

Essai - Renault Twingo GT : Pas assez sport mon fils !

La troisième génération de la Twingo semble avoir de la peine à percer sur le marché des petites citadines. On en croise finalement peu sur nos routes, à l'inverse de la toute première qui est, elle, encore bien présente. Est-ce que cette déclinaison GT saura changer la donne ? Il est temps pour Wheels And You de le découvrir.



- 3 cylindres, essence, turbo, 898 cm³
- 110 ch à 5'750 t/min
- 170 Nm à 2'000 t/min
- Boîte de vitesses manuelle, 5 rap.
- Vitesse maxi : 182 km/h
- 0 à 100 km/h en 9.6 sec.
- Poids : 1'089 kg
- Long./larg./haut. (mm): 3'595 x 1'660 x 1'538
- Conso. mesurée : 7.4 l/100 km
- Emissions CO₂ : 115 g/km (E)
- dès CHF 19'900.-, mod. essayé: CHF 22'000.-

Difficile de prendre la suite d'une prestigieuse aïeule qui a révolutionné, à sa manière, le monde automobile. La deuxième mouture n'avait pas vraiment bousculé les foules, même si, de notre côté, nous avons bien aimé la version RS.

Pour donner un peu de piment à la dernière arrivée, la marque au losange l'agrément du badge GT. D'entrée, j'admets que je l'aurai préféré avec un logo RS et un véritable tempérament sportif. Reste que cette Twingo GT a su me charmer, je vais vous expliquer.



A l'extérieur

Par rapport à la première Twingo, la bouille rigolote s'est bien évidemment modernisée, mais l'esprit est bel et bien présent. Son style est devenu plus mature et cette déclinaison GT lui donne un petit côté athlétique, notamment grâce à une hauteur de caisse abaissée de 20 mm.

Tout d'abord sa teinte, « Orange Piment », positionne tout de suite les ambitions de la française. C'est suffisamment flashy sans être vulgaire et ça convient aussi bien à Madame qu'à Monsieur. Pour compléter la robe sportive, je note également les strappings latéraux noir mat, le badge Renault Sport sur les côtés et les jantes spécifiques en 17 pouces. Petit clin d'œil, ces dernières s'appellent « TwinRun », comme le concept-car présenté au GP de Monaco en 2013, soit une année avant le lancement de cette troisième génération.

Moi, ce que je préfère sur cette Twingo GT, ce sont le double échappement et la prise d'air supplémentaire située sur l'aile arrière gauche. Voilà des attributs qui me font penser aux prestigieuses R5 Turbo et Clio V6. Certes, le positionnement du moteur est similaire, malheureusement il lui manque quelques anabolisants pour jouer dans la même cour.

Atout non négligeable de cette petite française, c'est une cinq portes et c'est quand même bien pratique. C'est un point positif par rapport à certaines rivales, notamment la Mini Cooper et la 500 Abarth. D'ailleurs, vis-à-vis de ces dernières, la Twingo GT arbore une image bien moins prétentieuse, sans pour autant être trop populaire, voire low-cost comme l'était la première mouture.



A l'intérieur

Au moment de m'installer à bord, mon enthousiasme s'amenuise. Bien sûr, la couleur orange appliquée à différents éléments apporte un peu de gaîté, notamment sur les sièges, mais l'ensemble reste un peu trop basique.

Pour cette déclinaison GT, j'aurai aimé un peu plus d'audace et aussi de logique. A ce sujet, pourquoi n'avoir pas ajouté un compte-tours ? Voire même, sans que cela soit vital, un manomètre avec la pression du turbo ? Ce n'est pas grand-chose et cela aurait tout de suite amené un peu de sportivité dans l'habitacle.

Pour l'équipement, malgré la présence du système de navigation R-LINK et d'une caméra de recul, le tout inclus dans le pack Techno (CHF 1'000.- en option), je

m'attendais à un peu plus de technologie. Je veux bien que la Twingo régate dans le segment des citadines relativement bon marché, mais nous sommes en 2017 et la concurrence n'hésite pas à équiper ses modèles de bon nombre de gadgets, aides à la conduite, etc. Bon, j'admets que ce n'est pas dramatique non plus, d'autant plus que, malgré des plastiques pas toujours élégants, la finition est correcte. Enfin, on sent bien que la Twingo est l'entrée de gamme du constructeur au losange.

Compte tenu de son architecture, l'habitabilité est plutôt généreuse, même aux places arrière pour des adultes. Le plancher du coffre est assez haut du fait qu'il surplombe le moteur, mais son volume de chargement atteint quand même 188 litres, soit un tout petit mieux que la Fiat 500. En rabattant la banquette arrière, on obtient un espace de 980 litres.





Sous le capot

Sans pouvoir vous le montrer, il est temps de vous parler du cœur qui anime cette Twingo GT. Placé entre les roues arrière, il délivre sa puissance sur ces dernières exclusivement. Voilà une configuration qui me plaît, manque plus qu'à insérer la clé de contact à gauche et vous êtes aux commandes d'une micro Porsche. Je plaisante bien évidemment, malgré cette conception, les ingénieurs n'ont pas pourvu la Twingo d'un réel tempérament de propulsion, mais j'aurai l'occasion d'y revenir.

Donc, sous le coffre se cache un 3 cylindres turbo qui développe 110 ch à 5'750 t/min pour un couple de 170 Nm à 2'000 t/min. Sans être un foudre de guerre et s'essouffant lorsque l'on titille les hauts régimes, ce moteur offre des performances plus qu'acceptables. Couplé à une boîte manuelle à cinq rapports, il pourrait même être plus enivrant si le comportement trop sain de l'auto ne venait pas atténuer ses ambitions.

En terme de consommation, la fiche technique promet 5.2 l/100km en cycle mixte. En situation réelle c'est moins glorieux puisque, sur la totalité de mon essai, je mesure une moyenne de 7.4 l/100km. Elle a soif la petite française, même si j'admets que je sollicite sérieusement sa mécanique.





Au volant

Plutôt bien installé derrière son volant, avec une assise relativement confortable, il me tarde de découvrir la conduite de cette Twingo GT.

Immédiatement je suis bluffé par la maniabilité de la voiture. Le rayon de braquage de seulement 8.59 mètres permet de faire demi-tour quasiment n'importe où. C'est à la fois étonnant et amusant. Tout au long de mon essai, je tente bien de la mettre en défaut, mais je n'y parviens pas. En effet, même sur une petite route de campagne, je peux revenir sur mes pas, enfin mes roues, sans devoir utiliser la marche arrière.

Autre sentiment très plaisant, lorsqu'on écrase l'accélérateur, on ressent bien que la poussée se fait par derrière, même la sonorité du 3 cylindres est sympathique. En augmentant le rythme, la Twingo enroule les virages avec aisance, la prise de roulis est contenue. Sa suspension plutôt ferme lui confère un comportement routier assez efficace. Je regrette uniquement le manque de feeling dans la direction, c'est un peu flou et la remontée d'information est quasi nulle.

Même lorsque la chaussée est mouillée, la Twingo GT se comporte à merveille. Lors des démarrages, là où une simple traction a tendance à patiner, notre bombinette française offre une bonne motricité. D'ailleurs, il n'y a que dans ces conditions qu'on pourra diaboliser le train arrière. Malheureusement, du fait que l'ESP n'est pas déconnectable, il ne faut pas vous attendre à des travers dignes d'un championnat de drift. On peut néanmoins ressentir une très légère dérive.

Vous l'aurez compris, cette Twingo GT est amusante à conduire, mais manque cruellement de réelle sportivité. Allez Messieurs les ingénieurs de Renault Sport, je suis sûr que vous pouvez faire mieux... on vire la banquette arrière, on y place une mécanique digne de ce nom et l'on obtient une Twingo RS qui ferait honneur à ses ancêtres mythiques que sont la R5 Turbo et la Clio V6. Pardon, je m'emballe... mais je suis persuadé que vous pensez comme moi que ça pourrait

être grandiose.



Verdict

Je reste sur ma faim car, du fait que cette Twingo est une propulsion, j'aurais aimé des sensations plus excitantes. Mais il faut savoir relativiser et, à part quelques allumés comme moi, la clientèle sera plus rassurée que contrariée de savoir que, malgré un patronyme GT, la française reste facilement domptable.

Proposée dès CHF 19'900.-, la Twingo GT dispose d'arguments intéressants face à d'autres bombinettes qui sont bien plus chères. Certes ces dernières offrent plus

de caractère, mais ça reste des tractions. Leur agrément de conduite est donc vite perturbé par les chevaux qui déboulent sur les roues avant.



Prix et options - Renault Twingo GT

Prix de base : CHF 19'900.-

Peinture GT "Orange Piment" : CHF 650.-

Pack Sièges : CHF 450.-

Pack Techno : CHF 1'000.-

(Système de navigation R-LINK avec carte Europe, Aide au parking arrière avec caméra de recul, Console centrale arrière avec prise USB, Pack Sound)

Prix TOTAL : CHF 22'000.-





Pour partager vos impressions, rendez-vous sur le forum UltraSportives.

Nos remerciements à Renault Suisse SA pour le prêt de cette Renault Twingo GT, ainsi qu'à la filiale de Nyon du groupe RRG Léman pour leur soutien logistique.



A lire aussi

Essai - Renault Talisman Grandtour : L'Espace se cache dans ce break

Premier contact - Renault Nouveau Scenic : Le temps de la métamorphose

Essai - Renault Mégane GT : En attendant la RS...

Premier contact - Renault Nouvelle Clio : Mise à jour timide mais sans fausse note

Essai - Renault ZOE : Votre amie branchée écolo

Essai - Renault Kadjar dCi 130 4WD : Un nouveau-venu qui pourrait bousculer la hiérarchie

Premier contact - Renault Talisman : Le renouveau à la française

Essai - Renault Espace Initiale Paris TCe 200 EDC7 : Une nouvelle ère commence...

Essai - Renault Clio R.S. Trophy 220 EDC : Le Sport enfin de retour dans la Clio !

Premier contact - Renault Kadjar : Le petit baroudeur qui a de l'ambition...

Premier contact - Renault Espace : Le grand saut pour la 5ème génération

Essai - Renault Twingo TCe 90 : Quand la recette change !

Essai - Renault Mégane RS 275 Trophy : Mégane s'envoie en l'air ?

Essai - Renault Clio Grandtour GT 120 EDC : "Ersatz d'R.S. ?"

Essai - Renault Captur TCe 120 EDC : Le baroudeur urbain

Essai - Renault Clio R.S. 200 EDC : La bombinette devenue grande, très grande

Premier contact - Renault Captur : un Crossover jeune, dynamique et attachant !

Premier contact - Renault Zoé : Y a de l'électricité dans l'air !

Premier contact - Renault Clio R.S. 200 EDC : Mais que ReSte-t-il aux grandes ?

Essai - Renault Fluence Z.E. : Influx de vert chez Renault

Essai - Renault Twingo R.S. : C'est de la dynamite !

Avant-première - Renault Megane RS Mk4

Présentation - Renault Captur MY2017

Présentation - Renault TreZor

Présentation - Renault Alaskan

Présentation - Renault Nouvelle Clio

Présentation - Renault Twingo GT

Présentation - Renault Clio R.S. 16

Nouveauté - Renault Grand Scenic

Nouveauté - Renault Koleos

Présentation - Renault Megane Grandtour

Présentation - Renault Nouvelle Mégane

Nouveauté - Renault Talisman Estate

Nouveauté - Renault Talisman

Présentation - Renault Sandero R.S.

Présentation - Renault Duster Oroch

Présentation - Renault Kwid

Nouveauté - Renault Kadjar

Présentation - Renault Espace

Présentation - Renault Eolab

Nouveauté - Renault Megane R.S. 275 Trophy-R

Economie - Renault et Caterham, c'est fini !

Nouveauté - Renault Megane R.S. 275 Trophy

Nouveauté - Renault Twingo

Présentation - Renault Kwid Concept

Présentation - Renault Initiale Paris

Présentation - Renault Megane

Nouveauté - Renault Clio GT TCe 120 EDC

Présentation - Renault Twin'Run

Nouveauté - Renault ZOE

Nouveauté - Renault Clio R.S. 200 EDC

Nouveauté - Renault Clio Grandtour

Nouveauté - Renault Scenic XMOD

Présentation - Renault Captur

Economie - Partenariat entre Renault et le groupe Caterham

Nouveauté - Renault Clio

Présentation - Renault Alpine A110-50

Eurocup Megane Trophy 2012 - Fabien Thuner, l'espoir suisse romand

Nouveauté - Renault Twingo R.S.

Une mauvaise nouvelle de plus pour le sport automobile suisse



