

Renault Twingo 1.5 dCi Dynamique

Dreitüriger Kleinwagen mit Schrägheck (47 kW / 64 PS)

ADAC Testergebnis

Note 2,7

Der Renault Twingo mit Dieselmotor erreicht beim Verbrauch keine neuen Bestmarken, zeigt sich beim Fahren aber weniger ohrenbetäubend als der Einstiegsbenziner. Überzeugen können seine guten Fahrleistungen. Weniger schön ist dagegen, dass ein Partikelfilter nicht einmal gegen Aufpreis angeboten wird. Was man beim Fahren an Kraftstoffkosten sparen kann, nehmen sich die Versicherer wieder - sehr ungünstige Einstufungen sind die Ursache. Manches praktische Detail hat der neue vom Vorgänger geerbt, z.B. die verschiebbare Rückbank. Weggefallen sind allerdings die hinteren Ausstellfenster und das legendäre große Stoffdach - jetzt gibt es nur noch ein Glasdach als teure Luxusvariante. ESP kann man selbst gegen Aufpreis nicht haben. Der neue Twingo ist klein und praktisch für die Stadt, wirkliche Fortschritte gegenüber dem Vorgänger sind außer dem Dieselmotor aber nicht erkennbar. 12.400 Euro sind trotz der guten Ausstattung ein recht hoher Preis - damit ist die Dieseldiagnose nicht so schnell rentabel. **Karosserievarianten:** keine. **Konkurrenten:** u.a. Citroen C1, Fiat 500 und Panda, Ford Ka, Peugeot 107, Toyota Aygo, VW Fox.

- + **gutes Raumangebot vorn**
- + **variable Sitzbank hinten**
- + **ordentlicher Kofferraum**
- + **gute Fahrleistungen**
- + **kultivierter Motor**
- **eher teuer in der Anschaffung**
- **sehr hohe Fixkosten**
- **teilweise bockige Federung**
- **kein ESP lieferbar**
- **kein Partikelfilter lieferbar**



Karosserie/Kofferraum

Note 2,6

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 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. An den Seiten schützen unlackierte durchgehende Seitenleisten die Karosseriefanken vor fremden Autotüren.
- 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 ge-

schont 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 Werkstattsa-



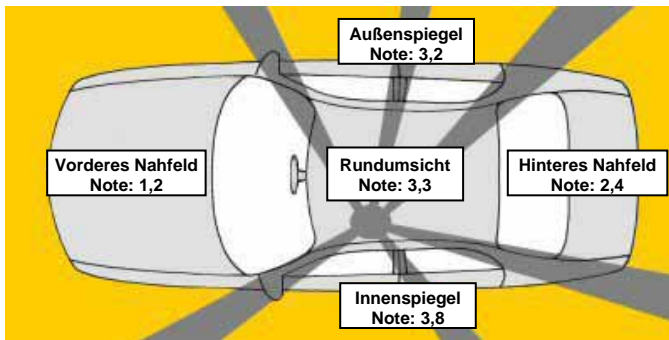
Die versenkbaren Kopfstützen verbessern die Sicht nach hinten.

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. Der linke Außenspiegel verfügt zwar über einen gewölbten Bereich am Außenrand, der auf einfache Weise dem Fahrer einen Blick in den "Toten Winkel" ermöglicht - dieser ist aber zu schmal; auf der Beifahrerseite fehlt eine solche optische Hilfe ganz.



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: 2,8

- + 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 umständlich, weil man besonders als Erwachsener praktisch nach hinten krabbeln muss. Von Nachteil ist auch das umständliche Sitzvorklappen. Ein wenig auf verlorenem Posten scheinen die Türbremsen, sie können die langen und verhältnismäßig schweren Türen an Steigungen kaum offen 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 guten Wert. Klappt man die Rückbank um, stehen großzügige 530 l zur Verfügung (gemessen bis Fensterunterkante).

Kofferraum-Zugänglichkeit

Note: 3,2

Der Kofferraum lässt sich zufriedenstellend nutzen, es stört aber 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. Eine kleine Leuchte bringt bei Dunkelheit etwas Licht in den Kofferraum.
- Am abstehenden Schlosshaken an der Bordwand kann man schnell beim Ein- und Ausladen das Gepäck beschädigen. Die Ladekante ist lackiert und ansonsten ungeschützt - schnell hat man vom Blech den Lack abgekratzt, Rost ist dann nur noch eine Frage der Zeit. 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.



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: 1,9

- + In der Ausstattungsvariante Dynamique besteht die Rückbank gegen Aufpreis aus zwei separat verschieb- und umklappbaren Einzelsitzen. Dadurch lässt sich der Gepäck- und Innenraum sehr variabel nutzen. Die Sitze können einfach verschoben werden, nur das Umklappen ist etwas umständlich, da die Vordersitze relativ weit nach vorn geschoben sein müssen, um die Sitzfläche hochklappen zu können.
- Für kleine Utensilien fehlen Ablagefächer oder -netze im Kofferraum.

Innenraum

Note 2,6

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 grundsätzlich etwas zu flach. Die Scheibenwischer verfügen über zwei Wischgeschwindigkeiten, der Takt der Intervallfunktion kann reguliert werden. 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 im Bereich der Heizungsregler und ist sehr klein

sowie unbeleuchtet und damit nachts schwer zu finden. Die Sitzeinsteller sind ebenso nicht optimal angeordnet, besonders die Hebel für die Lehnen- und die Sitzhöhereinstellung sind wenig praktisch

- + Schalthebel, Pedale und Zündschloss sind weitgehend einwandfrei platziert. Die Fensterheber vorn kann man elektrisch bedienen, sie müssen aber ohne Aufwärtsautomatik auskommen. Die Außenspiegel lassen sich elektrisch einstellen, sie sind aber nicht elektrisch beheizbar. Praktische Ablagen gibt es vorne wie hinten zahlreich, manche reichen auch für kleine Flaschen. Kontroll- und Warnleuchten sind für fast alle Funktionen, sogar 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. 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.



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 relativ bequem Platz.

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

Raumangebot hinten*

Note: 2,5

- + Auch hinten bietet der Twingo eine für die Kleinwagenklasse üppige Innenbreite, zwei Personen haben genug Platz. Personen mit über 1,80 m Körpergröße finden auf den Rücksitzen ausreichend Kopf- und Beinfreiheit, wenn man die verschiebbaren Rücksitze ganz nach hinten rückt - für ein so kleines Auto ein ansehnlicher Wert.

Komfort

Note 2,8

Federung

Note: 2,8

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 oft in Bewegung, lange wie kurze Bodenwellen bekommen die Insassen meistens 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 etwa 1.055 kg und beladen mit 1.420 kg.

Sitze

Note: 2,5

- + Der Fahrersitz lässt durch die Höheneinstellung unterschiedlichen Personengrößen anpassen. Die Lehnen der Vordersitze sind zufriedenstellend hoch und bieten dem Rücken recht guten Halt. Die Sitzflächen vorn sind zwar etwas kurz, insgesamt ergibt sich aber ein angenehmer Sitzkomfort, wenn die Fahrtstrecken nicht zu lang sind. Auch auf den zwei Plätzen im Fond sitzt man nicht schlecht, die Lehnen sind ausreichend hoch und bieten zusammen mit der leicht konturierten Sitzfläche sogar einen Ansatz von Seitenhalt.
- Der Beifahrersitz muss ohne eine Höheneinstellung auskommen. Vorne wie hinten fehlen Haltegriffe am Dachhimmel.

Innengeräusch

Note: 2,4

- + Deutlich leiser als der Einstiegs-Benziner geht der 1,5-l-Dieselmotor zu Werke, was sich sowohl in den Messwerten als auch im subjektiven Empfinden der Insassen widerspiegelt. Der Motor bleibt angenehm im Hintergrund, hauptsächlich die Windgeräusche werden bei höheren Geschwindigkeiten dominant.

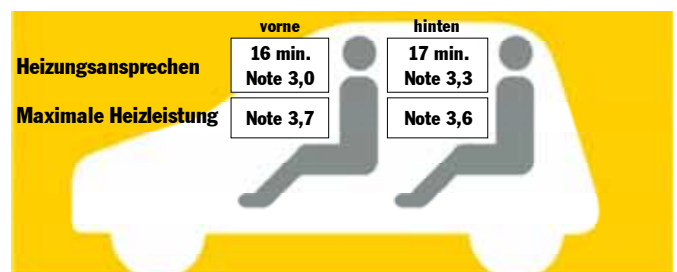
Heizung, Lüftung

Note: 3,3

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

Typisch für ein Auto mit sparsamem Dieselmotor spricht die Heizung verzögert an und braucht dann auch eine ganze Weile, bis sie den Innenraum auf angenehme Temperaturen erwärmt. Im vorderen Bereich gelingt das etwas besser, die Insassen hinten müssen länger frieren.

- + Gegen Aufpreis gibt es eine wirksame Klimaanlage, die auch an heißen Tagen für angenehme Temperaturen im Innenraum sorgt.
- Hinten sind keine Ausstellfenster erhältlich.



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

Motor/Antrieb

Note 2,2

Fahrleistungen*

Note: 1,9

- + Mit seinen 64 PS legt sich der kleine Dieselmotor ordentlich ins Zeug und verhilft dem Twingo zu guten Fahrleistungen. Ein Über-

holvorgang ist recht schnell erledigt, die guten Elastizitätswerte machen ein schaltfaules Fahren möglich.

Laufkultur

Note: 2,0

- + Die Laufkultur des kleinen Vierzylindermotors ist im Großen und Ganzen gut; Vibrationen sind wenig bemerkbar, nur unter 1.500 U/min sind dem Dieselmotor etwas zu wenig.

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 sehr flott unterwegs sein und braucht auch auf Autobahnsteigungen nicht zurückschalten. Die gewählten Übersetzungen nutzen das besonders bei niedrigen und mittleren Drehzahlen hohe Drehmoment gekonnt.

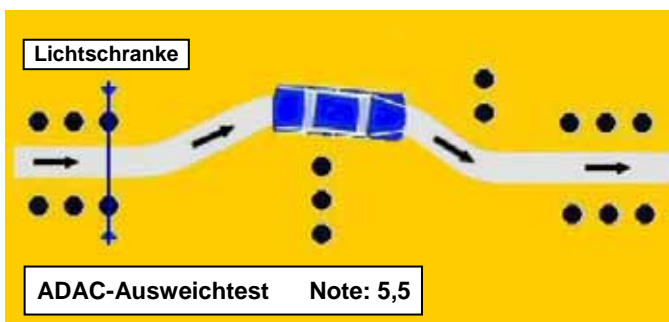
Fahreigenschaften

Note 3,0

Fahrstabilität

Note: 4,2

- + 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. Eine Traktionskontrolle gibt es nicht; die wäre aber angesichts des drehmomentstarken Turbodiesels durchaus nützlich - schon bei feuchter Straße und beherztem Anfahren drehen die Vorderräder durch, besonders auf Schnee und Eis braucht man viel Gefühl am Gaspedal.
- Schluss mit lustig ist 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.



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: 2,3

- + 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 39,5 m (Mittel aus zehn Vollbremsungen, halbe Zuladung, Serienreifen). Die Bremse zeigt auch bei hoher Beanspruchung nur wenig Nachlassen in der Wirkung. Spontanes Ansprechen und gute Dosierbarkeit zeichnen sie darüber hinaus aus.

Sicherheit

Note 3,1

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: 2,5

- + Beim Crashtest nach EuroNCAP-Norm erreicht der neue Twingo vier von fünf möglichen Sternen. Die Kopfstützen vorn bieten 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.

Kindersicherheit

Note: 2,1

- Isofixbefestigungen 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 Kinderrückhaltesysteme mit hohem Gurtbedarf aus. Die Gurtschlösser sind kurz genug, so dass ebenso 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 nach EuroNCAP-Norm erreicht der neue Twingo zwei von vier möglichen Sternen. Es befinden sich keine harten Bauteile direkt unter der Motorhaube.

Verbrauch/Umwelt

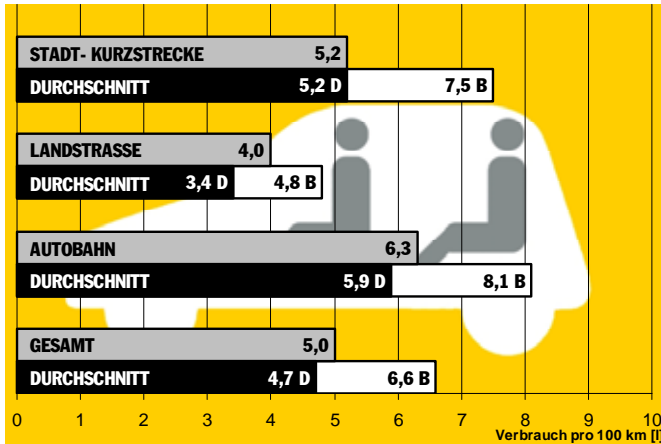
Note 2,6

Verbrauch*

Note: 3,2

Mit seinem Durchschnittsverbrauch von 5,0 l Diesel pro 100 km erreicht der Twingo dCi nur ein zufriedenstellendes Ergebnis. Außerorts wurde ein Wert von 4,0 l/100 km ermittelt.

- + Gut ist der Verbrauch innerorts, er beträgt 5,2 l alle 100 km.
- Zuviel vom teuren Kraftstoff gönnt sich der kleine Diesel mit 6,3 l/100 km auf der Autobahn.



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

Abgas

Note: 1,9

- + Die Schadstoffanteile im Abgas sind noch gering.
- Es ist kein Dieselpartikelfilter vom Werk aus lieferbar - für ein Stadtauto nicht mehr zeitgemäß.

Wirtschaftlichkeit*

Note 3,2

Betriebskosten

Note: 1,3

- + Dank akzeptablem Verbrauch von weniger teurem Dieseldieselkraftstoff halten sich die Betriebskosten in Grenzen - sie resultieren hauptsächlich aus den Ausgaben fürs Tanken.

Werkstatt- und Reifenkosten

Note: 3,4

Für die Beurteilung liegen uns vom Hersteller noch keine Daten

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	5,0D
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

vor - die Werkstattkosten sind deshalb geschätzt.

- + Renault gewährt eine zweijährige Herstellergarantie ohne Kilometerbegrenzung.

Wertstabilität

Note: 2,7

Dem Twingo mit dem 1,5 Liter Dieselmotor kann ein zufriedenstellender Restwertverlauf prognostiziert werden. Ein Rußpartikelfilter würde den Wiederverkauf sicherlich verbessern.

Kosten für Neuanschaffung

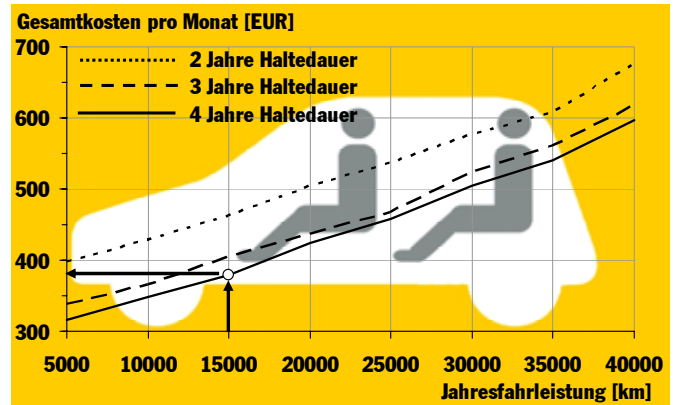
Note: 3,4

Der Grundpreis von 12.400 Euro für das getestete Modell ist trotz guter Ausstattung relativ üppig für einen Kleinwagen. So kann der Twingo bei den Anschaffungskosten nur eine gerade noch befriedigende Note erreichen.

Fixkosten

Note: 5,5

- Extrem teuer wird es beim Unterhalt: Spart der Twingo dCi noch bei den Betriebskosten, schlagen die Festkosten voll durch. Sehr hohe Einstufungen für Haftpflicht-, Voll- und Teilkaskoversicherung machen den kleinen Diesel-Stadtflietler eher nur für Vielfahrer mit hohem Schadenfreiheitsrabatt bei der Versicherung rentabel.



Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Autokosten (Beispiel: 378 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 4 Jahren Haltedauer).

Daten und Messwerte

4-Zylinder Diesel	Schadstoffklasse Euro4, 5L
Hubraum	1461 ccm
Leistung	47 kW (64 PS)
bei	3750U/min
Maximales Drehmoment	160 Nm
bei	1900 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	164 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	14,9 s
Überholvorgang 60-100 km/h (2.+3. Gang)	9,4 s
Bremsweg aus 100 km/h	39,5 m
Testverbrauch Schnitt pro 100 km (Diesel)	5,0 l
Testverbrauch pro 100 km Stadt/Land/BAB	5,2/4,0/6,3 l
CO ₂ -Ausstoß Herstellerangabe/Test	113 g/km/ 127 g/km
Innengeräusch 130 km/h	68 dB(A)
Länge/Breite/Höhe	3602 mm/1665 mm/1470 mm
Leergewicht/Zuladung	1090 kg/330 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	210 l/530 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	350 kg/350 kg
Dachlast	60 kg
Tankinhalt	40 l
Reichweite	800 km
Allgemeine Garantie	2 Jahre
Rostgarantie	12 Jahre

ADAC-Testwerte *kursiv*

Kosten

Monatliche Betriebskosten	85 Euro
Monatliche Werkstattkosten(geschätzt)	44 Euro
Monatliche Fixkosten	88 Euro
Monatlicher Wertverlust	161 Euro
Monatliche Gesamtkosten	378 Euro
(vierjährige Haltung, 15000 km/Jahr)	
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	18/19/19
Grundpreis	12.400 Euro

Ausstattung

Technik

ABS	Serie
Antriebsschlupf-Regelung	nicht erhältlich
Automatikgetriebe	nicht erhältlich
Bremsassistent	Serie
Fahrstabilitätskontrolle, elektronisch	nicht erhältlich
Regensensor	200 Euro
Reifendruckkontrolle	nicht erhältlich
Reserverad, vollwertig	Serie
Servolenkung	Serie
Tempomat	200 Euro

Innen

Airbag, Seite vorne	Serie
Airbag, Seite, Kopf vorne/hinten	380 Euro
Audioanlage	460 Euro°
Ausstellfenster hinten	nicht erhältlich
Fahrersitz, höhen-/neigungseinstellbar	Serie
Fensterheber, elektrisch vorne	Serie
Isofix-Kindersicherungssystem	Serie
Klimaanlage/-automatik	1200 Euro°/1600 Euro
Lenkrad, höhen-/längeinstellbar	Serie/nicht erhältlich
Rücksitzlehne und -bank umklappbar (geteilt, Einzelsitze)	300 Euro°
Skisack/Durchladelupe	nicht erhältlich
Zentralverriegelung	Serie

Außen

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

°im Testwagen vorhanden

Testzeugnis

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

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 November 2007