

ETUDE RENAULT CLIO "93"

L'étude RENAULT CLIO présentée dans les pages qui suivent a été réalisée grâce au concours des Services Techniques et des Relations Extérieures de Renault que nous remercions ici de leur aimable collaboration.

Cette étude comprend :

- Les caractéristiques, cotes de tolérance et couples de serrage, les méthodes de réparation mécanique, électricité et carrosserie.
- De plus, une table analytique, en fin d'étude, permet de retrouver, sans difficulté, les différents chapitres traités.





DANS sa recherche de qualité, Renault a présenté en mai 90 son dernier véhicule venant couvrir le segment B2. Prenant la succession de la Super Cinq, la Clio, car c'est bien d'elle que l'on parle, a une lourde tâche à mener. Face à la concurrence nombreuse, qui, actuellement compte près de dix véhicules dans cette gamme, la dernière née de la Régie offre cependant une large possibilité de choix (voir notre essai dans le numéro 283). Modifiée en 1994, la nouvelle génération de Clio se caractérise par cinq évolutions importantes.

PRÉSENTATION

Positionnée « haut de gamme » dans son segment, Clio s'est immédiatement imposée comme « une petite dans l'univers des grandes ». Son style, sa compacité en ville, son confort, son agrément de conduite, sa finition soignée ont fait merveille.

Comme « on ne change pas une équipe qui gagne... », Renault, s'est attachée simplement à faire de la nouvelle Clio une Clio « plus », en optimisant les qualités intrinsèques du modèle, qui ont valu à celui-ci une véritable « success story ».

Enrichissement de la gamme : nouvelle version, nouveaux équipements, direction assistée et verrouillage centralisé en série dès la version RN

La nouvelle gamme Clio, forte désormais de 30 versions, couvre l'ensemble de son créneau. La gamme Clio est donc composée des versions suivantes : RL, Be Bop, RN, RT et Baccara, disponibles en version 3 ou 5 portes, plus les sportives, S, RSi et 16V (modèles 3 portes exclusivement), ainsi que les quatre versions Auto-école et Société.

Dès la finition RN, la direction assistée est généralisée, de même que la condamnation centralisée des portes avec télécommande à infrarouge et le compte-tours. La Clio RL dispose de quatre aérateurs et d'un système

d'alerte d'oubli d'extinction des feux. Les RT, 16V et Baccara ont des rétroviseurs extérieurs dégivrants, réglables électriquement de l'intérieur. Tous les autoradios montés en usine sont dotés d'un satellite de commande au volant. Des options rares à ce niveau de gamme, sont disponibles, comme la climatisation, le lecteur de compact disques et le système antidémarrage intégré à la clé.

La « Be Bop » : la plus jeune des Clio

La nouvelle Clio Be Bop vient élargir l'offre en s'adressant à une clientèle jeune et plus hédoniste. Elle se distingue par ses vitres teintées, son volant sport trois branches, sa sellerie en tissu « Pollock », que l'on retrouve dans ses médaillons de portes, et son tapis de sol bleu. Elle est équipée, en série, d'un autoradio 2 x 6 W avec satellite de commande sous le volant. Comme la RL, la Be Bop reçoit des sièges in-situ, une technologie également utilisée sur Twingo.

Qualité : sévèrisation des contrôles et diminution du niveau sonore

Clio est déjà reconnue pour sa qualité. Néanmoins, dans le cadre de sa politique de « qualité totale », Renault a encore sévèrisé les objectifs afin d'obtenir un niveau de qualité équivalent à celui de Laguna. Les cinq usines qui fabriquent Clio ont fait l'objet d'un plan d'action spécifique, notamment en peinture (application des laques) et en tôlerie (ré-

duction des jeux et ajustages). Les tolérances de fabrication et les contrôles qualité ont été renforcés dans le domaine mécanique. Dans ce but, la nouvelle gamme Clio bénéficie d'importantes évolutions :

- tampons moteur plus souples,
- insonorisants de tabliers renforcés,
- nouvelle bague de fixation de la rotule d'échappement,
- nouvel absorbant de capot moteur.

Sécurité : prétentionneurs pyrotechniques de ceinture de sécurité, appuis-tête verrouillables et renforts latéraux en série sur tous les modèles ; airbag disponible sur RT, 16V et Baccara

La généralisation des prétentionneurs pyrotechniques de ceinture de sécurité sur toutes les versions, les appuis-tête verrouillables et les renforts de portes, contribuent à une amélioration très sensible de la sécurité pas-



sive de Clio. Un airbag côté conducteur est proposé en option sur les RT, 16V et Baccara. L'amélioration du confort de pédale de frein (moins d'effort pédale et plus de mordant), l'ABS, disponible en option dès la finition RN, des balais d'essuie-glace rallongés de 5 cm côté conducteur, le gicleur de nettoyage intégré à l'essuie-lunette arrière, les rétroviseurs extérieurs de plus grande surface (dégivrants à partir de la version RT), les répétiteurs latéraux de clignotant et l'essuie-lunette (toutes versions) renforcent la sécurité active.

Design intérieur : innovant, moderne et raffiné

Le design intérieur, entièrement renouvelé, cherche à donner une identité, propre à chaque version. Grâce à la technologie « in situ » choisie pour les sièges des versions RL et Be Bop, les designers ont pu s'affranchir des contraintes traditionnelles de design. Le jeu sur les volumes et les associations de tissus que permet cette nouvelle technique autorisent un traitement avant-gardistes des selleries. Cette approche est symbolisée par la Be Bop.

Les RT et 16V reçoivent, elles aussi, une nouvelle sellerie alors que la Baccara est dotée de sièges en cuir, identiques à ceux de Laguna ainsi que de nouveaux placages de bois plus généreux, de couleur plus claire. Les commandes de chauffage sont les mêmes que celles de la Renault 19. La planche de bord prolongée, avec bac de rangement, réservée jusque là aux 16V et Baccara, apparaît maintenant également sur les RT.

PERFORMANCES-CONSOMMATIONS

Après avoir passé en revue les innovations techniques, nous arrivons aux performances. Côté essence, étant équipés de la version R5i nous sommes parvenus à une vitesse maximale de 195 km/h, les 1 000 m départ arrêté annoncés en près de 31 s nous ont semblé bien optimistes (presque semblables à ceux d'une 309 GTI !), toutefois le moteur nous a paru très sûr et a fait preuve d'un fort tempérament et d'endurance dans les parcours à vitesses élevées.

Cela se répercute sur le passage aux 1 000 m départ à 50 km/h en 5°, exercice auquel la Clio a accusé seulement 36 s et quel-

ques dixièmes (36 s 2/10). Une fois encore, le moteur n'a pas semblé peiner.

Pour la version Diesel, il faut remarquer que face à une R5 Diesel, la puissance passe de 55 à 65 ch. Pour un poids de 961 kg, soit seulement 13 kg en plus de notre mulet essence, le couple annoncé de 11,8 daN.m nous a paru bien adapté au véhicule. En performances, le véhicule a parcouru le 1 000 m départ arrêté en 37,2 s.

La vitesse maximale dépasse toutefois les 160 km/h mais là n'est pas sa vocation, avec la 5° à presque 38 km/h aux 1 000 tr/mn. À l'exercice des reprises, on retrouve la boîte cinq et une cinquième fortement allongée ce qui ampute la reprise en 5° à partir de 50 km/h sur 1 000 m : plus de 40 s !

En consommations, car elles sont le maître mot des performances, la Clio a su se doter d'un Cx très compétitif face à ses concurrentes. Et, comme chacun le sait, le rôle de ce coefficient intervient dès les vitesses avoisinant les 70 km/h. À ce titre, en vitesse de croisière, la Clio ne pouvant pas se glorifier de cet avantage, nos deux mulets se sont montrés quelque peu gourmands : 5,51 aux 100 km pour la version Diesel, ce qui n'est pas formidable et 6,41 pour la version essence. En revanche, en conduite routière, la 1.9 D nous a gratifiés d'un honorable 7 l aux 100 km/h, la version essence se contentant d'un 8,5 l.

TENUE DE ROUTE-CONFORT

En premier lieu, lorsque l'on entre dans la Clio, on s'attend à retrouver un air de famille rappelant la R5... Pas du tout ! L'innovation est de taille !

La présentation a été remaniée et la finition est soignée.

La planche de bord est plus accueillante, les volumes de rangement nombreux, le dessin des sièges et leur confort sont très appréciables. Quelques points négligeables ont toutefois marqué notre attention : un cendrier inaccessible et un réglage des lombaires qui fait défaut. À l'arrière, si le volume du coffre est à la hausse, les passagers disposent d'un volume spacieux qui leur assure un confort de haute qualité. La discrétion du moteur Diesel nous a véritablement étonné et l'insonorisation de la carrosserie alliée à la suspension bien étudiée procure au véhicule une belle

agilité même sur revêtement cahoteux. Notre version essence, équipée de l'ABS, était donc munie de quatre disques avec essieu du type quatre barres. De ce fait, les caractéristiques de tenue de route sont différentes entre ce modèle et la version Diesel qui n'a « que » l'assistance de direction. C'est donc sur la 1 800 essence que nous avons fondé notre essai.

En tenue de route donc, notre mulet s'est caractérisé par une excellente stabilité d'assiette, le roulis est fortement atténué lors des prises de virages à vitesse élevée et le tangage au freinage est pratiquement inexistant.

À vive allure, c'est d'ailleurs le train arrière qui perd de son efficacité en premier lieu, celui de l'avant se plaçant parfaitement en entrée de courbe. Tout ceci permet au conducteur de conduire en toute sérénité et le véhicule étant très maniable, il lui sera permis de le rattraper de manière progressive. De plus, le fait d'avoir muni un véhicule de cette taille d'un ABS nous a paru très convaincant, pour les quelques mouvements d'embarquée rencontrés sur le modèle Diesel pour lequel l'option d'ABS n'est pas prévue.

Cependant, il faut reconnaître que le compromis confort-sécurité n'a pas échappé au cahier des charges de Renault, puisque la version 1,8 l est équipée de roues de 14" de diamètre.

LIGNE-EQUIPEMENT

La Clio se caractérise tout d'abord par trois niveaux de finition : du fonctionnel à l'équipement de luxe en passant par une version confortable.

D'aspect extérieur, la ligne est revue afin de rajeunir la gamme Renault. Pas de doute, un capot court plongeant, un empattement long et une ligne homogène lui donnent une apparence de robustesse et d'efficacité ; tout ceci permet de la distinguer des R5. Ses portes-à-faux réduits et son pare-brise fortement incliné lui donnent un aspect qui lui permet de s'accommoder aussi bien du style 5 portes que du 3 portes, chose qui n'était pas possible sur R5.

Les voies importantes donnent une assise impressionnante au véhicule, laquelle, associée au bouclier avant et aux pneus de 175/60 HR 14, renforce le caractère agressif de la ligne.

Pour l'arrière, le coffre étant fortement restreint, l'espace permis est toutefois exploité au maximum au vu des dimensions de carrosserie. Dans le but d'augmenter le volume disponible, la banquette arrière est très facilement rabattable et le coffre offre ainsi un volume de rangement assez intéressant.

Pour ce qui est de l'aménagement intérieur, nous l'avons détaillé dans le chapitre confort. Un pack « sécurité » est de plus proposé et l'habillage complet de l'habitacle couvre enfin la totalité de la tôlerie intérieure. Nos deux mulets incluent la teinte du bouclier associée à celle de la carrosserie. Les projecteurs antibrouillard équipent également les versions haut de gamme et les véhicules de forte motorisation.

D'autre part, la version 1,8 l essence de notre essai, était dotée d'un ABS électronique, de l'air conditionné et d'une direction assistée, qui font partie des options également. Renault a donc véritablement cherché à répondre à la demande de la clientèle la plus diverse qui soit, en offrant un niveau d'équipement très vaste.

