



clio

1.5 dCi Sporty 6 vitesses 5 portes - 106 cv



Face à la concurrence qui améliore sans cesse ses productions, Renault devait revoir sa copie Clio. Au grand dam de ceux qui se plaignent de la prise de kilogrammes, de centimètres et d'euros. Ceux-là toutefois verront la Campus conservée dans les catalogues. Les dix-sept centimètres de plus en longueur, sept en largeur et sept en hauteur le sont au profit des passagers à l'arrière qui découvrent une place impressionnante pour détendre leurs genoux et de tous les occupants dont les sécurités active et passive sont accrues. Les zones de déformation de la structure, la distance entre les membres des occupants à l'avant et le bouclier ont été amplifiées pour répondre aux contraintes de sécurité strictes, aujourd'hui établies comme norme.

L'alliance Renault-Nissan a développé la plateforme B utilisée par la nouvelle Clio III. Au passage, celle-ci hérite aussi des équipements de ses sœurs Mégane et Modus. C'est ainsi que la Clio III testée disposait de la carte mains libres, d'un volant réglable selon deux axes, de nouveaux appuie-tête, du régulateur-limiteur de vitesse, d'une insonorisation des bruits de moteur et de roulements, du radio-CD-MP3, des capteurs de pression des pneus, des boucliers à

mémoire de forme, de l'air-co automatique, de la peinture métallisée. Les phares additionnels de virages, rencontrés sur la Modus, complètent le tableau. Un bémol concerne les reflets des bouches d'aération dans les rétroviseurs extérieurs.

La direction assistée électriquement provient également des développements réalisés sur les autres modèles Renault. Elle surprend de prime abord en distillant une impression de très grande légèreté et d'absence de perception des revêtements. De plus, le mouvement de la roue évolue différemment avec la rotation du volant entre le début et la fin de course. Une fois la mesure prise, la sensation de la route devient subtile et les perceptions évoluent étonnamment en précision. Les créneaux se réalisent avec facilité. Le châssis, aidé par un amortissement et un ESP progressifs, repousse les limites d'adhérence à des niveaux inconnus jusqu'à présent sur des citadines. Cela, tout en apportant un



agrément certain lorsque la conduite se dynamise.

Déjà élue voiture de l'année en 1991 avec la première génération, la Clio, troisième du nom, est à nouveau choisie par un jury de cinquante-huit journalistes automobile représentant vingt-deux pays européens. C'est la sixième fois que le Losange récolte cette citation depuis 1966 : la 16, la 19, le Scénic et la Mégane II furent les autres lauréates ! De plus, elle vient de décrocher les cinq étoiles pour la sécurité des occupants au crash test de l'EuroNCAP. À côté de la Modus, la nouvelle Clio est une des rares citadines de moins de quatre mètres à pouvoir s'enorgueillir d'avoir obtenu cette consécration

Les cent six chevaux distillés par le quinze cent dCi le sont au travers de trois injections successives qui réduisent les émissions de suies tout en augmentant la puissance et le couple disponibles. Imaginons-nous parfois les évolutions qui ont

Citadine sportive

Prix du modèle testé : **18.490** euro
 Autonomie : **55** litres = **1.000** km
 Émission de CO₂ : **147** gr/km
 Couple maxi : **240** Nm à **2.000** tr/min
 Puissance maxi à : **4.000** tr/min
 Poids : **1.285** kg Cx : **0.30** SCx : **0,725**



permis de diminuer de façon importante les besoins en carburant depuis la sortie des tout premiers moteurs diesel ? Regrettons toutefois le passage brutal lors de l'ouverture du turbo. Le moteur moins poussé de quatre-vingt-cinq chevaux doit vraisemblablement être plus progressif et souple pour faciliter l'utilisation civique de la nouvelle Clio, surtout en mode citadin. Depuis les récentes évolutions des prix du mazout, la question se pose, au-delà des consommations moindres et par conséquent des rejets mesurés de CO₂ dans l'environnement, de l'intérêt pécuniaire des versions diesel. Le surcoût de fabrication nécessite une utilisation notable du véhicule pour être amorti.

Pour 575 euros, Renault propose en Belgique une extension à quatre ans à la garantie de deux ans du constructeur. Au passage, la limitation du nombre de kilomètres est abandonnée. Cela apporte à l'acheteur une tranquillité d'esprit vis-à-vis de son choix. De plus, le propriétaire qui revend sa voiture après trois années, pour découvrir, par exemple, le dernier-né proposé par le constructeur, détient un argument important pour mieux vendre : une garantie résiduelle d'un an !