



Renault Twingo 1.0 Intens



LA RENAULT TWINGO DE TROISIÈME GÉNÉRATION SORTIE EN 2014 A UN STYLE EFFRONTÉ. AVEC LE RETOUR DU MOTEUR ARRIÈRE, ELLE PARTAGE UNE PLATE-FORME COMMUNE AVEC LA NOUVELLE SMART FORFOUR. LA PETITE CITADINE À MOTEUR ESSENCE DE 70 CV VERSION INTENS A DÛ FAIRE SES PREUVES LORS DU TEST TCS.

Positif

- Design effronté et caractéristique
- Rapport prix/performances
- Petit diamètre de braquage, direction informative
- Radio DAB+ et commande simple de la Mediabox
- Modularité intérieure
- Confort élevé (sièges, suspension, équipement)

Négatif

- Motorisation faible, peu de reprises
- Consommation élevée pour une puissance modeste
- Spaciosité arrière limitée
- Mauvaise visibilité des interrupteurs
- Niveau sonore élevé dans les tunnels en raison du toit en toile

Présentation

Après une deuxième version plutôt ennuyeuse, voici à présent la troisième génération de la Renault Twingo, au design effronté. La partie avant de la nouvelle Twingo a certaines similitudes avec la Fiat 500 et la partie arrière avec la Renault 5.

Habitacle

Sur un véhicule de cette catégorie, il est normal de trouver beaucoup d'éléments en plastique dans l'habitacle. La finition est correcte. L'habitabilité avant est bonne, aussi pour des passagers de grande taille, tandis qu'à l'arrière, des enfants seront bien installés. Comme le moteur est à l'arrière, le plancher du coffre est relativement haut, mais en rabattant les sièges arrière, on obtient une surface plane et l'accès n'est gêné par aucun seuil. Le siège passager est lui aussi escamotable facilitant ainsi le transport d'objets longs (2 mètres). Le système multimédia avec radio DAB+ est très convivial et performant. Petit bémol: les boutons sont un peu éparpillés dans l'habitacle, ce qui ne facilite pas leur utilisation.

Confort

La Renault Twingo correspond bien au confort français tel qu'on se l'imagine. Le niveau sonore est bon, malgré le toit ouvrant en toile. La suspension est confortable, sans être molle. Les sièges sont bien enveloppants, mais manquent un peu de maintien latéral. La version Intens comprend de série la climatisation, les lève-vitres électriques avant, le régulateur de vitesse ou le réglage électrique des rétroviseurs.



1



2



3



4

- 1 Système multimédia avec radio DAB+ simple à utiliser.
- 2 Espace pour les jambes et garde au toit justes à l'arrière.
- 3 Grâce au moteur arrière, diamètre de braquage optimal et aucune influence de la transmission au volant.
- 4 Mauvaise insonorisation dans les tunnels à cause du toit ouvrant en toile.

Performances

Malgré son poids faible de 1'000 kg, le moteur à 3 cylindres de 1 litre manque d'énergie. La puissance de 52 kW et le faible couple de 91 Nm à 2850 tours/min est plutôt juste. La boîte de vitesses à 5 rapports accroche un peu et l'étagement long. Dans l'ensemble, on peut dire que les performances de la Renault Twingo sont faibles. En mode urbain, ces performances sont sûrement suffisantes, mais sur autoroute, cela devient plus difficile, en particulier lors de dépassement en côte. Durant le test, la consommation était de 5,9 l/100 km, ce qui n'est pas une bonne valeur par rapport aux performances.

Qualités routières

La Twingo est une vraie citadine. Le diamètre de braquage est étonnamment bon avec 8,8 m. Elle est agile et maniable et tient bien la route. La direction donne un bon retour d'informations mais doit être corrigée dans les virages pris à vive allure. Le comportement routier a tendance au sous-virage, ce qui est atypique pour une voiture à moteur arrière.

Sécurité

L'équipement de sécurité est riche et a décroché la note «bien». Lors du test des freins, la distance de freinage de la voiture de test a été de 37 mètres avec une vitesse initiale de 100 km/h, ce qui est un bon résultat.

Particularités

Grâce au moteur arrière, la direction ne subit pas les influences de la transmission et le diamètre de braquage est exceptionnellement bon, ce qui est très appréciable pour se garer en ville.

DONNÉES TECHNIQUES

Moteur

Cylindrée	999 ccm
Cylindres	3
Soupapes par cylindre	4
Suralimentation	non
Puissance max.	52 kW
Couple max.	91/2'800 Nm/Trmin

Transmission

Boîte à vitesses	m5
Traction	arrière

Carrosserie

Type de carrosserie	berline
Poids à vide sel. construct	940 kg
Charge tractable max.	– kg
Volume du coffre petit	219 litres
Volume du coffre grand	980 litres

Garantie

Garantie d'usine	3 ans/100'000km
Garantie mobilité	3 ans
Garantie antirouille	12 ans (sous conditions)

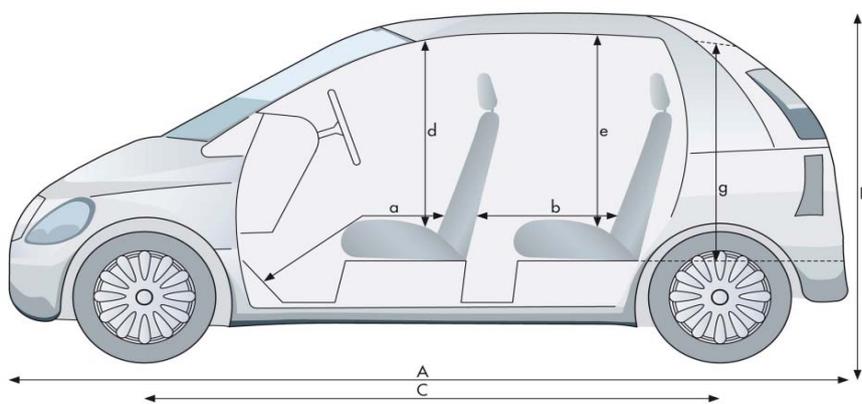
Prix

Prix de base	17000 CHF
Prix du véhicule de test	20'500.– CHF

Accessoires (extrait)

- toit ouvrant électrique en toile
- pack Techno (navigation, cam. recul, DAB+, climatisation aut., capteurs pluie et lumière)
- pack sièges (chauffants et Isofix)
- peinture bleu dragée

Pneu du véhicule de test	165/65R15 185/60R15 Dunlop
Dimension minimale	ar: 185/60R15 84T



a de/à 90 cm/113 cm

b de/à 52 cm/77 cm

d 106 cm

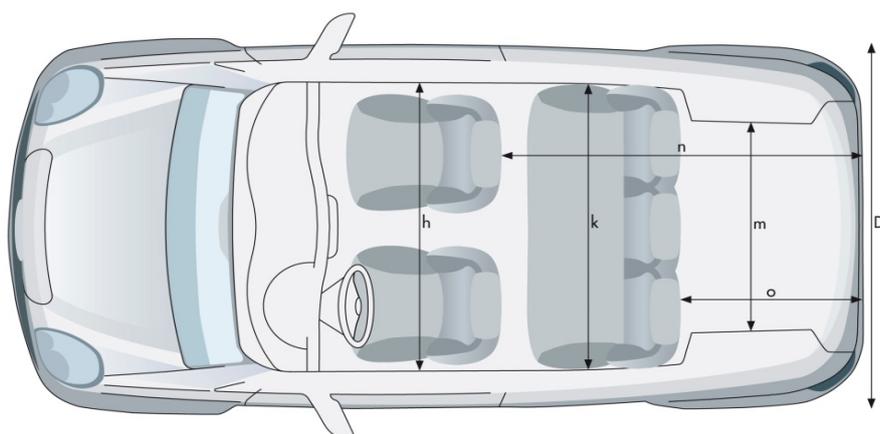
e 90 cm

g 62 cm

A 359.5 cm

B 155.7 cm

C 249.2 cm



h 136 cm

k 133 cm

m 95 cm

n 132 cm

o 59 cm

D 164.7 cm

DONNÉES DU TEST

Puissance du moteur

Mesure TCS	53.8 kW
Ecart avec le constructeur	+1.8 kW

Ecart d'affichage du tachymètre

à 60 km/h	56 km/h affiché
à 80 km/h	75 km/h affiché
à 100 km/h	95 km/h affiché
à 120 km/h	115 km/h affiché

Poids

Poids à vide du véhicule testé	980 kg
Ecart avec le constructeur	+40 kg
Charge du véhicule de test	305 kg

Accélération 0 - 100 km/h

Constructeur	16.0 s
TCS	16.7 s

Elasticité (4e rapport)

60 - 100 km/h	16.1 s
80 - 120 km/h	21.3 s

Ecart avec le compteur kilométrique

Affichage véhicule	2000 m
Valeur mesurée	2003 m
1000 m effectifs sont	1002 m tachymèt

Freinage

(moyenne de 10 freinages à 100 km)

Distance de freinage	37.3 m
Décélération moyenne	10.3 m/s ²

Rayon de braquage

(entre murs)

gauche	8.9 m
droite	8.9 m

Insonorisation

à 60 km/h	63 dB(A)
à 80 km/h	68 dB(A)
à 100 km/h	71 dB(A)
à 120 km/h	72 dB(A)

Coûts

Tarif horaire selon OFS	CHF 145.-
Service gratuit	0 ans
	0 km

Service selon constructeur

20000 km
12 mois

Coût total pour services

(à 15'000 km/an)	
jusqu'à 180'000 km	CHF 3'942.-

Frais d'exploitation

à 10'000 km/an	0.62 CHF/km
à 15'000 km/an	0.46 CHF/km
à 30'000 km/an	0.31 CHF/km

Environnement

Consommation l/100km (1999/100/EG)			
	urbain	extra-urbain	mixte
usine	5	3.7	4.2
TCS	5.3	3.9	4.4

Consomm. du test

5.9 l/100 km

Emissions de CO₂

usine	95 g/km
TCS	99 g/km
moyenne suisse	148 g/km
étiquetteEnergie	A

Visibilité circulaire

Stationnement	avant	1.08 m
	arrière	2.60 m
Visibilité	avant	2.80 m
	arrière	5.00 m

APPRÉCIATION TCS

Equipement	★★★★☆
Equipements sécurité	★★★★☆
Coût des services	★★★★★
Insonorisation	★★★★☆
Visibilité circulaire	★★★★☆

Freinage	★★★★★
Consommation usine	★★★★☆
Consommation au test	★★★★☆
Consommation véh. testé	★★☆☆☆

TABLEAU COMPARATIF

	RENAULT	TOYOTA	VW	HYUNDAI
	Twingo 1.0 Intens	Aygo 1.0 X-Play	UP! 1.0 move up BMT	i10 1.0 Amplia
Prix (CHF)	17'000.-	16'900.-	17'270.-	15'790.-
Cylindrée (cm ³)	999	998	999	998
Puissance (kW/CV)	52/70	51/69	55/75	49/66
Couple max. (Nm/Umin)	91/2'800	95/4'300	95/3'000	95/3'500
Consommation 1999/100/CE (l/100km)	4.4 A(2)	4.2 B(2)	5.1(5) C(2)	4.6(1) C(2)
Bruit intérieur à 120 km/h (dBA)	72	73	71(5)	70(6)
Frais kilométriques (CHF/km) ⁽³⁾	0.46	0.46	0.46	0.45
Appréciation coûts des services ⁽⁴⁾	★★★★★	★★★★★	★★★★★	★★★★☆
Test Touring (numéro/année)	0	17/2014	10/2012(5)	12/2014(6)

(1) données de l'importateur

(2) rendement énergétique donné par l'importateur

(3) à 15'000 km/an

(4) total des coûts sur 180'000 km à 15'000 km/h

(5) VW Up! 1.0 black Up

(6) Hyundai i10 1.2 Premium