Essai – Renault Clio 5 : Difficile de dire non à la nouvelle Clio

Le segment B représente toujours le cheval de bataille des constructeurs français. Surtout au marché indigène, mais en Suisse aussi les chiffres sont en leur faveur. Renault se doit de frapper fort pour défendre ses parts de marché. De la Clio 4, le style ne fait que progresser, à l'intérieur tout a changé. Le modèle arrive peu à peu sur le marché et nous avons déjà pu nous en emparer pour un essai complet.



- 3 cylindres, essence, turbo, 999 cm^3
- 100 ch à 5'000 t/min
- 160 Nm à 2'750 t/min
- Boîte de vitesses manuelle, 5 rap.
- Vitesse maxi : 187 km/h
- 0 à 100 km/h en 11.8 sec.
- Poids : 1'253 kg
- Long./larg./haut. (mm): 4'050 x 1'798 x 1'440
- Conso. mesurée : 5.19 l/100 km
- Emissions CO_2 : 107 g/km (C)
- dès CHF 14'900.-, mod. essayé : CHF 26'300.-

Texte et photos : Patrick Schneuwly

Je ne vous cache pas ma réaction lorsque fut présentée Nouvelle Clio. “Pardon ? Déjà ? Mais j’étais à la présentation de la Clio 4 phase 2 il n’y a pas si longtemps… Ah si, juillet 2016.” Mis à part que le temps passe, qu’est-ce que cette nouvelle citadine de la marque au losange va nous apprendre ?

Ne vous y trompez pas, elle change vraiment ! Le look peut sembler similaire, la nouveauté est ailleurs.



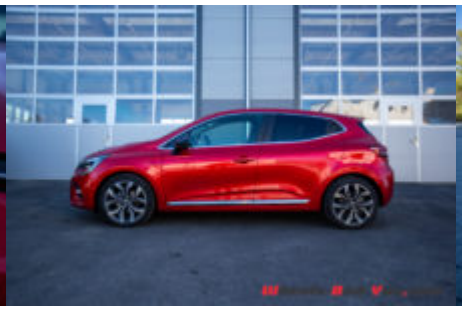
A l’extérieur

Fondamentalement, les traits de la Clio 5 sont très similaires à ceux de son ancêtre tout en étant 14 mm plus courte. Pour les distinguer, cherchez les détails de finitions bien plus qualitatives sur la nouvelle. Les phares reprennent désormais la signature lumineuse en C qu’on observe déjà depuis la sortie de la Talisman.

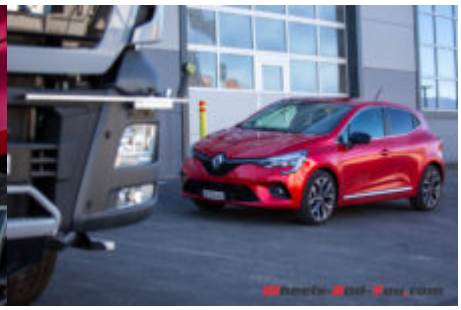
Le capot gagne en reliefs et les lignes se tirent plus en largeur. La calandre fait beaucoup penser à celle de la Mégane. Les vitres latérales ressemblent à un copier-coller, seul l’entourage change un peu avec une poignée de porte arrière plus proche de l’aile arrière que de l’arête du toit sur une Clio 4.

L’arrière est plus élégant, les ailes, moins galbées, mettent en évidence de très beaux phares et un hayon de coffre qui vient s’ajuster sur le bouclier. La hauteur du seuil de chargement en a pris un coup au passage.

Les jantes Viastella de 17” de notre voiture d’essai sont optionnelles, ce sont à mon sens celles qui lui vont le mieux. Je suis aussi sous le charme de sa robe Rouge Flamme qui ajoutera CHF 850.- à votre configuration. Cette couleur signature de Renault apporte un peu de joie dans les nuanciers qu’on trouve en général monochromes.





A l'intérieur

L'aménagement a fait un gigantesque bond en avant. On est à bord d'une citadine extrêmement bien achalandée avec un habitacle très abouti et cohérent d'un bout à l'autre de la voiture. Exit l'élément central rapporté pour faire place à une planche de bord harmonieuse.

La Clio 5 marque le remplacement du R-Link 2 par le Easylink. Avec 9.3", ce système a le plus grand écran tactile jamais installé dans une Renault. De série, l'écran se limite à 7" mais est compatible CarPlay et Android Auto sans option. Cet interface donne logiquement accès à tous les réglages de la voiture, seulement certains sont bien cachés et l'utilisation devient fastidieuse. De plus, je suis choqué par l'absence d'un bouton physique pour le volume. En cas d'envolée du niveau sonore, on cherchera le bord inférieur de l'écran pour descendre doucement le son, d'une touche d'écran après l'autre.

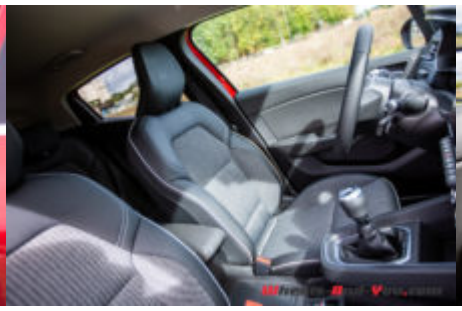
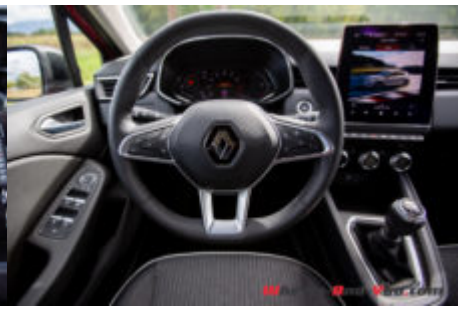
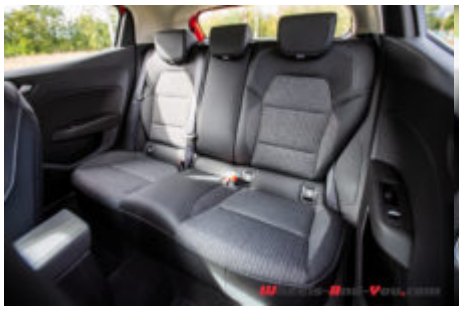
Les commandes de climatisation rotatives viennent certes d'un Duster, mais avec le cercle en alu et les informations affichées en blanc, le rendu est conforme à l'ambiance de l'habitacle. Le volant redessiné intègre davantage de bouton qu'avant, notamment le limiteur/régulateur de vitesse qui a enfin quitté le tunnel central. Bien cachée derrière le volant, la commande déportée de l'autoradio m'a demandé deux jours pour que je la trouve.

A l'époque de la Renault Espace 2 déjà, on découvrait un tachymètre numérique.

La nouvelle citadine Renault enterre à son tour le compteur analogique au profit d'un écran couleur de 7" placé au centre de deux blocs de témoins lumineux. Plus tard, un écran 10" sera proposé, qui remplacera l'intégralité de l'afficheur.

Dans notre modèle en finition Intens, la sellerie bi-ton tissus et simili-cuir est proposée de série. Avec ses surpiqûres et ses différentes textures, le résultat est très élégant. Je suis même agréablement surpris par le confort offert par les sièges de cette nouvelle Clio. Les places arrière bénéficient d'un dossier astucieusement creusé aux places avant pour offrir plus d'espace. Seulement ça ne suffit pas lorsque le conducteur fait plus de 1m80. Là, l'espace vient vraiment à manquer.

Quand on ouvre le coffre, la place semble limitée, mais le volume est factuellement plus grand de 91 litres selon la fiche technique et culmine à 391 litres. Le seuil de chargement est haut, comme déjà évoqué au-dessus, mais donne accès à un coffre profond qui accueille les courses hebdomadaires d'une famille de 4 personnes.



Sous le capot

Habituellement, les marques aiment proposer le haut de gamme aux journalistes suisses. Ici le premier modèle disponible n'est pas la version de 130 chevaux mais le milieu de gamme essence TCe100 avec, comme son nom l'indique, 100 chevaux. Ce moteur est un nouveau venu dans le groupe Renault. Ce 3 cylindres

est pourvu d'une chaîne de distribution au lieu d'une courroie, ce qui signifie baisse des coûts d'entretien.

Avec 160 Nm de couple, cette motorisation se montre volontaire dès 2'200 t/min, en dessous de ce régime on se rend compte qu'on a un petit moteur sous le capot. Pour un 0 à 100, comptez presque 12 secondes et en vitesse maximum je peux attester des 187 km/h annoncé par la marque et prouvé lors d'un passage en Allemagne.

La transmission est une boite manuelle 5 vitesses. Selon la motorisation, on peut aussi avoir une EDC 7 à double embrayage. Pour de longs trajets, ce n'est probablement pas la meilleure option car l'étagement de la boite est assez particulier et orienté péri-urbain. Impossible de rouler en 4ème à 50 km/h par exemple.





Au volant

Je commence à partager mon quotidien avec cette nouvelle Clio par un long voyage autoroutier. Le bouton du régulateur de vitesse me tombe immédiatement sous les doigts maintenant qu'il est au volant. Le régulateur de vitesse actif sera prochainement proposé, à bord du véhicule d'essai nous avons le maintien actif de la voie ou juste l'avertissement. La voiture est aussi capable de m'indiquer la distance qui la sépare de la voiture qui la précède, un bon rappel des distances de sécurité.

Au cours de ces trajets autoroutiers, ma consommation est de 4.7 l/100km, soit une excellente moyenne. Un profond travail de réduction du bruit d'air a été effectué entre l'ancienne et la nouvelle citadine Renault. A défaut de pouvoir faire une comparaison directe, je constate que voyager à bord de cette voiture est très agréable. L'insonorisation est remarquable, limitant les bruits de vent et de roulement.

Mon voyage se prolongeant forcément de nuit, j'apprécie de trouver à gauche du volant le bouton qui réduit la luminosité de l'écran du tableau de bord, cependant l'écran central garde le même éclat, ce qui devient rapidement gênant. Pour y remédier il faut parcourir les nombreux menus et assigner un nouveau réglage de luminosité à l'écran central. Celui-ci enregistre un réglage pour le mode jour et un pour le mode nuit. Ce serait plus logique de le lier à l'autre écran pour offrir le meilleur confort de conduite d'un simple bouton.

La conduite et l'ambiance à bord peuvent être paramétrées avec le système MULTI-Sense. Direction, caractère moteur, couleur d'ambiance et style de compteur varient de Eco à Sport ou bien selon les goûts de chacun. Les changements moteurs sont difficilement perceptibles, contrairement à ceux de la direction. Malheureusement, de très souple en mode confort, elle reste trop aseptisée en mode Sport.

Alors que cette souplesse est déroutante sur route, elle est un atout pour faufiler la Clio dans le trafic urbain. Ses porte-à-faux réduits et son diamètre de braquage la rendent très facile à manœuvrer. De plus, en option, le Pack Parking avec l'ensemble des détecteurs, les caméras à 360° et le stationnement automatique, propose un équipement rarement vu sur une citadine et à ce prix.





Verdict

Au cours de mon essai, je parcours de nombreux kilomètres au volant de cette

nouvelle Clio. Je peste contre sa boite 5 ou son manque de couple à bas régime pour se mettre en mouvement, ou contre la suspension assez raide au terme d'une journée de route. Je dois déplacer mon siège pour mettre mon passager à l'aise, mais voilà tout ce que je pourrais dire de non élogieux sur cette voiture.

Le rapport prix prestation est excellent. L'offre de Renault est on ne peut plus honnête dans ce segment. Toute la technologie disponible habituellement sur des berlines se retrouve dans cette citadine. C'est pourquoi je trouve difficile d'y résister, car c'est une excellente voiture, esthétiquement réussie et techniquement au point. Notre voiture d'essai avec son équipement complet est affichée à CHF 26'300.-, je m'avoue bluffé.



<u>Prix et options – Renault Clio 5 Intens TCe100</u>

Prix de base : CHF 21'400.-

Peinture "Rouge Flamme" : CHF 850.-

Jantes aluminium 17″ design Vivastella diamantées Gris : CHF 600.-

Pack Parking CHF 900.-
(Aide au parking 360° et Easy Park Assist)

Système multimédia Easy-Link : CHF 600.-
(Navigation avec écran 9.3" CarPlay & Android Auto, Système MULTI-SENSE avec ambiance lumineuse)

Pack Luxe : CHF 1'200.-
(Siège conducteur et passager réglables en hauteur, Sièges avant chauffants, Rétroviseur intérieur électrochrome, Volant chauffant, Console centrale avec accoudoir, Frein de parking électrique)

Chargeur à induction : CHF 150.-

Color Pack Shiny Black : CHF 250.-

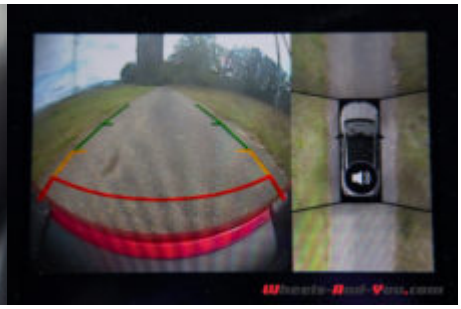
Vitres arrière surteintées : CHF 200.-

Roue de secours : CHF 150.-

<u>Prix TOTAL : CHF 26’300.-</u>

ndlr : cette voiture n’est pas disponible dans une configuration strictement identique en Suisse. Un pack “Techno Bose” est ajouté avec le pack “Parking” mais n’étais pas disponible pour ce véhicule de presse. C’est pourquoi vous voyez l’écran 9.3” et le Multi-Sense mais nous n’avons pas eu le système Bose. Ce pack entraîne un surcoût de CHF 550.- par rapport à la configuration ci-dessus.





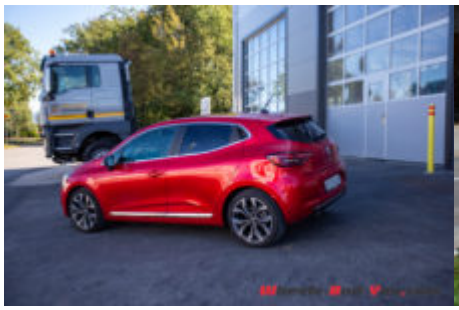



Pour partager vos impressions, rendez-vous sur notre page FaceBook.

Nos remerciements à Renault Suisse SA pour le prêt de cette Renault Clio 5 Intens TCe100.












A lire aussi

Essai – Renault Mégane R.S. Trophy : Sleep, eat, race. Repeat.

Loisirs – GP de Monaco avec Renault F1 pour le lancement de la Mégane R.S. Trophy-R

Essai – Renault ZOE R110 : La citadine 100% électrique à l'autonomie étendue

Essai – Renault Talisman Grand Tour S-Edition : En passe de devenir roi dans la talismanie

Essai – Renault Alaskan dCi 190 4×4 : Un air de déjà-vu

Essai – Renault Mégane IV R.S. EDC : Quatre roues et une ligne directrices

Premier contact – Renault Mégane 4 R.S. : Elle revient et c'est du sérieux

Loisirs – Journée Passion Renault Sport : RedBull Ring, en attendant Mégane

Essai – Renault Scenic TCe 130 : Quand chrysalide devient papillon

Premier contact – Renault Koleos : Paris Séoul dans un SUV

Premier contact – Renault Captur : Une seconde version promise au succès

Essai – Renault Twingo GT : Pas assez sport mon fils !

Essai – Renault Talisman Grandtour : L’Espace se cache dans ce break

Premier contact – Renault Nouveau Scenic : Le temps de la métamorphose

Essai – Renault Mégane GT : En attendant la RS…

Premier contact – Renault Nouvelle Clio : Mise à jour timide mais sans fausse note

Essai – Renault ZOE : Votre amie branchée écolo

Essai – Renault Kadjar dCi 130 4WD : Un nouveau-venu qui pourrait bousculer la hiérarchie

Premier contact – Renault Talisman : Le renouveau à la française

Essai – Renault Espace Initiale Paris TCe 200 EDC7 : Une nouvelle ère commence…

Essai – Renault Clio R.S. Trophy 220 EDC : Le Sport enfin de retour dans la Clio !

Premier contact – Renault Kadjar : Le petit baroudeur qui a de l’ambition…

Premier contact – Renault Espace : Le grand saut pour la 5ème génération

Essai – Renault Twingo TCe 90 : Quand la recette change !

Essai – Renault Mégane RS 275 Trophy : Mégane s’envoie en l’air ?

Essai – Renault Clio Grandtour GT 120 EDC : “Ersatz d’R.S. ?”

Essai – Renault Captur TCe 120 EDC : Le baroudeur urbain

Essai – Renault Clio R.S. 200 EDC : La bombinette devenue grande, très grande

Premier contact – Renault Captur : un Crossover jeune, dynamique et attachant !

Premier contact – Renault Zoé : Y a de l’électricité dans l’air !

Premier contact – Renault Clio R.S. 200 EDC : Mais que ReSte-t-il aux grandes ?

Essai – Renault Fluence Z.E. : Influx de vert chez Renault

Essai – Renault Twingo R.S. : C’est de la dynamite !

Nouveauté – Renault ZOE

Nouveauté – Renault Clio V

Nouveauté – Renault Twingo

Présentation – Renault Arkana

Nouveauté – Renault Mégane R.S. Trophy

Nouveauté – Renault Clio R.S. 18

Nouveauté – Renault Megane IV R.S.

Avant-première – Renault Megane RS Mk4

Présentation – Renault Captur MY2017

Présentation – Renault TreZor

Présentation – Renault Alaskan

Présentation – Renault Nouvelle Clio

Présentation – Renault Twingo GT

Présentation – Renault Clio R.S. 16

Nouveauté – Renault Grand Scenic

Nouveauté – Renault Koleos

Présentation – Renault Megane Grandtour

Présentation – Renault Nouvelle Mégane

Nouveauté – Renault Talisman Estate

Nouveauté – Renault Talisman

Présentation – Renault Sandero R.S.

Présentation – Renault Duster Oroch

Présentation – Renault Kwid

Nouveauté – Renault Kadjar

Présentation – Renault Espace

Présentation – Renault Eolab

Nouveauté – Renault Megane R.S. 275 Trophy-R

Economie – Renault et Caterham, c’est fini !

Nouveauté – Renault Megane R.S. 275 Trophy

Nouveauté – Renault Twingo

Présentation – Renault Kwid Concept

Présentation – Renault Initiale Paris

Présentation – Renault Megane

Nouveauté – Renault Clio GT TCe 120 EDC

Présentation – Renault Twin’Run

Nouveauté – Renault ZOE

Nouveauté – Renault Clio R.S. 200 EDC

Nouveauté – Renault Clio Grandtour

Nouveauté – Renault Scenic XMOD

Présentation – Renault Captur

Economie – Partenariat entre Renault et le groupe Caterham

Nouveauté – Renault Clio

Présentation – Renault Alpine A110-50

Eurocup Megane Trophy 2012 – Fabien Thuner, l’espoir suisse romand

Nouveauté – Renault Twingo R.S.

Une mauvaise nouvelle de plus pour le sport automobile suisse











