

Renault Twingo 1.2 16V Dynamique

Dreitüriger Kleinwagen mit Schrägheck (56 kW / 76 PS)

ADAC Testergebnis

Note 2,8

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. Die Basisversion des neuen Modells hat zwar mit gut 9.000 Euro einen günstigen Einstandspreis, dafür gibt's aber nicht allzu viel Auto. Die hier getestete Ausstattungsvariante schlägt schon mit 11.200 Euro zu Buche, hier sind zumindest Front- und Seitenairbags serienmäßig verbaut. Durchgehende Kopfairbags sind gegen Aufpreis erhältlich. ESP ist aber selbst für viel Geld nicht zu bekommen. Gegen Aufpreis sind anstatt der durchgehenden Rückbank zwei verschiebbare Einzelsitze erhältlich. Fazit: günstiges Auto mit mäßigem Komfort und Mängeln in der aktiven Sicherheit. **Konkurrenten:** Toyota Aygo, Fiat Panda, Kia Picanto, VW Fox, Peugeot 107.



- + **gutes Raumangebot vorn**
- + **ordentlicher Kofferraum**
- + **variable Einzelsitze hinten (Aufpreis)**
- + **günstiger Anschaffungspreis**
- + **4 Sterne im Euro NCAP Crashtest**
- **teilweise bockige Federung**
- **lautes Innengeräusch**
- **brummiger Motor**
- **hoher Verbrauch**
- **kein ESP lieferbar**

Karosserie/Kofferraum

Note 2,8

Verarbeitung

Note: 3,4

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.

- + Einige Details können durchaus überzeugen; so ist die Bedienungsanleitung sauber im Handschuhfach verstaut. Ebenso steht ein vollwertiges Ersatzrad im Kofferraum zur Verfügung. Kräftige durchgehende Seitenleisten übernehmen den Schutz der Karosseriefanken vor fremden Autotüren.
- Die lackierten Front- und Heckstoßfänger müssen ohne schützende Kunststoffeinsätze auskommen, dadurch kann der Lack schon bei leichten Parkremplern beschädigt werden. Auch die Schweller der Türen besitzen kaum einen Schutz, so dass Kratzer im Lack an den Türausschnitten nicht lange auf sich warten lassen werden. 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. Das Lambdasondenkabel hängt ungeschützt unter dem Fahrzeug und ist damit nicht vor Beschädigungen oder Marderbissen geschützt. Den Tankdeckel muss man umständlich mit dem Zünd-

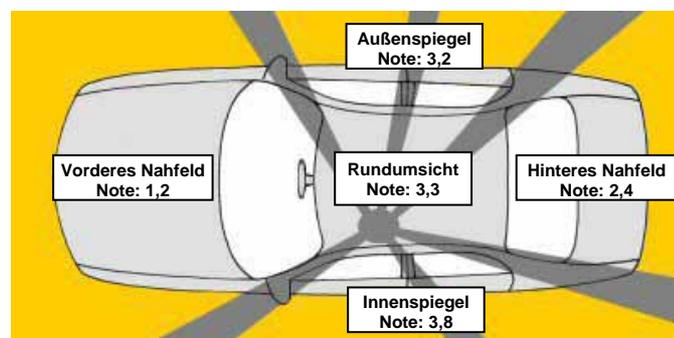
schlüssel auf- und absperren. Die Sicherungen hätten die Konstrukteure besser zugänglich und beleuchtet unterbringen können. Auch ist das Wechseln der Scheinwerferlampen ziemlich kompliziert und für die meisten Twingobesitzer wohl Werkstattsache.

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



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.

eine recht gute Übersicht auf den Verkehr hat; Gegenstände am Boden vor oder hinter dem Auto können früh erkannt werden. Der linke Außenspiegel ist am Außenrand asphärisch gestaltet, der auf einfache Weise dem Fahrer einen Blick in den "Toten Winkel" ermöglicht.

- Die Spiegelflächen der Außenspiegel sind zwar recht hoch, aber eher schmal, beim Vorgänger waren die Spiegel breiter.



Die versenkbaren Kopfstützen verbessern die Sicht nach hinten.

Ein-/Ausstieg

Note: 2,9

- + 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 Türaufhalter, sie können die langen und verhältnismäßig schweren Türen an Steigungen kaum halten. Wer beim Aussteigen am Berg nicht aufpasst, den holt die Türe sogleich wieder ein.

Kofferraum-Volumen*

Note: 2,6

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

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 relativ 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 wenig auszusetzen, aller-

dings 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. Die Kofferraumbeleuchtung ist etwas zu schwach.



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-Variabilität

Note: 2,4

- + Gegen Aufpreis ist die zweite Sitzreihe mit zwei Einzelsitzen erhältlich, welche längsverschiebbar sind und deren Lehnenneigung einstellbar ist. Die Einzelsitze lassen sich getrennt umklappen. Es kann entweder nur die Lehne oder auch der komplette Sitz mit Sitzfläche nach vorn geklappt werden. Bei komplett geklapptem Sitz entsteht eine ebene Ladefläche.
- Das komplette Umklappen der Einzelsitze gestaltet sich etwas schwierig, da die Sitzfläche vom Kofferraum aus entriegelt werden muss und die Rücksitze mit einem Gummiband am Vordersitz fixiert werden müssen. Für kleine Utensilien fehlen Ablagefächer oder ein Gepäcknetz.

Innenraum

Note 2,5

Bedienung

Note: 2,7

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



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

grundsätzlich etwas zu flach. In der Ausstattungsvariante Dynamique ist gut einsehbar hinter dem Lenkrad ein Drehzahlmesser angebracht. Optional ist ein Regen- und Lichtsensor für 200 Euro erhältlich. Die Empfindlichkeit des Regensensors kann mehrstufig eingestellt werden. Die Bedienbarkeit der Heizung und Lüftung ist nicht optimal, weil die 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. Die Knöpfe für die Heckscheibenheizung und für die Klimaanlage liegen zwar im Bereich der Heizungsregler, sind aber sehr klein und nicht beleuchtet und damit nachts schwer zu finden. Ein Radio ist nur gegen Aufpreis erhältlich, es ist übersichtlich und gut bedienbar angeordnet. Die flache Position des Radios ist allerdings etwas gewöhnungsbedürftig.

- + Schalthebel, Pedale und Zündschloss sind weitgehend einwandfrei platziert. Die Fensterheber vorn kann man elektrisch bedienen, sie müssen aber ohne Antippautomatik auskommen. Der Schalter für die elektrisch einstellbaren Außenspiegel liegt gut erreichbar, allerdings ist dieser wie auch die Fensterheberschalter unbeleuchtet. 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. Optional ist ein Bediensattel zur Radiobedienung erhältlich welcher vom Lenkrad aus gut bedienbar unter dem Lenkstock angebracht ist.
- Der Digitaltacho liegt nicht direkt im Blickfeld des Fahrers, seine Anzeige reagiert etwas träge. 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; beim Öffnen fällt der Deckel auf die Knie des Beifahrers. Sehr schlecht: die Hupe wird nur über einen kleinen Knopf auf dem linken Lenkstockhebel bedient, in Gefahrensituationen ist sie so nicht schnell genug erreichbar. Die Sitzeinsteller sind nicht optimal angeordnet, besonders der Hebel für die Lehneinstellung ist wenig praktisch.

Raumangebot vorne*

Note: 2,1

Auf dem Fahrerplatz finden Personen bis zu einer Größe von 1,85 m relativ bequem Platz.

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

Raumangebot hinten*

Note: 2,9

Auf den beiden im Testwagen vorhandenen, längsverstellbaren Einzelsitzen im Fond haben Person bis 1,85 m genügend Kopf- und Beinfreiheit und finden bequem Platz (Vordersitze auf 1,85 m große Personen eingestellt). Auch hinten bietet der Twingo eine für die Kleinwagenklasse üppige Innenbreite, zwei Personen haben genug Platz.

Innenraum-Variabilität

Note: 3,0

Gegen Aufpreis können hinten längsverstellbare Einzelsitze anstatt einer durchgehend Sitzbank geordert werden.

Komfort

Note 2,9

Federung

Note: 2,9

Insgesamt ist die Feder- und Dämpferabstimmung zufriedenstellend, sie tendiert 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 ca. 1000 kg und beladen mit über 1,3 Tonnen.

Sitze

Note: 2,8

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.

- + Der Fahrersitz ist in der Höhe einstellbar. Dadurch finden auch große Personen bequem Platz. Die Einzelsitze hinten sind sowohl längs als auch in der Neigung einstellbar.
- Der Beifahrersitz ist in der Höhe nicht einstellbar. Die Rücksitze sind zwar passabel gepolstert, bieten aber praktisch keinen Seitenhalt.

Innengeräusch

Note: 3,8

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.

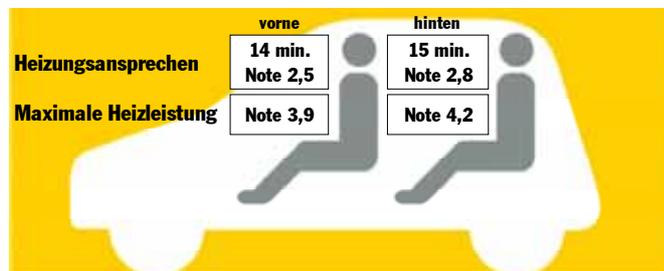
Heizung, Lüftung

Note: 2,9

(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 ausreichende Wirkung. Die im Testwagen vorhandene Klimaanlage (Aufpreis) erbringt eine gute Kühlleistung.
- Hintere Ausstellfenster sind nicht lieferbar.



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

Motor/Antrieb

Note 2,6

Fahrleistungen*

Note: 2,5

Werden die Gänge ausgedreht, kann man recht ordentliche Beschleunigungswerte erreichen. In der Elastizität wirkt das kleine 1,2 I-16V-Triebwerk keine Wunder, die Fahrleistungen sind aber akzeptabel.

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.

Fahreigenschaften

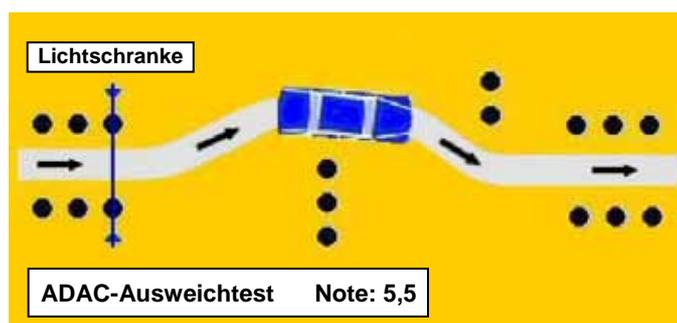
Note 3,0

Fahrstabilität

Note: 4,1

Eine Traktionskontrolle gibt es nicht, die ist aber angesichts der nicht sehr hohen Motorleistung bei trockenen Verhältnissen auch nicht nötig. Bei nasser Fahrbahn muss das Gaspedal jedoch feinfühlig betätigt werden, um beim Beschleunigen aus dem Stand nicht die Traktion zu verlieren.

- + Bei praktisch jedem Tempo verhält sich der Twingo richtungsstabil und fährt sauber seinen Kurs. Längsrillen und Fahrbahnverwerfungen bringen ihn nicht aus der Ruhe, für den Fahrer bleibt er stets gut beherrschbar.
- Schluss mit lustig ist aber beim ADAC-Ausweichtest: Beim plötzlichen Ausweichen bricht erst das Heck aus, dann schleudert der Wagen. Ein elektronisches Stabilisierungssystem, das dies verhindern könnte, ist nicht zu haben. Bedauerlich für ein neu entwickeltes Auto.



Beim ADAC-Ausweichtest 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: 2,7

- + Bis in den Grenzbereich zeigt der neue Twingo ein gutmütiges 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 durchschnittlich.

- + Beim Rangieren ist der Kraftaufwand am Lenkrad angenehm gering. Die Lenkung spricht bei schnellen Ausweichmanövern gut an.
- Für einen Kleinwagen sind 10,2 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. In Gefahrensituationen werden unerfahrene Autofahrer von einem Bremsassistent unterstützt.

Sicherheit

Note 3,1

Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

Note: 4,5

- Die aktive Sicherheit beschränkt sich beim neuen Twingo auf ABS und einen Bremsassistenten. ESP ist nichtmal gegen Aufpreis zu haben. 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: 2,6

- Beim EuroNCAP-Front- und Seitencrash erreicht der Wagen vier von fünf möglichen Sternen. Dabei zeigt er besonders beim Seitencrash seine Stärken. Durchgehende Kopfairbags sind gegen Aufpreis erhältlich. Die Kopfstützen sind vorn in der Höhe einstellbar und bieten den Insassen bis zu einer Größe von 1,85 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.
- Einen Gurtwarner gibt es nur für den Fahrerplatz. Die Türöffner sind fummelig und im Falle eines Unfalls bei verklemmten Türen wenig hilfreich. Die Fond-Kopfstützen lassen sich für bessere Sicht nach unten schieben. Vergessen hinten zugestiegene Personen sie wieder aufzurichten, befindet sich die harte Schmalseite der Kopfstütze in Halshöhe.

Kindersicherheit

Note: 2,0

- + Bei den beiden aufpreispflichtigen Einzelsitzen hinten ist wie auch auf dem Beifahrersitz eine Isofixbefestigung vorhanden. Auf dem Beifahrersitz dürfen auch rückwärtsgerichtete Babyschalen eingesetzt werden, da der Beifahrerairbag abschaltbar ist. Mit den Gurten können Kindersitze hinten zufriedenstellend befestigt werden. Die Gurtlängen reichen auch für Kinderrückhaltesysteme 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

Beim simulierten Fußgängerunfall (EuroNCAP) schneidet der Wagen mit zwei von vier Sternen durchschnittlich ab.

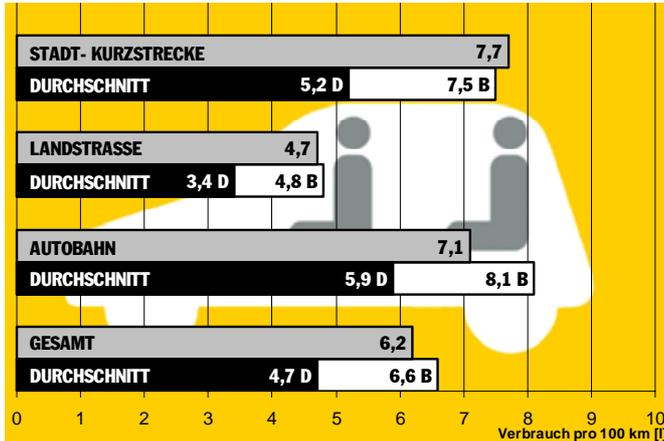
Verbrauch/Umwelt

Note 2,5

Verbrauch*

Note: 4,1

- Mit 7,7 l Super pro 100 km ist der Verbrauch des 1,2 l 16V innerorts recht hoch. Außerorts beträgt der Spritkonsum 4,7 l und auf der Autobahn 7,1 l/100 km. So ergibt sich ein für einen Kleinwagen vergleichsweise hoher Durchschnittsverbrauch von 6,2 l Super pro 100 km.



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

Abgas

Note: 0,8

- + 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 3,1

Betriebskosten

Note: 4,1

- Zum nicht gerade günstigen Verbrauch des Twingo 1.2 16V gesellen sich auch noch die teureren Preise für den Superkraft-

stoff, welche die Ausgaben fürs Tanken erhöhen.

Werkstatt- und Reifenkosten

Note: 3,3

Für die Beurteilung wurden uns vom Hersteller noch keine Daten zur Verfügung gestellt, die Werkstattkosten sind deshalb geschätzt.

- + Renault gewährt eine zweijährige Herstellergarantie ohne Kilometerbegrenzung.

Wertstabilität

Note: 2,9

Dem kleinsten Modell von Renault kann ein beständiger Restwertverlauf prognostiziert werden.

Kosten für Neuanschaffung

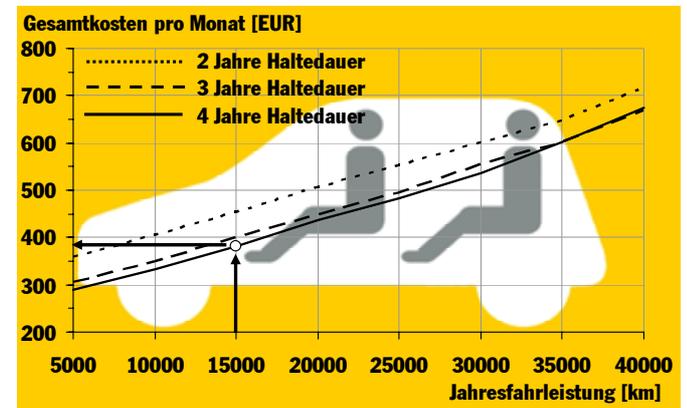
Note: 2,8

Nicht billig - nicht teuer: Auch die Note für die Anschaffungskosten liegt im Klassendurchschnitt.

Fixkosten

Note: 3,0

Den höheren Betriebskosten stehen beim Benziner niedrigere fixe Ausgaben für die Steuer gegenüber. Während der Beitrag für die Haftpflichtversicherung noch günstig ist, verteuern die für diese Klasse relativ hohen Typklasseneinstufungen in den Kaskoklassen wiederum die Beitragsrechnung.



Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Autokosten (Beispiel: 382 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 4 Jahren Haltedauer).

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	6,2S	6,8S	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]	351	370	412	373
Grundpreis[Euro]	9.250	10.700	12.400	11.900

Aufbau:

ST = Stufenheck
SR = Schrägheck
CP = Coupe
CA = Cabriolet
RO = Roadster

KB = Kombi
KT = Kleintransporter
TR = Transporter
GR = Großraumlimousine
BU = Bus

GE = Geländewagen
PK = Pick-Up

Versicherung:
KH = KFZ-Haftpf.
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	56 kW (76 PS)
bei	5500U/min
Maximales Drehmoment	107 Nm
bei	4250 U/min
Kraftübertragung	Frontantrieb
Getriebe	5-Gang-Schaltgetriebe
Reifengröße (Serie)	175/65R14
Reifengröße (Testwagen)	185/55R15H
Bremsen vorne/hinten	Scheibe/Trommel
Wendekreis links/rechts	10,1 m/10,3 m
Höchstgeschwindigkeit	169 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	12,0 s
Überholvorgang 60-100 km/h (2.+3. Gang)	8,6 s
Bremsweg aus 100 km/h	39,5 m
Testverbrauch Schnitt pro 100 km (Super)	6,2 l
Testverbrauch pro 100 km Stadt/Land/BAB	7,7/4,7/7,1 l
CO ₂ -Ausstoß Herstellerangabe/Test	135 g/km/ 144 g/km
Innengeräusch 130 km/h	72 dB(A)
Länge/Breite/Höhe	3602 mm/1665 mm/1470 mm
Leergewicht/Zuladung	1010 kg/360 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	120 Euro
Monatliche Werkstattkosten(geschätzt)	44 Euro
Monatliche Fixkosten	69 Euro
Monatlicher Wertverlust	149 Euro
Monatliche Gesamtkosten	382 Euro
(vierjährige Haltung, 15000 km/Jahr)	
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	14/16/15
Grundpreis	11.200 Euro

Ausstattung

Technik

ABS	Serie
Antriebsschlupf-Regelung	nicht erhältlich
Automatikgetriebe	700 Euro
Bremsassistent	Serie
Fahrstabilitätskontrolle, elektronisch	nicht erhältlich
Reifendruckkontrolle	nicht erhältlich
Reserverad, vollwertig	Serie
Servolenkung	Serie

Innen

Airbag, Seite vorne/hinten	Serie/nicht erhältlich
Airbag, Seite, Kopf (durchgehend bis hinten)	380 Euro
Audioanlage (ab)	460 Euro°
Drehzahlmesser	Serie
Dreipunktgurt hinten, mitte	nicht erhältlich
Fahrersitz, höhen-/neigungseinstellbar	Serie
Fensterheber, elektrisch hinten	nicht erhältlich
Fensterheber, elektrisch vorne	Serie
Isofix-Kindersicherungssystem	Serie
Klimaanlage/-automatik	1200 Euro°/1600 Euro
Lenkrad, höhen-/längseinstellbar	Serie/nicht erhältlich
Rücksitzlehne und -bank umklappbar	Serie
Skisack/Durchladelupe	nicht erhältlich
Zentralverriegelung	Serie

Außen

Außenspiegel, elektrisch einstell-/beheizbar	Serie/nicht erhältlich
Lackierung Metallic	450 Euro°
Nebelscheinwerfer	Serie
Schiebe-Hubdach	850 Euro

°im Testwagen vorhanden

Testzeugnis

Technik/Umwelt(Testergebnis)**2,8**

Karosserie/Kofferraum **2,8**

Verarbeitung	3,4
Sicht	2,7
Ein-/Ausstieg	2,9
Kofferraum-Volumen*	2,6
Kofferraum-Zugänglichkeit	3,2
Kofferraum-Variabilität	2,4

Innenraum **2,5**

Bedienung	2,7
Raumangebot vorne*	2,1
Raumangebot hinten*	2,9
Innenraum-Variabilität	3,0

Komfort **2,9**

Federung	2,9
Sitze	2,8
Innengeräusch	3,8
Heizung, Lüftung	2,9

Motor/Antrieb **2,6**

Fahrleistungen*	2,5
Laufkultur	3,0
Schaltung	3,3
Getriebeabstufung	2,0

Fahreigenschaften **3,0**

Fahrstabilität	4,1
Kurvenverhalten	2,7
Lenkung*	3,1
Bremse	2,3

Sicherheit **3,1**

Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme ...	4,5
Passive Sicherheit - Insassen	2,6
Kindersicherheit	2,0
Fußgängerschutz	3,0

Umwelt **2,5**

Verbrauch*	4,1
Abgas	0,8

Wirtschaftlichkeit* **3,1**

Betriebskosten*	4,1
Werkstatt-/Reifenkosten*	3,3
Wertstabilität*	2,9
Kosten für Neuanschaffung*	2,8
Fixkosten*	3,0

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 Wichtigkeit 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 September 2007