

Renault Twingo 1.0 Intens



DER RENAULT TWINGO ZEIGT SICH IN SEINER DRITTEN GENERATION VON 2014 WIEDER VON DER FRECHEN SEITE. MIT DEM NEU IM HECK ANGEORDNETEN MOTOR MIT HECKANTRIEB TEILT ER SICH DIE PLATTFORM MIT DEM NEUEN SMART FORFOUR. DER KLEINE STADTFLITZER MUSS SICH IM TCS-TEST ALS 70 PS BENZINER IN DER AUSSTATTUNGSLINIE INTENS BEWEISEN.

Positiv

- Freches, auffälliges Design
- Ausgewogenes Preis- Leistungsverhältnis
- Kleiner Wendekreis und gute Rückmeldung der Lenkung
- DAB+ Radio und einfache Bedienung der Mediabox
- Variabilität im Innenraum
- Hoher Fahrkomfort (Sitze, Federung, Ausstattung)

Negativ

- Schwache Motorleistung, geringe Durchzugskraft
- Hoher Verbrauch für die gebotene Fahrleistung
- Hinten geringes Platzangebot
- Schalter im Innenraum unübersichtlich angeordnet
- Knappe Platzverhältnisse hinten
- Hoher Innenlärm in Tunnels mit dem Stoffdach

Präsentation

Nach der eher langweiligen zweiten Version des Renault Twingo kommt die dritte Version wieder deutlich frecher und eigenständiger daher. Eine gewisse Ähnlichkeit der Frontpartie zum Fiat 500 kann der neue Twingo nicht abstreiten. Das Heck erinnert etwas an den Renault 5. Die grossen Individualisierungsmöglichkeiten geben dem kleinen Franzosen die ganz persönliche Note.

Innenraum

Im Innenraum findet man, wie bei dieser Fahrzeugklasse üblich, viel Plastik vor. Aber auch hier können nach eigenem Geschmack Design-elemente ergänzt werden. Die Verarbeitung ist ordentlich. Die Platzverhältnisse sind vorne auch für grössere Personen ausreichend, hinten sitzen aber höchstens Kinder komfortabel. Durch die Anordnung des Antriebsstranges im Heck ist der Ladeboden des Kofferraumes relativ hoch. Dies ist nicht störend, da der Zugang ohne Ladekante praktischer ist. Nach dem Umlegen der Rücksitz-bank entsteht eine ebene Ladefläche. Auch der Beifahrersitz kann umge-klappt werden, wodurch bis zu 2 Meter lange Gegenstände transportiert werden können. Positiv ist das Multimediagerät mit DAB+ Tuner aufgefallen. Die Schalter im Innenraum sind wahllos verteilt, was die Bedienung etwas schwierig macht. Die Ausstattung ist gut.

Komfort

Ganz nach französischem Gusto, bietet der Renault Twingo einen guten Komfort. Die Innengeräusche sind trotz optionalem Stoffdachs gut. Die Fahrwerksabstimmung ist komfortabel aber nicht unsportlich ausgefallen. Die Sitze sind angenehm konturiert, dürften aber einen besseren Seitenhalt bieten. Zur Ausstattungslinie Intens gehören serienmässig eine Klimaanlage, elektrische Fensterheber vorn, Tempomat oder elektrisch verstellbare Aussenspiegel.



1



2



3



4

1 Einfache Bedienung des Multimediagerätes inklusive DAB+ Radio.

2 Knappe Kopf- und Beinfreiheit hinten.

3 Sehr kleiner Wendekreis und keine Antriebseinflüsse auf der Lenkung dank Heckantrieb.

4 Das optionale Stoffdach bietet Cabrio-ähnlichen Fahrspass, das Innengeräusch in Tunnels steigt aber an.

Fahrleistungen

Trotz des geringen Leergewichtes von rund 1'000 kg hat das Dreizylinder-Motörchen mit 1.0 Liter Hubraum Mühe mit dem Twingo. Die Leistung von 52 kW und besonders das geringe Drehmoment von 91 Nm bei 2'850 U/min sind eher knapp. Zusammen mit dem etwas hackelig zu schaltenden und lang übersetzten 5-Gang-Getriebe bietet der Twingo insgesamt bescheidene Fahrleistungen. Diese sind in der Stadt sicher ausreichend, auf der Autobahn fällt aber das Überholen besonders an Steigungen schwer. Der Verbrauch lag im Test bei 5.9 l/100 km, was in Anbetracht der gebotenen Leistung kein Spitzenwert ist.

Fahreigenschaften

Der Twingo ist ein richtiger Stadtflietzer. Der Wendekreis überrascht mit 8.8 m. Dieser garantiert eine schnelle Kehrtwende. Das Testauto fährt sich agil und liegt satt auf der Strasse. Die Lenkung gibt eine gute Rückmeldung, muss aber bei schnellen Kurvenfahrten teilweise korrigiert werden. Der Geradeauslauf dürfte besser sein. Das Fahrverhalten ist tendenziell untersteuernd, was für einen Hecktriebler untypisch ist.

Sicherheit

Die Sicherheitsausstattung des Testfahrzeuges ist umfangreich und erhält die Note "gut". Bei den Bremsmessungen aus 100 km/h erreichte das Testfahrzeug mit 37 Meter einen Wert, welcher sich durchaus sehen lassen kann.

Spezielles

Durch den Heckantrieb bleibt die Lenkung frei von Antriebseinflüssen. Auch der Wendekreis kann so sehr klein gehalten werden, was für ein Stadtauto optimal ist.

FAHRZEUGDATEN

Motor

Hubraum	999 ccm
Zylinder	3
Ventile pro Zylinder	4
Aufladung	nein
Max. Leistung	52 kW
Max. Drehmoment	91/2'800 Nm/Umin

Kraftübertragung

Getriebe	m5
Antrieb	Heck

Karosserie

Karosserieform	Limousine
Leergewicht lt. Hersteller	940 kg
Max. Anhängelast	– kg
Kofferraumvol. klein	219 Liter
Kofferraumvol. gross	980 Liter

Garantie

Allg. Werksgarantie	3 Jahre/100'000km
Mobilitätsgarantie	3 Jahre
Rostschutzgarantie	12 Jahre (mit Auflagen)

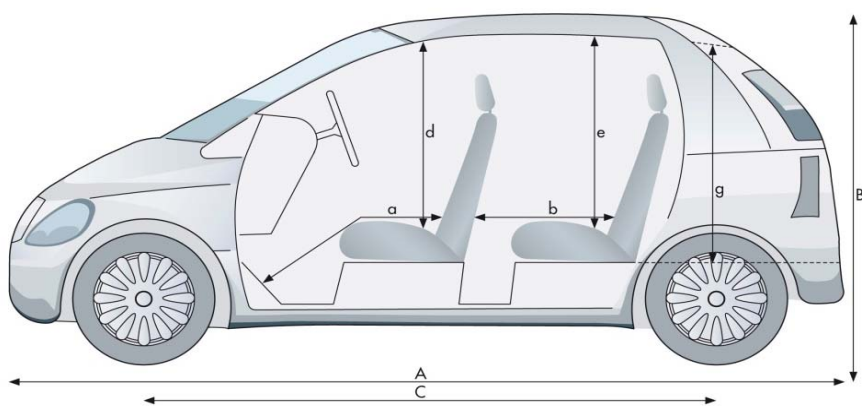
Preise

Basispreis	#BEZUG!
Preis Testfahrzeug	20'500.– CHF

Auszug Zubehör

- Elektr. Stoff-Schiebedach
- Pack Techno (Navi, Rückfahrkam., DAB+)
- Autom. Klimaanlage, Licht- und Regensens
- Pack Sièges (Sitzheizung und Isofix)
- Aussenfarbe Bleu Dragée

Reifen Testfahrzeug	165/65R15 185/60R15 Dunlop 84T v:165/65R15
Reifen Mindestgrösse	81T



a von /bis 90 cm/113 cm

b von /bis 52 cm/77 cm

d 106 cm

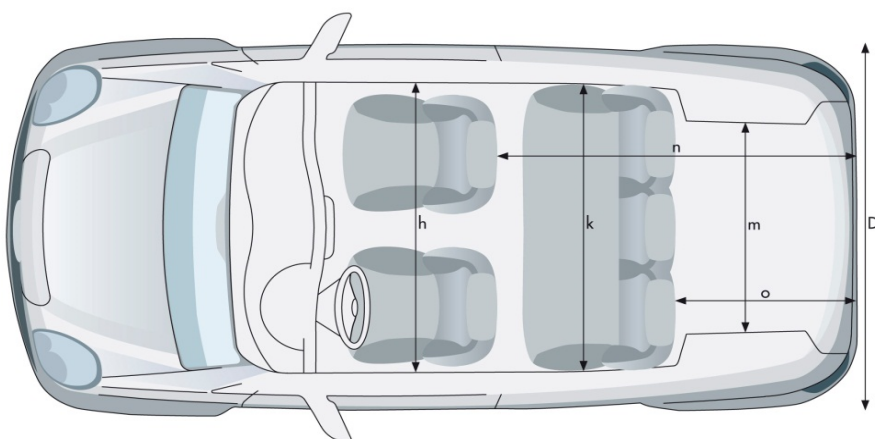
e 90 cm

g 62 cm

A 359.5 cm

B 155.7 cm

C 249.2 cm



h 136 cm

k 133 cm

m 95 cm

n 132 cm

o 59 cm

D 164.7 cm

TESTWERTE

Motorleistung

Leistungsmessung TCS	53.8 kW
Abweichung zu Hersteller	+1.8 kW

Tachoabweichung

Bei 60 km/h	56 km/h Anzeige
Bei 80 km/h	75 km/h Anzeige
Bei 100 km/h	95 km/h Anzeige
Bei 120 km/h	115 km/h Anzeige

Gewichte

Leergewicht Testfzg.	980 kg
Abweichung zu Hersteller	+40 kg
Zuladung Testfzg.	305 kg

Beschleunigung 0 - 100 km/h

Herstellerangabe	16.0 s
Messung TCS	16.7 s

Elastizität (Fahrstufe «D»)

60 - 100 km/h	16.1 s
80 - 120 km/h	21.3 s

Kilometerzähler Abweichung

Anzeige Fahrzeug	2000 m
Messwert	2003 m
1000 m effektiv sind	1002 m Tacho

Bremsweg

(Mittelwert aus 10 Vollbremsungen mit 100 km/h)	
Bremsweg	37.3 m
Mittlere Verzögerung	10.3 m/s ²

Wendekreis

(Zwischen Mauern)	
Wendekreis links	8.9 m
Wendekreis rechts	8.9 m

Innengeräusche

bei 60 km/h	63 dB(A)
bei 80 km/h	68 dB(A)
bei 100 km/h	71 dB(A)
bei 120 km/h	72 dB(A)

Kosten

Stundenansatz laut BFS	CHF 145.-
Gratis Service	0 Jahre 0 km

Service laut Hersteller

20000 km 12 Monate

Gesamtkosten für die Wartung

(bei 15'000 km/Jahr)	
bis 180'000 km	CHF 3'942.-

Betriebskosten

Bei 10'000 km/Jahr	0.62 CHF/km
Bei 15'000 km/Jahr	0.46 CHF/km
Bei 30'000 km/Jahr	0.31 CHF/km

Umweltaspekte

Normverbrauch: l/100km (1999/100/EG)	
	städtisch ausserstädtisch gesamt
Werk 5	3.7 4.2
TCS	5.3 3.9 4.4

Testverbrauch

5.9 l/100 km

CO₂-Ausstoss

Werksangabe	95 g/km
TCS-Messung	99 g/km
CH-Durchschnitt	148 g/km
Energieetikette	A

Übersicht

Einparken	vorne	1.08 m
	hinten	2.60 m
Sicht	vorne	2.80 m
	hinten	5.00 m

TCS BEWERTUNG

Fahrzeugausstattung	★★★★☆
Sicherheitsausstattung	★★★★☆
Servicekosten	★★★★★
Innengeräusche	★★★★☆
Übersicht	★★★★☆

Bremsweg	★★★★★
Normverbrauch Werk	★★★★☆
Normverbrauch Test	★★★★☆
Testverbrauch	★★☆☆☆

VERGLEICHSTABELLE

	RENAULT	TOYOTA	VW	HYUNDAI
	Twingo 1.0 Intens	Aygo 1.0 X-Play	UP! 1.0 move up BMT	i10 1.0 Amplia
Preis (CHF)	17'000.–	16'900.–	17'270.–	15'790.–
Hubraum (cm³)	999	998	999	998
Leistung (kW/PS)	52/70	51/69	55/75	49/66
Drehmoment (Nm/Umin)	91/2'800	95/4'300	95/3'000	95/3'500
Gesamtverbrauch 1999/100/EG (l/100km)	4.4 A(2)	4.2 B(2)	5.1(5) C(2)	4.6(1) C(2)
Innenlärm bei 120 km/h (dBA)	72	73	71(5)	70(6)
Betriebskosten(CHF/km) (3)	0.46	0.46	0.46	0.45
Bewertung Servicekosten (4)	★★★★★	★★★★★	★★★★★	★★★★☆
Test Touring (Nummer/Jahr)	19/2014	17/2014	10/2012(5)	12/2014(6)

(1) Wert laut Importeur

(2) Energieeffizienz laut Importeur

(3) Bei 15'000 km/Jahr

(4) Gesamtkosten auf 180'000 km bei jährlich 15'000 km

(5) VW Up! 1.0 black Up

(6) Hyundai i10 1.2 Premium