

Essai test du Renault Twizy - 1/4

Renault vient tout juste de lancer son nouveau concept de mobilité urbaine, le Twizy. Non, ce n'est plus un prototype, mais bien un véhicule de série disponible dès maintenant !

Après en avoir croisé un exemplaire en Bretagne (comme beaucoup d'entre vous, je ne pensais pas que cet OVNI était sorti), j'ai voulu l'essayer. Pour cela, rien de plus simple, il suffit de se rendre sur la page <http://www.renault.fr/essai-gamme-ze/> (pas d'attente, j'ai réservé le matin pour l'après-midi). Le centre Renault Z. E. Se trouvant proche de chez moi (à Boulogne Billancourt), j'ai pu l'essayer sur leur piste privée, située sur l'île Seguin, à l'emplacement de leurs anciennes usines.

Après un accueil très convivial et une petite présentation de la gamme électrique (puisque le Twizy n'est disponible qu'en version électrique), nous voici embarqué à bord de l'engin. Lequel ne ressemble à rien de que vous connaissiez, à mi-chemin entre une voiture et un scooter. De la voiture, le Twizy récupère un habitacle, un volant, un pédalier, une boîte automatique et des ceintures de sécurité. Du scooter, il récupère l'absence quasi-totale de coffre, 2 places en tandem (le passager s'installe derrière le conducteur avec ses jambes de part et d'autre du siège avant) et surtout (point le plus controversé) un habitacle ouvert (les portes sont en option, celles-ci ne fermant pas à clé et n'étant pas équipées de vitres dans la partie haute). Le Twizy est ainsi environ 30 cm moins long et surtout 30cm moins large qu'une Smart !

Le Twizy N'EST PAS une voiture ! Il s'agit d'un quadricycle à moteur (soit un "quadricycle lourd", pour la version "80", nécessitant un permis B voiture, soit un "quadricycle léger" pour la version "45", limitée à 45Km, c'est-à-dire une "voiture sans permis", pilotable dès 16 ans, comme un scooter). Les deux versions offrent une puissance ressentie comparable et sont physiquement identiques, à l'exception des organes moteurs.

Première surprise, le vent n'est pas du tout dérangeant, même dans la version sans porte, le conducteur est bien protégé (le passager l'est beaucoup moins).

L'engin est moyennement réactif, mais suffisamment pour la ville, la technologie électrique délivrant un couple constant quelle que soit la vitesse. Avec un centre de gravité très bas, l'engin est extrêmement agréable à conduire, avec des sensations plus proches d'un kart que d'une voiture ou un scooter. Aucun risque de retournement, mais si vous prenez les virages un peu vigoureusement (la route vous semblant très large, c'est très tentant !), vous sentirez rapidement le sous-virage et les crissements de pneus se faire entendre ! A bord d'un véhicule électrique, vous vous attendez à ne pas entendre le moteur. Ce n'est pas le cas avec le Twizy, le bruit du réducteur est assez présent sans être réellement dérangeant.

Comme dans un kart, même en roulant doucement vous avez l'impression d'aller très vite, surtout dans la version sans portes, puisque vous avez le nez sur la route :) La maniabilité est tout simplement exceptionnelle (rayon de braquage de 3.4m !), ce qui renforce le plaisir de conduire et le sentiment de sécurité, la ville devenant presque un terrain de jeu tellement la conduite est simple, vous passez absolument partout.

Question sécurité, les sièges conducteur comme passager sont équipés d'une ceinture trois points classique, le conducteur reçoit en plus une sangle à passer autour de son épaule droite pour être sûr d'être bien maintenu en cas de retournement. Un airbag conducteur est également présent. La sécurité est très bonne (très largement supérieure à tout deux roues). Le crash test à 50Km (cf. http://www.youtube.com/watch?v=dwd3NLngl_k) le prouve, avec un résultat plus qu'honorable, même pour une voiture.

L'électricité

Le Twizy se branche sur une prise de courant tout à fait normale (comme votre ordinateur par exemple) et consomme environ 2000W, soit l'équivalent d'un aspirateur. La charge totale (ie de vide à plein) prend 3h30.

Essai test du Renault Twizy - 2/4

Le câble intégré, de 3m, suffit dans la majorité des situations. Le rechargement total coûte aux alentours de 0.80 € !

L'autonomie annoncée est de 100Km (un peu plus pour la version 45), mais est plutôt de 80Km en situation réelle (voire 50Km si vous n'êtes un adepte de la conduite "sportive").

La finition est médiocre, les plastiques sont bas de gamme et ça se sent. Mais ce n'est pas grave, car c'est une voiturette "plaisir" et surtout toujours ouverte, donc impossible de mettre des éléments haut de gamme.

La planche de bord est équipée de 2 vides poches, l'un fermant à clé et l'autre non (celle-ci cachant la prise allume-cigares). Derrière le siège passager se trouve un tout petit coffre mal agencé, permettant d'y caser un iPad mais guère plus. Contrairement aux photos du siège passager retourné pour former un coffre, ceci n'est en réalité pas (encore ?) possible. En option, vous pouvez vous procurer un sac qui s'attache au siège passager pour y caser vos courses (prix inconnu).

Confort à l'usage du Twizy

Le plaisir de conduite est indéniable. Mais les sièges sont assez durs et le passager assez mal traité (il ne peut voir la route et la place arrière est incompatible avec tout type de jupe, jambes écartées de part et d'autre du siège conducteur oblige). L'habitacle est réduit à sa plus simple expression, avec seulement 2 boutons (marche avant, marche arrière et vous appuyez sur les deux pour le neutre) et 2 comodors. Les deux vides poches et le coffre sont de taille anecdotiques, mais bien pratique pour caser ses clés/portefeuille/téléphone/iPad le temps du trajet.

La finition est moins que médiocre, bien pire qu'une Dacia Logan. Les couvercles des vides poches sont très fin et semblent bien peu solides. L'ouverture permettant d'accéder aux 31 litres du coffre est trop petite pour pouvoir l'utiliser correctement. A noter que le vide poche droit ainsi que le coffre ferment à clé, mais je n'y laisserais rien d'important...

Coûts à l'achat

Comptez environ 7000 € pour la version de base du Twizy 45 (Urban), sans portes.

Comptez environ 7500 € pour le Twizy 80.

Le Twizy est disponible en 3 finitions (Urban, Color et Technic), lesquelles versions n'apportent que des améliorations esthétiques (peinture métal, bicolor, jantes, etc.).

Là où le bât blesse, c'est qu'il faut rajouter 600 € si vous souhaitez l'équiper de portes (lesquelles ne sont pas amovibles, la caisse et les rétros étant différents entre la version avec porte et la version sans). De même, si votre version n'est pas équipée des jantes (Urban et Color), il vous faudra déboursier 600 € pour les obtenir. Si vous souhaitez écouter la musique, il vous faudra l'équiper d'un kit Bluetooth (environ 200 €).

Bref, à peine plus cher qu'un Segway et 3000 € moins chère qu'une Smart (qui démarre à 10000 €), laquelle Smart est (beaucoup) plus confortable mais également moins pratique.

Coûts à l'utilisation du Renault Twizy

Le coût à l'utilisation est annoncé comme étant inférieur à celui d'un scooter 3 roues dès 3500 Km/an.

Essai test du Renault Twizy - 3/4

Côté assurance, il faut compter 15 €/mois avec un bonus 50.

Côté électricité, comptez 5 €/mois pour 600Km/mois (30Km par jour ouvré !).

Le plus gros budget est la location de la batterie, 50 €/mois pour 7500Km/an. A ce prix, vous avez droit à une assistance gratuite en cas de panne, y compris d'énergie, dans un rayon de 80Km autour de chez vous. Car non, vous ne pouvez pas acheter la batterie ! Et c'est tant mieux, ainsi c'est Renault qui se charge de la remplacer en cas de problème (ils la changent dès qu'elle ne tient plus 75% de sa capacité normale).

Là où ça devient magique, c'est que vous pouvez le recharger sur les bornes Autolib équipées d'une prise "tiers" (le site/application iPhone "Chargemap" recense quasi exhaustivement les endroits où vous pouvez vous brancher). Et comme le Twizy est équipé d'une prise normale et que c'est en réalité un scooter à 4 roues, il ne vous en coûtera que 15 € PAR AN, vous permettant de vous charger 2h 15 par jour totalement gratuitement (stationnement inclus) !

Conclusion

Avec son air de prototype arrivé de l'espace, le Twizy bénéficie d'un capital sympathie exceptionnel, vous vous faites plus remarquer à son bord qu'en Ferrari, les passants le photographient à longueur de temps, se retournent, viennent le toucher comme s'ils pensaient rêver ! Bref, vous ne passez pas inaperçu. Et pourtant, Twizy est déjà sorti, vous pouvez déjà le commander (livraison sous 15 jours d'après certains acheteurs) et il s'en est vendu presque 1500 juste en France dans les 3 semaines suivant sa sortie. Bref, c'est un succès !

Le coût à l'usage est très raisonnable (moins de 100 € par mois tout compris).

Le fait qu'il soit électrique a beaucoup d'avantages (carte grise gratuite et coût d'utilisation réduit, mais en revanche pas d'aide gouvernementale, l'aide de 20% de l'ADEME pour les quadricycles électriques n'ayant pas été reconduite en 2012), mais également un inconvénient majeur, celui de son autonomie.

S'agissant d'un quadricycle à moteur, vous ne pouvez pas non plus emprunter les routes pour automobile ni les autoroutes, à l'exception du périphérique parisien et de la N118 qui ont obtenu des dérogations.

Il ne faut pas considérer le Twizy comme une voiture à part entière, si vous avez besoin d'une voiture le Twizy n'est pas pour vous (orientez-vous plutôt vers la Zoé, qui est vraiment super). En revanche, si vous possédez déjà une voiture, le Twizy sera vraiment parfait pour aller travailler en semaine et votre voiture pour les week-ends un peu plus loin et/ou plus encombrés. La cible annoncée est clairement les jeunes urbains, pour qui le plaisir d'utilisation est un critère majeur et qui sauront se contenter de son confort (enfin... De son absence de confort).

Les parents inquiets seront ravis de savoir leur progéniture beaucoup plus en sécurité que sur un scooter. Sans compter la classe à rouler à son bord :)

NE CONSIDEREZ PAS LE TWIZY COMME UNE VOITURE, mais plutôt comme un moyen de locomotion urbain, pratique et fun.

L'absence de portes/les portes qui ne ferment pas totalement, un problème ?

Oui et non. A l'usage réel, ce n'est pas tellement dérangent (vous êtes mieux protégé de la pluie et du vent que vous ne l'imaginez). Renault a dû faire des concessions pour garder un volume minimum (un habitacle fermé aurait imposé un système d'ouverture des fenêtres, des poignées d'ouverture des portes à l'extérieur et éventuellement un système de verrouillage, et surtout un système de chauffage, gourmand en batterie). Les portes en ellipse permettent simplement de créer un espace virtuel de confinement qui éloignera un peu les curieux (pour rappel, vous ne pouvez pas les fermer à clé) et de vous protéger, un peu plus, de la pluie et du vent, mais enlève pas mal au côté fun de l'engin.

Essai test du Renault Twizy - 4/4

Le Twizy possède à la fois les inconvénients des voitures et des scooters ?

Comme une voiture, le Twizy étant plus large qu'une moto (environ 50 cm plus large d'un scooter 3 roues), vous ne pouvez pas remonter les files de voitures. Comme un scooter, vous ne pouvez quasiment rien prendre avec vous. C'est oublier le côté fun et sécurisant de sa conduite ! Et vous pouvez le garer presque comme un scooter (3 Twizy tiennent tranquillement sur une place de parking normale). Un peu comme un iPad (très décrié à sa sortie !), qui combine les inconvénients d'un ordinateur portable et d'un téléphone portable, le Twizy est à mi-chemin entre la voiture et le scooter et crée un nouvel usage.

Mon avis

Le Twizy est idéal pour les régions chaudes et/ou en bord de mer, c'est certainement pour cela qu'il se vend si bien en Espagne. Les sociétés ayant de nombreux besoin de transport urbain y trouveront également leurs compte (commerciaux, agent immobiliers, consultants ou même agence de communication, pour l'image dégagee par l'objet).

Habitant Paris, je suis littéralement tombé sous le charme du Twizy. Possédant une grosse voiture, il ne fait aucun doute que le Twizy est définitivement plus pratique en environnement urbain que celle-ci. Je me laisserais définitivement tenter si la raison et les impératifs budgétaires ne me rappelaient pas à l'ordre.

Lors de ma visite, j'ai également essayé la Renault Fluence ZE (électrique) qui est vraiment une daube sans nom. Le volume du coffre, mangé par la batterie, est le même que sur la Zoé, 5000 € moins chère, laquelle est également mieux équipée (exemple : l'aide au stationnement, arrière uniquement, est en option) ! La Zoé sortira à l'automne 2012 et s'annonce d'ores et déjà comme un énorme succès, peut-être le modèle qui va démocratiser les voitures électriques tant elle est bien conçue.

J'encourage tout le monde, les sceptiques en particulier, à aller essayer l'engin avant d'en tirer toute conclusion. Le centre Renault Z. E. Est facilement accessible depuis Paris et l'organisation fait que vous n'êtes pas confronté à un commercial zélé qui veut absolument vous vendre quelque chose. Pas d'hésitation à avoir !
Pour réserver : <http://www.renault.fr/essai-gamme-ze/>

Liens utiles

Site officiel Renault : <http://www.renault.fr/gamme-renault/vehicules-electriques/twizy/twizy/>

Brochure Twizy : <http://www.renault.fr/media/e-brochures/att00409285/ebrochure-twizy.pdf>