



Martijn Verhoef
1 april 2026

Echte blijmaker

Met de terugkeer van de R5 ontketende Renault een retrofeest dat al snel verlengd werd met de komst van de 4. Of het daarmee klaar is? Nou, niet bepaald. Want de Fransen duiken iets minder ver in het verleden en reïncarneren de eerste Renault Twingo. Een auto waar iedereen wel een herinnering bij heeft en die voor Renault een weergaloos succes in het A-segment betekende. Ten opzichte van de iconische voorganger is er wel het één en ander veranderd: de auto heeft nu vijf portieren, is flink in lengte toegenomen en is altijd volledig elektrisch. We testen deze nieuwkomer uit om te bepalen of de bijna 170.000 exemplaren van de Twingo die in Nederland tot nu toe werden verkocht een volwaardige opvolger krijgen.



Met respect voor oer-Twingo

Wie Twingo zegt, zegt A-segment. Toch is de auto die voor onze neus staat best fors. De auto staat op het platform van de Renault 5, dat voor de gelegenheid wel is ingekort. Minder lengte, maar nog steeds behoorlijk breed zorgt ervoor dat de auto gedrongen en stoer voor de dag komt. Zeker de achterflanken geven de auto een veel volwassener uitstraling dan het toch wel erg lieflijk origineel. Er is overigens best wat aibaarheid doorgekomen in deze elektrische opvolger, wat je bijvoorbeeld ziet aan de ronde koplampen met kenmerkende led-dagrijsverlichting. Tijdens de persintroductie wordt een hele voorraad Twingo's over het eiland Ibiza verspreid en zo komen we er regelmatig eentje tegen. In welke kleur je de auto ook ziet, de Twingo is een echte blijmaker waarin je gewoon goed voor de dag komt.

Het Jaune Mango van de testauto is de gratis kleur en een regelrechte aanrader, ook het sprankelende rood en donkergroen staan de auto ontzettend goed. Vind je dat toch wat te gewaagd, dan biedt Renault gewoon grijs, wit en zwart aan. De duurste Techno-uitvoering biedt optioneel 18 inch lichtmetalen sloffen, maar stiekem vinden

wij de grijze wioldoppen met 16 inch velgen van de Evolution de auto nog beter passen. De nieuwste retroversie van Renault biedt echt een heel onderscheidend uiterlijk, dat recht doet aan het ontwerp van zijn verre voorvader. De ronde achterlichten en omlijsting van de achterraut zijn bijvoorbeeld leuke knipogen naar weleer, maar zonder de aerodynamica uit het oog te verliezen. Zo zijn er kleine vinnen op de achterlichten geplaatst die de luchtdoorstroom verbeteren.



Zoeken naar de handrem

Binnenin de nieuwe Twingo zijn er minder zaken herkenbaar voor de verstokte Twingo-rijder. De digitale teller van de eerste Twingo was revolutionair, maar tegenwoordig vinden we een volledig digitale cockpit in de kleinste Renault, waar men in 1992 alleen maar van kon dromen. Centraal is er een groot touchscreen te vinden dat we kennen uit grotere Renaults en dat in de duurdere Techno-uitvoering voorzien is van Google software voor onder andere de navigatie en spraakassistent met Gemini.

De eerste Twingo ging erg handig om met zijn beperkte binnenruimte en het is goed

om te melden dat de nieuwe Twingo daarin nog een stapje verder gaat. Zo zijn de achterstoelen nu los van elkaar te verschuiven, wat tot wel 100 liter extra bagageruimte oplevert. Heb je een paar boekenkasten van Ikea bij je? Ook daar draait de auto zijn hand niet voor om, want door de neerklapbare passagiersstoel schuif je verpakkingen van twee meter lengte gewoon naar binnen. Je zit met vier man echt ruim voor in het A-segment. De instap is makkelijk doordat de portieren ver openen. Een extra vak onder de bagageruimte geeft plaats aan de laadkabel. De auto biedt geen frunk, sterker nog: de motorkap kan helemaal niet open. De ruitensproeiervloeistof vul je aan door de middelste imitatie-luchtsleuf een kwartslag te draaien.

Het geel van de lakkleur komt terug in de sierlijsten en de dikke knop voor de alarmverlichting is een regelrechte verwijzing naar vroeger. Anno 2026 zit de consument minder te wachten op de vrolijke bloemen en andere versierselen die het interieur van de eerste Twingo opleukten, wat wel maakt dat we de stoelen iets saaier vinden. Ze zijn ook redelijk kort en geven niet veel zijwaartse steun, maar hoeveel mag je verwachten in dit kleinste segment? Vermoeiend wordt het niet, mede doordat de auto goed geïsoleerd is en vrij blijft van kraakjes en piepjes.

Het audiosysteem in de duurste uitvoering blijkt ook goed voor deze klasse en als accessoire kun je een soort tas voor de middenconsole kopen die direct ook als armsteun dienst doet. Een aanrader, want juist die armsteun misten we wel in onze testauto. De zitpositie is gewoonweg goed en het stuur is uitgebreid verstelbaar.

Wel vinden we het stuur aan de grote kant en kunnen we ons nog steeds niet vinden in het feit dat Renault liefst vier stengels aan het stuur schroeft en daarnaast nog een serie knoppen op het stuur zelf plaatst. De hendel van de automaat voelt ietwat goedkoop aan en biedt geen parkeerstand, zodat je de handrem handmatig elektrisch moet aantrekken, of deze activeert door het portier te openen.



Volwassen en gemoedelijk

Doordat de eerste Twingo een lichtgewicht was, had je niet veel vermogen nodig om prima met het verkeer mee te komen. De nieuwste Twingo is voor een elektrische auto dan niet zo zwaar, bijna 1.200 kg is toch een fors gewicht voor een 80 pk sterke auto. Tijdens het rijden heb je daar overigens geen last van, want de auto komt prima uit de blokken en weet ook op hogere snelheid niet teleur te stellen. Het is geen strepentrekker, maar de elektrische aandrijving en het uitblijven van schakelmomenten geven de auto genoeg souplesse om met plezier de auto te besturen. Over sturen gesproken, daarin weet de auto ook voldoende gevoel te bieden. Daardoor weet je de auto goed te plaatsen en is de auto in de middenstand niet onrustig.

De wegligging is voor dit segment erg goed, met een nadruk op comfort. Putdeksels en oneffenheden worden mooi opgevangen en de auto laat zich niet van de wijs brengen door een richel meer of minder in het wegdek. Het vermogen is dan weinig indrukwekkend in de huidige tijd van elektrificatie, je hebt nergens het gevoel meer nodig te hebben en het rijgedrag als totaalplaatje zou bij een klasse hoger ook niet

misstaan. Hoewel de Twingo in recordtijd is ontworpen, is het geheel goed doordacht en erg volwassen neergezet. Dat Renault al een jarenlange ervaring heeft met de bouw van elektrische auto's helpt daar zeker bij, al liggen de roots van de techniek van de Twingo in China. Als eerste Renault krijgt de compacte stadsheld een LFP-batterij van CATL, een batterijtype dat bekend staat om zijn lange levensduur met weinig laadverlies.



Rijbereik houdt niet over

Daarentegen is de batterij gevoeliger voor koud weer, wat de efficiëntie in de winter minder goed maakt. Of de Twingo bij je past, hangt dan ook erg af van het gebruik dat je met de auto voor ogen hebt. Met een rijbereik op papier van 263 km (253km voor de Techno met lichtmetaal) en een snellaadkracht van 50kW zet de auto geen nieuwe standaarden neer. We rijden de auto onder bijzonder gunstige omstandigheden, 17 graden en wegen met lage maximumsnelheid, en zetten een verbruik van 11,3 kWh per 100 kilometer neer. Maar wanneer je de snelweg op gaat, projecteert de auto een rijbereik dat bijna 100 kilometer lager ligt. Je zou dan in de zomer zo'n 200 kilometer

ver komen, terwijl de winter er nog zomaar 50 kilometer van afsnoept.

De Twingo wordt voorzien van liefst 23 rijhulpsystemen (inclusief opties), zoals een waarschuwing voor kruisend verkeer en een dodehoekhulp. Ook zaken als adaptieve cruise control en one pedal drive zijn aanwezig en dat maakt de auto helemaal bijdetijds. Vind je verschillende zaken te bemoeizuchtig, dan stel je eenvoudig je gewenste veiligheidspakket samen dat je activeert door tweemaal op de knop links van het stuur te klikken. Een groot voordeel ten opzichte van veel (Chinese) concurrenten die de functionaliteiten verstoppen in allerlei ondoorzichtige menu's.



Geslaagd retro

De Twingo kent een Europese vanafprijs van onder de 20.000 euro, maar kost in Nederland minimaal 20.990 euro. Dat komt onder andere door de BPM die inmiddels ook op elektrische voertuigen wordt geheven. Daarnaast kiest Renault Nederland ervoor om de 3-fasen lader standaard te maken, omdat je daarmee de 28 kWh batterij een stuk sneller vollaadt aan een reguliere laadpaal. In iets meer dan 2,5 uur is de auto alweer vol, terwijl een snellaadbeurt van 10-80% 30 minuten in beslag neemt.

Veel genoemde rijhulpsystemen zijn standaard aanwezig, de Techno is slechts 1.600 euro duurder dan instapper Evolution. Renault verwacht dan ook dat zo'n 70-80 procent van de kopers voor de duurste uitvoering gaat. Voor dat geringe extra bedrag krijg je namelijk zaken als getint glas, een uitgebreid audiosysteem en keyless entry. Ook het Google multimediasysteem is dan aanwezig, evenals adaptieve cruise control. Veel extra's naast de accessoires zijn er niet te kiezen, want er is ã©ã©n optiepakket met onder andere de dodehoekhulp voor 750 euro te verkrijgen. Een volledig volgeladen Twingo kost daarmee minder dan de instap-Renault 5.

Je krijgt een volwassen auto met een praktisch interieur en heel prettige rijeigenschappen. Een grotere batterij zou het rijbereik praktischer maken, maar ook voor meer gewicht zorgen. Dat heeft impact op het karakteristieke rijgedrag en Renault benoemt dan ook dat de Twingo echt bedoeld is als stadsauto voor mensen die niet vaak lange stukken rijden. Doe je dat incidenteel toch, dan overtuigt de Twingo alsnog op veel vlakken maar zal je wel regelmatig moeten snelladen. Ondanks de geringe ontwikkeltijd blijft het resultaat waardig aan de illustere eerste Twingo, terwijl je met een heel moderne en praktisch bruikbare auto rijdt. Dit is naar de R4 en R5 wederom een heel geslaagd retroproduct van Renault, waarvoor we alleen maar respect kunnen hebben.

Plus

- + Retro op zijn leukst
- + Praktisch en volwassen
- + Geringe meerprijs voor Techno-uitvoering

Min

- Rijbereik moet bij je passen
- Groot stuur met veel stengels