



Renault Twingo S Ce 75 Limited

Fünftürige Schräghecklimousine der Kleinwagenklasse (54 kW / 73 PS)

Bonjour je m'appelle Twingo. Der kleine Franzose wird seit 2014 zusammen mit dem Smart Forfour gefertigt, mit diesem teilt er sich auch die Plattform. Eine interessante Kooperation, dadurch erhält der Twingo einen Unterflurheckmotor, inklusive Heckantrieb. Bei der Optik bleibt der Twingo aber zum größten Teil eigenständig. So blickt er mit seinem serienmäßigen LED-Tagfahrlicht freundlich drein. Seine Hauptscheinwerfer strahlen aber weiterhin in Halogen-technik. Der Twingo ist in drei verschiedenen Motorisierungen zu haben, ein Saugmotor liefert wahlweise 65 oder 73 PS. Der Turbomotor bringt den Twingo auf stramme 93 Pferdestärken. Alle Motoren verfügen über drei Zylinder und knapp einen Liter Hubraum. Geschaltet wird immer manuell, außer bei der Turbovariante, da kann der Kunde auch ein Automatikgetriebe wählen. Auch wenn der Twingo angesichts des Einstiegspreises von knapp über 10.000 Euro einfach und funktionell gestaltet ist, so lässt er sich doch je nach Ausstattung mit farbigen Applikationen und einem Faltdach optisch aufwerten, was ihm einen gewissen Chic verleiht. **Konkurrenten:** VW Up, Smart Forfour, Hyundai i10, Kia Picanto.

- ⊕ übersichtliche Karosserie, handliches Format, gute Platzverhältnisse vorn, Beifahrersitzlehne serienmäßig klappbar, kleiner Wendekreis, fünf Türen
- ⊖ träger Saugmotor, umständlicher Lampenwechsel, lauter Innenraum bei höheren Geschwindigkeiten, geringer Platz im Fond und Kofferraum

ADAC-Urteil

AUTOTEST **3,5**

AUTOKOSTEN **1,2**

Zielgruppencheck

	Familie	4,1
	Stadtverkehr	2,0
	Senioren	2,5
	Langstrecke	4,1
	Transport	4,2
	Fahrspaß	4,2
	Preis/Leistung	2,4

EcoTest ★★☆☆☆

3,5 KAROSSERIE / KOFFERRAUM

3,8 Verarbeitung

Der kleine Franzose hat eine zufriedenstellende Verarbeitung. Die Spaltmaße weisen bis auf den Front und Heckbereich nur geringe Schwankungen auf. Auch die Kunststoffe der Türverkleidung sind gut verarbeitet und entsprechend entgratet. Nur unter der "Motorhaube" geht es etwas unaufgeräumt zu, vor allem fallen hier offene Kabel negativ auf. Der Unterboden ist bis auf den hinteren Bereich, dort sitzt der Motor, gut verkleidet, offene Kabel lassen sich aber auch dort finden. Das optionale Stoffdach des Twingo ist sauber gefertigt, leider jedoch kaum gedämmt. Schon bei Regen fühlt sich das Dach leicht kühl an. Der Fahrer muss den Schalter zum Öffnen und Schließen permanent gedrückt halten, dann aber bereitet einem das Verdeck in knapp 10 Sekunden ein Frischlufterlebnis.

3,6 Alltagstauglichkeit

Der Twingo besitzt einen 35 Liter großen Tank und verbraucht im ADAC Ecotest sechs Liter auf 100 Kilometer. Mit diesen Werten kommt er auf eine Reichweite von 580 Kilometer, was für einen Kleinwagen okay ist. Die Zuladung des Testwagens liegt bei 371 Kilogramm. Der Twingo bietet zwar zwei Plätze auf der Rückbank, jedoch sind diese nicht für längere Fahrten empfehlenswert. Sogar eine Dachbox könnte für den Urlaub ihren Platz finden, da die Dachlast immerhin 60 kg beträgt. Eine Anhängerkupplung ist nicht lieferbar.

⊕ Mit seinen geringen Ausmaßen in Länge und Breite und einem Wendekreis von nur neun Metern ist der Twingo äußerst City-tauglich und passt in fast jede Parklücke.

3,4 Licht und Sicht

Das kompakte Format des Twingo hilft im Kapitel Licht und Sicht. Zwar sieht der Fahrer nach vorn nicht ganz genau, wo der Wagen endet, aber durch das handliche Format lässt sich das



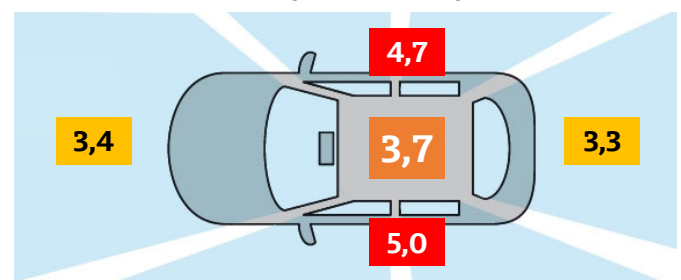
Breite Dachsäulen schränken die Sicht nach schräg hinten ein.

⊖ Der Innenraum besteht komplett aus hartem Kunststoff, typisch für einen Kleinwagen. Die Anmutung im Innenraum immerhin ist durch farbliche Applikationen sehr freundlich. Die Motorraumabdeckung im Kofferraum lässt sich nur umständlich über sechs Schrauben öffnen. Auch das Öffnen der "Motorhaube" zur Kontrolle von Wischwasser oder für einen Lampenwechsel ist nicht einfach, denn die Plastikhaube wird nach dem Öffnen des Verschlusses angehoben und muss dann umständlich auf dem Vorderwagen abgelegt werden. Alternativ entfernt man die Halterungsseile, dann lässt sich die Haube neben das Fahrzeug legen.

⊖ Ein Reserverad ist nicht lieferbar, immerhin verfügt der Twingo serienmäßig über ein Reifenreparaturset, dieses befindet sich aber ungünstig hinter der Fußauflage auf der Beifahrerseite. Gegen Aufpreis zieht Renault selbstabdichtende Reifen auf, die nach dem Einfahren spitzer Gegenstände den Reifendruckverlust verhindern sollen. Die Tankklappe ist nicht abschließbar und der Tankdeckel ist nur mit dem Fahrzeugschlüssel zu öffnen. Ein Fehlbetankungsschutz ist auch nicht vorhanden.

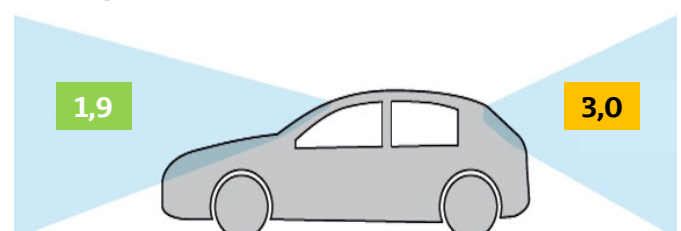
Rundumsicht

Die Rundumsichtnote informiert über die Sichtbehinderung des Fahrers durch Fensterpfosten und Kopfstützen



Vorderes und hinteres Nahfeld

Die Noten des vorderen und hinteren Nahfeldes zeigen, wie gut der Fahrer Hindernisse unmittelbar vor und hinter dem Fahrzeug erkennt.



gesamte Fahrzeug sehr gut abschätzen. Wer trotzdem auf Nummer sicher gehen will, kann für den Twingo Limited hintere Parksensoren ordern. Die Rückfahrkamera gibt es erst eine Ausstattung darüber. Den Twingo gibt es nur mit Halogenscheinwerfern, diese besitzen zwar ein sehr schwaches und warmes Abblendlicht, aber immerhin das Fernlicht kann mit einer für Halogenscheinwerfer guten Reichweite und Ausleuchtung punkten. Ein LED-Tagfahrlicht ist immer serienmäßig.

2,7 Ein-/Ausstieg

Das Ein- und Aussteigen gelingt im Twingo auf den vorderen Plätzen problemlos. Die Türen, welche über drei Rastungen stabil gehalten werden, lassen sich in einem großzügigen Winkel öffnen. Die Sitzhöhe ist für einen Kleinwagen recht hoch, der Fahrer sitzt knapp 52 Zentimeter über der Straße (Sitz in unterster Stellung).

Im hinteren Bereich ist der Ein- und Ausstieg nicht mehr ganz so angenehm. Der Öffnungswinkel der Türen, welche hier nur zwei, aber immerhin stabile Rastungen bieten, ist eher klein. Zudem stören die leicht abfallende Dachlinie und der allgemein schmale Zugang.

⊕ Eine Zentralverriegelung ist beim Twingo immer dabei (auch in der niedrigsten Ausstattung), nur der Schlüsselbart lässt sich nicht einklappen.

4,4 Kofferraum-Volumen

⊖ Das Kofferraumvolumen ist im Twingo sehr knapp bemessen, viel Gepäck sollte man nicht dabei haben. Bis zur Hutablage beträgt das Volumen nur 155 Liter. Wird diese entfernt passen immerhin 210 Liter oder drei handelsübliche Getränkeboxen hinein. Bei umgeklappter Rückbank finden

3,4 Kofferraum-Nutzbarkeit

Die Kofferraumklappe lässt sich zwar leicht öffnen und schließen, allerdings ist der Taster am Heckscheibenwischer etwas versteckt. Ist die Klappe einmal geöffnet, so bietet sie eine hohe und breite Ladeöffnung. Unter der Heckklappe können Personen bis zu einer Körpergröße von 1,85 Metern stehen. Ausgeleuchtet wird der Kofferraum über eine schwache Lampe, angesichts der kleinen Größe sollte dies aber ausreichen.

2,9 Kofferraum-Variabilität

Die Rücksitzlehnen lassen sich in der Mitte umlegen, dies erfolgt entweder über die hinteren Türen, oder mit etwas Geschick vom Kofferraum aus. Beim Zurückklappen sollte man auf die Gurte achten, da diese sich sonst verklemmen und

⊖ In der Ausstattung Limited sind für den Franzosen zwar Nebelscheinwerfer optional erhältlich, leider müssen diese aber ohne ein integriertes Abbiegelicht auskommen. Dieses gibt es erst ab der Ausstattung Intens. Elektrisch einstell- und beheizbare Außenspiegel kosten in der Ausstattung Limited extra.

⊖ Haltegriffe am Dachhimmel sind für den Twingo nicht vorgesehen.



Lediglich 155 l stehen für das Gepäck zur Verfügung.

dann bis zur Fensterunterkante 410 Liter Platz. Bis unters Dach würden zwar 760 Liter hinein passen, doch aus Sicherheitsgründen (mangels Gepäcknetz) und mit Blick auf die maximale Zuladung ist davon abzuraten.

⊖ Beim Einladen sollte auf den Kopf geachtet werden, da die Heckklappe durchaus spitze Kanten aufweist. Die Ladekante ist mit einer Höhe von knapp 80 Zentimeter für einen Kleinwagen sehr hoch. Leider wird die Kofferraummatte aufgrund des sich darunter befindenden Motors bei langer Fahrt leicht warm.

beschädigt werden können. Durch den serienmäßig klappbaren Beifahrersitz lassen sich auch längere Gegenstände gut transportieren.

⊖ Im Kofferraum gibt es keinerlei Ablageflächen, Staufächer oder Verzurrösen. Ein Gepäcknetz ist auch nicht lieferbar, die Hutablage lässt sich nicht verstauen.

3,4 INNENRAUM

3,0 Bedienung

Der Innenraum des Renault ist sachlich und nüchtern gestaltet, die weißen Applikationen wirken chic, der Dachhimmel dagegen ist etwas billiger gestaltet. Die Anordnung von Pedalerie und Lenkrad ist gut, auch wenn sich das Lenkrad leider nur in seiner Höhe variieren lässt. Der Fußraum rund um die Pedalerie bietet trotz der geringen Größe des Twingo erstaunlich viel Platz. Die Multimediaeinheit ist in einer guten Höhe positioniert, im Gegensatz zur zu tief angeordneten Klimaanlage. Im Dunkeln findet man sich gut zurecht, die wichtigsten Schalter sind erkennbar. Schalter am Dachhimmel sind aber nicht beleuchtet. Fahrer und Beifahrer genießen den Komfort der elektrischen Fensterheber, die hinteren Passagiere müssen mit manuellen Aufstellfenstern leben.

⊖ Die elektrischen Fensterheber besitzen leider nur auf der Fahrerseite eine Automatikfunktion, der Beifahrer muss ohne diese Funktion auskommen. Der Twingo verfügt zwar über eine Tippfunktion für den Blinker, diese funktioniert beim

3,6 Multimedia/Konnektivität

In Sachen Konnektivität gibt sich der Twingo bescheiden und beschränkt sich auf das Nötigste. Serienmäßig verfügt er ab der Ausstattung Limited über ein Radio mit USB-, AUX-Anschluss und über eine Freisprechfunktion. Mit dabei ist außerdem eine

2,5 Raumangebot vorn

⊕ Für einen Kleinwagen fällt das Platzangebot vorne recht üppig aus, Personen bis zu einer Körpergröße von 1,95 Metern finden ausreichend Platz. Nur die etwas niedrige Dachlinie beeengt das Raumgefühl, hier lässt sich mit dem optionalen Faltdach hervorragend Abhilfe schaffen.

4,7 Raumangebot hinten

⊖ Wie für einen Kleinwagen typisch, geht es hinten deutlich beengter zu. Wer größer als 1,75 Meter ist, stößt bereits mit dem Kopf am Dachhimmel an. Auch hier trägt die niedrige Dachlinie zu einem beengten Raumgefühl bei, die schmalen Seitenfenster begünstigen dies noch mehr. Bei geöffnetem Faltdach kommt zumindest mehr Licht in den Innenraum. Trotzdem ist die Rückbank gerade für Erwachsene nur auf kurze Strecken ausgelegt.

Testwagen aufgrund des schwergängigen Blinkerhebels aber nicht zuverlässig.



Harter, kratzempfindlicher Kunststoff dominiert im Innenraum des Twingo. Die Verarbeitungsqualität ist zufriedenstellend.

praktische Halterung für das Smartphone, inklusive Ladeanschluss. Gegen Aufpreis gibt es digitalen Radioempfang (DAB+), Sprachsteuerung, sowie ein 7-Zoll Touchdisplay samt Apple CarPlay und Android Auto.



Auf den hinteren Sitzplätzen finden Personen bis 1,75 m Körpergröße ausreichend Platz vor.

4,4 Innenraum-Variabilität

⊖ Bei der Variabilität beschränkt sich der Twingo auf das Klappen von Rückbank und Beifahrersitz - der Clou der bisherigen Twingos war die verschiebbare Rückbank. Auch die Zahl der Ablagen fällt vorne wie hinten gering aus. Immerhin bieten die vorderen Türen Platz für Einliter-Flaschen und etwas Kleinkram. Eine Mittelarmlehne mit geschlossenem Fach gibt es nur gegen Aufpreis im Zubehörkatalog. Der hintere Bereich

kann nur einen Cup-Holder auf dem Mitteltonnel aufweisen und mit einem Ablagefach punkten, sonstige Seitenfächer oder Lehnentaschen existieren nicht. Gegen Aufpreis gibt es Ablagefächer unter der Rücksitzbank. Erstaunlicherweise bietet das Handschuhfach eine akzeptable Größe, ist aber weder beleuchtet, noch abschließbar.

3,7 KOMFORT

3,3 Federung

Das Fahrwerk ist für einen Kleinwagen recht gut gelungen. Gerade in der Stadt zeigt es seine Stärken. Querfugen und Kanaldeckel werden ordentlich abgedämpft und gelangen dadurch gedämpft in den Innenraum. Das Verhalten auf Kopfsteinpflaster

ist passabel, zumindest im Kleinwagenvergleich. Auf der Landstraße oder auch auf der Autobahn kommt der Twingo mit seinem kurzen Radstand dann aber an seine Grenzen, besonders Bodenwellen bringen eine deutliche Unruhe in das Fahrzeug.

3,8 Sitze

Die vorderen Sitze bieten dem Rücken einen angenehmen Halt, auch im oberen Bereich, die Beinauflage überzeugt ebenfalls. Leider lassen sich die Kopfstützen nicht einstellen und der Beifahrersitz muss ohne Höheneinstellung auskommen. Eine Sitzflächenneigungseinstellung bieten beide Vordersitze nicht. Die Armauflagen sind für Fahrer und Beifahrer gleichermaßen unbequem, da sie aus hartem Kunststoff bestehen.

⊖ Hinten ist das Sitzen kein wirkliches Vergnügen, die Lehnen sind sehr steil positioniert und auch die Beinauflage ist sehr kurz. Die Polsterung ist deutlich straffer und dadurch unkomfortabel. Auch hier existieren nur harte Armauflagen in den Türen.

4,4 Innengeräusch

Die Dämmung des Twingo ist für den Preis angemessen, bei 130 km/h ist im Innenraum eine Lautstärke von 75 dB(A) vorhanden. Der Dreizylinder ist zwar einigermaßen gedämmt, im unteren Drehzahlbereich und unter Last bringt der Motor aber die ganze Karosserie zum Wummern. Ein Dröhnen findet sich

auch bei starker Beschleunigung wieder, ansonsten ist der kleine Motor ein angenehmer Begleiter. Auch die Windgeräusche halten sich bis ca. 80 km/h in Grenzen, jedoch werden sie ab 100 km/h schon sehr laut.

4,0 Klimatisierung

⊖ Für den Twingo gibt es in der Limited-Ausstattung nur eine manuelle Klimaanlage. Im Winter sorgt eine Heckscheibenheizung für freie Sicht, eine Standheizung ist über das Renault-Zubehörprogramm erhältlich. Ordert man

die Sitzheizung, so gibt es zusätzlich Isofix-Halterungen am Beifahrersitz. Im hinteren Bereich sind keine Lüftungsdüsen vorhanden.

3,9 MOTOR/ANTRIEB

4,4 Fahrleistungen

⊖ Der Twingo ist mit dem 73 PS starken Einliter-Dreizylinder Saugmotor mäßig motorisiert. Seine Durchzugkraft im vierten und fünften Gang ist nicht gerade eine Glanzleistung, von 60 auf 100 km/h benötigt der Franzose gute 18 bzw. 28 Sekunden.

Zur Not geht es auch schneller, dann ist dem kleinen Sauger im dritten Gang eine Zeit von immer noch mäßigen 10,62 Sekunden für den Zwischensprint zu entlocken. Auch sein Anfahrverhalten von 15 auf 30 km/h könnte mit knappen drei

Sekunden besser ausfallen. Solange man den Twingo in der Stadt bewegt, wird man aber nicht zu einem Verkehrshindernis.

3,5 Laufkultur/Leistungsentfaltung

Eine richtige Laufkultur ist nur während geschmeidiger Fahrt vorhanden. Im Stand fängt der kleine Motor ordentlich an zu vibrieren, was sich während der Fahrt bei niedrigen Drehzahlen in eine Brummfrequenz umwandelt. Seine

Leistungsentfaltung geht noch in Ordnung, der Motor benötigt halt eine gewisse Drehzahl, um den Twingo akzeptabel in Bewegung zu setzen.

3,5 Schaltung/Getriebe

Die Gänge des Fünfgang-Schaltgetriebes lassen sich allesamt sauber und zum Teil gut geführt schalten. Nur ab und zu wirkt das Getriebe etwas hakelig, mit etwas Erfahrung kommt man aber klar. Einzig allein beim Rückwärtsgang ist etwas Gefühl gefordert, da hier das Fahrzeug am Besten stehen sollte, da es sonst unangenehm kracht. Die serienmäßige Berganfahrhilfe hindert den Twingo am Berg für eine kurze Zeit daran, zurückzurollen.

⊖ Die Gangempfehlung mag vielleicht beim Spritsparen helfen, allerdings lässt sie den Motor im Drehzahlkeller verweilen, von wo aus der Motor sich mühsam aufrappeln muss. Bei Autobahnrichtgeschwindigkeit dreht der Motor mit 3.900 1/min, wodurch es innen entsprechend laut zugeht.

3,4 FAHREIGENSCHAFTEN

3,1 Fahrstabilität

Durch seinen hohen Aufbau und die schmale Spur zeigt der Twingo gerade in schnellen Kurven deutliche Aufbaubewegungen. Dies bestätigt sich auch im ADAC-Ausweichtest. Hier neigt sich der Twingo recht deutlich, wird aber bei zu schneller

Fahrt gut vom ESP eingebremst, und kommt dadurch auch nicht in Kippgefahr. Auch auf der Autobahn wirkt der Franzose bei hohen Geschwindigkeiten nervös, der kurze Radstand lässt sich nicht verheimlichen.

3,8 Lenkung

Die Lenkung ist nicht gelungen. Gefällt in der Stadt noch der geringe Lenkkraftaufwand, ist spätestens außerorts klar, dass der Twingo unter einer kaum merklichen Zentrierung und wenig Gefühl für die Vorderachse leidet. Dies fordert auf der Landstraße seinen Tribut durch mangelnde Zielgenauigkeit, wodurch der Fahrer des Öfteren leichte Korrekturen

vornehmen muss. Die Übersetzung der Lenkung ist sehr indirekt, es sind fast vier komplette Lenkradumdrehung nötig, um von Anschlag zu Anschlag zu gelangen. Zumindest kommt man auf der Autobahn nicht in die Gefahr, das kurze Fahrzeug zu stark anzulenken.

3,4 Bremse

Der Twingo ist vorne mit Scheibenbremsen ausgestattet, hinten müssen Trommelbremsen für eine angemessene Verzögerung reichen. Leider bestätigt sich dies nicht bei dem

ermittelten Bremsweg von 37,5 Metern. Einige Konkurrenten des Twingo stehen mit der gleichen Bremsenkombination deutlich früher. Auch der Druckpunkt könnte definierter sein.

3,8 SICHERHEIT

4,3 Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

⊖ Außer den gesetzlichen Sicherheitssystemen wie ESP hat der Twingo nicht viel mehr dabei. Einen Notbremsassistenten oder vergleichbare Sicherheitsfeatures gibt es auch nicht gegen Aufpreis. Immerhin verfügt der Twingo serienmäßig über einen Geschwindigkeitsbegrenzer, ein Tempomat kostet Aufpreis. Wird der Tempomat mit in die Aufpreisliste genommen, so beinhaltet dieses Paket noch einen Spurverlassungswarner. Das Reifendruckkontrollsystem ist nur indirekt messend. Mehr ist für den Twingo leider nicht zu haben.

3,5 Passive Sicherheit - Insassen

Beim ADAC Crashtest erreicht der Franzose 78 % der möglichen Punkte (Stand 2014). Der Twingo bietet den vorderen Insassen Front- und Seitenairbags, diese sollen auch gleich den Kopfairbag beinhalten. Für die hinteren Passagiere gibt es diese leider nicht. Die Kopfstützen bieten Personen bis zu einer Größe von 1,85 Metern genug Schutz, hinten reichen die Kopfstützen allerdings nur bis zu einer Körpergröße von 1,70 Metern, im Notfall bietet hier das Dach noch etwas Abstützmöglichkeit, da die Dachlinie des Twingo leicht abfällt. Für die hinteren Plätze gibt es keinen Gurtstraffer, aber immerhin einen Gurtkraftbegrenzer.
























⊖ Die Sicherheitsgurte und Kopfstützen lassen sich im vorderen Bereich nicht in der Höhe verstellen, obwohl gerade der Sicherheitsgurt gut am Körper anliegen muss, um die Insassen optimal schützen zu können. Auch sollten Kopfairbags im Fond verbaut sein, wenn dieser für Insassen ausgelegt ist. Der Platz für Warndreieck und Verbandkasten ist unter der Rücksitzbank ungünstig gewählt.

3,3 Kindersicherheit

Trotz seiner überschaubaren Sicherheitsausstattung bietet der Twingo mit 81 Prozent der möglichen Punkte eine gute Kindersicherheit. In dem Kleinwagen lassen sich bis zu drei Kindersitze gleichzeitig montieren, auch dank des abschaltbaren Beifahrerairbags. Der Beifahrersitz verzichtet serienmäßig zwar auf eine Isofix-Halterung, aber durch den langen Gurt lassen sich die Sitze problemlos befestigen. Auch hohe Kindersitze finden einen guten und sicheren Halt. Im Fond geschieht die Montage dank der Isofix-Halterungen (ohne i-Size) leichter, die Gurtlänge ist ebenfalls üppig. Hohe Kindersitze lassen sich gut montieren, auch wenn sie leicht am Dach anstoßen.

⊖ Das Beifahrerfenster verfügt über keinen richtigen Einklemmschutz, auch der Einklemmschutz der hinteren

DIE ASSISTENZSYSTEME IN DER ÜBERSICHT

	ESP	Serie
	Abstandswarnung	nicht erhältlich
	Kollisionswarnung	nicht erhältlich
	City-Notbremsystem	nicht erhältlich
	vorausschauendes Notbremsystem	nicht erhältlich
	Vorausschauender Kreuzungsassistent	nicht erhältlich
	Vorausschauendes Fußgänger-Notbremsystem	nicht erhältlich
	Querverkehrerkennung beim Rückwärtsfahren	nicht erhältlich
	Geschwindigkeitsbegrenzer	Serie
	Tempomat	Option
	Abstandsregeltempomat	nicht erhältlich
	Autobahn-/Stauassistent	nicht erhältlich
	Verkehrszeichenerkennung	nicht erhältlich
	Spurassistent	Option
	Totwinkelassistent	nicht erhältlich
	Spurwechselautomatik	nicht erhältlich
	Ausweichassistent	nicht erhältlich
	Notfallassistent	nicht erhältlich
	Ausstiegswarnung	nicht erhältlich
	Müdigkeitswarner	nicht erhältlich
	Head-Up-Display	nicht erhältlich
	Warnblinker/Flashing Brake Light bei Notbremsung	Serie
	Reifendruck-Kontrollsystem	Serie

Aufstellfenster ist fraglich, jedoch werden die Fenster in einer stabilen Position offen gehalten. Leider verfügen die hinteren Türen über eine ungenügende Kindersicherung, der Kippschalter lässt sich zu leicht bedienen.

Möchte man auf der Rücksitzbank ausladendere Kindersitze befestigen, schränkt man den Verstellbereich der Vordersitze deutlich ein.

3,6 Fußgängerschutz

Beim Fußgängerschutz kann der Twingo nur 68 Prozent der maximalen Punkte einfahren. Die Front zeigt sich zwar recht nachgiebig, jedoch birgt die kurze "Motorhaube" mit den sehr steifen A-Säulen ein erhöhtes Verletzungsrisiko. Einen Notbremsassistenten für Fußgänger bietet Renault nicht an.

3,1 UMWELT/ECOTEST

3,1 Verbrauch/CO₂

Im ADAC-Ecotest liegt der Verbrauch des kleinen Twingo für seine Fahrzeuggröße und die verfügbare Leistung zu hoch. Der Twingo kommt auf einen Testverbrauch von sechs Litern Super auf 100 Kilometer. Die CO₂-Bilanz des kleinen Franzosen liegt bei gemessenen 164 g/km, mit diesem Ergebnis erreicht er im Verbrauchskapitel 29 von 60 möglichen Punkten. Am sparsamsten fährt der Twingo außerorts, hier genehmigt er sich nur 5,4 Liter, innerorts werden es 6,1 Liter und auf der Autobahn 6,9 Liter pro 100 Kilometer.

3,1 Schadstoffe

Auch bei den Schadstoffen zeigt der Motor noch deutliches Verbesserungspotenzial. Gerade im kalten Zustand ist ein deutlich erhöhter CO-Ausstoß messbar, dieser wird zwar bei warmem Motor etwas geringer, trotzdem ist das Ergebnis leider nicht berauschend. Dadurch verliert der Twingo einige Punkte. Im Schadstoffkapitel erreicht er noch 29 von 50 möglichen

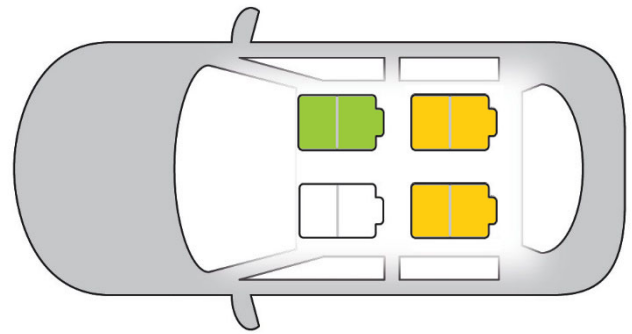
1,2 AUTOKOSTEN

1,2 Monatliche Gesamtkosten

⊕ Der Anschaffungspreis des getesteten Renault Twingo liegt bei 14.060 Euro, in der Basis ist der kleine Franzose aber immerhin ab 10.290 Euro zu haben. Der Kunde bekommt für dieses Geld zwar nur das Nötigste, aber mit einer immerhin ansprechenden Optik. Auch die Folgekosten sind wie die Ausstattungen überschaubar. So liegt die Kfz-Steuer bei 68 Euro im Jahr. Auch die Versicherungsklassen sind sehr günstig. Renault gibt eine Neuwagen Garantie von maximal zwei Jahren

Kindersitze

Die Grafik zeigt, welcher Sitzplatz sich wie gut für Kindersitze eignet.



Notenskala

■ sehr gut (0,6 – 1,5)
 ■ gut (1,6 – 2,5)
 ■ befriedigend (2,6 – 3,5)
 ■ ausreichend (3,6 – 4,5)
 ■ mangelhaft (4,6 – 5,5)

Verbrauch

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

Stadt-Kurzstrecke	6,1	
Durchschnitt	6,0 D	7,7 B
Landstraße	5,4	
Durchschnitt	4,8 D	5,6 B
Autobahn	6,9	
Durchschnitt	6,6 D	7,6 B
Gesamtverbrauch	6,0	
Durchschnitt	5,5 D	6,5 B

Punkten. Damit kommt er mit dem Verbrauchskapitel auf ein Ecotest-Gesamtergebnis von 58 Punkten und erreicht nur drei von fünf Sternen.

mit unbegrenzter Kilometerlaufleistung. Verlängern lässt sich diese Garantie gegen Aufpreis auf bis zu fünf Jahre, dann begrenzt sich die maximale Laufleistung aber auf 100.000 Kilometer. Alle 30.000 Kilometer oder nach einem Jahr steht ein Service an, aber auch hierfür sollte sich der Preis in Grenzen halten.

DIE MOTORVARIANTEN

in der preisgünstigsten Modellversion

Typ	SCe 65 Life	SCe 75 Limited	TCe 90 Limited
Aufbau/Türen	SR/5	SR/5	SR/5
Zylinder/Hubraum [ccm]	3/998	3/999	3/898
Leistung [kW (PS)]	48 (65)	54 (73)	68 (92)
Max. Drehmoment [Nm] bei 1/min	95/4000	91/2850	135/2500
0-100 km/h [s]	15,1	14,1	11,1
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	158	163	165
Verbrauch pro 100 km lt. Hersteller	n.b.	n.b.	n.b.
CO2 [g/km] lt. Hersteller	100	100	108
Versicherungsklassen KH/VK/TK	15/16/17	15/16/17	15/18/17
Steuer pro Jahr [Euro]	68	68	74
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	k.A.	k.A.	k.A.
Preis [Euro]	10.290	12.190	13.290

Aufbau

ST = Stufenheck
 SR = Schrägheck
 CP = Coupe
 C = Cabriolet
 RO = Roadster

KT = Kleintransporter
 HKB = Hochdachkombi
 TR = Transporter
 BU = Bus
 SUV = Sport Utility Vehicle

KB = Kombi
 GR = Van
 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

HERSTELLERANGABEN

3-Zylinder Ottomotor (Reihe), Euro 6d-TEMP-ISC (WLTP), geregelt	
Hubraum	999 ccm
Leistung	54 kW/73 PS bei 6.000 1/min
Maximales Drehmoment	91 Nm bei 2.850 1/min
Kraftübertragung	Heckantrieb
Getriebe	5-Gang-Schaltgetriebe
Höchstgeschwindigkeit	163 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	14,1 s
Verbrauch pro 100 km (WLTP/NEFZ)	5,2/4,4 l
CO ₂ -Ausstoß (WLTP/NEFZ)	119/100 g/km
Stirnfläche/c _v -Wert	n.b.
Klimaanlage Kältemittel	R1234yf
Reifengröße (Serie vo./hi.)	165/65 R15/185/60 R15
Länge/Breite/Höhe	3.615/1.646/1.541 mm
Leergewicht/Zuladung	981/350 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	219/980 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	-
Stützlast/Dachlast	-/60 kg
Tankinhalt	35 l
Garantie Allgemein/Rost	2 Jahre/12 Jahre
Produktion	Slowenien, Novo Meste

ADAC Messwerte

Überholvorgang 60-100 km/h (2.+3. Gang)	10,6 s
Elastizität 60-100 km/h (4./5./6. Gang)	18,3/28,6/0 s
Drehzahl bei 130 km/h	3.900 1/min
Bremsweg aus 100 km/h	37,5 m
Reifengröße Testwagen	165/65 R15 81T/185/60 R15 84T
Reifenmarke Testwagen	Nexen Nblue HD Plus
Wendekreis links/rechts	8,9 m
EcoTest-Verbrauch	6,0 l/100km
Stadt/Land/BAB	6,1/5,4/6,9 l/100km
CO ₂ -Ausstoß EcoTest	139 g/km (WTW* 164 g/km)
Reichweite	580 km
Innengeräusch 130 km/h	73,5 dB(A)
Fahrzeugbreite (inkl. Außenspiegel)	1.875 mm
Leergewicht/Zuladung	960/371 kg
Kofferraum normal/geklappt/dachhoch	155/410/760 l

KOSTEN (pro Monat, fünfjährige Haltung, 15.000 km/Jahr)

Betriebskosten	102 Euro	Werkstattkosten	51 Euro
Fixkosten	85 Euro	Wertverlust	152 Euro
Monatliche Gesamtkosten	390 Euro		
Steuer pro Jahr	68 Euro		
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	15/16/17		
Basispreis Twingo SCe 75 Limited	12.190 Euro		

INFORMATIONEN ZUM TESTFAHRZEUG

Pressefahrzeug	EZ: 29.05.2019
Testwagenpreis inkl. Sonderausstattung	14.060 Euro
Km-Stand bei Testbeginn	6.460 km
Auffälligkeiten/Mängel	keine

Dieser ADAC Autotest wurde nach dem seit 01.2.2019 gültigen Testprotokoll erstellt und ist nicht mit älteren Autotests vergleichbar. Die Autokosten basieren auf dem seit 01.02.2019 gültigen Berechnungsmodell. Stets aktuelle Autokosten aller Modelle finden Sie unter www.adac.de/autokosten. 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. *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. * Steuer nach WLTP-Zyklus für Fahrzeug in Serienausstattung. Die individuelle Steuer kann hiervon abweichen.

Notenskala

■ sehr gut (0,6 – 1,5)
 ■ gut (1,6 – 2,5)
 ■ befriedigend (2,6 – 3,5)
 ■ ausreichend (3,6 – 4,5)
 ■ mangelhaft (4,6 – 5,5)

AUSSTATTUNG

TECHNIK (* im Testwagen vorhanden)

Adaptives Fahrwerk	-
Scheinwerfer Xenon/LED/Laser	-
Abbiege-/Kurvenlicht	-
Regen-/Lichtsensoren	-
Fernlichtassistent	-
Tempomat/Limiter/ACC	290 Euro°/Serie/-
Einparkhilfe vorn/hinten	-/265 Euro
Parklenkassistent	-
Rückfahrkamera/360° Kamera	-
Head-Up-Display	-
Verkehrszeichenerkennung	-
Schlüsselloses Zugangssystem	-

SICHERHEIT

Seitenairbag vorn/hinten	Serie/-
Kopfairbag vorn/hinten	Serie/-
Knieairbag Fahrer/Beifahrer	-
Kollisionswarnung/Notbremssystem	-
Fußgänger-/City-Notbremsfunktion	-
Spurassistent Spurhalte-Warner	290 Euro°
Spurwechselsassistent	-

INNEN

Radio/CD/USB/DAB	Serie/142 Euro/Serie/390 Euro
Bluetooth-Freisprecheinrichtung	Serie
Navigationssystem	-
Elektrische Fensterheber vorn/hinten	Serie/-
Klimaanlage manuell/automatisch	Serie/-
Autom. abblend. Innen-/Außenspiegel	-
Sitzheizung vorn/hinten	290 Euro
Lenkradheizung	-
Höheneinstellbarer Fahrer-/Beifahrersitz	190 Euro/-
Rücksitzlehne umklappbar	Serie

AUSSEN

Anhängerkupplung	-
Metalllackierung	ab 490 Euro°
Schiebedach/Panoramaglasdach	990 Euro°

TESTURTEIL

AUTOTEST (ohne Autokosten)

3,5

AUTOKOSTEN

1,2

KATEGORIE	NOTE	KATEGORIE	NOTE
Karosserie/Kofferraum	3,5	Motor/Antrieb	3,9
Verarbeitung	3,8	Fahrleistungen	4,4
Alltagstauglichkeit	3,6	Laufkultur/Leistungsentfaltung	3,5
Licht und Sicht	3,4	Schaltung/Getriebe	3,5
Ein-/Ausstieg	2,7	Fahreigenschaften	3,4
Kofferraum-Volumen	4,4	Fahrstabilität	3,1
Kofferraum-Nutzbarkeit	3,4	Lenkung	3,8
Kofferraum-Variabilität	2,9	Bremse	3,4
Innenraum	3,4	Sicherheit	3,8
Bedienung	3,0	Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme	4,3
Multimedia/Konnektivität	3,6	Passive Sicherheit - Insassen	3,5
Raumangebot vorn	2,5	Kindersicherheit	3,3
Raumangebot hinten	4,7	Fußgängerschutz	3,6
Innenraum-Variabilität	4,4	Umwelt/EcoTest	3,1
Komfort	3,7	Verbrauch/CO2	3,1
Federung	3,3	Schadstoffe	3,1
Sitze	3,8		
Innengeräusch	4,4		
Klimatisierung	4,0		

Stand: September 2019
Test und Text: Christoph Pauly M. Sc.