



## Renault Twingo

### De rollen omdraaien

Autotest | Wat hebben de draaimolen van Nantes en de nieuwe Renault Twingo met elkaar gemeen? Natuurlijk, beide zijn Frans, leuk en bedoeld voor het hele gezin. Maar er is meer! In beide gevallen durfde men buiten het boekje te denken. De unieke draaimolen telt namelijk drie verdiepingen en is daarmee een hoogstandje van techniek. Ook de nieuwe Renault Twingo onderscheidt zich van de massa met bijzondere techniek...

De stad Nantes in Frankrijk stond ooit bekend om de scheepsbouw. Rondom de in onbruik geraakte werven wordt nu mechanische kunst gemaakt. Voor de kunstenaars gaat het niet zozeer om het nut, maar vooral om het anders denken. Drommen toeristen komen nu naar de stad om de meest wonderlijke constructies te aanschouwen, met de drie-dubbele-draaimolen als hoogtepunt.

Renault heeft een minder idealistische inslag, maar ook Renault moest anders dan anders zijn om zich te onderscheiden. De standaardoplossing om aantrekkelijker te zijn, is om een auto groter, sneller en comfortabeler te maken. Echter, bij een kleine, zuinige en voordelige auto is dat geen optie.



### Onderscheidend vermogen

Toch vond Renault minstens zo'n creatieve oplossing als de kunstenaars uit Nantes. Bij de meeste auto's zit de motor voorin en drijft deze de voorwielen aan. Dat is goedkoop, veilig en voorspelbaar. De Renault Twingo heeft de motor echter achterin en deze drijft de achterwielen aan.

Vanwege de hoge kosten werd deze opzet tot nu toe alleen gekozen voor sportwagens. Op één

uitzondering na: het merk Smart bouwt al sinds jaar en dag stadsauto's met de motor achterin. Renault ontwikkelde de nieuwe Twingo daarom samen met de Smart. Op die manier konden niet alleen de ontwikkelingskosten worden gedeeld, maar kan ook efficiënter worden geproduceerd.



## Uitrusting

De opzet van het interieur is tegelijkertijd speels en doordacht. Zo is er naast de standaard opbergruimten een uitneembaar bakje dat op de plaats van de bekerhouders kan worden geklemd. In plaats van een traditioneel dashboardkastje is ook een uitneembare "dashboardtas" leverbaar. Helaas is dat minder handig dan het klinkt, want de tas is pas te openen nadat deze is uitgenomen.

In combinatie met de juiste optiepakketten is de Twingo te voorzien van alle luxe en veiligheidsvoorzieningen van een grotere auto. Bijzonder in dit segment is de camera die kan meekijken met de bestuurder en zo nodig waarschuwen bij het onbedoeld overschrijden van de belijning op het wegdek. Daarnaast was de testauto voorzien van elektrisch bedienbare zijruiten, een lichtsensor en airconditioning. Deze laatste staat vreemd genoeg altijd aan; met een druk op de knop wordt de airco niet aan maar juist uitgeschakeld en dat is niet bevorderlijk voor een laag verbruik. Ook jammer: een toerenteller ontbreekt.



Op het gebied van audio, communicatie en navigatie biedt Renault twee mogelijkheden. De eerste is het geïntegreerde "R-Link"-systeem dat ook op andere Renaults leverbaar is. Dit werkt prima en mede dankzij de inbreng van TomTom is het navigatiesysteem top.

Als alternatief zijn een houder en een op maat gemaakte app voor de mobiele telefoon (Android en iOS) beschikbaar. De Renault app kan worden gebruikt om muziek af te spelen en om te navigeren. De kaart verschijnt op het beeldscherm van de mobiele telefoon, de instructies klinken uit de luidsprekers van de auto. Op het moment van schrijven functioneerde de Renault app redelijk, maar nog niet foutloos.





## Ruimte

Het grote voordeel van de bijzondere architectuur van de Twingo is de binnenruimte. Omdat de motor onder de laadvloer ligt, konden de voorstoelen verder naar voren worden geplaatst en bleef meer ruimte over op de achterbank. In verhouding tot de lengte van de auto is de beenruimte achterin zeer goed. In absolute zin blijft de Twingo echter een klein autootje met dito ruimte achterin. De zit voorin is iets hoger dan gebruikelijk, hetgeen voor een makkelijke instap en een fractioneel beter overzicht over het verkeer zorgt.



De laadvloer ligt iets hoger dan in andere kleine auto's. De bagageruimte meet daarom 196 liter en dat is niet meer dan redelijk. Door de achterbank op te vouwen, neemt dit echter toe tot 980 liter en dat is beduidend meer dan gemiddeld. Daarbij kan de rijdersstoel vlak worden gelegd, waarna zelfs spullen tot 2 meter 10 lengte kunnen worden vervoerd.



## Weggedrag

Enmaal onderweg is de Twingo wederom anders dan anders. Dankzij de bijzondere opzet konden de wielen

nog verder in de hoeken worden geplaatst. Zo is de nieuwe Twingo korter dan de vorige, maar is de wielbasis desondanks langer! Dit vertaalt zich op de snelweg in een uitstekende "rechtuitstabiliteit" (minder stuurcorrecties nodig).

Omdat de voorwielen niet worden verstoord door aandrijfkrachten, is het gevoel in het stuurwiel zuiverder. Gezien het geringe motorvermogen is dit effect gering, maar wel degelijk merkbaar. Als het gaat om stabiliteit en comfort, doet de Twingo nauwelijks onder voor de grotere Renault Clio!



In de stad is de Twingo helemaal in z'n element. Strikt genomen zit de motor namelijk niet "achterin", maar net vóór de achteras en dus in het midden van de auto; net als in sportwagens. De Twingo is daarom perfect in balans (45/55) en ook dat zorgt voor een beter weggedrag en een prettiger gevoel in het stuurwiel. De bijzondere opzet kan er in theorie voor zorgen dat de achterzijde uitbreekt als bij een sportwagen, maar het elektrisch stabiliteitsprogramma (ESP) is zo afgesteld dat dit in de praktijk wordt voorkomen.

Ook niet onbelangrijk: omdat de besturing niet in de weg zat, kon de motor lager worden gemonteerd en ligt het zwaartepunt lager (betere wegligging). De vrijgekomen ruimte voorin wordt gebruikt om de wielen verder in te laten draaien. De Twingo heeft daarom een zeer kleine draaicirkel (8,7 meter) en dat is uiterst praktisch in parkeergarages of om bijvoorbeeld in druk verkeer ergens omheen te sturen.



## Motoren

Voor de Twingo heeft Renault twee nieuwe motoren ontwikkeld. De basismotor is de "SCe 70" die, zoals de naam al suggereert, 70 pk levert. Dit is ruim voldoende om mee te komen met de verkeersstroom, zowel in de stad als op de snelweg. Daarbij heeft de kleine motor zo'n souplesse en zo'n fijne loop (zeker voor een driecilinder!), dat de Twingo ook op dit punt de hoge ogen scoort.

De tweede motor op de prijslijst is de "TCe 90", die 90 pk levert. Deze motor heeft een kleinere inhoud (898 t.o.v. 999 cc) en dankt het grotere vermogen aan een turbo. Het verschil in vermogen is overduidelijk. De TCe 90 reageert dankzij de kleinere inhoud alerter op het gaspedaal en bijt dankzij de turbo daadkrachtiger door.





Daar staat tegenover dat de turbomotor nadrukkelijker hoorbaar is (sterk afhankelijk van de zitplaats!) en zich minder goed leent voor zuinig rijden. Zodra het gaspedaal ook maar iets wordt beroerd springt de turbo enthousiast bij en schiet het verbruik omhoog. Dit is te voorkomen door te kiezen voor de "eco modus", maar dan wordt het vermogen zo sterk geknepen dat de meerwaarde boven de basismotor gering is.

In de praktijk kwamen beide motoren uit op exact hetzelfde testverbruik: 5.2 liter per 100 km. Gezien de forse meerprijs, het geringe verschil in prestaties en de fraaiere loop verdient de SCe 70 motor uiteindelijk de voorkeur. Het is als een 7 of een 8, het is beide een ruime voldoende.



## Conclusie

Een nieuwe auto moet altijd beter zijn dan het bestaande aanbod, anders is het zinloos om een nieuw model te introduceren. Juist bij kleine auto's is dit een probleem, omdat zowel de omvang als het budget beperkt zijn. Terwijl andere merken zich slechts weten te onderscheiden met bijzondere vormgeving, biedt Renault daadwerkelijk meerwaarde met bijzondere techniek.

Door de motor niet voor- maar achterin te bouwen biedt de Twingo een unieke combinatie van binnenruimte en wendbaarheid. Bovendien zorgt deze opzet voor uitstekende rijeigenschappen. De nieuw ontwikkelde motoren zijn vlot, stil en zuinig. Kortom: door de rollen om te draaien, weet de Twingo zich op alle fronten positief te onderscheiden van de massa. ■



# Specificaties

## Renault Twingo S Ce 70 Dynamique

### Maten en gewichten



Lengte x breedte x hoogte	360 x 165 x 155 cm
Wielbasis	249 cm
Gewicht	864 kg
Aanhanger	n.b.
Aanhanger geremd	n.b.
Tankinhoud	35 l
Bagageruimte	219/980 l
Bandenmaat	165/65R15

### Motor en prestaties



Motorinhoud	999 cc
Cilinders / kleppen	3/4
Vermogen	70 pk @ 6000 tpm
Koppel	91 Nm @ 2850 tpm
Aandrijving	achterwielen
Acceleratie 0 - 100 km/u	14,5 sec.
Topsnelheid	151 km/u
Verbruik gemiddeld	5 l / 100 km
Verbruik stad	4,2 l / 100 km
Verbruik buitenweg	3,7 l / 100 km
CO2 uitstoot	95 gr. / km

### Prijs

Prijs	€ 13.590,-
Prijs instapmodel	€ 10.790,-