



Renault Twingo

Invirtiendo los papeles

Prueba | Qué tienen en común el carrusel de Nantes y el nuevo Renault Twingo? Por supuesto, ambos son franceses, divertidos y para toda la familia. Pero hay más! En ambos casos los diseñadores se han atrevido a pensar fuera de lo obvio. El carrusel único en el mundo, cuenta con tres pisos y es el punto culminante de la tecnología. El nuevo Renault Twingo también se distingue de la masa con tecnología única...

La ciudad de Nantes, Francia fue alguna vez famosa por sus astilleros. Alrededor de las construcciones marítimas se hace hoy en día arte mecánico. Para los artistas, lo más importante no es la utilidad, sino la diferente manera de pensar. Muchísimos turistas vienen a mirar las curiosas construcciones, con el carrusel de tres pisos como sùmmum.

Renault es menos idealista que los artistas, pero también quería distinguirse de la masa. La solución estándar para ser más atractivo que la competencia, es construir un coche más grande, rápido y confortable. Sin embargo, en el caso de un coche compacto, económico y barato eso no es posible.



Distintivo

Pero Renault ha encontrado una solución tan creativa como los artistas de Nantes. En la gran mayoría de los coches el motor está en la parte delantera y presta tracción a las ruedas delanteras. El nuevo Renault Twingo lleva el motor atrás y tiene tracción trasera.

Debido a los elevados costes, esta configuración hasta el momento fue solamente usada para coches deportivos. Con una sola excepción: la marca Smart

con sus coches compactos con el motor atrás. Es por eso que Renault ha desarrollado el nuevo Twingo en cooperación con Smart. De esta manera se pudo reducir los costes del desarrollo y de la producción.



Equipamiento

La configuración del interior es al mismo tiempo juguetón y bien pensado. Por ejemplo, al margen de los espacios tradicionales tiene una bandeja desmontable que se puede poner en el lugar de los portavasos. En lugar de una guantera tradicional tiene opcionalmente una "guantera" en forma de una bolsa removible. Lamentablemente es menos útil de lo que suena, porque la bolsa se puede abrir solamente después de ser removida.

En combinación con los acertados paquetes de opciones, es posible equipar el Twingo con todos los lujos y medidas de seguridad de un coche más grande. Especial en este segmento es una cámara que observa el pavimento y advierte cuando el conductor cruza las líneas sin querer (ayuda al mantenimiento de carril). El coche de prueba también tenía vidrios eléctricos, sensor de luz y aire acondicionado. Curiosamente el aire está siempre en funcionamiento cuando enciendes el coche: apretando el botón recién se apaga. Ésto no ayuda a bajar el consumo. También una lástima: falta un cuentarrevoluciones.



En el campo del audio, la navegación y comunicación Renault ofrece dos opciones. La primera es "R-Link", el sistema integrado que también está disponible en otros Renault. Funciona de manera excelente, y gracias a TomTom tiene la mejor navegación.

La alternativa es un portador para teléfonos móviles y un app para Android e iOS. El app Renault se puede usar para tocar música y navegar. El mapa aparece en la pantalla del teléfono, las instrucciones salen de los parlantes del coche. En el momento de probarlo, el app Renault funcionaba razonablemente bien, pero presentaba algunas fallas.



Espacio

La gran ventaja de la arquitectura especial del Twingo es el espacio en el interior. El motor está debajo del piso del maletero, y entonces se podían adelantar las dos filas de asientos. En relación a la longitud del coche, el espacio atrás es muy bueno. En el sentido absoluto el Twingo es un cochecito pequeño con poco espacio atrás. La posición del conductor es un poco más alta de lo común, por lo cual es fácil entrar al coche y se tiene una vista fraccionalmente mejor sobre el resto del tráfico.



El piso del maletero es un poco más elevado que en otros coches compactos. Por eso mide 196 litros. Es razonable pero nada más. Doblando el asiento trasero, el espacio incrementa a 980 litros, lo que es mucho más que el promedio. También se puede doblar el asiento del copiloto, por lo cual es posible transportar objetos con longitudes de hasta 2 metros 10.



Comportamiento en camino

Una vez en camino, el Twingo es nuevamente diferente a lo demás. Gracias a la especial configuración, fue posible poner las ruedas más a los extremos del coche. De esta manera, el nuevo Twingo es más corto que el anterior, pero la distancia entre ejes es más grande. En la autopista, ésto se traduce en una buena "estabilidad para ir recto". En otras palabras, que requiere menos correcciones con el volante.

Las ruedas delanteras no son influidas por la tracción, entonces la sensación en el volante es más pura. En vista de la limitada potencia del motor, el efecto es pequeño, pero claramente notable. Cuando trata de estabilidad y confort, el Twingo es casi comparable con el más grande Renault Clio!



El Twingo está en su verdadero hábitat en la ciudad. Estrictamente hablando, el motor no está atrás, sino justo por delante del eje trasero y entonces en el medio del coche. es por eso que el Twingo está en perfecto balance (45/55) lo que influye de manera positiva al comportamiento en camino y una sensación más placentera en el volante. Por la configuración, es teóricamente posible que la cola del vehículo "sobresalga" como en un deportivo. El ESP (programa de estabilidad electrónica) es afinado de tal forma que ésto es evitado.

También cabe mencionar: la dirección no obstruía al motor, por lo cual fue posible situar el motor más bajo. El punto de gravedad está más bajo y eso mejora la estabilidad. El campo disponible adelante es usado para que las ruedas giren más. Su radio de giro es por eso muy pequeño (8.7 metros), lo cual es muy práctico en parqueo o en tráfico denso.



Motores

Reanult ha desarrollado dos nuevos motores para el Twingo. El motor de base es el "SCe 70", el cual como el nombre sugiere entrega 70 caballos de fuerza. Es más que suficiente para no quedarse atrás, tanto en la ciudad como en la autopista. El pequeño motor es tan ágil y corre tan regular (en especial por un motorcito de tres cilindros), que aquí el Twingo marca puntajes altos.

El segundo motor en la lista de precios es el "TCe 90", que presta 90 cv. Este motor tiene menor cilindrada (898 por 999 cc) y debe su mayor potencia a un turbo. La diferencia en la potencia es más que clara. El TCe 90 reacciona mejor al acelerador por su menor cilindrada y gracias al turbo "muerde" con más resolución.



Por otra parte, el motor con turbo produce más sonido (depende mucho del asiento) y no se presta bien para economizar. Tan pronto el conductor toca el acelerador, el turbo arranca con entusiasmo y el consumo sube como flecha. Eso es evitable cuando uno elige "eco modus", pero entonces la potencia es cortada de manera tan drástica, que la plusvalía sobre el motor de base es mínima.

En la práctica ambos motores llegaron al mismo consumo: 5.2 litros por 100 kms. Considerando la diferencia en los precios, la poca diferencia en prestaciones y el funcionamiento más regular, el SCe 70 merece preferencia, pero ambos prestan más que suficiente.



Conclusión

Un coche nuevo siempre tiene que ser mejor que los existentes, si no su introducción no tiene sentido. Es justamente en coches compactos donde eso es un problema, porque tiene límites de tamaño y presupuesto. Donde otras marcas solamente se distinguen con el diseño, Renault ofrece plusvalía con tecnología especial.

Poniendo el motor no adelante, sino atrás, el Twingo ofrece una excelente combinación de espacio interior y maniobrabilidad. Además, esta configuración garantiza buenas características de conducción. Los nuevos motores son ávidos, silenciosos y económicos. En breve: invirtiendo los papeles, el Twingo se distingue de manera positiva de sus competidores. ■



Especificaciones

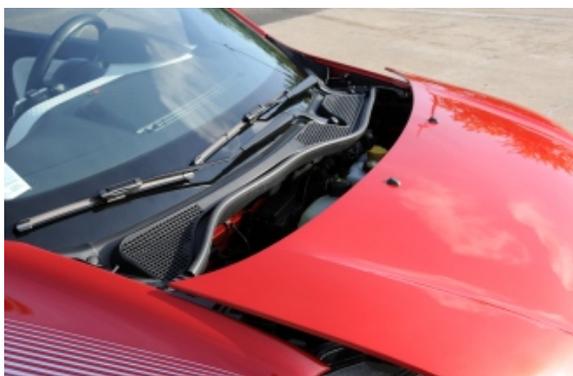
Renault Twingo Intens SCe 70

Dimensiones y pesos



Largo x ancho x alto	360 x 165 x 155 cms
Batalla	249 cms
Peso	864 kg
Remolque	No se sabe
Remolque frenado	No se sabe
Contenido del tanque de combustible	35 l
Maletero	219/980 l
Dimensiones de los neumáticos	165/65R15

Motor y prestaciones



Cilindradas	999 cc
Cilindros / valvulas	3/4
Potencia	70 cv @ 6000 rpm
Par motor	91 Nm @ 2850 rpm
Tracción	ruedas traseras
Aceleración de 0 a 100 km/h	14,5 seg.
Velocidad máxima	151 kms/h
Consumo promedio	5 l / 100 kms
Consumo urbano	4,2 l / 100 kms
Consumo extraurbano	3,7 l / 100 kms
Emision CO2	95 grs/km

Precio

Precio	€ 11.700
Modelo mas barato	€ 11.700