

# Da haben sich zwei gefunden

**Renault Twingo.** So fährt sich die Elektrovariante des kleinen Franzosen

**K** Fahrbericht

VON MICHAEL ANDRUSIO

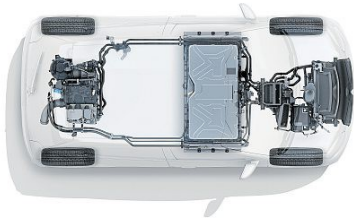
Lange hat es gedauert, bis das kleine Citycar elektrifiziert wurde. Seit seiner Markteinführung im Jahr 1993 gab es den Twingo mit Schaltung ohne Kupplung, Fetzendach und in lustigen Sondereditionen, aber nie mit Elektroantrieb. Das ändert sich jetzt – nicht zuletzt dank der Verbindung mit Smart. Smart und Twingo werden auf der gleichen Plattform gebaut und nachdem es den Smart überhaupt nur mehr als Stromer gibt, war es nur eine Frage der Zeit, bis Renault nachzieht. Wobei die Verbrenner-Varianten für den Renault weiter im Sortiment bleiben.

Zur Technik: Der Motor sitzt (wie bei den Twingos mit Benziner) im Heck, die Batterie ist unter den Vordersitzen untergebracht und vorne ist eine Wasserkühlung für die Batterie eingebaut. Vorteil: So kann die Batterie noch kompakter ausfallen und auch bei erhöhter Belastung im optimalen Temperaturbereich arbeiten. 21,4 kWh groß ist der Akku im Twingo. Das sorgt für eine Reichweite von etwa 190 Kilometer (nach WLTP) – und wenn man sich nur im Stadtverkehr, dem bevorzugten Revier des Twingo, bewegt, sind es bis zu 270 Kilometer.

So viel zur Theorie, wie fährt sich der Elektro-Twingo in der Praxis? Eigentlich kann man sagen, dass sich hier „zwei gefunden haben“. Und man fragt sich, warum der kleine Renault nicht schon früher seinen E-Antrieb bekam. 82 PS bzw. 60 kW leistet der R80-Motor aus dem Hause Renault. Der Twingo beschleunigt damit flott (so wie man es von E-Autos kennt) und ist nach 4,2 Sekunden auf 50 km/h. Die Höchstge-



MINIENHARD/FELSER, WERK (2)



**Oben: Der Renault Twingo Electric beim Stromtanken (im Bild das Sondermodell Vibes). Die Änderungen im Vergleich zum Benziner-Twingo sind sehr dezent ausgefallen. Links: Die Technik unter der Haut mit zentral eingebauter Batterie. Rechts: Einfach zu durchschauendes Twingo-Cockpit**



schwindigkeit ist mit 135 km/h begrenzt. Und wie der Smart ist auch der Twingo vor allem in der Stadt ein quirliger, wendiger Begleiter – dank des beachtlichen Einschlagwinkels der Vorderräder von bis zu 45 Grad und einem Wendekreis von nur 8,6 Meter. Die Lenkung bleibt

aber dabei stets ausreichend exakt und das weiß man zu schätzen, wenn es Überland noch flotter dahin geht.

**Rekuperation**

Wie bei vielen anderen E-Autos auch kann man die Intensität der Rekuperation feinjustieren. Drei Stufen hat

der Fahrer, wenn er von der Fahrstufe D in B wechselt. Die Verzögerung ist in der stärksten Stufe nicht so heftig, wie in anderen Elektroautos, die Stufen sind aber gut aufeinander abgestimmt und lassen über den großen Wählhebel (der mehr Widerstand bietet als man es in einem

Auto vermuten würde) bedienen. Und dann gibt es noch den Eco-Knopf. Hier gewinnt man schlagartig zehn Kilometer Reichweite, wobei gleichzeitig die Motorleistung gedrosselt wird.

Vom Zoe übernimmt der Twingo den Chameleon Charge für das Laden mit Wech-

selstrom. An einer 22 kW-Ladesäule ist der Twingo nach eineinhalb Stunden komplett geladen. Bei 11 kW dauert es etwa drei Stunden.

Der Twingo kostet in der Life-Ausstattung ab 20.490 Euro. Darüber gibt es die Ausstattungslinien Zen, Intens und das Sondermodell Vibes.

**Daten**  
**190**

**Kilometer** beträgt die Reichweite des Twingo Electric. Im Eco-Modus gewinnt man nochmals 10 Kilometer

**Antrieb** Der Elektromotor ist im Heck eingebaut und leistet 82 PS/60 kW bei einem maximalen Drehmoment von 160 Nm

**Preise** Der Twingo Electric ist ab 20.490 Euro in der Version Life zu haben. Der Zen kostet ab 21.990 Euro, der Intens ab 23.290 Euro und das Sondermodell Vibes ab 24.490 Euro. Eine separate Batteriemiete wird nicht angeboten

**4 Mio**

**Twingos** wurden seit Einführung des Autos in 25 Ländern verkauft. Seit 2014 ist die dritte Generation des Renault auf dem Markt