# Essai – Renault Twingo TCe 90 : Quand la recette change !

*Vingt et un ans après la première Twingo, Renault en livre sa troisième génération. Développée en partenariat avec Smart, celle-ci se veut pleine de surprises et chamboule les recettes habituelles. C'est donc avec un appétit non dissimulé que Wheels And You en a pris le volant !*

- 3 cylindres essence, turbo, 898 $cm^3$
- 90 CV à 5'500 t/min
- 135 Nm à 2'500 t/min
- Boîte de vitesses manuelle, 5 rap.
- Vitesse maxi : 165 km/h
- 0 à 100 km/h en 10.8 sec.
- Poids : 1'085 kg
- Long./larg./haut. (mm): 3'595 x 1'646 x 1'554
- Conso. mesurée : 6.2 l/100 km
- Emissions $CO_2$ : 99 g/km (B)
- dès CHF 16'950.-, mod. essayé: CHF 22'400.-

---

Texte et photos : Bob de Graffenried

---

Seulement deux générations d'un même modèle en plus de vingt ans, c'est le résumé incroyable de l'aventure Twingo. Il faut dire qu'à elle seule, la première Twingo fut tellement novatrice qu'elle se permit d'occuper une place au catalogue pendant 14 ans, atteignant ainsi un volume de ventes de 2.4 millions d'exemplaires, alors même qu'elle n'a jamais été produite en conduite à droite !

Plus insipide, mais figurant tout de même dans le top 10 des ventes en 2013, la deuxième génération a été produite à 900'000 exemplaires. Porté par les succès des récentes Clio, Captur, Duster et Sandero, le groupe Renault-Dacia a vu ses volumes de ventes grimper de 12.5% en 2014 en Europe. La Twingo troisième du nom contribuera-t-elle à doper encore les ventes du groupe ?

### *A l'extérieur*

Une bouche en forme de sourire et des grands yeux écartés entourant un nez tatoué de l'écusson de son concepteur : voici la proue sympathique de la nouvelle Twingo ! Avec ses porte-à-faux courts et son avant très ramassé, rendu possible grâce au placement du moteur sur l'essieu arrière, on comprend instantanément le but recherché par Renault : proposer un volume intérieur maximal pour des dimensions extérieures minimales.

Ainsi, pour la première fois la Twingo se décline en 5 portes, alors même qu'elle est plus courte que son ainée ! Les ouvrants se veulent discrets grâce à l'intégration de leur poignée sur la custode arrière. Les 3 points de fixation de leurs vitres signalent que leur ouverture s'opère par entrebâillement, comme à l'ancienne ! L'arrière est composé d'un hayon en verre, conférant un style moderne et épuré, ainsi que d'optiques dont la forme rappelle ceux de la mythique R5 !

Alors que les versions « Life » et « Zen » se contentent de jantes en tôle, la version « Intens » est équipée de série de jantes alu 15''. Ici, ce sont même des jantes de 16'' (CHF 600.-) qui sont présentes.

### *A l'intérieur*

Visuellement, l'intérieur de cette nouvelle Twingo est une excellente surprise.

Difficile d'avoir le moral dans les chaussettes avec un habitacle si lumineux et haut en couleurs. Malgré les quelques boutons supplémentaires liés à l'équipement de cette version, les commandes sont réduites à l'essentiel et on met la main rapidement sur tous les réglages. La finition est correcte malgré l'usage de matériaux sommaires, mais le tout est homogène et aura le mérite de se nettoyer à l'eau facilement puisqu'on ne trouve aucun tissu hormis celui des sièges.

Par rapport à la version d'entrée de gamme baptisée « Life » (dès CHF 13'400.-), la version « Intens » ici essayée est déjà bien équipée de série avec notamment : assistant de maintien sur la voie, rétroviseurs électriques dégivrants, projecteurs antibrouillard, climatisation manuelle, siège conducteur réglable en hauteur et régulateur de vitesse font partie du lot. Parmi les options de notre modèle figure un sympathique toit ouvrant en toile (CHF 1'000.-), rappelant les Fiat 500 et autres Citroën DS3, et ajoutant un aspect rétro. Dans le même goût, on trouve également une boîte à gant convertie en sac à main en toile rouge (CHF 50.-). A noter que l'ABS est présent de série sur toutes les versions.

Lors de la conduite, quelques défauts d'ergonomie déçoivent cependant, comme l'absence de la température extérieure, un comble à ce niveau de gamme. Mais pas seulement : en alternative au coûteux combiné multimédia à écran tactile (système R-Link à CHF 1'000.-), Renault propose l'affichage des infos du véhicule, de la navigation, de la musique, etc. directement sur l'écran du smartphone via une application nommée R&GO. Si l'idée est excellente, la réalisation manque de rigueur ; les informations des trajets et consommations sont lacunaires et la lenteur de la connexion Bluetooth rend l'affichage du compte-tour inutilisable, l'aiguille se bloquant régulièrement obligeant à redémarrer l'application. A noter néanmoins que votre serviteur est modestement doté d'un iPhone 4S, serait-ce lui le problème ? Possible. De plus, l'application ne peut s'utiliser qu'en mode paysage (comprenez donc que le smartphone doit être placé à l'horizontale), il n'est donc pas possible d'y brancher en même temps un câble pour le recharger. Dernière lacune à ce système, il n'est plus possible de lire correctement l'heure sur l'écran de la radio lorsqu'un smartphone est sur le support. On se retrouve donc en 2015 dans une voiture dépourvue d'horloge et de température extérieure ! En attendant que ces défauts soient corrigés (espérons-le !), je vous conseille vivement d'opter pour le système complet R-Link, qui comblera ces lacunes.

L’habitabilité quant à elle est excellente compte tenu de la taille du véhicule. Deux adultes prendront place sans problème à l’arrière en profitant d’un accès facilité grâce à l’angle d’ouverture des portes qui avoisine les 90 degrés. Le volume du coffre est logiquement modeste (188 litres). Mais compte tenu du fait que le moteur s’y trouve en-dessous, je m’attendais à pire. Et c’est justement la présence du moteur à cet endroit qui a empêché d’implanter des sièges arrière coulissants, alors qu’ils ont contribué au succès des deux générations précédentes. Renault a néanmoins trouvé une alternative consistant à placer les dossiers des places arrière à angle droit, rendant celles-ci temporairement inconfortables, mais permettant de gagner 30 litres. Lorsque les deux sièges sont rabattus, le volume du coffre passe à 980 litres. Mieux encore, il est possible de charger un objet de 231 cm de long lorsque le siège passager avant est aussi rabattu, un record ! Malheureusement, là encore à l’usage un défaut majeur persiste : le coffre composé d’un hayon tout de verre est lourd à manipuler et la poignée se trouvant à l’intérieur n’aide que partiellement à le redescendre. Un point qu’il faudra absolument tester – surtout pour vous mesdames – avant achat !

### *Sous le capot*

Pour l’instant, seules 2 motorisations essence sont disponibles, et Renault a déjà annoncé qu’il n’y aurait point de bloc diesel. Le système Start/Stop est présent de série avec les 2 moteurs.

Le plus gros en cylindrée est un 3 cylindres de 999 $cm^3$ développant 70 CV. Plus performant tout en étant moins volumineux (898 $cm^3$), le 3 cylindres de notre essai est secondé par un turbo qui lui permet de développer 90 CV à 5’500 t/min, une puissance qui lui permet d’évoluer facilement sur l’autoroute.

Alors que la consommation mixte annoncée est de 4.3 l/100km, il m’aura fallu 6.2 l/100km sur un parcours mixte en mode ECO. Ce mode, agissant sur la sensibilité de la pédale des gaz, permet de gagner entre 0.3 et 0.5l/100km. Compte tenu du poids contenu (1’085kg) et de la faible cylindrée, j’espérais une consommation inférieure.

***Au volant***

Aussitôt installé, les sièges m'apparurent moins confortables que beaux, et leur appui-tête (intégré) n'est pas réglable. Dès les premiers kilomètres, j'ai senti la Twingo particulièrement à l'aise en ville. Jouissant d'une position de conduite assez haute et d'une excellente visibilité, les angles morts sont quasi nuls. Ajoutez un capot court et plongeant, et Madame effectuera sans peine ses créneaux. Et je ne vous ai même pas encore parlé du rayon de braquage exceptionnel de 4.3 mètres, grâce auquel plus aucun demi-tour ne devrait vous résister.

Au niveau mécanique, le petit 3 cylindres offre une sonorité sympathique mais se montre creux à bas régime. Revers de la médaille, ne serait-ce que pour suivre le trafic urbain, les changements de rapports se font souvent un peu plus haut qu'a l'accoutumée ce qui se ressent forcément sur la consommation. La facilité déconcertante de la direction électrique – ici à démultiplication variable – contraste avec la fermeté des suspensions et de la commande de boîte, aux verrouillages très fermes. De ce côté-là, on retrouve l'aspect rugueux procuré par la première génération.

A mesure que le rythme augmente, la Twingo montre de bonnes capacités dynamiques et l'agilité est au rendez-vous, avec néanmoins une tendance au sous-virage. Les montées en régimes sont très linéaires mais les performances correctes en regard de la cylindrée. La direction, trop facile et confuse autour du point milieu, donne parfois l'impression de ne pas pouvoir – ou savoir – placer l'auto au millimètre. L'insonorisation se veut perfectible surtout à partir de 100 km/h, mais cela est probablement dû à la présence de la toile ouvrante.

Et si l'envie vous prenait de prendre en défaut cette petite propulsion à moteur arrière ? Parée à toute épreuve, le moins que l'on puisse dire est qu'il est difficile de se faire peur avec et qu'elle peut être mise entre toutes les mains. En effet, il n'est pas possible de désactiver l'armada des aides électroniques ! Or, ne serait-ce que pour réussir à démarrer gentiment sur la neige, il est parfois nécessaire de faire patiner les roues motrices. Cela reste possible grâce au fait que les roues peuvent patiner à volonté tant qu'il n'y a pas de force latérale détectée, autrement dit tant que vous allez tout droit (et même sur le sec !). Astucieux, mais frustrant pour celui qui aurait souhaité convertir son pied droit en gouvernail ! Gageons que Renault nous livrera une version dopée et aux aides totalement déconnectables. Mais n'oublions pas que cette Twingo est avant tout une citadine.

Et elle remplit ce rôle parfaitement !

***Verdict***

Placée à plus de CHF 18’000.- (hors options), cette version « Intens » n’est pas donnée. Cependant, ce ne sont pas les atouts qui manquent à la nouvelle Twingo pour séduire. Les 5 portes de série, le rapport de volumes intérieur/extérieur imbattable, la capacité de faire demi-tour où bon vous semble ou presque, et l’équipement de sécurité complet de série auront certainement raison de bon nombre de bourses. Pour parfaire le tout, il existe de nombreuses possibilités de personnalisation intérieure et extérieure. Dommage que ce beau tableau soit terni par quelques défauts d’ergonomie agaçants comme ce hayon en verre trop lourd à manipuler ou l’absence de la température extérieure sur le tableau de bord. Ceci étant, j’ai trouvé cette auto à la fois attachante et amusante avec son petit moteur placé à l’arrière, et j’espère ne pas me tromper en vous disant qu’elle entame une longue carrière !

**Prix et options – Renault Twingo Intens TCe 90**

**Prix de base : CHF 18’250.-**

**Personnalisation rangement rouge : CHF 50.-**

**Calandre personnalisée : CHF 0.-**

**Personnalisation extérieur blanc : CHF 100.-**

**Personnalisation intérieur rouge : CHF 150.-**

**Pack Clim auto : CHF 650.-**

**Pack Sièges (chauffants + ISOfix) : CHF 300.-**

**Boîte à gants textile Evasion : CHF 50.-**

**Jantes alu 16’ : CHF 600.-**

**Aide au parking arrière : CHF 500.-**

**Design 16’ Emblème : CHF 0.-**

**Rétroviseurs extérieurs peints ton caisse : CHF 0.-**

**Toit ouvrant électrique en tissu : CHF 1’000.-**

**Rouge flamme : CHF 600.-**

**Sellerie Ruban Rouge : CHF 150.-**

**Prix TOTAL : CHF 22’400.-**

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

Nos remerciements à Renault Suisse SA pour le prêt de cette Renault Twingo Intens TCe 90, ainsi qu’à la filiale d’Ecublens du groupe RRG Léman pour la logistique.

**A lire aussi**

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 !

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

Alpin
MICHELIN
W.A.Y.

TWINGO
ZH·298105
W.A.Y.

W.A.Y.

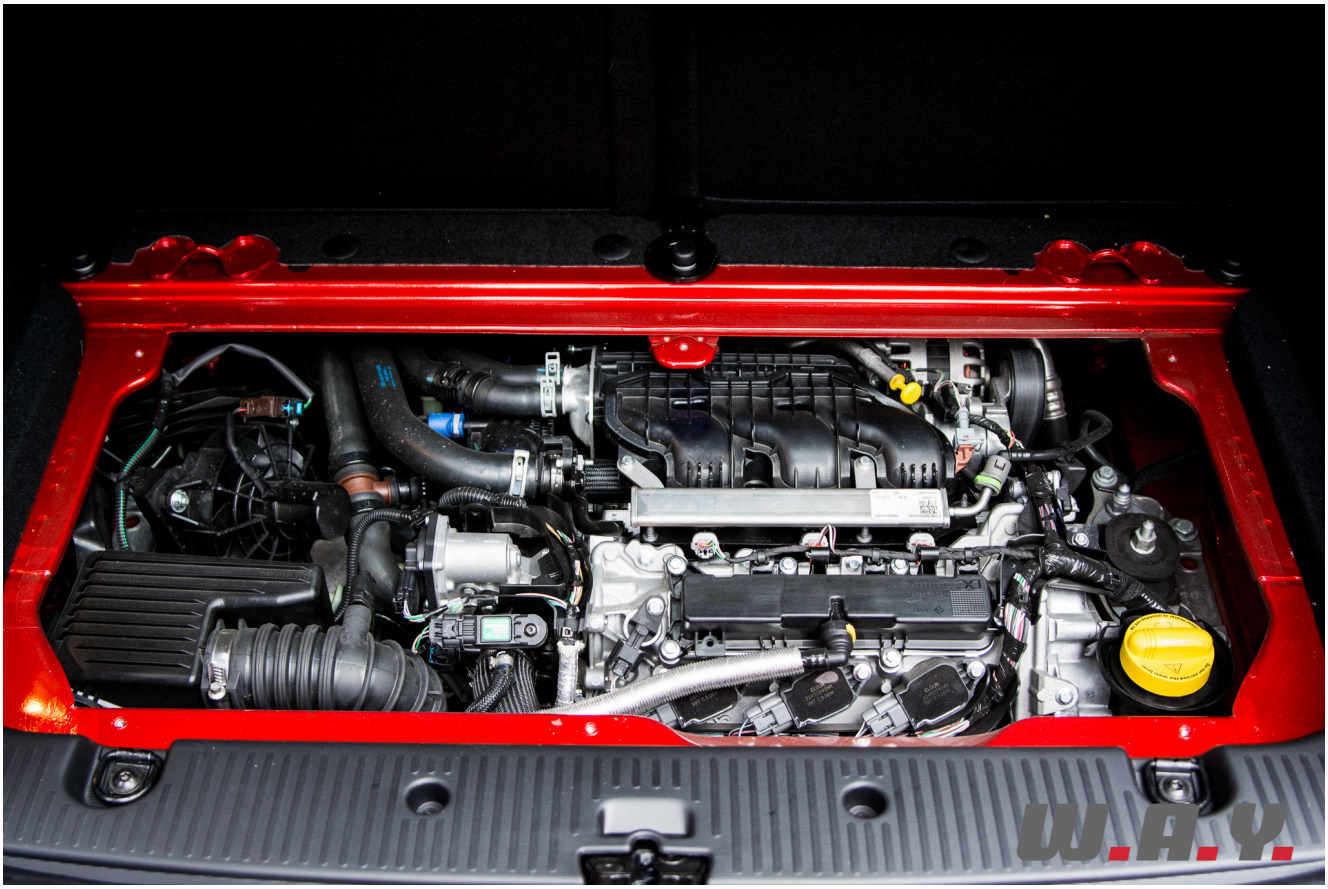
FM-1
8:46
ROUGE FM
OK
BROWSE

Tableau de bord
08.12.14 19:34
253 km
52.0 km/h
FM-1
8:46
GRANDE/T
OK
BROWSE

W.A.Y.

W.A.Y.

W.A.Y.



ZH 298 105

TWINGO
ZH·298 105

ZH·298 105

TWINGO
ZH 298 105
W.A.Y.

0
ZH·298 105
W.A.Y.

TWINGO
ZH 298105
W.A.Y.

W.A.Y.

AIRBAG
W.A.Y.

ECO
3 164 km

FM1-1
8:43
ROUGE FM
RADIO
MEDIA
SETUP
TEL

W.A.Y.

LES ARCADES
SwissTech
CONVENTION CENTER

ZH·298 105
W.A.Y.

ZH·298 105
W.A.Y.

W.A.Y.

W.A.Y.

Coup d'Pouce
LES SUPERMARCHÉS DE L'OCCASION
ZH 298 105
W.A.Y.

LES ARCADES
SwissTech
CONVENTION CENTER
ZH 298 105
W.A.Y.

TWINGO
ZH·298105
W.A.Y.

ZH 298 105
W.A.Y.

TWINGO
ZH·298 105