



Renault Twingo E-TECH Electric Paket Techno

Fünftürige Schräghecklimousine der Kleinwagenklasse (60 kW/82 PS)

Unterhalb des Renault Zoe bieten die Franzosen mit dem Twingo Electric seit 2021 einen weiteren vollelektrischen Pkw an. Dieser teilt sich die technische Basis weiterhin mit dem Smart forfour, obwohl dieser inzwischen eingestellt wurde. Der E-Motor im Heck leistet 60 kW/82 PS und sorgt vor allem innerorts für nachdrücklichen Vortrieb, der allerdings bereits bei 135 km/h ein frühes Ende nimmt. Der wassergekühlte Akku des Twingo fasst 22 kWh (brutto), womit der Franzose im ADAC Ecotest rund 150 km weit kommt. Doch nicht nur wegen der geringen Reichweite, auch das knappe Raumangebot im Fond und der kleine Kofferraum machen den Viersitzer vorrangig zum Zweitwagen, dessen vorrangiges Einsatzgebiet kürzere Überlandfahrten oder der Stadtverkehr sind. Hier fühlt sich der Franzose dank der geringen Abmessungen und des kleinen Wendekreises pudelwohl. Für die Autobahn eignet sich der Hecktriebler nicht nur wegen der rasch dahinschmelzenden Reichweite nur bedingt, auch das Geräuschniveau ist bei höheren Geschwindigkeiten störend. Hinzu kommt, dass der Twingo aufgrund des fehlenden CCS-Anschlusses keine Schnellladesäulen anfahren kann. An öffentlichen Ladestationen oder der heimischen Wallbox lädt der Twingo Electric allerdings mit bis zu 22 kW. Obwohl der Motor zwischen den Hinterrädern sitzt, bietet der Stromer keinen Frunk, in dem sich das Ladekabel anstelle im kleinen Kofferraum verstauen ließe. Mit 28.000 Euro ist der Twingo E-Tech Electric Paket Techno für einen Kleinwagen ganz schön teuer. Immerhin fallen die Unterhaltskosten deutlich geringer aus als beim Pendant mit Benzinmotor. Dass der Twingo mit der Gesamtnote von 4,1 insgesamt lediglich ein ausreichendes Ergebnis einfährt, liegt an der nicht mehr zeitgemäßen aktiven Sicherheitsausstattung, die zu einer Abwertung des Gesamtergebnisses führt. **Konkurrenten:** Dacia Spring, Fiat 500e.

- ⊕ niedrige Betriebskosten, geringer Verbrauch, kompakte Abmessungen, kleiner Wendekreis
- ⊖ hohes Innengeräuschniveau, kein Schnellladeanschluss, gefühllose und indirekte Lenkung, keine Kopfairbags hinten, kein Frunk

ADAC-Urteil

AUTOTEST 4,1

AUTOKOSTEN 1,7

Zielgruppencheck

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

Ecotest ★★★★★

3,4 KAROSSERIE / KOFFERRAUM

4,0 Verarbeitung

Für einen Kleinwagen erweist sich die Verarbeitungsqualität als durchaus akzeptabel, die Karosserie ist sauber gefertigt. Selbst wenn der Innenraum durch Details wie die mit in Wagenfarbe lackierten Einsätze an der Armaturentafel aufgepeppt wird, kann das über die weitgehend einfachen Materialien nicht hinwegtäuschen. Alle Kunststoffteile sind hart, kratzempfindlich und hinterlassen einen billigen Gesamteindruck. Es gibt keine Türrahmenverkleidung, keine doppelte Dichtlippe für die Türen und nur eine kostengünstige Kofferraumauskleidung.

3,5 Alltagstauglichkeit

Ab Werk ist der Renault Twingo Electric Electric mit einem Reifenreparaturset unter einer Abdeckung im Beifahrer-Fußraum ausgerüstet, das allerdings nur bei kleineren Reifenschäden die Weiterfahrt ermöglicht. Gegen Aufpreis gibt es selbstversiegelnde Reifen. Ein Not- oder Ersatzrad gibt es ebenso wenig wie einen Wagenheber oder einen Radmutter Schlüssel. Auf dem Dach dürfen mit einem geeigneten Trägersystem bis zu 60 kg transportiert werden.

⊕ Mit einer Fahrzeuglänge von 3,62 m und einem Wendekreis von 9,0 m fühlt sich der Twingo Electric im Stadtverkehr wohl, selbst die Breite fällt mit 1,88 m (inklusive Außenspiegeln) kompakt aus.

⊖ Langstreckentauglich ist der Twingo Electric aufgrund der fehlenden Lademöglichkeit mit Gleichstrom (DC, CCS-Anschluss) nicht wirklich. Wer den Wagen öfters für die Langstrecke nutzen möchte, sollte daher eher zum Renault Zoe mit CCS-Anschluss greifen. Dank der recht kleinen Batterie mit einer angegebenen Kapazität von 21,4 kWh (netto) lässt sich der Renault Twingo Electric trotz des nicht verfügbaren CCS-Ladeanschlusses auch mit Wechselstrom recht schnell aufladen. Erfreulicherweise leistet der Onboard-Lader im

3,3 Licht und Sicht

Die Rundumsicht des Twingo Electric ist recht eingeschränkt. Etwas Abhilfe schaffen die Parksensoren hinten und die Rückfahrkamera, beide sind serienmäßig an Bord.

⊕ Gut abschätzen lassen sich die Fahrzeugfront und das Heck. Durch die leicht erhöhte Sitzposition hat man einen guten Überblick auf den umliegenden Verkehr.

Die Außenspiegel sind ausreichend groß, der linke verfügt über einen asphärischen Bereich. Der Innenspiegel blendet auch gegen Aufpreis nicht automatisch ab.

⊕ Der Unterboden ist bis auf den hinteren Bereich weitgehend verkleidet, damit gut geschützt und aerodynamisch optimiert.

⊖ Die Serviceabdeckung (Fronthaube) lässt sich nicht richtig aufklappen, um etwa Scheibenwischwasser nachzufüllen. Auch die Glühbirnen der Frontscheinwerfer lassen sich dadurch nur schwerlich austauschen. Die Haube kann lediglich abgenommen werden und hängt an viel zu kurzen Fangbändern. Der Lack verkratzt so leicht.

Gegensatz zum technisch eng verwandten Smart forfour EQ anstelle von 4,6 kW mit 22 kW deutlich mehr. Damit ist der Akku mit dem serienmäßigen Mode-3-Kabel innerhalb von rund einer Stunde wieder zu 80 Prozent geladen. Wird der Twingo an der Haushaltssteckdose (2,3 kW) geladen (Schuko-Kabel gegen Aufpreis), dauert eine Vollladung von 0 auf 100 Prozent ca. 15 Stunden. Eine volle Batterie erlaubt auf Basis des ADAC Ecotest-Verbrauchs eine Reichweite von etwa 150 km – damit kommt der Twingo rund 50 Prozent weiter als der Smart forfour EQ. Das ist absolut gesehen natürlich sehr wenig. Wer den Wagen allerdings nicht für die Langstrecke nutzt und ein entsprechendes Fahrprofil hat, dürfte damit gut zurechtkommen.

Auch sonst ist es um die Alltagstauglichkeit des Viersitzers schlecht bestellt, da der Franzose schlicht als Stadtfahrzeug und nicht als Transporter oder Langstreckenfahrzeug konzipiert wurde. Die Zuladung im Falle des Testwagens beträgt lediglich 363 kg, die bei vier korpulenten Insassen rasch überschritten ist. Anhängelast und Stützlasten sind nicht zulässig.



Breite Dachsäulen schränken die Sicht nach schräg hinten ein.

Die Scheibenwischer lassen einen breiten Streifen links und den rechten oberen Bereich ungewischt.

⊖ Bei der ADAC Rundumsichtmessung schneidet der Twingo mäßig ab. Die voluminösen A-Säulen sowie die breiten Dachsäulen hinten schränken die Sicht nach draußen merklich ein.

Der Twingo Electric ist ausschließlich mit Halogen-scheinwerfern ausgerüstet – ein modernes LED-Lichtsystem ist im Gegensatz zum Smart forfour nicht erhältlich. Die Scheinwerfer bieten eine recht dürftige Fahrbahn-ausleuchtung in gelblichem Licht. Hinzu kommt, dass die Scheinwerfer Streulicht erzeugen. Eine automatische Leuchtweitenregulierung ist wie in dieser Klasse üblich ebenso

2,3 Ein-/Ausstieg

⊕ Der breite und hohe Türausschnitt sowie der in fast optimaler Höhe (ganz nach unten gestellt 53 cm über der Fahrbahn) angeordnete Fahrersitz sorgen für einen bequemen Ein- und Ausstieg, lediglich der Schweller erweist sich als etwas hinderlich.

⊖ Auf der Rücksitzbank ist das Ein- und Aussteigen weniger komfortabel, hier geht es recht beengt zu. Lediglich für den Beifahrer steht am Dachhimmel ein Haltegriff zur Verfügung. Ein Keyless-System ist für den Renault Twingo nicht erhältlich.

4,4 Kofferraum-Volumen

⊖ Der Kofferraum des Twingo Electric fällt klein aus. Unter der Kofferraumabdeckung fasst der Gepäckraum nur 155 l. Entfernt man die Abdeckung und nutzt den Stauraum bis zum Dachhimmel, erweitert sich das Volumen auf 210 l. Alternativ kann man im Kofferraum bis zu vier Getränkeboxen unterbringen. Klappt man die Rückbank um und beschränkt sich auf den Stauraum bis zur Fensterunterkante (aus Sicherheitsgründen empfehlenswert), lassen sich bis zu 410 l verstauen. Unter Ausnutzung des kompletten Raums hinter den Vordersitzen sind bis zu 760 l Volumen verfügbar.

3,4 Kofferraum-Nutzbarkeit

Die Nutzbarkeit des Kofferraums ist eingeschränkt, wobei das Format durchaus praktisch ist. Die Kofferraumklappe schwingt, nachdem man sie etwas angehoben hat, selbstständig auf und gibt eine recht breite Öffnung frei. Ab circa 1,85 m Größe läuft man allerdings Gefahr, sich an der Heckklappe den Kopf zu stoßen.

Die Ladekante ist mit rund 80 cm recht hoch, was besonders rückengeplagte Menschen wenig freuen wird. Beim Entladen muss eine fünf Zentimeter hohe Stufe überwunden werden.

wenig erhältlich wie eine Reinigungsanlage. Gleiches gilt für einen Fernlichtassistenten, von dem Kurvenlicht ganz zu schweigen. Immerhin realisiert der Franzose mittels der serienmäßigen Nebelscheinwerfer eine Abbiegelichtfunktion. Bei aktivierter Warnblinkanlage ist die Blinkerfunktion deaktiviert – ein Spurwechsel mit aktiviertem Warnblinker (beispielsweise beim Aufschließen am Stauende) kann daher nicht signalisiert werden. Die serienmäßige Rückfahrkamera wird nicht von einer Abdeckung vor Verunreinigungen geschützt. Gerade nach Fahrten bei Nässe ist durch die aufgewirbelte Feuchtigkeit der Nutzen der Rückfahrkamera eingeschränkt.



Lediglich 155 l stehen für das Gepäck zur Verfügung.



Mit knapp 80 cm liegt die Ladekante sehr hoch.

2,7 Kofferraum-Variabilität

Der Viersitzer ist mit einer mittig geteilten Rücksitzbank ausgestattet. Die Lehnen lassen sich vom Fond aus an einer Schlaufe entriegeln und umlegen, die Handhabung gestaltet sich einfach und erfordert keinen großen Kraftaufwand.

⊕ Die Beifahrerlehne lässt sich serienmäßig für den Transport von längeren Gegenständen nach vorn umklappen.

⊖ Ansonsten ist es um die Variabilität des Kofferraums schlecht bestellt. An Verstaumöglichkeiten mangelt es im Kofferraum – Seitenfächer und Taschenhaken sucht man vergebens.

3,4 INNENRAUM

3,4 Bedienung

Die Unterschiede im Cockpit sind im Vergleich zum Twingo mit Benzinmotor überschaubar. Das konventionelles Zündschloss sowie ein Wählhebel wirken in einem E-Auto inzwischen etwas aus der Zeit gefallen. Die wenigen Schalter und Funktionen sollten einer einfachen Bedienung dienlich sein, allerdings offenbart der Twingo bei genauem Hinsehen einige Schwächen im Bedienkomfort, die weitgehend schlicht auf Sparmaßnahmen zurückzuführen sind.

Das Klimatisierungsbedienteil ist recht tief angeordnet. Immerhin sind die Tasten und Drehregler gut ersichtlich beschriftet. Das im Testwagen verbaute Infotainmentsystem mit 7-Zoll-Touchdisplay ist zufriedenstellend bedienbar. Die Menüstruktur ist weitgehend selbsterklärend, es gibt aber weder Schnellwahl- noch Favoritentasten oder praktische Drehregler zum Scrollen und Zoomen. Erfreulicherweise lässt sich die Lautstärke mithilfe eines praktischen Drehreglers einstellen. Für die Bedienung des Tempomaten und Geschwindigkeitsbegrenzers findet man Tasten am Multifunktionslenkrad, die allerdings zu weit unten angebracht sind. Die Folge: Zum Bedienen muss man stets die Hände vom Lenkrad nehmen. Auch an den Renault-typischen Bediensatelliten auf der rechten Seite hinter dem Lenkrad zur Steuerung des Audiosystems muss man sich gewöhnen. Auch danach ist er nicht optimal erreichbar. Und da die Tasten nicht erkennbar sind, muss man die Funktionen auswendig kennen.

⊖ Die Geschwindigkeit lässt sich am außenliegenden Geschwindigkeitsband schlecht ablesen: Immerhin gibt es auch eine digitale Anzeige. Einige Schalter wie der für die Verstellung der Außenspiegel sind unbeleuchtet. Die Schalter für die Sitzheizung befinden sich seitlich an den Vordersitzen und rasten ein. So verbraucht unter Umständen die unbenutzte Sitzheizung auf der Beifahrerseite Strom, ohne dass der Fahrer dies mitbekommt.



Harter, kratzempfindlicher Kunststoff dominiert im Innenraum des Twingo. Die Verarbeitungsqualität ist zufriedenstellend.

2,3 Multimedia/Konnektivität

⊕ Der Twingo Electric ist in der Ausstattungsvariante Techno Paket serienmäßig mit einem Audiosystem mit vier Lautsprechern inklusive Bluetooth-Freisprecheinrichtung, MW-, FM- und digitalem Radioempfang ausgestattet. Smartphones lassen sich mittels Apple CarPlay und Android Auto kabellos auf dem Touchscreen spiegeln. Über einen Klinke-Anschluss oder einen der beiden USB-Ports lassen sich externe Medienquellen über das Audiosystem abspielen.

Über eine im Fahrzeug fest integrierte SIM-Karte lassen sich verschiedene Live-Dienste wie Wetterinformationen abrufen – in den ersten drei Jahren kostenfrei. Mittels der My Renault-App können verschiedene Fahrzeuginformationen abgerufen werden wie etwa Ladezustand, Reichweite oder Standort. Inzwischen ist das Navigationssystem mit Online-Verkehrsinformationen und Laderoutenplanung serienmäßig.

2,3 Raumangebot vorn

⊕ Die Innenbreite fällt nicht wirklich üppig aus, dennoch hat man dank der großen Fensterflächen ein gutes subjektives Raumgefühl. Personen bis 1,95 m finden genügend Beinfreiheit

4,9 Raumangebot hinten

⊖ In der zweiten Reihe geht es wie zu erwarten recht beengt zu. Wenn der Vordersitz auf 1,85-m-Personen eingestellt ist, finden auf der Rücksitzbank Insassen bis zu einer Größe von 1,70 m genügend Beinfreiheit vor – die Kopffreiheit ist dann noch nicht erschöpft. Ebenso wie vorn fällt im Fond die Innenbreite überschaubar aus, ist für zwei Personen aber durchaus angemessen.

Das Raumgefühl ist beengt, was durch die auf Kopfhöhe verlaufenden C-Säulen sowie die hohe Seiten- und niedrige Dachlinie verstärkt wird.

4,4 Innenraum-Variabilität

⊖ Die Variabilität der Sitzplätze beschränkt sich auf das geteilte Umklappen der Rücksitzlehnen – verschiebbare Sitze gibt es wie in der Klasse üblich hinten nicht. Allerdings bietet der Twingo eine Cargostellung, d. h. die Rücksitzlehnen lassen sich zur Vergrößerung des Kofferraumvolumens steiler stellen. Vorn sind wenige Ablagemöglichkeiten wie Flaschenhalter, Becherhalter, kleine Fächer in den Türen und offene

3,8 KOMFORT

3,9 Federung

⊖ Die Federung des Renault Twingo Electric kann nicht recht überzeugen. Im Stadtverkehr sprechen die Dämpfer steifbeinig an, Unebenheiten sind im Innenraum deutlich zu spüren. Das Federungsverhalten kann als akzeptabel bezeichnet werden. Anders sieht es aus, sobald man das urbane Einsatzgebiet verlässt und mit dem Viersitzer über Landstraßen oder

3,9 Sitze

Die Sitze im Twingo bieten einen geringen Sitzkomfort. Die Einstellmöglichkeiten sind stark eingeschränkt, lediglich der Fahrersitz lässt sich in der Höhe verstellen. Die Sitze sind kaum konturiert und bieten wenig Seitenhalt. Auf langen Strecken wird der Komfort durch die straffe Polsterung zusätzlich eingeschränkt. Die integrierten Kopfstützen sind hart und unbequem. Die allgemeine Sitzposition des Fahrers ist passabel, leider fehlt beispielsweise eine Mittelarmlehne und die Gurte

lassen sich nicht in der Höhe verstellen. Auf der Rücksitzbank sitzt man ebenfalls recht unbequem. Die Bank ist straff gepolstert und nur wenig konturiert, die Oberschenkelaufgabe fällt zu gering aus. Die ungünstige Lehnenneigung, der spitze Kniewinkel sowie die harte Armauflage in der Türverkleidung wirken sich negativ auf die Sitzposition aus.



Auf den hinteren Sitzplätzen finden Personen bis 1,70 m Körpergröße ausreichend Platz vor.

Ablagefächer in der Mittelkonsole vorhanden. Im Fond gibt es kleine Türfächer sowie einen zentralen Becherhalter, praktische Lehnentaschen sucht man vergebens. Das Handschuhfach ist sehr klein, zudem weder beleuchtet noch klimatisiert oder gar abschließbar.

Autobahnen fährt. Durch die straffe Federung und die geringen Federwege verarbeitet das Fahrwerk Unebenheiten unzureichend. Grobe Einzelhindernisse werden kaum absorbiert, Kopfsteinpflaster schüttelt die Insassen spürbar durch.

lassen sich nicht in der Höhe verstellen.

Auf der Rücksitzbank sitzt man ebenfalls recht unbequem. Die Bank ist straff gepolstert und nur wenig konturiert, die Oberschenkelaufgabe fällt zu gering aus. Die ungünstige Lehnenneigung, der spitze Kniewinkel sowie die harte Armauflage in der Türverkleidung wirken sich negativ auf die Sitzposition aus.

3,9 Innengeräusch

Das Geräuschniveau fällt recht hoch aus, und die allgemeine Geräuschdämmung ist wie in dieser Klasse üblich eher mau. Im Stadtverkehr, wo die kaum vernehmbaren Motorgeräusche die Soundkulisse dominieren, ist der Stromer angenehm leise. Mit steigender Geschwindigkeit nimmt das Geräuschniveau aber merklich zu. Bei 130 km/h beträgt der Geräuschpegel im Innenraum hohe 73,5 dB(A). Hauptverantwortlich für das

erhöhte Geräuschniveau sind die deutlich vernehmbaren Abrollgeräusche der Reifen, während sich die Windgeräusche erst oberhalb von 100 km/h in den Vordergrund drängen. Während bei den meisten E-Autos vom Antrieb kaum etwas zu hören, hört man im Innenraum bei höheren Drehzahlen ein deutliches Surren.

3,4 Klimatisierung

Eine Einzonen-Klimaautomatik ist in der Ausstattungsvariante Paket Techno serienmäßig an Bord. Mit Hilfe der MY-Renault-App lässt sich der Innenraum vor Fahrtbeginn per Smartphone auf die gewünschte Temperatur vorklimatisieren – sofern das Fahrzeug am Kabel hängt. Eine Sitzheizung für Fahrer und Beifahrer sowie getönte Scheiben ab der B-Säule sind serienmäßig an Bord.

⊖ Die Lüftungsdüsen lassen sich nicht unabhängig in der Strömungsrichtung regulieren. Der Fondbereich hat keine Ausströmer (weder im Bereich der Mittelkonsole noch unterhalb der Vordersitze) und wird daher nur über die vorderen Luftdüsen klimatisiert. Zudem lassen sich die hinteren Seitenscheiben nicht herunterfahren, sondern lediglich ausstellen.

1,7 MOTOR/ANTRIEB

2,7 Fahrleistungen

Der 60 kW/82 PS leistende E-Motor sorgt für flotte Fahrleistungen. Besonders innerorts beschleunigt der Kleinwagen durchaus energisch und kann sein Drehmoment von 160 Nm schon ab der ersten Umdrehung nutzen. Der Zwischensprint von 15 auf 30 km/h dauert nur etwas über eine Sekunde. Etwas gemächlicher geht es außerorts zu, der simulierte Überhol-

vorgang von 60 auf 100 km/h gelingt in passablen 7,3 s. Für den Sprint aus dem Stand bis auf 100 km/h nennt der Hersteller eine Zeit von 12,9 s. Der Vortrieb endet zu Gunsten des Stromverbrauchs und der Geräuschkulisse bei abgeregelten 135 km/h.

1,1 Laufkultur/Leistungsentfaltung

⊕ Mit Ausnahme des Surrens, das der E-Motor bei höheren Drehzahlen an den Tag legt, bietet der Renault Twingo Electric einen ausgezeichneten Antriebskomfort. Vibrationen seitens

des E-Motors sind nicht zu spüren, der Motor zieht besonders vom Start weg gut durch und gibt seine Leistung gleichmäßig und nachdrücklich ab.

1,0 Schaltung/Getriebe

⊕ Der E-Motor ist an ein Eingang-Getriebe gekoppelt. Schaltvorgänge gibt es nicht, das bringt in puncto Schaltkomfort die Bestnote. Rangieren und Anfahren gelingen ebenfalls tadellos. Die gewünschte Fahrstufe wird über einen

gewöhnlichen Wählhebel eingelegt, dessen schwergängige Rastung allerdings hohe Bedienkräfte erfordert. Eine Berganfahrhilfe ist Serie und verhindert an Steigungen das Zurückrollen des Fahrzeugs.

3,3 FAHREIGENSCHAFTEN

3,2 Fahrstabilität

Der Renault Twingo Electric ist zwar ein Auto im Kleinwagenformat, bringt aber aufgrund der Batterien bereits unbeladen ein stolzes Fahrzeuggewicht von rund 1,2 Tonnen auf die Waage. Auf Lenkimpulse reagiert der Franzose auch aufgrund

der sehr indirekten Lenkung behäbig und wankt dabei kräftig, lässt sich aber ansonsten zufriedenstellend auf Kurs halten. Bei schneller Kurvenfahrt neigt er zum Schieben über die Vorderäder (Untersteuern) und baut dadurch sicher Geschwindigkeit

ab. Heckantrieb und eine feinfühlig regelnde Antriebsschlupfregelung (ASR) sorgen für eine gute Traktion. In Gefahrensituationen greift das elektronische Stabilitätsprogramm (ESP) energisch ein und bringt den Twingo wieder auf Kurs. Im Vergleich zu den Benzinern liegt der Twingo Electric infolge des höheren Gewichts und des niedrigeren Schwerpunkts etwas satter, dennoch kann der Geradeauslauf auch hier nicht recht überzeugen – sowohl von Spurrinnen als auch von Seitenwind lässt sich der recht hoch aufbauende Kleinwagen aufgrund der hecklastigen Gewichtsverteilung leicht aus der

Spur bringen. Im Ernstfall greift zwar der Seitenwind-Assistent ein, dennoch wird die Fahrstabilität dadurch eingeschränkt. Im ADAC Ausweichtest zeigt sich, dass der Twingo auf Nummer sicher abgestimmt ist. Es besteht keine Kippneigung und mögliches Schleudern wird bereits im Ansatz vom ESP unterbunden.

Allerdings ist ausgeprägtes Untersteuern die Folge, was eine präzise Kursbestimmung und allzu große Fahrdynamik unterbindet.

4,0 Lenkung

⊖ Aufgrund der sehr indirekten Übersetzung – von Anschlag zu Anschlag sind vier Lenkradumdrehungen erforderlich – werden Lenkbefehle recht träge umgesetzt. Die Lenkung bietet dem Fahrer wegen des entkoppelten Lenkgefühls kaum Rückmeldung. Darüber hinaus besitzt sie lediglich eine

mäßige Mittenzentrierung. Diese Eigenschaften führen dazu, dass die Zielgenauigkeit schlecht ist und im Kurvenverlauf häufig Lenkkorrekturen erforderlich sind. Die Lenkung stellt zudem kaum zurück, was sich negativ auf den Geradeauslauf auswirkt.

3,0 Bremse

Bei einer Vollbremsung aus 100 km/h kommt der Twingo Electric nach 36,5 m zum Stehen (Mittel aus zehn Bremsungen) – ein befriedigender Wert. Die Bremse spricht dabei ordentlich an und lässt sich passabel dosieren. Besonders bei langsamer Fahrt ist der Druckpunkt teigig, worunter die Dosierbarkeit etwas leidet.

Durch die Rekuperation des E-Motors und die dadurch einsetzende Verzögerung muss man die Fußbremse seltener betätigen. Dadurch fällt der Bremsverschleiß geringer aus. Um langfristig die volle Bremswirkung der mechanischen Bremse zu erhalten, sollte man sie hin und wieder bewusst einsetzen.

4,6 SICHERHEIT

4,7 Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

⊕ Der serienmäßige Seitenwindassistent unterstützt den Fahrer, das Fahrzeug sicher auf Kurs zu halten. Im Falle einer Notbremsung wird der nachfolgende Verkehr durch den Warnblinker in erhöhter Frequenz gewarnt. Zudem bietet der Twingo ab Werk einen Tempomat sowie einen Geschwindigkeitsbegrenzer.

⊖ Um die aktive Sicherheitsausstattung ist es schlecht bestellt – selbst für einen Kleinwagen. Der Twingo Electric bietet ab Werk lediglich ein elektronisches Fahrstabilitätsprogramm sowie ein Reifendruckkontrollsystem (indirekt messend), beides wird vom Gesetzgeber vorgeschrieben. Immerhin ist inzwischen zumindest der Spurverlassenswarner serienmäßig an Bord. Zumindest ein City-Notbremssystem wäre für den Stadtwagen wünschenswert.

3,6 Passive Sicherheit - Insassen

Beim Crashtest gemäß Euro NCAP-Norm erreichte der Franzose im Jahr 2014 78 Prozent der möglichen Punkte. Inzwischen ist die Bewertung allerdings nicht mehr gültig, da sich die Testkriterien umfassend geändert haben. Der Twingo bietet den vorderen Insassen Front- und Seitenairbags, die gleichzeitig den Kopfairbag umfassen. Die Kopfstützen bieten Personen bis zu einer Größe von 1,85 m genug Schutz, hinten reichen die Kopfstützen allerdings nur bis zu einer Körpergröße von 1,70 m, im Notfall bietet hier das Dach noch etwas Abstützmöglichkeit, da die Dachlinie des Twingo leicht abfällt. Für die hinteren Plätze gibt es keinen Gurtstraffer, aber immerhin einen Gurtkraftbegrenzer.

⊕ Die vorderen Insassen werden bei Bedarf optisch und akustisch ermahnt, sich anzuschnallen. Eine Anzeige informiert den Fahrer über den Anschnallstatus auf der Rücksitzbank.

⊖ Die Sicherheitsgurte und Kopfstützen lassen sich im vorderen Bereich nicht in der Höhe verstellen, obwohl gerade der Sicherheitsgurt gut am Körper anliegen muss, um die Insassen optimal schützen zu können. Auch sollten Kopfairbags im Fond verbaut sein, wenn dieser für Insassen ausgelegt ist. Im Kofferraum befinden sich am Heckabschlussblech nur zwei Verzurrösen, die keine Ladungssicherung über Kreuz ermöglichen. Warndreieck und Verbandkasten sind lediglich gegen Aufpreis an Bord und haben keinen festgelegten Aufbewahrungsort. Ein Gepäcktrennnetz zwischen Passagier- und Laderaum ist nicht erhältlich.

DIE ASSISTENZSYSTEME IN DER ÜBERSICHT

	ESP	Serie
	Abstandswarnung	nicht erhältlich
	Kollisionswarnung	nicht erhältlich
	City-Notbremssystem	nicht erhältlich
	Vorausschauendes Notbremssystem	nicht erhältlich
	Vorausschauender Kreuzungsassistent	nicht erhältlich
	Vorausschauendes Fußgänger-Notbremssystem	nicht erhältlich
	Querverkehrerkennung beim Rückwärtsfahren	nicht erhältlich
	Geschwindigkeitsbegrenzer	Serie
	Tempomat	Serie
	Abstandsregeltempomat	nicht erhältlich
	Autobahn-/Stauassistent	nicht erhältlich
	Verkehrszeichenerkennung	nicht erhältlich
	Spurassistent	Serie
	Totwinkelassistent	nicht erhältlich
	Spurwechselautomatik	nicht erhältlich
	Ausweichassistent	nicht erhältlich
	Notfallassistent	nicht erhältlich
	Ausstiegswarnung	nicht erhältlich
	Müdigkeitswarner	nicht erhältlich
	Head-up-Display	nicht erhältlich
	Warnblinker/Flashing Brake Light bei Notbremsung	Serie/nicht erhältlich
	Reifendruck-Kontrollsystem	Serie (indirekt messend)

2,7 Kindersicherheit

In dem Kleinwagen lassen sich bis zu drei Kindersitze gleichzeitig montieren, auch dank des abschaltbaren Beifahrerairbags. Der Beifahrersitz verzichtet zwar auf eine Isofix-Halterung, mithilfe des langen Gurts lassen sich die Sitze dennoch problemlos befestigen. Auch hohe Kindersitze finden einen guten und sicheren Halt. Im Fond geschieht die Montage dank der Isofix-Halterungen inklusive i-Size-Kennzeichnung leichter, die Gurtlänge ist ebenfalls üppig. Hohe Kindersitze lassen sich gut montieren, auch wenn sie leicht am Dach anstoßen. Lediglich die Erreichbarkeit des Ankerhakens unterhalb des Kofferraumbodens erfordert etwas Fingerspitzengefühl.

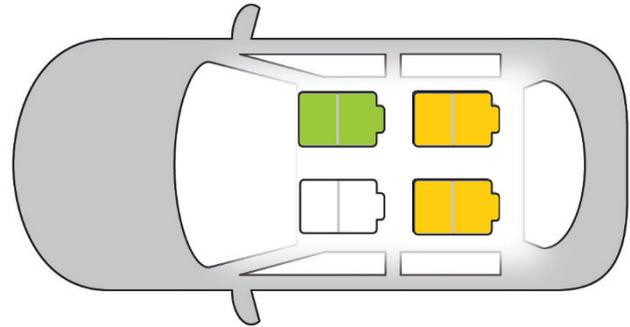
⊖ Möchte man auf der Rücksitzbank größere Kindersitze inklusive Stützfuß befestigen, schränkt man den Verstellbereich der Vordersitze deutlich ein.

Die Kindersicherung der hinteren Türen kann per einfachem Schalter direkt an der jeweiligen Tür aktiviert werden. Keine gute Lösung – ab einem gewissen Alter ist es für die Kleinen ein Leichtes, die Sicherung aufzuheben.

Das Beifahrerfenster verfügt über keinen gut funktionierenden Einklemmschutz, auch der Einklemmschutz der hinteren Ausstellfenster ist fraglich.

Kindersitze

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



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)

3,5 Fußgängerschutz

Die Front zeigt sich zwar recht nachgiebig, jedoch birgt die kurze Fronthaube mit den sehr steifen A-Säulen ein erhöhtes Verletzungsrisiko.

⊕ Ein akustischer Umfeldschutz, der Passanten bei niedrigen Geschwindigkeiten (bis circa 30 km/h) mit einem

Warnton auf den sich nähernden Twingo Electric aufmerksam macht, ist serienmäßig an Bord.

⊖ Einen Notbremsassistenten für Fußgänger bietet Renault nicht an.

1,1 UMWELT/ECOTEST

0,6 Verbrauch/CO₂

⊕ Der durchschnittliche Stromverbrauch im ADAC Ecotest liegt bei 17,6 kWh pro 100 km (innerorts etwa 12,9, außerorts 18,6 und auf der Autobahn 21,7 kWh/100 km). Die Verbrauchswerte berücksichtigen die Ladeverluste; um die

netto 21,4 kWh fassende Batterie einmal komplett von leer auf voll zu laden, sind 27,2 kWh erforderlich. Aus den 17,6 kWh/100 km errechnet sich eine CO₂-Bilanz von 88 g/km. Das ergibt im CO₂-Bereich des ADAC Ecotest 54 von 60 möglichen Punkten.

1,6 Schadstoffe

⊕ Direkt am Auto entstehen zwar keine Schadstoffemissionen, in den für die Stromversorgung in Deutschland nötigen Kraftwerken aber schon. Diese Emissionen werden, wie auch die CO₂-Emissionen durch die Stromproduktion, dem E-Auto zugerechnet. Je niedriger der Stromverbrauch des Autos, desto sauberer die Gesamtbilanz. Für den ADAC Ecotest ist nicht eine möglichst große Reichweite entscheidend, sondern die Effizienz des Antriebs – egal, welche Antriebsform. Mit einem Stromverbrauch von 17,6

kWh pro 100 km sind beispielsweise NO_x-Emissionen von 72 mg/km verbunden – dafür gibt es ein paar Punkte Abzug, sodass der Renault Twingo Electric 44 von 50 Punkten im Kapitel Schadstoffe erhält. Wird der Strommix sauberer, steigen automatisch die Punkte. Besonders effiziente Elektroautos können heute schon die vollen 50 Punkte erzielen. In Summe steht der französische Stromer sehr gut da – mit insgesamt 98 Punkten erhält er fünf Sterne im ADAC Ecotest.

1,7 AUTOKOSTEN

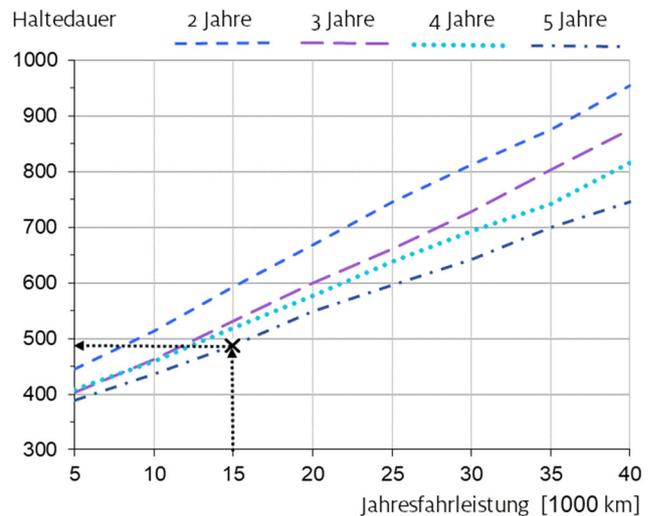
1,7 Monatliche Gesamtkosten

⊕ Bei einem Elektroauto sind die Gesamtkosten von einer gewissen Unsicherheit über die Haltbarkeit der Batterien geprägt. Der Anschaffungspreis des getesteten Renault Twingo E-Tech Electric Paket Technos fällt mit einem Grundpreis von 28.000 Euro für ein Stadtauto alles andere als niedrig aus, dennoch überzeugt die Wirtschaftlichkeit des Fahrzeugs. Die Kfz-Steuer pro Jahr beträgt 45 Euro – aber erst nach 2031, denn solange fahren rein elektrisch angetriebene Autos aktuell steuerfrei. Die Einstufungen bei der Versicherung sind insgesamt recht günstig (KH: 14, VK: 16, TK: 15), entsprechend niedrig die Kosten. Zudem fallen die Wartungskosten überschaubar aus. Der größte Posten bleibt der Wertverlust, der nach den aktuellen Erfahrungen noch schwer exakt zu beziffern ist.

Die allgemeine Garantie beträgt zwei Jahre, die Rostgarantie sechs Jahre. Auf das Batteriepaket gewährt Renault zwei Jahre Garantie ohne Kilometerbegrenzung bzw. acht Jahre begrenzt auf 160.000 km – je nach dem, was zuerst eintritt. Dann muss die Akkukapazität noch mindestens 70 Prozent betragen. Gegen Aufpreis gibt es Garantie-Erweiterungspakete.

Gesamtkosten pro Monat in Euro

Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Kosten (Beispiel: 487 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 5 Jahren Haltedauer).



HERSTELLERANGABEN

Permanenterregter Synchronmotor vorn	
Leistung	60 kW/82 PS
Maximales Drehmoment	160 Nm
Kraftübertragung	Heckantrieb
Getriebe	Reduktionsgetriebe
Höchstgeschwindigkeit	135 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	12,9 s
Verbrauch pro 100 km (WLTP)	16,0 kWh
CO ₂ -Ausstoß	-
Stirnfläche/c _w -Wert	n.b.
Klimaanlage Kältemittel	R1234yf
Reifengröße (Serie vo./hi.)	165/65 R15/185/60 R15
Länge/Breite/Höhe	3.615/1.646/1.541 mm
Leergewicht/Zuladung	1.168/350 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	219/980 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	-
Stützlast/Dachlast	-/60 kg
Batteriekapazität	21,4 kWh
Garantie Allgemein/Rost	2 Jahre/12 Jahre
Produktion	Slowenien, Novo Mesto

ADAC Messwerte

Überholvorgang 60-100 km/h (in Fahrstufe D)	7,3 s
Elastizität 60-100 km/h	-
Drehzahl bei 130 km/h	-
Bremsweg aus 100 km/h	36,5 m
Reifengröße Testwagen	185/50 R16 81H
Reifenmarke Testwagen	Michelin Primacy 4
Wendekreis links/rechts	8,9 m
Ecotest-Verbrauch	17,6 kWh/100km
Stadt/Land/BAB	k.A.
CO ₂ -Ausstoß Ecotest	0 g/km (WTW* 88 g/km)
Reichweite	150 km
Innengeräusch 130 km/h	73,5 dB(A)
Fahrzeugbreite (inkl. Außenspiegel)	1.875 mm
Leergewicht/Zuladung	1.155/363 kg
Kofferraum normal/geklappt/dachhoch	155/410/760 l

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

Betriebskosten	109 Euro	Werkstattkosten	45 Euro
Fixkosten	80 Euro	Wertverlust	253 Euro
Monatliche Gesamtkosten	487 Euro		
Steuer pro Jahr	45 Euro		
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	15/17/17		
Basispreis Twingo E-TECH Electric Paket Techno	28.000 Euro		

INFORMATIONEN ZUM TESTFAHRZEUG

Pressefahrzeug	EZ: 22.10.2020
Testwagenpreis inkl. Sonderausstattung	29.500 Euro
Km-Stand bei Testbeginn	3.030 km
Auffälligkeiten/Mängel	keine

Dieser ADAC Autotest wurde nach dem seit 01.02.2019 gültigen Testprotokoll erstellt und ist nicht mit älteren Autotests vergleichbar. Die Autokosten basieren auf dem seit 01.02.2019 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. Alle Angaben ohne Gewähr. *WTW: (Well-to-Wheel): Der angegebene CO₂-Ausstoß beinhaltet neben den gemessenen CO₂-Emissionen auch die CO₂-Emissionen, welche für die Bereitstellung des Kraftstoffs entstehen. Durch die Well-to-Wheel Betrachtung ist eine bessere Vergleichbarkeit mit alternativen Antriebskonzepten (z.B. E-Fahrzeug) möglich. * Steuer nach WLTP-Zyklus für Fahrzeug in Serienausstattung. Die individuelle Steuer kann hiervon abweichen.

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)

AUSSTATTUNG

TECHNIK (* im Testwagen vorhanden)

Adaptives Fahrwerk	-
Scheinwerfer Xenon/LED/Laser	-
Abbiege-/Kurvenlicht	Serie/-
Regen-/Lichtsensoren	Serie
Fernlichtassistent	-
Tempomat/Limiter/ACC	Serie/Serie/-
Einparkhilfe vorn/hinten	-/Serie
Parklenkassistent	-
Rückfahrkamera/360°-Kamera	Serie/-
Head-up-Display	-
Verkehrszeichenerkennung	-
Schlüsselloses Zugangssystem	-

SICHERHEIT

Seitenairbag vorn/hinten	Serie/-
Kopfairbag vorn/hinten	Serie/-
Knieairbag Fahrer/Beifahrer	-
Kollisionswarnung/Notbremssystem	-
Fußgänger-/City-Notbremsfunktion	-
Spurassistent	Serie
Spurwechselassistent	-

INNEN

Radio/CD/USB/DAB	Serie/-/Serie/Serie
Bluetooth-Freisprecheinrichtung	Serie
Navigationssystem	Serie
Elektrische Fensterheber vorn/hinten	Serie/-
Klimaanlage manuell/automatisch	-/Serie
Autom. abblend. Innen-/Außenspiegel	-
Sitzheizung vorn/hinten	Serie/-
Lenkradheizung	-
Höheneinstellbarer Fahrer-/Beifahrersitz	Serie/-
Rücksitzlehne umklappbar	Serie

AUSSEN

Anhängerkupplung	-
Metalllackierung	650 Euro
Schiebedach/Panoramaglasdach	-

TESTURTEIL

AUTOTEST (ohne Autokosten)

4,1*

AUTOKOSTEN

1,7

KATEGORIE	NOTE	KATEGORIE	NOTE
Karosserie/Kofferraum	3,4	Motor/Antrieb	1,7
Verarbeitung	4,0	Fahrleistungen	2,7
Alltagstauglichkeit	3,5	Laufkultur/Leistungsentfaltung	1,1
Licht und Sicht	3,3	Schaltung/Getriebe	1,0
Ein-/Ausstieg	2,3	Fahreigenschaften	3,3
Kofferraum-Volumen	4,4	Fahrstabilität	3,2
Kofferraum-Nutzbarkeit	3,4	Lenkung	4,0
Kofferraum-Variabilität	2,7	Bremse	3,0
Innenraum	3,4	Sicherheit	4,6
Bedienung	3,4	Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme	4,7
Multimedia/Konnektivität	2,3	Passive Sicherheit - Insassen	3,6
Raumangebot vorn	2,3	Kindersicherheit	2,7
Raumangebot hinten	4,9	Fußgängerschutz	3,5
Innenraum-Variabilität	4,4	Umwelt/EcoTest	1,1
Komfort	3,8	Verbrauch/CO ₂	0,6
Federung	3,9	Schadstoffe	1,6
Sitze	3,9	*Abwertung wegen Sicherheitsmängel	
Innengeräusch	3,9		
Klimatisierung	3,4		

Stand: Oktober 2023

Test und Text: Dipl.-Ing. (FH) Alexander Werner