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

En parallèle à sa gamme RS, Renault propose une version sportive édulcorée de ses modèles, labellisés « GT ». Nous prenons le volant de la Clio GT, dans sa version break « Grandtour » pour un essai… au long cours.

- 4 cylindres turbo, 1’197 cm^3
- 120 CV à 4’900 t/min
- 190 Nm à 2’000 t/min
- Boîte de vitesses double-embrayage, 6 rap.
- Vitesse maxi : 199 km/h
- 0 à 100 km/h en 9.4 sec.
- Poids : 1’199 kg
- Long./larg./haut. (mm): 4’267 x 1’9450 x 1’445
- Conso. mesurée : 7.5 l./100 km
- Emissions de CO_2 : 120 g/km (C)
- dès CHF 25’600.-,
  modèle essayé: CHF 28’800.-

Texte et photos : Jérôme Marchon

Ainsi donc, aux côtés des Megane Berline, Coupé et Grandtour (break), Renault

applique à nouveau la déclinaison « GT » sur sa Clio.

Quesako « GT », alors que l'on connaît très bien le badge « R.S. » ? Deux versions sportives dans la gamme ? Sont fous chez Renault ? Well… la Régie fait plutôt le pari d'attirer les pères de famille pour qui la Clio RS s'avèrerait peu pratique – quoi que ? – ou trop nerveuse, en proposant une Clio au moteur édulcoré mais à l'esthétique aguicheuse. Faisons-en le tour du propriétaire.

A l'extérieur

D'emblée, ce magnifique « Bleu Malte » qui habille notre petit break attire l'œil. Sous le soleil de fin de journée les reflets sont magnifiques, les lignes élégantes et réussies du modèle sont mises en valeur. Ajoutons que cette version « GT » dote notre Clio Grandtour de boucliers spécifiques, caractérisé à l'avant par des LED déportés et à l'arrière par un diffuseur contrasté et une double sortie d'échappement. Les jantes de 17'' « Silverstone » font également partie du lot.

Alors que la Clio Grandtour de génération précédente ne brillait pas par son style, force est de constater que sur cette nouvelle mouture les designers ont réussi un sans-faute. Le toit panoramique en option permet à l'habitacle d'être inondé de lumière. La ligne de caisse ascendante et le pavillon plongeant vers l'arrière, surmonté d'un petit becquet, apportent une touche dynamique de bon aloi. Même constat pour les ailes très galbées à l'avant et surtout l'arrière, qui asseyent visuellement l'ensemble, répondant au passage aux courbes concaves du bas des portières.

La face avant reste commune aux Clio, sauf le bouclier, comme cité plus haut. L'énorme losange surmonte l'inscription « GT » par analogie au « R.S. » de la version délurée de la gamme, tandis que le hayon arbore le logo « Renault Sport » laissant supposer que les sorciers de Dieppe ont veillé à la gestation de cette Clio GT.

L'ensemble est clairement valorisant d'un point de vue esthétique, homogène et masque presque totalement le fait que le Grandtour est directement dérivé de la Clio berline.

A l'intérieur

Je retrouve un terrain connu, puisque l'intérieur est quasi identique à la Clio R.S. Seule différence ? Les attributs rouge/orange de la sportive (entourage du levier de vitesses, aérateurs, placages sur le volant) ont laissé place au gris argent sur la « GT ». De quoi rendre encore plus triste un intérieur qui ne brille pas, à la base, par sa gaieté.

Du point de vue qualitatif, c'est toujours le même constat. Plutôt valorisant à l'œil, très décevant au toucher. La qualité très moyenne des plastiques intérieurs mériterait incontestablement d'être revue, du moins sur les parties visibles comme les contre-portes et le haut du tableau de bord. Même la sellerie dite « cuir » semble être artificielle, sans parler de la gachette du levier de vitesses qui semble vouloir rester dans vos doigts à chaque utilisation…

Pour une auto à vocation familiale, je crains que les plastiques souffrent particulièrement vite des assauts de la marmaille. Dommage. Les contraintes budgétaires auront eu raison de la qualité et sur ce point la Clio marque le pas face à la concurrence.

A contrario, la Clio GT fait le plein d'équipements ! Climatisation, GPS avec interface « TomTom », système de communication « R-Link » que nous avons déjà découvert sur la R.S. et le Captur, tout est de série. Y compris le fameux « R-Sound Effect » qui vous permet de choisir, parmi une kyrielle de modèles du groupe Renault au sens large, le son du moteur diffusé par les hauts-parleurs qui collera le mieux à vos envies du moment… (Clio V6, Clio Cup, Alpine, R8 Gordini, Nissan GT-R, etc.). Un gadget rigolo à condition de bien régler le volume…

Côté habitabilité à bord de la Clio Grandtour, si les places avant ne souffrent d'aucune critique, à l'arrière le constat sera plus amer. La place aux jambes est chichement comptée si les passagers avant mesurent plus de 1.80 m. Même chose pour la garde au toit où le style à primé sur l'espace, malgré un gain de 15 mm comparativement à la berline. Il n'y aura aucun problème pour y loger des enfants, mais ne comptez pas embarquer avec vous des adultes sur la route des vacances.

Le coffre quant à lui est gigantesque pour la catégorie, offrant 443 litres sous la tablette (50% de plus que la berline), auxquels il convient d'ajouter l'espace sous le plancher de 85 litres. Une fois la banquette rabattue le volume total se monte à

1’380 litres. Avec en plus le siège passager avant qui se replie totalement, c’est une longueur utile de près de 2.50 m qui s’offre à vous ! De quoi apprivoiser sereinement les expéditions du samedi chez le fameux fabricant suédois de meubles en kit… Devant un tel volume utile, il aurait été judicieux de la part du constructeur de prévoir la banquette arrière coulissante afin de gagner en espace pour les passagers arrière.

Pour le reste, l’instrumentation et les équipements sont similaires aux autres Clio. Le sport est tout de même présent dans cet intérieur avec la touche « R.S. Drive » qui permet d’opter pour un mode « Sport » raccourcissant un tantinet le temps de réaction de la boîte de vitesses à double-embrayage, rendant l’accélérateur plus réactif et raffermissant un tout petit peu l’assistance de direction. Point de mode « Race » comme sur la R.S., où les assistances disparaissent au profit de vos compétences de pilote. Avec la Clio GT, vous serez un Papa pressé, certes, mais pas tête-brûlée !

Sous le capot

Autant le dire tout de suite, c’est la grosse déception sur cette Clio GT… D’une cylindrée de 1’197 cm3, la fiche technique annonce 120 CV à 4’900 t/min pour un couple de 190 Nm à 2’000 t/min. Aïe !

Du coup, avec 30 CV de plus que le petit trois cylindres « TCe 90 », et 80 CV de moins que la R.S., notre GT fait plutôt figure de « TCe 90 Plus » que « R.S. pour tous »…

Et ce n’est pas que sur le papier ! En conduite, on peine à extraire la quitessence du moulin. Qui plus est avec une boîte à double-embrayage – seule transmission disponible – souvent hésitante en mode automatique. Le mode « Sport » améliore un tant soit peu les performances, mais le ramage peine incontestablement à valoir le plumage. Le 0-100 km/h est promis en 9.4 secondes et la vitesse maximale culmine à 199 km/h.

Pour me consoler, est-ce que les valeurs de consommation seront-elles intéressantes ? Annoncée à 5.2 l./100 km, j’aurai accompli mes près de 1’600 km d’essai, dont un gros aller-retour Nyon-Zurich par autoroute, avec une moyenne de 7.5 l./100 km. Loin du compte également en comparaison des performances.

Si les sorciers de « Renault Sport » ont fait l'impasse sur le moteur, quid du châssis ? La documentation annonce un châssis revu, avec un amortissement plus ferme que sur une Clio normale. C'est ce que nous allons voir…

Au volant

Les badges « Renault Sport » justifient donc un travail de fond sur le châssis. Enfin, de fond… n'exagérons rien non plus. En clair, les suspensions avant sont plus fermes de 40%, le tarage des amortisseurs augmenté de 30% et les butées sont recalibrées par rapport à une Clio normale, conférant à notre GT un caractère plus affirmé. Oui, on le ressent. Par contre la GT fait l'impasse sur les petits raffinements de la R.S. comme les amortisseurs à butées hydrauliques. Si d'un côté la Clio GT n'est pas moins confortable, le roulis, par exemple, peine toutefois à être entièrement maîtrisé. Niveau caractère également, la GT est plus sage, moins joueuse que la R.S. ; disposant pourtant du même empattement que la berline, le break Grandtour se montre moins agile, plus prévenant, tendant même à être sous-vireur en conduite dynamique. Au final, Renault a plutôt cherché un bon compromis entre sportivité et confort, un réglage réaliste et qui convient parfaitement pour une utilisation quotidienne en famille.

En termes d'agrément, l'association du petit 1.2 litres et la boîte à double-embrayage EDC ne fait pas des étincelles. Certes souple à l'usage, le propulseur se montre faiblard en reprises et n'est pas véritablement aidé dans sa tâche par une boîte de vitesses manquant singulièrement de rapidité par rapport à la concurrence. Les modes « Sport » ou manuel n'y changeront rien.

D'une manière générale le comportement de cette Clio Grandtour GT est plutôt sérieux. Le train avant n'est jamais dépassé par la puissance délivrée. La tenue de cap demeure sécurisante et le mordant du train avant vous permettra quelques petits enchaînements de virages plaisants. L'assistance de direction reste cependant un peu trop souple à mon goût et gomme surtout énormément la remontée d'informations. Preuve par ailleurs que la Clio GT n'est point une vraie sportive, la présence de freins à tambours à l'arrière…

En définitive, cette Clio GT n'est pas dénuée de plaisir à la conduite une fois la dichotomie entre la présentation dynamique et les prestations moteur et châssis plutôt paisibles assimilée. Elle conviendra parfaitement à la petite famille,

notamment pour les déplacements en ville où le moteur et la boîte se montrent particulièrement dociles malgré quelques petits à-coups que l'on arrive diminuer, avec l'habitude, en levant le pied droit au changement de rapport. Mais je reste malgré tout sur ma faim, m'attendant à une auto au caractère plus trempé.

Verdict

Souhaitant combler un trou entre la gamme Clio conventionnelle et la gamme R.S., Renault manque à mon sens un peu le coche. Alors certes, en termes de look c'est parfait. Niveau châssis le compromis trouvé est plutôt bon et plaisant. Mais la GT n'a de loin pas un cœur de sportive sous son capot. Il aurait mieux valu lui offrir une motorisation un tantinet plus musclée, de l'ordre de 150 CV par exemple, ainsi qu'une boîte de vitesses aux rapports plus courts…

Du coup, pour la berline, entre la GT à CHF 24'950.- et la R.S. à CHF 30'900.- les CHF 5'950.- de différence valent la peine d'être investis. Pour ceux qui veulent absolument un break Grandtour aux atours sportifs, il n'y a pas d'autre choix que la GT, malheureusement.

Prix et options – Renault Clio Grandtour GT TCe 120 EDC

Prix de base : CHF 25'600.-

Crochet de fixation des bagages : CHF 100.-

Filet de retenue des bagages : CHF 100.-

Pack Luxe GT : CHF 1'500.-
(climatisation automatique, lève-vitres électriques arrière, rétroviseurs électriques, dégivrants et rabattables, aide au parking et caméra de recul)

Pack Look : CHF 1'200.-
(toit en verre, vitrage surteinté arrière)

Sièges avant chauffants : CHF 300.-

Prix TOTAL : CHF 28’800.-

Pour partager vos impressions, rendez-vous sur le forum UltraSportives.

Nos remerciements à Renault Suisse SA pour le prêt de cette Renault Clio Grandtour GT TCe 120 EDC ainsi qu’à la filiale d’Ecublens du groupe RRG Léman pour la logistique

A lire aussi

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 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

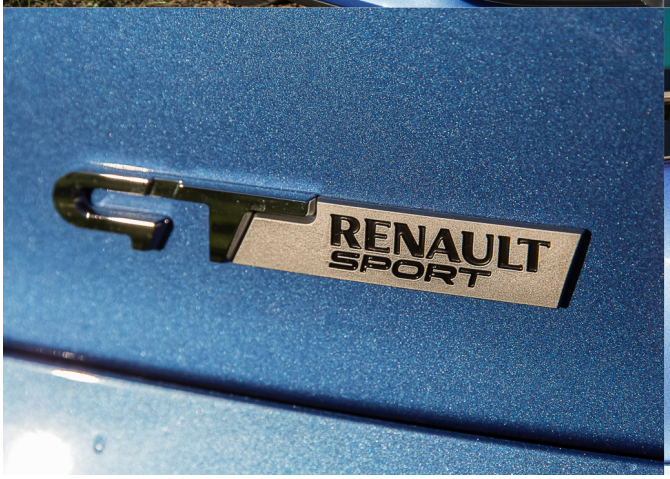
Nouveauté – Renault Clio

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


RENAULT
SPORT

RENAULT
SPORT
W.A.Y.

ZH·85636

W.A.Y.

ZH·85636
W.A.Y.

W.A.Y.

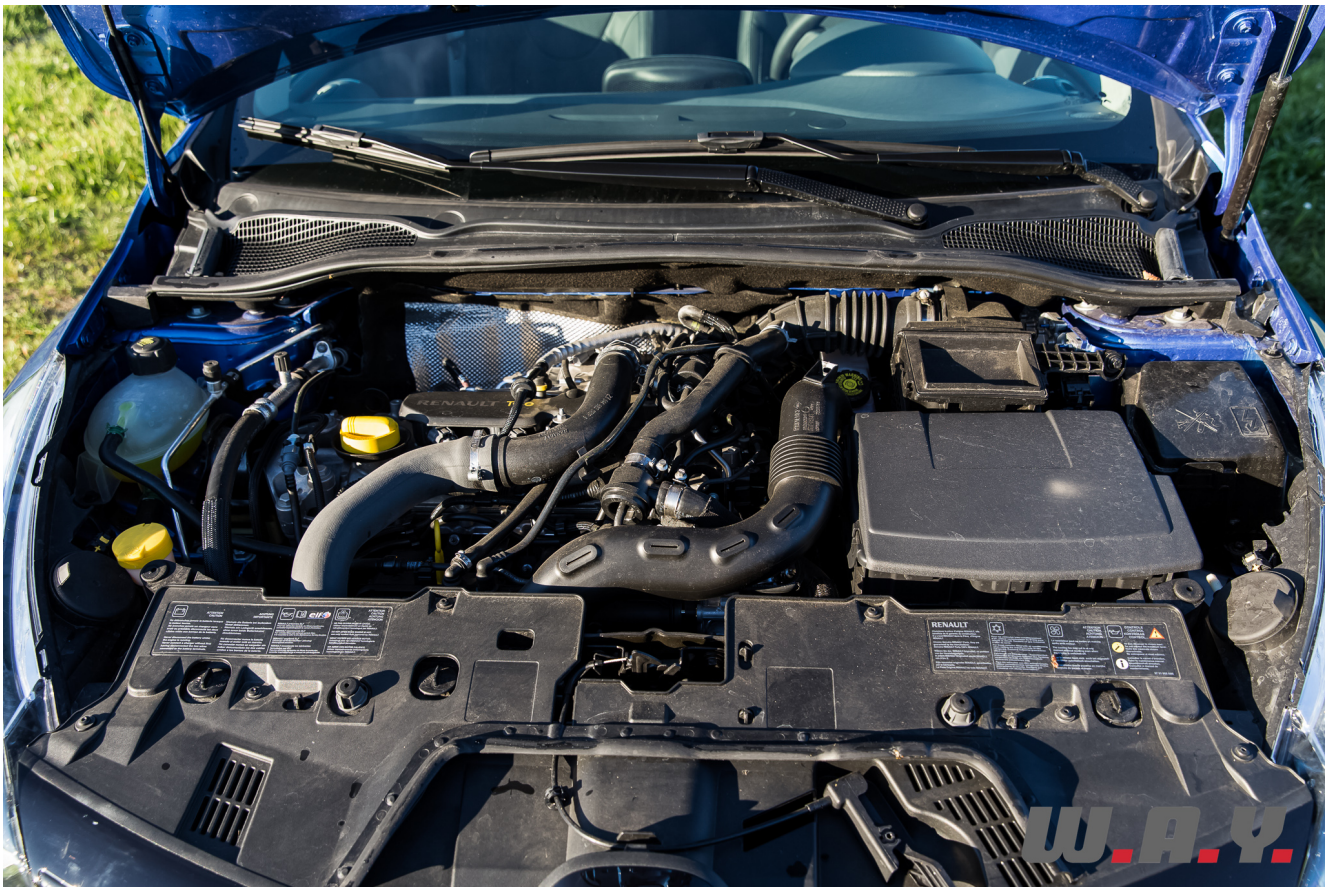
W.A.Y.

MOYENNE
STOP

Mes services
19:59
R-Link Store
Services de navigation
Réglages
R-Sound Effect RS
R-Sound Effect
Coyote Series

R-Sound Effect RS
19:59
Renault Sport Clio Cup (2012)

AUTO
AC
W.A.Y.



AUTO
START
STOP
GT
W.A.Y.

ZH 85636
W.A.Y.

W.A.Y.

CLIO
ZH·85636
W.A.Y.

W.A.Y.

W.A.Y.

SPORT
km/h
RENAULT SPORT
RENAULT SPORT
RS DRIVE
W.A.Y.

W.A.Y.

CLIO
W.A.Y.

MICHELIN
GREEN
W.A.Y.

ZH · 85636
W.A.Y.

ZH · 85636
W.A.Y.

CLIO
ZH·85636
W.A.Y.

ZH·85636
W.A.Y.

3
CLIO
ZH·85636
www.renault.ch
W.A.V.