Essai – Renault Twingo R.S. : C’est de la dynamite !

Si les amateurs de sportives polyvalentes font la part belle aux Renault Clio et Mégane R.S., Wheels And You s’intéresse aujourd’hui à plus petit, la nouvelle Twingo, revue et corrigée par le département Renault Sport.

- 4 cylindres, 1’598 cm^3
- 133 CV à 6’750 t/min
- 160 Nm à 4’400 t/min
- Boîte de vitesses manuelle, 5 rap.
- Vitesse maxi : 201 km/h
- 0 à 100 km/h en 8.7 sec.
- Poids : 1’133 kg
- Conso. mesurée : 7.6 l./100 km
- Emissions de CO_2 : 150 g/km (E)
- dès CHF 25’200.-
  modèle essayé : CHF 27’350.-

Texte : Sébastien Morand / Photos : Yves Zogheb

Il est loin le temps de la première Twingo, apparue en 1993, qui nous faisait rigoler avec sa forme toute ronde. Certes elle avait des atouts en tant que citadine mais n'était vraiment pas très sexy surtout pour la clientèle masculine. Présentée au Salon de Genève en 2007, la Twingo II changeait radicalement de look pour revêtir une robe plus stricte et ainsi viser une clientèle plus large. D'ailleurs pour draguer le sexe fort et les plus jeunes, elle s'est rapidement déclinée en version R.S. avec un moteur 1.6 de 133 CV. A l'automne 2011, léger restylage de la petite Française : la Twingo II « phase 2 » est dévoilée au Salon de Francfort et c'est tout naturellement que la version R.S. fit son apparition au début de cette année avec certes une motorisation identique au niveau de la puissance, mais moins polluante.

A l'extérieur

Toute de noire vêtue, cette nouvelle Twingo R.S. dégage une image plutôt sportive et malgré un style relativement sage, je dois reconnaitre que je la trouve plutôt attirante. Sa bouille avant avec ses optiques superposées et l'énorme losange au milieu lui confèrent un look mélangeant sympathie et agressivité. Cette touche « racing » est d'ailleurs accentuée avec la partie supérieure des phares de route qui donne l'impression que la voiture fronce les sourcils ainsi qu'un bas de caisse frontal à l'image de la lèvre avant d'une Formule 1. Le reste de la voiture est plus commun avec un détail amusant, le système d'ouverture de porte identique à la première Twingo. Les passages de roues, agrandis à l'arrière, laissent place aux belles jantes 17″ noires du pack Cup disponibles en option. L'arrière très droit me fait penser à celui de la Mégane 2 avec un fessier légèrement rebondi. Comme à l'avant, les feux arrière sont séparés en plusieurs parties, deux dans le cas présent, mais c'est un peu moins esthétique. Derniers attributs sportifs, le becquet de toit très structuré et le diffuseur arrière toujours dans l'esprit des monoplaces de la marque. Par contre, la sortie d'échappement est un peu petite à mon goût au vu du style de la voiture. En plus des différents coloris proposés au catalogue, pour les nostalgiques de la marque, la Twingo R.S. est aussi disponible en déclinaison Gordini, soit bleue avec deux bandes blanches comme ses mythiques ancêtres, la Dauphine, la R8 et la R12. Finalement, il existe depuis peu aussi une version spéciale Red Bull Racing RB7, en hommage à la F1 Red Bull RB7 championne du monde 2011 et motorisée par Renault, qui reprend la teinte de notre voiture d'essai, noir nacré, avec quelques éléments peints en

jaune Sirius plus un stripping de toit en damier accentuant ainsi l'esprit sportif de la petite bombe.

A l'intérieur

Au moment d'ouvrir la porte, mon regard est tout de suite attiré par les touches de cuir blanc ornant les sièges et le volant. L'ensemble de l'intérieur étant revêtu de noir avec quelques surpiqûres jaune à l'image de la casquette du tableau de bord, je trouve cette troisième couleur de trop. Certes ce n'est pas trop choquant car notre voiture d'essai est noire, mais imaginez la avec une teinte rouge et là je suis sûr que vous comprendrez mon commentaire. Il aurait été judicieux de reprendre la couleur de la carrosserie pour ces éléments en cuir et adapter aussi la couleur des surpiqûres pour éviter cet effet « sapin de noël ». Bien évidemment ce n'est qu'une histoire de goût et je vous laisserai juger par vous-même en cas d'intérêt pour cette petite sportive. Cela a au moins le mérite d'égayer un espace à bord plutôt sobre. Bien installé aux commandes, j'apprécie l'excellent maintien des sièges avec un confort toutefois un peu limité lors de long trajets. Mais vous le verrez plus tard, la vocation de cette Twingo R.S. n'est pas vraiment d'avaler les kilomètres sur autoroute et donc en conduite sportive, l'assise est tout à fait correcte. Le volant en cuir à jante épaisse tombe parfaitement dans mes mains, face à moi le compte-tours et, déporté au centre de la voiture, le reste de l'instrumentation. L'envie d'attaquer le bitume m'envahit. Pas de doute, l'esprit « racing » est bien présent avec un intérieur réduit au strict nécessaire. Toutefois, la qualité est un peu en retrait des standards actuels; beaucoup de plastiques durs au toucher peu agréable. Mais rappelons quand même que nous sommes dans une Twingo, l'entrée de gamme du constructeur français, dont le premier prix est affiché à CHF 15'900.- hors primes en vigueur actuellement. D'ailleurs en contrepartie, nous retrouvons de série un équipement plutôt complet comme par exemple le téléphone Bluetooth, une connexion USB, un régulateur de vitesse, la climatisation, un ensemble audio de bonne qualité, etc. A cela vient s'ajouter une modularité à l'arrière unique en son genre, marque de fabrique de la Twingo depuis toujours. Le sièges sont rabattables et coulissent indépendamment, permettant ainsi de transformer la petite sportive en vrai utilitaire. Le volume du coffre peut passer de 165 litres, privilégiant la vie à bord pour les passagers, à 959 litres pour un espace de chargement maximum.

Sous le capot

Je soulève le capot et découvre le cœur de notre petite sportive : un quatre cylindres 1.6 l. atmosphérique qui développe 133 CV à 6’750 t/min pour un couple de 160 Nm à 4’400 t/min. Bien entendu ces chiffres ne sont pas vraiment impressionnants, mais mis en relation avec le poids contenu, seulement 1’133 kg selon la fiche technique, ils s’avéreront néanmoins très intéressants. Je démarre et une sonorité rauque et agréable envahit mes oreilles. Je constaterai plus tard que lors de trajets autoroutiers, le bruit devient un peu trop présent surtout du fait que la boîte de vitesses ne compte que cinq rapports. Du coup, lancé à 120 km/h en 5ème, le régime moteur atteint presque 4’000 t/min et je me suis surpris à plusieurs reprises à vouloir passer, pour soulager mon ouïe, un ultime rapport inexistant. Mais encore une fois, cette Twingo R.S. n’est pas une routière mais une citadine dopée aux hormones de F1. Il ne faut d’ailleurs pas hésiter à monter les tours jusqu’à allumer le petit voyant lumineux, représenté par un levier de vitesse, pour aller chercher toute la puissance du petit quatre cylindres. L’enchainement des rapports à rythme soutenu vous donne l’impression que le moteur rageur à souhait ne demande que ça, encore et encore. Il aime qu’on le cravache, le coquin. L’étagement rapproché de la boîte et les montées en régime vigoureuses accentuent cette envie de sportivité, au point de se croire dans une spéciale de rallye. Bien évidemment à ce jeu, c’est en toute logique qu’il ne faudra pas rechigner à faire le plein régulièrement. L’ordinateur de bord m’a gratifié d’un bon 12.5 l./100 km sur une petite route de montagne parcourue exclusivement en montée. Je vous rassure, un tel chiffre n’est obtenu que si vous repoussez la Twingo R.S. dans ses derniers retranchements. En conduite sportive sur route de campagne, la consommation tournera aux environ de 9.0 l./100 km, alors que sur la totalité de mon essai, mélangeant tous les styles de route, j’aurai mesuré une moyenne de 7.6 l./100km seulement. Information plutôt intéressante, l’ordinateur de bord m’a toujours annoncé une moyenne plus élevée que ce qu’elle était réellement à la pompe. Pas un foudre de guerre avec ces 133 CV, cette Twingo R.S. affiche quand même un ADN de vraie sportive et même si à l’occasion de cet essai je me suis mis à l’imaginer avec le moteur de sa grande sœur la Clio R.S., je pense que les 200 CV auraient rendu la voiture démoniaque mais au détriment, entre autres, de la motricité.

Au volant

A ce propos, il est de temps de vérifier si la dernière-née du département Renault Sport est digne de ses grandes sœurs, la Clio et la Mégane, toutes deux des références en matière de comportement routier. Notre modèle d'essai étant équipé en option du Pack Cup (CHF 900.-) qui en plus des jantes spécifiques propose des ressorts et des amortisseurs totalement revus pour apporter encore plus de fermeté à la voiture en l'abaissant de 4 mm. Il y a fort à parier que l'efficacité sera au rendez-vous. Je ne vous ferai pas languir plus longtemps, la réponse est OUI ! Cette Twingo R.S. est un vrai karting ! La voiture vire à plat, motrice comme jamais et bondit d'un virage à l'autre à un rythme démoniaque. Même sur sol mouillé, il faut brutaliser franchement la voiture pour que l'électronique intervienne à tel point que j'ai cru qu'il n'y en avait pas. Quel que soit l'angle de la courbe, même s'il s'agit d'une épingle, grâce à sa direction ultra précise, la Twingo R.S. donne l'impression de l'avaler sans se soucier de quoi que ce soit. Aucun feeling de sous-virage, quasiment pas de roulis, c'est bluffant d'efficacité. En plus de tout, cette tenue de route exemplaire vous procure un plaisir de conduite indéniable ayant pour effet immédiat d'afficher un sourire immense sur votre visage. Dernier détail et non des moindres, les freins se montrent aussi très endurants, sans faille, totalement à la hauteur des performances de la voiture. Bravo Messieurs les ingénieurs, votre dernier joujou est vraiment extra, dans la lignée des Clio R.S. et Mégane R.S. toutes générations confondues. A son volant, je me suis même surpris à retrouver des sensations que j'avais à l'époque dans les différentes petites sportives françaises que sont les Peugeot 106 GTI, les Citroën Saxo VTS et bien évidemment son ancêtre, quoi que d'une catégorie supérieure, la Renault Clio 16S. Mais une telle efficacité en conduite sportive a bien évidemment quelques désavantages. Avec l'option châssis Cup, cette Twingo R.S. est très (trop) ferme pour une utilisation quotidienne. La voiture sautille sur toutes les aspérités de la route et donne l'impression d'être un bloc de béton tant elle est dure au moment de franchir un dos d'âne ou de traverser les voies d'un passage à niveau. Vous l'aurez compris, du fait du moteur relativement bruyant dans les tours, des bruits de roulement plutôt envahissants, les longs trajets sont à proscrire. Par contre très maniable et vive, cette nouvelle Twingo R.S. s'avèrera une excellente citadine, mais pour une telle utilisation, je ferai très probablement l'impasse sur le Pack Cup. En même temps, nous sommes en présence d'un produit Renault Sport, pas d'une bonne sœur, donc c'est en toute logique que la sportivité et la bestialité soient mis en

avant.

Verdict

Sportive pure et dure, cette nouvelle Twingo R.S. mérite totalement son badge Renault Sport et vaut la peine d'être découverte tant l'offre dans ce segment est plutôt limitée. Pour moi, la seule concurrente envisageable au niveau de la taille et du style serait la 500 Abarth. Certes cette dernière a un côté latin plus sexy mais offre un comportement routier nettement moins performant et surtout un tarif largement plus élevé. En effet, la Twingo R.S. est proposée pour un prix de départ de CHF 25'200.- sans tenir compte des avantages proposés par la marque actuellement et jusqu'au 31 août 2012, soit CHF 3'000.- pour la prime Euro et encore CHF 3'000.- en cas de reprise d'un véhicule de plus de six ans. C'est imbattable selon moi si l'on fait abstraction de la finition un peu limite. Mais pour cette somme, il ne faut pas espérer le grand luxe non plus. Pas avare en sensations, cette Twingo R.S. saura vous procurer un plaisir immense avec en plus une modularité de l'espace à bord très intéressants faisant d'elle un bon choix pour une utilisation urbaine et/ou sportive.

Prix et options – Renault Twingo R.S.

Prix de base : CHF 25'200.-

Peinture métallisée spéciale « Noir Nacré » : CHF 550.-

Vitrage arrière surteinté : CHF 300.-

Airbags rideaux aux place arrière (tête) : CHF 400.-

Pack Châssis Cup : CHF 900.-
(Ressorts à tarage modifié, amortisseurs à calibrage modifié, jantes aluminium 17″ Ghana Renault Sport noires)

Prix TOTAL : CHF 27'350.-

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

Nos remerciements à Renault Suisse SA pour le prêt de cette Renault Twingo R.S.

A lire aussi

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

TWINGO
ZH·393818
W.A.Y.

RS
W.A.Y.

ContiSportContact 3
W.A.Y.

R.S.
R.S.
W.A.Y.

RENAULT
W.A.Y.

W.A.Y.

ZH·393818
W.A.Y.

1.6L
16V
RENAULT SPORT
W.A.Y.

RENAULT SPORT
RENAULT
W.A.Y.

W.A.Y.

W.A.Y.

ZH 393 818
W.A.Y.

TWINGO
ZH 393818
W.A.Y.

RS
RENAULT
SPORT
W.A.Y.

0 km/h
270 km
19 18
RENAULT
W.A.Y.

W.A.Y.

W.A.Y.

W.A.Y.

W.A.Y.

TWINGO
ZH·393818
W.A.Y.