

Cet article a été acheté par Guicherd-Callin Thomas

Email : tguicherd@ifrance.com

Id. : 5211

Date : 30/06/2004

Afin d'en préserver l'authenticité, cet article n'a pas été modifié ni mis à jour depuis sa parution dans le Moniteur Automobile N°1308 du 29/01/2004.
Les prix, par exemple, ne sont peut-être plus d'actualité.

Pour rappel, Mon Moniteur vous offre d'autres avantages comme par exemple :



E-mail alerte pour des articles spécifiques : nous vous avertirons par e-mail dès qu'un article à paraître dans le Moniteur Automobile concernera une marque ou un modèle que vous nous aurez indiqués.



Newsletter : vous recevrez tous les 15 jours un e-mail reprenant la couverture et le sommaire du Moniteur Automobile en vente en librairie

Pour accéder à ces fonctionnalités, retournez sur Mon Moniteur.

Nous vous remercions de votre confiance et nous vous souhaitons une bonne lecture.

L'équipe Moniteur Automobile



Photos: Xavier de Nombel

RENAULT CLIO 1.5 dCi 100



Par Yves Maroselli

RENAULT CLIO dCi 100

Consommation moyenne ... 6,1 l/100 km
Extrêmes de 4,8 à 7,3 l/100 km
Vitesse maxi en 5^e 183 km/h
1000 m départ arrêté 32,9 s
Prix de base 16.150 €
Prix de la version essayée
(Sport Dynamique 3 portes) 16.600 €

LES QUALITES

- Confort de suspension de référence
- Silence de fonctionnement
- Comportement sûr et plaisant
- Sécurité passive
- Performances/consommation

LES DEFAUTS

- Position de conduite démodée
- Places arrière spartiates
- Reprises à bas régime



Même en exécution 100 ch, le 1.5 dCi reste le petit moteur turbo Diesel le plus silencieux de la production actuelle.



PERFORMANCES		RENAULT CLIO 1.5 dCi 100	
Conditions de l'essai			
Dates	du 12 au 16 janvier 2004		
Kilométrage de départ (km)	3.800		
Distance parcourue (km)	800		
Poids constructeur/mesuré (kg)	980/1.080		
Répartition AV/AR (%)	65,5/34,5		
Température (°C)	8		
Pression atmosphérique (hPa)	N.C.		
Vitesse du vent (km/h)	N.C.		
Facteurs de performances			
Puissance spécifique (ch/l - kW/l)	68,5 - 50,7		
Aérodynamique (Cx/SCx)	0,36/0,68		
Rapport poids/puissance (kg/ch)	10,8		
Nos mesures			
Vitesse maxi (km/h à tr/min)	183 à 4250 en 5 ^e		
Vitesse maxi sur les intermédiaires (km/h)	43/78/120/160/183		
Accélérations (s)			
- 400 m départ arrêté (vitesse)	18,0 (129 km/h)		
- 1000 m départ arrêté (vitesse)	32,9 (156 km/h)		
	<u>vitesse lue</u>		<u>s</u>
- 0- 60 km/h	63		5,1
- 0- 80 km/h	84		8,0
- 0-100 km/h	105		10,9
- 0-120 km/h	126		16,0
- 0-140 km/h	145		21,5
- 0-160 km/h	166		35,7
- 0-180 km/h	-		-
- 0-200 km/h	-		-
Reprises (s)			
- 400 m à partir de 40 km/h (vitesse)	18,2 (120 km/h)	22,1 (100 km/h)	
- 1000 m à partir de 40 km/h (vitesse)	33,6 (152 km/h)	39,6 (144 km/h)	
- 40- 60 km/h	5,3	10,1	
- 40- 80 km/h	9,2	16,2	
- 40-100 km/h	13,4	22,1	
- 40-120 km/h	18,1	29,1	
- 40-140 km/h	24,1	37,4	
- 40-160 km/h	-	-	
- 60- 90 km/h	6,9	9,8	
- 90-120 km/h	7,2	9,8	
Consommation			
Moyenne de l'essai (l/100 km)	6,1		
Minimum mesuré (l/100 km)	4,8		
Maximum mesuré (l/100 km)	7,3		
Selon norme (93/116):			
- urbaine (l/100 km)	5,2		
- non urbaine (l/100 km)	3,8		
- moyenne (l/100 km)	4,3		
- émissions CO ₂ (g/km)	113		
Volume du réservoir (l)	50		
Autonomie pendant l'essai (km)	± 780		

Renault n'avait jusqu'ici rien à proposer à l'amateur de petites polyvalentes turbo Diesel performantes. Avec l'arrivée de la **1.5 dCi 100 ch**, cette lacune est comblée, et la gamme **Clio** «génération 2004» bénéficie d'un dernier coup de projecteur.

L'inexorable conquête du marché automobile européen par les moteurs Diesel à haut rendement connaît un nouveau front. Cantonnées jusqu'ici dans les gammes supérieures pour d'évidentes raisons de coût, ces mécaniques embarquant une technologie toujours plus sophistiquée annexent aujourd'hui la catégorie des petites polyvalentes. C'est particulièrement vrai pour les constructeurs français, qui font une part très importante de leurs ventes dans ce segment et se montrent donc plus enclins à y consentir d'importants investissements. Ainsi, après PSA et son 1.4 HDi 16V de 92 ch pour la Citroën C3, c'est au tour de Renault de lancer une version plus puissante - 100 ch - du 1.5 dCi sous le capot de la Clio. Celui-là même qui anime aussi désormais les Mégane berline et Scénic.

CONCEPTION D'ENSEMBLE

Présentée en 1998, l'actuelle Clio (deuxième du nom) attaque la dernière ligne droite d'une carrière bien remplie avant un remplacement prévu pour la fin 2005. Afin de prévenir une logique érosion des ventes, causée à la fois par le vieillissement du modèle et l'apparition de rivales plus récentes, la Clio fait donc l'objet d'un dernier re-lancement avant la mise en place des traditionnelles séries limitées. Pour l'occasion, la Clio «génération 2004» adopte notamment le système d'ambiances intérieures (Authentique, Dynamique, Privilège) éterné par la Mégane, un nouveau choix de coloris, et attire l'attention grâce à la commercialisation de deux nouvelles versions, la RS «phase 3» présentée dans les pages qui suivent et la 1.5 dCi de 100 ch, qui fait l'objet de cet essai. Résultat: l'ensemble de la gamme passe de 45 à 97 versions! C'est ce qu'on appelle l'embarras du choix.

Mécanique mise à part, les évolutions concernant pour l'essentiel l'équipement et la présentation. Extérieurement, la 100 ch ne se distingue d'une autre dCi que par la couleur bleue des deux dernières lettres de son sigle (contre le i seulement pour la

ESSAI DÉTAILLÉ RENAULT CLIO 1.5 DCI 100



La Clio présente encore aujourd'hui un compromis confort/comportement qui fait référence dans la catégorie.

80 ch) et un bouclier avant à large entrée d'air, associé, pour l'ambiance Dynamique, à un becquet arrière sport ton carrosserie. A l'intérieur, outre un nouvel agencement du bloc à instruments, les panneaux de portes arrière sont désormais thermogainés, c'est-à-dire moins durs au toucher que les précédents éléments en plastique injecté.

Bien qu'elle soit confrontée à des rivales apparues plus récemment, la Clio reste une référence dans le domaine de la sécurité passive. Parce qu'elle possède des équipements encore rares à ce niveau de gamme tels que les *airbags* frontaux adaptatifs et les ceintures à limiteurs d'effort aux places avant et latérales arrière. Elle dispose en outre de 3 emplacements (passager avant, latéraux arrière) pour siège d'enfant à fixations Isofix (avec un troisième point supérieur pour mieux stabiliser l'ensemble).

MOTEUR

Les évolutions recensées par rapport au 1.5 dCi 80 ch sont moins nombreuses et profondes que ne le laissent supposer les chiffres imprimés sur la fiche technique. Elles concernent principalement l'injection, dont la pression maximale passe de 1.400 à 1.600 bars, et le circuit de suralimentation qui adopte un échangeur air/air à l'efficacité augmentée (de 17%) et un nouveau turbocompresseur. Celui-ci est de plus gros diamètre (les sections de turbine et de compresseur passent respectivement à 39 et 46 mm contre 35 et 41 mm pour le 80 ch) et présente une géométrie variable. C'est-à-dire qu'il est pourvu d'ailettes orientant les flux de gaz d'échappement sur la turbine en fonction de la pression disponible, afin de compenser l'augmentation de l'inertie

Le gros turbocompresseur de la 100 ch souffre d'un temps de réponse légèrement plus long que celui de la 80 ch.

des pièces en rotation. Cela dit, et malgré ce dispositif, les motoristes Renault admettent que ce gros turbocompresseur souffre néanmoins d'une mise en vitesse initiale légèrement plus lente que celle du plus petit modèle de la 80 ch. Ce temps de réponse est progressivement compensé par un débit d'air et une pression de suralimentation supérieurs.

Pour le reste, rien ou presque ne change, la culasse ne compte toujours que 8 soupapes, tandis que le vilebrequin et les bielles

sont repris de la version 80 ch. Seuls les pistons sont nouveaux (mais le rapport volumétrique reste le même à 18,8:1), intégrant désormais une galerie de circulation d'huile pour améliorer leur refroidissement. Le circuit de lubrification adopte d'ailleurs un nouvel échangeur eau/huile plus compact et efficace.

L'évolution des chiffres est claire: si l'augmentation du couple de 8% reste marginale (de 185 à 200 Nm, soit la valeur maxi acceptable par la boîte J), la progression de 25% de la puissance (de 80 à 100 ch) est beaucoup plus sensible, que ce soit sur le plan subjectif ou devant le chronomètre, comme nous le verrons plus loin.

De fait, le 1.5 dCi 100 ch est logiquement moins démonstratif, plus linéaire à bas régime que ces concurrents de plus forte cylindrée (2.0 HDi 90 ch de la Peugeot 206, 1.9 TDI 100 ch des Seat Ibiza et Volkswagen Polo), mais néanmoins beaucoup plus disponible dans ce registre que son plus proche rival, le 1.4 HDi 16V de 92 ch de la C3, affecté d'un temps de réponse pour le coup beaucoup plus prononcé et gênant, notamment en parcours urbain. Agréablement élastique, ce dCi 100 ch est alerte,

TECHNIQUE	RENAULT CLIO 1.5 dCi 100
Moteur	
Disposition	transversale avant
Type	4 cylindres en ligne, turbo Diesel à injection directe
Matériau bloc/culasse	fonte/alliage
Cylindrée (cm ³)	1461
Alésage x course (mm)	76 x 80,5
Rapport volumétrique	18,8 : 1
Puissance maxi (ch/kW à tr/min)	100/74 à 4000
Couple maxi (Nm à tr/min)	200 à 1900
Distribution	1 arbre à cames en tête, 8 soupapes
- entraînement	par courroie crantée
- calage/levée/durée variable	-/-/-
- commande des soupapes	directe par poussoirs
- compensation du jeu	mécanique
Alimentation	injection directe de gazole
	par rampe commune sphérique Delphi
	turbocompresseur KKK multi-ailettes
	à géométrie variable
	échangeur air/air
	2,3
Suralimentation	Delphi (niveau de dépollution Euro 3)
- refroidissement de l'air de charge	
- pression absolue (bar)	
Gestion du moteur	
Transmission	
Type	aux roues avant
Boîte de vitesses manuelle	5 vitesses
Boîte de vitesses automatique	-
Différentiel à glissement limité	-
Rapport de pont	3,29 : 1
Rapports de boîte et vitesses théoriques à 1000 tr/min (km/h)	
- 1 ^{re}	3,73 : 1 (8,7)
- 2 ^e	2,05 : 1 (15,8)
- 3 ^e	1,32 : 1 (24,5)
- 4 ^e	0,97 : 1 (33,4)
- 5 ^e	0,76 : 1 (42,9)
- 6 ^e	-
- AR	3,55 : 1 (9,1)
Châssis	
Type	caisse autoportante en acier galvanisé
Carrosserie	berline 5 portes/5 places
Suspension AV	pseudo-McPherson triangulés, barre antiroulis (ø 24 mm), amortisseurs hydrauliques bitubes
Suspension AR	bras tirés reliés par une traverse déformable, ressorts hélicoïdaux progressifs, barre antiroulis (ø 19,3 mm), amortisseurs hydrauliques monotubes
Freins AV (ø/épaisseur en mm)	disques ventilés (259/20,6)
Freins AR (ø en mm)	disques pleins (230/8)
ABS/aide au freinage d'urgence	série/série
Antipatinage/contrôle de stabilité	options, fonctions de l'ESP Bosch 5.7
Direction	à crémaillère
- assistance	électrique, variable en fonction de la vitesse
- nombre tours volant	2,8
- ø braquage murs/trottoirs (m)	11,1/10,75

RENAULT CLIO 1.5 DCI 100 ESSAI DÉTAILLÉ

monte volontiers en régime tout en restant la plus silencieuse des petites mécaniques turbo Diesel actuelles. Une discrétion acoustique très appréciable au quotidien, et en particulier sur les longs parcours.

PERFORMANCES

Le chronomètre confirme l'évolution des caractéristiques du moteur. L'augmentation de la puissance est patente par rapport à la version 80 ch, avec un progrès sensible en vitesse de pointe (de 169 à 183 km/h) et en accélération (de 34,0 à 32,9 s au 1000 m DA). Par contre, le temps de réponse supérieur du gros turbo-compresseur se fait clairement sentir en phase transitoire, c'est-à-dire en début de reprise lorsque l'on écrase l'accélérateur. D'où une légère régression pour passer de 60 à 90 km/h, avec respectivement 6,9 s contre 6,5 en 4^e et 9,8 s contre 9,6 en 5^e. Le dCi 100 reprend néanmoins l'avantage sur le 80 lorsqu'il peut pratiquer des régimes plus élevés. Ainsi, pour passer de 90 à 120 km/h, il ne réclame que 7,2 s, contre 8,4 en 4^e, et 9,8 contre 10,5 en 5^e.

Face à la concurrence, la Clio n'est devancée en vitesse de pointe et en accélération que par la Seat Ibiza 1.9 TDI (100 ch et 240 Nm, 189 km/h et 32,6 s au 1000 m DA), alors qu'elle domine la C3 1.4 HDi 16V (92 ch, 200 Nm, 178 km/h, 33,8 s) et la 206 2.0 HDi (90 ch, 205 Nm, 181 km/h 33,5 s). Pour les raisons détaillées plus haut, la Clio 1.5 dCi 100 marque le pas en reprise de 60 à 90 km/h en 4^e et 5^e, mais fait jeu égal avec la 206 2.0 HDi 90 ch de 90 à 120 km/h.

CONSOMMATION

Comme les chiffres de consommation normalisée le laissent espérer (4,3 l/100 km en cycle mixte), le 1.5 dCi 100 ch se montre incroyablement sobre à l'usage. Vous pouvez «tirer» dessus autant que vous voulez, il est peu probable que vous dépassiez les 7 l/100 km. Un conducteur calme n'aura, par contre, aucun mal à brûler moins de 5 l/100 km sur la même distance. Cette sobriété apparaît ici d'autant plus exceptionnelle qu'elle n'est pas obtenue au détriment des performances, qui restent remarquables pour la catégorie. Compte tenu des 50 l du réservoir, la Clio dCi 100 dispose donc d'un rayon d'action allant de 650 à 1.000 km en fonction du rythme adopté.

TRANSMISSION

La dCi 100 est la première et pour l'instant la seule Clio à utiliser une boîte JR5 issue de la gamme Mégane. En fait, par rapport à la JC5 de la 80 ch, seuls le carter d'embrayage (dit «grande face», permettant de réduire les bruits mécaniques) et les dispositifs de commande diffèrent. La sélection des rapports délasse la tringle pour des câbles, tandis que l'embrayage abandonne le câble pour l'hydraulique. L'étagement et le rapport de pont restent ceux de la dCi 80 ch, tout comme la capacité maximum de couple transmissible par la boîte J (200 Nm). Dommage, car, la bride sur le cou, le 1.5 dCi 100 ch pourrait sans peine développer jusqu'à 240 Nm.

L'ensemble fonctionne en tout cas très bien, avec un étagement secondant efficacement la mécanique, sans trou gênant entre deux rapports qui pourrait perturber la mise en vitesse du véhicule. La démultiplication finale privilégie la performance plutôt que la consommation, avec une vitesse de pointe atteinte sensiblement au-dessus du régime de puissance maxi (4250 tr/min contre 4000). Enfin, la commande à câbles filtre logiquement beaucoup mieux les vibrations provenant de la mécanique que le classique dispositif à tringles, et ne retransmet

pratiquement plus les mouvements de balancier du groupe motopropulseur sur ses suspensions. Certes un peu moins précise, cette nouvelle commande se montre à la fois plus douce et rapide, tout en favorisant une meilleure ergonomie du poste de conduite grâce à un sélecteur plus long rapprochant le pommeau de levier du volant.

DIRECTION

La direction à crémaillère est assistée ici, comme pour le reste de la gamme Clio (RS mise à part), par un moteur électrique monté sur la colonne. Un capteur d'angle au volant permet notamment d'opérer un «rappel actif» vers la ligne droite afin de limiter l'effet de «collage» caractéristique des directions à assistance électrique. De fait, il faut vraiment rouler à très basse vitesse pour percevoir un léger manque de rappel, qui disparaît dès que l'allure augmente. Suffisamment consistante, bien centrée, la direction de cette Clio dCi 100 se montre à la fois précise et linéaire, et par là très agréable sur une route sinueuse. La tenue de cap donne aussi toute satisfaction.

FREINS

La Clio dCi 100 reprend le système de freinage de la 80 à ceci près qu'elle dispose des freins arrière à disques pleins qui ne sont montés sur la 80 que lorsqu'elle est équipée de l'ESP. La centrale hydraulique est toujours fournie par Bosch, il s'agit d'une 5.3 intégrant l'ABS, un répartiteur électronique et une fonction d'assistance au freinage d'urgence (AFU), ou, si l'option ESP a été cochée dans le bon de commande, d'une 5.7 y





La Clio aussi peut désormais être équipée d'un utile régulateur/limiteur de vitesse.

La dCi 100 ch est la seule Clio à être équipée d'une commande de boîte à câbles issue de la Mégane.



MENSURATIONS		RENAULT CLIO 1.5 dCi 100
Dimensions		
Longueur/largeur/hauteur (mm)		3819/1639/1417
Empattement (mm)		2472
Voies AV/AR (mm)		1392/1372
Largeur aux coudes AV/AR (mm)		1370/1440
Pneus		Continental ContiPremiumContact
– véhicule de série		185/55 x 15 82H
– véhicule de l'essai		idem
Roue de secours		idem
Volume du coffre (dm ³)		de 255 à 596
Poids		
Poids à vide/total autorisé (kg)		980/1.535
Attelage freiné/non freiné (kg)		N.C./N.C.

Le chronomètre confirme l'augmentation de puissance et celle du temps de réponse du turbocompresseur.



RENAULT CLIO 1.5 DCI 100 PORTRAIT-ROBOT

DEFAULT MAJEUR	★	4 pts
EN DESSOUS DE LA MOYENNE	★★	8 pts
DANS LA MOYENNE	★★★	12 pts
AU-DESSUS DE LA MOYENNE	★★★★	16 pts
QUALITE MAJEURE	★★★★★	20 pts

MOTEUR	
Puissance	★★★★★
Souplesse	★★★★
Nervosité	★★★★
Sonorité	★★★★★
TRANSMISSION	
Embrayage/douceur si BVA	★★★★
Changement de vitesse	★★★★
Étagement	★★★★
DIRECTION	
Précision	★★★★
Agrément	★★★★
Rayon de braquage	★★★
TOTAL CONDUITE	164/200

A géométrie variable, le turbo est aussi plus gros que celui de la 80. Résultat: si les accélérations et la vitesse de pointe progressent, les reprises à bas régime stagnent. Cela dit, le 1.5 dCi se montre toujours aussi silencieux à l'usage.

Le couple du moteur est limité à 200 Nm par la résistance de la boîte. Sans cela, il pourrait développer jusqu'à 240 Nm. Précise, la commande à câbles filtre efficacement les mouvements de la mécanique.

A assistance électrique, la direction «colle» toujours un peu à basse vitesse, mais se montre suffisamment centrée et communicative au-dessus. Précise et linéaire, elle est très agréable sur les routes sinueuses.



Le bloc d'instruments évolue pour cette génération 2004, mais ne se montre pas vraiment plus lisible que le précédent.

FREINAGE	
Puissance	★★★★
Endurance	★★★★
Progressivité	★★★★
COMPORTEMENT	
SECURITE ACTIVE	
En ligne droite	★★★★
En virage	★★★★
Motricité	★★★★
Adhérence	★★★★
Eclairage	★★★
SECURITE PASSIVE	
Frontale	★★★★★
Latérale	★★★★
TOTAL SECURITE	164/200

4 freins à disques ventilés à l'avant. Les décélérations sont puissantes et faciles à doser, tandis que l'endurance du système donne toute satisfaction. Facile, efficace, toujours prévenant. Stable car légèrement sous-vireur, l'équilibre peut néanmoins être inversé sous l'effet d'un transfert de charge suffisamment marqué. L'adhérence des pneumatiques est aussi remarquable, en particulier sur un revêtement humide. Du coup, la motricité ne souffre d'aucune faiblesse.

Malgré des rivales apparues plus récemment, la Clio est toujours une référence dans le domaine de la sécurité passive.

CONFORT	
Suspension	★★★★★
Sièges avant	★★★★
Position de conduite	★★
Ergonomie	★★★★
Habitabilité avant	★★★★
Habitabilité arrière	★★★
Banquette/sièges arrière	★★★
Insonorisation	★★★★★
Chauffage/climatisation	★★★★
Ventilation	★★★★
TOTAL CONFORT	152/200

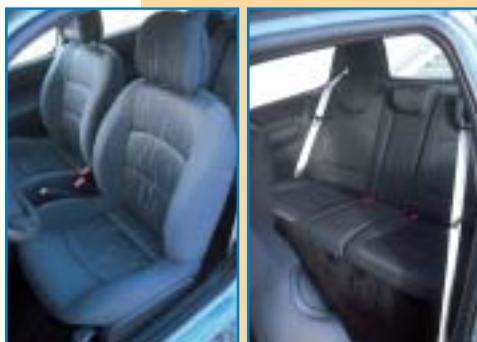
Très bien amortie, la suspension étonne surtout par sa capacité de filtrage, qui reste très largement supérieure à celle des autres productions – même plus récentes – de la catégorie. La position de conduite apparaît de plus en plus démodée, puisque la majorité des rivales de la catégorie offre désormais un réglage en profondeur de la colonne de direction qui continue à faire cruellement défaut à la Clio. Bonne à l'avant, l'habitabilité reste mesurée à l'arrière, comme malheureusement presque toujours dans la catégorie. L'insonorisation des bruits mécaniques en particulier constitue toujours et même plus que jamais un atout de la Clio.

CARROSSERIE	
Accès aux places AV	★★★★
Accès aux places AR	★★★
Visibilité	★★★
COFFRE	
Capacité	★★★
Accès	★★★
Modularité	★★★★
ACCESSOIRES	
Instruments	★★★★
Commodités/rangement	★★★★
Équipement de série	★★★★
Finition intérieure	★★★★
TOTAL FONCTIONNALITE	144/200

L'accès aux places avant est bon pour la catégorie, correcte à l'arrière depuis que la poignée de basculement des sièges avant est placée en sommet de dossier. La visibilité périphérique est satisfaisante. Le volume du coffre n'est que moyen pour la catégorie, mais largement modulable grâce à la banquette rabattable, assise et dossier. Cela fait, une volumineuse charnière continue toutefois à barrer le plancher. L'instrumentation s'avère complète grâce, notamment, à l'ordinateur de bord. Les volumes de rangement restent petits, mais nombreux et pratiques. La finition de l'habitacle apparaît tout à fait bonne pour la catégorie.

CONSOMMATION	
Route/autoroute	★★★★★
Ville	★★★★★
Autonomie	★★★★★
ENTRETIEN	
Programme d'entretien	★★★★
Programme de garanties	★★★★
Qualité perçue	★★★★
PRIX	
Prix/prestations	★★★★
Prix/équipement	★★★★
Prix/qualité	★★★★
Prix/valeur probable de revente	★★★★
TOTAL BUDGET	172/200

Comme les versions 65 et 80 ch, le 1.5 dCi 100 ch se montre très sobre à l'usage. C'est ici d'autant plus appréciable que ce petit appétit n'empêche pas d'obtenir des performances élevées. Les fréquences d'entretien sont les mêmes que pour les autres moteurs dCi de la marque: tous les 30.000 km ou tous les 2 ans. Ne manque qu'un indicateur d'intervalles, de plus en plus courant aujourd'hui. Sobre, performante, confortable, bien équipée, la Clio dCi 100 a tout pour elle. Certes, elle n'est pas très abordable, mais ses prestations justifient son tarif. La cote élevée des petites turbo Diesel sur le marché de l'occasion devrait en outre faciliter sa revente.



La position de conduite souffre de l'absence de réglage en profondeur de la colonne de direction.

SCORE TOTAL 796/1000

ajoutant en fait seulement la fonction de contrôle de stabilité.

Epaulé par une excellente monte pneumatique, l'ensemble se montre d'une remarquable efficacité. Les décélérations sont puissantes et faciles à doser, tandis que l'endurance du système donne toute satisfaction. L'ABS n'intervient qu'à bon escient (c'est-à-dire juste avant le blocage de roue) et ne semble jamais perturbé par l'état de la route, grâce au bon travail des suspensions. De la même façon, nous n'avons jamais été gênés par des interventions intempestives de l'AFU.

TENUE DE ROUTE

Lancée en 1998, la Clio deuxième du nom n'est pas née de la dernière pluie. Pourtant, son comportement n'a rien de daté. Il faut croire que ses metteurs au point ont même eu le nez creux en anticipant la tendance actuelle, qui préfère aux autos agiles, mais parfois un peu «pointues» en situation d'urgence, celles moins démonstratives qui privilégient l'efficacité et la stabilité en phase transitoire. Il ne faudrait néanmoins pas en déduire que la Clio est ennuyeuse, mais plutôt qu'elle s'attache à ne jamais surprendre son conducteur par des réactions imprévisibles et/ou brutales. De fait, si son équilibre général est plutôt sous-vireur, il peut néanmoins être progressivement remplacé

par un survirage transitoire sous l'action d'un transfert de charge sur l'essieu avant (provoqué par un freinage ou une simple décélération) prolongé en entrée de courbe. Il en résulte une agilité très appréciable sur un parcours sinueux. Remarquable sur les bons revêtements, le comportement ne se désunit pas sur les chaussées déformées grâce à un amortissement judicieusement taré, tout comme il conserve une efficacité et un équilibre excellents sur le sol gras et humide grâce à une monte pneumatique particulièrement performante dans ce contexte. Des qualités qui sont confirmées à l'usage par un critère objectif, le système de contrôle de stabilité ESP dont notre voiture d'essai était équipée ne s'est pratiquement jamais mis en marche.

CONFORT

L'amortissement n'est pas seulement réussi sur le plan du comportement, il absorbe aussi très efficacement les ondulations du revêtement, tout en freinant suffisamment les mouvements de caisse pour éviter de brutaux contacts avec les butées de compression, et ce même sur les routes les plus bosselées. En outre, et malgré des solutions techniques qui n'ont rien d'exotique ou d'original, la suspension étonne toujours par sa capacité de filtrage, qui reste largement supérieure à celle des



BUDGET	RENAULT CLIO 1.5 dCi 100		
	Confort PC	Sport	Luxe
Prix de base (€)			
- 1.5 dCi 100 ch	16.150	16.600	16.600
Principales options (€)			
Navigation avec radio-CD	1.000	1.000	1.000
ESP	-	500	500
Jantes alliage 15"	400	série	400
Lampes au xénon	-	500	500
Climatisation régulée	390	série	série
+ pare-brise athermique			
Régulateur/limiteur de vitesse	220	-	-
Toit ouvrant électrique	560	560	560
Peinture métallisée	320	320	320
Garantie			
Pièces et main-d'œuvre		2 ans, kilométrage illimité	
Défauts de peinture		3 ans	
Perforations dues à la corrosion		12 ans	
Assistance		24h sur 24 durant 3 ans	
Entretien			
Vidange		tous les 30.000 km	
Entretien		tous les 30.000 km	
Nombre de points de service		6.250	
Frais d'exploitation		1.5 dCi 100	
Puissance fiscale (CV)		5	

autres productions même plus récentes, de la catégorie. La position de conduite «bras tendus» apparaît de plus en plus démodée, puisque la majorité des rivales de la catégorie (Citroën C3, Seat Ibiza, Volkswagen Polo) offre désormais un réglage en profondeur de la colonne de direction qui continue à faire cruellement défaut à la Clio.

Bonne à l'avant, l'habitabilité reste mesurée à l'arrière, comme presque toujours dans la catégorie. Cela dit, l'insonorisation, des bruits mécaniques en particulier, constitue toujours le principal atout de la Clio. Une qualité que l'on apprécie sur les longs trajets, bien sûr, mais aussi au quotidien.



Esthétiquement, rien ne change pour la Clio «génération 2004», si ce n'est un détail: un nouveau bouclier avant à large entrée d'air qui équipe toutes les dCi 100 ch, mais aussi toutes les versions commercialisées en ambiance Dynamique. Dans ce dernier cas, ce bouclier est associé à un becquet sport ton carrosserie au-dessus de la lunette arrière.

Si l'accès aux places avant est bon pour la catégorie, il est devenu correct vers la banquette arrière de la carrosserie 3 portes depuis que la poignée de basculement des sièges avant est placée au sommet du dossier. La visibilité est satisfaisante de trois

EQUIPEMENT

Fonctionnalité	RENAULT CLIO		
	Confort PC	Sport	Luxe
Volant réglable en hauteur/profondeur	S/-	S/-	S/-
- multifonction	S	S	S
Sièges conducteur/passager			
- à réglages électriques	-/-	-/-	-/-
- réglables en hauteur	S/-	S/-	S/-
- réglables en inclinaison d'assise	-/-	-/-	-/-
- réglables en soutien lombaire	-/-	-/-	S/-
Banquette AR			
- dossier(s)/assise(s) rabattables	S/S	S/S	S/S
- trappe à skis/sac à skis	-/-	-/-	-/-
Rétroviseurs extérieurs			
- asphérique côté conducteur	S	S	S
- électriques/rabattables/dégivrants	S/-/S	S/-/S	S/-/S
- électrochromes G/D	-/-	-/-	-/-
Rétroviseur intérieur électrochrome	-	-	-
Espaces de rangement			
- porte-gobelets AV/AR	-/-	-/-	-/-
- aumônières au dos des sièges AV	S	S	S
- tiroir sous siège passager AV G/D	-/S	-/S	-/S
- bacs de portières AV/AR	S/S	S/S	S/S
Verrouillage centralisé/télécommande	S/S	S/S	S/S
- condamnation automatique en roulant	S	S	S

Confort	RENAULT CLIO		
	Confort PC	Sport	Luxe
Air conditionné manuel/automatique	S/-	S/O	-/S
- réglage séparé G/D	-	-	-
- capteur d'ensoleillement/toxicité	-/-	-/-	-/-
Toit ouvrant manuel/électrique	-/O	-/O	-/O
Lève-vitres électriques AV/AR	S/-	S/-	S/S (5p.)
- fermeture automatique au verrouillage	-	-	-
Eclairage intérieur			
- plafonnier(s) AV/AR	1/-	1/-	1/-
- lampes de lecture AV/AR	1/-	1/-	1/-
Miroirs de courtoisie G/D	S/S	S/S	S/S
- éclairés	-/-	-/-	-/-
Accoudoir central AV/AR	-/-	-/-	-/-
Équipement audio			
- radiocassette/radio-CD	-/S	-/S	-/S
- changeur de CD/en façade	O/-	O/-	O/-
- commandes au volant	S	S	S
Régulateur de vitesse/adaptatif/limiteur	O/-/O	S/-/S	S/-/S
Système de navigation	O (CD)	O (CD)	O (CD)

S = Standard O = Option A = Accessoire - = Non disponible ou sans objet

Sécurité	RENAULT CLIO		
	Confort PC	Sport	Luxe
Airbags			
- frontaux/latéraux AV/AR	S/S/-	S/S/-	S/S/-
- de tête AV/AR	S/-	S/-	S/-
Dispositifs d'aide à la conduite			
- ABS/assistance au freinage d'urgence	S/S	S/S	S/S
- antipatinage/contrôle de stabilité	-/-	O/O	O/O
- surveillance pression des pneus/affichage	-/-	-/-	-/-
- aide au parking AV/AR	-/-	-/-	-/-
Ceintures de sécurité AV à limiteur d'effort	S	S	S
Ceintures de sécurité AR	3	3	3
- centrale à 3 points	S	S	S
- latérales à limiteur d'effort	S	S	S
Appui-tête AV/AR	2/3	2/3	2/3
- réglables en hauteur	S/S	S/S	S/S
Point d'ancrage Isofix AV/AR	1/2	1/2	1/2
Eclairage			
- projecteurs au xénon	-	O	O
- allumage automatique	-	S	S
- projecteurs antibrouillards	O	S	S
Eclairage du seuil des portes AV/AR	-/-	-/-	-/-
Essuie-glace AV	2	2	2
- intermittence/pauses réglables	S/S	S/-	S/-
- automatique à capteur de pluie	-	S	S
Lave/essuie-glace AR	S	S	S
- balayage automatique en marche AR	S	S	S

Esthétique	RENAULT CLIO		
	Confort PC	Sport	Luxe
Boucliers teints/rétroviseurs extérieurs teints	S/S	S/S	S/S
Peinture métallisée	O	O	O
Jantes en alliage	O	S	O
Intérieur en tissu/velours/Alcantara/cuir	S/-/-/	S/-/-/	S/-/-/
Volant/pommeau gainés de cuir	S/S	S/S	S/S

Instrumentation	RENAULT CLIO		
	Confort PC	Sport	Luxe
Jauge d'huile électrique	S	S	S
Manomètre/thermomètre d'huile	-/-	-/-	-/-
Thermomètre extérieur/indicateur de verglas	S/S	S/S	S/S
Ordinateur de bord	S	S	S
- consommation moyenne/instantanée	S/S	S/S	S/S
- vitesse moyenne/instantanée	S/-	S/-	S/-
- distance parcourue/autonomie	S/S	S/S	S/S
Indicateur d'intervalles d'entretien	-	-	-

ESSAI DÉTAILLÉ RENAULT CLIO 1.5 DCI 100

quarts avant, toujours un peu problématique de trois quarts arrière par la faute de montants C très épais.

Le volume du coffre n'est que moyen pour la catégorie (255 l), mais largement modulable grâce à la banquette rabattable assise et dossier. Cela dit, une fois repliée, cette dernière laisse néanmoins apparaître une volumineuse charnière d'articulation qui entrave le plancher et ne facilite pas le déplacement d'objets lourds. La roue de secours cachée sous le plancher est de taille normale et montée sur une jante en tôle.

ACCESSOIRES

Parmi les équipements de plus en plus utiles par les temps qui courent, il faut noter le très pratique régulateur/limiteur de vitesse. Un dispositif qui permet, pour cette deuxième fonction, de continuer à conduire normalement, c'est-à-dire en gardant le pied sur l'accélérateur, tout en fixant une vitesse à partir de laquelle ce dernier devient inactif, à moins de dépasser le point dur de bout de course correspondant au déclenchement du *kick-down* avec une transmission automatique. Utile aussi sur le plan de la sécurité, à voir le nombre d'automobilistes roulant tous feux éteints en pleine nuit, le capteur de pluie et de luminosité permet d'automatiser le déclenchement des essuie-glace et l'allumage des phares. L'instrumentation s'avère complète grâce, notamment, à l'ordinateur de bord. Les espaces de rangement

restent petits, mais nombreux et pratiques. La finition de l'habitacle apparaît tout à fait bonne pour la catégorie.

ENTRETIEN & APRÈS-VENTE

Les fréquences d'entretien sont les mêmes que pour les autres moteurs dCi de la marque: tous les 30.000 km ou tous les 2 ans. Ne manque qu'un indicateur d'intervalle, pourtant de plus en plus courant aujourd'hui. Moins drôle, un lecteur nous a fait remarquer que le changement d'une ampoule de projecteur nécessite la dépose du bouclier avant. Ce qui doit être réalisé chez un représentant du réseau. Coût de l'opération: une heure de main-d'œuvre. Cela dit, la Clio n'est pas la seule dans ce cas, loin de là.

CONCLUSION

Sobre, performante, confortable, bien équipée, la Clio dCi 100 est bien armée pour jouer le rôle du porte-drapeau de la «génération 2004» en compagnie de la formidable RS. Certes, elle n'est pas très abordable, mais ses prestations justifient son tarif. La cote élevée des petites turbo Diesel sur le marché de l'occasion suffit par ailleurs à apporter une réponse à la question relative à l'amortissement du surcoût du moteur Diesel par rapport au moteur à essence.



LES CONCURRENTES

essayées par le Moniteur

	RENAULT CLIO 1.5 dCi 100	CITROËN C3 1.4 HDi 16V	PEUGEOT 206 2.0 HDi 90
Prix de base (€)	16.150 Confort Pack Clim	16.000 Pack Clim	15.800 XT
Équipement			
Carosserie 5 portes	500	série	500
Climatisation manuelle	série	série	série
ESP	–	500	450
Jantes en alliage léger	400	400	400
Pack cuir	–	–	–
Capteur de pluie et de luminosité	320	–	–
Régulateur/limiteur de vitesse	220	–	–
Toit ouvrant électrique	560	600	460
Radio-CD	série	série	série
Chargeur 6 CD	350	–	300
Navigation	1.000	–	1.570
Performances			
Vitesse maxi (km/h)	183	178	181
1000 m DA (s)	32,9	33,8	33,5
60- 90 km/h en 4 ^e /5 ^e (s)	6,9/9,8	6,6/9,7	6,2/8,2
90-120 km/h en 4 ^e /5 ^e (s)	7,2/9,8	8,0/9,9	7,2/9,6
Consommation moyenne (l/100)			
– de l'essai	6,1	6,4	7,3
– en cycle mixte normalisé	4,3	4,3	5



CITROËN C3 1.4 HDi 16V

Le Moniteur Automobile
N°1270

SES QUALITES

- Confort de suspension
- Comportement sain et prévenant
- Moteur sobre et brillant

SES DEFATS

- Moteur creux en bas
- Habitabilité aux places arrière
- Visibilité de trois quarts avant



PEUGEOT 206 HDi 90

Le Moniteur Automobile
N°1196

SES QUALITES

- Confort de suspension
- Comportement ludique
- Performances de routière

SES DEFATS

- Direction trop vive
- Moins sobre que les petits turbo Diesel