



Renault Twingo (2014-2024)

quirlicher Stadtwagen

Die dritte Generation des Renault Twingo wurde gegenüber dem Vorgänger wieder deutlich eigenständiger. Der technisch mit dem smart forfour verwandte und im gleichen Werk in Slowenien produzierte Viersitzer hat den Motor auf der Hinterachse und Heckantrieb. Dadurch ergibt sich ein winziger Wendekreis und ein quirliges Fahrverhalten, was im Stadtverkehr sehr praktisch ist. Die Auslegung des Fahrwerks ist gutmütig und die Federung für den Stadtbetrieb durchaus gelungen. Das Platzangebot in der ersten Reihe ist gut, im Fond steht allerdings wenig Platz zur Verfügung. Auch der Kofferraum bietet sehr wenig Stauraum. Abgesehen von umlegbaren Rücksitzen gibt es keine Variabilität. Auf längeren Strecken nerven zudem der mäßige Sitzkomfort und das hohe Innengeräuschniveau. Im TÜV-Report schneidet der Twingo unterdurchschnittlich ab. Die Zuverlässigkeit des Stadtwagen ist immerhin ganz in Ordnung. In der ADAC Pannenstatistik liegt der kleine Renault im oberen Mittelfeld bei den Kleinstwagen.

Empfehlung: Für den Twingo gibt es verschiedene Benzinmotoren. Zunächst gibt es den 1,0 Liter großen Sauger (SCe) mit 71 und seit 2019 mit 65 (selten) oder 73 PS. Für Fahrten innerorts genügen die Motoren vollkommen, außerhalb kommt aber der Wunsch nach mehr Leistung auf. Der 90 PS starke TCe ist spürbar kräftiger und bei gelegentlichen Ausflügen auf längeren Strecken klar zu favorisieren. Dieser Motor ist auch mit einer gut abgestimmten Doppelkupplungsautomatik zu haben. Selten und teuer ist die GT-Version mit kräftigen 110 PS. Der harmonischste Antrieb für den Twingo ist ganz klar der Elektromotor. Als klassischer Zweitwagen für den Einsatz im urbanen Raum oder im Umfeld ist der wendige Twingo wie gemacht. Aufgrund der sehr geringen Reichweite und der mäßigen Schnellladeleistung sind längere Strecken mit dem Twingo Electric aber wenig zu empfehlen.

- ⊕ gutes Raumangebot vorn, winziger Wendekreis, niedrige Fixkosten, übersichtliche Karosserie, handliches Format
- ⊖ teils einfache Materialien im Innenraum, sehr enger Fond, winziger Kofferraum, mäßige Verarbeitung, geringe Zuladung, mäßiger Geradeauslauf, schlechte Geräuschkämmung, geringes Sicherheitsniveau, durchwachsene Langzeitqualität

Zuverlässigkeit (Pannenstatistik 2025)

Erstzulassungsjahr	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022
ADAC-Bewertung	19,2	20,7	18,0	16,4	13,1	13,3	11,7	5,4	3,0

ADAC-Bewertungsschema

Für jedes Fahrzeugmodell und Zulassungsjahr wird die Pannenkennziffer ermittelt. Diese ergibt sich aus der Anzahl der Pannen pro Jahr pro 1.000 zugelassenen Fahrzeugen.

	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022
	12,9	10,7	8,7	7,6	6,8	4,3	3,0	2,0	1,2
	18,8	16,5	15,2	15,2	13,8	13,1	12,3	9,4	6,1
	24,7	22,3	21,8	22,9	20,9	21,9	21,5	16,9	10,9
	30,6	28,1	28,3	30,5	27,9	30,7	30,8	24,3	15,8
	>30,6	>28,1	>28,3	>30,5	>27,9	>30,7	>30,8	>24,3	>15,8

Mängel und Rückrufe

Allgemein	Der Renault Twingo der dritten Generation landet in der ADAC Pannenstatistik im oberen Mittelfeld. Beim TÜV schneidet der kleine Franzose dagegen wenig vorbildlich ab. Das Mängelaufkommen bei der HU liegt über dem Durchschnitt. Besonders problematisch sind die Achsaufhängungen, rostende Abgasanlagen und teils Ölverlust. Doch auch im Bereich Beleuchtung gibt es häufig Mängel.
Häufige Bauteilfehler	Anlasser (2015-2016), Generator (2015), Starterbatterie (2017-2020)
Rückrufe	1/2016: Mit EDC-Automatikgetriebe: Wegen eines Softwarefehlers der Automatikgetriebebesteuerung kann der Motor auch in Wählhebelstellung N und ohne getretenes Bremspedal gestartet werden. Dann wäre die sog. Shift-Lock-Technik Funktion aus und es kann zu unbeabsichtigten Anfahrssituationen kommen. Die Händler führen als Abhilfe ein Softwareupdate der Getriebebesteuerung durch. Die Aktion ist im Oktober 2015 gestartet, dauert etwa eine Stunde und ist für die Kunden kostenlos. Betroffene Fzg. in Deutschland: 447 4/2017: Die Kunststoffschweißpunkte an der Motorhaube können brechen. Dadurch kann sich die Außenhaut ablösen und andere Verkehrsteilnehmer gefährden. Als Abhilfe wird die Außenhaut neu verklebt. Die Aktion läuft seit Mai 2017 und ist für die Kunden kostenlos. Dauer in der Werkstatt: 0,6 Stunden. Betroffene Fzg. in Deutschland: 20.037 4/2017: Dachspoiler und/oder Heckscheibe können sich aufgrund mangelhafter Materialfestigkeit lösen. Dadurch besteht Verletzungsgefahr für andere Verkehrsteilnehmer. Als Abhilfe wird die Verklebung erneuert. Die Aktion läuft seit Mai 2017 und ist für die Kunden kostenlos. Dauer in der Werkstatt: 0,7 Stunden. Betroffene Fzg. in Deutschland: 49.992 12/2017: Infolge eines fehlerhaften Gießprozesses kann möglicherweise die Festigkeit des linken Achsschenkelträgers beeinträchtigt sein. Der Hersteller ruft betroffene Fahrzeuge in die Werkstatt. Die vorbeugende Maßnahme besteht in der Kontrolle des Gießerkennzeichens des Achsschenkelträgers vorne links. Falls erforderlich, wird dieser ausgetauscht. Die Aktion läuft seit November 2017 und ist für die Kunden kostenlos. Dauer in der Werkstatt: Kontrolle bis 0,7 Stunden, ggfs. Austausch 2,5 Stunden. Betroffene Fzg. in Deutschland: 6.968

Weitere und neuere Rückrufe finden Sie unter www.adac.de/rueckrufe.

Modellgeschichte

09/2014	Einführung der dritten Generation des Renault Twingo (Gemeinschaftsentwicklung mit smart fortwo/forfour) mit zwei Motorvarianten: SCe 70 (52 kW/71 PS) und ENERGY TCe 90 (66 kW/90 PS), Motor SCe 70 erfüllt Schadstoffklasse Euro 5 (mit Start-/Stopp-Automatik Euro 6b), ENERGY TCe 90 Schadstoffklasse Euro 6b; ESP, Fahrer-, Beifahrer- und Seitenairbags vorn mit Kopfschutz serienmäßig; Spurhalteassistent verfügbar
04/2015	alle Motoren erfüllen Schadstoffklasse Euro 6b

08/2015	Motorvariante ENERGY TCe 90 optional mit Doppelkupplungsgetriebe EDC erhältlich
10/2016	neue zusätzliche Motorvariante ENERGY Tce 110 GT (80 kW/109 PS)
03/2017	alle Motorvarianten optional mit Doppelkupplungsgetriebe EDC erhältlich
02/2018	alle Motoren erfüllen Schadstoffklasse Euro 6c (WLTP)
05/2019	leichte Modellpflege und Facelift, neue Motorvarianten: Sce 65 (48 kW/65 PS), Sce 75 (54 kW/73 PS) und Tce 90 (68 kW/92 PS), Motor Tce 90 optional mit Doppelkupplungsgetriebe EDC erhältlich; alle Motoren erfüllen Schadstoffklasse Euro 6d-TEMP-EVAP-ISC (WLTP)
07/2024	Einstellung der Produktion; rein elektrisches Nachfolgemodell ab 2026

Die Karosserievarianten im Vergleich

Karosserietyp	Schrägheck
Länge/Breite/Höhe [mm]	3.595 / 1.647 / 1.557
Breite mit Spiegeln [mm]	1.880
Kofferraumvolumen [l]	188
Dachlast [kg]	60

Technische Daten (wichtigste Motorvarianten)

TYP	SCe 65	SCe 70	SCe 70 EDC	SCe 75	TCe 90	TCe 90 EDC	TCe 110	E-Tech Electric
Aufbau/Türen	SR / 5	SR / 5	SR / 5	SR / 5	SR / 5	SR / 5	SR / 5	SR / 5
Zylinder/Hubraum [-/ccm]	3 / 998	3 / 999	3 / 999	3 / 999	3 / 898	3 / 898	3 / 898	
Leistung [kW/PS]	48 / 65	51 / 70	51 / 70	54 / 73	66 / 90	66 / 90	80 / 109	60 / 82
Max. Drehmoment [Nm] bei U/min	95 / 4.000	91 / 2.850	91 / 2.850	91 / 2.850	135 / 2.500	135 / 2.500	170 / 2.000	160 / -
Beschleunigung 0-100 km/h [s]	15,1	14,5	15,6	14,1	10,8	10,8	9,6	12,9
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	158	151	155	163	165	165	182	135
Verbrauch Hersteller pro 100 km	4,4 l S (NEFZ)	5,0 l S (NEFZ)	4,5 l S (NEFZ)	4,4 l S (NEFZ)	4,3 l S (NEFZ)	4,8 l S (NEFZ)	5,2 l S (NEFZ)	16,0 kWh (WLTP)
CO ₂ [g/km]	100 g/km	112 g/km	102 g/km	100 g/km	99 g/km	107 g/km	115 g/km	0 g/km
CO ₂ -Effizienzklasse	B	D	B	B	B	B	C	-
Anhängelast gebremst / ungebremst [kg]	- / -	- / -	- / -	- / -	- / -	- / -	- / -	- / -
Tankinhalt [l]	35,0	35,0	35,0	35,0	35,0	35,0	35,0	
Batteriegröße [kWh]								21,4
Versicherungsklassen KH/VK/TK	17 / 13 / 14	17 / 13 / 14	17 / 13 / 14	17 / 13 / 14	16 / 15 / 16	16 / 15 / 16	14 / 16 / 17	14 / 16 / 15
Steuer pro Jahr*	68 €	54 €	34 €	68 €	26 €	42 €	58 €	45 €
Schadstoffklasse	Euro 6d-TEMP-EVAP-ISC (WLTP)	Euro 6b (NEFZ)	Euro 6b (NEFZ)	Euro 6d-TEMP-EVAP-ISC (WLTP)	Euro 6b (NEFZ)	Euro 6b (NEFZ)	Euro 6b (NEFZ)	E-Fzg.

Schadstoffklassen und Steuer können sich während des Bauzeitraumes geändert haben und von den genannten Angaben abweichen.

* Die Angabe der Steuer erfolgt getrennt nach Hubraum/Hubraum+CO₂-Ausstoß für Fahrzeuge mit Erstzulassung nach dem 30.06.2009.

¹ Brutto-Batteriekapazität, da Nettowert nicht verfügbar.

Wichtige Werkstattkosten (inkl. Einbaukosten)

TYP	SCe 65	SCe 70	SCe 70 EDC	SCe 75	TCe 90	TCe 90 EDC	TCe 110	E-Tech Electric
Wartung 1	310 €	310 €	310 €	310 €	280 €	280 €	280 €	140 €
bei km / Monate	20.000 / 12	20.000 / 12	20.000 / 12	20.000 / 12	20.000 / 12	20.000 / 12	20.000 / 12	30.000 / 12
Wartung 2	-	-	-	-	-	-	-	150 €
bei km / Monate	- / -	- / -	- / -	- / -	- / -	- / -	- / -	60.000 / 24
bei km / Monate	- / -	- / -	- / -	- / -	- / -	- / -	- / -	- / -
bei km / Monate	- / -	- / -	- / -	- / -	- / -	- / -	- / -	- / -
bei km / Monate	- / -	- / -	- / -	- / -	- / -	- / -	- / -	- / -
Bremsscheiben und -beläge vorne	620 €	620 €	620 €	620 €	620 €	620 €	620 €	620 €
Bremsscheiben und -beläge hinten	1.660 €	1.660 €	1.660 €	1.660 €	1.600 €	1.600 €	1.600 €	1.630 €
Auspuffanlage (nach Kat)	650 €	650 €	650 €	650 €	660 €	660 €	660 €	-
Kupplung	780 €	780 €	-	780 €	780 €	-	780 €	-
Generator	1.310 €	1.310 €	1.310 €	1.310 €	1.230 €	1.230 €	1.230 €	-
Anlasser	920 €	920 €	920 €	920 €	910 €	910 €	910 €	-

Kosten (pro Monat, ohne Wertverlust)

TYP	SCe 65	SCe 70	SCe 70 EDC	SCe 75	TCe 90	TCe 90 EDC	TCe 110	E-Tech Electric
Fixkosten (Steuer, Versicherung)	113 €	112 €	110 €	113 €	113 €	114 €	113 €	109 €
Betriebskosten (Kraftstoff)	117 €	130 €	119 €	117 €	115 €	125 €	134 €	109 €
Werkstatt-/ Reifenkosten	91 €	91 €	91 €	91 €	93 €	93 €	103 €	72 €
Gesamtkosten pro Monat	321 €	332 €	320 €	321 €	320 €	332 €	350 €	289 €
Gesamtkosten pro km	25,7 ct	26,6 ct	25,6 ct	25,7 ct	25,6 ct	26,6 ct	28,0 ct	23,2 ct

Garantien

Der Twingo hat eine zweijährige allgemeine Garantie. Zudem bietet Renault eine dreijährige Lackgarantie und eine zwölfjährige Garantie gegen Durchrostung. Eine europaweite Mobilitätsgarantie gibt es lebenslang bei Einhaltung aller Inspektionen.

Die genauen Garantien je Fahrzeug finden Sie in der ADAC Autodatenbank unter www.adac.de/autodatenbank.

Crashtest (Euro NCAP)

Testergebnis 2014 ★★★★★

Der Renault Twingo ab 2014 hat in Punkto Sicherheit dazugelegt. Er erreicht aber dennoch wegen Schwächen beim Insassenschutz und bei der aktiven Sicherheit keine fünf Sterne. Er besitzt Front-, Seiten- und Kopfairbags (nur vorne) sowie Gurtstraffer inkl. Kraftbegrenzer auf den Vordersitzen (hinten nur Kraftbegrenzer). Serienstand sind Gurtwarner auf allen Sitzplätzen, ESP und ein Geschwindigkeitsbegrenzer. Es werden aber nur wenige Fahrerassistenzsysteme angeboten.

Die Anforderungen an das Fahrzeug werden im Euro NCAP-Testverfahren stetig weiterentwickelt. Testergebnisse aus vergangenen Jahren sind nur bedingt mit denen aktueller Tests vergleichbar.