

Article écrit par Nicolas HEIDET le 10 avril 2013

Renault Clio Estate : Tout s'enchaîne !

Renault lance coup sur coup les Clio 4 Estate et RS. D'un côté, un break qui affiche clairement son penchant vers les familles. De l'autre, une nouvelle petite  GTi  comme on les aime.

La Clio 4 est arrivée il y a quelques mois, mais Renault ne traîne pas en chemin et enchaîne très rapidement avec deux nouveaux modèles de la gamme. Le premier ne se croisera peut-être pas beaucoup dans nos contrées où notre préférence pour les monospaces reste une institution. Et pour tout vous dire, le second non plus, à moins d'habiter en Corse et de pouvoir en profiter pleinement en basse saison. D'un côté, nous avons donc la nouvelle Clio 4 Estate. Par rapport à l'ancienne génération l'équipe de Laurens Van Den Acker, patron du design Renault, a apporté beaucoup plus de finesse à ce break.

Reprenant la face avant de la Clio 5 portes, la ligne vient se prolonger de 22 centimètres alors que l'empattement de la voiture reste inchangé. À bord, on retrouve donc la même ambiance à l'avant comme à l'arrière même s'il semble un peu dommage que Renault n'en ait pas profité pour revoir le volume dédié aux passagers arrière. Grâce à l'allongement du porte-à-faux arrière, on obtient un coffre de 443 litres pouvant aller jusqu'à 1 380 litres de contenance une fois la banquette rabattue. Cette dernière n'est pas coulissante, dommage également. Doté d'un moteur 1,5 litre dCi dans sa version 90 ch pour 220 Nm de couple, notre Clio Estate se révèle très agréable au quotidien. Côté tenue de route, il semblerait que les ingénieurs châssis de Renault aient effectué quelques améliorations sur la liaison au sol. La voiture se révèle en effet plus saine que la Clio 4 que nous avons essayée il y a quelques mois.

L'autre nouveauté, c'est la nouvelle génération de Clio RS. Une voiture attendue au tournant puisqu'elle viendra bientôt affronter la Peugeot 208 GTi sur le terrain des citadines polyvalentes survoltées. Visuellement, il faut presque reconnaître que cette Clio 4 RS déçoit un peu par rapport à la précédente. Le constructeur n'a en effet modifié que très peu d'éléments de carrosserie. Terminé les extracteurs latéraux et autre détails rendant la Clio plus méchante. La Clio 4 affichant d'origine un tempérament sportif, seul quelques détails de la face avant et des boucliers arrière sont modifiés.

À bord, on trouve un volant spécifique avec des palettes, un pédalier en aluminium et quelques inserts histoire de rappeler que nous ne sommes pas dans la Clio de base. La grosse nouveauté en revanche, c'est le levier de vitesse inédit permettant de piloter la boîte à double embrayage. Sous le capot, la Clio RS adopte pour la première fois un moteur 1,6 litres essence turbo. Sa puissance est portée à 200 ch pour un couple de 240 Nm disponible dès 1 750 tr/mn. Dès les premiers tours de roues, on sent que cette Clio RS en a dans le ventre. Elle se permet d'afficher 100 km/h en 6,7 secondes avec une boîte séquentielle très réactive aussi bien dans les montées de rapports que dans les rétrogradages. Au passage, on note que le CO2 reste limité à 144 g/km pour une consommation moyenne de 6,3 litres aux 100 km. Le châssis quant à lui a été rigidifié et la garde au sol abaissée. Sur circuit, notre Clio s'est révélée extrêmement saine et plaisante à l'image de la Clio 3 RS, même si globalement, on a progressé avec un niveau de confort préservé. À l'arrivée, cette nouvelle Clio RS est vendue 24 990 euros soit 1 000 euros de plus la précédente uniquement disponible en carrosserie 3 portes. Une bonne affaire en somme.