

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

*Icône incontestée des petites sportives, la Renault Clio R.S. nous revient dans une quatrième mouture qui se dote d'un moteur turbo et une boîte à double embrayage, au risque de choquer les aficionados de la lignée "Renault Sport".
Premières impressions.*



- 4 cylindres turbo, 1'618 cm³
- 200 CV à 6'000 t/min
- 240 Nm à 1'750 t/min
- Boîte de vitesses à double embrayage, 6 rap.
- Vitesse maxi : 230 km/h
- 0 à 100 km/h en 6.7 sec.
- Poids : 1'279 kg
- Conso. mixte : 6.3 l./100 km
- Emissions de CO₂ : 144 g/km
- dès CHF 30'900.-

Texte et photos : Jérôme Marchon

La Renault Clio est devenue au fil des années l'ultime représentante d'une espèce d'automobiles quasi en voie de disparition : les bombinettes sportives. Les héritières de la Peugeot 205 GTI n'ont, pour l'heure, pas réussi à faire oublier leur aïeule. Du côté allemand, la Golf GTI s'est embourgeoisée et a pris, au fil des ans et des générations, autant d'embonpoint que ses fans de la première heure. Quelques autres marques ont tenté une incursion dans le segment, mais sans réellement convaincre. Reste donc la petite de la « Régie » qui, depuis 1991, a toujours su s'adresser avec succès à une frange de passionnés, au moyen d'appellations évocatrices comme « 16V », « Williams », « V6 » ou « R.S. », qui trahissent des performances sans commune mesure avec le reste de la gamme dont elles sont issues.

Basée donc sur la Renault Clio de quatrième génération, la nouvelle « R.S. » voit son nom s'allonger pour désormais s'appeler « Clio R.S. 200 EDC » ; « 200 » pour 200 CV, sa puissance, et « EDC » pour « Efficient Dual Clutch » ou dit plus simplement, une boîte de vitesses à double embrayage qui équipe la Clio R.S. en série. Nous avons pu découvrir le dernier opus de Renault Sport en avant-première sur les routes espagnoles ainsi que sur la piste du circuit de Guadix près de Grenade.

Esthétique

La nouvelle Clio R.S. reprend les lignes enjouées de la nouvelle Clio, en y ajoutant quelques appendices bien sportifs. On y retrouve un avant très plongeant, des phares effilés sur des ailes aux galbes prononcés et des flancs creusés, soulignés par des jupes chromées. S'y ajoutent à l'avant une lame rappelant l'aileron avant d'une F1, la signature LED dans la partie inférieure du pare-choc, le logo « R.S. » au-dessous de l'énorme losange et de belles jantes 18". Les courbes rebondies de l'arrière sont conservées elles aussi, mais se voient soulignées en-haut du hayon par un becquet proéminent et en-bas par un extracteur abritant les doubles sorties d'échappement rectangulaires. A noter, au passage, que la R.S. est disponible uniquement en carrosserie cinq portes ! Elle ne manque assurément pas de style et il faut bien avouer que tant en « Rouge Flamme » qu'en « Jaune Sirius » - la seconde couleur étant exclusive à la R.S. - elle en jette !

A l'intérieur, les choix sont plus conventionnels. Du plastique dur et un peu

“cheap”, du cuir optionnel pour les sièges baquets (tiens, les Recaro ont disparu du catalogue ?), le noir domine l’habitacle. Seules quelques petites touches de rouge par-ci par-là permettent d’identifier la race sportive à laquelle notre Clio appartient. La qualité des matériaux et la finition se situent dans la moyenne de la catégorie, sans pour autant être extraordinaires et proposent des textures originales. Par contre là où la petite fait le plein, ce sont les équipements. Tout ce qui est habituel au confort d’aujourd’hui est présent de série, même l’interface GPS ou le système de démarrage sans clé.

Sous le capot

La nouvelle Clio R.S. a elle aussi succombé à la mode du downsizing. Exit donc le bon vieux 2.0 litres atmosphérique et place à un 1.6 litres turbocompressé vigoureux et à la plage d’utilisation plus large que son prédécesseur. Développant 200 CV à 6’000 t/min et un couple maxi de 240 Nm dès 1’750 t/min (contre 210 Nm à 5’400 t/min pour le 2.0 l.), il se montre d’une souplesse exemplaire à bas régimes tout en offrant une belle allonge jusque vers 6’000 t/min. Le 0 à 100 km/h est abattu en 6.7 secondes et la vitesse maxi annoncée culmine à 230 km/h.

Cette puissance généreuse est transmise aux roues avant au moyen d’une boîte de vitesses à double-embrayage « EDC » à six rapports. Ici aussi les sorciers de Renault Sport ont fourni un travail énorme consistant à nous livrer une auto très homogène quel que soit le mode de conduite choisi. Moteur et boîte travaillent de concert sur un châssis dont les liaisons au sol bénéficient de raffinements dignes d’une GT comme les amortisseurs à butées de compression hydrauliques (soit l’incorporation d’un amortisseur secondaire dans l’amortisseur de suspension principal) ou encore le différentiel électronique « R.S. Diff » et enfin le châssis « Cup », disponible en option et reconnaissable aux étriers de freins peints en rouge, qui comprend une garde au sol abaissée de 3 mm, 15% de rigidité en plus et une direction plus directe.

Au volant

Polyvalence est le maître mot. Car en fait, en signant un bon de commande pour une Clio R.S., vous vous apprêtez à acheter trois autos en une. Je m’explique : en

série, la Clio R.S. est équipée du « R.S. Drive », à savoir un bouton qui permet de choisir parmi trois modes de conduite selon votre humeur, « Normal », « Sport » ou « Race ». Chacun de ces trois programmes agit de manière différenciée sur une kyrielle de paramètres tels que le ralenti moteur, la progressivité de la pédale d'accélérateur tant à l'accélération qu'au lever de pied, la sonorité de l'échappement, la direction, le seuil de déclenchement des béquilles électroniques et bien entendu, last but not least, le temps de passage des rapports de boîte. Le freinage est assuré par des disques de 320 mm à l'avant, mordus que par des étriers mono piston mais surdimensionnés, qui se montrent parfaitement à la hauteur de leur mission tant sur route que sur circuit.

En mode « Normal », par défaut, la R.S. n'a rien à envier à ses concurrentes à la définition plus sage. Douce en mode tout automatique, la boîte égrène ses rapports avec prévenance (env. 200 ms), la direction est douce tandis que toute l'armada électronique veille au grain et jugule vos excès d'optimisme. Bien entendu, il est toujours possible de passer les rapports manuellement au moyen des palettes au volant. Mais la boîte reprendra la main à l'approche du rupteur et vous aidera également au rétrogradage. C'est dans ce mode que la Clio R.S. se montre la plus confortable avec une progressivité de l'accélérateur convenant parfaitement à la circulation urbaine par exemple. Seul le « Sound Pipe » amplifiant à l'intérieur de l'habitacle le son rauque du moteur trahira le pédigrée sportif de la Clio. A moins que vous n'optiez pour les gadgets du « R-Link » dont je vous parlerai tout à l'heure. Mais le point sur lequel la Clio R.S. est tout bonnement hallucinante reste l'amortissement. Ce système d'amortisseurs à butées hydrauliques apporte des résultats spectaculaires en termes de progressivité et de confort. J'ai même dû vérifier à deux fois si la monte pneumatique était réellement du 18" tant les imperfections de la route sont filtrées avec brio tout en assurant un maintien parfait de la caisse. Du bien bel ouvrage !

Première pression sur le « R.S. Drive », je passe en mode « Sport ». Les principales différences relevées proviennent de la réactivité de l'accélérateur avec une montée en régime plus franche du moteur et la direction devient plus ferme. La soi-disant rapidité augmentée des passages de rapports ne m'a pas paru flagrante si ce n'est l'apparition dans ce mode d'un exaspérant « Bip » à l'approche du rupteur. Et si vous tardez à appuyer sur la palette, la boîte se chargera de passer le rapport supérieur pour vous. Énervant. Par contre, c'est

dans ce mode que le différentiel « R.S. Diff » démontre toute son efficacité dans une conduite sportive. La progressivité du système rend l'action imperceptible et la différence entre le « R.S. Diff » et un différentiel mécanique est devenue extrêmement ténue.

Enfin, le mode « Race » rend inactives toutes les aides électroniques et vous permet d'exploiter tout le potentiel du châssis. Mais à réserver pour une utilisation sur circuit tant la petite française sait se montrer joueuse au lever de pied ou lors de freinages très appuyés, par exemple... La boîte de vitesses est également transfigurée dans ce mode avec des passages de rapports éclairs (< 150 ms), pas de changement de rapport imposé si on tape le rupteur, bref, le pilote a la mainmise totale sur son engin. Mais il ne faudra pas oublier que la Clio reste avant tout une auto de route, toute sportive soit-elle, et pêchera aux limites sur circuit avec, à mon goût, des suspensions un poil trop souples et une direction au final avare en informations sur le grip dans cet exercice.

Du côté des gadgets, on notera la présence d'un « Launch Control » très efficace, mais dont l'utilité reste à m'être démontrée une fois la galerie épatée sur un parking de centre commercial désert. Le logiciel de télémétrie embarquée « R.S. Monitor », dans sa version 2.0, prend incontestablement de l'envergure avec un nombre de menus et de paramètres n'ayant rien à envier à la Formule 1. Il est possible également d'enregistrer les données d'une session circuit sur une clé USB et exporter tous ces chiffres soit dans un tableur Excel si vous êtes ingénieur pour interpréter tout ça ou alors sur un site web dédié à partir duquel il vous sera possible de modéliser votre conduite sur le tracé du circuit en observant tous les paramètres. Enfin, le système multimédia « R-Link » propose entre autres aux geeks la possibilité d'apporter de l'ambiance à leur conduite en reproduisant le son moteur d'illustres modèles Renault (Clio V6, Clio Cup, Alpine 1600, Nissan GT-R [!], etc.) en fonction de sa conduite, au travers des haut-parleurs. Si techniquement le système est convainquant par son rendu, je l'ai trouvé pour ma part ludique sur quelques kilomètres seulement...

Verdict

Incontestablement, la Clio R.S. de quatrième génération est une vraie réussite. Séduisante par son style, convaincante par ses performances, polyvalente comme

jamais et ultra-facile à prendre en main, elle tient sans sourciller le haut du pavé dans la catégorie en attendant les Peugeot 208 GTI ou autres Ford Fiesta ST qui auront fort à faire et dont nous prendrons prochainement le volant. Ceci dit, le petit côté policé de cette nouvelle Clio R.S. me fait dire que du côté de Dieppe, chez Renault Sport, on en est qu'à la première étape et qu'une version plus radicale de la Clio R.S. pourrait voir le jour. Le potentiel est là et ce serait une bonne opportunité pour véritablement faire renaître la griffe Gordini sans simplement se contenter de coller deux bandes blanches sur une carrosserie peinte en bleu. En attendant, à CHF 30'900.- (sans compter les rabais « Bonus Euro » en cours), foncez !

-

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

Nos remerciements à Renault Suisse SA pour l'invitation aux essais presse de cette Renault Clio R.S. 200 EDC.

A lire aussi

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

Essai - Renault Twingo R.S. : C'est de la dynamite !

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













Chromètre GPS 8°C 11:23

00:09:06'14"

Current 00:00:43'16"

Lap - 1 00:02:06'97"

Lap - 2 00:02:03'90"

Best 00:02:03'90"

G-G diagram 10°C 15:11

5 3
Gear

84
km/h

Save

Wheelspin 11°C 15:41

841
N.m
Wheel torque

% Traction Slip
10 22

Twin Clutch Gearbox 10°C 13:50

Clutch Temperature 99°C

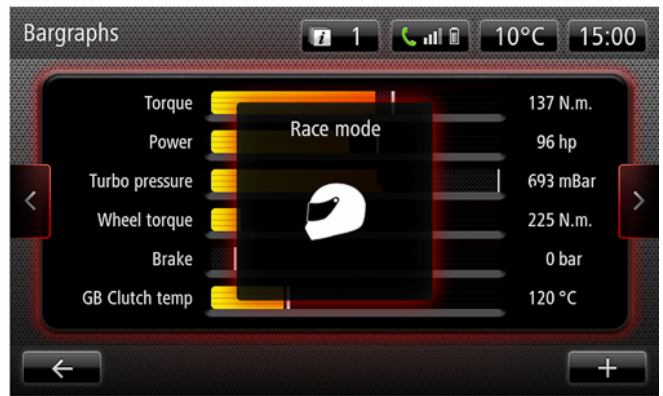
GB Oil Temperature 71°C

Current Gear 4

Preselected 5

Simple view





RENAULT SPORT



Run71.csv

Rechercher dans la feuille

A1	A	B	C	D	E	F	G	H	I	J	K	L	M	N	O	P	Q	R	S	T	U	V	W	X	Y	Z	
1	Timestamp	LateralAccel	LongitudinalAccel	Longitude	Latitude	Accuracy	Altitude	AltitudeAccu	RearRightWt	RearLeftWt	FrontRightWt	FrontLeftWt	Speed	Distance	YawRate	ExternalTemp	AirTemp	OilTemp	WaterTemp	CoolantTemp	GearBoxOilT	GearBoxCulr	Throttle	BoostPressur	BrakePressur	SteeringAngl	Engr
2	1000	0.007812	0.242188	-0.072846	37.999731	4	-2147483.5	4	1144.38294	1443.07483	1154.51221	1153.62427	134.998962	202.536942	-0.09	6	30	83	100	68	96	100	1.64	0	0	5394	
3	2000	0	0.273438	-0.072846	37.999731	4	-2147483.5	4	1154.51221	1449.20008	1150.88953	1159.19829	135.899524	202.536942	-0.09	6	30	83	100	68	96	100	1.64	0	0	5311	







