



Jarno van Maanen
2 januari 2008

© Rijtesten.nl

Waardige opvolger?

Kinderen van succesvolle ouders kunnen het beamen: het valt niet mee om in de voetsporen te treden van iemand die veel bereikt heeft. De lat ligt immers hoog, men verwacht veel van je en als je het succes van de vorige generatie niet kunt evenaren, dan word je al snel een mislukkeling genoemd. Zo moet de nieuwe Twingo zich ook voelen. Zijn voorganger is vanaf 1993 in productie geweest en zelfs na bijna vijftien jaar zag hij er nog fris uit en kon hij zich qua rijeigenschappen meten met de veel jongere concurrentie. Is de nieuwe Twingo een waardige opvolger?



Leuke details

Denkend aan de Twingo Concept, die vorig jaar op de Parijse autosalon te bewonderen was, kunnen we een kleine teleurstelling niet onderdrukken. Zoals het zo vaak gaat, is de productieversie een afgezwakte uitvoering van de conceptcar. De Twingo is heus een heel vlot en bijdetijds autootje, maar hij is eigenlijk net iets te tam, te braaf. Renault heeft duidelijk voor de veilige weg gekozen met deze niet bepaald revolutionaire styling. We zien echter wel leuke details, kijk bijvoorbeeld naar de uitgeklopte wielkasten, de sportieve luchtinlaat en de *oversized* koplampen.

Voor leuke details zijn we bij deze GT-uitvoering helemaal aan het goede adres. Zo is hij opgeleukt met matzilveren spiegelkapjes, achterspoilertje en mistlampomlijsting. Verder heeft hij speciale GT-instaplijsten en staat hij standaard op sportieve 15-inch lichtmetalen wielen. De zilvergrijze accenten zijn overigens ook voor de andere uitvoeringen te bestellen. Wie het nog bonter wil maken kan zich volledig uitleven op de

Renault Twingo TCE 100 GT

nieuwe Twingo. Striping over de lengte van de auto, een finishvlag op de zijkant, tribals op de portiergrepen, het kan allemaal!

Schuchtere mensen kunnen beter geen kruisje zetten achter de kleur 'tincelle'™ wanneer ze een Twingo bestellen, deze oranje lakkleur trekt immers de aandacht als een rode lap voor een stier: iedereen heeft je in de smiezen. Op de snelweg gaan notoire linksrijders prompt naar rechts, alsof je met hoge snelheid in een luxe sedan komt aansuizen. Zo zie je maar: ook zonder BMW of Mercedes gaat men voor je aan de kant. Het aardige van deze kleur is ook dat hij verandert met de weersomstandigheden: is het zonnig, dan neigt hij naar rood en is het zwaar bewolkt, dan gaat de kleur richting bruin.



© Rijtesten.nl

Ruimtelijk gevoel

Hoewel de Twingo maar een klein autootje is, geeft het interieur een heel ruimtelijke

gevoel. Het hoge dak en de smalle raamstijlen zorgen ervoor dat het zicht naar buiten erg goed is. Op het gebied van styling weet hij echter niet helemaal te overtuigen. Het dashboard is weliswaar erg hip vormgegeven, maar het stuur is echt niet meer van deze tijd, de fabrieksradio ziet er erg ouderwets uit en bovendien zijn de interieurkleuren nogal grauw. Jammer, want een hippe auto verdient een dito interieur.

Met de binnenruimte zit het wel snor; hij lijkt niet alleen ruim, maar ã-s het ook. Als je voorin met je hoofd het dak raakt of met je benen klem zit tegen het stuur, dan wordt het misschien tijd om je aan te melden bij de lokale basketballvereniging. Achterin vinden we twee losse stoelen. In de achterste stand bieden die stoelen plaats aan volwassenen, de bagageruimte is dan echter beperkt. Schuif je stoelen helemaal naar voren, dan is er de ruimte in kofferbak heel aardig, maar dan is er op de achterstoelen weinig ruimte. Je moet dus kiezen tussen ruimte voor de mensen achterin of voor de bagage. Met neergeklapte stoelen meet de ruimte maar liefst 951 liter en kun je spullen met een lengte van twee meter vervoeren.

De standaarduitrusting van deze GT-uitvoering is heel redelijk. Een radio/cd-speler, regen- en lichtsensoren en elektrisch bedienbare ramen en buitenspiegels zijn bijvoorbeeld standaard, voor airco, cruise control, metallic lak en een schuifdak moet worden bijbetaald. De basisuitvoering, de Accã©s, is een stuk kaler: die mist basale zaken als stuurbevestiging, centrale deurvergrendeling en elektrische raambediening, maar daar staat dan ook een scherpe prijs van 8.495 euro tegenover. Wij kunnen ons voorstellen dat je het anno nu niet zonder bovenstaande zaken wilt stellen, maar gelukkig is er voor 500 euro extra de Authentique, die wel beschikt over deze <i>must haves</i>.



Speels en sportief

Het aardige van auto's in de kleinste klasse is dat ze weinig wegen. En als het over het gewicht van een auto gaat, dan geldt nog altijd het adagium 'minder is meer'. Want een lichtere auto trekt sneller op, remt sneller af, reageert beter in sneller bochten en is in het algemeen simpelweg veel wendbaarder. Ten daarbij op dat de Twingo een directe besturing heeft en je hebt een buitengewoon speels en sportief wagentje. Het is alleen wel een domper dat de stoelen zo weinig zijdelingse steun bieden; bij een stevig potje sturen schuif je dus van links naar rechts en vice versa.

De troef van de Twingo GT is zijn motortje: dankzij een turbo weet hij uit 1.149cc niet minder dan 100pk en 145nm te halen. Renault noemt het een motor met het vermogen van een 1.4, de trekkracht van een 1.6 en het verbruik van een 1.2 motor en dat blijkt in de praktijk te kloppen. Het motorgeluid is boven de 3.000 toeren wel een beetje rauw, maar met zijn goede prestaties maakt hij dat helemaal goed. Het plezierigste is nog wel de flinke trekkracht in hoge versnellingen: op de snelweg hoef je dus niet terug te

Renault Twingo TCE 100 GT

schakelen om wat sneller vooruit te gaan.

Met een 0-100km/h acceleratietijd van minder dan 10 seconden en een topsnelheid van bijna 190km/h is de Twingo GT een pittig wagentje. Het gaat echter te ver om deze auto een *hot hatch* te noemen, Ã©cht snel is hij namelijk niet. Gelukkig is er een Twingo RS in aantocht, die naar verluidt over 130pk - of zelfs meer - beschikt. Het opgegeven verbruik van 5,9 liter per 100km is lastig te halen, maar met een beetje goede wil kom je dicht in de buurt. Met een CO2-uitstoot van 140g/km voldoet de Twingo GT bovendien aan de criteria voor Renault's eigen 'ecologische handtekening', eco2 genaamd.



Zware concurrentie

Terug naar de hamvraag: is de nieuwe Twingo een waardige opvolger voor zijn voorganger? Daar is eigenlijk geen makkelijk antwoord op te geven. Toen het eerste model in 1993 op de markt kwam, bestonden zijn concurrenten uit auto's die er

Renault Twingo TCE 100 GT

nogal oubollig uitzagen en bovendien niet echt lekker reden, de Twingo viel toen op door zijn vlotte uiterlijk en prettige wegligging. Tegenwoordig heeft hij zwaardere concurrentie, hij moet het opnemen tegen hippe auto's als de nieuwe Fiat 500 en de Agyo/107/C1-drieling, waardoor het voor de Twingo moeilijker is om op te vallen.

Dat neemt echter niet weg dat het een heel prettige auto is. Toegegeven, hij had er wat minder braaf mogen uitzien, de vormgeving is echter best fris. En de GT-details maken ook een hoop goed. Wat het rijden erg aangenaam maakt is niet alleen het fijne onderstel, maar vooral het erg prettige turbomotortje, dat zowel sterk als soepel is. Kijken we naar de prijs, dan zien we dat hij met 13.795 euro zo'n drie mille minder kost dan de Fiat 500 1.4 Sport. Die 500 heeft weliswaar standaard airco, maar ook met gelijke uitrusting is het verschil niet gering. Met de Twingo GT heb je dus voor relatief weinig geld een heerlijk autootje!

Plus

- + Sportief rijgedrag
- + Prettig motortje
- + Veel binnenruimte

Min

- Weinig zijdelingse steun
- Interieur is tikkeltje saai
- Uiterlijk iets te braaf