

	Elektro-Motor
	23.840 €
	60 kW/82 PS
	176 km
	17,8 kWh pro 100 km



Renault Twingo E-Tech Electric Techno

Fünftürige Schräghecklimousine der Kleinstwagenklasse

Nach Renault 5 und Renault 4 ist der Twingo E-Tech Electric das dritte Elektroauto der Franzosen im Retrodesign. Die vierte Generation ist auf den ersten Blick als Neuauflage des Ur-Twingo zu erkennen und löst bei den meisten Betrachtern große Sympathien aus – beim Design haben die Franzosen seit einigen Jahren einfach einen Lauf. Seine größten Stärken spielt der Kleinstwagen in der Stadt aus: Die kompakten Abmessungen und der kleine Wendekreis erleichtern das Rangieren und die Parkplatzsuche. Auch die unkomplizierte Bedienung gefällt. Das Platzangebot vorn fällt für die Fahrzeugklasse großzügig aus. Im Fond geht es dagegen recht beengt zu, wobei die längs verschiebbare Rücksitzbank zumindest eine flexible Aufteilung zwischen Beinfreiheit und Kofferraumvolumen ermöglicht. Weitere Kritikpunkte sind die stark eingeschränkte Sicht nach hinten sowie die fehlenden Luftausströmer für die hinteren Mitfahrer. Der Elektroantrieb reicht für den Stadt- und Überlandverkehr vollkommen aus, für Langstrecken ist der Twingo jedoch nicht gemacht. Bei höheren Geschwindigkeiten steigen Verbrauch und Windgeräusche deutlich an, der Vortrieb endet bereits bei 130 km/h. Auf dem Rollenprüfstand des ADAC verbraucht der Twingo einschließlich der Ladeverluste 17,8 kWh/100 km, die Reichweite beträgt lediglich rund 175 km. Zusätzlich schränkt die fehlende Akkukühlung die Reisetauglichkeit ein. Erfolgt bereits kurz nach der ersten Schnellladung ein weiterer Ladestopp, kann die Batterie zwischenzeitlich nicht ausreichend abkühlen. Die dadurch erhöhte Akkuteperatur kann dazu führen, dass die Ladeleistung bei der zweiten Schnellladung weiter abfällt und sich die Ladedauer entsprechend verlängert. Als wendiges, sicheres und gut ausgestattetes Stadtauto besitzt der kleine Renault dennoch überzeugende Qualitäten. In der getesteten Ausführung beträgt der Grundpreis 21.590 Euro, womit der Franzose zu den günstigsten Angeboten in seinem Segment zählt.

- ✓ **kompakte Abmessungen und kleiner Wendekreis, gute Bedienbarkeit, variabler Innenraum, gute Sicherheits- und Multimedia-Ausstattung**
- ✗ **wenig Platz im Fond, schlechte Sicht nach hinten, zu wenige Luftausströmer für die Insassen, stark eingeschränkte Langstreckentauglichkeit, geringe Höchstgeschwindigkeit**

ADAC Urteil

2,8	Autotest
1,6	Autokosten

ADAC Zielgruppencheck

3,9	Familie
2,6	Stadtverkehr
2,9	Senioren
3,3	Langstrecke
4,0	Transport
3,4	Fahrspaß
2,2	Preis/Leistung

Konkurrenten

u. a. Citroen e-C3, BYD Dolphin, Dacia Spring, Hyundai Inster



Alle Infos und Bilder auch digital auf adac.de

Inhaltsverzeichnis

3,6 Karosserie	03	2,7 Fahreigenschaften	09
Verarbeitung	03	Fahrstabilität	09
Alltagstauglichkeit	03	Lenkung	09
Licht und Sicht	03	Bremse	10
Ein-/Ausstieg	04		
Kofferraum-Volumen	05	2,9 Sicherheit	10
Kofferraum-Nutzbarkeit	05	Aktive Sicherheit	10
Kofferraum-Variabilität	05	Passive Sicherheit	10
		Kindersicherheit	11
		Sicherheit ungeschützte Personen	11
2,7 Innenraum	06		
Bedienung	06	1,8 Umwelt	11
Multimedia	07	Verbrauch	11
Raumangebot vorn	07	Umwelteinfluss	11
Raumangebot hinten	07		
Innenraum-Variabilität	08		
		1,6 Autokosten	11
3,6 Komfort	08	Monatliche Gesamtkosten	11
Federung	08		
Sitze	08	Eigenschaften des Elektroantriebs	13
Innengeräusch	08		
Klimatisierung	08	Fahrzeugdaten	14
2,1 Antrieb	09	Bilder	15
Fahrleistungen	09		
Laufkultur	09		
Getriebe	09		

Notenskala

■ sehr gut 0,6 - 1,5
 ■ gut 1,6 - 2,5
 ■ befriedigend 2,6 - 3,5
 ■ ausreichend 3,6 - 4,5
 ■ mangelhaft 4,6 - 5,5

Dieser ADAC Autotest wurde nach dem seit 01.02.2026 gültigen Testprotokoll erstellt und ist nicht mit älteren Autotests vergleichbar. Die Autokosten basieren auf dem seit 01.02.2026 gültigen Berechnungsmodell. Stets aktuelle Autokosten aller Modelle finden Sie unter www.adac.de/autokosten. Alle Bewertungen wurden nach strengen Qualitätsvorgaben und nach bestem Wissen und Gewissen erstellt. Für die Richtigkeit aller erhobenen Daten und Aussagen wird die Haftung ausgeschlossen.

3,6 Karosserie

3,9 Verarbeitung

✗ Im Kapitel „Verarbeitung“ schneidet der Renault Twingo E-Tech Electric Techno insgesamt nur mäßig ab. Los geht es bereits beim Schließen der Türen: Sie fallen selbst mit geschlossener Seitenscheibe leicht scheppernd ins Schloss, bei heruntergelassener Scheibe verstärkt sich dies nochmals. Hinzu kommen teilweise schwankende Spaltmaße, die insbesondere am Übergang von den Kotflügeln, der Frontschürze und der Fronthaube auffallen. Im Gepäckraum finden sich unverkleidete Blechflächen im oberen Bereich der Heckklappe sowie blankes Blech unterhalb des Ladebodens. Positiv fällt dagegen der weitgehend glattflächig verkleidete Unterboden auf. Die Fronthaube lässt sich nicht ohne Weiteres öffnen. Für das Nachfüllen des Scheibenreinigers gibt es eine kleine Öffnung unterhalb der Windschutzscheibe, für die man allerdings das dem Fahrzeug beiliegende Spezialwerkzeug benötigt. Grundsätzlich ist die Karosserie des in Slowenien produzierten Twingo aber ordentlich gefertigt.

Im Innenraum schafft es Renault gekonnt, die durch den hohen Kostendruck bedingte recht günstige Materialauswahl zumindest teilweise zu kaschieren. Zwar kommen ausschließlich harte und teils nicht sonderlich wertige Kunststoffe zum Einsatz, dennoch wirkt das Interieur durch die farbigen Akzente am Armaturenbrett und an den Türen auf den ersten Blick preiswert, aber nicht billig. Dass der Twingo dennoch mit spitzer Feder konstruiert wurde, wird beispielsweise bei der wackeligen Mittelarmlehne, den sichtbaren Schrauben im Bereich der Türöffner sowie am beim Auflegen der Hand knarzenenden Touchscreen bemerkbar. Unterm Strich präsentiert sich der Twingo zwar ordentlich verarbeitet, bei Materialqualität und Detailverarbeitung wird der hohe Kostendruck bei genauerem Hinsehen jedoch deutlich sichtbar.

3,8 Alltagstauglichkeit

Beim Testwagen beträgt die maximale Zuladung 359 kg, was für einen Kleinwagen in den meisten Fällen ausreichen dürfte. Ein Reifenpannenset gehört zum Serienumfang. Für ein Not- oder gar Ersatzrad fehlt im kleinen Kofferraum der erforderliche Stauraum.

✓ Mit einer Außenlänge von lediglich 3,79 m ist der Twingo sehr gut für den Stadtverkehr geeignet. Der kleine Wendekreis von 10,1 m erleichtert das Rangieren zusätzlich. Über einen optionalen Adapter stellt der Twingo elektrische Energie für externe Geräte bereit. Die Vehicle-to-Load-Funktion liefert eine Leistung von bis zu 3,7 kW und reicht damit beispielsweise für Werkzeuge, kleinere Haushaltsgeräte oder E-Bikes aus.

✗ Die netto 27,5 kWh große Lithium-Eisenphosphat-Batterie kann serienmäßig sowohl mit Wechselstrom (AC, Steckertyp 2) als auch mit Gleichstrom (DC, Steckertyp CCS) geladen werden. Der Twingo verfügt über einen dreiphasigen 11-kW-Onboardlader. Ein Mode-3-Ladekabel mit Typ-2-Steckern gehört zum Serienumfang. Ein Ladekabel für die Haushaltssteck-

dose ist dagegen nur als Zubehör erhältlich. An einer Wallbox dauert eine Vollladung rund zweieinhalb Stunden. An der Haushaltssteckdose muss man für eine vollständige Ladung deutlich mehr als zehn Stunden einplanen. Aufgrund der längeren Ladedauer und der höheren Ladeverluste empfiehlt sich diese Möglichkeit jedoch allenfalls als Notlösung. An einer CCS-Schnellladesäule nimmt der Twingo Gleichstrom mit maximal 50 kW auf. Im Test benötigt der Stromer unter idealen Bedingungen für den Ladehub von 10 auf 80 Prozent 28 Minuten. Zwar fällt die maximale Ladeleistung vergleichsweise niedrig aus, dennoch dauert der Ladestopp nicht allzu lange. Zumindest der erste, denn aufgrund der lediglich passiven Batteriekühlung steigen die Temperaturen während eines Schnellladevorgangs merklich an. Ist man anschließend mit vergleichsweise hoher Geschwindigkeit auf der Autobahn unterwegs, kann der Akku nicht ausreichend abkühlen, was zu einer Drosselung der Ladeleistung und in der Folge zu deutlich längeren Ladevorgängen an der CCS-Säule führt. Ein Phänomen, das unter dem Begriff "Rapidgate" erstmals bei den ersten beiden Generationen des Nissan Leaf zu unrühmlicher Berühmtheit gekommen ist. Legt man den gemischten Betrieb aus innerorts, außerorts und Autobahn des ADAC Verbrauchszyklus zugrunde, kommt der getestete Twingo auf eine Reichweite von rund 175 km. Für den Einsatz als Stadt- und Zweitwagen ist das vollkommen ausreichend, längere Strecken verlangen jedoch eine sorgfältige Ladeplanung. Besonders bei niedrigen Außentemperaturen und höheren Autobahngeschwindigkeiten dürfte die Reichweite deutlich sinken. Unter günstigen Bedingungen und bei zurückhaltender Fahrweise ohne energiezehrende Autobanetappen sind auch Reichweiten im Bereich von 250 km möglich. Positiv: Der Twingo kann den Akku vor Ladebeginn erwärmen, indem der Fahrer einen Schnelllader in das Navigationssystem eingibt. Damit sollen sich auch bei tieferen Temperaturen ordentliche Ladeleistungen erzielen lassen. Die in der Ausstattung Techno serienmäßige Navigation mit Google Maps berücksichtigt Ladestationen bei der Routenplanung. Kurios: Twingo-Fahrer sollen die Batterie einmal im Monat oder alle 1.000 km auf 100 Prozent laden. Dadurch soll der LFP-Akku kalibriert werden, was eine genaue Ladestandsanzeige ermöglicht.

Eine Anhängerkupplung ist für den Twingo nicht vorgesehen, Anhängelasten sind nicht freigegeben. Damit lässt sich auch kein herkömmlicher Fahrradträger auf einer Anhängerkupplung montieren.

3,5 Licht und Sicht

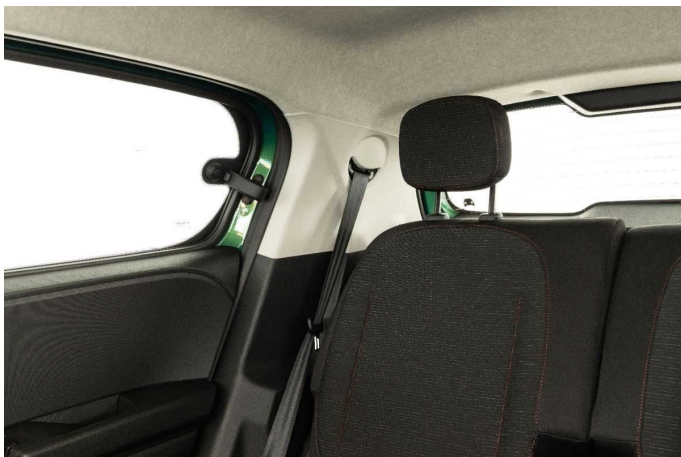
Die Fahrzeugenden lassen sich zwar nicht direkt einsehen, aufgrund der kompakten Karosserie aber recht gut abschätzen. Die ADAC Rundumsichtmessung fällt dennoch schlecht aus. Vor allem nach hinten wird der Blick durch die breiten C-Säulen, die kleine Heckscheibe sowie die großen und nicht versenkbaren Fondkopfstützen stark eingeschränkt. Hinzu kommt, dass die dritte Bremsleuchte im oberen Bereich der Heckscheibe angebracht ist und den Blick dadurch zusätzlich beeinträchtigt. Auf der Autobahn sind Fahrzeuge, die sich

weiter hinter einem befinden, dadurch schlecht zu sehen. Hindernisse unmittelbar vor dem Fahrzeug sind dank der weit nach unten reichenden Fronthaube gut zu erkennen, während niedrige Objekte hinter dem Twingo leicht übersehen werden können. Da sind die Rückfahrkamera sowie die hinteren Parksensoren eine große Hilfe. Optional stehen zudem vordere Parksensoren zur Verfügung. Ein 360-Grad-Kamerasystem oder ein Parkassistent sind nicht verfügbar, was aufgrund der kompakten Abmessungen aber verschmerzbar ist.

Dank der E-Auto-typisch leicht erhöhten Sitzposition hat man den umliegenden Verkehr gut im Blick. Die Außenspiegel bieten eine ausreichende Sicht nach hinten, besitzen jedoch auf keiner Seite einen asphärischen Bereich, der den schwer einsehbaren Bereich schräg hinter dem Fahrzeug verkleinern könnte. Für die Außenspiegel ist eine automatische Abblendfunktion, wie in dieser Klasse üblich, nicht zu haben. Dass aber der Innenspiegel nicht einmal gegen Aufpreis automatisch abblendet, ist schade.

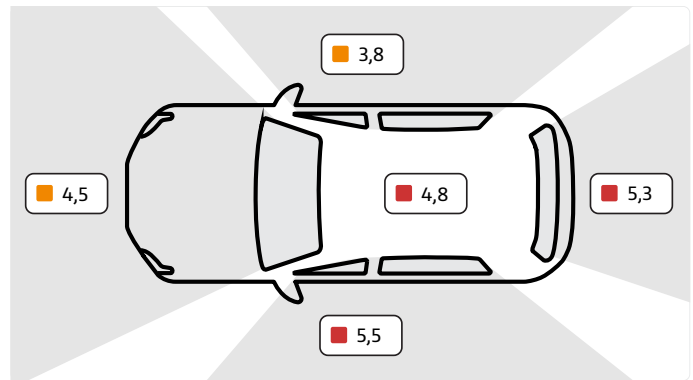
Im Gegensatz zum Twingo der ersten Generation besitzt das aktuelle Modell nicht einen, sondern zwei Frontscheibenwischer, die für ein gutes Wischergebnis sorgen.

Die serienmäßigen LED-Scheinwerfer leuchten die Fahrbahn mäßig hell, aber ausreichend breit und recht gleichmäßig aus. Ein statischer Fernlichtassistent ist serienmäßig an Bord. Eine automatische Leuchtweitenregulierung gibt es nicht. Die manuelle Einstellung erfolgt jedoch über einen gut erreichbaren separaten Regler. Praktisch ist zudem, dass die gewählte Leuchtweitenstufe dauerhaft im Kombiinstrument angezeigt wird.

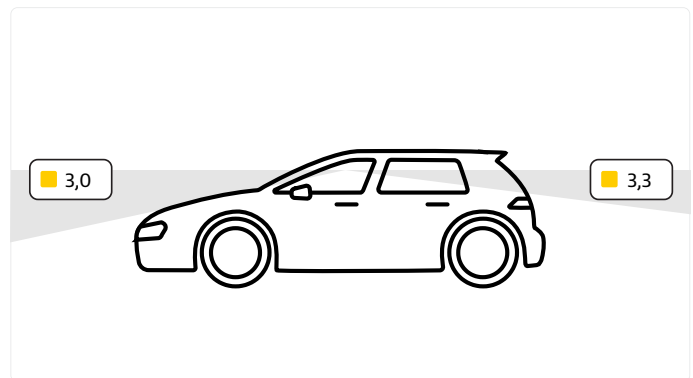


Die Sicht nach hinten wird durch die nicht versenkbaren Kopfstützen und die breiten C-Säulen stark beeinträchtigt.

✗ Zwar verfügt der Twingo lobenswerterweise auch an den Heckleuchten ausschließlich über LED-Leuchtmittel, allerdings ist die Austrittsfläche des hellen Bremslichts sehr klein und führt daher zu einer starken Blendung anderer Verkehrsteilnehmer. Auch das Abblendlicht ist vergleichsweise klein und kann dadurch zu Blendung führen.



Rundumsicht – Die Rundumsichtnote informiert über die Sichtbehinderung des Fahrers durch Fensterpfosten und Kopfstützen



Vorderes und hinteres Nahfeld – Die Noten zeigen, wie gut der Fahrer Hindernisse unmittelbar vor und hinter dem Fahrzeug erkennt.

2,8 Ein-/Ausstieg

Das Ein- und Aussteigen gelingt insgesamt ordentlich. Die Sitzfläche befindet sich bei vollständig abgesenktem Fahrersitz 49 cm über der Straße und damit in einer angenehmen Höhe. Allerdings müssen die Insassen vergleichsweise hohe beziehungsweise breite Schwellen überwinden. Zudem ragt das Armaturenbrett recht weit in den Innenraum. Gleichzeitig bleibt man beim Aussteigen leicht an der B-Säule hängen, sofern der Sitz etwas weiter nach hinten geschoben wurde. Während der vordere Türausschnitt ausreichend groß ausfällt, sodass der Zustieg ohne größere Verrenkungen gelingt, erschwert die insgesamt schmale und insbesondere im unteren Bereich knapp bemessene Türöffnung den Ein- und Ausstieg im Fond. Positiv ist, dass kein Mitteltunnel den hinteren Fußraum einengt und das Durchrutschen auf der Rückbank dadurch leichter gelingt.

Die äußeren Bügeltürgriffe lassen sich problemlos bedienen. Glücklicherweise hat sich Renault dazu entschieden, anstatt unpraktischer Klappgriffe im hinteren Seitenfenster wie etwa beim R5 auch hinten konventionelle Bügelgriffe zu verbauen. Die Türen rasten vorn und hinten lediglich an zwei Positionen, bleiben aber zuverlässig geöffnet.

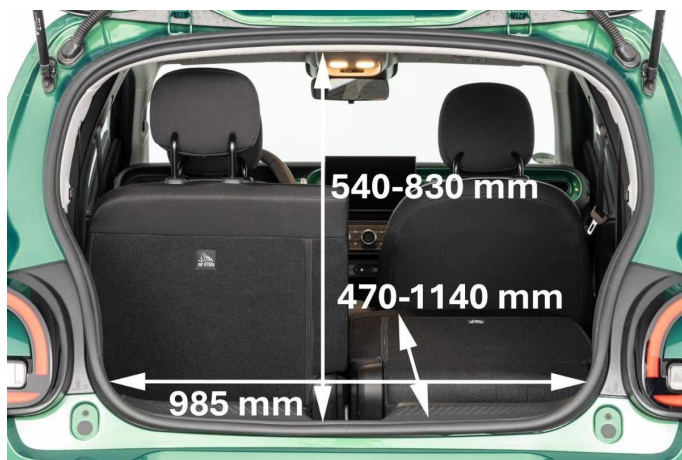
✗ Der Twingo ist ab der Techno-Ausführung mit einem schlüssellosen Zugangs- und Startsystem ausgestattet. Das Fahrzeug entriegelt schon bei Annäherung mit der Keycard und verriegelt automatisch wieder beim Entfernen ohne Zutun des Fahrers. Allerdings gibt es keine Sensoren an den Türgriffen, um das Fahrzeug auch per Berührung der Sensorflächen zu verriegeln. Das ist unpraktisch, da insbesondere das

automatische Verriegeln im Alltag unpassend sein kann. Hinzu kommt, dass das System nicht ausreichend gegen Missbrauch geschützt ist – das Fahrzeug kann über einen Funkverlängerer unbefugt geöffnet und gestartet werden. Der Bewegungssensor im Schlüssel zur Signalunterbrechung bietet zu wenig Sicherheit. Weiterführende Informationen gibt es unter www.adac.de/keyless.

Am Dachhimmel finden sich keine Haltegriffe, die besonders beim Aussteigen hilfreich sein können.

4,1 Kofferraum-Volumen

Das Kofferraumvolumen des Twingo fällt überschaubar aus, was angesichts der kompakten Fahrzeugabmessungen nicht überrascht. Unter der optionalen Laderaumabdeckung lassen sich 175 l verstauen. Praktisch: Die Rücksitze kann man um bis zu 17 cm nach vorn schieben, wodurch sich das Gepäckraumvolumen um rund 100 l vergrößern lässt. Entfernt man die Abdeckung und nutzt den Stauraum bis zum Dach, erweitert sich das Volumen auf 225 l. Alternativ lassen sich zwei Getränkeboxen unterbringen. Klappt man die Rücksitzlehnen um und beschränkt sich aus Sicherheitsgründen auf den Stauraum bis zur Fensterunterkante, stehen bis zu 480 l zur Verfügung. Unter vollständiger Ausnutzung des Raums hinter den Vordersitzen fasst das Ladeabteil maximal 870 l. Zusätzlich bietet der Twingo unter dem Ladeboden ein 35 l großes Staufach. Einen Frunk unter der Fronthaube gibt es dagegen nicht.



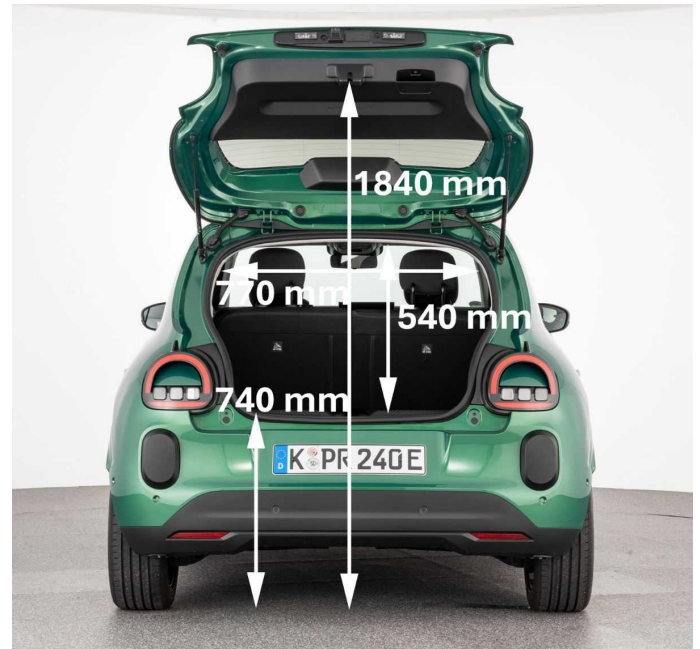
Der kleine, aber gut nutzbare Kofferraum lässt sich durch das Verschieben der Rücksitzbank vergrößern.

3,8 Kofferraum-Nutzbarkeit

Die Kofferraumklappe lässt sich manuell recht leicht öffnen und schließen. Eine Griffmulde an der Innenseite erleichtert das Zuziehen. Die Klappe schwingt 1,84 m hoch auf, weshalb größere Personen auf ihren Kopf achten müssen – immerhin ist das Kofferraumschloss mit Kunststoff verkleidet. Im unteren Bereich verjüngt sich die Kofferraumöffnung aufgrund der recht breiten und ungeteilten Heckleuchten. Die Ladekante liegt mit 74 cm vergleichsweise recht hoch über der Fahrbahn. Zusätzlich erschwert die 20 cm hohe Bordwand zwischen La-

deboden und Ladekante das Ein- und Ausladen schwerer Gegenstände.

Bei umgeklappten Rücksitzlehnen entsteht zudem eine große Stufe. Die Ausleuchtung des Gepäckabteils fällt mit nur einer schwachen Halogenlampe dürftig aus. Eine 12-V-Steckdose ist im Kofferraum nicht vorhanden.



Die hohe Stufe zwischen Ladeboden und Ladekante sowie die im unteren Bereich schmale Kofferraumöffnung erschweren das Be- und Entladen.

3,0 Kofferraum-Variabilität

Die mittig geteilten Rücksitzlehnen lassen sich vom Fahrzeuginnenraum aus problemlos umklappen. Vom Kofferraum aus ist dies nicht möglich, da die Schlaufen für die Entriegelung unten am Rücksitz angebracht sind.

Die Möglichkeiten zur Ladungssicherung und zur Unterbringung kleiner Gegenstände fallen spärlich aus. Im Gepäckraum gibt es lediglich zwei Ösen an den Seitenwänden – ein Gepäcknetz lässt sich somit nicht anbringen. Zusätzliche Ablagefächer sind abgesehen von dem großen Stauraum unter dem Ladeboden nicht vorhanden. Einen Frunk unter der Fronthaube bietet der Twingo ebenfalls nicht.

✓ Wie bereits die erste Twingo-Generation verfügt auch das aktuelle Modell über eine umklappbare Beifahrersitzlehne, mit deren Hilfe sich bis zu 2 m lange Gegenstände transportieren lassen. Allerdings ist dieses praktische Feature nur in der teureren Techno-Ausführung an Bord.

✗ Eine Gepäckraumabdeckung ist beim Twingo nicht an Bord. Über das Zubehörprogramm gibt es immerhin eine Abdeckung aus Stoff, die den Inhalt des Kofferraums vor ungewünschten Blicken schützt.

2,7 Innenraum

2,4 Bedienung

Der Twingo hat ein eigenständig und übersichtlich gestaltetes Cockpit erhalten. Im Blickfeld des Fahrers sitzt ein gut ablesbares digitales Kombiinstrument, während der frei stehende Zentralbildschirm den Großteil der Infotainment- und Fahrzeugfunktionen bündelt. Das System reagiert zügig auf Befehlseingaben und ist weitgehend logisch aufgebaut, allerdings spiegelt das Display stark, was die Ables- und Bedienbarkeit bei heller Umgebung beeinträchtigt. Zudem fallen einige Schaltflächen klein aus. Besonders unpraktisch ist die Lautstärkeregelung über die schlecht sicht- und erkennbaren Tasten oben am Bildschirm; ein klassischer Drehregler wäre deutlich praktischer.

Besonders gut gelungen ist Renault die Klimabedienung: Temperatur, Gebläse und Luftverteilung lassen sich über separate, hervorragend bedienbare Drehregler einstellen, sodass der Fahrer dafür nicht durch Bildschirmenüs navigieren muss. Auch der große, gut erreichbare Warnblinkschalter ist vorbildlich platziert. Die Fahrbereitschaft wird unkompliziert über eine gut erreich- und sichtbare Taste auf der Mittelkonsole hergestellt, und der kleine Getriebewählhebel am Lenkrad lässt sich problemlos bedienen. Die klassischen Schalter für Außenspiegel, Fensterheber und weitere häufig genutzte

Funktionen erleichtern ebenfalls den Alltag. Das Lenkrad kann in Höhe und Reichweite eingestellt werden, was in dieser Preisklasse keine Selbstverständlichkeit ist. Zudem lässt sich das Multifunktionslenkrad dank der physischen Tasten treffsicher bedienen. Weniger gut gelöst ist hingegen die Verstellung der Sitze, da der Bedienhebel für die Lehnenneigung wegen des geringen Abstands zwischen Sitz und Tür schlecht zu erreichen ist.

✗ Weniger überzeugend ist die Vielzahl der Bedienhebel rechts am Lenkrad. Neben dem Wischerhebel befinden sich dort der Wählhebel und der Renault-typische Bediensatellit für die Audiofunktionen. Gerade während der Eingewöhnungsphase besteht deshalb Verwechslungsgefahr. Zudem liegt der Audiosatellit außerhalb des direkten Sichtfelds.

Der Informationsumfang des Bordcomputers fällt recht überschaubar aus. Den Sparzwang der Entwickler erkennt man auch an der dürftigen Innenraumbeleuchtung: Weder der Schminkspiegel in der Sonnenblende auf der Fahrerseite (der Beifahrer muss ohne Spiegel auskommen) noch das Handschuhfach ist beleuchtet. Auch die Fondpassagiere müssen ohne eigene Deckenleuchte auskommen. Wie inzwischen bei vielen Herstellern vermissen wir zudem beim Twingo eine gedruckte Bedienungsanleitung.



Der Twingo punktet mit einer eingängigen Bedienung samt separater Klimabedieneinheit, lediglich die drei Lenkstockhebel auf der rechten Seite sind im Alltag störend.

2,0 Multimedia

✓ Das serienmäßige Infotainmentsystem des Twingo E-Tech Electric Techno umfasst ein 10,1 Zoll großes OpenR-link-System mit Radio, digitalem Radioempfang, Bluetooth-Freisprecheinrichtung und Audiostreaming. Hinzu kommen zwei USB-C-Anschlüsse vorn sowie die kabellose Smartphone-Integration über Apple CarPlay und Android Auto. Eine induktive Ladeschale gibt es hingegen nicht. Im Gegensatz zur Einstiegsversion verfügt der Twingo Techno über das OpenR-link-System mit integrierten Google-Diensten. Google Maps übernimmt die Navigation und berücksichtigt bei der Routenplanung auch geeignete Ladestationen (3 Jahre kostenfrei). Die Sprachbedienung erfolgt über den Google Assistant. Darüber hinaus lassen sich über Google Play kompatible Anwendungen direkt im Fahrzeug installieren. Ergänzt wird das System durch den Renault-Avatar Reno, der Bedienhinweise geben und Fragen zu Fahrzeugfunktionen beantworten kann. Das Audiosystem ist mit sechs Lautsprechern – vier vorn und zwei hinten – lediglich zweckmäßig ausgestattet; ein hochwertiges Soundsystem ist nicht erhältlich. Über die My-Renault-App können Fahrzeugdaten abgerufen und verschiedene Remote-Funktionen genutzt werden. Aktualisierungen der Betriebssoftware erfolgen über die Datenverbindung des Fahrzeugs. Zudem lassen sich Nutzerprofile anlegen und verwalten. Private Daten wie gespeicherte Navigationsziele können wieder gelöscht werden; für die Datenfreigabe stehen unterschiedliche

Privatsphäre-Einstellungen zur Verfügung. Renault weist die Remote Services derzeit für acht Jahre und die Softwareupdates für fünf Jahre als kostenfrei aus.

2,4 Raumangebot vorn

✓ Der Fahrersitz lässt sich für Personen bis zu einer Körpergröße von rund 1,90 m weit genug zurückschieben. Die Kopffreiheit reicht sogar für zwei Meter große Insassen aus – für einen Kleinwagen sind das gute Werte. Die Innenbreite fällt mit 1,39 m mehr als ausreichend aus. Zum Vergleich: Der Hyundai Ister ist satte elf Zentimeter schmäler. Das subjektive Raumgefühl wird allerdings durch das ungewohnt hochbauende Armaturenbrett und die hohe Seitenlinie etwas beeinträchtigt.

3,8 Raumangebot hinten

Das Raumangebot im Fond fällt wie zu erwarten knapp aus. Sind die Vordersitze für 1,85 m große Menschen eingestellt, reicht die Beinfreiheit dank des recht großen Radstands für 1,85 m große Personen aus. Limitierend ist allerdings die Kopffreiheit, die trotz des geraden Dachverlaufs lediglich für 1,80 m große Mitfahrer genügt. Der Grund: Die Rückbank ist deutlich höher platziert als die Vordersitze, wodurch die Insassen dem Dachhimmel näher kommen. Das Raumgefühl ist recht beengt, was durch die auf Kopfhöhe verlaufenden C-Säulen sowie die hohe Seitenlinie verstärkt wird.



Aufgrund der erhöht platzierten Rückbank fällt die Kopffreiheit überschaubar aus.

4,0 Innenraum-Variabilität

✓ Der Twingo nimmt sich seinen Urahn zum Vorbild und punktet mit einer bemerkenswert variablen Rückbank. Die im Verhältnis 50:50 geteilten Lehnen lassen sich nicht nur nach vorn klappen, sondern auch in ihrer Neigung verstellen. Zudem lassen sich die beiden Fondsitze um bis zu 17 cm nach vorn verschieben und die Beifahrersitzlehne kann nach vorn geklappt werden.

✗ Das Ablagenangebot fällt vorn wie hinten knapp aus. In der ersten Reihe sind die Türfächer klein bemessen, Einliter-Flaschen lassen sich darin nicht verstauen. Zudem gibt es lediglich einen Becherhalter. Auch das Handschuhfach fällt recht klein aus und ist weder beleuchtet noch abschließbar.

Für die Fondinsassen sieht es noch dürrtiger aus: In den hinteren Türen gibt es keine Ablagefächer, ebenso fehlen Becherhalter und Halterungen für größere Flaschen. Immerhin stehen zwei Lehnentaschen zur Verfügung.

3,6 Komfort

3,2 Federung

Das Fahrwerk des Twingo E-Tech Electric basiert grundsätzlich auf der Konstruktion des Renault 5. Vorn kommen ebenfalls McPherson-Federbeine zum Einsatz, an der Hinterachse verzichtet Renault beim kleineren und günstigeren Modell jedoch auf die aufwendige Mehrlenkerkonstruktion des R5 und verbaut stattdessen eine konventionelle Verbundlenkerachse. Diese spricht spürbar schlechter an als die Vorderachse. Insgesamt ist das Fahrwerk vergleichsweise weich abgestimmt und bietet für einen Kleinwagen einen bemerkenswert guten Federungskomfort. Im Stadtverkehr verarbeitet der Twingo kleinere Unebenheiten ordentlich. Grobe Einzelhindernisse wie tief liegende Kanaldeckel schlagen allerdings mitunter kräftig durch und lassen die Hinterachse mitunter seitlich versetzen. Auch Kopfsteinpflaster und kurze Fahrbahnkanten machen sich durch spürbare Schläge und Vibrationen bemerkbar. Auf der Landstraße fällt der Komfort grundsätzlich ordentlich aus. Bei tieferen Bodenwellen gerät der Aufbau jedoch deutlich in Bewegung. Auf der Autobahn liegt der Twingo auf ebenem Untergrund recht ruhig. Wellige Fahrbahnen bringen aufgrund des kurzen Radstands allerdings Unruhe ins Fahrzeug, während lange und tiefe Bodenwellen wegen der weichen Abstimmung ausgeprägte Aufbaubewegungen hervorrufen. Geschwindigkeitshügel quittiert der Twingo mit kräftigen Vertikalbeschleunigungen, wobei die Hinterachse nochmals heftiger reagiert als die Vorderachse.

4,2 Sitze

Der Fahrersitz lässt sich in Längsrichtung verschieben, zudem können die Lehnenneigung und die Sitzhöhe eingestellt werden. Eine nur mäßig bequeme Mittelarmlehne ist lediglich optional erhältlich und lässt sich weder in der Höhe noch in Längsrichtung anpassen. Die Kopfstützen sind in der Höhe verstellbar, eine Gurthöhenverstellung fehlt hingegen. Die weich

gepolsterten Vordersitze bieten nur mäßigen Langstreckenkomfort. Sowohl die Sitzflächen als auch die Lehnen geben in Kurven nur geringen Seitenhalt. Unangenehm: Die Armauflagen in den Türen sind ungepolstert, weshalb der Ellenbogen bereits nach kurzer Zeit schmerzt.

Im Fond sind Sitzflächen und Lehnen ebenfalls nur wenig konturiert. Die erhöhte Position der Rückbank führt dazu, dass die Beine der Mitfahrer nicht allzu sehr angewinkelt sind. Pluspunkt: Die Neigung der Rücksitzlehnen lässt sich zweistufig verstellen. In der flacheren Stellung können größere Insassen allerdings mit dem Kopf an einen Vorsprung des Dachhimmels stoßen. Eine Mittelarmlehne gibt es hinten nicht und die Armauflagen in den hinteren Türen sind ebenfalls ungepolstert.

✗ Für den Beifahrersitz gibt es keine Höhenverstellung.

3,5 Innengeräusch

Während der Geräuschkomfort innerorts und auf der Landstraße vollauf in Ordnung geht, lässt dieser aufgrund der stark ansteigenden Windgeräusche oberhalb von 100 km/h doch zu wünschen übrig. Bei Tempo 130 beträgt der gemessene Geräuschpegel 70,2 dB(A). Der Elektroantrieb hält sich akustisch weitgehend zurück und macht sich selbst unter hoher Last nur durch ein leichtes Surren bemerkbar. Deutlich stärker treten die übrigen Fahrgeräusche in den Vordergrund: Auf größeren Unebenheiten poltert das Fahrwerk, zudem fallen die Abrollgeräusche vergleichsweise präsent aus.

3,4 Klimatisierung

Der Twingo E-Tech Electric Techno ist mit einer Einzonen-Klimaautomatik ausgestattet. Eine Wärmepumpe ist im Gegensatz zum Renault 5 allerdings nicht erhältlich. Die Intensität des Automatikmodus lässt sich nicht separat variieren. Die serienmäßige Standklimatisierung ermöglicht es, den

Innenraum vor Fahrtantritt über das Fahrzeug beziehungsweise die My-Renault-App zu temperieren. Eine Sitzheizung für die Vordersitze ist gegen Aufpreis erhältlich, eine Lenkradheizung wird dagegen nicht angeboten. Abgedunkelte Scheiben im Fond gehören beim Techno zur Serienausstattung.

✗ Bei der Luftverteilung zeigt sich der Sparszwang der Controller: Vorn stehen lediglich zwei Ausströmer am Armaturenbrett zur Verfügung, was sich bei den hochsommerlichen Tem-

peraturen während der Tests negativ bemerkbar machte. Die Fondpassagiere müssen vollständig ohne eigene Luftausströmer auskommen – selbst unter den Vordersitzen befinden sich keine. Da sich die hinteren Seitenscheiben zudem lediglich ausstellen lassen, sind die Möglichkeiten zur Frischluftzufuhr in der zweiten Reihe stark eingeschränkt, was den Aufenthalt insbesondere bei hohen Temperaturen unangenehm machen kann.

2,1 Antrieb

3,3 Fahrleistungen

Der Elektromotor des Twingo E-Tech leistet 60 kW/82 PS und entwickelt ein maximales Drehmoment von 175 Nm. Damit bietet der rund 1,2 t schwere Kleinwagen Fahrleistungen, die für sein bevorzugtes Einsatzgebiet in der Stadt und auf der Landstraße vollkommen ausreichen. Beim simulierten Überholvorgang beschleunigt der Stromer in 7,6 s von 60 auf 100 km/h. Für den Zwischensprint von 80 auf 120 km/h benötigt er 11,2 s. Damit gelingen Überholmanöver noch ausreichend zügig, bei höherem Tempo lassen die Kraftreserven jedoch merklich nach. Für die Beschleunigung von 0 auf 100 km/h gibt Renault 12,1 s an. Die Höchstgeschwindigkeit wird bereits bei 130 km/h elektronisch abgeregelt. Im Eco-Modus endet der Vortrieb sogar schon bei 115 km/h.

1,0 Laufkultur

✓ In puncto Laufkultur sowie Leistungsentfaltung ist der Elektromotor einem Verbrenner prinzipbedingt überlegen, so dass auch der Twingo E-Tech Electric einen sehr guten An-

triebskomfort bietet. Vibrationen seitens des E-Motors sind nicht zu spüren, lediglich bei hoher Last ist ein leichtes Surren aus dem Vorderwagen zu vernehmen. Der E-Motor hält sich beim Anfahren aus Gründen des Bauteilschutzes noch etwas zurück, zieht anschließend aber ordentlich durch und gibt seine Leistung harmonisch sowie gut dosierbar ab.

1,4 Getriebe

Das einstufige Reduktionsgetriebe überträgt die Leistung ohne Schaltvorgänge. Beim Wechsel von der Vorwärts- in die Rückwärtsfahrt muss man dem System allerdings einen kurzen Moment Zeit geben, was schnelles Rangieren etwas erschwert. Die Rekuperationsstärke lässt sich über die Schaltwippen am Lenkrad in vier Stufen einstellen. Auch in der schwächsten Stufe verzögert der Twingo leicht, eine echte Segelfunktion mit freiem Rollen bietet er daher nicht. Eine adaptive, auf Verkehr oder Streckenführung reagierende Rekuperation ist ebenfalls nicht vorhanden. In der stärksten Einstellung verzögert das Fahrzeug bis zum Stillstand und ermöglicht damit One-Pedal-Driving. Eine Auto-Hold-Funktion hat der Twingo nicht zu bieten.

2,7 Fahreigenschaften

2,6 Fahrstabilität

Mit dem Twingo lässt es sich durchaus flott über kurvige Landstraßen fahren, allerdings setzt seine eher komfortorientierte Abstimmung dem fahrdynamischen Ehrgeiz Grenzen. Die Karosserie neigt sich in Kurven deutlich zur Seite, und auch bei schnellen Lenkbewegungen fallen ausgeprägte Aufbaubewegungen auf. Das Eigenlenkverhalten ist grundsätzlich gutmütig, bei entlasteter Hinterachse kann das Heck jedoch spürbar nach außen drängen.

Im ADAC Ausweichtest besteht der Twingo die Fahrsicherheitsprüfung, verlangt dem Fahrer aber Aufmerksamkeit ab. Beim Umfahren des simulierten Hindernisses drängt das Heck kräftig nach außen, bevor das ESP stabilisierend eingreift. Leichtes Gegenlenken ist erforderlich, ein störendes Verharren der Lenkung tritt dabei nicht auf. Auch bei einer fahrdynamischeren Linie mit geringerem Lenkwinkel zeigt der Kleinwagen dieses Verhalten bis zu einer gewissen Geschwindigkeit. Darüber hinaus helfen ihm die ausgeprägte Seitenneigung und die eher gefühlsarme Lenkung allerdings nicht dabei, eine saubere

Linie zu halten. Die Regelgüte des ESP liegt insgesamt auf mittlerem Niveau.

Der Geradeauslauf fällt trotz des vergleichsweise kurzen Radstands auch im Bereich der Höchstgeschwindigkeit ordentlich aus. Nach einem Lenkimpuls beruhigt sich der Twingo schnell und zentriert kräftig, ohne die Fahrtrichtung nennenswert zu verändern. Die Traktion geht in Ordnung, zumal der Elektromotor seine Kraft vergleichsweise zurückhaltend an die Vorderräder abgibt.

2,6 Lenkung

Die Lenkung ist angenehm leichtgängig und mit 2,6 Umdrehungen von Anschlag zu Anschlag recht direkt übersetzt. Dadurch lässt sich der Twingo im Stadtverkehr agil dirigieren, bei höheren Geschwindigkeiten kann die spitze Abstimmung jedoch etwas nervös wirken. Die Rückmeldung fällt insgesamt mäßig aus, für einen günstigen Kleinwagen geht das Lenkgefühl aber vollauf in Ordnung. Die Lenkkraftunterstützung lässt sich nicht anpassen. Positiv fällt die gut ausgeprägte

Zentrierung auf, die zu einem ordentlichen Geradeauslauf beiträgt. Beim Einlenken spricht der Wagen zwar spontan an, aufgrund der deutlichen Wankbewegungen und der dürrtigen Rückmeldung lässt sich die gewünschte Linie jedoch nicht immer präzise treffen und es sind gelegentlich Lenkkorrekturen erforderlich.

2,9 Sicherheit

3,3 Aktive Sicherheit

Bei den aktiven Fahrerassistenzsystemen bietet der Twingo eine für diese Fahrzeugklasse ordentliche Grundausstattung, die sich gegen einen überschaubaren Mehrpreis noch erweitern lässt. Serienmäßig an Bord sind ein Notbremsassistent samt Abstands- und Kollisionswarnung. Auch ein Abstandsregeltempomat gehört in der Techno-Ausführung zur Serienausstattung – das ist für einen spitz kalkulierten Kleinstwagen sehr bemerkenswert. Von der Verkehrszeichenerkennung erfasste Tempolimits lassen sich per Tastendruck sowohl für die Abstandsregelung als auch für den Geschwindigkeitsbegrenzer übernehmen; eine automatische oder streckenbasierte Anpassung der Geschwindigkeit ist allerdings nicht vorgesehen. Zur Spurführung besitzt der Renault den gesetzlich vorgeschriebenen Spurhalteassistenten. Ein weitergehender Lenkassistent ist nicht erhältlich, bei einem Stadtauto wie dem Twingo aber verzichtbar. Gegen 600 Euro Aufpreis gibt es das Safety & Parking-Paket, das u. a. einen Spurwechselassistenten inklusive Querverkehrserkennung und Ausstiegswarnung mitbringt.

✗ Der Spurhalteassistent greift teilweise übereifrig und recht energisch ein, auch der Aufmerksamkeitsassistent fällt durch seine mitunter aufdringlichen Warnungen negativ auf.

Übersicht der Assistenzsysteme

Serienmäßig enthalten

-  Abstandswarnung
-  Notbremssystem
-  Abbiegeassistent
-  Notbremssystem für ungeschützte Verkehrsteilnehmer
-  Geschwindigkeitsbegrenzer
-  Abstandsregeltempomat
-  Verkehrszeichenerkennung
-  Spurhalteassistent

2,9 Bremse

Bei einer Vollbremsung aus 100 km/h bis zum Stillstand benötigt der Renault Twingo 37,0 m – ein durchschnittlicher Wert. Trotz des eher weichen Pedalgefühls lässt sich die Verzögerung gut dosieren.



Tempolimitübernahme

Optional erhältlich



Notbremsassistent beim Rückwärtsfahren



Querverkehrserkennung beim Rückwärtsfahren



Spurwechselassistent



Ausstiegswarnung

Nicht erhältlich



Tempomat



Autobahnassistent



Spurwechselautomatik



Ausweichassistent



Notfallassistent



Insassenschutzsystem proaktiv



Reifendruckkontrollsystem direkt messend

2,6 Passive Sicherheit

Zum Testzeitpunkt lagen für den Renault Twingo E-Tech Electric noch keine Ergebnisse des Euro NCAP-Crashtests vor. Da er sich die Plattform mit dem größeren R5 teilt, der ein 4-Sterne-Ergebnis bei den Crashtests nach Euro NCAP-Norm erzielte, ist auch beim kleineren Twingo von einem guten Sicherheitsniveau auszugehen. Zur Airbag-Ausstattung zählen Front- und Seitenairbags für Fahrer und Beifahrer sowie bis nach hinten reichende Kopfairbags. Seitenairbags für die Fondpassagiere oder ein Center-Airbag zwischen den Vordersitzen sind nicht erhältlich.

Die vorderen Kopfstützen bieten Personen bis zu einer Körpergröße von rund 1,95 m einen ausreichenden Schutz. Hinten reicht ihre Höhe dagegen lediglich für etwa 1,65 m große Insassen. Die Sicherheitsgurte lassen sich vorn nicht in der Höhe verstellen. Gurtwarner überwachen die belegten Sitzplätze

und weisen optisch sowie akustisch auf nicht angelegte Gurte hin.

Nach einem Unfall kann der Twingo selbstständig abbremesen, um die Gefahr einer Folgekollision zu verringern. Zudem setzt das serienmäßige Notrufsystem über eine integrierte Mobilfunkverbindung automatisch einen Notruf ab und stellt, sofern möglich, eine Sprechverbindung zur Rettungsleitstelle her.

✗ Ein Kofferraum-Trennnetz oder -gitter ist nicht erhältlich; zudem sind lediglich zwei wenig stabile Verzurrösen vorhanden. Warndreieck und Verbandkasten befinden sich im Stauraum unter dem Ladeboden und sind dort unter Umständen schlecht zu erreichen.

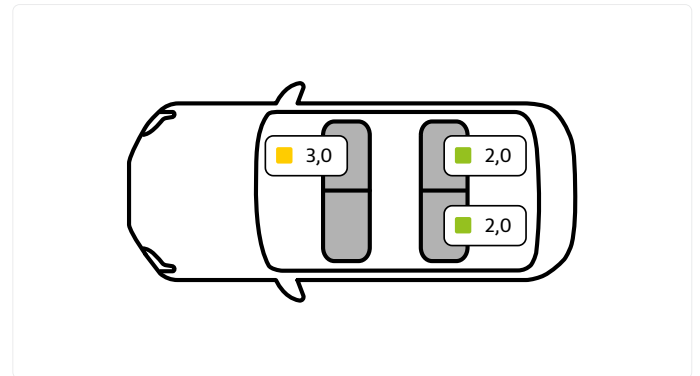
2,5 Kindersicherheit

Zum Testzeitpunkt lagen für den Renault Twingo E-Tech Electric noch keine Ergebnisse des Euro-NCAP-Crashtests vor. Insgesamt eignet sich der Kleinwagen ordentlich für den Transport von Kindern. Auf dem Beifahrersitz lassen sich verschiedene Kindersitze mit dem Fahrzeuggurt befestigen, Isofix-Halterungen sind dort jedoch nicht vorhanden. Der Beifahrerairbag kann über einen Schlüsselschalter an der rechten Seite des Armaturenbretts deaktiviert werden, sodass auch ein rückwärtsgerichteter Kindersitz verwendet werden darf.

Auf den beiden Fondsitzen stehen Isofix-Halterungen samt i-Size-Freigabe und Ankerhaken zur Verfügung. Die Befestigungspunkte sind allerdings unter dem Rückbankpolster angebracht und daher schlecht zugänglich. Auch eine Montage mit dem Fahrzeuggurt ist möglich. Beim Einbau einer größeren Babyschale müssen die jeweiligen Vordersitze jedoch nach

vorn geschoben werden, wodurch das Platzangebot für Fahrer oder Beifahrer eingeschränkt wird. Insgesamt lassen sich bis zu drei Kindersitze gleichzeitig im Twingo unterbringen. Wie grundsätzlich immer empfiehlt sich vor dem Kauf eine Probemontage der gewünschten Sitze einschließlich einer Sitzprobe mit der ganzen Familie.

✗ Die Kindersicherung der Fondtüren wird über einen einfachen Kipphebel an der Türstirnseite betätigt und ist daher nicht vollständig manipulationssicher.



Die Grafik zeigt, welcher Sitzplatz sich wie gut für Kindersitze eignet.

3,0 Sicherheit ungeschützte Personen

Zum Testzeitpunkt lagen für den Renault Twingo E-Tech Electric noch keine Ergebnisse des Euro-NCAP-Crashtests vor. Für eine näherungsweise Beurteilung kann der Renault 5 E-Tech Electric herangezogen werden, der auf derselben AmpR-Small-Plattform basiert und eine ähnlich gestaltete Fahrzeugfront besitzt.

1,8 Umwelt

1,9 Verbrauch

✓ Bei der Verbrauchsmessung des ADAC Autotest benötigt der Twingo 17,8 kWh/100 km – einschließlich der Ladeverluste bei dreiphasiger AC-Ladung. Das ist für einen kleinen und vergleichsweise leichten Elektro-Pkw kein besonders niedriger Wert. Wer überwiegend innerorts unterwegs ist und vorausschauend fährt, kann den Verbrauch allerdings noch deutlich reduzieren – dann sind auch Werte um die 10 kWh möglich. Um den 27,5-kWh-Akku einmal vollständig von leer auf voll zu laden, werden 31,2 kWh benötigt. Daraus ergeben sich Ladeverluste von rund zwölf Prozent, womit diese nicht zu hoch ausfallen.

1,3 Umwelteinfluss

✓ Wie für einen Kleinwagen zu erwarten, beansprucht der Twingo mit 6,5 m² nur eine vergleichsweise geringe Verkehrsfläche und eignet sich damit bestens für den Einsatz in der Stadt. Trotz des Elektroantriebs fällt auch das Leergewicht mit lediglich 1,2 t bemerkenswert niedrig aus. Dadurch werden Reifen und Straßeninfrastruktur deutlich weniger belastet als bei vielen größeren und schwereren Elektroautos. Das Vorbeifahrgeräusch liegt mit 65 dB(A) ebenfalls auf einem niedrigen Niveau. Positiv wirkt sich zudem die Produktion in Slowenien aus, da die vergleichsweise kurzen Transportwege die Umweltbilanz weniger stark belasten als bei Fahrzeugen, die beispielsweise aus Asien importiert werden.

1,6 Autokosten

1,6 Monatliche Gesamtkosten

✓ Der Renault Twingo E-Tech Electric Evolution ist ab 19.990 Euro zu haben und zählt damit zu den günstigsten E-Autos auf

dem Markt. Die besser ausgestattete, getestete Techno-Ausführung kostet 21.590 Euro, der Testwagen kommt auf einen Preis von 23.840 Euro. Die Ausstattung fällt angesichts des Preises erfreulich gut aus. Die Sicherheitsausstattung ist

recht umfangreich und lässt sich mit 600 Euro um einen Spurwechselwarner samt Ausstiegs- und Querverkehrswarnung erweitern. Auch die Komfortausstattung lässt mit Features wie Navigationssystem, Smartphone-Integration, Klimautomatik, Rückfahrkamera und LED-Scheinwerfern samt Fernlichtautomatik wenig Wünsche offen.

Die monatlichen Gesamtkosten belaufen sich bei einer Halte-
dauer von fünf Jahren und einer jährlichen Fahrleistung von
15.000 km auf 508 Euro. Größter Einzelposten ist dabei wie
üblich der Wertverlust. Die Versicherungseinstufungen fallen

mit Typklasse 14 in der Haftpflicht sowie 15 in der Teilkasko
günstig aus; die Vollkaskoeinstufung liegt mit Typklasse 20
auf einem durchschnittlichen Niveau. Von der Kfz-Steuer ist
der Twingo bis Dezember 2035 befreit, danach sind 45
Euro/Jahr fällig. Bei den Garantiebedingungen zeigt sich Re-
nault nicht sonderlich großzügig: Die Franzosen belassen es
bei einer zweijährigen Fahrzeuggarantie ohne Kilometerbe-
grenzung sowie einer Batteriegarantie über acht Jahre, be-
grenzt auf 160.000 km und eine Batteriekapazität von mindes-
tens 70 Prozent.

Eigenschaften des Elektroantriebs

Elektromotor

Maximale Leistung	60 kW (82 PS)
Dauerleistung laut Fahrzeugschein	35 kW
Maximales Drehmoment	175 Nm
Getriebe	1-Gang-Reduktionsgetriebe

Batterie

Batteriegröße kWh gesamt/nutzbar	n.b. / 27,5 kWh
Komplette Vollaumladung mit Ladeverlusten	31,2 kWh
Typ/Nennspannung	Lithium-Eisenphosphat / 300 V
Garantie / garantierte Kapazität	8 Jahre/160.000 km, 70 %

Ladekabel / Anschluss

Schuko / einphasig, 230 V, 10 A	Option
Typ 2 / dreiphasig, 230 V, 16 A	Serie
Typ 2 / dreiphasig, 230 V, 32 A	Option
V2L / Typ2 auf Schuko,	Option

Rekuperation

Stufen/Einstellung	4/Lenkradwippen
Rekuperation bis zum Stillstand möglich (One-Pedal-Drive)	Ja
Adaptive Rekuperation	Nein

Klimatisierung

Wärmepumpe	nicht verfügbar
Standklimatisierung	Ja
Steuerung Smartphone / Vorprogrammierung	Ja/Ja

Anzeigen während Ladevorgang

Ladestand in Prozent / Restkilometer	Ja/Ja
Restdauer / Uhrzeit bis geladen	Ja/Nein
Momentane Ladeleistung	Ja
Ladeanzeige von außen sichtbar	Ja

Laden

Maximaler Ladestand wählbar	Ja
Begrenzbare Ladeleistung AC/DC	Nein/Nein
Position der Ladeklappe	vorne rechts
Ladeklappe verriegelt	Ja
Entriegelung	per Taste am Ladeanschluss
Bidirektionales Laden	Ja
Batterieconditionierung	Ja
Statusanzeige	Nein
Batterieconditionierung	Nein
Anzeige aktuelle Schnellladefähigkeit	Nein
Anzeige Ladesäulendetails	Ja
Auswahl	Ja / Nein
Ladesäulenanbieter/Plug&Charge	Ja / Ja
Laderoutenplanung/Ziel-Ladestand bei Routenplanung wählbar	Ja / Ja

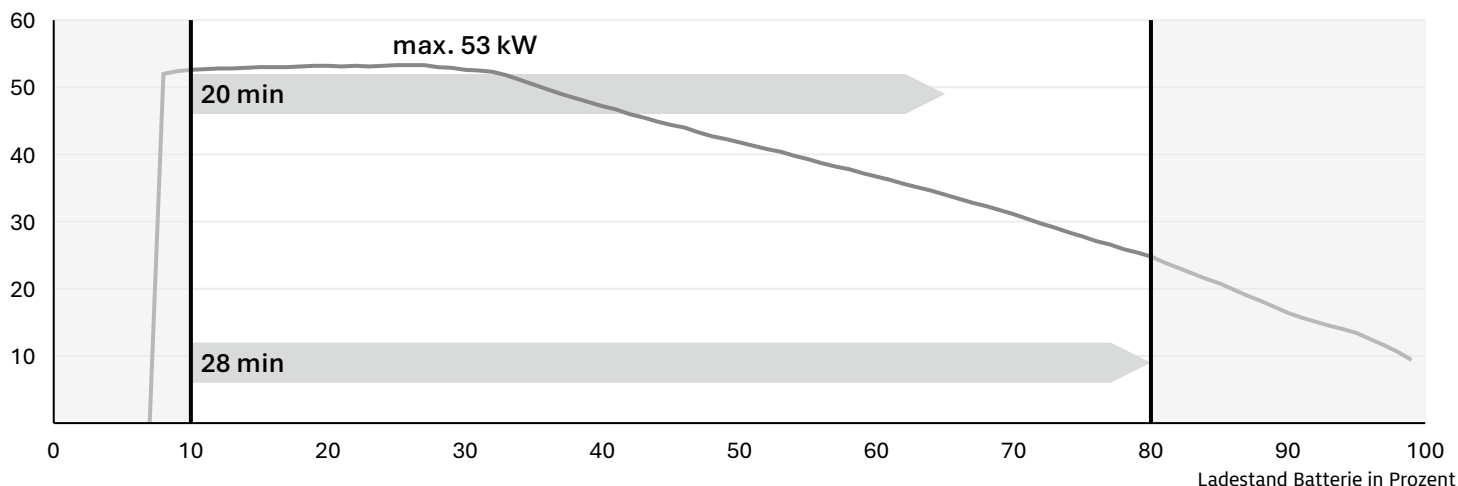
Lademöglichkeiten

Steckertyp / Anschluss	Ausstattung	Ladestrom	Ladeleistung	Ladezeit
/	-	-	-	-
Haushaltssteckdose / einphasig, 230 V	Option	6 - 10 A	1,3 - 2,3 kW	24 h - 13,5 h
Typ 2 / dreiphasig, 230 V	Serie	6 - 16 A	4,1 - 11 kW	7,5 h - 3 h
Typ 2 / dreiphasig, 230 V	Option	6 - 32 A	4,1 - 22 kW	7,5 h - 1,5 h
DC schnell / CCS	Serie	-	bis 50 kW	-

AC-Laden von 0 bis 100 %, DC-Laden von 10 bis 80 %, Herstellerangabe bei DC-Ladeleistung

Ladekurve DC & nachgeladene Reichweite

Ladeleistung in kW



Ladevorgang 10-80 %*

Ø Ladeleistung	41,0 kW
Ladedauer	00:28
Nachgeladene Reichweite	124 km
Nachgeladen in*	kWh / Reichweite / SOC
5 min	4,4 kWh / 28 km / 26 %
10 min	8,5 kWh / 54 km / 41 %
20 min	15,1 kWh / 97 km / 65 %

*ADAC Messung

Herstellerangaben

Leistung	60 kW/82 PS
Maximales Drehmoment	175 Nm
Kraftübertragung	Vorderrad
Getriebeart	1-Gang-Reduktionsgetriebe
Höchstgeschwindigkeit	130 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	12,1 s
Verbrauch pro 100 km (WLTP)	12,6 kWh
CO ₂ -Ausstoß	0 g/km
Stirnfläche/cW-Wert	n.b.
Klimaanlage Kältemittel	n.b.
Reifengröße (Serie)	195/60 R16
Länge/Breite/Höhe	3.789/1.720/1.491 mm
Leergewicht/Zuladung	1.294/301 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	305/- l
Anhängelast ungebremst/gebremst	-
Stützlasterlast/Dachlast	-
Batteriekapazität (brutto/netto)	-/27,5 kWh
Garantie Allgemein/Rost	2 Jahre/12 Jahre
Produktionsort	Slowenien, Novo mesto

ADAC Messwerte

Überholvorgang 60-100 km/h	7,6 s
Überholvorgang 80-120 km/h	11,2 s
Bremsweg aus 100 km/h	37,0 m
Reifengröße	205/45 R18 90H XL
Reifen	Continental Conti Eco Contact 7
Wendekreis	10,1 m
Autotest-Verbrauch	17,8 kWh/100 km
Reichweite	176 km
Innengeräusch 130 km/h	70,2 dB(A)
Fahrzeugbreite (inkl. Außenspiegel)	1.955 mm
Leergewicht/Zuladung	1.236/359 kg
Kofferraum normal	175 l
geklappt/dachhoch	480/870 l

Kosten

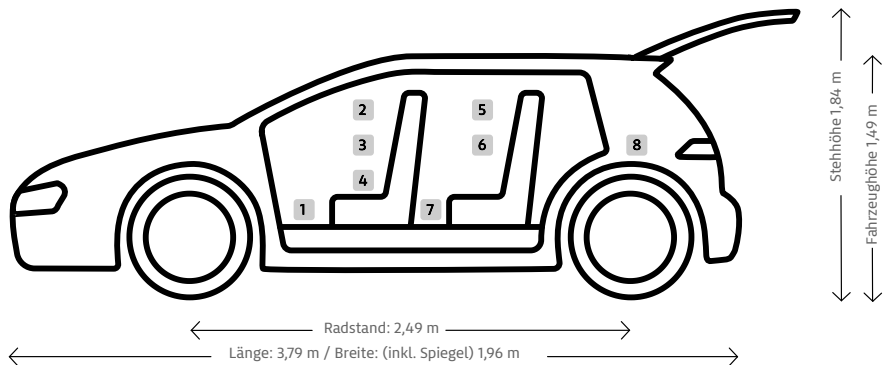
(pro Monat, fünfjährige Haltung, 15.000 km/Jahr)

Betriebskosten	106 Euro
Fixkosten	129 Euro
Werkstattkosten	37 Euro
Wertverlust	235 Euro
Monatliche Gesamtkosten	508 Euro
Steuer pro Jahr	45 Euro
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	14/20/15
Basispreis getestete Variante	21.590 Euro

Informationen zum Testfahrzeug

Pressefahrzeug	EZ 14.04.2026
Testwagenpreis inkl. Sonderausstattung	23.840 Euro
Kilometerstand bei Testbeginn	5.123 km
Auffälligkeiten/Mängel	Infotainmentsystem mit Aussetzern
Softwarestand	Android 12

- 1 Beinfreiheit vorn bis 1,92 m Person
- 2 Kopffreiheit vorn bis 1,99 m Person
- 3 Innenbreite vorn 139 cm
- 4 Sitzhöhe vorn 49 cm
- 5 Kopffreiheit hinten bis 1,78 m Person
- 6 Innenbreite hinten 131 cm
- 7 Beinfreiheit hinten bis 1,83 m Person (Vordersitz auf 1,85 m eingestellt)
- 8 Kofferraumvolumen 175 - 870 L



Ausstattung

Technik (*im Testwagen vorhanden)

Adaptives Fahrwerk	-
Scheinwerfer LED	Serie
Abbiege-/Kurvenlicht	-
Fahrlicht-/Wischerautomatik	Serie
Fernlichtassistent	Serie/-
statisch/dynamisch	-
Tempomat/Limiter/ACC	-/Serie/Serie
Einparkhilfe vorn/hinten	600 Euro°/Serie
Parklenkassistent	600 Euro°
Rückfahrkamera/360°-Kamera	Serie/-
Head-up-Display	-
Schlüsselloses Zugangssystem	Serie
Elektrische Heckklappe	-

Sicherheit

Seitenairbags vorn/hinten	Serie/-
Kopfairbags vorn/hinten	Serie
Zentralairbag	-
Spurwechselwarnung	600 Euro°
Ausstiegswarnung	600 Euro°
Querverkehrswarnung hinten	600 Euro°

Innen

Navigationssystem	Serie
USB vorn/hinten	Serie/-
Apple CarPlay / Android Auto	Serie
Induktive Ladeschale	-
Klimaanlage/-automatik	-/Serie
Standheizung/-klimatisierung	Serie
Elektr. Fensterheber vorn/hinten	Serie/-
Autom. abblend.	-
Innen-/Außenspiegel	-
Außenspiegel elektr. anklappbar	Serie
Höheneinstellbarer	Serie
Fahrer-/Beifahrersitz	-
Elektr. Sitze vorn links/rechts	-
Lordosenstütze links/rechts	-
Sitzheizung vorn/hinten	300 Euro°
Lenkradheizung	-
Rücksitzlehne geteilt klappbar	Serie
Ambientebeleuchtung vorn/hinten	-

Außen

Anhängerkupplung	-
Metalllackierung	ab 600 Euro°
Schiebedach/Panoramaglasdach	-

Testurteil

Autotest (ohne Autokosten)

2,8

Autokosten

1,6

KATEGORIE

NOTE

Karosserie

3,6

Verarbeitung	3,9
Alltagstauglichkeit	3,8
Licht und Sicht	3,5
Ein-/Ausstieg	2,8
Kofferraum-Volumen	4,1
Kofferraum-Nutzbarkeit	3,8
Kofferraum-Variabilität	3,0

Innenraum

2,7

Bedienung	2,4
Multimedia	2,0
Raumangebot vorn	2,4
Raumangebot hinten	3,8
Innenraum-Variabilität	4,0

Komfort

3,6

Federung	3,2
Sitze	4,2
Innengeräusch	3,5
Klimatisierung	3,4

Antrieb

2,1

Fahrleistungen	3,3
Laufkultur	1,0
Getriebe	1,4

Fahreigenschaften

2,7

Fahrstabilität	2,6
Lenkung	2,6
Bremse	2,9

Sicherheit

2,9

Aktive Sicherheit	3,3
Passive Sicherheit	2,6
Kindersicherheit	2,5
Sicherheit ungeschützte Personen	3,0

Umwelt

1,8

Verbrauch	1,9
Umwelteinfluss	1,3

Notenskala

- sehr gut 0,6 - 1,5 gut 1,6 - 2,5
befriedigend 2,6 - 3,5
ausreichend 3,6 - 4,5 mangelhaft 4,6 - 5,5

Bildergalerie

