



## Renault Twingo (2007 - 2014)

### Nieuwe energie

Autotest | Eindelijk! De nieuwe Renault Twingo is er. De vorige generatie was maar liefst 15 jaar op de markt. Dat was niet door luiheid van Renault, maar juist dankzij vooruitstrevendheid van Renault. De auto was de tijd zo ver vooruit, dat het model de concurrentie al die jaren aan kon. Maar nu is het tijd voor een nieuwe Twingo.

Ik herinner het mij als de dag van gisteren, alhoewel het iets langer geleden is, namelijk 1992. Ik had nog geen idee wat ik later zou worden als ik groot was, maar ik had altijd een mening over auto's. Toen de Twingo bij de lokale dealer verscheen had ik meteen mijn oordeel klaar: "ik zou er nog niet dood in willen worden gevonden".

Een paar jaar later kochten mijn ouders een Twingo en ik was, de inkt op m'n rijbewijs nog maar net droog, maar al te blij als ik de auto mocht lenen. En wat reed die Twingo die ik ooit zo schoffeerde fijn! Het uiterlijk waarop ik de auto veroordeelde, bleek deel te zijn van de vernieuwingsdrang van Renault. De kleine Twingo bood een zee aan ruimte plus allerhande slimme vindingen die de kleine auto naar een hoger plan tilde.



### Nieuwe twingo

Anno 2007 is de situatie iets anders. Ik hoef niet meer te bedelen om een auto te mogen lenen. Autofabrikanten staan in de rij om hun auto's aan mij uit te mogen lenen. Het kan verkeren. Dankzij de goede ervaringen met de oude Twingo, stap ik maar

wat graag in het nieuwe exemplaar.

Alhoewel, de vormgeving is niet half zo gewaagd als destijds en echt aantrekkelijk lijkt de nieuwkomer niet. Dat is deels te danken aan de ongelukkige fotografie van de fabrikant. Op de eerste persfoto's staan donkere auto's in een ronduit oninspirerende omgeving.

In het echt ziet de Twingo er juist ontzettend leuk uit! Vooral in het oranje knalt de auto er uit en komt het lijnenspel tot z'n recht. Het front is typerend voor Renault, de achterkant is lekker eigenwijs met lijnen tegen de rijrichting in. De hier geteste "GT"-uitvoering wordt verfraaid met zilverkleurige schildjes bij de breedstralers, zilverkleurige buitenspiegels en een kekke dakspoiler (raad eens welke kleur?). De enige aanmerking op de vormgeving betreft de deurhendels: de zijn onhandig en dames kunnen er de nagels op breken.

## Binnenruimte

Binnenin de Twingo heerst hetzelfde wonderlijke gevoel als weleer. Het interieur is te ruim voor het exterieur. Gevoelsmatig kan zo'n kleine auto helemaal niet zo veel binnenruimte bieden. Rondom de voorstoelen is volop bewegingsruimte en dankzij de vele verstelmogelijkheden vindt menigeen een prettige zitpositie. Wel zijn het zitvlak en de rugleuning te kort, wat met name op de lange afstand onprettig is.



De achterbank staat op rails om afhankelijk van de situatie voor uitzonderlijk veel beenruimte of juist meer bagageruimte te kiezen. Helaas is de hoedenplank niet flexibel, waardoor er een gapend gat ontstaat als de achterbank helemaal naar voren is geschoven. Op de vloer van de bagageruimte ligt een bak die de ruimte in vakken verdeelt. Een afdekplaat ontbreekt en bovendien moet die bak rechtop worden gezet om de achterbank helemaal naar achteren te kunnen schuiven. Dit is onhandig en reduceert de kofferruimte tot nul.

De Twingo is niet alleen ruim, maar voelt ook ruim. Dat is onder andere te danken aan het diepe dashboard en de ver naar voren geplaatste voorruit. De klokken (snelheidsmeter en boordcomputer) zijn in het midden geplaatst, wat rustiger is voor de ogen. Een bestuurder kijkt ver voor zich uit naar het overige verkeer. Het is dan gemakkelijker de ogen af-en-toe te focussen op klokken ver op het dashboard dan dichtbij achter het stuurwiel. De toerenteller is parmantig op de stuurkolom geplaatst, die daardoor vooral dient als ornament.



## Grasmat

Bovenop het dashboard achter het stuurwiel is een "grasmat" te vinden. Deze anti-slip mat vol rubberen stekels is bedoeld om kleine spullen op de plaats te houden. Dat klinkt leuk in theorie, maar in de praktijk werkt het matig. Kleine spullen zijn lastig tussen de grassprietten uit te vissen, grotere spullen blijven er juist bovenop liggen. Een draagbaar navigatiesysteem blijft wel staan, maar is niet afleesbaar omdat het achter de stuurrand verdwijnt.

Handiger zijn de "organizer boxes". Zo zijn een zaklamp, GSM houder en make-up kit leverbaar die precies in de bekerhouders passen. Vreemd genoeg is al dit slims in slechts een paar kleuren leverbaar die steevast lijken te vloeken met de lak- en interieurkleur van de auto.

Het meer gebruikelijke deel van de uitrusting is modern en compleet. Bluetooth telefoonkoppeling, een ingang voor een MP3-speler, een boordcomputer en zelfs een volwaardig klimaatcontrolesysteem horen er allemaal bij (al dan niet als optie). Dankzij de ruimte en de royale standaarduitrusting doet de Twingo nauwelijks onder voor grotere auto's. Door de slordige afwerking voelt de testauto helaas wel als de goedkoopste Renault.



## Rijden

Toen ik met de Twingo van mijn ouders reed, was het niet het uiterlijk maar het weggedrag dat mijn hart veroverde. De nieuwe Twingo rijdt nog fijner dan de vorige generatie. De besturing is direct, scherp en alert. Deze auto rijdt zoals een kleine auto hoort te rijden: behendig en levendig. De Twingo voelt zich helemaal thuis in de stad en laat zich watervlug door het drukke verkeer loodsen.

De wegligging is prima en desgewenst kan de Twingo enorm beesten. De goede wegligging maakt de Twingo niet alleen leuk, maar ook heel veilig. Het is immers prettig om te weten dat de auto na een plotselinge uitwijkmanoeuvre niet in een greppel belandt. Ondanks de prima wegligging heeft Renault ook ruimte gevonden voor comfort, waarmee dit kleintje meer is dan alleen een stadsautootje.

## Turbo!

Het lekkerste is voor het laatst bewaard. Iedere Twingo is ruim en -al dan niet door opties- compleet. Maar alleen de hier gereden "GT"-uitvoering beschikt over een heel bijzondere motor. Die krachtbron meet slechts 1.2 liter. Dankzij de toevoeging van een turbo, zijn de prestaties echter vergelijkbaar met die van een 1.6 of 1.8 motor van concurrerende modellen. Tegelijkertijd is het verbruik dat van een 1.2 liter motor.



De turbomotor is goed voor precies 100 paardenkrachten en 145 Newtonmeter trekkracht. Bij lage toeren gedraagt de GT zich als een gewone kleine auto die goed meekomt met het overige verkeer. Wanneer de naald van de toerenteller voorbij de 3.500 toeren per minuut komt, springt de turbo bij en neemt het motorvermogen plotseling toe. Eerst klinkt een fluitend geluid uit het vooronder en dan schiet deze oranje rakker er vandoor! Dankzij het levendige karakter is het gevoel van snelheid groot en dat maakt de sensatie compleet.

## Conclusie

De geschiedenis herhaalt zich. Door het vooruitstrevende uiterlijk van de vorige Twingo, onderschatte ik de auto enorm. Het eigenwijze autootje van weleer wist uiteindelijk te overtuigen met ongekend veel binnenruimte en uitstekende rijeigenschappen. De nieuwe Twingo is juist wat conservatief vormgegeven en dus verwachtte ik dit keer weinig ruimte voor vernieuwing. Opnieuw is de

kennismaking een aangename verrassing. De nieuwe Renault Twingo is in alle opzichten geslaagd en laat een zeer positieve indruk achter.

De Twingo ziet er in het echt veel leuker uit dan de foto's van Renault doen vermoeden. Het interieur is opmerkelijk ruim en voorzien van de nodige slimme vindingen die het dagelijks leven veraangenamen. De uitrusting is compleet, maar de afwerking slordig. De rijeigenschappen zijn uitstekend. De Twingo is handzaam, overzichtelijk, veilig en levendig: precies wat een kleine auto moet zijn. Daarbij levert de hier gereden "GT"-uitvoering dankzij een sublieme turbomotor ook nog eens volop rijplezier. ■



## Specificaties

### Renault Twingo (2007 - 2014) TCE 100 GT

#### Maten en gewichten



Lengte x breedte x hoogte	369 x 165 x 147 cm
Wielbasis	237 cm
Gewicht	951 kg
Aanhanger	350 kg
Aanhanger geremd	550 kg
Tankinhoud	40 l
Bagageruimte	165/285 l
Bandenmaat	185/55R15

#### Motor en prestaties



Motorinhoud	1149 cc
Cilinders / kleppen	4/4
Vermogen	102 pk @ 5500 tpm
Koppel	155 Nm @ 3500 tpm
Aandrijving	voorwielen
Acceleratie 0 - 100 km/u	9,8 sec.
Topsnelheid	188 km/u
Verbruik gemiddeld	5,7 l / 100 km
Verbruik stad	7,3 l / 100 km
Verbruik buitenweg	4,7 l / 100 km
CO2 uitstoot	130 gr. / km

#### Prijs

Prijs	€ 13.990,-
Prijs instapmodel	€ 8.990,-