



## Renault Twingo ENERGY TCe 90 Luxe

Fünftüriger Kleinwagen mit Schrägheck (66 kW / 90 PS)

Die dritte Generation des Twingo hat, abgesehen vom Namen, wenig mit den ersten beiden Generationen gemein. Er teilt sich die Plattform mit dem Smart ForFour und ist im Vergleich zum Vorgänger um rund neun Zentimeter kürzer. Erstmals besitzt er nun auch Fondtüren, die den Zustieg nach hinten erleichtern. Der größte Unterschied liegt allerdings beim Antrieb: Der Kleinwagen wird jetzt von einem Heckmotor angetrieben. Da vorn kein Motor stört, ist der mögliche Lenkeinschlag deutlich größer, wodurch ein sehr kleiner Wendekreis von nur neun Metern erreicht wird. Einbußen muss man dagegen beim Kofferraum hinnehmen. Der fällt mit 160 Litern rund 50 Liter kleiner aus als beim Vorgänger. Praktisch: Die Beifahrersitzlehne lässt sich vollständig nach vorn umlegen, so können lange Gegenstände bis rund 2,20 Meter transportiert werden. Zwiespältig ist das Fahrverhalten. Das im Grenzbereich deutlich untersteuernde Fahrverhalten ist gut beherrschbar, die Kurvendynamik aber entsprechend mäßig. Nicht verzeihbar ist die Seitenwindempfindlichkeit, die vor allem auf der Autobahn für ein unruhiges Fahrverhalten sorgt. Für den Ernstfall gibt es immerhin einen Seitenwindassistenten, der unterstützend eingreift. Dass die Autobahn nicht zum bevorzugten Terrain des Twingo gehört, sieht man auch am Antrieb. Der Turbomotor geht zwar kräftig zu Werke, doch steigt der Schadstoffausstoß auf der Autobahn stark an. Insgesamt überzeugt der Twingo vorrangig als wendiges Stadtauto mit Platz für vier Personen. In der getesteten Top-Ausstattung ist er zwar mit einem Grundpreis von 13.390 Euro nicht ganz billig, die Ausstattung geht aber durchaus in Ordnung.

**Karosserievarianten:** keine **Konkurrenten:** u.a. Hyundai i10, Smart ForFour, Toyota Aygo, VW up!

- +** kompakte Abmessungen, sehr kleiner Wendekreis, gutes Platzangebot vorn, Isofix auch für Beifahrersitz erhältlich, kräftiger Motor
- lauter Innenraum, ausgeprägte Seitenwindempfindlichkeit, kein City-Notbremssystem erhältlich



### ADAC-URTEIL

**2,8** AUTOTEST

**2,8** AUTOKOSTEN

### Zielgruppencheck

**3,1** Familie

**1,5** Stadtverkehr

**2,5** Senioren

**2,9** Langstrecke

**4,0** Transport

**2,9** Fahrspaß

**2,8** Preis/Leistung

Der Film zum Test auf youtube  
[www.bitly.com/twingovideo](http://www.bitly.com/twingovideo)

Stand: Dezember 2015  
 Text: D. Silvestro

Die Verarbeitung und das Finish des Twingo sind noch akzeptabel, auch wenn 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 wirkt an einigen Stellen nicht besonders hochwertig. Die Kunststoffkanten sind schlecht entgratet, die Armaturen sitzen nicht sehr passgenau und könnten zum Teil besser fixiert sein. Die verwendeten Materialien sind allesamt hart und kratzempfindlich, die Dachsäulen mit einfachem Kunststoff verkleidet und auch der Dachhimmel fühlt sich billig an. In der Luxe-Ausstattung wird das Cockpit durch weiße Kunststoffeinsätze und dünne Chromränder zumindest teilweise optisch etwas aufgewertet. Zudem sind Schalthebel und Lenkrad mit Leder überzogen. 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 verschmutzt dadurch stark. Unlackierte Seitenleisten an den Türen (Serie beim Luxe) verhindern Lackschäden bei einer unvorsichtig geöffneten Tür.

- ⊕ Eine Fehlbetankung ist dank Schutzklappe im Stutzen nicht möglich.
- ⊖ Da der Twingo einen Heckmotor besitzt, hat er vorn nur eine Service-Klappe. Diese lässt sich jedoch 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.

Die Alltagstauglichkeit des Twingo ist noch zufriedenstellend. Der fünftürige Kleinwagen besitzt serienmäßig vier vollwertige Sitzplätze. Neben den nur mäßigen Transporteigenschaften verhindert auch der kleine Kraftstofftank (35 l) eine bessere Benotung. Mit einer Tankfüllung sind auf Basis des EcoTest-Verbrauchs Reichweiten von bis zu 645 Kilometer möglich. Die mögliche Zuladung fällt mit 382 kg nicht besonders großzügig 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.

- ⊕ Dank der kompakten Abmessungen eignet sich der Twingo sehr gut für den Stadtverkehr. Ein großer Vorteil ist vor allem die geringe Fahrzeugbreite von lediglich 1,88 m (inkl. Außenspiegel).
- ⊖ 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 umständlich erreichbar. Wagenheber und Radmutterenschlüssel fehlen, wodurch ein Radwechsel nicht ohne Weiteres möglich ist. Ein Anhängerbetrieb ist nicht zulässig.

3,0

## Sicht

Bei der ADAC Rundumsichtmessung schneidet der 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. Während beheizbare Außenspiegel in den niedrigeren Ausstattungsvarianten Aufpreis kosten und in der Basisausstattung gar nicht erhältlich sind, findet man dieses wichtige Ausstattungsmerkmal beim Luxe serienmäßig an Bord. Die Scheibenwischer haben einen zufriedenstellenden Wirkbereich. Das Halogenlicht leuchtet die Fahrbahn nicht besonders hell aus. Bessere Xenon- oder LED-Scheinwerfer sind nicht erhältlich.

⊕ 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 kurzen und flach verlaufenden Frontpartie werden niedrige Gegenstände vor dem Fahrzeug gut wahrgenommen. Einparkensensoren hinten inklusive Rückfahrkamera sind für den Twingo Luxe optional erhältlich (im Testwagen).

⊖ Der Innenspiegel liefert nur ein kleines Sichtfeld nach hinten - ein automatisch abblendender Innenspiegel ist für den Twingo nicht erhältlich.

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 weiter 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.

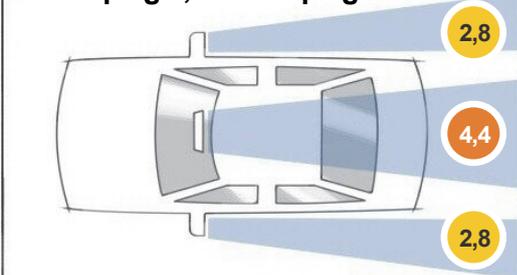


Breite Dachsäulen schränken die Sicht nach schräg hinten ein.

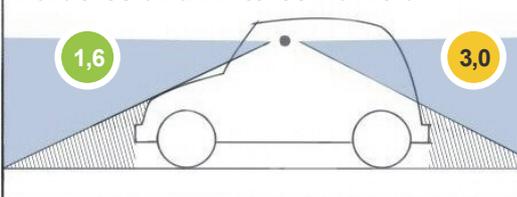
### Rundumsicht



### Innenspiegel, Außenspiegel



### Vorderes und hinteres Nahfeld



Die Rundumsicht-Note informiert über die Sichtbehinderung des Fahrers durch die 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.

### 3,1 Kofferraum-Volumen\*

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



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

### 2,9 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.

**+** Dank der geringen Kofferraumtiefe lassen sich an der Rücksitzlehne liegende Gegenstände sehr gut erreichen. Diese brauchen zum Ausladen nicht weit angehoben werden, da die Ladekante 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 rund 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.

### 3,2 Kofferraum-Variabilität

Die Rücksitzlehne lässt sich in der getesteten Ausstattung mittig geteilt umklappen. Der Klappmechanismus lässt sich zufriedenstellend vom Fond aus betätigen.

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

**-** Zum Verstauen von kleinen Utensilien fehlen Befestigungsmöglichkeiten. Es gibt nur zwei Ösen zur Ladungssicherung, die aber ungünstig angebracht sind. Bei unvorsichtigem Zurückklappen der Lehne können die Sicherheitsgurte eingeklemmt und beschädigt werden.

## 2,7 INNENRAUM

### 2,8 Bedienung

Das Cockpit des Twingo ist übersichtlich gestaltet und lässt sich nach kurzer Eingewöhnung problemlos bedienen. Dennoch gibt es einige Details, die nicht ideal gelöst sind. Das Lenkrad ist nur in einem kleinen Bereich in der Höhe einstellbar und das unbeleuchtete Zündschloss ungünstig versenkt im Lenkstock platziert. 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 - einen Drehzahlmesser gibt es nicht. Der serienmäßige Bordcomputer kann mit Tasten am rechten Lenkstockhebel bedient werden. Sind Türen oder die Heckklappe offen, wird der Fahrer informiert.

Der serienmäßige Tempomat samt Speedlimiter wird im Bereich des Schalthebels aktiviert und die Geschwindigkeit am Lenkrad eingestellt. Das in der getesteten Ausstattung serienmäßige RENAULT R & GO-Audiosystem ist in der Höhe optimal positioniert und lässt sich leicht bedienen. Im Lieferumfang enthalten ist auch eine Smartphone-Halterung, mit der sich eine Verbindung von Telefon zu Fahrzeug 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. Optional gibt es auch das im Testwagen verbaute R-Link Evolution Multimediasystem, das einen sieben Zoll großen Touchscreen beinhaltet. Das Bedienteil der optionalen Klimaautomatik ist in zufriedenstellender Höhe angeordnet. Die Funktion gibt keine Rätsel auf. Die Taste für die 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. Ein in der Empfindlichkeit einstellbarer Regensensor ist aber gegen Aufpreis erhältlich. Ablagen gibt es serienmäßig nur wenige. Man findet selbst in der getesteten Top-Ausstattung nur Türfächer, Becherhalter und ein Fach in der Mittelkonsole vor. Hinten fehlen Lehnentaschen. Das in dieser Ausstattung geschlossene Handschuhfach ist groß, es fehlt aber eine Beleuchtung.

⊕ In der getesteten Top-Ausstattung sind einige Komfortausstattungen wie elektrische Fensterheber vorn, elektrisch einstellbare Außenspiegel und einen Tempomaten serienmäßig. Details wie einen Licht-/Regensensor und eine Klimaautomatik gibt es bei Wahl des empfehlenswerten Komfort-Pakets (im Testwagen).

⊖ Einen Drehzahlmesser oder eine Kühlflüssigkeitstemperatur ist nicht erhältlich. Eine Außentemperaturanzeige gibt es nur bei Wahl des R-Link Evolution Multimediasystems. Die Seitenscheiben vorn lassen sich elektrisch betätigen. Sie besitzen aber weder eine Automatikfunktion noch einen Einklemmschutz. Die hinteren Seitenscheiben lassen sich nur ausstellen. Es gibt nur eine zentrale Lampe vorn, Leseleuchten und Fondbeleuchtung gibt es nicht. 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.**

---

## 1,9 Raumangebot vorne\*

⊕ Vorn ist das Platzangebot üppig bemessen. Personen bis zu einer Körpergröße von knapp über 1,90 m finden genügend Beinfreiheit vor. Die Kopffreiheit reicht sogar für über zwei Meter große Insassen. Die Innenbreite fällt im Klassenvergleich sehr üppig aus. Das Raumempfinden ist angenehm.

---

## 3,9 Raumangebot hinten\*

Hinten ist das Raumangebot dagegen knapp bemessen. Sind die Vordersitze auf 1,85 m große Personen eingestellt, finden im Fond nur Passagiere bis zu einer Körpergröße von rund 1,65 m genügend Beinfreiheit - die Kopffreiheit fällt deutlich großzügiger aus. Die Innenraumbreit erweist sich im Klassenvergleich als großzügig, wenn auch die Ellenbogenfreiheit an den Türen eingeschränkt ist. Das Raumgefühl ist insgesamt zufriedenstellend.



Auf den hinteren Sitzplätzen finden Personen bis 1,65 m Körpergröße ausreichend Platz vor.

---

## 3,8 Innenraum-Variabilität

Da für den Twingo keine Sitzvarianten angeboten werden, reicht es hier nur für eine zufriedenstellende Bewertung. In der getesteten Top-Ausstattung findet man eine mittig geteilt umklappbare Rücksitzlehne vor. Zudem lässt sich die Lehnenneigung im Fond geringfügig justieren.

---

## 3,2 KOMFORT

---

### 2,9 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 aber teils unangenehm 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.

---

### 3,1 Sitze

In der Ausstattungsvariante Luxe findet man einen in der Höhe einstellbaren Fahrersitz vor. Der Beifahrersitz ist aber selbst in der Top-Ausstattung nicht 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 des Fahrers ist zufriedenstellend.

⊖ 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 nicht sonderlich bequem, die Oberschenkel liegen kaum auf und man muss die Beine recht stark anwinkeln. Immerhin lässt sich beim Luxe die Lehnenneigung geringfügig verstellen. Die weiche Polsterung geht in Ordnung. Einstellbare Lordosenstützen für die Vordersitze sucht man vergebens.

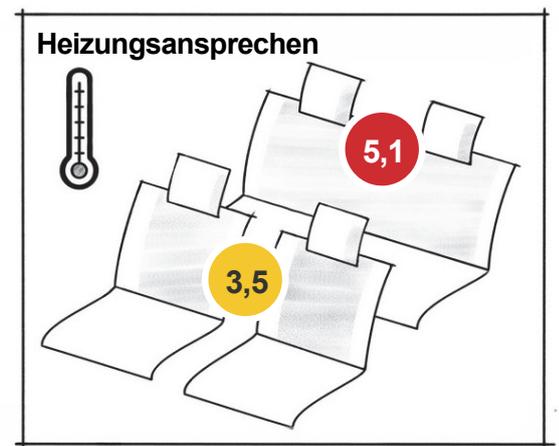
## 3,4 Innengeräusch

Das Innenraumgeräusch fällt nicht besonders niedrig aus. Bei Tempo 130 wurde ein Pegel von 71,8 dB(A) gemessen. Doch auch subjektiv wird das Geräuschniveau im Innenraum als laut empfunden. Der TCe 90 Benzinmotor arbeitet lediglich im unteren Drehzahlbereich etwas dröhnig. Darüber hinaus ist der Heckmotor gut vom Innenraum gekapselt. Auf schlechten Fahrbahnuntergründen ist ein dumpfes Poltern/Schlagen vom Fahrwerk zu hören. Windgeräusche sind dauerhaft im Innenraum präsent und bei hohen Geschwindigkeiten vordergründig.

## 3,7 Klimatisierung

Der Twingo ist in der getesteten Ausstattung serienmäßig mit einer manuellen Klimaanlage ausgestattet. Optional ist für den Twingo Luxe auch eine Klimaautomatik erhältlich. Mit der im Testwagen verbauten Klimaautomatik lässt sich die Temperatur zufriedenstellend justieren. Die Luftmengenverteilung für oben, Mitte, unten ist separat anwählbar. Im ADAC Heizungstest wird der vordere Bereich der Fahrgastzelle in zufriedenstellender Zeit auf Wohlfühltemperatur erwärmt. Positiv ist, dass die Fußbereiche deutlich schneller warm werden als der restliche Bereich.

⊖ 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.

## 2,6 MOTOR/ANTRIEB

### 1,5 Fahrleistungen\*

⊕ Die Fahrleistungen des 90 PS starken Dreizylinder-Turbomotors überzeugen für einen Kleinwagen auf ganzer Linie. Der vergleichsweise drehmomentstarke Motor hat auch dank der kurzen Getriebeübersetzung mit dem Fahrzeuggewicht von nur einer Tonne wenig Mühe. Der simulierte Überholvorgang von 60 auf 100 km/h ist bereits nach 7,7 s abgeschlossen (gemessen im 2./3. Gang). Auch die Elastizität des Motors überzeugt. Im vierten Gang beschleunigt der Twingo TCe 90 in 10,6 s von 60 auf 100 km/h und selbst im fünften Gang benötigt er nur 14,9 s.

3,0

## 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.

⊖ Negativ fallen dagegen die recht starken Vibrationen im Leerlauf auf.

3,1

## 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 sind durchschnittlich lang. Die Schaltempfehlung hilft dem Fahrer entsprechend des Betriebszustandes einen geeigneten Gang zu wählen. Die Kupplung lässt sich zufriedenstellend dosieren, die serienmäßige Berganfahrhilfe verhindert für eine gewisse Zeit ein Zurückrollen des Fahrzeugs beim Anfahren an Steigungen. Ein Start-Stopp-System ist beim TCe 90 Serie, das System funktioniert insgesamt gut.

⊖ 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.

3,5

## Getriebeabstufung

Die Abstufungen des Fünfganggetriebes gehen insgesamt in Ordnung, aufgrund der Leistungsreserven des Motors wäre ein drehzahlensenkender sechster Gang aber durchaus passend. Der Motor dreht bei Tempo 130 bereits mit rund 3.800 1/min.

2,7

## FAHREIGENSCHAFTEN

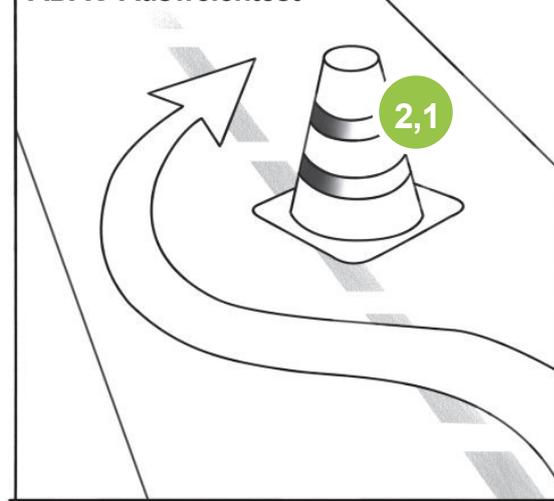
2,7

### 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.

⊕ 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. Das Heckmotorkonzept sorgt in Verbindung mit der Antriebsschlupfregelung (ASR) für gute Traktion. Das Eigenlenkverhalten ist unkritisch untersteuernd.

### ADAC-Ausweichtest



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.

Die maximalen Kurvengeschwindigkeiten liegen nicht besonders hoch, der Grenzbereich kündigt sich aber früh an. Hebt man das Gaspedal in Kurven, sodass ein Lastwechsel entsteht, neigt der Twingo zum Übersteuern, doch dieses Verhalten wird sofort vom ESP unterbunden.

⊖ Der Geradeauslauf ist nicht gut. Einerseits nehmen Spurrillen einen gewissen Einfluss auf die Richtungsstabilität, andererseits wird die Stabilität durch das drängende Heck und die schlecht zentrierte Lenkung beeinflusst. Auch die Seitenwindempfindlichkeit ist für ein sicheres Fahrgefühl nicht förderlich. Renault hat dem Twingo daher serienmäßig einen Seitenwind-Assistenten verpasst, der bei einer Windböe oder starkem Seitenwind mittels Bremsenriffen den Fahrer bei der Stabilisierung unterstützt.

## 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 Seitenführungskräfte an der Hinterachse leicht verzögert 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 kleiner Wendekreis von nur neun Metern realisiert wird. Beim Rangieren ist kein großer Kraftaufwand notwendig.

⊖ Aufgrund des riesigen Lenkeinschlags und der indirekten Lenkübersetzung ist der Kurbelaufwand beim Rangieren hoch - von Anschlag bis Anschlag sind fast vier Lenkradumdrehungen nötig.

## 2,5 Bremse

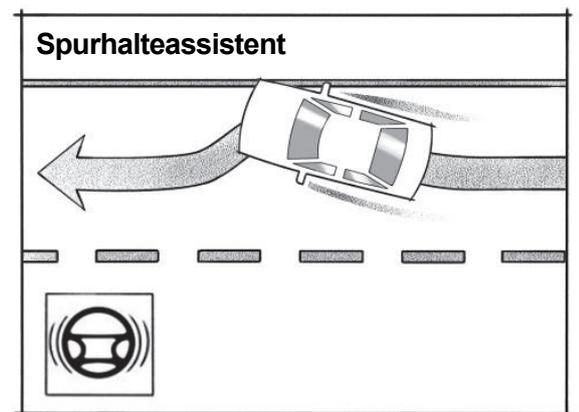
Die Bremse spricht ordentlich an und ist zufriedenstellend dosierbar. Der Bremspunkt lässt sich aber nicht ideal fühlen, teilweise führt nur ein geringfügig längerer Pedalweg zu einem deutlichen und plötzlichen Ansteigen der Bremskraft.

⊕ Der Bremsweg aus Tempo 100 fällt nicht zu lang aus. Der Twingo steht nach 37,7 Metern (Mittelwert aus zehn Einzelmessungen, halbe Zuladung, Reifen: Continental ContiEcoContact 5, vorn: 185/50 R16 81H, hinten: 205/45 R16 83H). Die Spurtreue beim Bremsen in einer Kurve ist gut.

## 2,3 SICHERHEIT

### 2,4 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. Zudem findet man gegen Aufpreis einen Spurverlassenswarner an Bord.



**Infrarotsensoren oder Kameras erkennen die Fahrbahn-Markierungen. Verlässt der Fahrer seine Spur ohne zu Blinken (etwa wegen Unachtsamkeit oder Sekundenschlaf), erfolgt eine optische, akustische oder haptische Warnung.**

⊖ Assistenzsysteme wie z. B. ein City-Notbremssystem oder eine Kollisionswarnung sind nicht erhältlich. Ein versehentliches Anfahren ist möglich, da der Motor auch ohne Kupplungsbetätigung gestartet werden kann. Der Blinker funktioniert nicht bei aktivierter Warnblinkanlage, wodurch eine Fahrtrichtungsänderung 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.

---

## 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. Separate durchgehende Kopfairbags gibt es für den Kleinstwagen dagegen nicht. Die Gurte vorn haben Gurtstraffer und Kraftbegrenzer, im Fond gibt es immerhin Gurtkraftbegrenzer. Vorn ist die Kopfstützenhöhe zufriedenstellend, Personen bis zu einer Körpergröße von 1,80 m werden geschützt. Die integrierten Stützen liegen sehr nahe am Kopf und können daher bei einem Heckaufprall optimal 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.

⊕ Gurtwarner gibt es für beide vorderen Insassen. Der Anschnallstatus der Fondpassagiere 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 Platz, was dazu führen kann, dass sie im Notfall nicht optimal erreichbar sind.

---

## 2,0 Kindersicherheit

⊕ Beim ADAC Crashtest erhält der Twingo 81 Prozent der möglichen Punkte im Bereich der Kindersicherheit (Stand: 09/2014). Auf den beiden Sitzen im Fond können Kindersitze dank Isofix-Halterungen mit Ankerhaken lagestabil montiert werden. Das System lässt sich auch ohne Einsteckhilfen problemlos nutzen. Eine Besonderheit beim Twingo ist, dass es optional auch Isofix-Haken auf dem Beifahrersitz gibt - das findet man bei kaum einem anderen Hersteller. Alternativ lassen sich Kindersitze sowohl im Fond als auch auf dem Beifahrersitz mit den langen Gurten befestigen - die kurzen und fixen Schlösser erleichtern die Montage. Die Gurtanlenkpunkte liegen weit auseinander, wodurch auch breite Sitze dazwischen passen. Der Beifahrerairbag kann mittels Drehschalter im Armaturenbrett deaktiviert werden. So dürfen wie auch im Fond alle Kindersitzklassen montiert werden. Lediglich quer zur Fahrtrichtung eingebaute Kinderwagenaufsätze (Gruppe 0; < 10 kg) sind auf dem Beifahrersitz nicht erlaubt. Diese hätten aber ohnehin nicht genügend Platz.

⊖ 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. Hohe Kindersitze lassen sich im Fond unter Umständen nicht montieren, da sie am Dach anstoßen können. Auch auf dem Beifahrersitz sind hohe Kindersitze nur eingeschränkt nutzbar. Durch die nicht ausbaubare Kopfstütze liegt die Rückenlehne nicht durchgehend auf und der Kindersitz rutscht bei Kurvenfahrt haltlos hin und her.

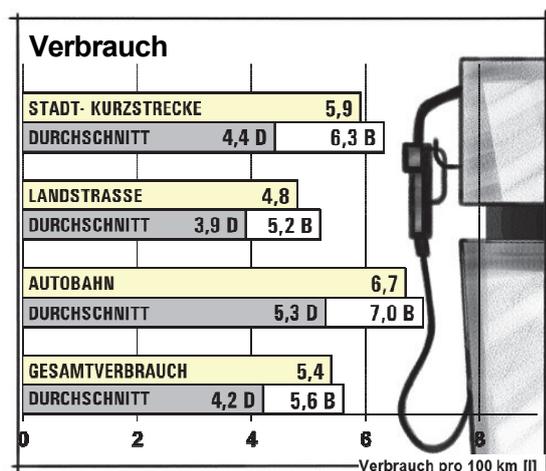
## 2,3 Fußgängerschutz

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

## 3,2 UMWELT/ECOTEST

### 3,7 Verbrauch/CO<sub>2</sub>\*

Der Verbrauch des Twingo TCe 90 fällt für einen Kleinwagen nicht gerade niedrig aus. Obwohl es für den TCe 90 einen speziellen Eco-Modus gibt, der durch Optimierung der Motorsteuerung (u.a. reduzierte Motorleistung) für Sparsamkeit sorgen soll, kann der gemessene Verbrauch kaum überzeugen. Der ermittelte Durchschnittsverbrauch liegt bei 5,4 l/100 km. Die im EcoTest ermittelte CO<sub>2</sub>-Bilanz beträgt 147 g/km, was nur für 23 Punkte im CO<sub>2</sub>-Kapitel des EcoTest reicht. Der Stadtverbrauch fällt mit 5,9 l/100 km zufriedenstellend aus. Außerorts sind es 4,8 l und auf der Autobahn hohe 6,7 l pro 100 km.



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

### 2,7 Schadstoffe

Die Schadstoffanteile im Abgas fallen für ein modernes Euro6-Fahrzeug nicht gerade niedrig aus. Während die Grenzwerte im Zulassungszyklus eingehalten werden, steigt der Kohlenmonoxid-Ausstoß (CO) auf der Autobahn deutlich an. In diesem Kapitel reicht es somit nur zu 33 von 50 Punkten. Zusammen mit den CO<sub>2</sub>-Punkten bringt es der Twingo TCe 90 auf magere 56 Punkte, was nur für drei von fünf Sternen reicht.

## 2,8 AUTOKOSTEN

### 3,9 Betriebskosten\*

Die Betriebskosten ergeben sich zu weiten Teilen aus den Aufwendungen für den Kraftstoff. Da der Twingo TCe 90 nicht besonders sparsam mit dem Super-Kraftstoff umgeht, schneidet er für einen Kleinwagen mäßig ab.

### 4,5 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\*

Für den Renault Twingo TCe 90 kann während des vierjährigen Berechnungszeitraum ein zufriedenstellender Restwertverlauf erwartet werden.

### 3,5 Kosten für Anschaffung\*

Die getestete Variante kostet mindestens 13.390 Euro. Für einen Kleinwagen ist das ein nicht gerade niedriger Preis. Immerhin fällt die Serienausstattung annehmbar aus. Wichtige Ausstattungen wie Klimaanlage, Radio und elektrische Fensterheber sind Serie.

### 2,9 Fixkosten\*

Die Fixkosten fallen im Klassenvergleich durchschnittlich hoch aus. Während die jährliche KFZ-Steuer mit nur 26 Euro zu Buche schlägt, sind die Versicherungskosten teuer. Der Twingo ist für ein so kleines Stadtauto ungünstig eingestuft (KH: 14; TK: 18; VK: 16).

### 2,0 Monatliche Gesamtkosten\*

+ Die monatlichen Gesamtkosten liegen im Klassenvergleich niedrig.

#### DIE MOTORVARIANTEN in der preisgünstigsten Modellversion

TYP	SCe 70	ENERGY TCe 90
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	4,7 l S	4,3 l S
CO2 [g/km]	105	99
Versicherungsklassen KH/VK/TK	14/16/18	14/16/18
Steuer pro Jahr [Euro]	40	26
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	378	383
Preis [Euro]	9.690	11.990

#### Aufbau

ST = Stufenheck  
SR = Schrägheck  
CP = Coupe  
C = Cabriolet  
RO = Roadster  
KB = Kombi  
GR = Van

KT = Kleintransporter  
HKB = Hochdachkombi  
TR = Transporter  
BU = Bus  
SUV = Sport Utility Vehicle  
GE = Geländewagen  
PK = Pick-Up

#### Versicherung

KH = KFZ-Haftpf.  
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 Euro6
Hubraum	898 ccm
Leistung	66 kW (90 PS)
bei	5900 1/min
Maximales Drehmoment	135 Nm
bei	2500 1/min
Kraftübertragung	Heckantrieb
Getriebe	5-Gang-Schaltgetriebe
Reifengröße (Serie vo./hi.)	165/65R15/185/60R15
Reifengröße (Testwagen)	<b>185/50R16H</b>
Bremsen vorne/hinten	Scheibe/Trommel
Wendekreis links/rechts	<b>8,9/8,95 m</b>
Höchstgeschwindigkeit	165 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	10,8 s
Überholvorgang 60-100 km/h (2. + 3.Gang)	<b>7,7 s</b>
Bremsweg aus 100 km/h	<b>37,7 m</b>
Verbrauch pro 100 km Herstellerangabe	4,3 l
Testverbrauch Schnitt pro 100 km (Super)	<b>5,4 l</b>
Testverbrauch pro 100 km Stadt/Land/BAB	<b>5,9/4,8/6,7 l</b>
CO <sub>2</sub> -Ausstoß Herstellerangabe	99 g/km
CO <sub>2</sub> -Ausstoß Test (*WTW)	<b>147 g/km</b>
Innengeräusch 130 km/h	<b>71,8 dB(A)</b>
Länge/Breite/Höhe	3595/1647/1557 mm
Fahrzeugbreite über alles (inkl. Außenspiegel)	<b>1880 mm</b>
Leergewicht/Zuladung	<b>1000 kg/382 kg</b>
Kofferraumvolumen normal/geklappt	<b>160 l/410 l</b>
Anhängelast ungebremst/gebremst	- kg/- kg
Dachlast	60 kg
Tankinhalt	35 l
Reichweite	<b>645 km</b>
Garantie	2 Jahre
Rostgarantie	12 Jahre

ADAC-Testwerte fett

## KOSTEN

Monatliche Betriebskosten	<b>97 Euro</b>
Monatliche Werkstattkosten	<b>50 Euro</b>
Monatliche Fixkosten	<b>77 Euro</b>
Monatlicher Wertverlust	<b>161 Euro</b>
Monatliche Gesamtkosten	<b>385 Euro</b>
(vierjährige Haltung, 15.000 km/Jahr)	
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	14/16/18
Grundpreis	13.390 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 rund 350 Prüfkriterien. Aus Gründen der Übersichtlichkeit sind nur die wichtigsten und die vom Durchschnitt abweichenden Ergebnisse abgedruckt.

Dieser ADAC Autotest ist nach dem ab 01.01.2015 gültigen ADAC Testprotokoll erstellt. Die Testergebnisse sind daher nur bedingt mit den Autotests vor dem 01.01.2015 vergleichbar.

Die Angaben zu Kfz-Steuer und Autokosten basieren auf zum Veröffentlichungszeitpunkt aktuellen Daten. Die Autokosten wurden mit dem seit 01.01.2015 gültigen Berechnungsmodell erstellt. Diese sind daher nicht mit den Autokosten früherer Tests vergleichbar. Die aktuellsten Kostenberechnungen aller Modelle finden Sie unter [www.adac.de/autokosten](http://www.adac.de/autokosten).

\*WTW: (Well-to-Wheel): Der angegebene CO<sub>2</sub>-Ausstoß beinhaltet neben den gemessenen CO<sub>2</sub>-Emissionen auch die CO<sub>2</sub>-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.

Alle Bewertungen wurden nach strengen Qualitätsvorgaben und nach bestem Wissen und Gewissen erstellt. Für die Richtigkeit aller erhobenen Daten und Aussagen wird die Haftung ausgeschlossen. Alle Angaben ohne Gewähr.

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

## AUSSTATTUNG

### TECHNIK

Abbiegelenk	nicht erhältlich
Automatikgetriebe (EDC)	1.200 Euro
Fahrstabilitätskontrolle, elektronisch	Serie
Kurvenlicht	nicht erhältlich
Regen- und Lichtsensor (Komfort-Paket)	590 Euro°
Reifendruckkontrolle	Serie
Servolenkung	Serie
Spurassistent (Komfort-Paket)	590 Euro°
Tempomat (mit 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	Serie
Drehzahlmesser (nur über App)	nicht erhältlich
Fahrersitz, höhenstellbar	Serie
Fensterheber, elektrisch vorne/hinten	Serie/nicht erhältlich
Innenspiegel, automatisch abblendend	nicht erhältlich
Klimaanlage	Serie
Klimaautomatik (Komfort-Paket)	590 Euro°
Knieairbag	nicht erhältlich
Rücksitzlehne, umklappbar	Serie
Zentralverriegelung	Serie

### AUSSEN

Außenspiegel, elektrisch einstellbar (und beheizbar)	Serie
Lackierung Metallic	490 Euro°
Schiebe-Hubdach (Faltdach)	990 Euro

° im Testwagen vorhanden

## TESTURTEIL

AUTOTEST<sup>1</sup>

**2,8**

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

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