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

Deux ans après la sortie de la Renault Clio 4 R.S. qui avait été notablement critiquée pour son manque de sportivité et sa boîte à double embrayage excessivement lente, Renault Sport se devait de proposer une Clio R.S. satisfaisant à nouveau les puristes de la marque au losange et de se remettre au niveau des concurrentes que sont les Peugeot 208 GTi, Ford Fiesta ST et j'en passe.

- 4 cylindres essence, turbo, 1'618 cm^3
- 220 CV à 6'050 t/min
- 260 Nm de 2'000 à 5'700 t/min (280 Nm avec Overboost)
- Boîte de vitesses double-embrayage EDC, 6 rap.
- Vitesse maxi : 235 km/h
- 0 à 100 km/h en 6.6 sec.
- Poids : 1'279 kg
- Long./larg./haut. (mm): 4'090 x 1'732 x 1'422
- Conso. mesurée : 9.0 l/100 km
- Emissions CO_2 : 135 g/km (E)
- dès CHF 33'200.-, mod. essayé: CHF 38'600.-

Texte : Julien Monnay / Photos : François Cuany, Julien Monnay

Présentée au Salon de Genève 2015 et disponible en concession depuis quelques semaines, la série numérotée Trophy de la Clio 4 R.S. tente de ramener dans la course la bombinette de Renault Sport. Diverses améliorations ont été apportées, tant sur la mécanique qu'au niveau du châssis, ce qui, sur le papier, devrait lui permettre d'accomplir sa mission.

Trophy est une dénomination évocatrice ayant fait son apparition il y a déjà 10 ans sur la Clio 2 RS, sous la forme d'une série limitée réservée aux anglais et à notre marché (50 exemplaires pour la Suisse), avec un allégement digne d'une voiture de course et un châssis ultraperformant.

Par la suite, le nom Trophy est accolé à la Megane RS pour des versions moins délurées, jusqu'à l'apparition l'année dernière de la Megane RS 275 Trophy qui retrouve un châssis typé course. Espérons que cette version de la nouvelle Clio est du même acabit.

Afin d'évaluer les diverses évolutions, nous emmenons notre voiture d'essai sur les petites routes du sud de la France ainsi que sur l'asphalte du circuit du Var au Luc.

A l'extérieur

La Clio 4 R.S. Trophy reste une berline 5 portes puisque Renault, par souci de rentabilité, a décidé de ne produire la Clio R.S. que dans cette version.

La sobriété de la ligne est maintenue, même si quelques éléments distinctifs permettent à la version Trophy d'être identifiable et accentuent son côté sportif. Je pense notamment à la lame avant au style semblable à celui de la Megane RS 275 Trophy, aux jantes Radical de 18 pouces remplissant bien les passages de roues, aux sigles Trophy sur les bas de caisses et remontant sur les bas des portières, ainsi qu'à la hauteur de caisse rabaissée de 20mm à l'avant et 10mm à l'arrière. Dommage que les ailes avant restent toujours aussi plates comparées à celles, magnifiquement gonflées et ajourées, de feu la Clio 3 RS.

Notre modèle d'essai inaugure une nouvelle teinte réservée à la Trophy, le Givre Nacré vernis mat (allant de pair avec le toit noir brillant). C'est en fait un blanc mat ultra-salissant et fragile, Renault déconseillant fortement de passer la voiture dans les tunnels de lavage et dans les hypromat à haute pression… C'est fort peu pratique pour une voiture de tous les jours, surtout après l'avoir amenée sur un circuit et parcouru de nombreux kilomètres d'autoroute. Les autres teintes de la Clio 4 R.S., soit le Blanc Glacier, le Noir Profond, le Rouge Flamme et le Jaune Sirius, restent disponibles.

A l'intérieur

Dans l'habitacle, peu de changement par rapport à la version R.S. normale, si ce n'est un volant en cuir embossé ainsi qu'un Pack intérieur Trophy disponible en option, proposant des sièges sport chauffants en cuir et avec appuie-têtes intégrés, des inserts look carbone sur les enjoliveurs d'aérateurs et les joncs de porte, l'embase du levier de vitesse et les inserts d'aérateur en chrome satin au lieu du rouge anodisé. Ayant été assez déçu par l'intérieur de la R.S. normale, je dois avouer que ce Pack améliore nettement le rendu visuel et l'assise des sièges, même si la position de conduite reste encore trop haute.

Hélas, force est de constater que les plastiques utilisés sont toujours d'aussi piètre qualité au toucher et que la console centrale laquée noir accueillant le totem multimédia et le R.S. Monitor fait toujours aussi cheap et n'est pas du tout intégrée au design de la planche de bord. En revanche, l'écran de 7 pouces est de bonne qualité et le GPS avec les informations trafic en temps réel est d'une efficacité rare dans un véhicule de cette gamme.

Sous le capot

Nous retrouvons sous le capot le 4 cylindres 1,6 litres turbocompressé de la Clio R.S.. Sa puissance a été augmentée de 20 CV pour atteindre 220 CV à 6'050 t/min, ceci grâce au montage du turbo de la Nissan Juke Nismo RS, de plus grosse dimension. Le couple est également revu à la hausse pour passer à 260 Nm et même 280 Nm sur les 4ème et 5ème rapports, grâce à l'overboost. Le régime maximal est maintenant à 6'800 t/min.

Alors que sur la version normale de la Clio 4 R.S., le moteur semble coupleux mais peu rageur, sur la Trophy, il est nettement plus pêchu et l'on sent bien que le diamètre du turbocompresseur a été revu à la hausse et cela sans perte de couple dans les bas régimes.

Mais la principale amélioration mécanique de cette Trophy est bien l'évolution de la boîte à double embrayage EDC (Efficient Dual Clutch) qui permet des passages de vitesse 30% plus rapide en mode Sport ou Race et une meilleure souplesse en usage mixte (ville/agglomération) sur le mode Normal. Cette boîte à double embrayage est donc toujours l'unique boîte à vitesse disponible sur les versions R.S. de la Clio 4, point de boîte manuelle à l'horizon, ce qui va décevoir une fois encore les puristes du levier central qui retrouveront chez la concurrence les boîtes traditionnelles tant appréciées ! Mais par rapport à la R.S. normale, l'utilisation de cette boîte EDC sur la Trophy, c'est le jour et la nuit. En plus du temps de passage des rapports raccourcis, le temps de réaction entre l'impulsion sur les palettes et le changement effectif du rapport a été nettement amélioré. Cette boîte à double embrayage devient enfin utilisable correctement avec des changements rapides et efficaces que ce soit sur piste, sur petite route ou au quotidien.

Contrairement à la 208 GTi 30, toujours point d'autobloquant mécanique sur la Clio, mais le différentiel électronique R.S.Diff est suffisant pour améliorer la motricité en virage. Ce dernier analyse en permanence l'écart de vitesse de rotation entre les roues avant gauche et droite et le compare avec la différence de rotation entre les roues arrière. Dès qu'un écart trop important est détecté entre les deux roues avant, le R.S.Diff agit alors par micro freinage sur la roue avant en amorce de patinage sans limitation du couple moteur. Ce système est efficace mais nettement moins sportif qu'un véritable différentiel autobloquant.

Au volant

La position de conduite n'est pas idéale car l'assise est véritablement trop haute, mais les sièges sont corrects. Une pression sur le bouton start/stop et le petit 4 cylindres turbo se réveille doucement. Une autre pression sur le bouton RS, vers le levier de frein à main, et l'aiguille des tours/minute passe de 500 à 900 avec un son nettement plus présent à l'intérieur. Petit coup de gaz, le turbo souffle et de

petits raclements traversent la ligne d'échappement.

Dès les premiers kilomètres parcourus, on se rend compte à quel point Renault a transfiguré sa Clio 4 R.S.. Ce n'est pas seulement une évolution mais une réelle transformation. Le moteur donne une bonne sensation de puissance même si, cylindrée de 1'618 cm^3 oblige, elle aura tendance à manquer une fois la voiture lancée. La boîte à vitesse EDC à double embrayage est enfin utilisable avec une réactivité lors de l'impulsion sur les palettes quasi instantanées. On est bien loin de la version normale et son temps d'attente interminable… Et lors de grosses accélérations, l'échappement pétarade lors des changements de rapports. Je regrette toutefois que le levier de vitesses de type séquentiel fasse toujours aussi camelote et ne mette pas en confiance pour son usage. Dommage, car son sens d'utilisation est conforme aux boîtes de vitesses à commande séquentielle montées sur les voitures de course, soit tirer pour monter les rapports et pousser pour rétrograder, contrairement aux fameuses boîtes DSG montées sur les sportives du groupe VAG qui continuent à fonctionner à l'envers du bons sens…

Pour ce qui est du comportement routier, Renault Sport a fait fort en travaillant sur sa Trophy pour la rendre très performante sur circuit. Notez plutôt : suspensions raffermies de presque 50%, hauteur de caisse rabaissée, nouveaux réglages du train avant atténuant fortement le sous-virage et montage de série des pneumatiques Michelin Super Sport qui, malgré leur profil standard, se comportent quasiment comme des semi-slick. De ce fait, on se retrouve au volant d'une véritable sportive, avec un train avant précis s'engageant au moindre coup de volant, mais dont le comportement routier demande une conduite soutenue.

En effet, en conduite normale sur des routes de piètres qualités, la Trophy vous rappelle que sa vocation, c'est le Sport, avec ses suspensions très très fermes vous secouant dans tous les sens. Mais une fois une route en bon état retrouvée, le châssis sait se montrer agréable avec votre dos et les longs trajets autoroutiers (1'100 km d'autoroute pour ma part) peuvent être avalés dans un confort tout à fait correct pour ce style de voiture.

Sur la piste

Renault Suisse étant ouvert pour que nous emmenions leurs sportives sur circuit

afin d'en tirer la quintessence, je me retrouve début septembre sur le Circuit du Var situé au Luc pour effectuer quelques tours de piste dans le cadre de la sortie du 65ème anniversaire de l'Ecurie La Meute.

Quatre runs de 5 tours sont effectués par votre serviteur et un run de 6 tours par un pilote rapide. La voiture est totalement de série, équipée de ses pneumatiques Michelin Super Sport, dont les gommes avant avaient déjà passablement souffert lors des essais journalistiques précédents, malgré le faible kilométrage affiché au compteur.

Le tracé ne m'étant pas inconnu, je peux, dès les premiers tours, pousser cette Clio R.S. Trophy dans ses retranchements. Après avoir été plutôt satisfait par son comportement et son moteur sur route ouverte, sur piste, je suis littéralement bluffé par cette auto. Je me retrouve au volant d'une véritable limeuse d'asphalte faite pour la piste, avec un comportement facile. Le train avant se place à l'endroit voulu et l'arrière enroule, ce qui permet de rentrer dans les courbes rapides à des vitesses vraiment élevées. Les freins sont performants et endurants, même si je me suis au préalable rendu compte qu'ils sont déjà légèrement voilés.

Le moteur est plein, ne demandant qu'à faire cracher son turbo dans l'échappement, et la boîte EDC obéit à la moindre impulsion avec une rapidité proche de la perfection. Il existe même une astuce permettant de rétrograder directement jusqu'au bon rapport en maintenant appuyée la palette de gauche jusqu'à ce qu'on remette les gaz une fois le point de corde atteint. On se retrouve alors sur le rapport idéal pour sortir du virage. Pour l'avoir testé, j'avoue que son fonctionnement est parfait, même si je préfère toujours descendre mes rapports moi-même. Hélas, la position de conduite n'est pas idéale et des sièges insuffisamment enveloppant m'obligent à me caler en appuyant fortement sur la jambe gauche et en agrippant le volant. Pas top, surtout quand une auto est aussi efficace que cette Clio. Par ailleurs, même si le R.S.Diff fonctionne correctement, il n'a pas l'efficacité d'un véritable autobloquant tel que celui équipant la Megane RS Trophy.

Le R.S. Monitor de notre modèle d'essai rend facile la sortie des chronos indicatifs et de quelques graphiques de télémétrie. L'impression ressentie au volant, au vu du nombre de voitures dépassées sur la piste, se retrouve dans les chiffres, avec un meilleur tour en 1'02″80, soit à un peu plus de 2 secondes des grosses autos sportives ou d'une ancienne Formule Ford, mais près de 2 secondes

plus vite que nombres sportives non-préparées présentes, que ce soit des compacts, berlines ou petites Lotus.

Le pilote rapide effectue ensuite un run et, bien qu'il découvre la piste ainsi que la voiture, il claque un joli 1'02″30. Les sensations ressenties au volant de cette Clio R.S. Trophy sont dignes d'une véritable sportive, la facilité de pilotage en plus, mais l'absence d'un véritable autobloquant représente une déception majeure.

Verdict

Renault Sport s'est donc réveillé. La Clio 4 R.S. était une fausse sportive typée confort. Elle s'est transformée ici en véritable sportive grâce à son nouveau turbocompresseur et, surtout, grâce à la totale métamorphose de sa boîte EDC et à son châssis rigidifié principalement réglé pour la piste.

Toutefois, pour une utilisation quotidienne, elle risque d'en surprendre plus d'un. Il faut avouer que sur des routes en mauvais état et en conduite urbaine, elle n'est vraiment pas dans son élément, les passagers se faisant secouer plus que de raison, un peu comme au temps de la première Clio Trophy d'il y a 10 ans. Mais sur la piste, elle devient un jouet efficace et amusant.

Cependant, et selon moi, cette Trophy pourrait être encore plus réussie avec un véritable autobloquant mécanique et, surtout, une boîte de vitesses manuelle traditionnelle, deux éléments attendus par la majorité des potentiels acheteurs de ce type de voitures et désirant poser les roues de leur auto sur un circuit

Niveau tarif, la série numérotée R.S. Trophy (n°18 sur notre modèle d'essai) est facturé CHF 2'300.- de plus que la version RS normale, ce qui est une véritable bonne affaire, étant donné le niveau de sportivité atteint. Et si l'on compare son prix à celui d'une Clio R.S. comprenant le Pack CUP, la différence n'est plus que de CHF 1'100.-. Pour moi, il n'y a donc pas photo, le passionné de sportive en a pour son argent s'il craque pour une Trophy de la gamme Clio, même si l'addition sur notre modèle d'essai reste salée pour ce type de voiture, avec un prix de CHF 38'600.- (principalement dû à la peinture spéciale et à l'intérieur cuir carbone). Mais voilà, la Clio étant une berline 5 portes, elle permet au père de famille (d'une toute petite famille) de concilier sportivité et accessibilité.

Prix et options – Renault Clio R.S. Trophy 220 EDC

Prix de base : CHF 33’200.-

Peinture Blanc Givré Nacré Mat : CHF 2’000.-

Pack Lux : CHF 0.-
(clim rég., lève-vitres ar él., rétros ext. él. dégivrants rabattables, capteurs pluie)

Pack Renault R-Link : CHF 750.-
(son 3D by Arkamys, dispositif de customisation du bruit moteur)

Sièges avant chauffants : CHF 350.-

Sellerie cuir Carbone foncé et surpiqures rouges : CHF 2’000.-

R.S Monitor : CHF 300.-

Prix TOTAL : CHF 38’600.-

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

Nos remerciements à Renault Suisse SA pour le prêt de cette Renault Clio R.S. Trophy 220 EDC, ainsi qu’à la filiale de Plan-les-Ouates du groupe RRG Léman pour la logistique.

Merci également au Circuit du Var au Luc pour les tours de piste réalisés à l’occasion de la sortie du 65ème anniversaire de l’Ecurie La Meute.

A lire aussi

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 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

ZH·283939
Wheels-And-You.com

CLIO
ZH·283939
Wheels-And-You.com

TROPHY
CLIO
RENAULT SPORT
TROPHY
Wheels-And-You.com

Wheels-And-You.com

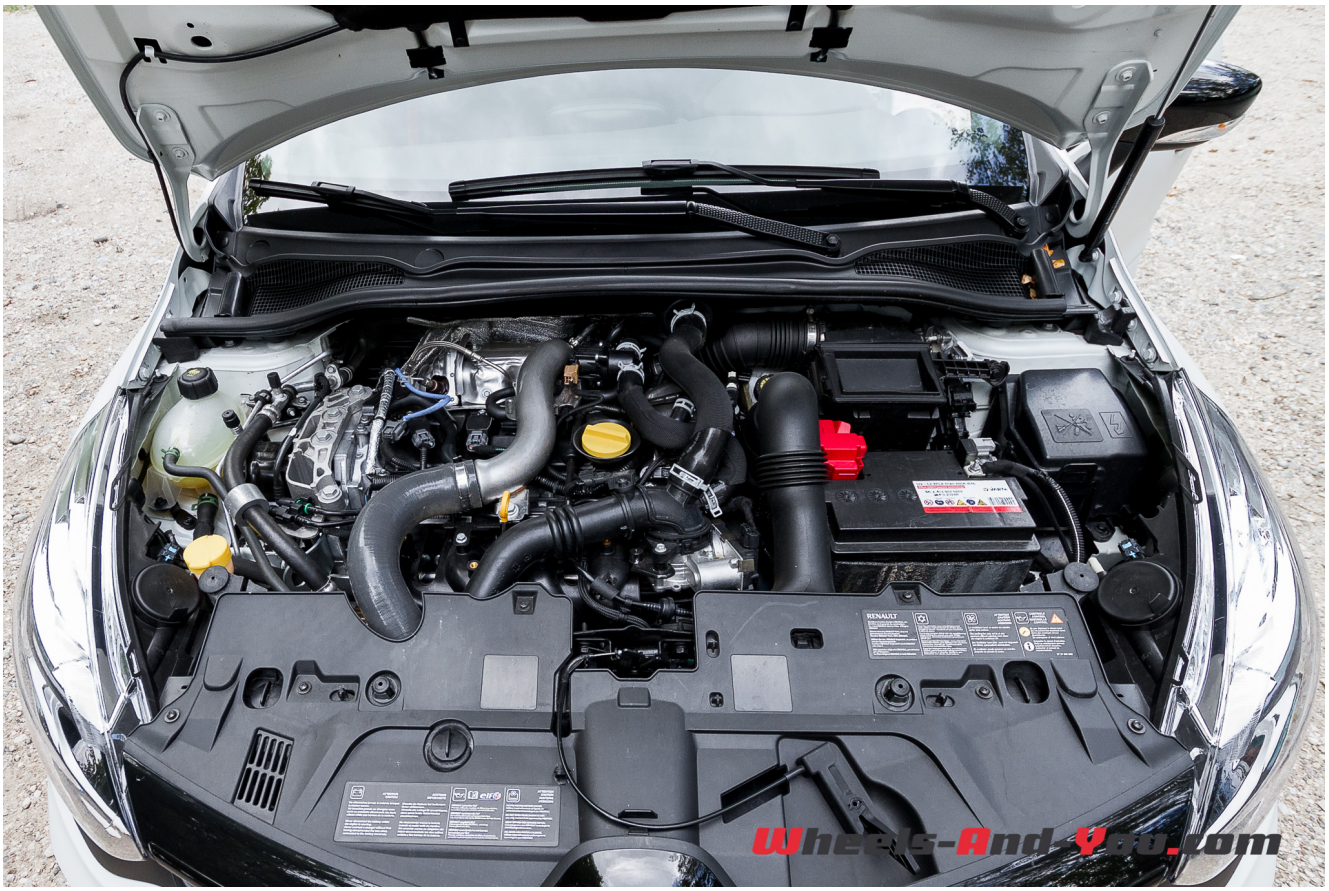
TROPHY
TROPHY
Wheels-And-You.com

Wheels-And-You.com

AUTONOMIE
210 KM
SPORT
km/h
RENAULT SPORT

SPORT
km/h

Wheels-And-You.com


RENAULT
Wheels-And-You.com

Wheels-And-You.com

Radio FM 2
19°C
14:26
AF
107.00
90 93 96 99 102 105
BLOOD - Pop
Preset
Liste
Fréquence
Manomètres 2
19°C
14:23
mBar
Pression turbo
53
°C
T° Admission
Carte
19°C
14:22
Aucun parcours planifié
3D
A1A/1 Voie Centrale
ONE FM - Pop
Boîte double e...
19°C
14:25
T° Embrayages
°C
T° Huile Boîte
°C
Rapport engagé
P
Rapport présélectionné
Vue simple
Wheels-And-You.com

ZH·283 939
Wheels-And-You.com

Wheels-And-You.com

CLIO
ZH 283939
Wheels-And-You.com

CIRCUIT DU VAR
ZH 283939
Wheels-And-You.com

Wheels-And-You.com

ZH·283 939
Wheels-And-You.com

ZH·283 939
Wheels-And-You.com

TROPHY
ZH·283 939
Wheels-And-You.com

ZH·283939
Wheels-And-You.com

CLIO
ZH·283939
www.renault.ch
Wheels-And-You.com

Radio FM 2
19°C
14:29
AF
107.00
ONE FM - Pop
Preset
Liste
Fréquence
AUTO
START STOP
Wheels-And-You.com

Wheels-And-You.com

TROPHY
Wheels-And-You.com

ZH 283939

Wheels-And-You.com

Wheels-And-You.com

CLIO
ZH·283939
www.renault.ch
Wheels-And-You.com

ZH 283 939
Wheels-And-You.com

Wheels-And-You.com

CLIO
ZH·283939
Wheels-And-You.com

ZH·283939
Wheels-And-You.com

Wheels-And-You.com

ZH 283 939
Wheels-And-You.com

CLIO
ZH·283939
www.renault.ch
Wheels-And-You.com

TROPHY
ZH·283939
www.renault.ch