



## Renault Twizy

### Stroomstoot(je)

Autotest | Twizy staat voor "Twin Seat Easy". Maar dat is dan ook het enige wat duidelijk is aan dit wonderlijke voertuig. Want nadat Renault een elektrische personenauto en een elektrische bestelauto uitbracht, is het menigeen een raadsel wat de Twizy precies is. Is het een auto? Een overdekte motorfiets? Een elektrische scooter? Autozine zocht het uit op zonnig Ibiza.

Wat de Twizy ook is, kort na het instappen is duidelijk dat het geen auto is. De Twizy is korter dan een Smart ForTwo en nauwelijks breder dan een motorfiets. De Twizy heeft wel vleugeldeuren, maar geen zijruiten. Dit "voertuig" (bij gebrek aan een betere omschrijving) kan daarom logischerwijs niet op slot.

De twee inzittenden zitten niet naast elkaar, maar achter elkaar zoals op een motorfiets. De voorstoel is wel te schuiven, maar de rugleuning is niet te verstellen. Achterin kruipen vergt enige behendigheid. Daarna rust de passagier de benen langs de voorstoel. Zelfs lange volwassenen passen achterin, maar meerijden achterin een Twizy geeft een geheel nieuwe dimensie aan de term "claustrofobie".



De Twizy heeft geen bagageruimte, maar wel een (afsluitbaar) vakje achter de achterstoel. In de praktijk deed de achterstoel dienst als bagageplek. De Twizy heeft twee kleine dashboardkastjes, waarvan er één op slot kan en één 12 volt aansluiting heeft.

Denk niet dat de Twizy klein en "dus" onveilig is. Tijdens de presentatie aan de pers werd één van de Twizy's van achteren aangereden. Omdat de wielen buiten het koetswerk uitsteken, blijken deze dienst te doen als stootkussens en mankeerde de collega-journalist helemaal niets. Ook de standaard aanwezige vierpunts (!) gordel en airbag dragen bij aan de veiligheid.



## Uitrusting

De bestuurder kijkt uit op een uiterst elementair, maar daarom niet minder elegant vormgegeven dashboard. De belangrijkste knop op het dashboard dient om te bepalen of de Twizy voor- of achteruit rijdt. De ruitenwisser (enkelvoud), knipperlichten, claxon en boordcomputer worden met hendels aan het stuurwiel bediend. Aangezien de Twizy geen zijruiten heeft, is een verwarming of airconditioning zinloos en derhalve niet aanwezig.

Alhoewel Renault voorziet in luidsprekers (in het dak!), is er geen ruimte voor een traditionele autoradio. In plaats daarvan kan via Bluetooth muziek worden "gestreamed". Het is aan de eigenaar om te zorgen voor een smartphone of tablet waarmee Internet-radio of mp3-bestanden kunnen worden

aangeboden.



## Filosofie

Achter deze minimalistische opzet zit een idee: elektrische auto's zijn duur en hebben een beperkte actieradius. Door een elektrisch voertuig klein en eenvoudig te houden, worden beide bezwaren weggenomen.

Wanneer alleen naar de omvang wordt gekeken, is de Twizy kostbaar per strekkende meter. In vergelijking met traditionele elektrische auto's kost de Twizy nog niet de helft!



De Twizy is er in twee varianten: model "45" heeft een topsnelheid van 45 km/u en mag worden gereden zonder rijbewijs. Het hier geteste model heeft een topsnelheid van 80 km/u en vereist een personenautorijbewijs.



## Laden en rijden

De Twizy wordt opgeladen aan een gewoon huis-tuin-en-keuken stopcontact, een snellaadfunctie is niet beschikbaar. Tijdens het laden is op het centrale display te zien voor hoeveel procent de accu's zijn geladen.



Na 3.5 uur laden heeft de Twizy in theorie genoeg energie opgeslagen om 100 km af te leggen. Op het warme, maar bergachtige Ibiza waar de test werd verreden, legde de Twizy 75 km af op een volle accu.



De Twizy rijdt absoluut niet als een elektrische auto. Volwaardige elektrische auto's imponeren de bestuurder met kilowatts en Newtonmeters. Ze accelereren daarom met een gemak waar zelfs een luxe twaalfcilinder limousine jaloers op is. De Twizy daarentegen is voorzien van een bescheiden 13 kW / 57 Nm sterke elektromotor (die de achterwielen aandrijft). Daarmee komt de Twizy in diverse landen in aanmerking voor maximaal belastingvoordeel (in Nederland betalen ondernemers per saldo nog geen derde van de catalogusprijs). Bovendien houdt het deze eigenzinnige Renault betaalbaar.

De prestaties van de Twizy zijn op papier vergelijkbaar met die van de gemiddelde scooter. Dankzij de open constructie is de beleving heel anders dan in een traditionele auto. Omdat de bestuurder precies voelt, hoort en zelfs ruikt wat het mechaniek doet, lijkt de Twizy veel sneller dan deze eigenlijk is. De sensatie, en dus het pretgehalte, is daarom groot. De beloofde topsnelheid van 80 km/u wordt niet alleen gemakkelijk gehaald, maar zelfs overschreden!



De elektromotor is overduidelijk hoorbaar en dit is dan ook de eerste elektrische "auto" die van buiten stiller is dan van binnen. Door het ontbreken van zijruiten is het windgeruis vergelijkbaar met rijden in een cabriolet.

## Weggedrag

De Twizy heeft geen stuurbekrachtiging of rembekrachtiging. Daarom moet deze Renault het zonder ABS of ESP stellen. Het gevoel in het rempedaal is minimaal. Daarbij wordt bewegingsenergie in elektriciteit omgezet zodra het gaspedaal wordt losgelaten en daarop houdt de Twizy sterk in. Dit vraagt allemaal enige gewenning, maar uiteindelijk remt de Twizy prima.



Waar de Twizy in uitblinkt, is wendbaarheid. De draaicirkel is klein en dankzij de minimale afmetingen glijdt de Twizy overal tussendoor (de verleiding is groot om zelfs over de stoep te gaan rijden). In de stad is de Twizy iedereen te snel af en gunt zelfs een verstokte autojournalist het plezier van motorrijden.

## Conclusie

Wat is de Renault Twizy? Het is een klein, elektrisch voertuigje dat dankzij de uiterst eenvoudige opzet elektrisch rijden binnen het bereik van een grotere groep mensen brengt. De Twizy biedt niet het comfort van een auto, maar is veel meer (en veiliger!) dan een scooter.

De elementaire opzet is tegelijkertijd het sterkste en het zwakste punt. De Twizy kan niet op slot en leent zich door het ontbreken van zijruiten niet voor gebruik bij slecht weer. Het maakt de Twizy er niet minder verleidelijk om, want deze eigenzinnige Renault is een eersteklas hartenbreker. De gewaagde vormgeving en elektrische aandrijving maken de Twizy onweerstaanbaar en uiterst sympathiek. Alleen wie zeehondjes knuppelt en puppies schopt, zal in staat zijn om de Twizy te veroordelen. Want wat de Twizy ook is, het is vooral een heel erg lekker ding. ■

Stuurbekrachtiging is volstrekt overbodig op een voertuig van deze omvang en zou het rijbereik verkleinen. Bovendien zou het het rijplezier alleen maar in de weg staan. En juist dat is waar de Twizy in grossiert.

Het rijplezier komt echter niet van de wegligging. Die is goed, maar niet zo goed als het uiterlijk doet vermoeden. Aangemoedigd door het meer dan sportieve uiterlijk en de directe besturing, werd de eerste bocht van de testrit (veel) te enthousiast ingestuurd en gleeed de Twizy spontaan rechtdoor. Pas bovendien op voor verkeersdrempels of slecht wegdek: de Twizy is plankhard geveerd.



## Specificaties

### Renault Twizy Technic

#### Maten en gewichten



Lengte x breedte x hoogte	234 x 124 x 145 cm
Wielbasis	169 cm
Gewicht	474 kg
Aanhanger	n.b.
Aanhanger geremd	n.b.
Tankinhoud	n.b.
Bagageruimte	31 l
Bandenmaat	125/80R13

#### Motor en prestaties



Motorinhoud	n.b.
Cilinders / kleppen	n.b.
Vermogen	17 pk @ 1 tpm
Koppel	57 Nm @ 1 tpm
Aandrijving	achterwielen
Acceleratie 0 - 100 km/u	n.b.
Topsnelheid	80 km/u
Verbruik gemiddeld	INF l / 100 km
Verbruik stad	INF l / 100 km
Verbruik buitenweg	INF l / 100 km
CO2 uitstoot	n.b.

#### Prijs

Prijs	€ 8.690,-
Prijs instapmodel	€ 7.790,-