



ZISCHFRISCH

Es ist wie beim ersten Moped: Man beobachtet sich beim Vorbeifahren in den spiegelnden Schaufenstern, ob man eh eine gute Figur macht

Seriesmäßige Fensterscheiben in den scherenähnlich nach oben aufklappenden Türen fehlen, ja nicht einmal die im Test-Twizy eingebauten Halbtüren sind serienmäßig, und so fühlt man sich den Blicken anderer Verkehrsteilnehmer ziemlich persönlich ausgesetzt. Trotzdem verlaufen die meisten Twizy-Ausfahrten unspektakulär und ohne kommunikative Auffälligkeiten – die Mitbürger werfen einem weder Zigarettenkippen noch Münzspenden in den Fahrgastraum;

auch von den Gaffern und Glotzern wird man bei entsprechend ernsthaftem Gesichtsausdruck nicht ständig

Elektrischer Grenzbereich zwischen Auto und Roller

angequatscht. Mittlerweile gibt es zuviele seltsame Fortbewegungsmittel im Weichbild der Städte, als dass man noch großes Aufsehen erregen könnte, auch wenn der rollende Un-

tersatz so knuddelig aussieht wie der Renault Twizy. Die eventuelle Befürchtung, dass man sich mit einem elektrischen Microcar/Kabinenroller vielleicht eine Narrenkappe aufsetzt, ist eher unbegründet.

Fährt man als Elektromobilist aus Wien kommend um die Bahnhofskurve nach Klosterneuburg und will bei der Pestsäule am Stadtplatz rechter Hand zur Stromtankstelle, kann man gleich hautnah ein paar kleine Geburtsschmerzen der Elektromobilität miterleben. Wenn der froschgrüne Velovital-Twizy vom nahe gelegenen Pedelec-Verleih nicht gerade am Gratisstrom hängt, macht er sich gerne trotzdem dort breit und dreht der Klosterneuburger Parkraumbewirtschaftung eine lange Nase. Das



[1] Im Twizy ist man nicht abgekapselt, sondern ziemlich luftig und naturverbunden unterwegs

kann's ja wohl wirklich nicht sein. Als L7e-Leichtkraftfahrzeug braucht der Twizy (so wie ATVs und Quads) einen Parkschein. Gottlob gibt es am Stadtplatz zwei Steckdosen. Die E-Zapfsäule wurde der Stadtgemeinde interessanterweise nicht von der niederösterreichischen EVN, sondern von Wienstrom spendiert. Das kann aber nicht der Grund dafür sein, dass in der vom Kärntner Versorger Kelag vertriebenen iPhone-App zum Auffinden von Stromtankstellen die Fazität am Klosterneuburger Stadtplatz nicht aufzufinden ist? Auch im nahen Tulln gäbe es laut iPhone-App noch immer keine Stromtankstelle, obwohl dort schon vor zwei Jahren ein wichtiger E-Mobility-Kongress stattfand ... Zur Ehrenrettung der Kelag und der Ordnung halber wollen wir jedoch vermerken, dass die betriebene Webseite www.e-tankstellenfinder.com genauer ist und in beiden Städten die Möglichkeiten auflistet.

RENAULT TWIZY 80 e-car-daten

MOTOR	Drehstrom-Asynchronmotor 58 V
LEISTUNG	8 kW (11 PS), Peak Power 13 kW (18 PS)
DREHMOMENT	57 Nm
L x B x H	2335 x 1237 x 1451 mm
AUFHÄNGUNG vo/hi	MacPherson mit Stabilisator
SPURWEITE vo/hi	1094/1080 mm
RADSTAND	1686 mm
WENDEKREIS	6,8 m
BEREIFUNG vo/hi	125/80-13, 145/90-13
BREMSEN vo/hi	Scheiben 214 mm/Scheiben 204 mm
AKKU	Lithium-Ionen 6100 Wh
LADEZEIT	ca. 3,5 h
MAX. REICHWEITE (Zyklus ECE-15)	ca. 100 km
GEWICHT (inkl. Akku)	474 kg
SPITZE	80 km/h
PREIS	ab € 7690,- (plus Akkumiete ab € 50,-/Monat)
VERTRIEB/INFO	www.renault.at

Es geht nichts über die traute heimatische Steckdose. Mit 6100 Wattstunden ist der Energieinhalt der Twizy-Akkus mit Haushaltsspannung zwar nach dreieinhalb Stunden wieder hergestellt, jedoch nicht berauschend üppig und ist sogar erklecklich geringer als in der der aktuellen Elektromotorrad-Generation (siehe Seite 40 in dieser „motomobil“-Folge). Das gehört aber zur komplexen Frage des Kaufpreises – und der wiederum ist mit 7690 Euro beim Twizy sehr günstig, auch wenn man das Akku-Leasing für einige Jahre dazurechnet. Eine hochsympathische Twizy-Eigenschaft ist zweifellos die ehrliche Ladestandsanzeige: Je nach Fahrweise und

Reichweite? Nicht unbegrenzt, dafür aber verlässlich

Verkehrsbedingungen ermittelt der Algorithmus die verbleibende Reichweite so seriös, dass man mindestens die angezeigten Kilometer auch wirklich fahren kann. Von Elektrorollern, E-Bikes und Pedelecs ist man ja eher Gegenteiliges gewohnt: Nur allzu oft schmilzt hier die Ladestandsanzeige gegen Ende der Fahrt noch schneller als das Haushaltsbudget von Euroländern. 100 Kilometer Reichweite laut ECE-Zyklus wären für den Twizy ein kaum erreichbarer Optimalfall, aber 60 Kilometer im Stadtverkehr samt einigen Bergaufpassagen im Wienerwald wird man mit ihm ohne fahrerische Zurückhaltung immer kommen. Die Twizy-Regelelektronik schöpft beim Anfahren aus dem Stillstand das mögliche Drehmoment sicherlich nicht voll aus, doch die Beschleunigung ist City-adäquat und braucht sich nicht zu verstecken. Mit dem als Höchstgeschwindigkeit programmierten Achtziger kann man gut auf Stadtautobahnen fahren und kann sich sogar tüchtige Strafmandate einhandeln. Durch das eingangs erwähnte Gefühl, im halboffenen Käfig zu sitzen, kommt trotz Vierpunkt-Sicherheitsgurt der Wunsch nach höheren Tempi nur selten auf. Die vier Bremscheiben sind für moderate Fahrweise ausgelegt und erfordern für kräftige

ge Verzögerung einen entschlossenen Tritt ins Pedal; der Übergangsbereich zum Blockieren ist nicht sehr fein dosierbar. Während auf trockenem Asphalt der Twizy neutral wirkt und gute Kurvengeschwindigkeiten ermöglicht, will er im Nassen zahm bewegt werden und schiebt besonders in engen Radien unerbittlich über die Vorderräder ins Straßenbankett. Zweipersonenbetrieb: Im Prinzip und in der Praxis möglich, aber bevorzugt mit gelenkigem und nicht allzu stattlichem Passagier. Oder man verwendet den zweiten Sitz als zusätzlichen Gepäckraum zum hinteren Facherl, das mit dem Pannendreieck eigentlich schon voll ist.

In das Geheul über die Twizy-Verarbeitung, die eine Gratwanderung zwischen leicht (wichtig für die E-Mobilität!) und billig ist, wollen wir hier nicht einstimmen, denn man muss wieder einmal den Kaufpreis mit einbeziehen – ein Smart Fortwo electric drive (siehe auch „motomobil“ Folge 009 oder www.motomobil.at) ist in Ausstattung und Fahreindruck vergleichsweise ein Bentley, kostet aber (samt Akku) das Dreifache. Und so gibt's eben auch keine energiesparenden LED-Scheinwerfer und -Lampen, sondern günstigere Old-school-Glühbirnen. Renault wird mittlerweile sicher selber ganz genau wissen, dass die billige Handbremsen-Arretierung dringend nachgebessert gehört und dass auch Details wie der klägliche Blinkerpiepston oder das Klappern der Türbefestigungen nicht zum Qualitätseindruck beitragen. Mittlerweile gibt es übrigens als Zubehör auch einzippbare Seitenscheiben, die den Twizy klimafester machen. Versicherungstechnisch ist der Twizy ein Leichtkraftfahrzeug L7e; eine Automobil-Autobahnvignette ist Pflicht; Haftpflichtversicherungen gibt es in Österreich ab 330 Euro pro Jahr. Ob sich der Renault Twizy – eventuell als Familienzweitfahrzeug – mehr Freunde aus dem Lager der Rollerfahrer oder aus der Autofahrerfraktion holt? Solange es keine Minusgrade hat, ist das Konzept charmant und es ist auch nicht in astronomischen Preiskategorien beheimatet. ©