

Nouvelle Renault Clio

Elle a tout d'une plus grande...

Son nom est indissociable lorsque l'on évoque une citadine. Lancée en 1990 et vendue à plus de 15 millions d'unités, la Clio se renouvelle une cinquième fois. Essai de la star du losange sur les routes ensoleillées du Var.

La Clio est toujours sur le podium des compactes les plus vendues en Europe. Alors que ce nouvel opus envahit les halls des concessionnaires, la génération actuelle obtient encore des ventes honorables. Si les lignes globales de cette 5e génération semblent se confondre avec la précédente, ce n'est qu'illusion... Elle est complètement nouvelle et conçue sur une plateforme commune à l'alliance Renault-Nissan. La face avant sera sûrement confondue avec la grande sœur Megane, comme les passants nous l'ont évoquée lors d'une pose photo sur le port coloré de Sanary... Signature de jour en forme de C, projecteurs full LED dès le premier niveau de finition et nervures athlétiques sur le capot renforcent le dynamisme de la nouvelle Renault. Notre modèle d'essai en finition RS Line est reconnaissable à sa lame de type F1 en bas de bouclier, à un logo RS Line chromé dynamisant l'aile avant, ainsi qu'à ses jantes de 17". Le profil conserve l'aspect coupé, apprécié de la clientèle, avec la poignée de porte arrière discrètement placée en haut de custode.

L'antenne requin apporte aussi une touche de modernité à la citadine. Les feux arrière s'élargissent et accueillent également une signature lumineuse inédite. 12 mm plus courte (4,05 m) et 11 mm plus basse (1,44 m) que Clio 4, la nouvelle Clio offre 11 teintes de carrosseries, dont 3 nouvelles : Orange Valencia, Bleu Céladon ou Brun Vison.

VIE À BORD

Gros changement dans l'habitacle, plus valorisant qu'auparavant. Les pièces moussées sont largement plus nombreuses assurant ainsi une certaine montée en gamme qualitative. Un bon point également pour les sièges, dont l'assise a été allongée de 15 mm, qui disposent d'appui-têtes plus fins en forme de virgule. Pour le confort des plus grands, assis à l'arrière, la coque des sièges avant a été creusée augmentant l'espace aux genoux. 26 litres de rangement sont décimés dans l'habitacle et le coffre, dont l'ouverture a été élargie, propose 391 litres de chargement (330 pour l'ancienne Clio). Si vous optez pour l'option audio Bose, sachez que le caisson de basse

n'impacte pas son volume. L'ergonomie au volant a été revue en orientant l'instrumentation vers le conducteur. Le Smart Cockpit propose un grand écran vertical de 9,3", le plus grand dans le catalogue du constructeur (en série sur la future version Initiale Paris, en option sur notre version d'essai (350 €) ou de 7" de série). Sous cet écran, des touches "piano" activent les sièges chauffants ou encore, une première sur Clio, un accès rapide au Multi-Sense (3 modes de conduite et 8 lumières d'ambiance). Devant le conducteur, un nouveau combiné, plus lisible également, se numérise avec un écran de 7" personnalisable. Lors de notre essai, nous avons trouvé le diamètre du nouveau volant un peu grand, mais c'est pour avoir une meilleure visibilité lors de l'introduction prochaine d'un combiné de 10" qui, lui, intégrera la navigation GPS. 10 aides à la conduite, dont la plupart dès l'entrée de gamme Life, sont au catalogue de la nouvelle Clio. Côté sécurité, la vision 360° sur l'écran central ainsi que le freinage d'urgence avec détection piétons sont deux premières chez Renault. Suivant les ver-



sions, on verra s'étoffer l'offre comme : Le régulateur adaptatif avec maintien dans la voie (nécessite la boîte automatique), La reconnaissance des panneaux avec alerte en cas de dépassement, La caméra de recul ou encore l'Easy Park Assist pour un stationnement automatique sans votre action sur le volant.

SUR LA ROUTE

En essence, le petit 3 cylindres 1 litre Sce propose deux puissances (65 et 75 ch) et permet d'accéder à l'univers Clio. Un autre 3 cylindres, nouveau et turbocompressé, propose 100 ch (remplace l'ancien 90 ch) et per-

met un usage plus polyvalent, idéal lors de notre essai urbain. Ce Tce 100 offre un couple de 160 Nm et pourra, par la suite, être marié à une transmission CVT. En haut de tableau, le 4 cylindres Tce 130 remplace le 120 ch et, sur Clio, ce 1,3 litre est accouplé à la boîte auto double embrayage EDC à 7 rapports. C'est le moteur de notre version RS Line. Couple de 240 Nm et passage rapide des rapports font de la Clio une petite bombinette. Le comportement dynamique est optimisé par des suspensions revues (+ 6 mm à l'arrière). En plus, avec les palettes au volant, et en adoptant le mode Sport du Multi-Sense, on tirera le meilleur

de ce moteur. Pour les inconditionnels du Diesel ou pour les professionnels, la nouvelle Clio peut recevoir un bloc 1,5 dCi disponible en 85 et 115 ch. Idéal sur autoroute, ce moteur a bénéficié dernièrement des dernières technologies de réduction des polluants. Enfin, l'année prochaine, la Clio recevra un système hybride. Avec un bloc 1,6 l accouplé à deux moteurs électriques et une batterie de 1,2 kWh, la Clio E-Tech promet 80 % de roulage en électrique en configuration urbaine. Nouvelle Clio à partir de 14 100 €. Modèle essayé : RS Line 130 EDC7 24 100 €.

Texte / Photos © Thierry ANDRE

