

# ISETTA RELOADED

Mit dem Twizy macht Renault vieles anders. Was zeigt, dass Elektromobilität spaßig ist. Nicht spießig. Der Belegschaft dürfte der Neue im Fahrzeugpool gefallen.

Text: Alex Mannschatz Fotos: Alex Mannschatz (1)

**>> Was hat vier Räder und ein Lenkrad? Ein Auto, richtig. Davon aber ist der Renault Twizy weit entfernt. Die teutonische Rechtsordnung stuft ihn als „Kraftrad-ähnliches Vierradkraftfahrzeug in verschiedenen Fahrzeug- und Aufbauarten“ ein. Was früher Gerätschaften vom Schlage einer BMW Isetta traf, gilt heute für Quads. Dem Twizy besichert das eine Kfz-Steuer dem einen echten Son-derstatus. Denn wäh- rend die meisten versu- trofah- konven-**

Konzepten zu orientieren, hat Renault beim Twizy mit dieser Denkweise radikal gebrochen.

Rein subjektiv betrachtet wirkt die Kunststoffhülle durchaus cool. Doch bleiben wir vorerst bei den objektiven Werksangaben: Elektromotor mit 18 PS, Lithium-Ionen-Akku mit 6,1 kWh, 100 km Reichweite, 80 km/h Spitze, Ladezeit 3,5 Stunden. Noch Fragen? Ja. Zum Beispiel, warum die Türen nicht Serie sind? Dabei vermitteln erst die halbhohe, im unteren Bereich transparenten und nach oben öffnenden Türen gefühlte Sicherheit. Seitlich ganz entblößt neben einem 40-Tonner zu düsen ist schließlich nicht jedermanns Sache. Unser Tipp: den Twizy mit Türen bestellen, die Belegschaft wird es danken! Sie kosten netto 496 Euro, machen ihn aber doch zu einer Art Auto und bieten den Vorteil besser platzierter Rückspiegel.

Der Kunststoffstoffsitz ist kein Erbstück französischer Komforttradition. Flächen-, Lehnen- und Kopfpolster müssen reichen, dafür ist das Gestühl in Längsrichtung verstellbar. Auch Großgewachsene dürften auf dem Vordersitz klarkommen, zumal nach oben 88 Zentimeter verbleiben.

## Gewöhnungsbedürftige Akustik

Der hintere Sitz ist eher was für pubertierende Sprösslinge, die sich mal eben von Mutti zum Sport bringen lassen. Wem das Gemaule zu viel wird, kann statt des Nachwuchses auch eine spezielle Tasche (50 Liter Inhalt) auf den hinteren Sitz schnallen. Zusammen mit dem Heckfach und weiteren Staufächern vorne ergeben sich so fast 90 Liter Stauraum.

Wir wollen es jetzt wissen: Fuß auf die Bremse, Schlüssel drehen, Handbremse lö-



Die halb offenen Türen kosten netto 496 Euro Aufpreis, sind ihr Geld aber wert. Wo sonst lassen sich beide Ellenbogen gleichzeitig auflegen?



Im Servicefach vorne finden sich der Wischwasserbehälter und ein drei Meter langes Ladekabel.



Cooler Kommandoplatz: Der Fahrersitz ist sportlich geschnitten. Kuschelig eng geht es hinten zu.

sen. Ein Piepstön und ein Go im übersichtlichen Display fordern zum Druck auf den Richtungsknopf. D für vorwärts, R für rückwärts, schön einfach.

57 Nm liegen gleich beim Tippen aufs Fahrpedal an und schieben das 562 Kilo leichte Mobil vehement vorwärts. Die erste Kehre in der Altstadt zeigt eine Stärke des Twizy: 6,8 Meter Wendekreis sind ein Spitzenwert. Große Komfortansprüche sind nicht drin. Die Dreieckslenker und Drehstabfedern leiten Stöße zwar ab. Leider aber direkt zum Allerwertesten, wenn man vor Bodenwellen und ähnlichen Spaßblockern das Bremsen vergisst.

Luftig, nicht zugig geht es zu. Eine Helmpflicht besteht nicht. So vernehmen beide Ohren ungefiltert ein eigenartiges Fahrgeräusch. Das kommt weniger von den extra für dieses Fahrzeug entwickelten Reifen als von der konstanten Unterbrechung der getriebefreien Kraftübertra-

gung. Das Ergebnis ist ein Summen, ähnlich wie das eines Transformators.

Die Akustik ist gewöhnungsbedürftig, die Bedienung dagegen nicht. Geht der Fuß vom Fahrpedal oder auf die Bremse, wird der E-Motor zum Generator und speist die Batterie. Die Anzeige im Zentraldisplay quittiert diese Rekuperation mit einem Pfeil, der in Richtung Akku zeigt. Wandert der Fuß wieder aufs Fahrpedal, dreht sich die Pfeilrichtung von der Batterie weg. Balken zeigen deren Restladestand an. Ein kleiner Bordcomputer gibt Auskunft über die verbleibende Strecke und Zeit.

Zu den Kosten: Der Grundpreis für den Twizy beträgt stolze 6.462 Euro netto (5.874 Euro für den führerscheinfreien Twizy 45). Eine Vollladung Strom kostet hierzulande etwa 1,50 Euro. Monatlich sind zudem 42 Euro netto als Miete für die Batterie fällig. Ein Vergleich fällt schwer – der Twizy leistet mit seinem Konzept Pionierarbeit. <<

## Der Twizy ist kein Auto, eher eine Mischung aus Roller und Kleinstwagen

RENAULT TWIZY	
Karosserie	
Offenes oder zweitüriges Microcar mit zwei Sitzen (gilt als Quad). Länge/Breite/Höhe: 2.335/1.228/1.451 mm. Gewicht: 562 kg, Zuladung: 128 kg, Gepäckvolumen: 89 Liter.	
Motor/Batterie/Antrieb	
Drehstrom-Asynchronmotor mit 13 kW (18 PS) Leistung, Drehmoment: 57 Nm. Lithium-Ionen-Batterie mit 6,1 kWh Kapazität, Ladezeit: 3,5 Stunden bei 230 Volt. Automatisches Einstufengetriebe, Heckantrieb.	
Fahrleistungen	
0–45 km/h	6,1 s
Höchstgeschwindigkeit	80 km/h
Reichweite	maximal 100 km
Einsatzbereich	
Langstrecke	■ ■ ■ ■ ■
Stadt	■ ■ ■ ■ ■
Preis: 6.462 Euro	