

Renault Twingo 1.2 Authentique

Dreitüriger Kleinwagen mit Schrägheck (43 kW / 58 PS)

ADAC Testergebnis

Note 3,0

Mit über 14-jähriger Bauzeit war der Twingo für Renault bisher ein großer Erfolg. Diesen hat er besonders durch seine zahlreichen pfiffigen und ungemein praktischen Details erreicht. Nun bringt Renault den lang ersehnten Nachfolger, der in der getesteten Basisversion nicht richtig überzeugen kann, weil ihm einige jener praktischen Details fehlen, für die der Vorgänger gelobt wurde. So gibt es weder eine verschiebbare Rückbank noch Ausstellfenster hinten oder ein großes Faltdach, auch muss man mit nur zwei Airbags vorlieb nehmen. ESP kann man selbst gegen Aufpreis nicht haben. Ist das Renaults neue Sicherheitspolitik? Der neue Twingo ist klein und praktisch für die Stadt, aber wirkliche Fortschritte gegenüber dem Vorgänger sind nicht erkennbar. Zwar sind 9.250 Euro ein günstiger Einstandspreis, dafür gibt's aber nicht allzu viel Auto. Empfehlenswerter sind die höheren Ausstattungs-niveaus, bei denen dann zumindest vier Airbags dabei und die beiden Rücksitze einzeln verschiebbar sind. **Karosserievarianten:** keine. **Konkurrenten:** u.a. Citroen C1, Fiat 500 und Panda, Ford Ka, Peugeot 107, Toyota Aygo, VW Fox.



- + gutes Raumangebot vorn
- + ordentlicher Kofferraum
- + günstiger Anschaffungspreis
- ungünstige Sitzposition für Fahrer
- Kofferraum wenig variabel und umständlich zu bedienen
- teilweise bockige Federung
- lautes Innengeräusch
- brummiger Motor
- derzeit kein ESP lieferbar
- Sicherheitsmankos (u.a. nur 2 Airbags in der Basisversion)

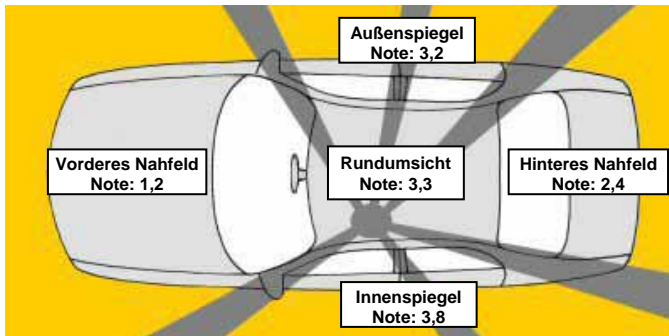
Karosserie/Kofferraum

Note 2,8

Verarbeitung

Note: 3,2

Bei der Verarbeitungsqualität der Karosserie liefern die Renault-Werker insgesamt eine zufriedenstellende Arbeit ab, lediglich im Detail gibt es ein paar Schwächen. Die Kunststoffe im Innenraum sind wenig hochwertig, aber weitgehend sauber verbaut; Materialqualität und Verarbeitung der Teile wie auch der Polster genügen aber zumindest weniger anspruchsvollen Naturen vollauf. Auf dem Dach des Twingo darf Gepäck bis zu einem Gewicht von 60 kg transportiert werden.



Die Rundumsicht-Note informiert über die Sichtbehinderung des Fahrers durch Fensterpfosten und Kopfstützen. Bei den Innen- und Außenspiegeln werden deren Sichtfelder aus dem Blickwinkel des Fahrers bewertet. Die Noten des vorderen und hinteren Nahfeldes zeigen, wie gut der Fahrer Hindernisse unmittelbar vor bzw. hinter dem Fahrzeug erkennt.

- + Einige Details können durchaus überzeugen; so ist die Bedienungsanleitung sauber im Handschuhfach verstaut. Ebenso steht ein vollwertiges Ersatzrad im Kofferraum zur Verfügung. Unlackierte und damit wenig kratzempfindliche Kunststoffeinlagen schützen die lackierten Stoßfänger, an den Seiten übernehmen den Schutz der Karosserieflanken vor fremden Autotüren kräftige durchgehende Seitenleisten.
- Dagegen müssen die Schweller der Türen ganz ohne Schutz vor Schuhen oder dergleichen auskommen, Schleifspuren im Lack an den Türausschnitten werden also nicht lange auf sich warten lassen. Der Motorraum ist nach unten praktisch offen, dadurch ergeben sich Luftverwirbelungen, die auch den Verbrauch erhöhen, zudem könnte die Umwelt besser vor Motorgeräuschen geschont werden. Den Tankdeckel muss man umständlich mit dem Zündschlüssel auf- und absperren. Die Sicherungen hätten die Konstrukteure besser zugänglich und beleuchtet unterbringen können. Auch ist das Wechseln der Scheinwerferlampen ziemlich kompliziert und für die meisten Twingobesitzer wohl Werkstattsache.

Sicht

Note: 2,7

- Die Rundumsicht im neuen Twingo ist insgesamt durchschnittlich, wobei die hinteren Kopfstützen ganz nach unten auf die Rücksitzlehne geschoben werden können und damit die Sicht nach hinten nicht einschränken. Der Innenspiegel bietet eine gerade noch durchschnittliche Rücksicht.
- + Die etwas höhere Sitzposition hat den Vorteil, dass man als Fahrer eine recht gute Übersicht auf den Verkehr hat; Gegenstände am Boden vor oder hinter dem Auto können früh erkannt werden.
- Die Spiegelflächen der Außenspiegel sind zwar recht hoch, aber eher schmal, beim Vorgänger waren die Spiegel breiter. Zudem fehlt ihnen ein Zerrbereich am Außenrand, der auf einfache Weise

dem Fahrer einen Blick in den "Toten Winkel" ermöglichen würde so kann man schon mal sogar einen LKW übersehen.



Die versenkbaren Kopfstützen verbessern die Sicht nach hinten.

Ein-/Ausstieg

Note: 2,8

- + Die Türen lassen sich bequem mit der serienmäßigen funkgesteuerten Zentralverriegelung ent- und verriegeln, die Tasten im Zündschlüssel kann man recht leicht mit etwas Fingergefühl aufgrund ihrer Knopfgestaltung unterscheiden. Der niedrige Schweller und die relativ hohe Sitzfläche erleichtern das Ein- und Aussteigen vorn, zudem sind die Türausschnitte bei ganz geöffneten Türen sehr großzügig bemessen.
- Zwar verfügen die Vordersitze über eine Einstiegshilfe (Fahrersitz auch mit praktischer und sehr sinnvoller Memory-Funktion), dennoch gestaltet sich das Besetzen der Rücksitze recht umständlich, weil man besonders als Erwachsener praktisch nach hinten krabbeln muss. Von Nachteil ist auch das etwas umständliche Sitzvorklappen. Ein wenig auf verlorenem Posten scheinen die Türbremsen, sie können die langen und verhältnismäßig schweren Türen an Steigungen kaum halten. Wer beim Aussteigen am Berg nicht aufpasst, den holt die Türer sogleich wieder ein.

Kofferraum-Volumen*

Note: 2,0

- + Mit einem Gepäckraumvolumen von 210 l bietet der Twingo einen für seine Klasse noch guten Wert. Klappt man die Rückbank um, stehen großzügige 530 l zur Verfügung (gemessen bis Fensterunterkante).



Mit 210 l Volumen ist der Kofferraum des Twingo recht groß, die Konkurrenten, wie z.B. der Fiat Panda (155 l) oder Peugeot 107 (140 l) bieten weniger Platz für Gepäck.

Kofferraum-Zugänglichkeit

Note: 3,2

- Der Kofferraum lässt sich zufriedenstellend nutzen, allerdings stört die hohe Ladekante.
- + Die Kofferraumklappe kann man leicht anheben, die Entriegelung funktioniert elektrisch unterstützt, allerdings macht man sich am ungeschützt platzierten Außenknopf leicht die Finger schmutzig. Der Kofferraum ist gut zugänglich, weil die Ladeöffnung ausreichend groß und die Tiefe recht gering ist.
- Am abstehenden Schlosshaken an der Bordwand kann man

schnell beim Ein- und Ausladen das Gepäck beschädigen. An der Öffnungshöhe der Heckklappe gibt es eigentlich wenig auszusetzen, allerdings kann man sich ab einer Größe von 1,85 m bei Unachtsamkeit den Kopf am abstehenden Schloss stoßen. Die Ladekante ist mit fast 71 cm recht hoch, innen stört die Bordwand mit immerhin 25 cm. Auf eine Beleuchtung im Kofferraum hat Renault verzichtet.

Kofferraum-Variabilität

Note: 4,4

- Die Rückbank ist in der Ausstattungsvariante Authentique nicht mehr wie beim Vorgänger verschiebbar, zudem lässt sich die Rückbank nur im Ganzen umklappen. Der Klappmechanismus ist sehr umständlich: die Vordersitze müssen nach vorn geschoben, die Rücksitzlehne vom Kofferraum aus entriegelt und etwas vorgedrückt werden, damit man vom Innenraum aus die Kopfstützen abziehen kann; erst dann ist es möglich, die Sitzfläche hoch- und die Lehne umzuklappen. Außerdem sind für kleine Utensilien keine Ablagefächer oder -netze vorhanden.

Innenraum

Note 2,8

Bedienung

Note: 3,0

- Insgesamt bedarf der neue Twingo keiner aufwendigen Eingewöhnung, die meisten Funktionen sind verständlich bedienbar. Das Lenkrad kann nur in der Höhe eingestellt werden, es steht aber grundsätzlich etwas zu flach. Die Scheibenwischer verfügen über zwei Wischgeschwindigkeiten, die Intervallfunktion arbeitet aber nach einem festen, nicht verstellbaren Takt. Die Bedienbarkeit der Heizung und Lüftung ist nicht optimal, weil die knubbeligen Schalter vor allem bei Dunkelheit keine optimale Übersichtlichkeit bieten, auch lässt die Griffigkeit zu wünschen übrig; die Bedienung an sich ist mit den drei Drehreglern einfach und sinnfällig. Der Knopf für die Heckscheibenheizung liegt zwar im Bereich der Heizungsregler, ist aber sehr klein und unbeleuchtet und damit nachts schwer zu finden. Die Sitzeinsteller sind ebenso nicht optimal angeordnet, besonders der Hebel für die Lehneneinstellung ist wenig praktisch.
- + Schalthebel, Pedale und Zündschloss sind weitgehend einwandfrei platziert. Die Fensterheber vorn kann man elektrisch bedienen, sie müssen aber ohne Abwärtsautomatik auskommen. Praktische Ablagen gibt es vorne wie hinten zahlreich, manche reichen auch für kleine Flaschen. Kontroll- und Warnleuchten sind für fast alle Funktionen, auch für Standlicht und Abblendlicht vorhanden - das ist auch nötig, weil das Lenkrad den Blick auf den linken Lenkstockhebel mit dem Lichtschalter blockiert. Allerdings fehlt eine Kühlmitteltemperaturanzeige.
- Der Digitaltacho liegt nicht direkt im Blickfeld des Fahrers, seine Anzeige reagiert etwas träge. Die Außenspiegel lassen sich nur manuell einstellen, auf der Beifahrerseite ist das für den Fahrer umständlich. Der Hebel für die Umluftschaltung ist schwergängig und etwas fummelig zu bedienen. Die Drehregler für die Leuchtweitenregulierung und Instrumentenbeleuchtung sind zu tief und wenig übersichtlich angeordnet. Hinten gibt es keine Leselampen, überhaupt muss der Innenraum mit einer kleinen Leuchte vorne auskommen. Das Handschuhfach hat gar keine Beleuchtung und fällt beim Öffnen auf die Knie des Beifahrers. Sehr schlecht: die Hupe wird nur über einen kleinen Knopf auf dem linken Lenkstockhebel bedient.

Raumangebot vorne*

Note: 2,3

Auf dem Fahrerplatz finden Personen bis zu einer Größe von 1,83 m relativ bequem Platz.



Das Design des Fahrerplatzes ist modern, die Verarbeitung relativ gut, bei der Funktionalität bietet sich aber noch Raum für Verbesserungen.

- + Für die Passagiere des Twingo steht vorne eine großzügige Innenbreite zur Verfügung. So ergibt sich ein insgesamt angenehmes Raumgefühl.

Raumangebot hinten* **Note: 3,3**

- + Auch hinten bietet der Twingo eine für die Kleinwagenklasse üppige Innenbreite, zwei Personen haben genug Platz.
- Schon 1,70 m große Personen stoßen mit den Knien an die Vordersitzlehnen, wenn diese für 1,85 m große Insassen eingestellt sind - die Beinfreiheit lässt also zu wünschen übrig.

Komfort **Note 3,0**

Federung **Note: 2,9**

Insgesamt ist die Feder- und Dämpferabstimmung zufriedenstellend, sie tendiert deutlich in Richtung straff, weshalb sich der Twingo besonders auf der Autobahn recht "bockig" zeigt. Die Karosserie ist in ständiger Bewegung, lange wie kurze Bodenwellen bekommen die Insassen stets mitgeteilt. Kleine Unebenheiten schlagen aber nicht direkt zu den Passagieren durch. Bei schnellen Richtungsänderungen wankt die Karosserie durchschnittlich stark. Beladen federt der Twingo merklich weicher, hier zeigen sich die Gewichtsunterschiede zwischen leer mit 940 kg und beladen mit über 1,3 Tonnen.

Sitze **Note: 3,2**

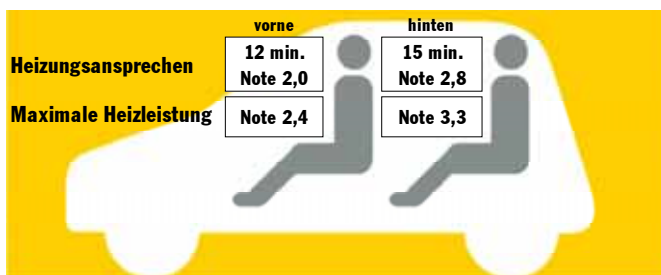
- Die eher weich gefederten Vordersitze bieten einen zufriedenstellenden Komfort. Die Sitzflächen sind kurz geraten, auch die Lehnen könnten höher sein, zudem bieten sie nur wenig Unterstützung im Rückenbereich des Fahrers. In schnellen Kurven kann eher von einer leichten Seitenunterstützung als von wirklichem Seitenhalt gesprochen werden.
- Die Sitzposition des Fahrers ist für durchschnittlich große Personen unpassend hoch, man hat das Gefühl, auf einem Esszimmer-Stuhl zu sitzen; zudem sind beide Vordersitze in der Höhe nicht einstellbar. Die Rücksitze sind zwar passabel gepolstert, bieten aber praktisch keinen Seitenhalt. Die Sitzposition ist dort für Erwachsene ungünstig, da zum einen wenig Beinfreiheit zur Verfügung steht und zum anderen eine unbequeme Hockhaltung auf der zu niedrigen und zu wenig nach hinten geneigten Sitzfläche eingenommen wird.

Innengeräusch **Note: 4,3**

- Bei städtischen Geschwindigkeiten und niedrigen Drehzahlen hält sich der Lärmpegel im neuen Twingo in akzeptablen Grenzen.
- Besonders bei Autobahntempo trägt der brummige und laute Motor zur erheblichen Geräuschkulisse bei. Gespräche zwischen den Insassen werden dann schwieriger.

Heizung, Lüftung **Note: 2,5**

- (Heizungstest bei -10°C in der ADAC-Klimakammer) Hinten braucht die Heizung etwas länger, bis sie für die Passagiere auf der Rückbank angenehme Temperaturen erzeugt.
- + Die Heizung spricht vorne gut an und zeigt schon nach kurzer Zeit eine ordentliche Wirkung.
 - Im Testwagen waren weder Klimaanlage noch Pollenfilter eingebaut. Hintere Ausstellfenster sind nicht lieferbar.



Heizung - Aufwärmzeit von -10°C auf +22°C.

Motor/Antrieb **Note 3,0**

Fahrleistungen* **Note: 3,3**

Werden die Gänge ausgedreht, kann man zufriedenstellende Beschleunigungswerte erreichen. Um die Elastizität ist es aber nicht so gut bestellt, hier kann der 1,2 l-Motor mit seinem kleinen Hubraum und ohne Aufladung nicht zaubern.

Laufkultur **Note: 3,0**

Die Laufkultur des kleinen Vierzylindermotors ist im Großen und Ganzen zufriedenstellend; Vibrationen sind wenig bemerkbar, nur bei bestimmten Drehzahlen ergeben sich deutliche Brummfrequenzen.

Schaltung **Note: 3,3**

Zwar nur mit mäßiger Präzision und nicht gerade kurzen Schaltwegen ausgestattet, ist die Schaltbox des Twingo insgesamt dennoch nicht schlecht. Allerdings stört das Spiel im Antriebsstrang beim Schalten, ein "Schlagen" lässt sich beim Gangwechsel nur mit viel Feingefühl vermeiden.

- Bei schnellem Einlegen des Rückwärtsganges kracht es im Getriebe.

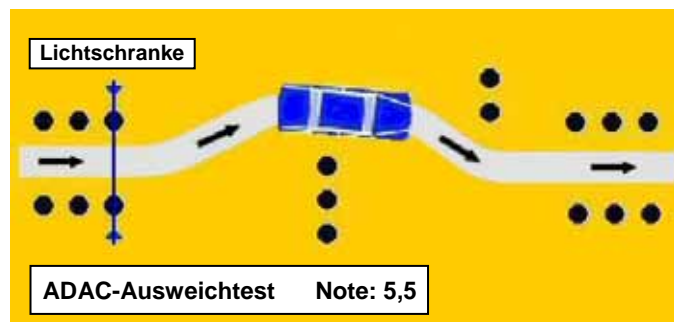
Getriebeabstufung **Note: 2,0**

- + Die Abstufungen des Fünfgang-Getriebes passen gut zur Leistungscharakteristik des Motors. Man kann in der Stadt recht flott unterwegs sein und stellt auch auf Autobahnsteigungen kein Verkehrshindernis dar. Allerdings ist der Motor gerade auf der Autobahn unangenehm brummig und laut, weil er dort in den ungünstigen Drehzahlbereichen arbeitet - hier sollte Renault dringend am Motor nachbessern, denn die Getriebeabstufung an sich ist passend.

Fahreigenschaften **Note 2,9**

Fahrstabilität **Note: 3,9**

- + Bei praktisch jedem Tempo verhält sich der Twingo richtungsstabil und fährt sauber seinen Kurs. Längsrippen und Fahrbahnverwerfungen bringen ihn nicht aus der Ruhe, für den Fahrer bleibt er stets gut beherrschbar. Eine Traktionskontrolle gibt es nicht, die ist aber angesichts der niedrigen Motorleistung auch nicht nötig, man kommt immer ohne Probleme voran, lediglich auf Schnee und Eis braucht man Gefühl am Gaspedal.
- Schluss mit lustig ist aber beim ADAC-Ausweichetest: Beim plötzlichen Ausweichen bricht erst das Heck aus, dann schleudert der Wagen. Ein elektronisches Stabilisierungssystem, das dies verhindern könnte, ist nicht zu haben.



Beim ADAC-Ausweichetest erfolgt die Einfahrt in die Pylonengasse mit einer Geschwindigkeit von 90 km/h bei mindestens 2000 Motorumdrehungen im entsprechenden Gang. Geprüft wird die Fahrzeugreaktion, d.h. die Beherrschbarkeit beim anschließenden Ausweichen.

Kurvenverhalten **Note: 2,3**

- + Bis in den Grenzbereich zeigt der neue Twingo ein gutmütig untersteuerndes Kurvenverhalten, so ist er auch für weniger geübte Fahrer einfach beherrschbar. Bei plötzlichem Gaswegnehmen in der Kurve ändert sich das Fahrverhalten nur wenig.
- Wer aber etwas zu schnell in die Kurve geht, wird von keinerlei elektronischer Hilfe unterstützt - Renault sollte hier schnell handeln und ESP zumindest gegen Aufpreis anbieten.

Lenkung* **Note: 3,1**

- Die Präzision der Lenkung ist nur zufriedenstellend, vor allem der vom Fahrer wahrgenommene Kontakt zur Fahrbahn lässt zu wünschen übrig. Die Übersetzung der Lenkung ist befriedigend.
- + Beim Rangieren ist der Kraftaufwand am Lenkrad angenehm gering. Die Lenkung spricht bei schnellen Ausweichmanövern gut an.
 - Für einen Kleinwagen sind 10,3 m Wendekreis kein Ruhmesblatt.

Bremse **Note: 2,3**

- + Bei einer Vollbremsung aus 100 km/h bis zum Stillstand steht der Twingo im Durchschnitt nach 39 m (Mittel aus zehn Vollbremsungen, halbe Zuladung, Serienreifen). Die Bremse zeigt auch bei hoher Beanspruchung kein Nachlassen in der Wirkung. Spontanes Ansprechen und gute Dosierbarkeit zeichnen sie darüber hinaus aus.

Sicherheit

Note 3,6

Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme Note: 4,5

- Die aktive Sicherheit beschränkt sich beim neuen Twingo auf ABS und einen Bremsassistenten. Immerhin schaltet sich bei einer Notbremsung die Warnblinkanlage automatisch ein. Reflektoren oder Leuchten in den Türen, die herannahende Autos vor offenen Türen warnen würden, gibt es nicht.

Passive Sicherheit - Insassen Note: 3,7

- Ergebnisse von EuroNCAP zur Crashesicherheit des neuen Twingo liegen noch nicht vor. Die Kopfstützen sind vorn in der Höhe nicht einstellbar, bieten aber Insassen bis zu einer Größe von 1,80 m guten Schutz. Auch hinten kann der Kopfstützen-Schutz zumindest befriedigen, er reicht für Personen bis 1,65 m Größe.
- Positiv fällt vorne wie hinten der relativ geringe Abstand zwischen Kopfstützen und Kopf der Insassen auf.
- Die hier getestete Basisversion verfügt nur über zwei Frontairbags - sonst nichts. Auch gegen Aufpreis sind keine weiteren Sicherheitseinrichtungen lieferbar. Unverständlich für einen Hersteller wie Renault, der sich mit der herausragenden Crashesicherheit seiner Produkte rühmt. Manche Konkurrenten bieten sechs oder sogar sieben Airbags - in Serie. Einen Gurtwarner gibt es nur für den Fahrerplatz. Die Türöffner sind fummelig und im Falle eines Unfalls bei verklemmten Türen wenig hilfreich.

Kindersicherheit Note: 2,3

- Isifixbefestigungen gibt es nur auf dem hinteren rechten Sitz und auf dem Beifahrersitz - dort dürfen auch rückwärtsgerichtete Babyschalen eingesetzt werden, weil der Beifahrerairbag abschaltbar ist. Mit den Gurten können Kindersitze hinten zufriedenstellend befestigt werden, von Nachteil ist das etwas nachgiebige Sitzpolster.
- Die Gurtlängen reichen auch für Kinderrückhaltesystem mit hohem Gurtbedarf aus. Die Gurtschlösser sind kurz genug, so dass auch Kinderrückhaltesysteme mit flach gehaltenen Aufnehmern lagestabil befestigt werden können. Der Abstand der Gurtanlenkpunkte reicht auch für breite Kindersitze aus.
- Für die elektrischen Fensterheber fehlt ein Einklemmschutz.

Fußgängerschutz Note: 3,0

- Ergebnisse von EuroNCAP liegen noch nicht vor. Es befinden sich aber keine harten Bauteile direkt unter der Motorhaube, so dass ein befriedigender Fußgängerschutz zu erwarten ist.

Verbrauch/Umwelt

Note 2,6

Verbrauch* Note: 4,1

- Mit 6,0 l Super pro 100 km hält sich der Verbrauch des 1,2 l innerorts in Grenzen, hier profitiert der Twingo von seinem verhältnismäßig geringen Gewicht.
- Außerorts aber beträgt der Spritkonsum 5,0 l und auf der Autobahn 7,7 l/100 km. So ergibt sich ein für einen Kleinstwagen recht hoher Durchschnittsverbrauch von 6,2 l Super alle 100 km.

Abgas Note: 1,1

- Die Schadstoffanteile im Abgas sind sehr gering. Der Twingo

erfüllt ohne Probleme die Euro 4 Norm und erhält damit die grüne Plakette für freie Fahrt in städtischen Umweltzonen.

Wirtschaftlichkeit*

Note 2,4

Betriebskosten Note:

- Die Kosten für den Betrieb, die sich hauptsächlich aus den Spritausgaben errechnen, sind hoch, weil der Benziner-Twingo mit teurem Super-Kraftstoff gefüttert werden will und zudem nicht gerade wenig verbraucht.

Werkstatt- und Reifenkosten Note:

- Für eine Beurteilung liegen uns noch keine Daten des Herstellers vor - die Werkstattkosten sind deshalb geschätzt.
- Renault gewährt eine zweijährige Herstellergarantie ohne Kilometerbegrenzung.

Werkstattstabilität Note:

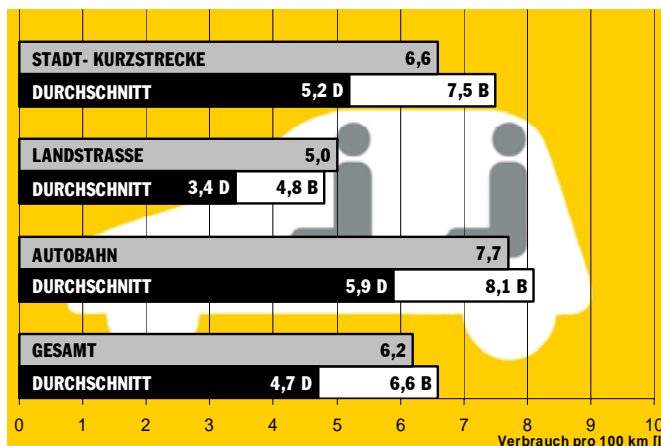
- Dem neuen Twingo wird nur eine mäßige Wertstabilität prognostiziert, insbesondere zu erwartende Sonderaktionen und -rabatte werden den Wert eines regulär erworbenen Renault Twingo drücken.

Kosten für Neuanschaffung Note:

- Mit 9.250 Euro ist der Einstiegspreis für einen Basis-Twingo recht niedrig, die Neuanschaffungskosten halten sich damit in Grenzen. Allerdings kommt ein solches Fahrzeug mit sehr spartanischer Ausstattung daher, besonders auf dem Sicherheitssektor.

Fixkosten Note:

- Die Kosten für die Haftpflichtversicherung halten sich gerade noch so im niedrigen Bereich.
- Die Aufwendungen für die Steuer sind recht niedrig, kleiner Hubraum und niedrigere Benzin-Steuer machen es möglich.
- Verhältnismäßig viel Geld verlangen die Versicherer für die Teilkasko- und Vollkaskoversicherung.



Kraftstoffverbrauch in l/100 km - Klassendurchschnitt für Fahrzeuge mit Dieselmotor (D) und Fahrzeuge mit Ottomotor (B).

Die Motorvarianten

in der preisgünstigsten Modellversion

Typ	1.2	1.2 16V	1.2 16V TCE	1.5 dCi
Aufbau/Türen	SR/3	SR/3	SR/3	SR/3
Zylinder/Hubraum [ccm]	4/1149	4/1149	4/1149	4/1461
Leistung [kW(PS)]	43(58)	56(76)	74(100)	47(64)
Max.Drehmoment [Nm]bei U/min	93/2500	107/4250	145/3000	160/1900
0-100 km/h[s]	15,0	12,0	9,8	14,9
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	150	169	185	164
Verbrauch pro 100 km [l]	6,2S	6,3S	6,5S	4,7D
Versicherungsklassen KH/VK/TK	14/15/15	14/16/15	16/20/18	18/19/19
Steuer pro Jahr[Euro]	81	81	81	249
Monatliche Gesamt-Kosten[Euro]	361	379	425	386
Grundpreis[Euro]	9.250	10.700	12.400	11.900

Aufbau:

ST = Stufenheck	KB = Kombi	GE = Geländewagen
SR = Schrägheck	KT = Kleintransporter	PK = Pick-Up
CP = Coupe	TR = Transporter	
CA = Cabriolet	GR = Großraumlimousine	
RO = Roadster	BU = Bus	

Versicherung:

KH = KFZ-Haftpfl.
VK = Vollkasko
TK = Teilkasko

Kraftstoff:

N = Normalbenzin
S = Superbenzin
SP = SuperPlus
D = Diesel

Daten und Messwerte

4-Zylinder Otto	Schadstoffklasse Euro4
Hubraum	1149 ccm
Leistung	43 kW (58 PS)
bei	5250 U/min
Maximales Drehmoment	93 Nm
bei	2500 U/min
Kraftübertragung	Frontantrieb
Getriebe	5-Gang-Schaltgetriebe
Reifengröße (Serie)	165/65R14
Reifengröße (Testwagen)	165/45R14T
Bremsen vorne/hinten	Scheibe/Trommel
Wendekreis links/rechts	10,1 m/10,3 m
Höchstgeschwindigkeit	150 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h.....	15,0 s
Überholvorgang 60-100 km/h (2.+3. Gang)	11,6 s
Bremsweg aus 100 km/h.....	39 m
Testverbrauch Schnitt pro 100 km (Super)	6,2 l
Testverbrauch pro 100 km Stadt/Land/BAB.....	6,6/5,0/7,7 l
CO ₂ -Ausstoß Herstellerangabe/Test.....	132 g/km/ 147 g/km
Innengeräusch 130 km/h.....	74 dB(A)
Länge/Breite/Höhe	3602 mm/1665 mm/1470 mm
Leergewicht/Zuladung.....	945 kg/400 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	210 l/530 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	350 kg/350 kg
Dachlast	60 kg
Tankinhalt	40 l
Reichweite	645 km
Allgemeine Garantie	2 Jahre
Rostgarantie.....	12 Jahre

ADAC-Testwerte *kursiv*

Kosten

Monatliche Betriebskosten	119 Euro
Monatliche Werkstattkosten(geschätzt)	45 Euro
Monatliche Fixkosten	67 Euro
Monatlicher Wertverlust	129 Euro
Monatliche Gesamtkosten.....	360 Euro
(vierjährige Haltung, 15000 km/Jahr)	
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	14/15/15
Grundpreis	9.250 Euro

Ausstattung

Technik

ABS.....	Serie
Antriebsschlupf-Regelung	nicht erhältlich
Automatikgetriebe	nicht erhältlich
Bremsassistent	Serie
Fahrstabilitätskontrolle, elektronisch	nicht erhältlich
Reifendruckkontrolle	nicht erhältlich
Reserverad, vollwertig	Serie
Servolenkung	Serie

Innen

Airbag, Seite vorne	nicht erhältlich
Airbag, Seite, Kopf vorne	nicht erhältlich
Aktive Kopfstützen vorn	nicht erhältlich
Audioanlage	460 Euro
Ausstellfenster hinten.....	nicht erhältlich
Drehzahlmesser.....	nicht erhältlich
Fahrersitz, höhen-/neigungseinstellbar	nicht erhältlich
Fensterheber, elektrisch vorne.....	Serie
Isofix-Kindersicherungssystem	Serie
Klimaanlage/Klimaautomatik.....	1200 Euro/nicht erhältlich
Lenkrad, höhen-/längseinstellbar (nur Höhe).....	Serie
Rücksitzlehne und -bank umklappbar (nur im Ganzen)	Serie
Skisack/Durchladeluke.....	nicht erhältlich
Zentralverriegelung	Serie

Außen

Außenspiegel, elektrisch einstellbar /beheizbar	nicht erhältlich
Lackierung Metallic	450 Euro
Nebelscheinwerfer	nicht erhältlich
Schiebe-Hubdach	nicht erhältlich

°im Testwagen vorhanden

Testzeugnis

Technik/Umwelt(Testergebnis)**3,0**

Karosserie/Kofferraum	2,8
Verarbeitung	3,2
Sicht.....	2,7
Ein-/Ausstieg	2,8
Kofferraum-Volumen*	2,0
Kofferraum-Zugänglichkeit.....	3,2
Kofferraum-Variabilität	4,4
Innenraum	2,8
Bedienung	3,0
Raumangebot vorne*.....	2,3
Raumangebot hinten*	3,3
Innenraum-Variabilität.....	4,0
Komfort	3,0
Federung	2,9
Sitze.....	3,2
Innengeräusch	4,3
Heizung, Lüftung	2,5
Motor/Antrieb	3,0
Fahrleistungen*	3,3
Laufkultur	3,0
Schaltung.....	3,3
Getriebeabstufung	2,0
Fahreigenschaften	2,9
Fahrstabilität	3,9
Kurvenverhalten	2,3
Lenkung*	3,1
Bremse	2,3
Sicherheit	3,6
Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme ...	4,5
Passive Sicherheit - Insassen.....	3,7
Kindersicherheit.....	2,3
Fußgängerschutz.....	3,0
Umwelt	2,6
Verbrauch*.....	4,1
Abgas	1,1
Wirtschaftlichkeit*	2,4
Betriebskosten*	4,0
Werkstatt-/Reifenkosten*	3,6
Wertstabilität*	3,3
Kosten für Neuanschaffung*	1,7
Fixkosten*	2,8

Der ADAC-Autotest beinhaltet über 300 Prüfkriterien. Aus Gründen der Übersichtlichkeit sind nur die wichtigsten und die vom Durchschnitt abweichenden Ergebnisse abgedruckt. Die Einzelbewertungen gehen mit unterschiedlicher Wichtung in die Gesamtnote ein, mit * gekennzeichnete Kriterien und Noten beziehen sich auf die Fahrzeugklasse.

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 ist nach dem neuen, aktualisierten ADAC-Autotest-Verfahren 2006 erstellt. Neben zahlreichen Änderungen, insbesondere im Bereich Sicherheit, wurde der Notenspiegel dem Stand der aktuellen Technik angepasst. Aus diesem Grund ist dieser ADAC-Autotest nicht mit Autotests vor dem 01.03.2006 vergleichbar.

Alle Angaben (Daten, Ausstattung und Preise) entsprechen dem Stand Juli 2007