



Twingo 1.2 QuickShift 5



N'est-elle pas coquine, la Twingo ? Un couvercle de plateau à fromages a servi de modèle à ses phares. Son tableau de bord est la réplique d'une BD de la première moitié du siècle dernier. Ses multiples espaces de rangement et la banquette arrière coulissante, entre autres, font le reste pour convaincre les citadins et leurs compagnes de l'aménager au gré de leurs phantasmes.

Originale, spacieuse, polyvalente, marquant immanquablement les esprits, la Twingo s'est toujours présentée comme une citadine ludique, pratique, destinée à une clientèle jeune et populaire.



Au fil des années, Renault a su s'adapter à la demande de la clientèle désireuse d'afficher une différence. Plusieurs niveaux de finitions ont vu le jour. Même le couturier Kenzo a prêté sa griffe pour une série spéciale. Serait-ce cette faculté d'adaptation qui a permis à la Twingo de se vendre si aisément ? Aujourd'hui, en plus de sa qualité première d'associer le profil d'un monovolume au gabarit généreux aux qualités de compacité d'une petite citadine, la Twingo se pare d'équipements et d'une sécurité accrue.

La gamme s'organise en quatre niveaux de finition : Authentique, Expression, Privilège et Initiale. A part les vitres électriques, les rétroviseurs dégivrant, les deux airbags et l'ABS (dont la coupure pour installer le siège d'enfant), l'Authentique se contente du minimum. Pour obtenir la direction assistée, la condamnation centralisée avec télécommande, les rétroviseurs électriques et la condamnation automatique des portes en roulant, il faut choisir le niveau Expression. Privilège permet d'accéder à l'air conditionné couplé avec le pare-brise réfléchissant, au siège conducteur ajustable en hauteur, à une sellerie de velours et à l'autoradio lecteur de cassettes avec satellite de commande au volant. La finition Initiale y ajoute une sellerie en cuir, des airbags latéraux, des projecteurs antibrouillard, des jantes en aluminium et un autoradio avec lecteur de CD.

Le confort de la Twingo a largement évolué depuis sa naissance. Par exemple, la double étanchéité des portes limite les bruits aérodynamiques. Qui disait que les longs périples en Twingo imposaient des bouchons dans les oreilles. Les freins disposent maintenant d'un système d'assistance et sont couplés à l'ABS et à l'EBV (répartition du freinage). La Twingo freine court. Attention quand vous en suivez une !

Il y a trente ans déjà, les experts automobiles pronostiquaient la percée prochaine des transmissions automatiques sur le marché. Celle-ci ne s'est pas produite, bien que la technique ait progressé à grands pas. Mais les récentes boîtes de vitesses — séquentielle ou à impulsion — laissant au conducteur le choix de passer manuellement et rapidement les rapports, ou de s'en remettre au mode automatique, devraient contribuer à faire bouger les choses, dans la mesure où l'on peut comparer les deux façons de conduire. Et l'expérience montre qu'au bout d'un temps relativement court, on reste le plus souvent en automatique.

La boîte robotisée QuickShift représente ainsi une innovation en perpétuelle



évolution. Les boîtes automatiques ont toujours présenté des faiblesses avec les petites cylindrées. Les temps de passage des rapports sont longs et réclament une conduite coulée. La boîte Renault offre deux configurations : le mode manuel impulsif et le mode automatique. Les rapports descendent et montent avec facilité, après, on s'en doute encore, un temps de réflexion qui s'accompagne

d'à-coups désagréables. En anticipant les montées en régime et en dosant les accélérations, ce qui est plus réaliste en mode séquentiel, ces à-coups s'estompent. Gageons que les études en cours se poursuivent et apportent, enfin dans un proche avenir, les réponses appropriées.

