



Renault Twingo S Ce 70 Expression

Fünftüriger Kleinwagen mit Schrägheck (52 kW / 71 PS)

Der neue Twingo hat, abgesehen vom Namen, wenig mit den ersten beiden Generationen gemein und ist durchgehend auf ein urbanes Einsatzgebiet getrimmt. Er teilt sich nun die Plattform mit dem Smart und ist im Vergleich zum Vorgänger um rund neun Zentimeter kürzer. Zudem besitzt er nun auch Fondtüren, die den Zutritt nach hinten erleichtern. Der größte Unterschied liegt allerdings beim Antrieb: Der Kleinwagen wird von einem Heckmotor angetrieben. Dies macht den Twingo mit einem Wendekreis von rund neun Metern sehr wendig, bringt aber Einbußen beim Kofferraum-Volumen mit sich. Das fällt mit 160 Litern rund 50 Liter kleiner aus als beim Vorgänger, und die Rücksitzlehne ist in der getesteten Variante nur vollständig klappbar. Praktisch: Die Beifahrersitzlehne lässt sich vollständig nach vorn umlegen, so können lange Gegenstände bis rund 2,20 Meter transportiert werden. Der Motor zeigt sich ordentlich abgeschottet und überträgt kaum Vibrationen in den Innenraum. Bei den Fahrleistungsmessungen kann der 71 PS starke Twingo nicht überzeugen, da sich das 1,0-l-Dreizylinderaggregat träge und durchzugsschwach zeigt. Im EcoTest schneidet der Twingo S Ce 70 nur zufriedenstellend ab, der ermittelte Durchschnittsverbrauch liegt mit 5,4 l/100 km recht hoch. Gering ist hingegen der Anschaffungspreis. Die getestete Basisversion gibt es bereits ab 9.590 Euro. Jedoch ist die Serienausstattung dafür sehr übersichtlich. Selbst ein Radio, elektrische Fensterheber vorn sowie eine Klimaanlage kosten Aufpreis. Der Spurverlassenswarner bleibt nur den beiden höheren Ausstattungsvarianten vorbehalten. **Karosserievarianten:** keine. **Konkurrenten:** u. a.: Citroen C1, Fiat 500, Hyundai i10, KIA Picanto, Opel ADAM, Peugeot 108, Seat Mii, Toyota Aygo.

- +** sehr übersichtliche Karosserie, sehr kleiner Wendekreis, gutes Platzangebot vorn, geringe Autokosten
- höhenverstellbarer Fahrersitz nicht erhältlich, lauter Innenraum, fehlende Ablagen im Fond, kein City-Notbremssystem erhältlich, keine Außentemperaturanzeige



ADAC-URTEIL

3,0 AUTOTEST

2,4 AUTOKOSTEN

Zielgruppencheck

3,2 Familie

1,6 Stadtverkehr

2,6 Senioren

3,2 Langstrecke

4,1 Transport

4,1 Fahrspaß

2,7 Preis/Leistung

Die Verarbeitung und das Finish des Twingo sind noch akzeptabel, auch wenn noch im Detail deutliches Verbesserungspotenzial vorhanden ist. Während die Stoßfänger ordentlich eingepasst sind, variieren die Spaltmaße deutlich. Auch die Übergänge von den Vorder- zu den Hintertüren sind nicht bündig. Lob gibt es beim Ladeabteil, das mit kratzunempfindlichen Materialien verkleidet ist. Die Türausschnitte sind nur wenig gegen Schmutz von außen abgedichtet und es fehlen auch Lackschutzleisten an den Schwellern. Der Innenraum wurde zufriedenstellend gefertigt, jedoch sind auch hier Schwächen erkennbar. Die Kunststoffkanten sind schlecht entgratet und die Armaturen sitzen nicht sehr passgenau. Sie könnten zum Teil besser fixiert sein. Die verwendeten Materialien sind allesamt hart und kratzempfindlich, die Dachsäulen sind mit einfachem Kunststoff verkleidet und auch der Dachhimmel fühlt sich billig an. Immerhin setzen weiße Einsätze leichte Akzente und werten das Interieur optisch auf. Der Unterboden ist im vorderen Bereich vollständig verkleidet, was Luftverwirbelungen und somit auch den Kraftstoffverbrauch reduziert. Jedoch besitzt der Heckmotor von unten keine Abdeckung und kann dadurch leicht verschmutzen.

- ⊕ Eine Fehlbetankung ist dank Schutzklappe im Stutzen nicht möglich.
- ⊖ Die vordere Service-Klappe lässt sich nicht richtig öffnen, sie kann nur nach vorn gezogen werden. Der Vorgang ist sehr umständlich: Zuerst muss man zwei Abdeckungen in der Frontschürze aushängen, dann muss ein Entriegelungshebel mit dem Schlüssel aufgesperrt werden und erst im Anschluss lassen sich die zwei Hebel öffnen - dann kann die Klappe nach vorn gezogen werden. Die darunter liegenden Flüssigkeitsbehälter (z. B. Scheibenwaschwasser) sind aber dennoch nicht gut zugänglich. Der Tankdeckel muss umständlich mit dem Schlüssel geöffnet und verschlossen werden - eine Entriegelung mit der Zentralverriegelung wäre die bessere Variante. Sowohl die Stoßfänger als auch die Fahrzeugflanken haben keine Schutzleisten und können daher bei leichten Parkremplern schnell beschädigt werden.

Die Alltagstauglichkeit des dank der kompakten Maße stadttauglichen Viersitzers ist allenfalls zufriedenstellend. Mit einer Tankfüllung (35 l) sind auf Basis des EcoTest-Verbrauchs Reichweiten bis etwa 645 Kilometer möglich. Die tatsächliche Zuladung fällt mit 409 kg zufriedenstellend aus. Auf dem Dach sind Lasten bis 60 kg zulässig. Mit dem im Zubehörprogramm erhältlichen Heckträger können zwei Fahrräder transportiert werden. Jedoch dürfen diese insgesamt nicht schwerer als 50 kg sein, somit lassen sich zwei schwere E-Bikes damit nicht befördern.

- ⊖ Für den Fall einer Reifenpanne gibt es nur ein Reifenreparaturset, das sich unter Umständen schnell als unbrauchbar erweisen kann. Es ist im Beifahrerfußbereich untergebracht und etwas umständlich erreichbar. Wagenheber und Radmutternschlüssel fehlen, wodurch ein Radwechsel nicht ohne Weiteres möglich ist. Ein Anhängerbetrieb ist nicht zulässig.

3,2 Sicht

Bei der ADAC Rundumsichtmessung schneidet der neue Twingo nur ausreichend ab. Besonders die C-Säulen, die im Vergleich zum Vorgänger deutlich breiter ausfallen, schränken den Blick nach schräg hinten ein. Doch auch die B-Säule stellt in Verbindung mit der Beifahrerkopfstütze eine deutliche Sichtbehinderung zur Seite dar. Darüber hinaus lassen sich die hinteren Kopfstützen nicht vollständig versenken. Niedrige Hindernisse lassen sich im hinteren Fahrzeugnahbereich zufriedenstellend wahrnehmen. Die Außenspiegel liefern ein akzeptables Bild des rückwärtigen Verkehrs. Der linke Spiegel besitzt einen zusätzlichen asphärischen Bereich, der den toten Winkel verkleinert. Die Scheibenwischer besitzen einen zufriedenstellenden Wirkbereich. Das Halogenlicht leuchtet die Fahrbahn nur mäßig aus. Besseres Xenon- oder LED-Licht sind nicht erhältlich. Dank des Tagfahrlichts wird man untertags gut von anderen Verkehrsteilnehmern wahrgenommen.

⊕ Dank der kompakten Außenmaße erweist sich die Karosserie als sehr übersichtlich. Der Fahrer sitzt leicht erhöht und kann dadurch das Verkehrsgeschehen entsprechend gut überblicken. Dank der flach verlaufenden Frontklappe werden niedrige Gegenstände vor dem Fahrzeug gut wahrgenommen.

⊖ Der Innenspiegel liefert nur ein kleines Sichtfeld nach hinten - ein automatisch abblendender Innenspiegel ist für den Twingo nicht erhältlich. Optionale Parksensoren oder eine Heckkamera, die beim Rangieren helfen, sind für die getestete Variante ebenso nicht erhältlich wie beheizbare Außenspiegel.

2,7 Ein-/Ausstieg

Der Twingo ist serienmäßig mit einer Zentralverriegelung inklusive Funkfernbedienung ausgestattet. Die Türen besitzen vorn drei, hinten aber nur zwei Rastungen. Diese sind kräftig genug, um die Türen auch an Steigungen offen zu halten. Der Fahrersitz ist in guter Höhe angeordnet und der Abstand zwischen Sitz- und Schwelleraußenkante fällt gering aus. Die Schwellerhöhe ist zufriedenstellend. Der Abstand zwischen Sitzfläche und dem Dach geht in Ordnung. In den Fond gelangt man zufriedenstellend, wenn auch die Türen etwas mehr öffnen und die Rückbank ein Stück höher liegen könnte.

⊖ Haltegriffe am Dachhimmel, die beim Ein-/Aussteigen helfen könnten, sucht man beim Twingo vergebens. Eine Follow-me-Funktion, die den Weg vor dem Fahrzeug nach dem Abschließen beleuchten würde, gibt es nicht.

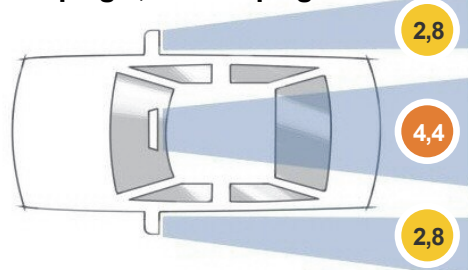


Breite Dachsäulen schränken die Sicht nach schräg hinten ein.

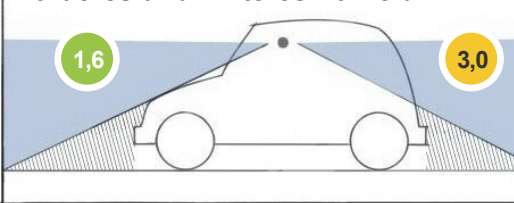
Rundumsicht



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

3,1 Kofferraum-Volumen*

Das Kofferraum-Volumen fällt im Klassenvergleich durchschnittlich aus. Bis zur Kofferraumabdeckung passen nur 160 Liter in das Ladeabteil. Baut man die Abdeckung aus und belädt den Kofferraum bis unters Dach, finden 235 Liter Platz. Dann passen bis zu drei handelsübliche Getränkekisten hinein. Nach dem Umlegen der Rücksitzlehne können bis zur Fensterkante 410 Liter verstaut werden. Bis unters Dach beladen fasst der Kofferraum 745 Liter.



Der Kofferraum mit 160 Liter Volumen ist gegenüber dem Vorgängermodell (210 Liter) deutlich kleiner geworden.

3,0 Kofferraum-Zugänglichkeit

Die Heckklappe lässt sich leicht öffnen, allerdings ist der Entriegelungsvorgang etwas umständlich. Der Taster befindet sich recht tief in der Stoßstange (über dem Nummernschild) die Griffmulde (Ausparung im Stoßfänger) ist an höherer Stelle. Zum Schließen ist ein hoher Kraftaufwand nötig, damit die Klappe zufällt - immerhin gibt es eine Griffmulde. Die Heckklappe schwingt weit auf und bietet Personen bis zu einer Größe von rund 1,90 m Platz darunter. Die Kofferraumöffnung besitzt eine ordentliche Höhe und eine zufriedenstellende Breite. Der Kofferraum selbst ist aber recht schmal und niedrig. Hängt man die Kofferraumabdeckung aus, klappt sie nach unten in den Kofferraum, eine Fixierung in der Horizontalen gibt es nicht.

⊕ Aufgrund der geringen Kofferraumtiefe lassen sich an der Rücksitzlehne liegende Gegenstände sehr gut erreichen. Diese brauchen zum Ausladen nicht weit angehoben werden, da die Ladekanten nur knapp fünf Zentimeter über dem Kofferraumboden liegt. Nach dem Umlegen der Rücksitzlehnen ist der Ladeboden eben.

⊖ Zum Einladen muss das Gepäck weit angehoben werden, da die Ladekante mit 80 Zentimetern weit über der Fahrbahn liegt. Große Personen sollten darauf achten, den Kopf nicht an den Ecken der geöffneten Heckklappe zu stoßen. Das Ladeabteil ist unbeleuchtet.

4,1 Kofferraum-Variabilität

⊕ Für den Transport langer Gegenstände kann die Beifahrersitzlehne vollständig nach vorn geklappt werden. Dies geschieht mit dem Drehrad der Lehneneinstellung und dauert deshalb recht lang. Dann passen laut Messung bis zu 2,20 m lange Gegenstände in das Fahrzeug.

⊖ Die Rücksitzlehne lässt sich beim Expression nur vollständig umklappen. Das ist recht umständlich, da hierfür die Entriegelungshebel an beiden Seiten der Lehne gleichzeitig gezogen werden müssen. Bei den höheren Ausstattungsvarianten ist die Lehne mittig teilbar. Zum Verstauen von kleinen Utensilien fehlen Befestigungsmöglichkeiten. Es gibt nur zwei Ösen zur Ladungssicherung, die aber ungünstig an der Ladekante positioniert sind. Bei unvorsichtigem Zurückklappen der Lehne können die Sicherheitsgurte eingeklemmt und beschädigt werden.

3,0 INNENRAUM

3,3 Bedienung

Das Cockpit des Twingo ist übersichtlich gestaltet und lässt sich nach kurzer Eingewöhnung problemlos nutzen. Allerdings bietet der kleine Franzose keine unterstützende Komfortausstattung wie Licht- oder Regensensor für den Fahrer. Das Lenkrad kann nur in der Höhe eingestellt werden, eine Weitenjustierung ist nicht möglich. Das unbeleuchtete Zündschloss ist ungünstig versenkt im Lenkstock positioniert. Der Schalthebel liegt hingegen griffgünstig weit oben und auch die Pedale sind ordentlich angeordnet. Das Licht und die Nebelschlussleuchte werden am Blinkerhebel aktiviert, der Status im Kombiinstrument angezeigt. Das Kombiinstrument liegt gut im Sichtfeld des Fahrers, es wird aber nur die Geschwindigkeit angezeigt.

Die Skalierung ist fein, aber nicht vollkommen schlüssig. Bis 70 km/h und ab 115 bis 160 km/h gibt es 5 km/h-Schritte - dazwischen nur 10 km/h- Abstände. Der serienmäßige Bordcomputer kann mit Tasten am rechten Lenkstockhebel bedient werden. Sind Türen oder die Heckklappe offen, wird der Fahrer informiert. Der serienmäßige Speedlimiter wird im Bereich des Schalthebels aktiviert und die Geschwindigkeit am Lenkrad eingestellt. Das optionale RENAULT R & Go-Audiosystem ist in der Höhe optimal positioniert und lässt sich leicht bedienen. Im Lieferumfang enthalten ist auch eine Smart-Phone-Halterung, mit der sich eine Verbindung von Telefon zu Radio herstellen lässt. Mit der kostenlosen R & GO-App ist dann u. a. eine Navigation möglich und es lassen sich Fahrzeuginformationen (z. B. Drehzahl, Verbräuche, Reichweite) anzeigen. Nutzt man kein Smartphone, sollte man den Halter unbedingt ausbauen, da er sonst alle Audio-Bedienelemente verdeckt. Das Klimatisierungs-Bedienteil ist in zufriedenstellender Höhe angeordnet. Die Funktion der mechanischen Einsteller gibt keine Rätsel auf. Der Taster der Heckscheibenheizung könnte größer ausfallen, die Heizung schaltet nach einer gewissen Zeit automatisch ab, um Kraftstoff zu sparen. Die Schalterbeleuchtung ist insgesamt zufriedenstellend, wenn auch die Bedienelemente am Lenkrad unbeleuchtet sind.

⊖ Die Scheibenwischer vorn besitzen nur eine Intervallschaltung und zwei Wischgeschwindigkeiten - eine Tippfunktion fehlt. Einen Drehzahlmesser oder eine Kühlflüssigkeitstemperatur- und Außentemperaturanzeige gibt es nicht. Die Seitenscheiben vorn werden mit mechanischen Kurbeln bedient und die hinteren Seitenscheiben lassen sich nur ausstellen. Elektrische Fensterheber vorn sind für den Expression nicht erhältlich. Die Türfächer können vorn nur bedingt genutzt werden, bei großen Wasserflächen lassen sich die Fensterkurbeln nicht optimal bedienen. Im Fond fehlen Ablagemöglichkeiten. Ein geschlossenes Handschuhfach ist für die getestete Ausstattungsvariante nicht erhältlich und das offene Ablagefach nicht optimal nutzbar. Es gibt nur eine zentrale Lampe vorn, Leseleuchten und Fondbeleuchtung gibt es nicht. Die Außenspiegel lassen sich nur mechanisch einstellen. Vorn muss man sich zum Schließen voll geöffneter Türen weit aus dem Fahrzeug lehnen, da die Griffe dann weit weg sind.



Der Fahrerplatz vermittelt ein sehr modernes Design, die Funktionalität und Verarbeitungsqualität sind zufriedenstellend.

2,1 Raumangebot vorne*

⊕ Vorn ist das Platzangebot üppig bemessen. Personen bis zu einer Körpergröße von 1,90 m finden genügend Beinfreiheit vor. Die Kopffreiheit ist noch ein Stück großzügiger. Die Innenbreite fällt im Klassenvergleich sehr üppig aus. Das Raumempfinden ist angenehm.

3,7 Raumangebot hinten*

Hinten ist das Raumangebot knapp bemessen. Sind die Vordersitze auf 1,85 m Größe eingestellt, finden im Fond nur Passagiere bis zu einer Körpergröße von 1,70 m genügend Beinfreiheit - die Kopffreiheit fällt großzügiger aus. Die Innenraumbreit erweist sich im Klassenvergleich als großzügig, wenn auch die Ellenbogenfreiheit an den Türen etwas eingeschränkt ist. Das Raumgefühl ist insgesamt zufriedenstellend.



Auf den hinteren Sitzplätzen finden Personen bis 1,70 m Körpergröße ausreichend Platz vor.

4,5 Innenraum-Variabilität

⊖ Die Rücksitzlehne lässt sich in dieser Ausstattungsvariante nur vollständig umlegen. Während für das Vorgängermodell noch verschiebbare Einzelsitze erhältlich waren, werden für den neuen Twingo keine Sitzvarianten mehr angeboten.

3,4 KOMFORT

2,7 Federung

Die Feder-/Dämpferabstimmung des Twingo geht insgesamt in Ordnung. Er besitzt eine recht straffe Grundabstimmung, bietet aber dennoch einen zufriedenstellenden Restkomfort. Lange Bodenwellen schluckt der Kleinwagen souverän und liegt dabei ruhig auf der Straße. Kurze Wellen lassen den Twingo dagegen nervös wirken und auf unebenen Untergründen zeigt er eine gewisse Stuckerneigung - vor allem an der Hinterachse ist das Fahrzeug dann unruhig. Kleinere Einzelhindernisse und Querfugen werden ordentlich von den Insassen fern gehalten, gröbere schlagen stärker durch. Voll beladen spricht die Federung etwas feiner an. Kopfsteinpflaster dringt nicht unangenehm bis zu den Insassen durch, wenn es auch deutlich am Lenkrad spürbar ist. Karosseriebewegungen beim Beschleunigen und Bremsen treten kaum auf. Bei dynamischen Lenkbewegungen neigt sich die Karosserie im üblichen Bereich. Bei niedrigen Geschwindigkeiten bietet der Twingo einen guten Fahrkomfort, ist aber auf feinen Unebenheiten auch dann etwas unruhig.

3,4 Sitze

In der Ausstattungsvariante Expression lassen sich weder der Fahrer- noch der Beifahrersitz in Höhe und Neigung einstellen. Wählt man die nächsthöhere Variante, ist immerhin der Fahrersitz höheneinstellbar. Die Vordersitzlehnen sind zufriedenstellend konturiert, die Wangen der kurzen Sitzflächen könnten aber stärker ausgeprägt sein. Die Höhe der Lehnen geht in Ordnung. Insgesamt bieten die weich gepolsterten Vordersitze nur wenig Seitenhalt. Der Fahrer kann seinen linken Fuß zufriedenstellend abstützen, ein stabiles Trittbrett gibt es aber nicht. Die Sitzposition ist vorn akzeptabel, eine Sitzhöheneinstellung würde aber bessere Anpassungsmöglichkeiten bieten.

⊖ Im Fond besitzen weder die Lehnen noch die Flächen eine gute Konturierung und bieten dadurch kaum Seitenhalt. Immerhin sind die Lehnen auch für große Personen hoch genug. Die Sitzposition ist hinten nur ausreichend, die Oberschenkel liegen kaum auf und man sitzt in einer unbequemen Hockstellung. Die weiche Polsterung geht in Ordnung. Lordosenstützen für die Vordersitze gibt es nicht.

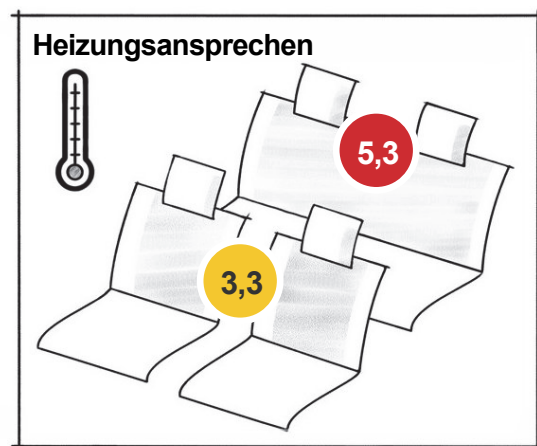
3,7 Innengeräusch

Das Innenraumgeräusch fällt hoch aus. Bei Tempo 130 wurde ein Pegel von 72,7 dB(A) gemessen. Doch auch subjektiv wird das Geräuschniveau im Innenraum als laut empfunden. Das Aggregat arbeitet nur im unteren Drehzahlbereich etwas dröhnig, im mittleren Drehzahlbereich zeigt sich der Motor dagegen ordentlich abgeschottet und ist nur im Hintergrund zu vernehmen. Auf schlechten Fahrbahnuntergründen ist ein dumpfes Poltern/Schlagen vom Fahrwerk zu hören. Windgeräusche sind dauerhaft im Innenraum präsent und bei hohen Geschwindigkeiten vordergründig.

4,2 Klimatisierung

Der Twingo ist nur gegen Aufpreis mit einer manuellen Klimaanlage ausgestattet (im Testwagen). Bei der Ausstattungsvariante "Luxe" ist die Klimaanlage Serie und eine Klimaautomatik gegen Aufpreis erhältlich - diese Variante ist aber nicht mit dem verbauten Motor kombinierbar. Im ADAC Heizungstest wird der vordere Bereich der Fahrgastzelle in zufriedenstellender Zeit auf Wohlfühltemperaturen erwärmt. Positiv ist, dass die Fußbereiche deutlich schneller warm werden als der restliche Bereich.

⊖ Temperatur und Luftverteilung lassen sich nur für Fahrer und Beifahrer gemeinsam einstellen. Eine Anzeige der eingestellten Temperatur gibt es nicht, daher muss diese häufig nachjustiert werden. Die Luftverteilung erfolgt nur in vorgegebenen Kombinationen. Die hinteren Seitenscheiben lassen sich nur ausstellen. Im Fond dauert es im Heizungstest zu lange, bis der Innenraum auf angenehme Temperaturen erwärmt wird. Hier bleibt es im Fußbereich lange kalt.



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

3,8 MOTOR/ANTRIEB

4,6 Fahrleistungen*

⊖ Der Twingo SCe 70 kann bei den Fahrleistungen nicht überzeugen. Der 1,0-l-Dreizylinder-Ottomotor leistet 71 PS (bei 6.000 1/min) und besitzt ein maximales Drehmoment von nur 91 Nm, das aber erst im mittleren Drehzahlbereich von 2.850 1/min anliegt. Für die Beschleunigung von 60 auf 100 km/h braucht der Twingo im vierten Gang 18,9 und im Fünften 25,2 Sekunden. Beim simulierten Überholvorgang vergehen 11,4 Sekunden (2./3. Gang) bis der Sprint von 60 auf 100 km/h abgeschlossen ist. Der TCe 90 sollte die bessere Wahl sein.

2,7 Laufkultur

Die Laufkultur des kleinen Dreizylinders ist zufriedenstellend. Der Heckmotor ist gut abgeschottet, so dass Vibrationen insgesamt recht wenig wahrgenommen werden. Diese sind unter Last im unteren Drehzahlbereich leicht vorhanden, dann dröhnt das Aggregat aber kräftig. Im mittleren Drehzahlbereich sind Vibrationen kaum spürbar und auch akustisch ist der Motor dann wenig präsent.

3,2 Schaltung

Die fünf Vorwärtsgänge lassen sich zufriedenstellend einlegen. Der Schaltwiderstand ist aber recht hoch, wodurch die Gänge beim Schalten, besonders wenn es schnell gehen soll, haken - die Schaltwege fallen durchschnittlich aus. Die Schaltempfehlung hilft dem Fahrer entsprechend des Betriebszustandes einen geeigneten Gang zu wählen. Die Kupplung kann zufriedenstellend dosiert werden, die serienmäßige Berganfahrhilfe verhindert für eine gewisse Zeit ein Zurückrollen des Fahrzeugs beim Anfahren an Steigungen.

⊖ Der Rückwärtsgang ist unüblich rechts hinten angeordnet und nicht gegen versehentliches Einlegen gesichert. Nur ein direktes Schalten vom Fünften in den Rückwärtsgang ist nicht möglich. Wird der Rückwärtsgang eingelegt, solange das Fahrzeug noch nach vorn rollt, kracht es im Getriebe. Ein Start-Stopp-System ist für den Twingo Expression nicht erhältlich.

4,3 Getriebeabstufung

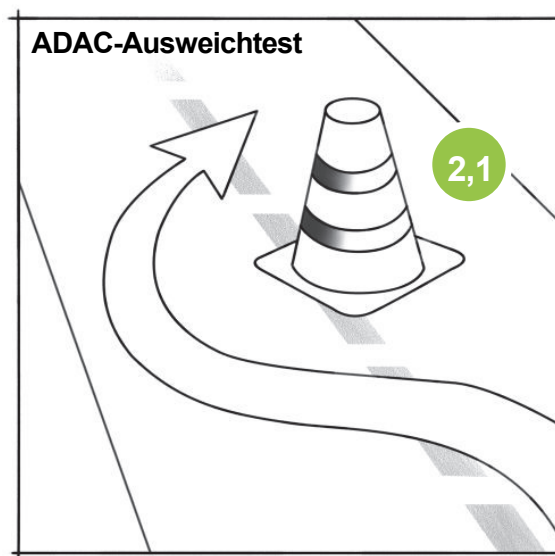
⊖ Die Abstufungen des Fünfganggetriebes gehen soweit in Ordnung, ein sechster Gang würde keine Vorteile bringen, da dem Motor bereits im fünften Gang Zugkraftreserven fehlen. Um an Steigungen die Geschwindigkeit zu halten muss oft runter geschaltet werden und das, obwohl die Gesamtübersetzung sehr kurz gewählt wurde. Der Motor dreht bei Tempo 130 bereits mit knapp 4.000 Umdrehungen pro Minute.

2,7 FAHREIGENSCHAFTEN

2,6 Fahrstabilität

Die Fahrstabilität des Hecktrieblers geht insgesamt in Ordnung. Bei plötzlichen Lenkimpulsen drängt der Twingo recht stark mit dem Heck nach - in Gefahrensituationen regelt das elektronische Stabilitätsprogramm (ESP) aber sehr früh und effektiv. Bei Bodenwellen in Kurven wird das Fahrzeug teilweise leicht versetzt. Der Geradeauslauf ist nicht gut. Einerseits nehmen Spurrillen einen gewissen Einfluss auf die Richtungsstabilität und andererseits wird die Stabilität durch das drängende Heck und die schlecht zentrierte Lenkung beeinflusst.

⊕ Im ADAC Ausweichtest fährt der Kleinwagen ein gutes Ergebnis ein. Beim ersten Anlenken weist der Twingo eine Übersteuerneigung auf, allerdings regelt das ESP sehr früh und effektiv, wodurch das Fahrzeug stabilisiert wird. Beim Gegenlenken schiebt er dann leicht über die Vorderräder und baut Geschwindigkeit ab. Das Einfahren in die Ausfahrgasse gestaltet sich dadurch problemlos. Heckantrieb und Antriebsschlupfregelung (ASR) sorgen für eine gute Traktion. Das Eigenlenkverhalten ist unkritisch untersteuernd. Die maximalen Kurvengeschwindigkeiten liegen nicht besonders hoch, der Grenzbereich kündigt sich aber früh an. Hebt man das Gaspedal in Kurven, so dass ein Lastwechsel entsteht, neigt der Twingo zum Übersteuern, doch dieses Verhalten wird sofort vom ESP unterbunden.



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.

2,8

Lenkung*

Die Lenkung des Twingo spricht gut auf Lenkbefehle an, vermittelt dem Fahrer aber wenig Fahrbahnkontakt und besitzt zudem nur eine mäßige Mittenzentrierung. Darüber hinaus werden leicht verzögert Seitenführungskräfte an der Hinterachse aufgebaut. Diese Eigenschaften haben zur Folge, dass speziell bei langgezogenen Kurven des Öfteren Lenkkorrekturen notwendig sind. Bei größeren Lenkwinkeln ist die Rückmeldung zufriedenstellend.

- ⊕ Die Vorderräder lassen sich sehr weit einlenken, wodurch ein sehr geringer Wendekreis von nur neun Metern realisiert wird. Beim Rangieren ist kein großer Kraftaufwand notwendig.
- ⊖ Aufgrund des riesigen Lenkeinschlags ist allerdings ein hoher Kurbelaufwand beim Rangieren nötig - von Anschlag bis Anschlag muss das Lenkrad knapp vier mal herumgedreht werden.

2,6

Bremse

Die Bremse spricht ordentlich an und lässt sich zufriedenstellend dosieren. Der Bremspunkt lässt sich aber nicht ideal fühlen, teilweise führt nur ein geringfügig längerer Pedalweg zu einem deutlichen und plötzlichen Ansteigen der Bremskraft. Der Bremsweg aus Tempo 100 fällt akzeptabel aus. Der Twingo steht nach 37,8 Metern (Mittelwert aus zehn Einzelmessungen, halbe Zuladung, Reifen: Dunlop Sport blüresponse, vorn: 165/65 R15 84H, hinten: 185/60 R15 84H). Die Spurtreue in Kurven ist auch dank des elektronischen Stabilitätsprogramms gut.

2,3

SICHERHEIT

2,6

Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

- ⊕ Der Twingo ist serienmäßig mit dem elektronischen Stabilitätsprogramm und einem Bremsassistenten ausgestattet. Letzterer hilft dem Fahrer in Gefahrensituationen das volle Bremspotenzial zu nutzen. Bei einer Gefahrenbremsung wird die Warnblinkanlage aktiviert und somit der herannahende Verkehr auf die Gefahrensituation aufmerksam gemacht. Serienmäßig ist der Kleinwagen auch mit einem Reifendruckkontrollsystem und einem Geschwindigkeitsbegrenzer ausgestattet.
- ⊖ Ein versehentliches Anfahren ist möglich, da der Motor auch ohne Kupplungsbetätigung gestartet werden kann. Der Blinker funktioniert nicht bei aktivierter Warnblinkanlage, wodurch eine Fahrrihtungsänderung beim Abschleppen nicht ohne Weiteres angezeigt werden kann. In den Türen fehlen Rückleuchten oder Strahler, die im Dunkeln bei offenen Türen andere Verkehrsteilnehmer warnen würden. Assistenten wie z. B. ein City-Notbremssystem oder eine Kollisionswarnung sind nicht erhältlich. Der optionale Spurverlassenswarner ist für die getestete Ausstattungsvariante nicht erhältlich.

2,3

Passive Sicherheit - Insassen

- ⊕ Beim ADAC Crashtest erreicht der Twingo beim Insassenschutz 78 Prozent der möglichen Punkte (Stand: 09/2014) - insgesamt erhält der Renault vier von fünf Sternen bei den Crashtests. Er ist serienmäßig mit Front- und kombinierten Seiten-/Kopfairbags vorn ausgestattet. Hier haben die Gurte auch Gurtstraffer und Kraftbegrenzer und im Fond immerhin Gurtkraftbegrenzer. Vorn ist die Kopfstützenhöhe zufriedenstellend, Personen bis zu einer Körpergröße von 1,80 m werden geschützt. Die integrierten Stützen liegen nah am Kopf und können daher optimal bei einem Heckaufprall wirken.

Im Fond bieten die Stützen nur Passagieren bis zu einer Größe von etwa 1,65 m guten Schutz - viel größere Passagiere haben im Fond aber ohne hin kaum Platz. Der Abstand zum Kopf geht in Ordnung. Die vorn Sitzenden werden ermahnt sich anzuschnallen, der Anschnallstatus der hinten Sitzenden wird dem Fahrer angezeigt. Schnallt sich jemand während der Fahrt ab, wird der Fahrer optisch und akustisch gewarnt.

➖ Griffschalen-Türgriffe sind nicht optimal, da man hier unter Umständen nicht genügend Kraft aufbringen kann, um die Türen nach einem Unfall zu öffnen. Warndreieck und Verbandskasten haben keinen eindeutigen Halter, was dazu führen kann, dass sie im Notfall nicht optimal erreichbar sind.

2,0 Kindersicherheit

Laut Fahrzeug-Bedienungsanleitung sind universelle Kindersitze aller Altersgruppen im Fond erlaubt. Vorn rechts sind Sitze quer zur Fahrtrichtung (Gruppe 0; < 10 kg) nicht erlaubt. Hohe Kindersitze können auf dem Beifahrerplatz und im Fond unter Umständen nicht montiert werden, da sie am Dach anstoßen können.

⊕ Beim ADAC Crashtest erhält der Viersitzer 81 Prozent der möglichen Punkte im Bereich der Kindersicherheit (Stand: 09/2014). Im Fond können Kindersitze dank Isofix-Halterungen mit Ankerhaken lagestabil montiert werden. Das System lässt sich auch ohne Einsteckhilfen problemlos nutzen. Alternativ lassen sich Kindersitze auch mit den langen Gurten befestigen - die kurzen und fixen Schlösser erleichtern die Montage. Die Gurtanlenkpunkte liegen weit auseinander, wodurch auch breite Sitze dazwischen passen. Vorn rechts sind die Anlenkpunkte optimal positioniert und der Beifahrerairbag lässt sich mittels Drehschalter im Armaturenbrett deaktivieren.

➖ Im Fond sind die Gurtschlösser ungünstig unter dem Polster und etwas zu weit vorn verbaut. Darüber hinaus ist das Polster sehr weich, wodurch sich die Kindersitze nur bedingt lagestabil befestigen lassen. Die Kindersicherung der hinteren Türen kann von Kindern leicht deaktiviert werden.

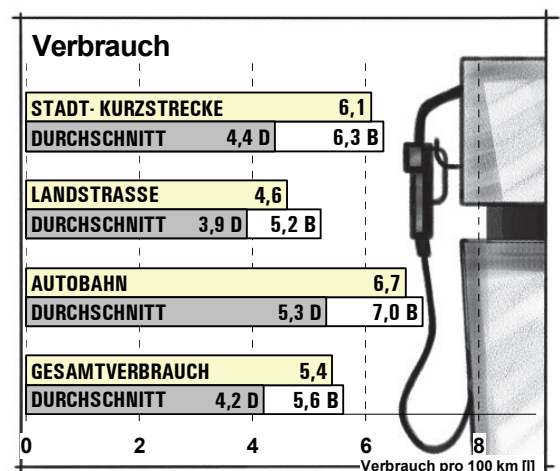
2,3 Fußgängerschutz

⊕ Beim Fußgängerschutz erhält der Twingo 68 Prozent der möglichen Punkte. Der Stoßfänger und einige Bereiche der Motorhaube zeigen sich entschärft. Zu aggressiv sind aber Teilbereiche der Motorhaubenvorderkante sowie der Windschutzscheibenrahmen.

3,1 UMWELT/ECOTEST

3,6 Verbrauch/CO2*

Der Twingo S Ce 70 Expression erhält mit einer CO2-Bilanz von 145 g/km 24 Punkte in diesem Kapitel. Aus der Messung resultiert ein Durchschnittsverbrauch von 5,4 Liter Super auf 100 Kilometer. Innerorts konsumiert der Kleine, auch aufgrund des für diese Ausstattungsvariante nicht erhältlichen Start-Stopp-Systems, hohe 6,1 l/100 km, außerorts 4,6 l/100 km und auf der Autobahn genehmigt er sich 6,7 Liter auf 100 Kilometer.



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

2,6 Schadstoffe

Die Schadstoffanteile im Abgas liegen insgesamt im zufriedenstellenden Bereich. Der Kohlenmonoxid-Ausstoß fällt im anspruchsvollen Autobahnzyklus hoch aus. In diesem Kapitel reicht es somit zu 34 von 50 Punkten. Zusammen mit den CO₂-Punkten bringt es der Twingo auf 58 Punkte, was nur drei von fünf Sternen entspricht.

2,4 AUTOKOSTEN

4,1 Betriebskosten*

– Die Betriebskosten ergeben sich zu weiten Teilen aus den Aufwendungen für den Kraftstoff. Da der Twingo S Ce 70 nicht sehr sparsam mit dem Super-Kraftstoff umgeht, schneidet er für einen Kleinwagen nur ausreichend ab.

3,3 Werkstatt- / Reifenkosten*

Für eine Beurteilung liegen uns noch keine Daten des Herstellers vor - die Berechnung der Werkstattkosten beruht deshalb auf Erfahrungswerten.

+ Renault gewährt eine zweijährige Herstellergarantie ohne Kilometerbegrenzung.

3,3 Wertstabilität*

Dem neuen Renault Twingo S Ce 70 Expression wird für den vierjährigen Berechnungszeitraum ein zufriedenstellender Restwertverlauf prognostiziert. Negativ wirkt sich aus, dass für den Kleinwagen keine dem Stand der Technik entsprechenden Assistenzsysteme, wie ein City-Notbremssystem oder eine Kollisionswarnung angeboten werden.

2,5 Kosten für Anschaffung*

+ Der Grundpreis des Renault Twingo S Ce 70 Expression fällt im Klassenvergleich mit 9.590 Euro gering aus. Allerdings besitzt der kleine Franzose dann nur eine überschaubare Serienausstattung. Ein Radio, elektrische Fensterheber vorn und eine Klimaanlage kosten zusammen 1.490 Euro Aufpreis. Darüber hinaus sind viele Extras für diese Ausstattungsvariante nicht erhältlich. Zu diesen zählen u. a. ein Licht-/Regensensor, eine geteilt klappbare Rücksitzlehne sowie beheizbare Außenspiegel.

3,4 Fixkosten*

Die Fixkosten fallen im Klassenvergleich durchschnittlich hoch aus. Während die jährliche KFZ-Steuer mit 40 Euro überschaubar ausfällt, sind die Versicherungskosten teuer. Der Twingo ist insgesamt sehr ungünstig eingestuft (KH: 15; TK: 18; VK: 16).

1,5

Monatliche Gesamtkosten*

⊕ Die monatlichen Gesamtkosten liegen im Klassenvergleich niedrig. Besonders positiv wirkt sich der absolute Wertverlust aus, der beim Twingo niedrig liegt.

DIE MOTORVARIANTEN

in der preisgünstigsten Modellversion

TYP	SCe 70	ENERGY TCe 90 Start & Stop
Aufbau/Türen	SR/5	SR/5
Zylinder/Hubraum [ccm]	3/999	3/898
Leistung [kW (PS)]	52 (71)	66 (90)
Max. Drehmoment [Nm] bei U/min	91/2850	135/2500
0-100 km/h[s]	14,5	10,8
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	151	165
Verbrauch pro 100 km lt. Hersteller [l]	4,5 S	4,3 S
CO2 [g/km]	105	99
Versicherungsklassen KH/VK/TK	15/16/18	15/16/18
Steuer pro Jahr [Euro]	40	26
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	371	379
Preis [Euro]	9.590	11.990

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
 E = Strom

DATEN UND MESSWERTE

3-Zylinder Otto	Schadstoffklasse Euro5
Hubraum	999 ccm
Leistung	52 kW (71 PS)
bei	6000 U/min
Maximales Drehmoment	91 Nm
bei	2850 U/min
Kraftübertragung	Heckantrieb
Getriebe	5-Gang-Schaltgetriebe
Reifengröße (Serie vo./hi.)	165/65R15/185/60R15
Reifengröße (Testwagen)	165/65R15H
Bremsen vorne/hinten	Scheibe/Trommel
Wendekreis links/rechts	8,9/8,95 m
Höchstgeschwindigkeit	151 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	14,5 s
Überholvorgang 60-100 km/h (2. + 3.Gang)	11,4 s
Bremsweg aus 100 km/h	37,8 m
Verbrauch pro 100 km Herstellerangabe	4,5 l
Testverbrauch Schnitt pro 100 km (Super)	5,4 l
Testverbrauch pro 100 km Stadt/Land/BAB	6,1/4,6/6,7 l
CO ₂ -Ausstoß Herstellerangabe	105 g/km
CO ₂ -Ausstoß Test(*WTW)	145 g/km
Innengeräusch 130km/h	72,7 dB(A)
Länge/Breite/Höhe	3595/1647/1557 mm
Fahrzeugbreite über alles (inkl. Außenspiegel)	1880 mm
Leergewicht/Zuladung	950 kg/409 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	160 l/410 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	-
Dachlast	60 kg
Tankinhalt	35 l
Reichweite	645 km
Garantie	2 Jahre
Rostgarantie	12 Jahre

ADAC-Testwerte fett

KOSTEN

Monatliche Betriebskosten	101 Euro
Monatliche Werkstattkosten	44 Euro
Monatliche Fixkosten	81 Euro
Monatlicher Wertverlust	145 Euro
Monatliche Gesamtkosten	371 Euro
(vierjährige Haltung, 15.000 km/Jahr)	
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	15/16/18
Grundpreis	9.590 Euro

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 2013 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 01.03.2013 vergleichbar. Die Angaben zur Kfz-Steuer und die Berechnung der Kosten basieren auf der zum 1.05.2012 gültigen Steuergesetzgebung.

*WTW: (Well-to-Wheel): Der angegebene CO₂-Ausstoß beinhaltet neben den gemessenen CO₂-Emissionen auch die CO₂-Emissionen, welche für die Bereitstellung des Kraftstoffs entstehen. Durch die Well-to-Wheel Betrachtung ist eine bessere Vergleichbarkeit mit alternativen Antriebskonzepten (z.B. E-Fahrzeug) möglich.

Weitere Autotests finden Sie unter www.adac.de/autotest

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		

AUSSTATTUNG

TECHNIK

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

INNEN

Airbag, Seite hinten	nicht erhältlich
Airbag, Seite vorne (Kopf-Thorax-Airbag)	Serie
Airbag, Seite, Kopf vorne/hinten	nicht erhältlich
Audioanlage	500 Euro ^o
Drehzahlmesser ((nur über App))	nicht erhältlich
Fahrersitz, höhenstellbar	nicht erhältlich
Fensterheber, elektrisch vorn/hinten	200 Euro/nicht erhältlich
Innenspiegel, automatisch abblendend	nicht erhältlich
Klimaanlage (Klang & Klima-Paket)	1.290 Euro ^o
Knieairbag	nicht erhältlich
Rücksitzlehne, umklappbar (einteilig)	Serie
Zentralverriegelung	Serie

AUSSEN

Außenspiegel, beheizbar	nicht erhältlich
Außenspiegel, elektrisch einstellbar	nicht erhältlich
Lackierung Metallic	490 Euro
Schiebe-Hubdach (Faltdach)	nicht erhältlich

^o im Testwagen vorhanden

TESTURTEIL

AUTOTEST¹

3,0

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

¹ohne Wirtschaftlichkeit *Werte klassenbezogen