

Débuter en rallye: la double proposition de Renault

Quatre coupes monotypes, sinon rien... En 2010, le championnat de Suisse des rallyes va offrir un vaste choix à ceux qui adorent se mesurer à montures comparables et qui évoquent avec une certaine nostalgie le temps de feu la Coupe Peugeot. Abarth, avec la petite Cinquecento, Citroën, avec la C2 R2, et Renault, avec deux challenges distincts, ont en effet choisi de descendre simultanément dans l'arène. Il ne reste plus qu'à croiser les doigts et à espérer qu'en l'occurrence abondance de biens ne nuira pas...



Renault TWINGO R1

La Twingo R2, elle, se range carrément dans la catégorie des authentiques voitures de course et son coût, évidence, n'est pas le même, le «kit» proposé par Renault – et non la voiture montée - l'étant au prix de 27 990 Euro (environ 42 000 de nos francs).

Présentée de manière statique au Rallye du Valais, dans sa livrée graphite, la R2 a fait ses grands débuts publics à l'occasion du dernier Rallye du Var, où Jean Ragnotti, l'inoxydable Jeannot, jouait les ouvreurs de luxe à son volant.

Un gros travail a été fait sur les trains roulants et le moteur, dont la puissance a été portée à 160 chevaux, est accouplé à une boîte séquentielle à 5 rapports. Au lendemain du Rallye du Var, un certain nombre de pilotes ont eu l'occasion



Dans ce contexte de richesse, Renault présente la particularité de mettre sur pied le challenge le plus élitiste, celui réservé aux Clio R3, et parallèlement le plus accessible, financièrement parlant. Le Twingo R2/R1 Pirelli Swiss Torphy devrait en effet permettre à de jeunes pilotes de mettre le pied à l'étrier sans avoir à faire le siège de leur banquier puisque le prix de la R1, qui reste très proche de la Twingo de série, ne dépassera pas les 30 000 francs. A ce tarif, pas question évidemment de rêver d'une boîte de vitesses à commande séquentielle, par exemple, ou d'un moteur crachant le feu – le 4 cylindres de la R1 développe malgré tout 130 chevaux pour 1600 cm3. En revanche, tous les éléments de sécurité indispensables à la pratique du rallye sont au rendez-vous.



..... Renault TWINGO R2

de faire connaissance avec la «bête» sur une route à la fois large et rapide. Grégoire Hotz, par cinq fois couronné champion de Suisse, et qui partira en 2010 à l'assaut d'un sixième sacre, figurait parmi les heureux élus.

Il est ressorti de cette R2 le sourire aux lèvres, car il a immédiatement compris qu'il s'agissait bien d'un engin réellement conçu pour la compétition. «Ce qui m'a frappé, analysait-il, c'est le côté confortable, entre guillemets, de cette R2. Ne souriez pas à cette épithète de confortable... Cela prouve que cette voiture est saine et, compte tenu de la catégorie de pilotes à laquelle elle est destinée, c'est un point vraiment positif. Comment prendre confiance en soi si la voiture elle-même manque d'équilibre? En l'occurrence, cette R2 est d'une franchise jamais prise en défaut. Les passages en courbes sont même impressionnants. Naturellement, le moteur l'est un peu moins, même s'il est bien aidé par la boîte séquentielle, qui permet de changer de rapports sans avoir ni à débrayer, ni à lever le pied de l'accélérateur. Ce manque relatif de puissance contribue un peu à «lisser» les sensations, mais, en descente, je pense qu'on pourra non seulement bien s'amuser à son volant, mais réussir

aussi de belles performances. Allez, dans certaines conditions, je pense qu'en pilotant bien, une Clio R3 Access ne devrait pas être loin devant. Le tout pour un coût d'entretien très raisonnable. Bref, un engin bien conçu pour débiter, ou pour franchir un premier pallier.»



Grégoire Hotz fait plus particulièrement allusion, en l'occurrence, aux pilotes qui ont couru ces dernières années au volant de Clio RS gr. N. A noter que les Twingo R1 et R2, au niveau de la distribution de points du championnat de Suisse, sont respectivement assimilées aux groupes N et A. En ce qui concerne le Twingo R2/R1 Pirelli Swiss Trophy lui-même, il se disputera sur quatre manches en 2010 (Chablais, Tessin, Valais et Var) et fera l'objet d'un classement confondu, mais la première R1, dans l'hypothèse logique où elle ne serait pas en tête du classement final, se

verra remettre un prix spécifique, qui n'a pas été dévoilé, mais que les promoteurs qualifient d'alléchant.

- [Lire également le dossier de presse](#)

Michel Busset, Swissrally 2009