



EOS Magazine (nl)

01.03.2015

Page: 66-67

Circulation: 45954

945ad4

1056

Mobiliteit

Guido Stoffels

GETEST | RENAULT TWINGO & SMART FORFOUR

Details maken het verschil

De Twingo en Smart Forfour lijken wel een tweeling. Verschil is er nauwelijks.

Renault en Daimler-dochter Smart hebben samen een tweeling gebarnd, die meteen na de geboorte van elkaar werden gescheiden en een andere weg gingen. De Fransen doopten hem Twingo, de Duitsers Forfour. Beide autobouwers hadden een probleem: een compact stadswagentje uitbrengen waaraan ze ook nog wat konden verdienen. Smart zat nog met de kater van de Forfour die naast de Fortwo maar niet kon doorbreken; Renault likte de wonden van de Modus en was bovendien op zoek naar een Twingo die zich meer distantieerde van de Clio. Door de schaalvergroting zou het dus samen wel lukken.

Zijwind

Het concept - krachtbron en aandrijving achterin - komt van Smart, maar motor en transmissie worden door Renault geleverd en de Fransen nemen ook de productie voor hun rekening. De zusjes rollen van de band in de fabriek van Novo Mesto in Slovenië. Om de schijn te wekken dat ze niets met elkaar te maken hebben, krijgen ze onderweg een verschillend pak aangemeten. Aan de buitenkant geeft de Twingo een frissere indruk, maar het interieur van de Forfour werd beslist vrolijker aangekleed.

▼ Het interieur van de Forfour (onder) oogt iets vrolijker.



Opmerkelijk toch dat deze stadsauto's met de motor achterin zich zo neutraal gedragen. We merken nauwelijks overstuur, en daar heeft het ESP, het Elektronisch StabiliteitsProgramma, alles mee te maken. Smart is zelfs nog een stap verder gegaan en geeft de zijwindassistent, bekend van de Fortwo, standaard mee op de Forfour. Dat is geen overbodige luxe want de Twingo blijkt wel degelijk zijwindgevoeliger. Beide wagentjes blijven overigens beter in hun biotoop. Op de open weg moeten we schakelen als gek om de verkeersstroom bij te houden. Front- en zijairbags zijn er in beide autootjes, maar de Smart doet daar nog een schepje bovenop met een knieairbag voor de bestuurder. En het interieur is onbetwistbaar leuker. Renault pronkt wel met de R-Link-tablet, dat ons vertelt waar we heen moeten, met wie we kunnen bellen, naar wie we luisteren en hoe het met de auto is gesteld, maar op de boardcomputer van de Forfour zit een item dat ons permanent met de neus op de feiten drukt: of we wel vertragen als het moet, accelereren als het nodig is en gepast schakelen. De waarden worden in procenten weergegeven op een kleurenbalk. Zo leer je zuinig rijden. Besluit: het zijn allebei aantrekkelijke stadswagentjes die wendbaar zijn als geen ander, maar die best geen diepvriesproducten in de koffer krijgen zonder koelbox. Met de motor onder de koffervloer is dat niet aangewezen.

TECHNISCHE FICHE

	TWINGO INTENS SCE 70	FORFOUR PASSION
Benzine-motor	Stop/start 3 cilinder 999 cc. atmosferisch	
Vermogen/koppel	71 pk / 91 Nm	
Transmissie	Handgeschakelde vijfbak	
CO ₂	95 g/km	97 g/km
Norm-verbruik	4,2 l/100 km	
Gemeten verbruik	5,4 tot 7,1 l/100 km	5,8 tot 7,2 l/100 km
Van 0 naar 100 km/u	16,9 seconden	16,7 seconden
Topsnelheid	151 km/u	
Lengte	3,59 meter	3,49 meter
Bagage-ruimte	219 liter	215 liter
Met neergeklapte achterbank	980 liter	972 liter
Draaicirkel	8,60 meter	8,65 meter
Gewicht	940 kg	975 kg
Prijs incl. btw	€ 12.450	€ 18.940



◀ Met de app vind je snel vrije parkeerplaatsen.

MOBYPARK

Een parkeerapp heeft de Automotive Innovation Award gewonnen, een prijs die jaarlijks in Nederland wordt uitgereikt. De bedoeling is dat parkeerplaatsen die op bepaalde ogenblikken van de dag of de nacht niet bezet zijn, worden doorverhuurd via de app en website MobyPark. Het idee komt van een Parijzenaar die, toen hij op de plek van een vriend parkeerde, beseftte dat de rest van het terrein grotendeels leeg stond. MobyPark werkt al en is goedkoper dan een openbare parkeerplaats in de stad. MobyPark haalde het van de twee andere finalisten: de E-One, een elektrische overdekte ligfiets op drie wielen, en een hittebestendig plastic van DSM, dat wordt verwerkt in automotoren.

Scheepsromp als windvanger

Ook op zee wordt wind – opnieuw – een energiedrager. Noodgedwongen, want vanaf 2020 zullen vrachtschepen geen zware olie meer mogen stoken in bepaalde gebieden en dat zal de kostprijs van het transport aanzienlijk opdrijven. Een mogelijke oplossing komt van een Noorse ingenieur, die een scheepsromp heeft ontworpen die wind vangt als een groot zeil. Speciaal ontwikkelde software laat het schip optimaal gebruikmaken van de natuurkrachten. In volle zee zal de Vindskip TM economisch én ecologisch vaart maken. Het vrachtschip zou snelheden kunnen halen van 18 tot 19 knopen, ofte zo'n 35 kilometer per uur. Een hulpmotor op vloeibaar aardgas wordt ingeschakeld bij windstille passages en bij het in- en uitvaren van de havens. Er zou voldoende gas aan boord zijn om – indien nodig – 70 dagen verder te stomen. Verwacht wordt dat het vrachtschip tegen 2019 in de vaart komt.



▲ De Vindskip TM, een ontwerp van de Noorse ingenieur Terje Lade.

333

Drie wielen, drie zitjes en driehonderd kilometer ver. Dat is de kern van de elektrische auto die de Belg Xavier Van der Stappen op de markt wil brengen.

De ingenieur uit Waterloo mikt vanaf volgend jaar op een jaarproductie van honderd à honderdvijftig stuks en is dringend op zoek naar subsidies. Zijn E-car 333 rijdt maximum 130 kilometer per uur en heeft een reikwijdte van 300 kilometer. De accu laad je in drie uur tijd op uit een stopcontact. Er worden zes koetswerkversies voorzien: van buggy en pick-up tot vierzitter, met

prijzen die schommelen van 18.000 tot 42.000 euro. De elektromotor op het achterwiel komt van Letrika in Slovenië maar koetswerk en onderstel zijn puur Belgisch, zelfs streekgebonden. Want het gelaagd linnen wordt verwerkt bij Verviers, de aloude wolstad.

Vier jaar heeft Van der Stappen aan het project gewerkt. De man is ooit puur elektrisch van Kopenhagen naar Kaapstad gereden. Dezer dagen draait hij rondjes op het circuit van Zolder, een doorgedreven test ter voorbereiding van de homologatie en de uiteindelijke fabricage.



◀ De heilige drievuldigheid in een blitse elektrische wagen van Belgische makelij.