



## Renault Twingo 1.2 LEV 16V 75 Night & Day

Dreitüriger Kleinwagen mit Schrägheck  
(55 kW / 75 PS)

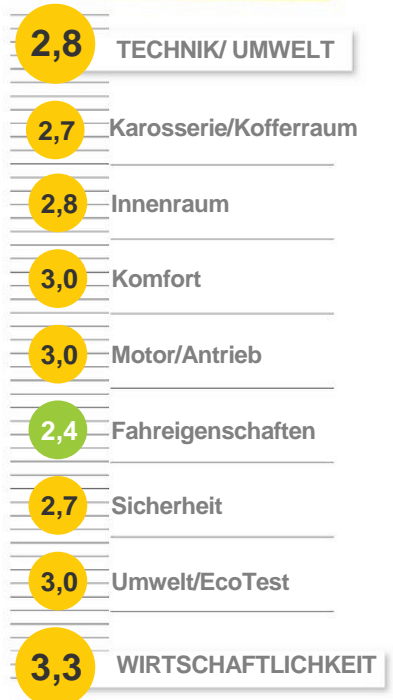
**A**uch die zweite Generation des Twingo ist ein sehr beliebter Kleinwagen. Die Basisversion hat zwar mit knapp 10.000 Euro einen günstigen Einstandspreis, dafür gibt's aber nicht allzu viel Auto. Die hier getestete Ausstattungsvariante schlägt schon mit 12.290 Euro zu Buche, hier sind zumindest Front- und Seitenairbags serienmäßig verbaut. Durchgehende Kopfairbags und ESP gibt es gegen Aufpreis. Dass man für Sicherheit bezahlen muss, ist nicht mehr zeitgemäß. Gegen Aufpreis sind anstatt der durchgehenden Rückbank zwei verschiebbare Einzelsitze erhältlich. Leider enttäuscht der kleine Franzose mit einem hohen Verbrauch und teils mäßigem Komfort. **Karosserievarianten:** keine. **Konkurrenten:** u.a.: Toyota Aygo, Fiat Panda, Kia Picanto, VW Fox, Peugeot 107.

**+** geräumiger Kofferraum, variable Einzelsitze hinten (Aufpreis), sicheres Fahrverhalten, günstige Werkstatt- und Reifenkosten

**-** lautes Innengeräusch, brummiger Motor, ESP nur gegen Aufpreis, hoher Verbrauch, großer Wendekreis



### ADAC-URTEIL



Bei der Verarbeitungsqualität der Karosserie liefern die Renault-Werker insgesamt eine zufriedenstellende Arbeit ab, lediglich im Detail gibt es ein paar Schwächen. Spaltmaße, die Passgenauigkeit der Kunststoffteile und die Sauberkeit der Schweißpunkte könnten noch verbessert werden. Die Kunststoffe im Innenraum sind wenig hochwertig, es dominieren kratzempfindlicher Kunststoff und billig wirkende Lederimitate. Im Kofferraum sind die lackierten Blechpartien nur spärlich verkleidet. Die Innenverkleidungen sind wenig passgenau und unsauber ausgeschnitten. 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.

- ⊕ Es steht ein vollwertiges Ersatzrad im Kofferraum zur Verfügung. Die maximale Zuladung beträgt 370 kg.
- ⊖ Die lackierten Front- und Heckstoßfänger müssen ohne schützende Kunststoffeinlagen 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 und der Unterboden zerklüftet, 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.

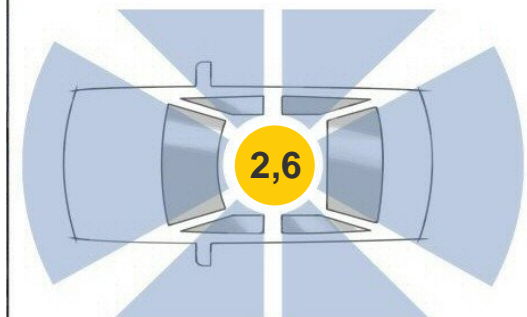
Die Rundumsicht im Twingo ist insgesamt durchschnittlich, wobei die hinteren Kopfstützen ganz nach unten auf die Rücksitzlehne geschoben werden können und damit die Sicht nach hinten nicht einschränken.

- ⊕ 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, was dem Fahrer einen Blick in den "Toten Winkel" ermöglicht.
- ⊖ Die Rücksicht im Innenspiegel kann nicht überzeugen. Eine Einparkhilfe gibt es nicht.

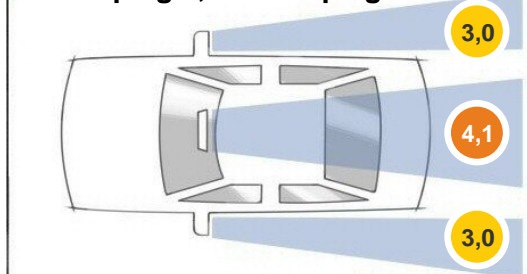


Die versenkbaren Kopfstützen verbessern die Sicht nach hinten.

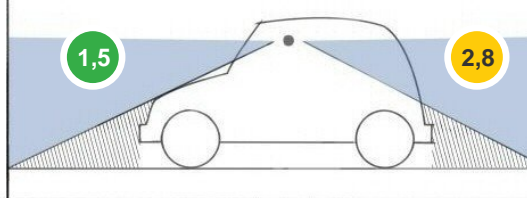
#### Rundumsicht



#### Innenspiegel, Außenspiegel



#### Vorderes und hinteres Nahfeld



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.

**3,0**

## Ein-/Ausstieg

- +** 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 und schmale Schweller erleichtert das Ein- und Aussteigen vorn, zudem sind die Türausschnitte bei ganz geöffneten Türen sehr großzügig bemessen.
- Zwar verfügen die Vordersitze über eine Einstieghilfe, dennoch gestaltet sich das Entern der Rücksitze recht umständlich, weil man besonders als Erwachsener förmlich nach hinten krabbeln muss. Von Nachteil ist auch das etwas umständliche Sitzvorklappen. In vorderer Stellung werden die Sitze nicht verriegelt. 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. Haltegriffe am Dachhimmel gibt es nicht. Die äußeren Türgriffe sind unpraktisch, zudem klemmt man sich leicht die Finger ein.

**1,7**

## Kofferraum-Volumen\*

- +** 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).



**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.**

**3,0**

## Kofferraum-Zugänglichkeit

- +** 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 am Heckblech 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 1,83 m bei Unachtsamkeit den Kopf am abstehenden Schloss stoßen. Zusätzlich stellen die äußeren Ecken der Heckklappe eine Verletzungsgefahr dar. Die Ladekante ist mit fast 70 cm recht hoch über der Straße, innen stört sie mit immerhin 24 cm. Die Kofferraumbeleuchtung ist zu schwach. Die Hutablage zeigt sich unpraktisch, egal ob sie oberhalb des Gepäckraums eingesteckt oder an der Heckklappe eingeklipst wird.

**2,9**

## Kofferraum-Variabilität

- +** Gegen Aufpreis ist die zweite Sitzreihe mit zwei Einzelsitzen erhältlich, die 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 und die Rücksitze mit einem Gummiband am Vordersitz fixiert werden müssen. Für kleine Utensilien fehlen Ablagefächer oder ein Gepäcknetz.

---

## 2,8 INNENRAUM

### 3,3 Bedienung

Insgesamt bedarf der Twingo keiner aufwändigen Eingewöhnung, die meisten Funktionen sind verständlich bedienbar. Das Lenkrad kann nur in der Höhe eingestellt werden, es steht grundsätzlich etwas zu flach. Die Bedienbarkeit von Heizung und Lüftung ist nicht optimal, weil die Schalter vor allem bei Dunkelheit nicht gut ablesbar sind, 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. Die flache Position des Radios ist etwas gewöhnungsbedürftig, es kann über einen Satelliten am Lenkrad fernbedient werden.



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

**+** Schalthebel und Zündschloss sind 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. 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. Der Hebel für die Umluftschtung ist schwergängig und etwas fummelig zu bedienen. Eine automatische Umstellung auf Frischluft gibt es nicht, was einer vorzeitigen Ermüdung der Insassen vorbeugen könnte. 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. Auch die Bedienelemente am Dachhimmel werden nachts nicht beleuchtet. 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 Lehneneinstellung ist wenig praktisch. Um die Höhe zu variieren, muss der Sitz entlastet werden, was während der Fahrt kaum möglich ist. Offene Türen und Klappen werden dem Fahrer nicht signalisiert. Voll geöffnete Türen können von den angeschnallten Insassen kaum erreicht werden.

---

### 2,1 Raumangebot vorne\*

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

**+** Für die Passagiere des Twingo steht vorn eine großzügige Innenbreite und Kopffreiheit zur Verfügung. So ergibt sich ein insgesamt angenehmes Raumgefühl.

---

### 3,2 Raumangebot hinten\*

**+** Auch hinten bietet der Twingo eine für die Kleinwagenklasse üppige Innenbreite, zwei Personen haben genug Platz.

⊖ Auf den beiden im Testwagen vorhandenen, längsverstellbaren Einzelsitzen im Fond haben Personen bis 1,79 m genügend Kopffreiheit, die Beinfreiheit würde größere Passagiere erlauben (Vordersitze auf 1,85 m große Personen eingestellt).

---

## 3,0 Innenraum-Variabilität

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



Auf den hinteren Sitzplätzen finden Personen bis 1,79 m Körpergröße ausreichend Platz vor.

---

## 3,0 KOMFORT

---

### 2,9 Federung

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, kurze Bodenwellen bekommen die Insassen stets mitgeteilt. Die Karosserie wippt ununterbrochen nervös zwischen den beiden Achsen hin und her. Kleine Unebenheiten schlagen aber nicht direkt zu den Passagieren durch.

⊕ Lange Wellen steckt der kleine Franzose gut weg, die Stuckerneigung ist gering. Bei schnellen Richtungsänderungen wankt die Karosserie kaum. Beladen federt der Twingo merklich weicher.

---

### 2,9 Sitze

Die eher weich gefederten Vordersitze bieten einen zufriedenstellenden Komfort. Die Sitzflächen sind kurz geraten, 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, große Personen sitzen aber trotzdem tendenziell zu hoch im Fahrzeug. Die Einzelsitze hinten sind sowohl längs als auch in der Lehnenneigung einstellbar.

⊖ Der Beifahrersitz ist in der Höhe nicht einstellbar. Die Rücksitze sind zwar passabel gepolstert, bieten aber praktisch keinen Seitenhalt.

---

### 4,2 Innengeräusch

Der Motor ist in jedem Betriebszustand stets deutlich präsent. Auch Windgeräusche werden von den Insassen großzügig wahr genommen.

⊖ Bei 130 km/h beträgt der gemessene Innenraumpegel 75 dB(A). Das ist auch bei einem günstigen Kleinwagen zu viel. Alles in allem wirkt der Twingo zu wenig schallisoliert. Geräusche von den Reifen und sogar vom Spritzwasser in den Radkästen dringen deutlich in den Innenraum.

### 3,0 Klimatisierung

(Heizungstest bei -10°C in der ADAC-Klimakammer)  
Das Ansprechen der Heizung und die maximale Heizwirkung gehen in Ordnung. Vorn vergehen 14, hinten 15 Minuten, bis eine Raumtemperatur von 22° C erreicht ist.

⊖ Temperatur und Luftverteilung können nur für Fahrer und Beifahrer gemeinsam vorgenommen werden. Zudem hat man bei der Luftverteilung nur die Möglichkeit, zwischen vorgegebenen Kombinationen zu wählen.

### 3,0 MOTOR/ANTRIEB

#### 3,0 Fahrleistungen\*

Werden die Gänge ausgedreht, kann man recht ordentliche Beschleunigungswerte erreichen. In der Elastizität bewirkt das kleine 1,2 l-16V-Triebwerk keine Wunder, die Fahrleistungen sind aber akzeptabel. Den Sprint von 60 auf 100 km/h absolviert er in 9,1 Sekunden.

#### 2,8 Laufkultur

Die Laufkultur des kleinen Vierzylindermotors ist im Großen und Ganzen zufriedenstellend; Vibrationen sind wenig bemerkbar, bei voller Leistungsabforderung brummt er aber in jedem Drehzahlbereich. Am Ende des Drehzahlbandes beginnt er zu dröhnen.

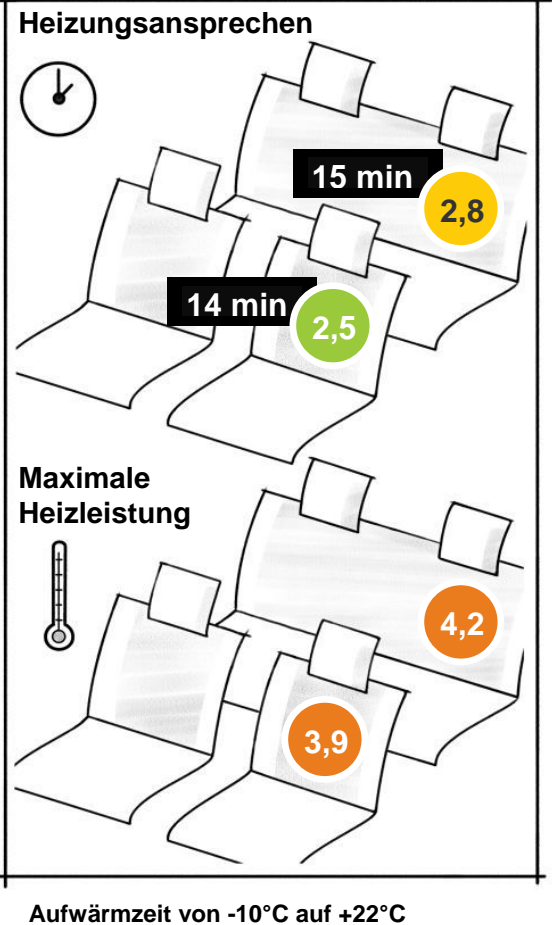
### 3,3 Schaltung

Dem Twingo-Getriebe fehlt es an Präzision. Es ist schwergängig und beim Einrasten der Gänge vermisst man eine eindeutige Rückmeldung an den Fahrer. Die mögliche Schaltgeschwindigkeit ist nur durchschnittlich, zu oft trifft man die richtige Schaltgasse nicht auf Anhieb.

⊖ Bei schnellem Einlegen des Rückwärtsganges kracht es im Getriebe.

### 2,6 Getriebeabstufung

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. Der fünfte Gang dient aber eher dazu, die Geschwindigkeit zu halten, zum Beschleunigen empfiehlt es sich, herunter zu schalten. Im größten Gang dreht der Motor bei 130 km/h mit 3.300 Umdrehungen.



## 2,4 FAHREIGENSCHAFTEN

### 1,7 Fahrstabilität

⊕ 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. Durch das optionale ESP gibt der Twingo beim ADAC Ausweichtest ein sehr gutes Bild ab. Er zeigt sich fast neutral und sehr agil und ist in jeder Phase des Parcours einwandfrei beherrschbar. In Verbindung mit ESP ist auch eine Traktionskontrolle an Bord, die den Fahrer bei weniger griffigem Untergrund unterstützt. Auch bei plötzlichen Ausweichmanövern greift ESP beherzt und effektiv ein.

### 2,0 Kurvenverhalten

⊕ 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.

### 3,2 Lenkung\*

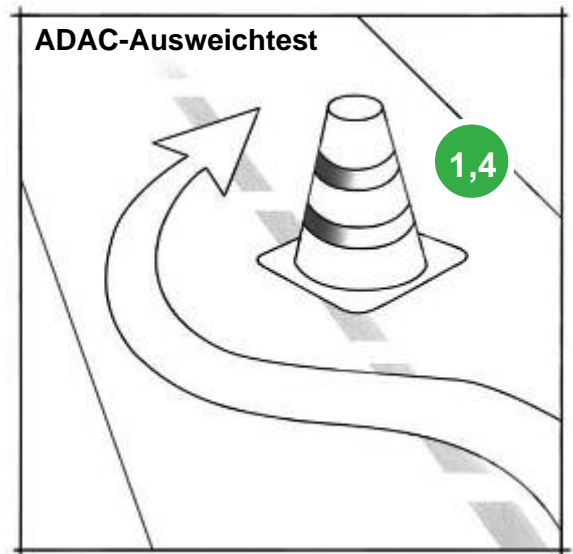
Die Präzision der Lenkung ist nur zufriedenstellend, vor allem der vom Fahrer wahrgenommene Kontakt zur Fahrbahn lässt zu wünschen übrig. Um die Mittellage spricht sie nur verzögert an, der Mittelpunkt ist nicht sauber definiert. Die Übersetzung der Lenkung ist durchschnittlich.

- ⊕ Beim Rangieren ist der Kraftaufwand am Lenkrad angenehm gering.
- ⊖ Für einen Kleinwagen sind 10,3 m Wendekreis kein Ruhmesblatt.

### 2,9 Bremse

Bei einer Vollbremsung aus 100 km/h bis zum Stillstand steht der Twingo im Durchschnitt nach 39 m (Mittel aus zehn Vollbremsungen, halbe Zuladung, Reifen Continental Premium Contact 2 der Dimension 175/65 R14 82T).

⊕ 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 Bremsassistenten unterstützt.



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.

---

## 2,7 SICHERHEIT

---

### 3,6 Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

Serienmäßig ist zwar der Bremsassistent vorhanden, für ESP muss aber Aufpreis bezahlt werden. Dies ist nicht mehr zeitgemäß. Bei einer Gefahrenbremsung wird automatisch die Warnblinkanlage aktiviert.

---

### 2,5 Passive Sicherheit - Insassen

Beim EuroNCAP-Front- und Seitencrash erreicht der Wagen vier von fünf möglichen Sternen. Dabei zeigt er besonders beim Seitencrash seine Stärken. Durchgehende Kopfairbags gibt es gegen Aufpreis. 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 vorn 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. Für Verbandskasten und Warndreieck gibt es keine sinnvolle Unterbringungsmöglichkeit.

---

### 1,6 Kindersicherheit

+ Bei den beiden aufpreispflichtigen Einzelsitzen hinten ist wie auch auf dem Beifahrersitz eine Isofix-Befestigung inklusive Ankerhaken 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.

---

### 3,9 Fußgängerschutz

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



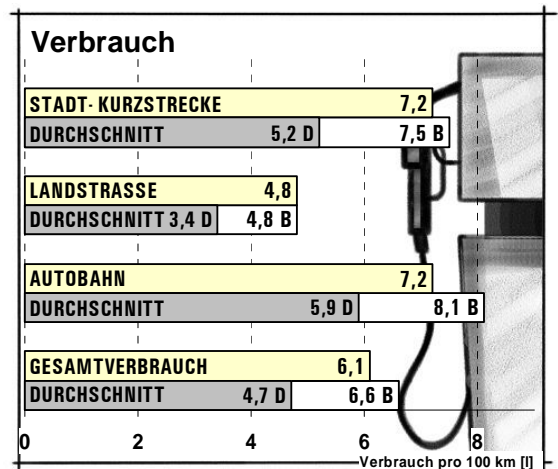
## 3,0 UMWELT/ECOTEST

### 4,5 Verbrauch/CO2\*

– Mit 7,2 l Super pro 100 km ist der Verbrauch des 1,2 l 16V innerorts recht hoch. Außerorts beträgt der Spritkonsum 4,8 l und auf der Autobahn 7,2 l/100 km. So ergibt sich ein für einen Kleinwagen vergleichsweise hoher Durchschnittsverbrauch von 6,1 l Super pro 100 km. Im ADAC EcoTest erhält er dafür nur 15 Punkte

### 1,4 Schadstoffe

+ Die Schadstoffanteile im Abgas sind, erwartungsgemäß für einen modernen Benziner, sehr gering. Im ADAC EcoTest erhält er 46 Punkte, was zusammen mit der CO2-Wertung zu insgesamt 61 Punkten und somit drei Sternen führt.



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

## 3,3 WIRTSCHAFTLICHKEIT

### 5,5 Betriebskosten\*

– Zum nicht gerade günstigen Verbrauch des Twingo 1.2 16V gesellen sich auch noch die teureren Preise für den Superkraftstoff, welche die Ausgaben fürs Tanken in immense Höhen treiben.

### 2,0 Werkstatt- / Reifenkosten\*

Der Twingo muss spätestens nach 30.000 km oder alle 24 Monate zur Wartung in die Werkstatt. Das lange Intervall verspricht relativ lange Inspektionsabstände und somit weniger Werkstattaufenthalte. Der Zahnriemen muss nach 120.000 km oder spätestens nach fünf Jahren gewechselt werden.

+ Renault spendiert dem Twingo nach eigenen Angaben langlebige Verschleißteile und gewährt generell eine zweijährige Herstellergarantie ohne Kilometerbegrenzung.

– Die Werkstattstundenpreise sind teuer und verhindern eine noch bessere Benotung.

### 2,5 Wertstabilität\*

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

### 3,0 Kosten für Anschaffung\*

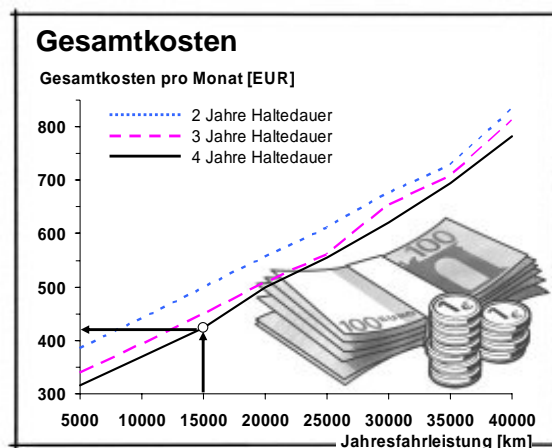
Nicht billig - nicht teuer: Die Note für die Anschaffungskosten liegt im Klassendurchschnitt. In Grundausstattung werden für den Twingo Night & Day 12.290 € fällig. Dass dann aber noch kein ESP an Bord ist, kann nicht toleriert werden.

### 3,6 Fixkosten\*

Den höheren Betriebskosten stehen beim Benziner niedrigere fixe Ausgaben für die Steuer gegenüber. Hierfür müssen jährlich nur 24 Euro bezahlt werden. Die teuren Versicherungsklassen drücken allerdings die Fixkosten wieder nach unten.

### 3,4 Monatliche Gesamtkosten\*

Bei den monatlichen Gesamtkosten liegt der Twingo nur im Mittelfeld. Werkstatt- und Reifenkosten sind zwar günstig, der niedrige prozentuale Wertverlust wird aber durch den durchschnittlichen Kaufpreis relativiert. Zu sehr teuren Betriebskosten gesellen sich durchschnittliche Fixkosten.



Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Kosten (Beispiel: 423 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 4 Jahren Haltedauer).

## DIE MOTORVARIANTEN

in der preisgünstigsten Modellversion

TYP	1.2 LEV 16V 75	TCe 100	1.6 16V 130	dCi 75 FAP	dCi 85 FAP
Aufbau/Türen	SR/3	SR/3	SR/3	SR/3	SR/3
Zylinder/Hubraum [ccm]	4/1149	4/1149	4/1598	4/1461	4/1461
Leistung [kW(PS)]	55(75)	75(102)	98(133)	55(75)	63(86)
Max. Drehmoment[Nm] bei U/min	107/4250	155/3500	160/4400	180/1750	200/1750
0-100 km/h[s]	12,0	9,8	8,7	13,5	11,2
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	169	185	201	170	185
ADAC-Verbrauch pro 100 km [l]	6,1 S	6,7 S	7,7 S	4,2 D	4,2 D
CO2 [g/km]	119	132	155	94	94
Versicherungsklassen KH/VK/TK	14/17/16	14/18/19	14/23/19	18/21/20	18/21/20
Steuer pro Jahr [Euro]	24	48	102	142	142
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	406	454	509	411	428
Preis [Euro]	9.990	13.990	14.990	11.990	15.590

#### Aufbau

ST = Stufenheck  
 SR = Schrägheck  
 CP = Coupe  
 C = 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  
 FG = Flüssiggas  
 G = Erdgas

## DATEN UND MESSWERTE

4-Zylinder Otto	Schadstoffklasse Euro5
Hubraum	1149 ccm
Leistung	55 kW (75 PS)
bei	5500 U/min
Maximales Drehmoment	107 Nm
bei	4250 U/min
Kraftübertragung	Frontantrieb
Getriebe	5-Gang-Schaltgetriebe
Reifengröße (Serie)	175/65R14
Reifengröße (Testwagen)	<b>175/65R14T</b>
Bremsen vorne/hinten	Scheibe/Trommel
Wendekreis links/rechts	<b>10,3 m</b>
Höchstgeschwindigkeit	169 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	12,0 s
Überholvorgang 60-100 km/h (2. + 3. Gang)	<b>9,1 s</b>
Bremsweg aus 100 km/h	<b>39,1 m</b>
Testverbrauch Schnitt pro 100 km (Super)	<b>6,1 l</b>
Testverbrauch pro 100 km Stadt/Land/BAB	<b>7,2/ 4,8/ 7,2 l</b>
CO2-Ausstoß Herstellerangabe/Test	119g/km / <b>139g/km</b>
Innengeräusch 130km/h	<b>75dB(A)</b>
Länge/Breite/Höhe	3602/1655/1470 mm
Leergewicht/Zuladung	<b>1000 kg/370 kg</b>
Kofferraumvolumen normal/geklappt	<b>210 l/530 l</b>
Anhängelast ungebremst/gebremst	350 kg/350 kg
Dachlast	60 kg
Tankinhalt	40 l
Reichweite	<b>655 km</b>
Garantie	2 Jahre
Rostgarantie	12 Jahre

ADAC-Messwerte fett

## AUSSTATTUNG

### TECHNIK

Abbiegelenk	nicht erhältlich
Regen- und Lichtsensor	nicht erhältlich
Automatikgetriebe (Quickshift)	700 Euro
Fahrstabilitätskontrolle, elektronisch (nur mit Drehzahlm.)	300 Euro <sup>o</sup>
Kurvenlicht	nicht erhältlich
Reifendruckkontrolle	nicht erhältlich
Servolenkung	Serie
Tempomat	nicht erhältlich
Verbrauchsanzeige (Bordcomputer)	nicht erhältlich
Xenonlicht	nicht erhältlich

### INNEN

Airbag, Seite vorne/hinten	Serie/nicht erhältlich
Airbag, Seite, Kopf vorne/hinten	380 Euro <sup>o</sup>
Audioanlage	Serie
Drehzahlmesser	80 Euro <sup>o</sup>
Fahrersitz, höhenstellbar	Serie
Fensterheber, elektrisch vorne/hinten	Serie/nicht erhältlich
Innenspiegel, automatisch abblendend	nicht erhältlich
Klimaanlage	790 Euro <sup>o</sup>
Klimaautomatik	nicht erhältlich
Knieairbag	nicht erhältlich
Rücksitzlehne und -bank umklappbar (und verschiebbar)	Serie
Zentralverriegelung	Serie

### AUSSEN

Außenspiegel, elektrisch einstellbar	Serie
Lackierung Metallic	450 Euro
Nebelscheinwerfer	Serie
Schiebe-Hubdach (Panorama-Glasdach)	Serie

<sup>o</sup> im Testwagen vorhanden

## KOSTEN

Monatliche Betriebskosten	<b>139 Euro</b>
Monatliche Werkstattkosten	<b>37 Euro</b>
Monatliche Fixkosten	<b>70 Euro</b>
Monatlicher Wertverlust	<b>178 Euro</b>
Monatliche Gesamtkosten	<b>424 Euro</b>
(vierjährige Haltung, 15.000km/Jahr)	
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	17/18/16
Grundpreis	12.290 Euro

## NOTENSKALA

<span style="color: green;">●</span> Sehr gut	0,6 – 1,5	<span style="color: orange;">●</span> Ausreichend	3,6 – 4,5
<span style="color: lightgreen;">●</span> Gut	1,6 – 2,5	<span style="color: red;">●</span> Mangelhaft	4,6 – 5,5
<span style="color: yellow;">●</span> Befriedigend	2,6 – 3,5		

Der ADAC-Autotest beinhaltet über 300 Prüfkriterien. Aus Gründen der Übersichtlichkeit sind nur die wichtigsten und die vom Durchschnitt abweichenden Ergebnisse abgedruckt.

Dieser ADAC-Autotest ist nach dem neuen, aktualisierten ADAC-Autotest-Verfahren 2009 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 01.01.2009 vergleichbar. Die Angaben zur Kfz-Steuer und die Berechnung der Kosten basieren auf der zum 1.07.2009 gültigen Steuergesetzgebung.



## TESTURTEIL

TECHNIK / UMWELT<sup>1</sup>

**2,8**

KATEGORIE	NOTE	KATEGORIE	NOTE
<b>Karosserie/Kofferraum</b>	<b>2,7</b>	<b>Fahreigenschaften</b>	<b>2,4</b>
Verarbeitung	3,4	Fahrstabilität	1,7
Sicht	2,8	Kurvenverhalten	2,0
Ein-/Ausstieg	3,0	Lenkung*	3,2
Kofferraum-Volumen*	1,7	Bremse	2,9
Kofferraum-Zugänglichkeit	3,0	<b>Sicherheit</b>	<b>2,7</b>
Kofferraum-Variabilität	2,9	Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme	3,6
<b>Innenraum</b>	<b>2,8</b>	Passive Sicherheit - Insassen	2,5
Bedienung	3,3	Kindersicherheit	1,6
Raumangebot vorne*	2,1	Fußgängerschutz	3,9
Raumangebot hinten*	3,2	<b>Umwelt/EcoTest</b>	<b>3,0</b>
Innenraum-Variabilität	3,0	Verbrauch/CO2*	4,5
<b>Komfort</b>	<b>3,0</b>	Schadstoffe	1,4
Federung	2,9		
Sitze	2,9	<b>WIRTSCHAFTLICHKEIT</b>	<b>3,3</b>
Innengeräusch	4,2	Betriebskosten*	5,5
Klimatisierung	3,0	Werkstatt- / Reifenkosten*	2,0
<b>Motor/Antrieb</b>	<b>3,0</b>	Wertstabilität*	2,5
Fahrleistungen*	3,0	Kosten für Anschaffung*	3,0
Laufkultur	2,8	Fixkosten*	3,6
Schaltung	3,3	Monatliche Gesamtkosten*	3,4
Getriebeabstufung	2,6		

<sup>1</sup>ohne Wirtschaftlichkeit \*Werte klassenbezogen