



## Renault Twingo

### Une nouvelle énergie

**Enfin! La nouvelle Renault Twingo est arrivée. La génération précédente était sur le marché depuis pas moins de 15 ans. Ce n'était pas une question de paresse de la part de Renault mais plutôt le progrès dont la marque avait fait preuve la laissant loin devant ses concurrentes. La Twingo était tellement avance sur son temps qu'elle pouvait résister toutes ces années à la concurrence. Mais, maintenant l'heure est venue de présenter la nouvelle Twingo.**

Je m'en souviens comme si c'était hier... quoique c'était il y a un peu plus longtemps. C'était en 1992. À l'époque, je n'avais aucune idée de ce que je voulais faire quand je serais grand, mais je savais que ce serait dans l'automobile. Lorsque la Twingo est arrivée chez le concessionnaire local, mon jugement a été tranchant : "plutôt mourir!".

Quelques années plus tard, mes parents ont acheté une Twingo. L'encre sur mon permis de conduire n'était pas encore bien sèche que je me réjouissais déjà de pouvoir emprunter une voiture. Même cette Twingo que je méprisais tellement alors! L'extérieur sur lequel j'avais jugé la voiture semblait faire partie de l'impulsion de modernisation de Renault. La petite Twingo offrait un espace infini et toute une série de petites trouvailles qui faisait passer cette petite auto à un niveau supérieur.



### La nouvelle Twingo

En 2007, les choses ont changé. Je ne dois plus mendier pour demander une voiture à prêter. Les constructeurs automobiles font file pour pouvoir me prêter leurs voitures. Comme quoi, la chance peut tourner! Suite à la bonne expérience que j'avais gardée de l'ancienne Twingo, j'ai volontiers pris place dans le nouveau modèle.

Toutefois, les formes ne sont pas aussi équilibrées qu'à

l'époque et elles ne sont pas vraiment attrayantes non plus. Cette impression vient en partie de la mauvaise photo que le constructeur nous avait fait parvenir. Les premières photos de presse montrent des voitures sombres plongées dans un environnement stérile.

En réalité, la Twingo est formidable! Surtout dans la teinte orange qui lui donne du pep's et qui met les lignes en valeur. La face avant est typique d'une Renault et l'arrière est délicieusement prétentieux avec des lignes partant dans le sens contraire de la circulation. Nous avons testé l'exécution "GT" décorée d'éléments argentés à hauteur des feux anti-brouillard, des rétroviseurs extérieurs argentés eux aussi et d'un spoiler de toit assorti. La seule remarque sur les formes concerne les poignées de porte: elles ne sont pas pratiques et ces dames risquent de se casser les ongles.

## L'intérieur

L'intérieur de la Twingo procure la même sensation magique qu'autrefois. L'intérieur est trop spacieux par rapport à l'extérieur. D'instinct, une si petite voiture ne peut offrir tellement d'espace intérieur. Les sièges avant sont entourés d'espace laissant une certaine liberté de mouvement et, grâce aux nombreuses possibilités de réglage, chacun trouve sa position idéale. Ceci dit, l'assise et le dossier sont trop petits et cela peut s'avérer inconfortable notamment sur de longues distances.



La banquette arrière est installée sur rails de manière à laisser un espace extraordinaire aux jambes ou pour agrandir le compartiment à bagages, selon la situation. Hélas, le plancher n'est pas flexible et laisse apparaître un trou béant lorsque la banquette est complètement à l'avant. Sur le plancher du coffre, on trouve un bac compartimentant l'espace. Il manque une plaque de protection et le bac doit être maintenu debout

pour permettre à la banquette de glisser complètement en arrière. Ce n'est absolument pas pratique et ça réduit à néant l'espace du coffre.

La Twingo ne se contente pas d'être spacieuse, elle procure également une impression d'espace. C'est tient entre autres à la profondeur du tableau de bord et au pare-brise placé très en avant. Les compteurs (le compteur de vitesse et l'ordinateur de bord) sont installés au milieu, ce qui est plus agréable pour les yeux. Un conducteur regarde la circulation loin devant lui. Il est donc plus facile pour la vue de se déplacer de temps à autre sur les compteurs loin sur le tableau de bord que tout près, derrière le volant. Le compte-tours trône fièrement au dessus de la colonne de direction et est plutôt décoratif.



## Accessoires

Au dessus du tableau de bord, derrière le volant, on trouve une espèce de "paillason". Ce tapis anti-dérapant se compose d'une multitude d'épines en caoutchouc et est destiné à maintenir les petits objets en place. Sympathique en théorie mais dans la pratique ça ne marche que moyennement. Il est difficile de récupérer les petits objets entre les brins alors que les plus gros objets reposent simplement dessus. Un système de navigation portable est prévu mais il est pratiquement invisible derrière le volant.

Les "organizer boxes", elles, sont plus pratiques. Idem pour l'éclairage de poche, le support GSM et le nécessaire de maquillage qui s'adaptent idéalement dans les porte-gobelets. Il est par contre curieux que ces petites merveilles ne soient disponibles que dans quelques coloris qui jurent avec la peinture et l'intérieur de la voiture.

L'équipement le fonctionnel du véhicule est aussi moderne que complet. La connectivité Bluetooth, l'entrée auxiliaire pour lecteur MP3, l'ordinateur de bord et même l'airco sont fournis de série. Grâce à l'espace qu'elle offre et l'équipement standard royal, la Twingo se situe à peine en dessous des véhicules plus imposants. La finition négligée donne hélas à la voiture d'essai un goût de bon marché.



## La conduite

Lorsque je roulais avec la Twingo de mes parents, ce n'est pas l'extérieur mais son comportement sur route qui a ravi mon cœur. La nouvelle Twingo se conduit de manière encore plus fine que la génération précédente. La direction est franche, précise et alerte. Cette voiture se conduit comme une citadine : avec agilité et vivacité. La Twingo se sent complètement à l'aise en ville et se laisse piloter aussi rapide que l'éclair dans

la circulation dense.

La tenue de route est excellente et, si vous le désirez, la Twingo peut aussi se décoincer. La bonne tenue de route rend la Twingo non seulement amicale mais aussi très sûre. C'est toujours rassurant de savoir qu'en cas d'esquive soudaine, votre voiture n'atterrira pas dans le fossé. Malgré l'excellente tenue de route, Renault a aussi fait de la place au confort, faisant ainsi de cette citadine une petite voiture pas comme les autres.

## Turbo!

Nous avons gardé le meilleur pour la fin. Chaque Twingo est spacieuse et, le moins qu'on puisse dire, très complète. Ceci dit, seule l'exécution "GT" que nous avons testé dispose d'un moteur tout aussi exceptionnel. Une puissance énorme avec à peine 1.2 litre. Grâce à l'ajout d'un turbo, les performances sont comparables à celles d'un 1.6l ou un 1.8l sur un modèle concurrent. Sans compter que la consommation reste celle d'une motorisation 1.2l.



Ce moteur turbo offre une puissance de 100 CV et 145 Nm. À faible régime, le GT se comporte comme n'importe quelle autre petite voiture qui se fond dans la circulation. Lorsque l'aiguille du compte-tours dépasse la barre des 3 500 tr/min, le turbo s'enclenche et fait littéralement exploser les capacités de la voiture. On entend d'abord un sifflement de dessous le capot et le bolide orange s'envole comme une fusée! Grâce à son caractère dynamique, l'impression de vitesse est intense et la sensation est complète.

## Conclusion

L'histoire se répète. L'extérieur avant-gardiste de la précédente Twingo me pousse à mésestimer la voiture. La

petite prétentieuse d'avant a finalement réussi à convaincre avec une espace intérieur inédit et d'excellentes caractéristiques de conduite. La nouvelle Twingo a gardé plus ou moins les mêmes formes et je m'attendais cette fois à moins d'espace. À nouveau, la découverte fut une très agréable surprise. La nouvelle Renault Twingo est réussie à tous les points de vue et laisse une impression très positive derrière elle.

La Twingo est en fait beaucoup plus belle que ne le laissent entrevoir les photos de la marque. L'intérieur est incroyablement spacieux et doté d'une multitude de trouvailles pratiques qui rendent la vie quotidienne plus agréable. L'équipement est complet mais la finition est négligée. Les caractéristiques de conduite sont excellentes. La Twingo est souple à manier, précise, sûre et dynamique : tout ce qu'une citadine doit être. En plus, l'exécution "GT" testée ici, procure un plaisir de conduite encore plus intense grâce à un fantastique moteur turbo (Ivo Kroone). ■



## Technique

### Renault Twingo GT

#### Dimensions et poids

<b>Longueur</b>	360 cm
<b>Largeur</b>	165 cm
<b>Hauteur</b>	147 cm
<b>Empattement</b>	237 cm
<b>Poids</b>	955 kg
<b>Remorque</b>	n.b.
<b>Remorque avec frein</b>	350 kg
<b>Capacite carburant</b>	40 l
<b>Volume du coffre</b>	165/285 l



#### Moteur et prestations

<b>Cylindree</b>	1149 cc
<b>Cylindres/soupapes</b>	4/4
<b>Puissance</b>	100 ch @ 5500 tr/min
<b>Couple</b>	145 Nm @ 3000 tr/min
<b>Traction</b>	voorwielen
<b>Accélération 0-100 km/h</b>	9,8 s.
<b>Vitesse maxi</b>	189 km/h
<b>Conso mixte</b>	5,9 l / 100 km
<b>Conso urbaine</b>	7,8 l / 100 km
<b>Conso extra</b>	4,9 l / 100 km
<b>Emissions de CO2</b>	140 Gr./km



#### Prix

<b>Prix</b>	12.950 €
<b>Prix du modèle de base</b>	8.500 €