



Wilbert Huls
25 mei 2012

Referentieloos

Een auto heeft in het algemeen vier wielen, een stuur en een paar pedalen. Andersom geredeneerd kun je de meeste voertuigen met die eigenschappen omschrijven als een auto. Toch moeten we deze Renault niet met een auto gaan vergelijken. Doen we dat wel, dan kunnen we legio tekortkomingen ventileren en staat dit voertuig met een paar zinnen in het verdomhoekje om er vervolgens nooit meer uit te komen. Los van het feit dat dat niet erg aardig is, is dat totaal niet terecht. De Twizy is op zijn eigen manier namelijk geniaal, je moet het alleen wel willen zien. Vanaf nu dus de referentiekaders op nul en laat u verrassen door dit opvallende karretje.



Gouden zet

Bij de vele reacties op het model viel meerdere keren de term maanlander of iets wat daarmee verwant is. Die buitenaardse toedichting geeft al aan hoe onconventioneel de Twizy is. De carrosserie is het best te omschrijven als een soort cocon, waarbij de vier wielen op de uiterste hoeken buiten de carrosserie zijn geplaatst. Deze cocon – die wel wat doet denken aan het Tridionconcept van de Smart ForTwo – zorgt ervoor dat de inzittenden ondanks de beperkte mogelijkheden voor kreukelzones toch redelijk beschermd zitten. Het feit dat delen van de stuurinrichting en de veren gewoon zichtbaar zijn, geeft hem een stoer karakter mee. Tel de optionele vleugeldeuren daar nog bij en je hebt een aandachtstrekker eerste klas. In dat opzicht alleen al is de Twizy een gouden zet van Renault. Er wordt enorm veel aandacht voor het Franse merk en elektrisch rijden in het algemeen gegeneerd. Met zijn buitenmaten scheidt de Twizy een compleet nieuwe mobiliteitsklasse. Wellicht dat de lengte nog niet zo opvallend is,

maar de breedte is dat zeker wel, want die houdt slechts rekening met één persoon. Er kan wel een tweede persoon instappen, maar die zal achter de bestuurder moeten plaatsnemen.



Open karakter

Op zich is de passagiersplaats nog niet eens een gek plekje, maar de instap is niet heel elegant. De hoofdruimte is daarentegen gewoon goed voor elkaar en de houding "met de benen om de bestuurder heen" is even wennen, maar voldoet prima voor stadsritjes. Alleen wanneer de snelheid de 50 km/h gaat overtreffen waai je achterin bijna weg. De Twizy kent namelijk geen ramen en de windgeleiders aan het front doen hun werk voor de bestuurder haast perfect, maar lijken de eventuele passagier te vergeten. Zelfs wanneer het regent zit de bestuurder in het algemeen droog. Natuurlijk voel je wel iets van de elementen, maar dat valt nog erg mee. We zaten ons tijdens de

Renault Twizy Color

testweek wel af te vragen of zaken als vogelpoep, herfstbladeren en dergelijke de vreugde niet erg kunnen beperken, want waar je hem ook parkeert, de Twizy is altijd open. Dit soort praktische dingen maakt duidelijk dat een carport, maar liever nog een complete stalling, wenselijk is voor de Twizy-eigenaar. Dat neemt niet weg dat je die ruimte op je bestemming niet altijd tot je beschikking hebt. Er is een beperkte, afsluitbare bagageruimte beschikbaar, maar verwacht daar qua volume en veiligheid niet te veel van.



Fijne handling

Wat betreft zitpositie kent de Twizy niet veel mogelijkheden. Het is jammer dat tussen de stoel en het stuur behalve de afstand tot elkaar geen variatie mogelijk is. Beide zijn niet afzonderlijk verstelbaar. De stoel is wat hard en vlak. Aangezien hij goed tegen de weersinvloeden moet kunnen is dat logisch, maar eigenlijk vraagt het wagentje om iets

Renault Twizy Color

meer grip op de bestuurder™. Doordat de accu™s en de elektromotor laag geplaatst zijn en zich totaal tussen de vier wielen bevinden, is de handling namelijk best fijn. De compacte maten maken dat je makkelijk door smalle stadsstraatjes flitst en sowieso heb je met de zeer kleine draaicirkel een hoge wendbaarheid. Met parkeren ben je zelfs geneigd om het apparaat gewoon op de stoep te zetten, maar die gok hebben we maar niet genomen. Een vrij, legaal plekje is gelukkig altijd toereikend. De top van de Twizy ligt op 80 km/h en pas ruim op de tweede helft van dat bereik beginnen de smalle bandjes wat te wringen en krijgen ze niet alle bewegingsenergie meer de bedoelde kant op. De vering is ingericht op het lichte gooi- en smijtwerk met een vrij straffe afstelling. Het nadeel hiervan is dat het rijden op ongelijke klinkers of een pittig drempeltje geen pretje is en laten die nu juist in het natuurlijke habitat van de Twizy veel te vinden zijn.



Betrouwbaar

Zoals we van andere elektrische voertuigen kennen, is ook bij de Twizy de acceleratie erg prettig. Je zit behoorlijk vlot op gangbare stadssnelheden en wanneer je doorgaat tot de top gaat het duidelijk allemaal wat moeizamer. Het snelheidsgevoel wordt natuurlijk nog flink versterkt doordat je dicht op het asfalt zit, maar ook doordat je het wegdek kan zien door de plexiglazen onderkant van de deuren. Die hoge snelheid is niet wenselijk voor een groot bereik, want de kilometers vliegen dan sneller uit het display met de actieradius, dan dat ze onder je door glijden. Wanneer je je echter beperkt tot de stad en nabije omgeving, blijkt het getal dat het bereik aangeeft behoorlijk reëel en dat is wel eens fijn om te merken. Hiermee doelen we trouwens op het getal 80 dat in ons display stond wanneer de Twizy volledig opgeladen was en niet op de 100 km uit de brochures. Wanneer je je op buitenwegen gaat begeven, is het wijs om maximaal 50 km te rekenen tot het volgende oplaadpunt, waar je weer na 3,5 uur volgeladen kunt vertrekken. Op dit moment is de kleine Renault alleen maar te bestellen met een huis-tuin-en-keukenstekker, maar zeer binnenkort komt er variant beschikbaar die kan laden aan de palen zoals ze bijvoorbeeld in Amsterdam staan.



Hip alternatief

Is er markt voor een vervoersmiddel als de Twizy in Nederland? Dat is een vraag die een dubbel antwoord van ons zal krijgen: ja en nee. Kenmerkend was het feit dat een Renaultdealer in een naburig dorp de Twizy zelf niet had, in dat dorp zou de Twizy immers totaal geen functie hebben. Wanneer je het echter vanuit het perspectief van de grote stad bekijkt, blijkt de Twizy een interessante optie. De traditionele minpunten van elektrisch vervoer als actieradius en laadtijd gaan dan immers veel minder zwaar tellen. Tel daarbij voordelen als wendbaarheid, parkeer- en oplaadmogelijkheden en de balans kan al aardig positief doorslaan. Natuurlijk kan het feit dat je in weer en wind zit een stevig nadeel zijn, maar bekijk de Renault als alternatief voor een motorscooter als de Piaggio MP3 en je komt tot de conclusie dat het op dat vlak eigenlijk een reuzenstap voorwaarts is. Met zo'n revolutionaire variant van vervoer is het moeilijk voorspellen wat het zal doen, zelfs Renault waagt zich niet aan aantallen en geeft aan dat dat

vanzelf duidelijk wordt. Het zou ons niet verbazen als de Twizy zelfs een hip alternatief wordt voor de Holleederscooters waar vandaag de dag menig zakenman op rond snort in de grote steden.

Plus

- + Aandachtstrekker
- + Handling
- + Praktisch in de stad

Min

- Altijd open
- Verstelbaarheid zitpositie
- Stuiterig