



## Renault Twingo dCi 85 FAP Dynamique

Dreitüriger Kleinwagen mit Steilheck  
(63 kW / 86 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 Vorgängermodell. Am auffälligsten sind die zusätzlichen Leuchten in der Heckklappe. Für weniger als 10.000 Euro kann man bereits Twingo fahren. Beim getesteten dCi 85 Dynamique sind aber mindestens 15.500 Euro anzulegen. ESP und Kopfairbags müssen zusätzlich bestellt werden. Dass man für Sicherheit bezahlen muss, ist nicht mehr zeitgemäß. Ein praktisches Ausstattungsdetail stellen die längs verschiebbaren Einzelsitze im Fond dar, die ab der Ausstattungsvariante Liberty serienmäßig an Bord sind. Die einzig angebotene Dieselmotorisierung, der 1,5-Liter mit 86 PS, erfreut durch sehr gute Fahrleistungen. Beim Komfort muss man allerdings Abstriche machen. **Karosserievarianten:** keine. **Konkurrenten:** u.a.: Toyota Aygo, Fiat Panda, Kia Picanto, Peugeot 107.

**+** geräumiger Kofferraum, variable Einzelsitze hinten, sehr gute Fahrleistungen, guter Werterhalt

**-** ESP und Kopfairbags nur gegen Aufpreis, hoher Anschaffungspreis, teure Versicherungseinstufung, schwache Heizung



### ADAC-URTEIL

2,9 AUTOTEST

3,7 AUTOKOSTEN

### Zielgruppencheck

3,2 Familie

2,4 Stadtverkehr

3,0 Senioren

2,7 Langstrecke

3,5 Transport

2,0 Fahrspaß

3,3 Preis/Leistung

2,8

## KAROSSERIE/KOFFERRAUM

3,6

### Verarbeitung

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 vereinzelt 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.

– Beide Stoßfänger sind mehrteilig, aber alle Teile lackiert. Der Lack kann schon bei leichten Parkremplern beschädigt werden. Die lackierten Schutzleisten an den Flanken stellen eher ein Designelement dar als einen wirklichen Schutz für das Blech. 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 geschützt werden. Den Tankdeckel muss man umständlich mit dem Zündschlüssel auf- und absperren.

3,1

### Alltagstauglichkeit

Im Innenraum finden vier erwachsene Personen Platz. Auf dem Dach sind Lasten bis 60 kg erlaubt.

+ Vollgetankt kommt man mit dem Twingo fast 900 Kilometer weit. Das kleine Auto zeigt sich vor allem im Stadtverkehr sehr wendig.

– Die erlaubte Zuladung ist mit 350 Kilogramm etwas knapp bemessen. Serienmäßig findet sich nur ein Reifenreparaturset an Bord, das nur bei kleinen Beschädigungen Hilfe bietet. Wagenheber und Radmutternschlüssel sucht man vergebens.

2,8

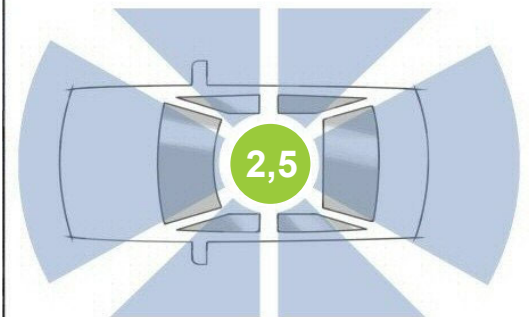
### Sicht

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.

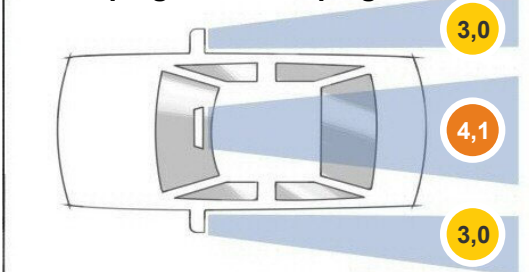


Die versenkbaren Kopfstützen verbessern die Sicht nach hinten.

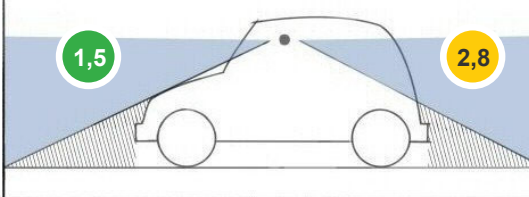
#### Rundumsicht



#### 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.

- + Gegenstände am Boden vor oder hinter dem Auto können früh erkannt werden. Der linke Außenspiegel hat am Außenrand einen asphärischen Bereich, wodurch der tote Winkel wesentlich kleiner ausfällt.
- Die Rücksicht im Innenspiegel kann nicht überzeugen. Eine Einparkhilfe gibt es nicht.

### 3,1 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 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. Aufgrund des Faltdachs gibt es am Dachhimmel keine Haltegriffe, die vor allem beim Aussteigen unterstützen könnten. Die äußeren Türgriffe sind unpraktisch, zudem klemmt man sich leicht die Finger ein.

### 1,9 Kofferraum-Volumen\*

In seiner Klasse erfreut der Twingo mit einem großzügigen Ladevolumen.

- + 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.

### 2,9 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 der Ladekante 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 1,82 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

Der Laderaum lässt sich flexibel erweitern - etwas Geschick ist dafür aber nötig.

⊕ Der Twingo war in der zweiten 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.

## 2,9 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 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. Ein Bordcomputer ist vorhanden, er lässt sich aber nicht optimal bedienen.

⊕ Schalthebel und Zündschloss sind einwandfrei platziert. Die Klimaanlage ist einfach aufgebaut und leicht zu bedienen, wenn auch teilweise die Symbole von den Drehknöpfen verdeckt sind. 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. Auf langen Touren unterstützt ein Tempomat.

⊖ 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 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. Es gibt keinen Autobahnblinker (einmal tippen, dreimal blinken).



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

---

## 2,2 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.

---

## 3,7 Raumangebot hinten\*

Hinten stört die geringe Kopffreiheit das sonst gute Platzangebot.

⊕ 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 1,70 m genügend Kopffreiheit, die Beinfreiheit würde größere Passagiere erlauben (Vordersitze auf 1,85 m große Personen eingestellt).



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

---

## 3,0 Innenraum-Variabilität

In der viersitzigen Twingo-Variante (ab Ausstattung Liberty) lassen sich im Fond die beiden Einzelsitze in Längsrichtung verschieben.

---

## 3,3 KOMFORT

---

### 2,9 Federung

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 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 guten Komfort. Die Sitzflächen sind etwas kurz geraten, zudem bieten die Lehnen nur wenig Unterstützung im Rückenbereich des Fahrers. Der Seitenhalt der Sitze ist nur durchschnittlich.

⊕ Der Fahrersitz ist in der Höhe einstellbar, große Personen sitzen aber trotzdem tendenziell zu hoch im Fahrzeug. Die Lehnen sind ausreichend hoch. Die Einzelsitze hinten sind sowohl längs als auch in der Lehnenneigung einstellbar. Der Fahrer kann den linken Fuß auf einer passend angeordneten Fußstütze ablegen.

– Der Beifahrersitz ist in der Höhe nicht einstellbar. Die Rücksitze sind zwar passabel gepolstert, bieten aber praktisch keinen Seitenhalt. Man sitzt im Fond sehr aufrecht.

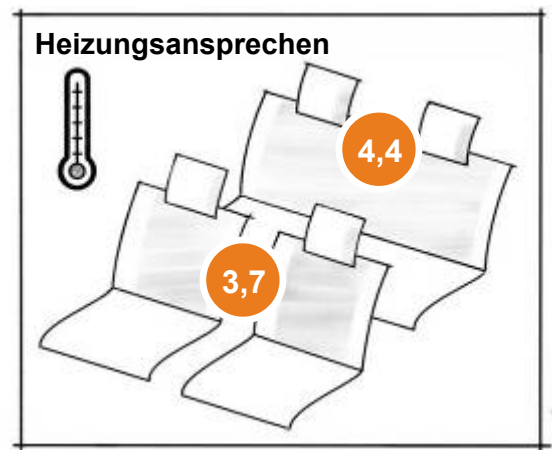
## 3,5 Innengeräusch

Bei 130 km/h beträgt der gemessene Innenraumpegel 72,1 dB(A). 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. Der Motor ist in jedem Betriebszustand stets deutlich präsent. Auch Windgeräusche dringen deutlich zu den Insassen.

## 4,1 Klimatisierung

Vorn geht die Heizleistung in Ordnung. Die Klimaanlage ist serienmäßig an Bord.

– Temperatureinstellung 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 im Fond kann nicht überzeugen.



Heizungstest bei -10°C in der ADAC-Klimakammer.

## 2,3 MOTOR/ANTRIEB

## 1,0 Fahrleistungen\*

Erfreulich ist die Agilität des kleinen Renault.

+ Die Fahrleistungen des Twingo dCi 85 FAP sind einwandfrei. Dank 63 kW/86 PS hat der 1,5-Liter-Dieselmotor leichtes Spiel mit dem kleinen Franzosen. Den Sprint von 60 auf 100 km/h (simulierter Überholvorgang) absolviert er in 6,7 Sekunden. Die Elastizität ist lobenswert.

## 3,0 Laufkultur

Die Laufkultur des kleinen Vierzylinder-Diesels ist im Großen und Ganzen zufriedenstellend; Vibrationen halten sich in erträglichem Maß. Brummen tritt nur bei sehr geringen Drehzahlen vereinzelt auf, am Ende des Drehzahlbereichs dröhnt er etwas.

## 3,1 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.

+ Eine Gangempfehlung unterstützt dabei, einen sparsamen Gang zu wählen.

– Bei schnellem Einlegen des Rückwärtsganges kracht es im Getriebe.

---

## 2,8 Getriebeabstufung

Das Fünfgang-Schaltgetriebe ist ordentlich abgestuft. Auch die Gesamtübersetzung geht in Ordnung. Mit einem sechsten Gang könnte man die Drehzahlen weiter senken, ohne Agilität einzubüßen. So liegt die Motordrehzahl bei 130 km/h bei 2.650 Umdrehungen.

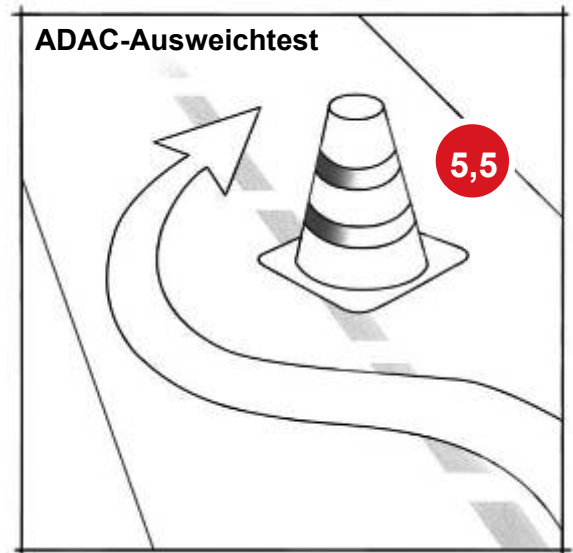
---

## 3,1 FAHREIGENSCHAFTEN

### 3,7 Fahrstabilität

Fahrzeuge ohne ESP sind nicht mehr zeitgemäß. Bei praktisch jedem Tempo verhält sich der Twingo weitgehend richtungsstabil und fährt sauber seinen Kurs, nur auf Verwerfungen verliert er gelegentlich den Geradeauslauf. In schnell gefahrenen Kurven bleibt der Twingo lange neutral, bis er deutlich über die Vorderachse weg schiebt. Die Lastwechselreaktionen halten sich in kontrollierbarem Rahmen.

⊖ Bei plötzlichen Spurwechseln kommt mächtige Unruhe ins Fahrzeug. Der Fahrer muss beherzt eingreifen, um das Fahrzeug wieder zu stabilisieren. Der ADAC Ausweichtest wurde aus Sicherheitsgründen nicht durchgeführt. Bei Autos ohne ESP ist die Wahrscheinlichkeit groß, die Kontrolle über das Fahrzeug zu verlieren. Eine Traktionskontrolle war ebenfalls nicht verbaut.



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.

---

### 3,2 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 m Wendekreis nicht mehr tolerierbar.

---

### 2,5 Bremse

⊕ Bei einer Vollbremsung aus 100 km/h bis zum Stillstand steht der Twingo im Durchschnitt nach 37,5 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.

- ⊖ Bei scharfen Bremsungen läuft der Twingo gern etwas aus der Spur.

---

**2,7**

## SICHERHEIT

---

**3,8**

### Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

Gegen Aufpreis können beim Twingo Bremsassistent und ESP bestellt werden. Bei einer Gefahrenbremsung wird automatisch die Warnblinkanlage aktiviert.

- + Serienmäßig ist ein einstellbarer Geschwindigkeitsbegrenzer an Bord.
- Bei eingeschalteter Warnblinkanlage sind die Blinker ohne Funktion, was vor allem die Fahrtrichtungsanzeige beim Abschleppen erschwert.

**2,5**

### Passive Sicherheit - Insassen

- + Beim EuroNCAP-Front- und Seitencrash erreicht der Wagen vier von fünf möglichen Sternen (Test durchgeführt vor dem Facelift). 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 fast 1,85 m guten Schutz. Hinten reichen die Kopfstützen bis 1,60 m Größe. 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 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).



## 3,0 UMWELT/ECOTEST

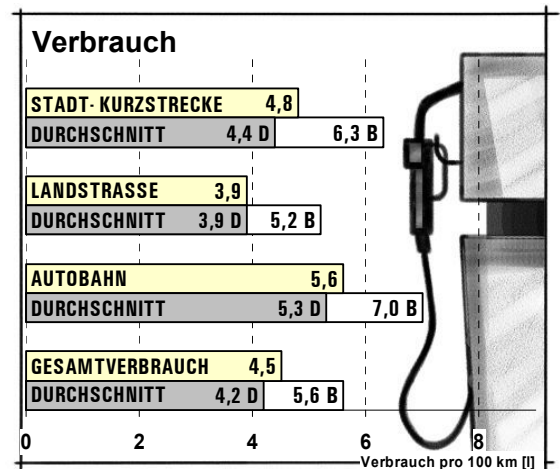
### 3,5 Verbrauch/CO2\*

Der Twingo dCi 85 stößt beim ADAC EcoTest durchschnittlich 142 Gramm CO<sub>2</sub> pro Kilometer aus, wofür er 25 Punkte erhält. Daraus errechnet sich ein durchschnittlicher Kraftstoffverbrauch von 4,5 Litern. Dieser teilt sich auf in 4,8 Liter Stadtverbrauch, 3,9 Liter über Land und 5,6 Liter auf der Autobahn.

### 2,4 Schadstoffe

+ Im ADAC EcoTest erhält er für den Schadstoffausstoß 36 Punkte, was zusammen mit der CO<sub>2</sub>-Wertung zu insgesamt 61 Punkten und somit drei Sternen führt.

### 3,7



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

## AUTOKOSTEN

### 2,6 Betriebskosten\*

Die Betriebskosten werden zum Großteil aus den Kraftstoffkosten ermittelt. Obwohl der Twingo günstigen Dieselmotorkraftstoff konsumiert, erhält er aufgrund des für einen Kleinwagen nicht besonders niedrigen Verbrauchs nur eine durchschnittliche Bewertung.

### 4,3 Werkstatt- / Reifenkosten\*

Alle 20.000 km oder alle zwei Jahre ist eine Wartung fällig. Der Zahnriemen muss nach 120.000 km oder spätestens nach fünf Jahren gewechselt werden. Der Dieselpartikelfilter ist wartungsfrei und auf Lebensdauer ausgelegt.

- + Renault gewährt eine zweijährige Herstellergarantie ohne Kilometerbegrenzung.
- Die Ersatzteilpreise für Verschleißteile sind relativ teuer und auch für den Reifenersatz müssen erhöhte Kosten eingeplant werden.

### 1,4 Wertstabilität\*

+ Dem kleinen Franzosen mit seinem spritzigen Dieselmotor wird im vierjährigen Kalkulationszeitraum ein stabiler Restwertverlauf prognostiziert.

## 4,4 Kosten für Anschaffung\*

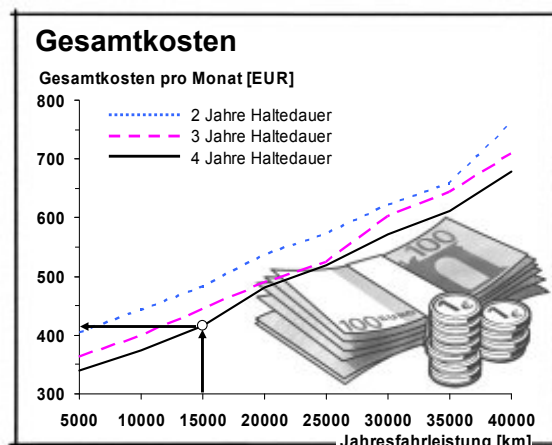
Ein Schnäppchen ist er nicht, der Twingo dCi 85 Dynamique. Mindestens 15.500 Euro muss man beim Kauf investieren. Die Grundausstattung geht für einen Kleinwagen in Ordnung. Nicht mehr zeitgemäß ist aber, dass man sowohl für ESP als auch Kopfairbags extra bezahlen muss. Diese Optionen gehören zur Grundausstattung in jedem neuen PKW.

## 5,5 Fixkosten\*

Durch die durchweg ungünstigen Typklasseneinstufungen in der Versicherung müssen dementsprechend höhere Beiträge gezahlt werden. Für die Kfz-Steuer werden jährlich 142 Euro fällig.

## 3,8 Monatliche Gesamtkosten\*

Vor allem die sehr hohen Fixkosten treiben die gesamten monatlichen Unterhaltskosten in die Höhe. Die monatlichen Gesamtkosten liegen im Mittelfeld seiner Klasse.



Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Kosten (Beispiel: 416 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 4 Jahren Haltedauer).

## DIE MOTORVARIANTEN

in der preisgünstigsten Modellversion

TYP	1.2 LEV 16V 75	TCe 100 Gordini	dCi 85 FAP	1.6 16V 130 Gordini R.S.
Aufbau/Türen	SR/3	SR/3	SR/3	SR/3
Zylinder/Hubraum [ccm]	4/1149	4/1149	4/1461	4/1598
Leistung [kW(PS)]	55(75)	75(102)	63(86)	98(133)
Max. Drehmoment[Nm] bei U/min	107/4250	155/3500	200/1750	160/4400
0-100 km/h[s]	12,3	9,8	11,2	8,7
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	169	185	185	201
Verbrauch pro 100 km lt. Hersteller [l]	5,1 S	5,7 S	3,4 D	6,5 S
CO2 [g/km]	119	130	90	150
Versicherungsklassen KH/VK/TK	14/17/16	14/18/19	18/21/20	14/23/19
Steuer pro Jahr [Euro]	42	64	142	112
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	387	444	416	517
Preis [Euro]	9.990	14.200	15.500	16.990

### 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 Diesel	Schadstoffklasse Euro5
Hubraum	1461 ccm
Leistung	63 kW (86 PS)
bei	4000 U/min
Maximales Drehmoment	200 Nm
bei	1750 U/min
Kraftübertragung	Frontantrieb
Getriebe	5-Gang-Schaltgetriebe
Reifengröße (Serie)	185/55R15
Reifengröße (Testwagen)	<b>185/55R15H</b>
Bremsen vorne/hinten	Scheibe/Trommel
Wendekreis links/rechts	<b>11,05/10,95 m</b>
Höchstgeschwindigkeit	185 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	11,2 s
Überholvorgang 60-100 km/h (3.Gang)	<b>6,7 s</b>
Bremsweg aus 100 km/h	<b>37,5 m</b>
Verbrauch pro 100 km Herstellerangabe	3,4 l
Testverbrauch Schnitt pro 100 km (Diesel)	<b>4,5 l</b>
Testverbrauch pro 100 km Stadt/Land/BAB	<b>4,8/ 3,9/ 5,6 l</b>
CO2-Ausstoß Herstellerangabe/Test	90g/km / <b>142g/km</b>
Innengeräusch 130km/h	<b>72,1dB(A)</b>
Länge/Breite/Höhe	3687/1655/1470 mm
Fahrzeugbreite über alles (inkl. Außenspiegel)	<b>1950 mm</b>
Leergewicht/Zuladung	<b>1075 kg/350 kg</b>
Kofferraumvolumen normal/geklappt	<b>210 l/530 l</b>
Anhängelast ungebremst/gebremst	300 kg/300 kg
Dachlast	60 kg
Tankinhalt	40 l
Reichweite	<b>885 km</b>
Garantie	2 Jahre
Rostgarantie	12 Jahre

ADAC-Testwerte **fett**

## AUSSTATTUNG

### TECHNIK

Abbieglicht	nicht erhältlich
Automatikgetriebe	nicht erhältlich
Fahrstabilitätskontrolle, elektronisch	300 Euro
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	80 Euro
Fahrersitz, höhenstellbar	Serie
Fensterheber, elektrisch vorne	Serie
Innenspiegel, automatisch abblendend	nicht erhältlich
Klimaanlage/Klimaautomatik	Serie/400 Euro
Knieairbag	nicht erhältlich
Lenkrad, höhenstellbar	Serie
Rücksitzlehne und -bank umklappbar(und verschiebbar)	Serie
Zentralverriegelung	Serie

### AUSSEN

Außenspiegel, elektrisch einstellbar	Serie
Lackierung Metallic	470 Euro
Nebelscheinwerfer	Serie
Schiebe-Hubdach	850 Euro

◦ im Testwagen vorhanden

## KOSTEN

Monatliche Betriebskosten	<b>83 Euro</b>
Monatliche Werkstattkosten	<b>49 Euro</b>
Monatliche Fixkosten	<b>90 Euro</b>
Monatlicher Wertverlust	<b>194 Euro</b>
Monatliche Gesamtkosten	<b>416 Euro</b>
(vierjährige Haltung, 15.000km/Jahr)	
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	18/21/20
Grundpreis	15.500 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 2012 erstellt. Neben zahlreichen Änderungen, insbesondere im Bereich Umwelt und Sicherheit, wurde der Notenspiegel dem Stand der aktuellen Technik angepasst. Aus diesem Grund ist dieser ADAC-Autotest nicht mit Autotests vor dem 01.05.2012 vergleichbar. Die Angaben zur Kfz-Steuer und die Berechnung der Kosten basieren auf der zum 1.05.2012 gültigen Steuergesetzgebung.

Weitere Autotests finden Sie unter [www.adac.de/autotest](http://www.adac.de/autotest)

## TESTURTEIL

AUTOTEST<sup>1</sup>

**2,9**

KATEGORIE	NOTE	KATEGORIE	NOTE
<b>Karosserie/Kofferraum</b>	<b>2,8</b>		
Verarbeitung	3,6		
Alltagstauglichkeit	3,1		
Sicht	2,8		
Ein-/Ausstieg	3,1		
Kofferraum-Volumen*	1,9		
Kofferraum-Zugänglichkeit	2,9		
Kofferraum-Variabilität	2,9		
<b>Innenraum</b>	<b>2,9</b>		
Bedienung	3,3		
Raumangebot vorne*	2,2		
Raumangebot hinten*	3,7		
Innenraum-Variabilität	3,0		
<b>Komfort</b>	<b>3,3</b>		
Federung	2,9		
Sitze	2,9		
Innengeräusch	3,5		
Klimatisierung	4,1		
<b>Motor/Antrieb</b>	<b>2,3</b>		
Fahrleistungen*	1,0		
Laufkultur	3,0		
Schaltung	3,1		
Getriebeabstufung	2,8		
		<b>AUTOKOSTEN</b>	<b>3,7</b>
		Betriebskosten*	2,6
		<b>Fahreigenschaften*</b>	<b>3,1</b>
		Werkstatt- / Nebenkosten	3,3
		Fahrstabilität*	3,7
		Kosten für Anschaffung*	3,7
		Steuern*	3,9
		<b>Sicherheit</b>	<b>2,7</b>
		aktive Sicherheit (Assistenzsysteme)	2,8
		Passive Sicherheit - Insassen	2,5
		Kindersicherheit	1,6
		Fußgängerschutz	3,9