

Communiqué de presse

26 JUIN 2017

TWINGO GT : Le plaisir de conduite pimenté par Renault Sport

Exploitant son architecture « tout à l'arrière », TWINGO GT est dédiée au plaisir de conduite.

Propulsée par un moteur TCe turbo porté à 110 ch et 170 Nm de couple, TWINGO GT est désormais disponible avec une double offre pour la boîte de vitesses : manuelle ou à double embrayage EDC.

Pour exploiter ces performances en toute sécurité, le châssis profite de suspensions et d'une adaptation des réglages du contrôle dynamique de trajectoire ESP et de la direction à démultiplication variable.

Inspiré par le concept-car Twin'Run, le design de TWINGO GT se distingue par ses jantes de 17", son écope d'air latérale et sa double sortie d'échappement.

Précise, confortable et amusante, TWINGO GT procure des sensations accessibles, dans la tradition des GT conçues par Renault Sport.

Une GT... et même un peu plus

Depuis près de vingt ans, Renault Sport a développé un savoir-faire unique en matière de véhicules sportifs. Les différents dérivés R.S. et GT de TWINGO, Clio et Mégane ont eu pour point commun d'être des tractions à moteur avant. Avec la troisième génération de TWINGO, les ingénieurs se sont livrés à un exercice différent !

"Pour Renault Sport, travailler sur une voiture propulsion à moteur arrière constituait un challenge, en raison du comportement dynamique très différent des tractions sur lesquelles nous avons l'habitude de travailler. TWINGO GT est une voiture équilibrée, amusante à conduire, tout particulièrement avec la boîte de vitesses EDC à double embrayage."

Patrice Ratti – Directeur général de Renault Sport Cars





Partout en Europe... et bientôt au Japon !

TWINGO GT est commercialisée depuis octobre 2016 dans vingt-quatre pays européens.
À l'automne, le Japon viendra s'ajouter à cette liste.

Une bouffée d'air frais pour le moteur

Tout en partageant son architecture avec quelques-unes des sportives ayant marqué l'histoire de Renault Sport – comme la R5 Turbo ou la Clio V6 – TWINGO n'en demeure pas moins une petite citadine faisant la part belle à la maniabilité et à l'habitabilité. Placé entre les roues arrière et incliné à 49 degrés dans un souci de compacité, le moteur trois cylindres occupe tout le volume disponible.

Pour TWINGO GT, les motoristes de Renault Sport ont donc travaillé sur l'optimisation de la base la plus performante, à savoir le TCe de 898 cm³.



Élément distinctif de TWINGO GT, l'écope située sur l'aile arrière-gauche remplace l'entrée d'air située à l'origine dans le passage de roue. Cette modification est essentielle dans l'amélioration des performances moteur, avec une diminution de la température d'air admis dans le turbocompresseur de l'ordre de 12%. Conjuguée à un conduit d'une section supérieure, cette prise dynamique permet également d'augmenter le débit de comburant de 23%.

Afin de profiter de cette bouffée d'air frais, le régime de rotation du turbocompresseur a été augmenté. La pompe à essence est spécifique pour augmenter le débit de carburant en conséquence et il en va de même pour la pompe à eau afin d'optimiser le refroidissement de la mécanique.

L'échappement bénéficie lui aussi d'un travail spécifique, avec une nouvelle calibration du débit d'air et de la contre-pression, ainsi que le montage d'un silencieux à double sortie.

Après l'adaptation de la cartographie, la puissance s'établit à 110 ch, tandis que le couple culmine à 170 Nm.

Désormais disponible avec la boîte de vitesses EDC

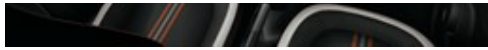
Afin de répondre aux attentes d'une clientèle essentiellement urbaine, TWINGO GT propose en plus de la boîte de vitesses manuelle une boîte EDC à six rapports.

Au sein de la gamme Renault Sport, Nouvelle Clio R.S. et Mégane GT sont également équipées d'une boîte de vitesses EDC (Efficient Dual Clutch).

La boîte de vitesses EDC peut être utilisée en mode totalement automatique ou en mode séquentiel à l'aide du levier. Grâce au double embrayage, les rapports s'enchaînent rapidement et sans rupture de couple pour une conduite fluide et efficace.

Les rapports de boîte spécifiques participent au caractère sportif et tonique de TWINGO GT.





Un accélérateur qui réagit au pied et à l'œil !

Trait d'union entre le conducteur et la voiture, mais aussi entre le moteur et les réactions du châssis, l'accélérateur de TWINGO GT bénéficie des développements effectués pour Mégane R.S. La cartographie de la pédale permet d'obtenir des accélérations toniques, avec des montées en régime rapides. Au lever de pied, le typage dynamique limite la sensation d'inertie. La volonté du conducteur est ainsi respectée, en améliorant l'agrément et le plaisir de conduite. TWINGO GT peut être utilisée avec deux modes : Normal et Eco.

Un châssis à la fois précis et confortable

Comme le moteur, le châssis reste très proche de l'architecture initiale. Il bénéficie d'une mise au point spécifique, effectuée par les équipes de Renault Sport.

Les nouveaux amortisseurs sont associés aux ressorts d'origine, mais avec un tarage augmenté. La barre anti-roulis avant est également remplacée par un modèle de diamètre supérieur. Avec une hauteur de caisse abaissée de 20 mm par rapport à TWINGO et le montage de jantes Twin'Run de 17" – chaussées de pneus Yokohama BluEarth – TWINGO GT est bien assise sur ses roues.

Les modifications sont aussi d'ordre électronique, avec un nouveau calibrage du contrôle dynamique de trajectoire ESP. « *Sans jamais dégrader la sécurité, nous avons privilégié la motricité en conduite dynamique, en tenant compte des nouvelles caractéristiques du châssis et des pneumatiques* », explique Matthieu Métivier, l'ingénieur synthèse prestation en charge de TWINGO GT. « *Concrètement, le conducteur écrasant l'accélérateur à la sortie d'un virage serré ressentira une légère dérive avant que l'ESP ne corrige la trajectoire sans casser la vitesse. On profite ainsi du comportement typique d'une propulsion à moteur arrière.* »

La mise au point de TWINGO GT a été réalisée par les pilotes d'essai Renault Sport, qui interviennent sur l'ensemble des gammes R.S. et GT.

Toujours dans la bonne direction

TWINGO GT est équipée de la direction à démultiplication variable, un équipement inédit pour le segment des citadines sportives. Ferme autour du point zéro, elle présente plusieurs visages en fonction de la vitesse et du type de courbe pour concilier précision de guidage et maniabilité. Ainsi, il faut 18° d'angle de volant pour obtenir 1° aux roues sur autoroute, contre 13° en ville. Avec un rayon de braquage de seulement 4,30 m, TWINGO GT est la championne des manœuvres. Elle demande un mètre de moins que la plupart de ses concurrentes pour faire demi-tour !

Le plaisir au rendez-vous dès les premiers tours de roues

TWINGO GT affiche un excellent rapport poids/puissance de 8,5 kg/ch, à comparer aux 9,8 kg/ch de TWINGO II GT. Ce gain se traduit par des performances ébouriffantes : avec le 0 à 100 km/h en moins de dix secondes, TWINGO GT établit une nouvelle référence pour son segment. Les reprises sont également les meilleures de sa catégorie, avec le 80-120 km/h en moins de neuf secondes. De quoi s'extraire de la circulation sans difficultés ! Offrant des accélérations franches sur tous les rapports, le moteur s'avère performant dans toutes les situations.

Grâce à son châssis rigoureux, TWINGO GT se caractérise par sa précision de conduite, apportant un grand niveau de confiance. La prise de roulis de TWINGO GT permet des vitesses de passage en courbe plus importantes avec une sensation de facilité.

“Avec TWINGO GT, c'est le plaisir qui passe avant tout ! Une fois mise au point par Renault Sport, l'architecture 'tout à l'arrière' permet d'obtenir une voiture amusante à conduire. Les accélérations du moteur et la tonicité du châssis sont de nature à donner le sourire ! À l'instar des autres GT de la gamme Renault Sport, le confort, l'accessibilité et la sécurité complètent la cohérence du véhicule.”

Benjamin Manceau – Chef de produit TWINGO GT

Un design inspiré par le concept-car Twin'Run

Avant d'être amusante à conduire, TWINGO GT suscite le plaisir dès le premier regard. Grâce aux jantes de 17” et à la réduction de la hauteur de caisse, les passages de roues bien remplis créent une harmonie visuelle empreinte de sportivité.

Le dessin des jantes en alliage léger provient de Twin'Run, le concept-car qui préfigurait les lignes de style de TWINGO.



Les autres éléments distinctifs sont la prise d'air latérale, le diffuseur du bouclier arrière – redessiné pour intégrer la double sortie d'échappement – et les marquages Renault Sport, présents sur les côtés et à l'arrière.

Révélee avec la nouvelle teinte Orange Piment, TWINGO GT est également proposée en Gris Lunaire, Noir Profond et Blanc Glacé.

“TWINGO, c'est un peu l'élément insolent de la gamme Renault. Pour cet électron libre, nous n'avons pas souhaité reprendre la teinte bleue habituellement caractéristique de nos GT. Évoluant en dehors des règles, TWINGO GT joue à nous surprendre, y compris avec sa couleur Orange Piment.”

Mario Polla – Chef de projet design TWINGO

Prenant naissance sur le capot pour se prolonger sur le pavillon, le stripping NACA – en référence aux célèbres prises d'air aérodynamiques – est un autre clin d'œil à Twin'Run. Ce décor est noir sur la teinte Orange Piment, et orange sur les autres couleurs de caisse.

L'habitacle est traité en cohérence avec l'extérieur. Des touches oranges viennent égayer la sellerie bi-matière cuir-tissu, le centre du volant, les aérateurs et la base du levier de vitesses. Avec des seuils de porte marqués Renault Sport, un pédalier en aluminium et un pommeau de levier de vitesse en zamac, TWINGO GT n'en finit plus de séduire et de donner envie de prendre la route !

Fiche technique

Moteur

Moteur TCe 110
Nombre de cylindres et soupapes 3 / 12
Cylindrée (cm³) 898
Puissance maxi kW CEE (ch) 80 (109)
Régime puissance maxi. (tr/min) 5 750 tr/min
Couple maxi Nm CEE (m.kg) 170 (17,3)
Régime couple maxi. (tr/min) 2 000 tr/min
Stop & Start Oui (BVM) / Non (EDC)
Launch Control Non (BVM) / Oui (EDC)

Boîte de vitesses

Type Manuelle / Automatique EDC
Nombre de rapports AV 5 / 6

Direction

Type Assistée électrique à démultiplication variable
Rayon de braquage entre trottoirs (m) 4,30

Roues et pneumatiques

Jantes (") Twin'Run 17" en alliage léger
Pneumatiques Yokohama BluEarth 185/45 R17 78H (avant) et 205/40 R17 80H (arrière)

Performances

Aérodynamique SCx 0,748
Vitesse maxi (km/h) 182 (BVM) / 183 (EDC)
0-100 km/h (s) 9,6 / 10,4
1000 m DA (s) 31,6 / 32,3
80-120 km/h (s) 8,3 / 8,2
Vitesse à 1000 tr/min (km/h) 1re : 7,08 / 6,8
2e : 11,22 / 10,09
3e : 17,14 / 16,5
4e : 25,97 / 23,3
5e : 36,44 / 30,6
6e : - / 37,8
AR : 7,08 / 7,1

Consommation et émissions¹

CO₂ (g/km) 115 / 118
Cycle urbain (l/100 km) 6,2 / 6,4
Cycle extra-urbain (l/100 km) 4,5 / 4,6
Cycle mixte (l/100 km) 5,2 / 5,3
Réservoir de carburant (l) 35



Masses

Masse à vide en ordre de marche (MVODM) (kg) 1001 / 1028
À vide en ordre de marche sur l'avant (kg) 459 / 457
À vide en ordre de marche sur l'arrière (kg) 542 / 571
Masse maxi autorisée en charge (MMAC) (kg) 1385 / 1412
Masse totale roulante autorisée (MTR) (kg) 1385 / 1412
Charge utile² (CU) (kg) 384 / 1412

Extérieur

Carrosserie - Pack GT avec jupes avant et latérales, extensions d'ailerons et diffuseur arrière

Échappement - Double sortie avec canules chromées

Décor - Stripping NACA sur capot et toit (de série en France, en option pour les autres pays). Pack Sport extérieur orange ou noir (décor extérieurs et stripping latéral sport). Marquages Renault Sport et GT sur portières et hayon.

¹ Selon Directive européenne 80/1 268 dans son dernier amendement. La consommation de carburant, comme l'émission de CO₂, est homologuée conformément à une méthode standard et réglementaire. Identique pour tous les constructeurs, elle permet de comparer les véhicules entre eux. La consommation en usage réel dépend des conditions d'usage du véhicule, des équipements et du style de conduite du conducteur. Pour optimiser la consommation, se référer aux conseils consultables sur www.renault.fr.

² La charge utile (CU) indiquée est à niveau d'équipement minimum.