

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

Pour la marque au losange, la Clio fait figure d'exception. C'est la seule qui peut augmenter ses ventes alors qu'elle arrive à mi-vie. Qu'à cela ne tienne, la berline compacte est repassée sur la planche à dessin et a fait son marché dans les équipements des autres modèles de la gamme. Petit tour d'horizon.



- 4 cylindres, essence, turbo, 1'197 cm³
- 120 ch à 5'500 t/min
- 205 Nm à 2'000 t/min
- Boîte de vitesses manuelle, 6 rap.
- Vitesse maxi : 199 km/h
- 0 à 100 km/h en 9.0 sec.
- Poids : 1'090 kg
- Conso. mixte : 4.7 l/100km
- Emissions CO₂ : 118 g/km
- dès CHF 19'200.-

La Renault Clio 4 est arrivée sur le marché en 2012. Avec une durée de vie moyenne de 8 ans, le modèle s'offre maintenant une phase 2 appelée Nouvelle Clio. Les changements sont nombreux mais discrets, sans réelle prise de risque.

Une diversification des groupes motopropulseurs fait de la Nouvelle Clio une des voitures du segment B avec le plus large choix moteurs et boîtes. Wheels And You a pris le volant de deux nouveautés, le moteur essence 120 ch et le diesel de 110 ch, tous les deux en boîte mécanique 6 vitesses. En prime, une découverte de la Nouvelle Clio 4 RS Trophy sur circuit.



Esthétique

A sa sortie, la Clio 4 était la première voiture de production reprenant les attributs visuels préfigurés sur le concept Renault Dezir. Le style de la marque ayant un peu évolué depuis, des équipements comme les phares avant à LED en forme de C font leur apparition sur cette Clio. La face avant a été redessinée avec des ouvertures plus grandes, le bouclier arrière a changé également. Enfin, de nouvelles couleurs viennent rafraîchir le nuancier, comme le Rouge Intense, le Gris Titanium, le Blanc Nacré et le Bleu Iron.

Sur la Clio RS, une innovation Renault vue sur le prototype [R.S. 16](#) la rend identifiable au premier coup d'œil : il s'agit de l'éclairage RS Vision. Celui-ci est en forme de damier et se loge à l'emplacement occupé habituellement par les antibrouillards. Sa fonction est multiple : éclairage de l'intérieur des virages, feux de position, antibrouillard et projecteur longue portée. Cette technologie combinant plusieurs LED et déflecteurs est très versatile et laisse présager de nouveaux designs de phares à l'avenir.



A l'intérieur, les changements se concentrent sur de nouveaux matériaux comme des plastiques au grain plus flatteur et une nouvelle sellerie cuir/velours. Les panneaux de porte accueillent un accoudoir d'une nouvelle forme, gainé de cuir selon la finition, ainsi que des haut-parleurs Bose, une première dans la catégorie. Le volant a été redessiné pour abandonner la grande partie plastique de la partie inférieure. La Clio adopte encore un nouveau levier de vitesse, deux liseuses à LED au plafond, deux systèmes de navigation à choix et un catalogue de personnalisation plus fourni.



Sous le capot

La Nouvelle Clio propose donc un des choix les plus larges de combinaisons moteur/transmission du segment. La première paire retenue pour cet essai est constituée du nouveau moteur 1.5 dCi 110 ch couplé à une boîte manuelle à 6 rapports. Avec les 260 Nm disponibles dès 1'750 t/min, le moteur s'avère très souple. Même en 4ème en zone 30 km/h, la reprise est possible grâce à un nouveau type de turbo à faible inertie.

Le deuxième moteur à passer sous la loupe est le TCe 120 déjà connu, mais qui reçoit la boîte mécanique 6 vitesses au lieu de la transmission EDC, toujours disponible moyennant un surcoût. Logiquement moins coupleux, ce 4 cylindres propose tout de même 205 Nm à partir de 2'000 t/min, c'est suffisant pour une conduite souple et économique.

La mécanique de la Clio RS ne change pas, si ce n'est que le modèle Trophy et ses 20 chevaux supplémentaires ne sont plus une [édition spéciale](#) mais un modèle à part entière. La boîte EDC hérite des tous derniers réglages et la ligne d'échappement Trophy est signée par les spécialistes slovènes Akrapovic. Enfin, trois variantes de châssis font leur apparition. Sur notre territoire, le choix sera restreint au châssis Sport pour la Clio RS et au châssis Cup Trophy sur la version RS Trophy, affuté pour la piste.

C'est ce dernier que j'ai pu malmener le temps de trois tours au circuit de Haute-Saintonge. L'assiette de la voiture abaissée de 10 mm à l'avant et de 20 mm à l'arrière déplace légèrement le centre de gravité. La rigidité des amortisseurs a été augmentée mais les freins sont identiques, à l'exception des étriers peints en rouge permettant de distinguer un châssis de l'autre.



Au volant

Mon voyage commence au volant de la Clio et son nouveau moteur diesel. Dès le début, je remarque que l'insonorisation de l'habitacle est soignée. J'aime beaucoup la façon dont se comporte la boîte de vitesses, la commande se manipule du bout des doigts avec précision, permettant évoluer tranquillement dans la circulation urbaine. L'amortissement est ferme, mais le confort offert reste très correct.

Je saute d'une voiture à l'autre pour découvrir le moteur essence avec la même boîte 6 vitesses. Le couple débarque plus tard, influant sur les changements de rapports. L'étagement de la boîte semble plus cohérent, à chaque pignon correspond une gamme de vitesse propre. Les relances se font de façon plus prompte puisqu'on est plus facilement dans le bon rapport. J'augmente le rythme sur tracé sinueux, tant les freins que le châssis tiennent le coup. La direction reste précise, mais ce n'est rien comparé à ce qui m'attend avec la RS Trophy.

Ce qui va suivre est une dose thérapeutique d'adrénaline automobile. Sur un petit

circuit au relief impressionnant, je n'ai pas de temps à perdre avec une voiture un rien bridée. Je me rue sur le mode Race comme un pilote en manque : boîte la plus rapide et réagissant que sur commande du levier ou des palettes, ESC et anti-patinage désactivés. Encore arrêté en pitlane, je me délecte du son produit par la double sortie Akrapovic. Dans l'habitacle, c'est un régal.

Le tracé du circuit est varié. Le comportement est précis, légèrement sous-vireur, ce dont je profite pour prendre le premier virage sur l'élan. Plein gaz, j'enchaîne bientôt 3^{ème}, 4^{ème}, 5^{ème} dans la ligne droite avec chaque fois un sympathique retour dans l'échappement. En l'absence de différentiel mécanique, son équivalent électronique signé Renault Sport ne montre pas ses limites. Je mets à contribution le maintien latéral des sièges. Au niveau du dossier rien à dire, mais les bords de l'assise pourraient être légèrement plus hauts, à l'image des baquets Recaro de la [Mégane RS](#).

Au fil des enchainements, je constate que la Trophy et son châssis revu ne craignent pas les changements d'appui soudains. Hélas, pas le temps de chasser le chrono, il faut déjà retourner aux stands. Fin de la récréation.



Verdict

La Clio RS Trophy procure énormément de plaisir ! Le son de l'échappement vous met dans l'ambiance tandis qu'à l'extérieur on ne passe pas pour un mal élevé. J'ai rapidement apprivoisé son comportement sous-vireur. Il permet d'aller vite en gardant facilement le contrôle. Je n'ai pas été tendre en changements d'appuis, les suspensions fermes encaissent sans broncher, tout comme les freins, toujours mordants. Même si la boîte EDC est performante sur circuit, je ne bouderais pas mon plaisir avec une boîte mécanique.

Quoique timide, cette mise à jour de la Clio 4 est convaincante. L'intérieur est en progrès, seule la moitié inférieure des habillages demeure perfectible. L'adoption

des phares en C donne un nouveau regard plaisant à cette berline compacte.

Enfin, mécaniquement, avec le nouveau diesel et cette boîte manuelle qui fait son apparition sur un moteur essence, la Nouvelle Clio devient plus accessible alors que son équipement de base reste intéressant. Notez l'arrivée du Easy ParkAssist en option, maîtrisant le parcage latéral, perpendiculaire et en épi. Une particularité pour le segment B.

La Clio 4 phase 2 est disponible dès maintenant en concession. Les prix commencent à CHF 14'100.-. La TCe 120 Intens tel qu'illustrée débute à CHF 21'100.-, la dCi 110 Intens à CHF 23'300.-, sans oublier les avantageuses Swiss Edition pratiquement tout équipées. La Clio RS 200 sera vôtre dès CHF 27'900.- tandis que la version Trophy, s'affiche dès CHF 31'900.-.



Pour partager vos impressions, rendez-vous sur le forum [UltraSportives](#).

Nos remerciements à [Renault Suisse SA](#) pour l'invitation aux essais presse de cette nouvelle Renault Clio.



A lire aussi

[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 !](#)

[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](#)

