WINDLIN
Journalismus + Kommunikation
mail@sabinewindlin.ch



PUBLIKATION	ZUSAMMENARBEIT	TEXT	DATUM
NZZ am Sonntag	Margrit Stockalper (Fotos)	Sabine Windlin	15.3.2026

AUTO-LIEBE ROSTET NICHT

Warum der E-Twingo keine alternative zum Ur-Twingo ist

Es liegt auf der Hand, dass man in einem Kanton wie Zug, in dem überdurchschnittlich viele Luxuskarossen unterwegs sind, einen kleinen, billigen Wagen fahren muss, um sofort die Aufmerksamkeit der Öffentlichkeit auf sich zu ziehen.

Zum Beispiel einen Renault Twingo. Macht da jemand auf Understatement, oder will man provozieren? Weder noch. Twingo fährt man aus Überzeugung, handelt es sich hierbei doch um den besten aller je produzierten Kleinwagen, wie Automobilspezialisten wissen.

Wohlgemerkt, wir sprechen hier nicht von neuen Modellen, sondern vom Ur-Twingo, der 1993 auf den Markt kam, sich weltweit über 4 Millionen Mal verkaufte und zu einem der populärsten Grossserienmodelle entwickelte. Es geht aber auch um jenen Twingo, der heute in der Schweiz generell nur noch selten gesichtet wird und – ich spreche aus Erfahrung – neidische Blicke auf sich zieht. Als Ü-50-Fahrerin besteht kaum Anlass, daran zu zweifeln, dass sich spontane Kommentare der Begeisterung nicht auf die Lenkerin beziehen, sondern auf das Fahrzeug.

Das Design genial, die Bauweise kompakt, die Handhabung einfach, der Benzinverbrauch tief. Und das Faltdach, dank dem sich der Wagen im Sommer mit wenigen Handgriffen in ein Cabrio verwandelt – schlicht der Hammer. Zugegeben: Die Wegfahrsperre hat ihre Macken, und die Zentralverriegelung spielt mitunter verrückt. Aber haben wir nicht alle

unsere Schwächen? Letztlich liegt es doch an der Fahrerin, Strategien zu entwickeln, wie sie mit schrulligen Eigenschaften ihres Fahrzeugs umgeht. Im Falle des Twingos heisst das: Türen weder ver- noch entriegeln und den Wagen einfach stehen lassen. Diese paradoxe Diebstahlprävention scheint zu funktionieren: In der Statistik der am häufigsten geklauten Kraftfahrzeuge taucht der Renault Twingo nicht auf.

Hingegen wird er bei Sammlern immer beliebter. Das Billigauto – in den neunziger Jahren entworfen vom Renault-Chefdesigner Patrick Le Quément – entwickelt sich gemäss Fachkreisen langsam, aber sicher zur Wertanlage. Vor allem Fahrzeuge mit Servolenkung und Originalarmaturen sind gefragt. Bei den Jungen geniesst das Gute-Laune-Auto Kultstatus: In welchem Vehikel findet man noch einen Diskettenplayer, in dem sich Mutters CDs von Nirvana, Pearl Jam und Red Hot Chili Peppers abspielen lassen und die Boxen schon bei durchschnittlicher Lautstärke bedrohlich dröhnen? Und welches Auto, bitte schön, verfügt über so wild gemusterte Sitzpolster, die Ketchup-Flecken genauso verzeihen wie – für Familien mit Kleinkindern relevant – Spuren von Übelkeit?

Es ist grotesk: Ursprünglich hat man den Occasions-Twingo für 5000 Franken erstanden, weil man etwas Unspektakuläres, Unauffälliges wollte, sich aus Autos gar nichts machte. Doch nun, nachdem man mit dem kleinen Schwarzen seit über zwanzig Jahren unterwegs ist, stellt man überrascht fest: Man ist zum Autonarr geworden, erhält Komplimente von wildfremden Leuten und fachsimpelt gerne drauflos. Die Ein-Box-Karosserie und das flexible Raumkonzept mit verschiebbarer Rückbank und umklappbaren Sitzen waren seinerzeit revolutionär – der Name Twingo das Resultat eines kongenialen Wortspiels, nämlich der Kombination dreier Tänze: Twist, Swing und Tango. Party im Schuhkarton!

Trotz allem taugt der Twingo in den meisten Kreisen nicht zum Prestigeobjekt. 75 PS – lächerlich! In 12 Sekunden von 0 auf 100 Kilometer pro Stunde – na ja. Und mit seinen 800 Kilogramm fällt der kleine Knirps auch noch in die Kategorie der Leichtgewichte. Nur ein einziger Twingo der ersten Generation mit Zuger Nummernschild dreht in meinem Wohnort regelmässig seine Runden. Kommt es zu einer Begegnung, winkt man sich freundlich-verschworen zu und weiss: Nun strahlen auch die Kulleraugen des Twingos. Er lächelt. Er ist glücklich, er ist nicht allein. Er hat hier Verwandte.

Solche Sentimentalitäten sind übrigens keineswegs fehl am Platz, wie Studien zeigen. Menschen sind durchaus in der Lage, zu ihrem Auto eine persönliche Beziehung aufzubauen. Vor allem das erste eigene Fahrzeug, so Soziologen, habe für viele Menschen einen besonderen Stellenwert – unabhängig von Marke und Modell. Jahrelang hat man dafür gespart, verbindet damit unvergessliche Erlebnisse wie Ausflüge, Ferien, romantische Momente mit dem Freund oder dramatische Szenen mit dem künftigen Ex. In fahrbaren Untersätzen wird geknutscht, gestritten und gelärmt. Mehr noch: Forscher der Florida State University haben sogar ermittelt – und jetzt kommen wir wieder zum Twingo – dass in der Frontpartie von Autos oft menschliche Gesichtszüge erkennbar sind. Vorderlichter werden als Augen gelesen, Firmenzeichen als Nase, der Kühlergrill formt den Mund.

Die Gesamterscheinung wiederum assoziieren Automobilisten in Befragungen mit ganz bestimmten Charaktereigenschaften wie Dominanz, Aggressivität, Unterwürfigkeit oder Traurigkeit. Tiefergelegte Autos mit horizontal verlängerten Motorhauben und eckigen Frontlampen wurden als aggressiv interpretiert.Vehikel mit runden, eng beieinander liegenden Scheinwerfern und weichen, nach oben gewundenen Seitenkanten werden als freundliche Fahrzeuge gelesen. Die wissenschaftliche Erkenntnis? Twingo? Bingo!

Man ist es dem Twingo schuldig, ab und zu in seine französische Heimat zu reisen, auch

wenn sich der Komfort in Grenzen hält und insbesondere Fahrten auf der Autobahn zur Zitterpartie verkommen. Eine Beschleunigung auf 120 Kilometer pro Stunde erreicht man nur, wenn es abwärtsgeht. Überholmanöver lässt man lieber bleiben. Angekommen im Renault-Land, sind derlei Strapazen aber sogleich wieder vergessen.

Denn spätestens ab Grenoble stossen wir auf viele, viele bunte Twingos: in Pink, Orange, Lila, Violett, Türkisblau, Bordeauxrot, Zitronengelb, Oliv-, Linden- und Pistaziengrün. Das Chassis verbeult, die Stossstange futsch, das Polster verschlissen, die Radkappen verschwunden. Dass die Franzosen ihre Autos zwar regelmässig auftanken, aber eine Reinigung für komplett überflüssig halten, kann man nun wirklich nicht den vernachlässigten Kleinwagen anlasten. Schliesslich kommen sie für landwirtschaftliche Transporte während der Melonen- und Kartoffelernte genauso zum Einsatz wie als Zügelauto – notfalls mit offenem Heck.

Möge die Motorfahrzeugkontrolle meinem Twingo beim nächsten Checkup gnädig gesinnt sein und über etwaige Beeinträchtigungen (leicht ausrangierte Kupplung, durchgebrannte Zylinderkopfdichtung, kleine Rostflecken) grosszügig hinwegsehen. Möge bei umfangreichen Reparaturen (ausgeschlagene Achsgelenke, gebrochene Federbeine) sodann auch der Garagist beherzt Hand anlegen und darauf hinwirken, dass die Kosten für die Kundin tragbar sind. Eine Trennung vom Auto käme einem schmerzhaften Verlust gleich, denn im Laufe der Jahre hat sie gemerkt: Der Renault Twingo ist kein Gefährt, sondern ein Gefährte, und soll dies noch lange bleiben.

Und nun also kommt diesen Frühling der Elektro-Twingo zum verlockenden Preis von 20 000 Franken auf den Markt. Bewusst hat sich der Autokonzern beim neuen Modell für den Retro-Look entschieden, so dass der Stromwagen dem Benziner rein äusserlich ähnlich sieht. Statt nur zwei, hat das neue Modell allerdings vier Türen. Und beim Öffnen des Fahrzeugs ertönt dank integralem Soundsystem ein Jingle, den der Elektromusik-Papst Jean-Michel Jarre entwickelt hat.

Ein Grund, sich vom Ur-Twingo zu verabschieden? Niemals! Erstens: Alte Liebe rostet nicht, und zweitens ist von Nachahmungen grundsätzlich nichts zu halten. En français: «Mal, mal, mal – la fotocopie ne vaut pas l’original.»