

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

La quatrième génération de la Clio propose depuis le printemps son modèle sportif, la version Renault Sport, dénommée Renault Clio R.S. 200 EDC. Un nom à rallonge pour une auto qui a grandi par rapport à ses devancières Clio 16s, Williams, Sport phase 1, Sport phase 2 et Sport Phase 3. Essai.



- 4 cylindres turbo, 1'618 cm³
- 200 CV à 6'000 t/min
- 240 Nm à 1'750 t/min
- Boîte de vitesses double-embayage, 6 rap.
- Vitesse maxi : 230 km/h
- 0 à 100 km/h en 6.7 sec.
- Poids : 1'279 kg
- Long./larg./haut. (mm): 4'090 x 1'732 x 1'432
- Conso. mesurée : 9.1 l./100 km
- Emissions de CO₂ : 144 g/km (E)
- dès CHF 30'900.-, modèle essayé: CHF 35'700.-

Texte : Julien Monnay / Photos : Steve Waelti

Et le changement s'annonce radical : la nouvelle Clio étant uniquement proposée en berline compacte cinq portes, avec moteur turbocompressé et boîte à vitesses à double embrayage EDC. Alors le slogan de Renault "Plaisir et performance au quotidien" va-t-il se vérifier au volant de cette nouvelle "petite" sportive tant attendue ? Ce changement de cap radical par rapport aux anciens modèles va-t-il satisfaire le plaisir de pilotage des aficionados des modèles RS, GTi et autres ?

Nous en avons déjà eu un avant-goût lors de sa prise en main sur les routes espagnoles au printemps, mais rien ne vaut quelques jours et de nombreux kilomètres parcourus à son volant pour se faire une idée définitive.

A l'extérieur

Le design de cette nouvelle Clio est radicalement différent de ce que cette citadine sportive nous avait habitué depuis le début des années 90. Pour la première fois, le modèle Renault Sport est disponible en berline 5 places et uniquement dans cette version. Les courbes sont particulièrement attractives et plusieurs touches Renault Sport Technologies sont visibles à l'extérieur de cette auto rappelant la compétition.

Cette cinq portes se distingue par la proue typique Renault avec son logo proéminent mais avec des touches spécifiques à la R.S. : soit des boucliers sportifs et bavolets inspirés de la Formule 1 ainsi que des ouïes d'aération largement dimensionnées. Le sigle R.S. rejoint la calandre en prenant place sous le logo. Intégrées dans la partie basse du bouclier, les diodes d'éclairage de jour (DRL) jouant le rôle de feux de position, dessinent la signature visuelle.

Cette carrosserie cinq portes adopte un look de coupé lors de la vue de profil grâce à l'intégration de la poignée de porte arrière dans la partie supérieure de la surface vitrée et ses lignes tendues. Le bas de caisse plastique stylisé et remontant sur les bas des portières accentue lui le côté dynamique de son design.

Concernant la partie arrière, un diffuseur arrière de grande dimension a pris place ainsi qu'un becquet. A savoir que ces deux éléments ont été pensés conjointement pour une efficacité aérodynamique optimale. Eh oui, Renault Sport Technologies ne peut pas s'empêcher d'apporter des touches F1 dans ses produits et ce n'est pas pour nous déplaire. Les sorties d'échappement sont totalement

intégrées dans le diffuseur et sont mises en valeur par un contour rectangulaire très visible.

Ce modèle RS que nous avons à l'essai étant équipé de l'option "Pack Cup", elle bénéficie de jantes noires en dimensions généreuses de 18 pouces (17 de série) et du coloris réservé exclusivement aux modèles R.S., le fameux "Jaune Sirius" aussi radieux que son prix CHF 2'000.- soit près de 7% de la valeur de la voiture... Quatre autres coloris sont également disponibles, le Blanc Glacier, Rouge Flamme, Noir Profond et Gris Platine.

A l'intérieur

En ouvrant la porte de notre "petite" Française, on remarque qu'également de ce côté-là, Renault a changé radicalement de cap par rapport aux précédentes générations. L'équipement de série est riche et diverses touches chromées ou rouges sont apportées à cet intérieur noir et un grand écran installé au centre du tableau de bord nous annonce la présence d'un équipement multimédia avec système de navigation intégré.

Les ceintures de sécurité et les aiguilles du combiné d'instrumentation déclinent cette couleur rouge de façon très visible. Nous retrouvons un rouge un peu plus terne sur le volant sport (surpiquûres et point zéro) ainsi que sur le levier de vitesses, les entourages de bouches d'aération et les joncs de portes. Malheureusement, ce rouge fait vraiment cheap et non chic comme Renault souhaite nous vendre son intérieur. Les panneaux de portes sont de piètre qualité, et, au toucher, nettement moins flatteurs que les modèles précédents. Tous les plastiques et accessoires sont de très bas de gamme et certainement en rapport à l'investissement économique réduit afin de limiter le coût de construction et maintenir un prix de vente raisonnable. Dommage, Renault a voulu trop en faire et la qualité en a pâtit méchamment.

Heureusement le style des compteurs, une signature propre aux Renault, donne une touche sympathique à cet intérieur avec le compte-tours sur la gauche et la jauge à essence sur la droite entourant une partie centrale horizontale indiquant la vitesse en chiffres digitaux et un ordinateur de bord.

Les sièges baquets, habituel point fort des véhicules Renault Sport, sont ici moins

typés Racing mais restent de bonne facture avec des renforts latéraux assurant le confort et le maintien irréprochable attendu d'une Clio R.S. et sont également disponible en cuir. Les places arrières peuvent accueillir trois personnes correctement installées avec suffisamment d'espace entre le toit et la tête et pour les jambes. Le coffre d'une contenance de 300 litres (portée à 1'146 litres une fois les dossiers des sièges rabattus) se situe dans la moyenne pour cette catégorie de voiture.

La console centrale laquée noir accueille le totem multimédia cerclé de chrome qui donnent vraiment une impression bon marché... La partie supérieure intègre un écran couleur tactile de 7 pouces qualité intégrant le système de navigation Media-Nav et le système Audio/Multimedia avec port USB, Bluetooth, etc. Les menus sont intuitifs et rendent son utilisation aisée.

Il est possible, en option pour CHF 900.-, d'équiper la nouvelle Clio R.S. du système R-Link (système de navigation Carminat TomTom avec guidage dynamique ainsi que le dispositif de customisation du bruit moteur) et du système R.S.Monitor 2.0 affichant dans des écrans personnalisés une télémétrie embarquée très complète renseignant diverses valeurs instantanées (couple, puissance, températures, pression de turbo, ouverture de papillon, pression freinage, etc.) et différents diagrammes mesurant les accélérations longitudinales et latérales en G. Pour les pilotes désirant amener leur Clio R.S. EDC 200 sur circuit, ce R.S.Monitor 2.0 propose également un système de chronométrage et tous les éléments de télémétries embarquées pour améliorer son pilotage. A noter que toutes ces données sont enregistrables sur une simple clé USB. Malheureusement notre voiture d'essai n'était pas équipée de ce petit bijou de technologie.

Les bouches d'aération intégrées au centre de ce totem sont toutes petites avec des réglages de commandes plutôt durs. Le bas de la console regroupe les commandes de la climatisation avec un look tout en rondeur et facile d'utilisation.

Sous le capot

Pour animer sa nouvelle Clio R.S., Renault installe pour la première fois un 4 cylindres 1,6 litres turbocompressé de 200 chevaux. Le turbo de dimension réduite est capable de réagir immédiatement, sans temps d'attente, et l'ensemble

développe une puissance de 200 CV avec un couple maximum de 240 Nm déjà disponible dès 1'750 tours/min alors que la version 2 litres atmosphérique développait également 200 CV mais avec un couple de seulement 215 Nm. A noter que le couple maximum est bloqué à 240 Nm de 1'750 tours/min à 6'000 tours/min, ce qui rend ce moteur vif mais avec un sentiment qu'il pourrait en avoir plus.

Je ne vous cache pas qu'à la vue des courbes de couple et de puissance, je me doute bien que Renault a volontairement limité le tempérament de son moteur. La raison ? En voici une toute trouvée : sécuriser leur nouvelle boîte à double embrayage à 6 vitesses...

La puissance transmise aux roues avant s'effectue donc au travers d'une boîte à double embrayage EDC, pour "Efficient Dual Clutch". Cette boîte a spécialement été adaptée pour cette sportive et peut être utilisée en différents modes : automatique ou manuelle. Le changement de rapports peut être effectué par le biais des palettes, de grande dimension et qui restent fixe derrière le volant, soit par le levier de vitesses traditionnel avec un fonctionnement de type séquentiel.

Le conducteur a à sa disposition trois modes de conduite en pressant sur le bouton "R.S.Drive" situé sur la console entre les sièges (Normal, Sport, Race), qui modifie à la fois la cartographie du moteur (réponse à la pédale et sonorité) et la boîte de vitesses (lois de passage, temps de passage) ainsi que le comportement de l'ASR et le feeling de la direction assistée.

Avec ce nouveau 1,6 litre turbocompressé de 200 chevaux, Renault adopte donc le concept de la réduction de cylindrée. Bien qu'il soit aussi puissant que le 2 litres atmosphérique de la génération précédente, ce quatre cylindres 1.6 litre consomme 23% de carburant en moins, pour des émissions de CO2 réduites de 24%. En moyenne, ce moteur turbocompressé n'a besoin que de 6,3 litres d'essence aux 100 kilomètres selon le constructeur français. A la fin de mon essai effectué à un rythme soutenu sur les petites routes et en ville ainsi que sur autoroute, j'ai juste dépassé les 9 litres de consommation moyenne, chiffre nettement plus conforme à la réalité et qui reste toutefois raisonnable selon moi pour l'utilisation que j'en ai faite.

En matière de sécurité active, cette sportive n'échappe pas à la règle : elle est bardée de série d'électronique tels que l'ABS avec répartiteur électronique de la

force de freinage EBV, antipatinage ASR, contrôle du sous-virage CSP. L'ESP (appelé ESC par Renault), lui, peut être désactivé lorsque l'on choisit le mode de conduite "Race". Nouveauté sur la R.S., l'ajout en série du différentiel électronique R.S.Diff améliorant considérablement la motricité en virage, en analysant en permanence l'écart de vitesse de rotation entre les roues avant gauche et droite et le comparant avec l'écart de rotation entre les roues arrières. Dès qu'un écart de vitesse de rotation 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 qui ne perturbe en aucun cas le conducteur et permet de sortir des virages comme une balle.

Au volant

La position de conduite idéale ne fut pas trouvée facilement car l'assise est véritablement trop haute mais il faut reconnaître que le conducteur est suffisamment bien tenu et assis confortablement dans les sièges aux appui-tête badgés R.S. . Les commandes tombent bien sous la main, que ce soit le volant, les palettes solidaires de la colonne de direction ou le levier de vitesses.

J'appuie sur le bouton Start/Stop situé en bas de la console centrale, et le moteur s'ébroue. En mode "Normal", le son est très feutré et le petit moteur turbo déborde de couple. La boîte à double embrayage mise en position automatique réagit, quant à elle, avec une vitesse digne d'une bonne vieille boîte automatique, tout le contraire des fameuses boîte à double embrayage DSG montées sur les voitures du groupe VAG (voir le récent essai de la Seat Ibiza Cupra). Quelle déception, cette boîte à double embrayage que Renault nous propose-là. Dans ce mode d'utilisation "Normal" et position automatique, les à-coups sont très nombreux et même en circulation urbaine constellée de bouchons, la boîte ne sait jamais comment elle doit réagir.

En mode "Sport" et "Race", le moteur est plus bruyant et répond mieux à la sollicitation de la pédale de gaz et la boîte à vitesses s'en tire en peu mieux avec des changements plus rapides et des à-coups limités. Une fois la boîte à vitesses positionnée sur le mode manuel, soit en utilisant les palettes ou le levier de vitesse de type séquentiel, les changements de rapports se font de façon plus ferme et plus rapide même si il y a un temps d'attente très important entre le

moment de l'impulsion sur la palette et le moment effectif du changement de rapport. Grosse déception et gros handicap de plaisir dans l'utilisation de cette voiture qui est la sportive de la gamme. Heureusement le moteur est véritablement impressionnant avec une puissance très généreuse.

Le système « Launch Control » qui permet de gérer entièrement les départs-arrêtés façon course est également installé de série. Je dois reconnaître qu'il est très efficace, mais quid de la durée de vie de la boîte de vitesses et des cardans ? Son mode opératoire est très simple : pied gauche sur le frein et un appui long simultané sur les deux palettes derrière le volant activent le dispositif, avec un voyant clignotant au tableau de bord indiquant en orange « launch control on ». Ensuite, tout en laissant le pied gauche sur la pédale de frein, il faut enfoncer au plancher la pédale d'accélérateur. Le régime moteur monte jusqu'à 2'500 t/min en se maintenant à ce régime en pétaradant. Au lâcher de frein, cette Clio décolle comme une balle avec un minimum de patinage, le but étant de fournir le meilleur départ possible. Impressionnant d'efficacité mais à consommer avec modération pour préserver la durée de vie de la mécanique...

Le comportement routier de cette Clio est à la fois agile et maîtrisé. Ces suspensions procurent un confort largement au dessus de ce que l'on attend d'une auto sportive et ce, en grande partie, grâce à un nouveau principe d'amortisseurs développé par Renault Sport depuis une quinzaine d'années en rallye, soit le montage de butées de compression hydrauliques qui revient schématiquement à incorporer un amortisseur secondaire à l'amortisseur de suspension principal. Cette solution apporte d'excellents résultats en termes de progressivité, de confort et de performance.

A noter que malgré le fait que notre exemplaire à l'essai était équipé de l'option "Pack CUP" proposant un châssis spécifique privilégiant le pilotage et la performance pure avec une garde au sol abaissée de 3 mm et un gain de 15% en rigidité et des roues de 18 pouces, le confort général de l'auto n'est en rien péjoré. A relever la qualité du freinage, généreusement dimensionné (320 mm à l'avant et 260 mm à l'arrière), qui se montre suffisamment puissant et durand même dans les descentes de cols quelques peu appuyées et qui nous permet de se faire plaisir sans trop s'en soucier.

Verdict

Alors qu'en est-il du slogan de Renault "Plaisir et performance au quotidien" après ces quelques jours passés à son volant ? Selon moi, Renault est malheureusement passé à côté de son sujet et cette nouvelle mouture n'arrivera pas à nous faire oublier les anciens modèles sportifs de Clio ayant marqués l'histoire sportive de la marque au Losange.

Côté look, il faut avouer que le dessin est très réussi et l'idée de proposer une berline 5 places chez les petites sportives, géniale. Ainsi dotée, cette voiture amène une polyvalence et un équipement de série que les autres petites sportives de la catégorie n'ont pas. Le moteur quant à lui a subi une bonne cure de vitamines et demande qu'une chose, faire tourner son turbo le plus vite possible et avaler des kilomètres à toute allure et si des virages se mettent sur sa route, c'est avec plaisir que le châssis en version "Pack Cup" se chargera de les maîtriser. Attention toutefois au poids de l'auto qui a fortement augmenté en quelques années (1'279 kg selon Renault alors que les fameuses version Ragnotti et Trophy étaient juste en-dessus de la tonne il y a moins de 10 ans...). Ce poids a tendance à provoquer une perte du train arrière assez sèche lors de gros appuis en conduite très soutenue. J'ai personnellement pu m'en rendre compte au volant d'un modèle similaire lors de quelques tours effectués sur circuit.

Mais alors avec tous ces points positifs, pourquoi donc Renault serait passé à côté de son sujet avec ce modèle ? Tout simplement à cause de cette "fameuse" boîte à double embrayage, qui gâche une bonne part du plaisir de conduite. En ville, je ne suis jamais sur le bon rapport, la boîte change de rapport jamais au bon moment et connaît de nombreux à-coups très désagréables. En conduite sportive, que ce soit sur les positions "Sport" ou "Race", la boîte s'en sort déjà mieux mais le temps d'attente entre l'impulsion faite sur la palette ou le levier et le changement effectif de rapport paraît être interminable, peinant à tenir la comparaison avec la concurrence. Sur circuit, on arrive plus facilement à s'habituer à ce temps de réaction et on pilote en conséquence mais sur les petites routes, c'est véritablement un frein au plaisir.

Niveau prix, Renault a produit un bel effort tarifaire en proposant son modèle sportif déjà bien équipé de série pour CHF 30'900.-. A cela vous rajouter le Pack Cup avec les jantes 18 pouces pour CHF 1'200.- et entre CHF 600.- et CHF 750.- si vous souhaitez un autre coloris que le Blanc Glacier qui est gratuit et vous vous

retrouvez avec une voiture sportive 5 portes bien équipée pour moins de CHF 33'000.- mais avec une qualité de fabrication médiocre en adéquation avec le prix et une boîte à double embrayage castratrice...

Espérons que Renault revienne sur le sujet et ose proposer une version à boîte manuelle et un moteur un peu plus libre, car le châssis est bien né, le moteur puissant, il ne manque pas grand-chose !

Prix et options - Renault Clio R.S. 200 EDC

Prix de base : CHF 30'900.-

Peinture Jaune Sirius : CHF 2'000.-

Pack Luxe : CHF 1'100.-

(Climatisation régulée avec filtre à pollen, lève-vitres électriques arrière, rétroviseurs extérieurs électriques, dégivrants, rabattables électriquement avec sonde température (asphérique conducteur))

Pack Cup : CHF 1'200.-

(Châssis cup, ressorts à tarage modifié, étriers de freins rouges)

Aide au parking arrière : CHF 500.-

Prix TOTAL : CHF 35'700.-

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. 200 EDC ainsi qu'à la filiale d'Ecublens du groupe RRG Léman pour la logistique.

Un grand merci également aux propriétaires des Megane R.S. et de la Clio RS pour leurs participations aux différentes séances photo, ainsi qu'au garage Pouponnot pour l'essai de la Clio R.S. lors de la sortie de l'Ecurie La Meute au circuit du Grand-Sambuc.

A lire aussi

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





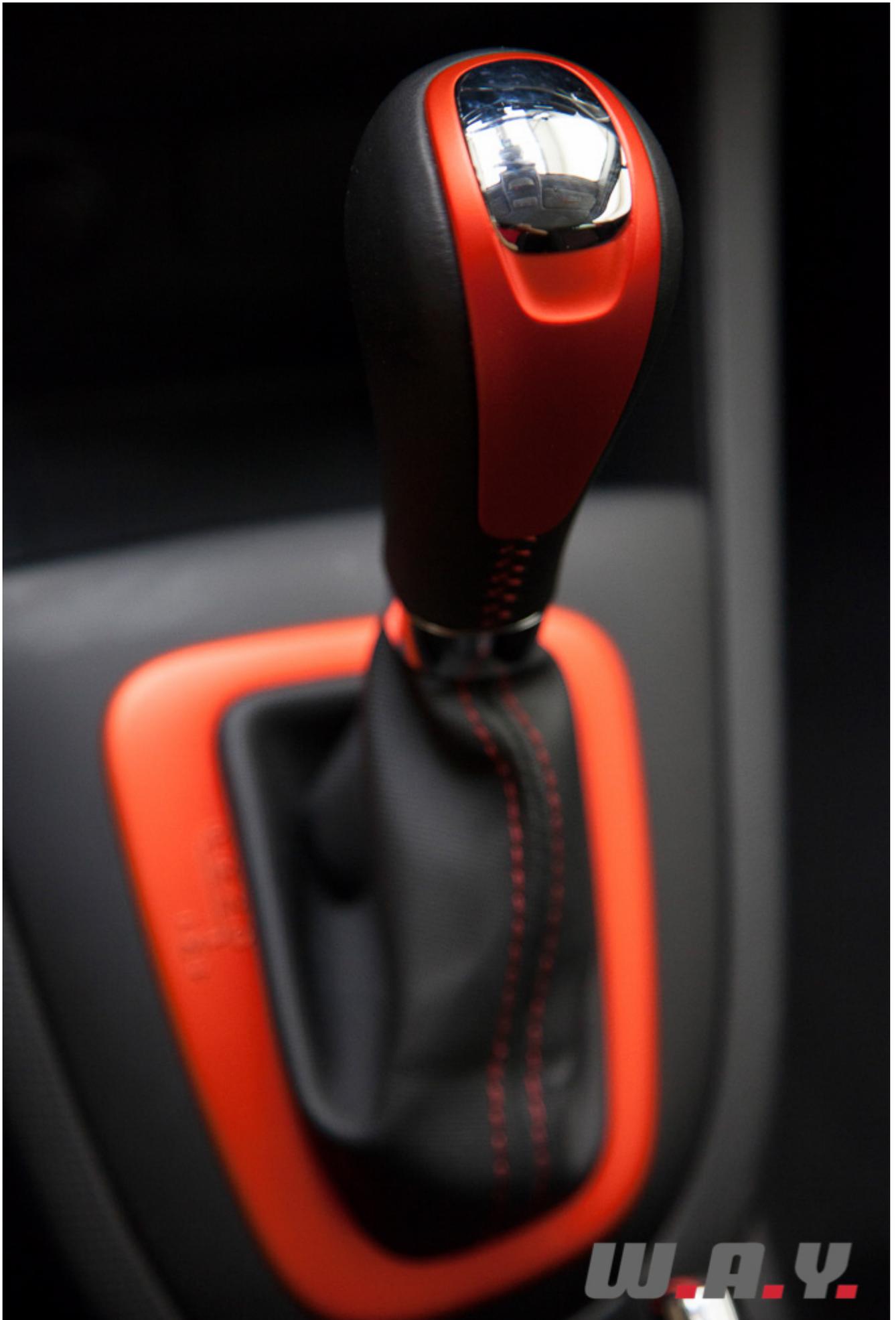




W.A.Y.







W.A.Y.















W.A.Y.





W.A.V.







W.A.Y.



