in den Türen und auf den Kunstledersitzen samt roter Ziernähte (150 Euro Aufpreis) ein

gefälliges Ambiente. Das Lenkrad ist angenehm griffig, der Wendekreis äußerst gering und das Fahrwerk ausreichend komfortabel abgestimmt.

Zunächst gewöhnungsbedürftig ist, dass der Schlüssel – ganz wie bei einem Verbrenner – zum Losfahren noch einmal zusätzlich bis zum Anschlag gedreht werden muss. Ebenfalls ein wenig ungewöhnlich ist die Platzierung der Aktivierungstasten für den Tempomaten und den Speed-Limiter unten in der Mittelkonsole vor dem Wählhebel. Als gelungen, weil übersichtlich, darf das Kombiinstrument gelten. Eine einfache horizontale Anzeige mit einem Nullpunkt in der Mitte zeigt, ob gerade viel oder weniger Energie (Pfeile nach rechts) aus der Batterie wird oder zurückgespeist (Pfeilrichtung links) wird.

Bei Außentemperaturen knapp über dem Gefrierpunkt schwankten die Reichweitenangaben des Bordcomputers zwischen 160 und 130 Kilometern, wobei sich die Werte im Fahrbetrieb leicht stabilisierten. Wir kamen bei winterlichen Verhältnissen auf Durchschnittsverbräuche von um die 17,5 kWh je 100 Kilometer, wobei im reinen Stadtbetrieb 15,5 kWh durchaus möglich sind. Die Rekuperationsstärke kann über den Wählhebel in drei Stufen verstellt werden, wobei die niedrigste allenfalls für längeres Bergabrollen in Frage kommt. In der höchsten Stufe hingegen ist Ein-Pedal-Fahren möglich. Und mehr als den Eco-Modus mit wenn auch spürbar gezügeltem Temperament bedarf es letztendlich auch nicht. Es gibt aus unserer Sicht keinen Grund, den Twingo Electric in der Stadt nicht dauerhaft in B3 (Rekuperation) und Eco zu fahren.

Lob verdient Renault für die ausreichend langen Ladekabel. 6,50 Meter sind eher selten, aber erleichtern den Alltag enorm. Mit der Wallbox lässt sich der Twingo nach Herstellerangaben in vier Stunden komplett wieder aufladen. Das klingt realistisch, brauchten wir an der heimischen Steckdose bei weit geringer Ladeleistung weniger als sieben Stunden für rund 50 Prozent.

Fazit: Der Renault Twingo Electric macht von vornherein klar, wo er zu Hause ist – im urbanen Umfeld. Er will nicht mehr sein, als er de facto ist. Das macht ihn sympathisch und ist selten geworden. Trotz der kleinen Abmessungen und des recht bescheidenen Platzangebots reicht er für den städtischen Alltag allemal. (ampnet/jri)

Daten Renault Twingo Electric Intens

Länge x Breite x Höhe (m): 3,62 x 1,65 x 1,54
Radstand (m): 2,49
Motor: Synchron-Elektromotor
Leistung: 60 kW / 82 PS bei 35903–11.450 U/min
Max. Drehmoment: 160 Nm bei 550–3590 U/min
Höchstgeschwindigkeit: 135 km/h (abgeregelt)
Beschleunigung 0 auf 50 km/h: 4,2 Sek.
Beschleunigung 0 auf 100 k/h: 12,9 Sek.
Batteriekapazität: 21,4 kWh
Reichweite: 190 km
WLTP-Durchschnittsverbrauch: 16–16,3 kWh/100 km
Batteriegewicht: 165 kg
Leergewicht / Zuladung: 1168 kg / max. 350 kg
Kofferraumvolumen: 219–980 Liter
Wendekreis: 8,6 m
Wartungsintervalle: 30.000 km / 1x im Jahr
Basispreis: 24.690 Euro (- Umweltprämie)
Testwagenpreis: 27.770 Euro

Bilder zum Artikel



Renault Twingo Electric.

Foto: Auto-Medienportal.Net



Renault Twingo Electric.

Foto: Auto-Medienportal.Net



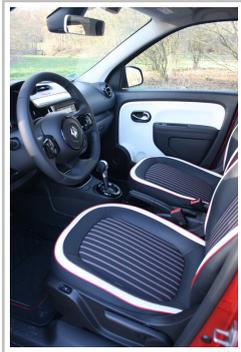
Renault Twingo Electric.

Foto: Auto-Medienportal.Net



Renault Twingo Electric.

Foto: Auto-Medienportal.Net



Renault Twingo Electric.

Foto: Auto-Medienportal.Net



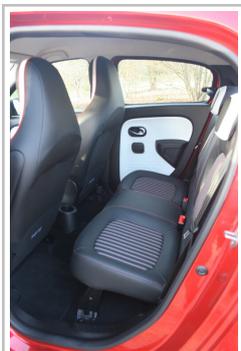
Renault Twingo Electric.

Foto: Auto-Medienportal.Net



Renault Twingo Electric.

Foto: Auto-Medienportal.Net



Renault Twingo Electric.

Foto: Auto-Medienportal.Net



Renault Twingo Electric.

Foto: Auto-Medienportal.Net
