



Renault Twingo TCe 100 Gordini

Dreitüriger Kleinwagen mit Schrägheck
(75 kW / 102 PS)

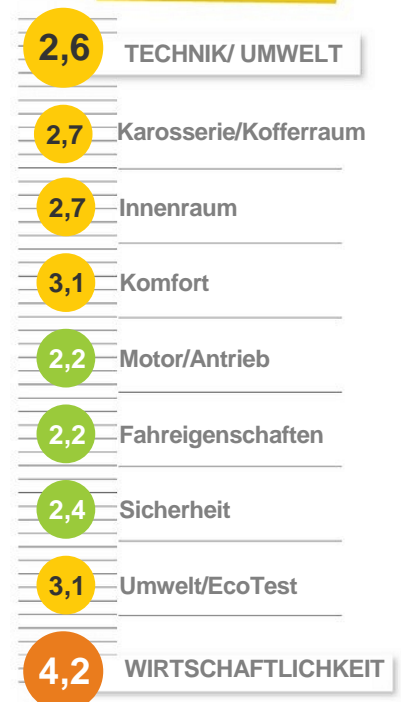
Die zweite Generation des Renault Twingo hat ein Facelift bekommen. Man muss aber schon genau hinschauen, um die Unterschiede zu erkennen. Nur leichte Modifikationen im Front- und Heckbereich unterscheiden ihn optisch vom bisherigen Modell. Am auffälligsten sind die zusätzlichen Leuchten in der Heckklappe. Für weniger als 10.000 Euro kann man bereits Twingo fahren, für den getesteten TCe 100 Gordini sind aber mindestens 14.200 Euro anzulegen. Wenigstens ist dann, im Gegensatz zu seinen kleinen Brüdern, ESP serienmäßig an Bord. Kopfairbags müssen optional bestellt werden. Dass man für Sicherheit bezahlen muss, ist nicht mehr zeitgemäß. Ein praktisches Ausstattungsdetail stellen die längs verschiebbaren Einzelsitze im Fond dar, die beim Gordini serienmäßig sind. Leider enttäuscht der kleine Franzose mit einem hohen Verbrauch und teils mäßigem Komfort. **Karosserievarianten:** keine. **Konkurrenten:** u. a.: Toyota Aygo, Fiat Panda, Kia Picanto, Peugeot 107.

+ geräumiger Kofferraum, variable Einzelsitze hinten, sicheres Fahrverhalten, sehr gute Fahrleistungen

- lautes Innengeräusch, hoher Verbrauch, großer Wendekreis, teurer Unterhalt



ADAC-URTEIL



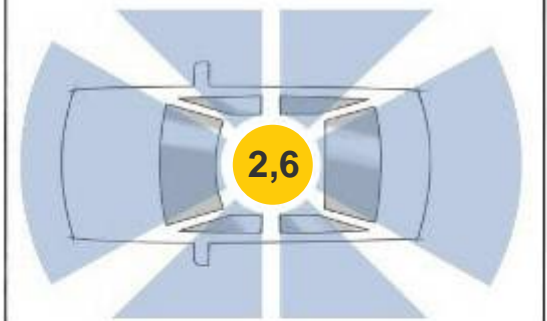
Bei der Verarbeitungsqualität der Karosserie liefern die Renault-Werker insgesamt eine zufriedenstellende Arbeit ab, lediglich im Detail gibt es ein paar Schwächen. Spaltmaße, die Passgenauigkeit der Kunststoffteile und die Sauberkeit der Schweißpunkte könnten noch verbessert werden. Die Kunststoffe im Innenraum sind wenig hochwertig. Auch wenn der Gordini mit Klavierlack-Einlagen aufgewertet wurde, dominieren trotzdem kratzempfindlicher Kunststoff und billig wirkende Lederimitate. Im Kofferraum sind die lackierten Blechpartien nur spärlich verkleidet. Die Innenverkleidungen zeigen sich 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 345 kg.
- ⊖ Beide Stoßfänger sind mehrteilig, aber alle Teile lackiert. Der Lack kann schon bei leichten Parkremplern beschädigt werden. Die aufgeklebten Schutzleisten auf den Schwellern stellen eher ein Designelement dar als einen wirklichen Schutz für den Lack. Der Motorraum ist nach unten praktisch offen und der Unterboden zerklüftet, dadurch ergeben sich Luftverwirbelungen, die den Verbrauch erhöhen. Zudem könnte die Umwelt besser vor Motorgeräuschen geschont werden. Den Tankdeckel muss man umständlich mit dem Zündschlüssel auf- und absperren.

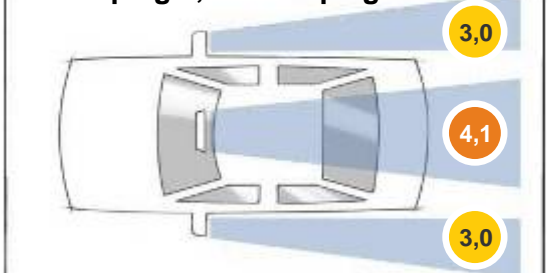
Die Rundumsicht im Twingo ist insgesamt durchschnittlich, wobei die hinteren Kopfstützen ganz nach unten auf die Rücksitzlehne geschoben werden können und damit die Sicht nach hinten nicht einschränken.

- ⊕ 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, wodurch der tote Winkel wesentlich kleiner ausfällt.
- ⊖ Die Rücksicht im Innenspiegel kann nicht überzeugen. Eine Einparkhilfe gibt es nicht.

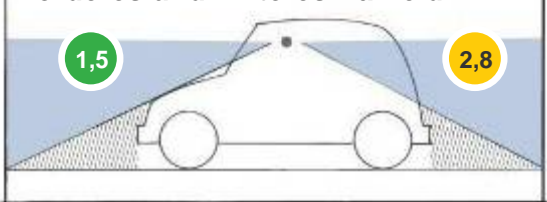
Rundumsicht



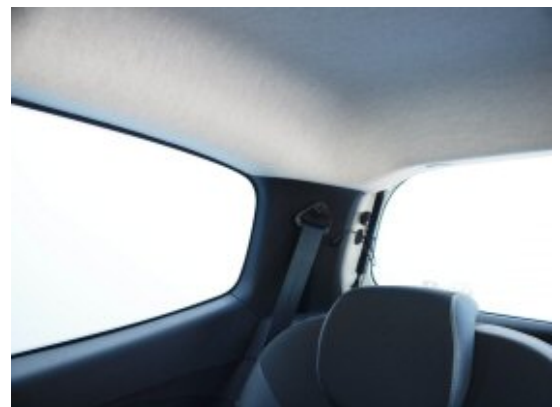
Innenspiegel, Außenspiegel



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.



Die versenkbaren Kopfstützen verbessern die Sicht nach hinten.

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 Einstiegshilfe, dennoch gestaltet sich das Entern der Rücksitze recht umständlich, weil man 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 Tür sofort wieder ein. Einen Haltegriff am Dachhimmel gibt es nur für den Beifahrer. Die äußeren Türgriffe sind unpraktisch, zudem klemmt man sich leicht die Finger ein.



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.

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).



Obwohl die Vordersitze mit einer praktischen Einstiegshilfe ausgestattet sind, ist das Ein- und Aussteigen im Fond recht beschwerlich.

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 ausfällt.

⊖ 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. Vor allem Damen werden ihre Mühe haben, die Heckklappe zuzuwerfen - sie müssen auf der eventuell verschmutzten Außenseite nachdrücken. Die Ladekante liegt 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

- ⊕ Beim Gordini ist die zweite Sitzreihe mit zwei Einzelsitzen ausgestattet, die längs verschiebbar 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.

2,7 INNENRAUM

2,9 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 Einbaulage des Radios ist etwas gewöhnungsbedürftig, es kann aber über einen Satelliten am Lenkrad fernbedient werden. Für die wichtigsten Funktionen sind Kontrollleuchten vorhanden, auch für das Fahrlicht. Allerdings kann man die Blinkrichtung nicht an der Kontrolllampe ablesen. Zudem fehlt eine Kühlmittel-Temperaturanzeige.

⊕ Schalthebel und Zündschloss sind einwandfrei platziert. Die Klimaautomatik ist logisch aufgebaut und einfach zu bedienen. 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.

⊖ Der Digitaltacho liegt nicht direkt im Blickfeld des Fahrers, seine Anzeige reagiert etwas träge. 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 vorn 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 lässt sich nur über einen kleinen Knopf auf dem linken Lenkstockhebel bedienen, 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.



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

2,1 Raumangebot vorne*

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

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

3,3 Raumangebot hinten*

- ⊕ Auch hinten bietet der Twingo eine für die Kleinwagenklasse üppige Innenbreite, zwei Personen haben genug Platz.
- ⊖ Auf den beiden längsverstellbaren Einzelsitzen im Fond haben Personen bis 1,77 m genügend Kopffreiheit, die Beinfreiheit würde größere Passagiere erlauben (Vordersitze auf 1,85 m große Personen eingestellt).

3,0 Innenraum-Variabilität

In der Gordini-Variante lassen sich im Fond die beiden Einzelsitze in Längsrichtung verschieben.

3,1 KOMFORT

3,0 Federung

Insgesamt ist die Feder- und Dämpferabstimmung zufriedenstellend, sie tendiert deutlich in Richtung straff, weshalb sich der Twingo Gordini 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.

2,7 Sitze

Die eher weich gefederten Vordersitze bieten einen guten Komfort. Die Sitzflächen sind etwas kurz geraten, zudem bieten die Lehnen nur wenig Unterstützung im Rückenbereich des Fahrers.

- ⊕ 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 Seitenhalt der Gordini-Sitze ist einwandfrei, wenn auch die Seitenwangen etwas schmal geschnitten sind.
- ⊖ Der Beifahrersitz ist in der Höhe nicht einstellbar. Die Rücksitze sind zwar passabel gepolstert, bieten aber praktisch keinen Seitenhalt.

3,9 Innengeräusch

Der Motor ist in jedem Betriebszustand stets deutlich präsent. Auch Windgeräusche dringen deutlich zu den Insassen.

- ⊖ Bei 130 km/h beträgt der gemessene Innenraumpegel 74 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.

3,4 Klimatisierung

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

Das Ansprechen der Heizung geht in Ordnung. Vorn vergehen 18, hinten 17 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. Die maximale Heizwirkung kann nicht überzeugen.

2,2 MOTOR/ANTRIEB

0,7 Fahrleistungen*

⊕ Die Fahrleistungen des Twingo TCe 100 Gordini sind erwartungsgemäß gut. Dank 75 kW/102 PS hat der 1,2-Liter-Turbomotor leichtes Spiel mit dem kleinen Franzosen. Den Sprint von 60 auf 100 km/h (simulierter Überholvorgang) absolviert er in 5,5 Sekunden. Die Elastizität ist lobenswert.

2,7 Laufkultur

Die Laufkultur des kleinen Vierzylindermotors ist im Großen und Ganzen zufriedenstellend; Vibrationen sind wenig bemerkbar. Brummen tritt nur bei sehr geringen Drehzahlen vereinzelt auf, am Ende des Drehzahlbereichs dröhnt er etwas.

3,3 Schaltung

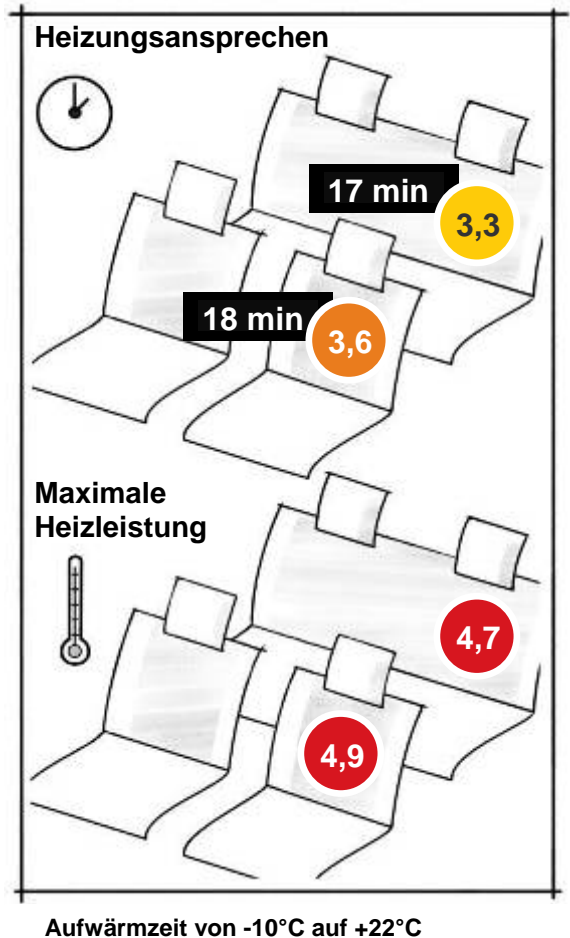
Dem Twingo-Getriebe fehlt es an Präzision. Es ist schwergängig und beim Einrasten der Gänge vermisst man eine eindeutige Rückmeldung an den Fahrer. Die mögliche Schaltgeschwindigkeit ist nur durchschnittlich, zu oft trifft man die richtige Schaltgasse nicht auf Anhieb.

⊖ Bei schnellem Einlegen des Rückwärtsganges kracht es im Getriebe.

2,9 Getriebeabstufung

⊕ Die Abstufungen des Fünfgang-Getriebes passen gut zur Leistungscharakteristik des Motors. Die Drehzahlsprünge beim Schalten sind gleichmäßig und nicht zu groß. Nach den Schaltvorgängen kann dem Motor sofort wieder die volle Leistung abgefordert werden.

⊖ Im größten Gang dreht die Maschine bei 130 km/h mit 3.700 Umdrehungen. Hier wird vor allem auf langen Fahrten mit höherer Geschwindigkeit Kraftstoff vergeudet. Ein sechster Gang wäre sinnvoll.



2,2 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 serienmäßige 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. Ebenso ist auch eine Traktionskontrolle an Bord, die den Fahrer bei weniger griffigem Untergrund unterstützt. Auch bei plötzlichen Ausweichmanövern greift ESP beherzt und effektiv ein.

1,8 Kurvenverhalten

⊕ Bis in den Grenzbereich zeigt der neue Twingo ein sehr neutrales Kurvenverhalten, erst dann beginnt er sanft über die Vorderräder zu schieben. Sehr früh beginnt das ESP das Auto zu stabilisieren. Bei plötzlichem Gaswegnehmen in der Kurve ändert sich das Fahrverhalten nur wenig.

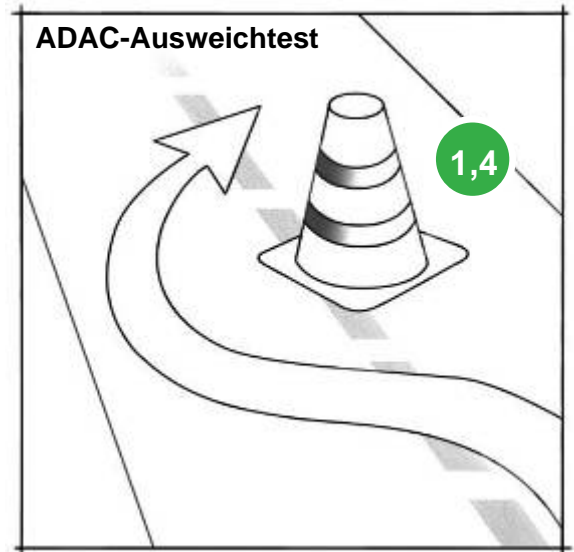
3,3 Lenkung*

Die Präzision der Lenkung ist nur zufriedenstellend, vor allem der vom Fahrer wahrgenommene Kontakt zur Fahrbahn lässt zu wünschen übrig. Bereits bei sehr kleinen Lenkwinkeln spricht die Lenkung an. Die Reaktion kommt aber etwas verzögert, das Fahrzeug dreht aggressiv in die Kurve. Die Übersetzung der Lenkung ist durchschnittlich.

- ⊕ Beim Rangieren ist der Kraftaufwand am Lenkrad angenehm gering.
- ⊖ Für einen Kleinwagen sind 11,1 m Wendekreis nicht mehr tolerierbar.

2,3 Bremse

⊕ Bei einer Vollbremsung aus 100 km/h bis zum Stillstand steht der Twingo im Durchschnitt nach 37 m (Mittel aus zehn Vollbremsungen, halbe Zuladung, Reifen Goodyear Efficient Grip der Dimension 185/55 R15 82H). Die Bremse zeigt auch bei hoher Beanspruchung kein Nachlassen in der Wirkung. Dem Fahrer wird aber nur durchschnittliches Pedalgefühl vermittelt. 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.

2,4

SICHERHEIT

2,6

Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

Serienmäßig sind beim Gordini Bremsassistent und ESP an Bord. Bei einer Gefahrenbremsung wird automatisch die Warnblinkanlage aktiviert. Weitere aktive Sicherheitssysteme sind nicht erhältlich.

2,3

Passive Sicherheit - Insassen

+ Beim EuroNCAP-Front- und Seitencrash erreicht der Wagen vier von fünf möglichen Sternen. Dabei zeigt er besonders beim Seitencrash seine Stärken (Test durchgeführt vor Facelift). 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 zufriedenstellen, 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. Gurtwarner gibt es auf den vorderen Plätzen.

- 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 (Test durchgeführt vor Facelift).

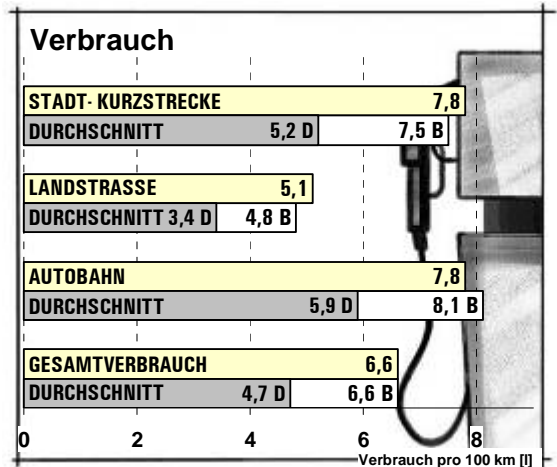
3,1 UMWELT/ECOTEST

4,8 Verbrauch/CO₂*

– Mit 7,8 l Super pro 100 km ist der Verbrauch des 1,2 l-Turbo innerorts sehr hoch. Außerorts beträgt der Spritkonsum 5,1 l und auf der Autobahn 7,8 l/100 km. So ergibt sich ein für einen Kleinwagen vergleichsweise hoher Durchschnittsverbrauch von 6,6 l Super pro 100 km. Im ADAC EcoTest erhält er dafür nur 10 Punkte.

1,3 Schadstoffe

+ Die Schadstoffanteile im Abgas sind, erwartungsgemäß bei einem modernen Benziner, sehr gering. Im ADAC EcoTest erhält er 47 Punkte, was zusammen mit der CO₂-Wertung zu insgesamt 57 Punkten und somit drei Sternen führt.



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

4,2 WIRTSCHAFTLICHKEIT

5,5 Betriebskosten*

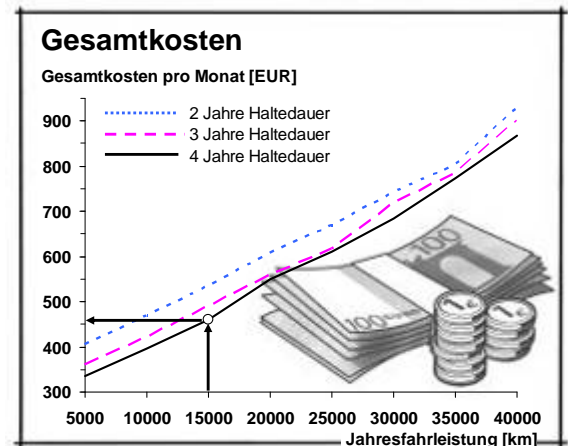
– Zum hohen Verbrauch des Twingo TCe 100 gesellen sich auch noch die teureren Preise für den Superkraftstoff, welche die Ausgaben fürs Tanken in immense Höhen treiben.

3,8 Werkstatt- / Reifenkosten*

Für eine Beurteilung werden uns vom Hersteller keine Daten zur Verfügung gestellt - die Höhe der Werkstattkosten beruht deshalb auf Erfahrungswerten.

+ Renault spendiert dem Twingo eine zweijährige Herstellergarantie ohne Kilometerbegrenzung.

– Die Aufwendungen für den Reifenersatz liegen über dem Durchschnitt der Fahrzeugklasse.



Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Kosten (Beispiel: 461 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 4 Jahren Haltedauer).

3,5 Wertstabilität*

Dem kleinsten Modell von Renault kann aufgrund des kräftigen und durstigen Motors im vierjährigen Kalkulationszeitraum ein nur durchschnittlicher Restwertverlauf prognostiziert werden. Ein hoher Benzinverbrauch passt nicht in Zeiten teuren Kraftstoffs.

3,5 Kosten für Anschaffung*

Nicht billig - nicht teuer: Die Note für die Anschaffungskosten liegt im Klassendurchschnitt. In Grundausrüstung werden für den Twingo TCe Gordini 100 14.200 € fällig. Erfreulich ist die gute Grundausrüstung. Nur 300 Euro müssen zusätzlich investiert werden, um das ADAC Standard-Ausstattungslevel zu erreichen.

3,6 Fixkosten*

Den höheren Betriebskosten stehen beim Benziner niedrigere fixe Ausgaben für die Steuer gegenüber. Hierfür müssen jährlich nur 64 Euro bezahlt werden. Die teuren Kaskoversicherungen drücken allerdings die Fixkosten wieder nach unten.

4,3 Monatliche Gesamtkosten*

Die sehr hohen Betriebskosten verhindern eine bessere Bewertung der monatlichen Unterhaltskosten. Bei Werkstatt-, Reifen-, Fixkosten und Wertverlust rangiert der Twingo eher im Mittelfeld.

DIE MOTORVARIANTEN in der preisgünstigsten Modellversion			
TYP	1.2 LEV 16V 75	TCe 100	dCi 85 FAP
Aufbau/Türen	SR/3	SR/3	SR/3
Zylinder/Hubraum [ccm]	4/1149	4/1149	4/1461
Leistung [kW(PS)]	55(75)	75(102)	63(86)
Max. Drehmoment[Nm] bei U/min	107/4250	155/3500	200/1750
0-100 km/h[s]	12,3	9,8	11,2
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	169	185	185
ADAC-Verbrauch pro 100 km [l]	6,1 S	6,6 S	4,2 D
CO2 [g/km]	119	130	90
Versicherungsklassen KH/VK/TK	14/17/16	14/18/19	18/21/20
Steuer pro Jahr [Euro]	42	64	142
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	408	461	429
Preis [Euro]	9.990	14.200	15.500

Aufbau		Versicherung	Kraftstoff
ST = Stufenheck	KT = Kleintransporter	KH = KFZ-Haftpfl.	N = Normalbenzin
SR = Schrägheck	TR = Transporter	VK = Vollkasko	S = Superbenzin
CP = Coupe	GR = Großraumlimousine	TK = Teilkasko	SP = SuperPlus
C = Cabriolet	BU = Bus		D = Diesel
RO = Roadster	GE = Geländewagen		FG = Flüssiggas
KB = Kombi	PK = Pick-Up		G = Erdgas

DATEN UND MESSWERTE

4-Zylinder Otto	Schadstoffklasse Euro5
Hubraum	1149 ccm
Leistung	75 kW(102 PS)
bei	5500 U/min
Maximales Drehmoment	155 Nm
bei	3500 U/min
Kraftübertragung	Frontantrieb
Getriebe	5-Gang-Schaltgetriebe
Reifengröße (Serie)	185/55R15
Reifengröße (Testwagen)	185/55R15H
Bremsen vorne/hinten	Scheibe/Trommel
Wendekreis links/rechts	11,05/10,95 m
Höchstgeschwindigkeit	185 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	9,8 s
Überholvorgang 60-100 km/h (2. + 3.Gang)	5,5 s
Bremsweg aus 100 km/h	37,1 m
Testverbrauch Schnitt pro 100 km (Super)	6,6 l
Testverbrauch pro 100 km Stadt/Land/BAB	7,8/ 5,1/ 7,8 l
CO2-Ausstoß Herstellerangabe/Test	130g/km/ 150g/km
Innengeräusch 130km/h	74dB(A)
Länge/Breite/Höhe	3687/1655/1470 mm
Fahrzeugbreite über alles (inkl.Außenspiegel)	1955 mm
Leergewicht/Zuladung	1030 kg/345 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	210 l/530 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	350 kg/350 kg
Dachlast	60 kg
Tankinhalt	40 l
Reichweite	605 km
Garantie	2 Jahre
Rostgarantie	12 Jahre

ADAC-Messwerte fett

KOSTEN

Monatliche Betriebskosten	153 Euro
Monatliche Werkstattkosten	47 Euro
Monatliche Fixkosten	70 Euro
Monatlicher Wertverlust	191 Euro
Monatliche Gesamtkosten	461 Euro
(vierjährige Haltung, 15.000km/Jahr)	
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	14/18/19
Grundpreis	14.200 Euro

NOTENSKALA

● Sehr gut	0,6 – 1,5	● Ausreichend	3,6 – 4,5
● Gut	1,6 – 2,5	● Mangelhaft	4,6 – 5,5
● 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.



Renault Twingo TCe 100 Gordini

AUSSTATTUNG

TECHNIK

Abbiegelenker	nicht erhältlich
Automatikgetriebe	nicht erhältlich
Fahrstabilitätskontrolle, elektronisch	Serie
Kurvenlicht	nicht erhältlich
Regen- und Lichtsensor	nicht erhältlich
Reifendruckkontrolle	nicht erhältlich
Servolenkung	Serie
Tempomat	Serie
Verbrauchsanzeige (Bordcomputer)	Serie
Xenonlicht	nicht erhältlich

INNEN

Airbag, Seite vorne/hinten	Serie/nicht erhältlich
Airbag, Seite, Kopf vorne/hinten	380 Euro
Audioanlage	Serie
Drehzahlmesser	Serie
Fahrersitz, höhenstellbar	Serie
Fensterheber, elektrisch hinten	nicht erhältlich
Fensterheber, elektrisch vorne	Serie
Innenspiegel, automatisch abblendend	nicht erhältlich
Klimaanlage	Serie
Klimaautomatik	400 Euro ^o
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	850 Euro

^o im Testwagen vorhanden

TESTURTEIL

TECHNIK / UMWELT¹

2,6

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

¹ohne Wirtschaftlichkeit *Werte Klassenbezogen

ADAC autotest