

Renault Twingo 1.2 16V TCE GT

Dreitüriger Kleinwagen mit Schrägheck (74 kW / 100 PS)

ADAC Testergebnis

Note 2,8

Renault schickt mit dem Twingo GT eine sportliche Variante des neuen Stadtflyers auf den Weg. Mit optischen Aufwertungen sieht er flott aus, der 100 PS starke Turbomotor sorgt für die passenden Fahrleistungen. Diese fallen jedoch ab Geschwindigkeiten von 100 km/h kaum noch besonders auf, hingegen bemerkt man spätestens beim Blick auf die Tankuhr, dass der kleine Franzose ganz schön durstig ist. In den meisten Kriterien gibt es wenig auszusetzen, praktische Details erfreuen im Alltag. Allerdings gibt es Mängel in der Sicherheit. So fehlt allen Twingo-Modellen ESP, das gibt es auch nicht gegen Aufpreis und Kopfairbags müssen extra geordert werden. Zum Basispreis von 12.400 Euro bekommt man ein recht gut ausgestattetes individuelles Auto mit guten Fahrleistungen. **Konkurrenten:** Citroen C2 1.6 16V, Fiat 500 100 HP, Ford SportKa.



- + gutes Raumangebot vorn
- + ordentlicher Kofferraum
- + variable Einzelsitze hinten (Aufpreis)
- + gute Fahrleistungen
- + günstiger Anschaffungspreis
- + 4 Sterne im Euro NCAP Crashtest
- bockige Federung
- lautes Innengeräusch
- hoher Verbrauch
- kein ESP lieferbar
- teure Versicherung

Karosserie/Kofferraum

Note 2,7

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 durchschnittlich anspruchsvollen Naturen vollauf. Auf dem Dach des Twingo darf Gepäck bis zu einem Gewicht von 60 kg transportiert werden.

- + Das Topmodell "GT" ist optisch deutlich aufgewertet, es hebt sich vom normalen Twingo durch farblich abgesetzte Designelemente an der geänderten Frontschürze, den Außenspiegeln sowie einen silbern lackierten Heckspoiler ab; die hinteren Seitenfenster sind stark getönt. Ein großes, ovales Chrom-Auspuffrohr und 15-Zoll-Alufelgen runden das sportliche Erscheinungsbild ab. Im Innenraum erkennt man den GT an einem Leder-Lenkrad, Sportsitzen und einem aufgesetzten Drehzahlmesser hinter dem Lenkrad.
- Die lackierten Front- und Heckstoßfänger müssen ohne schützende Kunststoffeinlagen auskommen, dadurch kann der Lack schon bei leichten Parkreplern 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 den Verbrauch erhöhen, zudem könnte die Umwelt besser vor Motorgeräuschen geschützt 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 Twingo-Besitzer wohl Werkstattsache.

Sicht

Note: 2,8

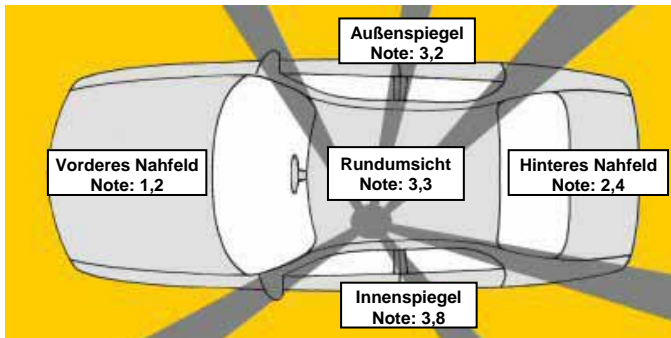
Die Rundumsicht im neuen Twingo ist insgesamt durchschnittlich, wobei die hinteren Kopfstützen ganz nach unten auf die Rücksitz-



Die versenkbaren Kopfstützen verbessern die Sicht nach hinten.

lehne geschoben werden können und damit die Sicht nach hinten nicht einschränken. Das GT-Modell hat bei der Übersichtlichkeit durch die dunkel getönten hinteren Scheiben einen gewissen Nachteil. Der Innenspiegel bietet eine gerade noch durchschnittliche Sicht nach hinten.

- + 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. 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 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.

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 Einstieghilfe (Fahrersitz auch mit praktischer und sehr sinnvoller Memory-Funktion), dennoch gestaltet sich das Besetzen der Rücksitze recht umständlich, weil man besonders als Erwachsener gewissermaßen nach hinten krabbeln muss. Von Nachteil ist auch das etwas umständliche Sitzvorklappen. Ein wenig auf verlorenem Posten scheinen die Türaufhalter zu stehen, 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: 2,0

- + 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 der Bordwand kann man schnell beim Ein- und Ausladen das Gepäck beschädigen. An der Öffnungshöhe der Heckklappe gibt es 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. Die Kofferraumbeleuchtung ist 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: 2,2

- + 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 vollständig geklapptem Sitz entsteht eine ebene Ladefläche. Für lange, sperrige Gegenstände lässt sich die Beifahrerlehne vorklappen (Bestandteil des Sitz-Pakets).
- Das Umklappen der Einzelsitze gestaltet sich etwas schwierig, da die Sitzfläche vom Kofferraum aus entriegelt werden muss und die Rücksitze mit einem Gummiband am Vordersitz zu fixieren sind. 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 mit Lederbezug kann nur in der Höhe eingestellt werden, es steht grundsätzlich zu flach. Das GT-Modell besitzt dahinter einen Drehzahlmesser, den Regen- und Lichtsensor gibt's ebenfalls gratis. 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 erhält-

lich, es ist übersichtlich und angeordnet, die gewünschten Tasten sucht man aber manchmal. Die flache Position des Radios ist etwas gewöhnungsbedürftig.

- + Schalthebel, Pedale und Zündschloss sind weitgehend einwandfrei platziert. Die Fensterheber kann man elektrisch bedienen, das Fahrerfenster besitzt eine Antippautomatik. 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 Stand- und Abblendlicht) vorhanden. Das ist nötig, weil das Lenkrad den Blick auf den linken Lenkstockhebel mit dem Lichtschalter blockiert. Allerdings fehlt eine Kühlmitteltemperaturanzeige. Ein Bediensatellit zur Radiobedienung vom Lenkrad aus ist beim GT ebenfalls Serie.
- 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 können nicht überzeugen; besonders der Hebel für die Lehneneinstellung ist wenig praktisch und der für die Höheneinstellung wirkt billig und ist schwergängig.



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

Raumangebot vorne*

Note: 2,1

Auf dem Fahrerplatz finden Personen bis zu einer Größe von 1,85 m 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, in der Länge variablen 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: 3,0

Die Federung des Twingo GT ist besonders straff ausgelegt. Das hat zur Folge, dass sich der Wagen auf der Autobahn, aber auch auf unebenen Landstraßen recht "bockig" zeigt. Die Karosserie ist in ständiger Bewegung, lange wie kurze Bodenwellen bekommen die Insassen stets mitgeteilt, das Fahrzeug neigt zum Stuckern. Kleine Unebenheiten schlagen aber nicht direkt zu den Passagieren durch. Wanken und Seitenneigung sind beim Twingo GT nicht sehr ausgeprägt.

Sitze

Note: 2,6

- + Im Twingo GT werden serienmäßig Sportsitze verbaut, die straffer ausgelegt sind und mehr Seitenhalt bieten als die Standard-Sitze. Die Sitzflächen sind aber ähnlich kurz geraten, auch die Lehnen könnten höher sein. 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 wenig Seitenhalt.

Innengeräusch

Note: 3,8

Bei städtischen Geschwindigkeiten und niedrigen Drehzahlen hält sich der Lärmpegel in akzeptablen Grenzen.

- Besonders bei Autobahntempo trägt der brummige und laute Motor zur erheblichen Geräuschkulisse bei. Gespräche zwischen den Insassen werden dann schwierig.

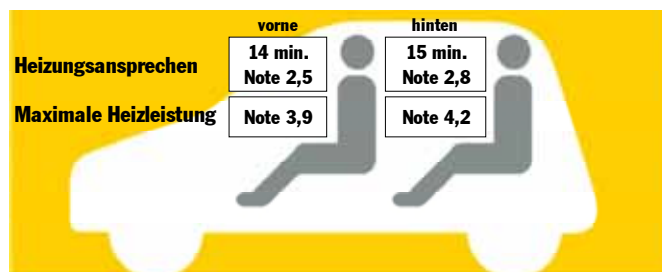
Heizung, Lüftung

Note: 2,9

(Heizungstest bei -10°C in der ADAC-Klimakammer)

Hinten braucht die Heizung etwas länger, bis sie für die Passagiere 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. Auch eine Komfort-Klimaautomatik ist zu haben.
- Hintere Ausstellfenster sind nicht lieferbar.



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

Motor/Antrieb

Note 2,4

Fahrleistungen*

Note: 1,8

- + Der Twingo GT ist mit einem 1,2 Liter Turbomotor ausgestattet, der dank seiner Leistung von 100 PS für recht flotte Fahrleistun-

gen in dem kleinen Flitzer sorgt. Allerdings geht dem Wagen auf der Autobahn ab etwa 130 km/h schneller als erwartet die Puste aus.

Laufkultur

Note: 3,0

Die Laufkultur des kleinen Vierzylindermotors ist im Großen und Ganzen zufriedenstellend; Vibrationen sind bemerkbar, bei bestimmten Drehzahlen ergeben sich deutliche Brummfrequenzen. Der Turbolader spricht sehr früh an, was sich akustisch bereits bei sehr niedrigen Drehzahlen bemerkbar macht; das wird aber nicht als störend empfunden.

Schaltung

Note: 3,3

Zwar nur mit mäßiger Präzision und nicht gerade kurzen Schaltwegen ausgestattet, ist die Schaltbox des Twingo insgesamt dennoch nicht schlecht. Bei sehr schnellen Gangwechseln hakt die Schaltung jedoch gelegentlich; das Einlegen des Rückwärtsganges kann von Geräuschen aus dem Getriebe begleitet sein.

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.

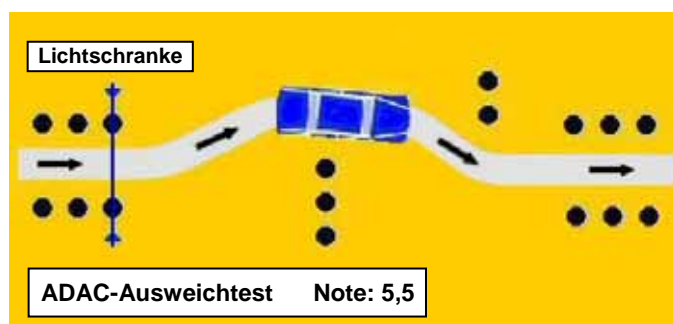
Fahreigenschaften

Note 3,0

Fahrstabilität

Note: 4,1

- + 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.
- Wegen der hohen Leistung, insbesondere beim Anfahren auf weniger griffiger Fahrbahn, drehen schnell die Antriebsräder durch; man vermisst hier eine Traktionskontrolle. Beim ADAC-Ausweichtest bricht beim Zurücklenken in die Ausfahrgasse plötzlich das Heck aus, dann schleudert der Wagen. Ein elektronisches Stabilisierungssystem, das dies verhindern könnte, ist nicht zu haben. Bedauerlich für ein neu entwickeltes Auto, insbesondere in dieser Leistungsklasse.



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 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 durchschnittlich.

- + Beim Rangieren ist der Kraftaufwand am Lenkrad angenehm gering. Die Lenkung spricht bei schnellen Ausweichmanövern gut an.
- Für einen Kleinstwagen sind 10,2 m Wendekreis kein Ruhmesblatt.

Bremse

Note: 2,1

- + Bei einer Vollbremsung aus 100 km/h bis zum Stillstand steht der Twingo im Durchschnitt nach 38,5 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 zudem 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, auch nicht beim leistungsstarken GT-Modell. 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 vorderen Kopfstützen lassen sich in der Höhe einstellen 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 Isofix-Befestigung vorhanden. Auf dem Beifahrersitz dürfen 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 Kinderrückhaltesysteme mit flach gehaltenen Aufnehmern lagestabil befestigt werden können. Der Abstand der Gurtanlenkpunkte reicht 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.

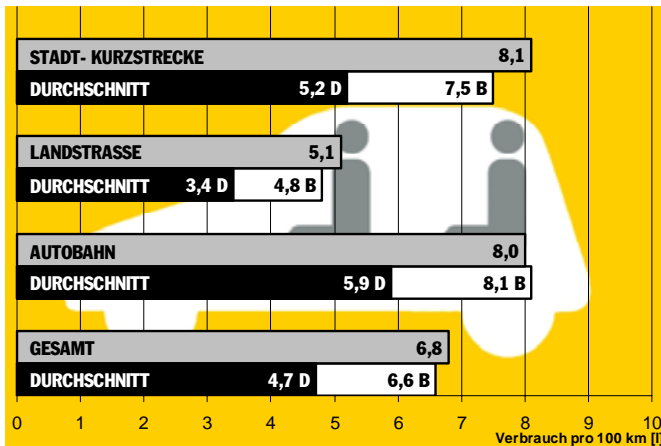
Verbrauch/Umwelt

Note 2,8

Verbrauch*

Note: 4,8

- Der Twingo GT hat einen für seine Klasse sehr hohen Kraftstoffverbrauch. Innerorts konsumiert der Kleinwagen 8,1 l/100 km, außerorts 5,1 l und auf der Autobahn 8,0 Liter Super auf 100 km. Der Durchschnittsverbrauch errechnet sich zu 6,8 l/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 4,4

Betriebskosten

Note: 4,4

- Die Kosten für den Betrieb ergeben sich hauptsächlich aus den Aufwendungen für den Kraftstoff. Da der Twingo 1.2 16V TCE GT nicht gerade sparsam mit dem teuren Superbenzin umgeht, führt das zu erhöhten Kosten und somit einer nur mäßigen Note in diesem Kapitel.

Werkstatt- und Reifenkosten

Note: 4,1

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: 3,3

Im Klassenvergleich kann dem Kleinsten von Renault auch mit der kräftigeren Motorisierung noch ein durchschnittlicher Restwertverlauf prognostiziert werden.

Kosten für Neuanschaffung

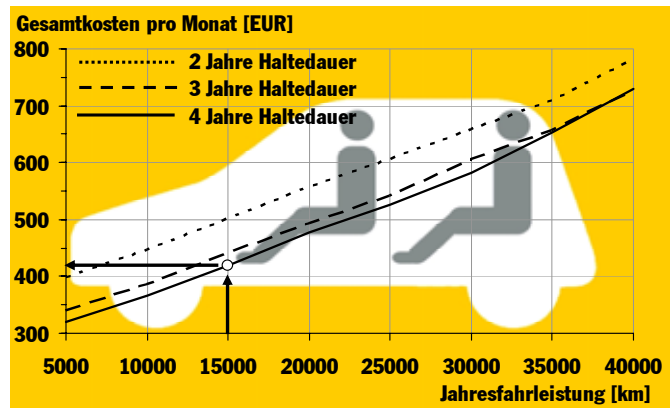
Note: 3,4

Zwar kein Schnäppchen aber noch auf akzeptablem Niveau: Die Kosten für die Neuanschaffung des Twingo 1.2 16V TCE GT.

Fixkosten

Note: 5,1

- Die ohnehin günstigere Kraftfahrzeugsteuer für Benziner ist nicht der Grund für das schlechte Abschneiden des Twingos bei den festen Kosten. Die durchgängige, für diese Klasse sehr hohen Typklasseneinstufungen, vor allem in der Vollkaskoversicherung, erfordern einen tiefen Griff in den Geldbeutel des Twingo-Besitzers.



Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Autokosten (Beispiel: 419 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-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	74 kW (100 PS)
bei	5500U/min
Maximales Drehmoment	145 Nm
bei	3000 U/min
Kraftübertragung	Frontantrieb
Getriebe	5-Gang-Schaltgetriebe
Reifengröße (Serie)	185/55R15
Reifengröße (Testwagen)	185/55R15H
Bremsen vorne/hinten	Scheibe/Trommel
Wendekreis links/rechts	10,1 m/10,3 m
Höchstgeschwindigkeit	185 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	9,8 s
Überholvorgang 60-100 km/h (2.+3. Gang)	8,6 s
Bremsweg aus 100 km/h	38,5 m
Testverbrauch Schnitt pro 100 km (Super)	6,8 l
Testverbrauch pro 100 km Stadt/Land/BAB	8,1/5,1/8,0 l
CO ₂ -Ausstoß Herstellerangabe/Test	140 g/km/ 155 g/km
Innengeräusch 130 km/h	72 dB(A)
Länge/Breite/Höhe	3602 mm/1665 mm/1470 mm
Leergewicht/Zuladung	1040 kg/370 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	210 l/530 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	350 kg/350 kg
Dachlast	60 kg
Tankinhalt	40 l
Reichweite	585 km
Allgemeine Garantie	2 Jahre
Rostgarantie	12 Jahre
ADAC-Testwerte	<i>kursiv</i>

Kosten

Monatliche Betriebskosten	123 Euro
Monatliche Werkstattkosten(geschätzt)	48 Euro
Monatliche Fixkosten	82 Euro
Monatlicher Wertverlust	166 Euro
Monatliche Gesamtkosten	419 Euro
(vierjährige Haltung, 15000 km/Jahr)	
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	16/20/18
Grundpreis	12.400 Euro

Ausstattung

Technik

ABS	Serie
Antriebsschlupf-Regelung	nicht erhältlich
Automatikgetriebe (nicht für Turbo)	nicht erhältlich
Bremsassistent	Serie
Fahrstabilitätskontrolle, elektronisch	nicht erhältlich
Regensensor (und Lichtsensor)	Serie
Reifendruckkontrolle	nicht erhältlich
Reserverad, vollwertig	Serie
Servolenkung	Serie
Tempomat	200 Euro°

Innen

Airbag, Seite vorne/hinten	Serie/nicht erhältlich
Airbag, Seite, Kopf vorne/hinten	380 Euro°
Audioanlage (Vorrüstung)	Serie
Einstiegshilfe (Dreitürer)	Serie
Fahrersitz, höhenstellbar	Serie
Fensterheber, elektrisch vorne/hinten	Serie/nicht erhältlich
Isofix-Kindersicherungssystem (auch Beifahrersitz)	Serie
Klimaanlage	1200 Euro
Klimaautomatik (nur im Paket)	1900 Euro°
Lenkrad, höhenstellbar	Serie
Rücksitzlehne und -bank umklappbar (längs verschiebbar)	Serie
Zentralverriegelung (mit Fernbedienung)	Serie

Außen

Außenspiegel, elektrisch einstellbar	Serie
Leichtmetallfelgen (15 Zoll)	Serie
Nebelscheinwerfer	Serie
Schiebe-Hubdach (Panorama, elektrisch)	850 Euro
°im Testwagen vorhanden	

Testzeugnis

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

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 November 2007