



Wilbert Huls
30 november 2014

Hartendief

De A-segmenters buitelen momenteel over elkaar heen om de markt voor zich te winnen. Alle merken zijn er van doordrongen dat hier de grote aantallen gehaald kunnen worden en dan moet je prominent aanwezig zijn met een woest aantrekkelijk product. De tijd dat een drieling de markt domineerde is voorbij. En een auto veertien jaar in productie houden, zoals Renault met de eerste Twingo kon doen, is in dit tijdperk al helemaal ondenkbaar. In de wirwar van samenwerkingsverbanden om de productiekosten beheersbaar te houden, hebben Renault en Smart elkaar gevonden. Niet om stilletjes in de rij achteraan te sluiten.



Beautycontest

Onderscheid is alles. Het is niet voor niets dat er bij veel concurrenten flink gesmeten wordt met opties om de auto te personaliseren. De Toyota Aygo heeft een opvallend kruis in zijn grille en de Peugeot 108 en Citroën C1 kunnen geleverd worden met opvallende stofdakjes of kleuraccenten op de spiegels. Met de Twingo is dat niet anders. Onze was voorzien van witte striping, maar qua bestickering heeft de klant diverse keuzes. Het Pack Look Extérieur kan hier nog aan bijdragen met diverse kleuren spiegelkappen en een bijpassend gekleurde grille.

En profiel valt de gelijkenis met de Fiat 500 erg op, al verklaart Renault in de brochure de lijnen met de Renault 5 Turbo van weleer. Er zijn slechtere voorouders te bedenken, temeer als je weet dat de nieuwe Twingo de middenmotor geërfd heeft. De hele technische setup heeft tot gevolg dat de wielbasis voor het formaat auto enorm is. Ter vergelijk: de 500 is 5 cm korter, maar de Twingo heeft de wielen ruim 19 cm verder uit elkaar staan. Dat verschil is in deze klasse gigantisch. Het maakt dat deze kleinste van Renault met zijn guitige uiterlijk toch stevig op zijn pootjes staat.



Ruimteparadox

De grootste profiteurs van de grote wielbasis zijn natuurlijk de inzittenden. Een wonderlijk feitje is daarbij dat de binnenruimte met 22 centimeter is gegroeid ten opzichte van de vorige Twingo, ondanks dat de nieuwe 10 centimeter korter is geworden. Die ruimte is voor de bestuurder en bijrijder goed te ervaren, want voorin heb je absoluut geen sardientjesgevoel. Op de achterbank, die nu via eigen portieren te bereiken is, zit je zelfs heel redelijk. Het gaat wat ver om het vorstelijk te noemen, maar de hoofdruimte is oké en de knieën van een volwassene kunnen precies tegen de voorstoel gezet worden. Het zitcomfort is niet helemaal toereikend voor de lange stukken, daarvoor bieden de stoelen onder de wat losse bekleding te weinig steun. De vorm en bekleding doen het optisch wel weer erg goed, al heeft de massieve hoofdsteun tot nadeel dat het zicht schuin-rechts achter de auto behoorlijk belemmerd kan worden in bepaalde stoelposities.

Net als de bekleding zijn het dashboard en overige kunststofdelen in zwart-wit uitgevoerd. De materialen zijn typisch voor de klasse waarin de Twingo zich begeeft,

geen top of the bill, maar het zit wel gewoon netjes in elkaar. Met glanzende materialen en een golfbalreliëfje wordt van de eenvoudige opzet een leuk geheel gemaakt. Voor de verandering zit een testauto eens een keer niet vol met allerlei luxe, maar toch kunnen we het basis multimediastelsel wel waarderen. Vooral de samenwerking met de R&Go-app op je smartphone die op de geïntegreerde houder geklemd kan worden is leuk. Zo kan je toch de bekende zuinigheidsscores bijhouden of zet je zelfs de ontbrekende toerenteller op het schermje van je telefoon tonen. Qua opbergruimte heb je de beschikking over deurvakken, een diepe bak onder de middenconsole en een royaal dashboardkastje. Die laatste kan desgewenst vervangen worden door een open aflegruimte of zelfs een stoffen opbergvak die uitneembaar is als tas. In de achterste portieren zit nog een opbergvak. Niet zo'n diepe, maar wel met een elastieken band om bijvoorbeeld een flesje vast te zetten. Ondanks dat de motor achterin ligt, vind je daar toch de kofferruimte. Deze meet nog 219 liter. Houd bij het gebruik daarvan wel rekening met vrijkomende warmte van het motorblok eronder. Onder de korte voorklep, die met een omslachtige constructie geopend kan worden, zijn alleen de accu's en vloeistofreservoirs te vinden.



Rationele setup

In de praktijk klinken de technische specificaties wat spannender dan het in werkelijkheid allemaal is. In dit geval is achterwielaandrijving en een middenmotor gewoon een rationele keuze voor een heel praktische indeling en heeft het niks met driften of sportiviteit van doen. De 70 pk klinken als voldoende vermogen voor instapper en zo moeten we deze Twingo precies duiden. Het blokje doet precies wat van hem verwacht mag worden, maar heeft daar bovenop niet veel extra's te brengen. Vaart maken kost gewoon tijd en dan mis je af en toe even het duwtje dat de TCe90 wel zal kunnen brengen. Eenmaal op gang blijkt de S Ce 70 een uitstekend blokje, totdat het lichtje langzaam dooft rond de 120 km/h. Met wat geduld kan je doorduwen tot de top van 151 km/h, maar dit turboloze motortje voelt zich het meest in zijn element rond midden van zijn totale snelheidsbereik. Mocht je wel eens mopperen op trage medeweggebruikers dan moet je echt voor de TCe 90 gaan, maar voor alle andere mensen zal de S Ce 70 prima voldoen.



Geen gelijke

Op ander gebied levert de bijzondere aandrijflijn wel degelijk winst op. Qua wendbaarheid kent de Twingo namelijk geen gelijke. Waar menig compacte auto ons vaste keerplekje niet in Ã©Ã©n draai kan slechten, had de Twingo enorm veel ruimte over. Het maakt met een lekker directe stuurinrichting dat de Twingo als een vis in het water is in nauwe stadsstraatjes en krappe steegjes. Daarbij is hij met zijn grote wielbasis lang niet zo stuiterig als menig concurrent op hobbelige klinkertjes in oude centra. Dat merk je ook op buitenwegen waar hij bovengemiddeld stabiel is en niet nerveus wordt van een najaarsstorpje. Deze goede rijeigenschappen doen ons toch weer mijmeren: wat als je dit combineert met het sterkere motortje?

Een kleiner blokje - al is de sterkere turbomotor qua volume eigenlijk de kleinste - brengt natuurlijk lagere kosten met zich mee. In aanschaf, maar ook in verbruik. Toch viel ons dat nog niet mee. Bij ons bleek 5,8 liter per 100 kilometer een realistisch gecombineerd verbruik, dat is een best eind van de opgegeven 4,2 liter benzine. Met name het stadsverkeer waar regelmatig weer opgetrokken moest worden, drukte

negatief op de waarden. Renault had wel een ingenieuze manier om je het start-stopsysteem te laten gebruiken. Bij een stationair motorblok trilde de bijrijdersstoel namelijk zo dat je maar wat graag het blokje zijn eco-tukkie liet doen. Gelukkig verdwijnt die trilling zodra je weer aan de rol gaat. Het motorgeluid blijf je uiteraard wel goed horen, maar dat geluid kunnen we gewoon wegschrijven onder charme van het driebilindertje en was zeker niet storend.



Blijmaker

De eerste indruk die de Twingo bij introductie op ons maakte, was vooral een aandoenlijke. Dat is in werkelijkheid niet anders gebleken. Het guitige uiterlijk maakt je vrolijk, zowel van buiten als achter het stuur. Zeker met de leuke aankledingsopties heeft Renault na hun verkooptoppers MÃ©gane en Clio weer goud in handen en het knappe is dat het weer in een ander segment is. De afwijkende techniek is niet alleen op papier leuk, maar biedt ook zeker zijn voordelen als het gaat om wendbaarheid en volwassen rijgedrag. Onze voorkeur voor de motorisering is ongetwijfeld al goed doorgedrongen, maar we zijn er ons van bewust dat dit alles met eigen voorkeur en

rijstijl te maken heeft. Of de turboloze 70pk voldoet, moet ieder zelf na een proefrit afwegen. De hier geteste Expression staat voor 14.154 euro op uw naam, waar het feest met een Authentique strak onder de 10 mille begint. Omdat we het toch niet kunnen laten, noemen we toch nog even dat de TCe 90 er vanaf 12.190 euro is, waarbij je dan direct een Expression hebt.

Plus

- + Guitig uiterlijk
- + Binnenruimte
- + Wendbaarheid

Min

- S Ce 70 niet voor opschieters
- Trilling bij stationair blok
- Verbruik valt tegen