



主要諸元：(TWINGO EDC)

- 全長×全幅×全高／3,645×1,650×1,545mm
- ホイールベース／2,490mm
- トレッド／前：1,455mm 後：1,445mm
- 車両重量／1,020kg
- 最小回転半径／4.3m
- エンジン／897cc 直列3気筒DOHC12バルブターボ
- 最高出力／92ps：5,500rpm
- 最大トルク／13.8kgm：2,500rpm
- WLTCモード燃費／16.8km／ℓ
- ミッション／6速EDC
- ブレーキ／前／ベンチレーテッドディスク 後／ドラム
- タイヤサイズ／フロント：165/65R15 リア：185/60R15
- 駆動方式／RR
- 乗車定員／4名
- 車両本体価格／1,986,000円(税込)



生活に彩りをプラスする フランス発の小粋なヤツ RENAULT TWINGO

■テキスト＝横山 聡史 (Lucky Wagon) ■Photo＝川村 勲 (川村写真事務所)
■取材協力＝ルノー札幌 Tel.(011)583-4433

―プロフィール― ルノーのボトムを受け持つ 重要なクルマ

ルノーのボトムを受け持つ小型車トウインゴ。現行モデルは'16年に日本での販売が開始された三代目で(フランス本国名車の呼び声高いルノー5(サンク/72'84年)をデザインモチーフとし、曲面で構成されたなんとも愛くるしいエクステリアデザインへと進化した。そしてこの時、RRレイアウトを採用して今日に至っている。

デザインと機能が正常進化

3代目のデザインは非常によくまとまっており、とにかくキュート。完成度の高いこのデザインにどのようなマイナーチェンジが施されたかという点、実は結構な項目にのぼる。外装デザインにおいては、まずランプ類への「Cシェイプ」の採用。最新のルノー車に共通するもので、フロント/リアのLEDランプ、フロントウインカーはすべてCの形がとり入れられている。形状そのものは大きく変わらないが、よく見ると各ランプ内の構成が変更されているのがわかる。またフロント/リアのバンパー形状、15インチアロイホイールデザインも変更された。(試乗車はスタッドレス装着のため社外ホイール)

インテリアではオーディオ部分にインフォテインメントシステムEASY LINKと呼ばれる、7インチスクリーンを始めとする機能が搭載された。無料配布される専用アプリケーションをインストールしたスマートフォンにタコメーターを表示したり、Bluetooth接続してオーディオをコントロールする機能はそのままだが、USBポートとAUX入力端子が新設されている。またシフトノブ

では'14年)、昨年8月にマイナーチェンジを受けている。今回その最新モデルに試乗することができたわけだが、実は非常に心待ちにしていた。というのも本誌では'18年5月にキャンバストップモデルの試乗を行っており、その乗り味や存在感に関心しつつも、一点だけどうしても確かめたいことがあったからだ。それは雪道での走行性能。なぜならトウインゴはRR、すなわちリアエンジン・リア駆動なのである。ルノー札幌でお話を伺うと、リア駆動は雪道で大丈夫なのかという問い合わせがやはり多いとのこと。毎年約4か月間は雪に覆われる札幌。道内にはもっと冬が長いエリアもある。一年の1/3が雪道であり、その心配は当然のこと。まして坂の上に自宅があるとか、仕事で頻繁に峠を越えするといった方であれば、特に冬道での登坂力はもっとも重視するべきポイントになる。今回はそうした懸念事項をレポート自身がいましっかりと確認してみたいと思い、試乗に出向いた。

先にトウインゴの歴史を大まかに振り返っておこう。初代モデルのデビューは'93年。OHV横置きFFからスタートし、'97年にOHCEエンジンに変更。'01年にはDOHCエンジンも設定され、14年間にわたって製造された。2代目の登場は'97年。1.2〜1.6リッターまでバリエーション豊かなエンジンラインアップを誇り、初代から継承された多彩なシートアレンジの一方、センターメーターなど、新たな取り組みも示された。

現行の3代目は'14年に本国で発売開始。

は上端グリップ部分にシフトパターンが描かれたタイプに変更されている。

安全装備ではLDW(車線逸脱警報)とタイヤ空気圧警報が追加された。もとよりESC(横滑り防止装置)、電子制御制動力分配システム付きABS、EBA(緊急時ブレーキアシスト)などは完備されており、いよいよ先進安全装備が充実してきた。またリアハッチアンロックボタンがリアワイパー付け根に新設されたり、ボンネットの開閉方式が変わったりしているほか、目に見えない部分もかなり手が入っているという。例えば足回りやエンジンなど、走行機能の適正化で、乗り心地や動力性能は向上している。

なお現状はターボエンジン+6速EDC(エフィシエント・デュアル・クラッチ)という日本専用グレード「EDC」と同キャンバストップのみのラインアップだが、本誌が発行される頃には1,000cc・NA+5速マニュアルのSグレードが追加される予定だ。ノンターボなので、走りのパンチ力はターボに及ばないかもしれないが、マニュアルシフトでトウインゴを操る楽しさが加わる。こちらも大いに楽しみたい。

―インプレッション―

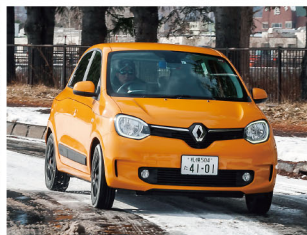
雪道でも心配なしと断言したい

さて、冒頭に記した雪道での走行性能だが、先に結論を書くところ、びっくりするほどよく走る。である。あえてテールスライ

ディーラーメッセージ

ルノー札幌 セールスアドバイザー 谷野 智哉さん

個性的なデザインと RR レイアウトによる走行性能、ポップな外装カラーや機能重視で割り切ったインテリアなど、トゥインゴは比類なき魅力を秘めた、生活に彩りをプラスしてくれる車です。日常的に使うものだからこそ、車に楽しさや所有する喜びを求めたい、そんな方には自信を持ってお勧めいたします。雪道での走行性能につきましては体験していただくのが一番。当店の周辺には山道がたくさんありますので、ご案内させていただきます。お気軽にご試乗ください。



ドを誘発させようとしてもESCが的確に作動し、全く破綻しない。そして最も試したかった坂道発進においては、圧雪+ところどころテカテカになった路面を難なくクリアした。「RRだから、もっと発進しにくいと思った」というパイアスはかかっていない。FF車よりも安定して登っていく。本当にびっくりすると同時に、RRのメリットを改めて感じる結果となった。

ご存知の通り、自動車の駆動方式には大きくリア駆動・フロント駆動・四輪駆動の三種がある。ほとんどの車はフロントにエンジンがあるので、FR（フロントエンジン・リア駆動）、FF（フロントエンジン・フロント駆動）と呼ばれる。一般的に雪道での発進性は4WD↓FF↓FRの順に優れていると言われ、4WDでないと安心して発進できないと考えている方も多いだろう。ましてRRというかなり珍しいレイアウトなので、実際のところどうなの？という疑問が湧くのは当然と言える。

自動車を構成するパーツのうち、最も重たいものがエンジン。トゥインゴではそのエンジンがリアラゲッジ下、後輪軸の上に置かれている。フロントのボンネット内にはバッテリーやウインドウオッシャータンクなどがあり、前後輪の重量配分は45:55。このため後輪にトラクションがしっかりとかかり、坂道発進は得意なのだ。FFは基本的にフロントヘビーながら、坂道では後輪への荷重が増えるため、前輪が空転することがある。FRの場合は冬季間トラunkに数十kgの砂袋などを積んでいる人がある。圧雪路面では駆動輪に重量がかか

っている方がトラクションを得やすいのである。もちろん冬の路面状況は刻々と変わるし、深雪やミラーバーンまで考慮した上で「RRがベスト」と言いたいわけではない。発進性や走行安定性は4WDに軍配があるし、「せめてFF車に乗りたくない」という意見もごもっとも。ただ4WDとFFはそもそもアンダーステア傾向が強いし、「クルマの特性を理解した上で適切な運転をする」に勝る安全対策はないということである。

試乗した日は前日から降った雪が融け、国道はシャーベット路面。日陰や交通量の少ない場所は圧雪とところどころテカテカというコンディション。轍や凸凹など様々な路面を走行してみても、乗り心地も非常に好感度だった。前輪が駆動と切り離されたことで、タイヤの切れ角が大きくなっているのもポイントの一つ。カーブやUターンの際、普通は2度切り返すようなシーンでも何食わぬ顔でクリアしてしまうのが面白くてたまらない。またエンジンがリアにあることで、走行中の車内が静か。それでいてぐっとアクセルを踏むと軽快なサウンドが響き、ターボ過給とともに車速はぐんぐん上がる。見た目に反してスポーツ走行も楽しめるので、腕に覚えのある人でも満足できるはずだ。

もし雪道での試乗をお望みなら、ルノー札幌が近くの坂道・山道を案内してくれるので、ぜひ色々とお試しいただきたい。そしてその実力を体感していただきたい。そこまでも「欲しいな」と思わせる魅力がある車であることは間違いないのだから。