



clio

Dynamique 1.5 dCi



Renault se porte bien. Premier constructeur européen, il atteint environ dix pour cent des parts du marché de l'Europe occidentale, principalement grâce aux scores exceptionnels de la Twingo, de la Mégane et de la Clio. Cette dernière fut lancée en 1988 et atteint les quatre millions de véhicules produits. Aujourd'hui, elle se décline sous près de cent versions différentes : dix moteurs se combinent avec trois ambiances et cinq niveaux de finition en trois et cinq portes. Les atouts communs : les dimensions réduites qui la rendent passe-partout en ville, le look affirmé et le réseau Renault omniprésent sur le continent. Le modèle Dynamique, doté du 1.5 litres dCi, associe la facilité de conduite en ville à de très bonnes dispositions sur le réseau interurbain, routier et autoroutier.

Renault a développé le dCi 1500 et le conjugue aujourd'hui en trois puissances : dCi 65, dCi 80 et dCi 100 cv. En augmentant le débit de carburant et la pression maximale de suralimentation du common rail de 65cv, en ajoutant un échangeur d'air pour le turbo, les ingénieurs français ont boosté le 1500 à 80cv. Tout en conservant la

souplesse et la discrétion du moteur de base, ils en ont également amélioré la vitesse et la sobriété. Ce 1.5 dCi enchante par son agrément et il rencontre tous les éloges. Les réductions significatives de la consommation (et donc des émissions nocives) et de la pollution sonore méritent d'être épinglées. Sur un parcours mixte de routes interurbaines, de circulations citadines et d'autoroute, il a été aisé d'atteindre une moyenne de 4,4 litres aux cent. Cela dans un silence apaisant.

Pourtant, ce 80cv incite à opter pour une conduite dynamique, peu en accord avec les exigences gouvernementales de conduite insipide. Il est cependant concevable de respecter les limitations adaptées aux conditions de circulation. Mais nous savons tous que certains pandores sévissent là où peu d'accidents se produisent. Il leur convient mieux de verbaliser sur une quatre bandes toute droite pourvue d'un panneau inapproprié limitant la vitesse à 50 km/h.

Berline 5 portes

Prix du modèle testé :	17.070,00	€
TMC :	62,00	€
TR :	250,00	€
Autonomie : 50 litres = 1150 km		

Question de point de vue que les individus sagaces condamnent.

L'agilité du châssis, confortée par ses roues surdimensionnées, est épaulée par

une boîte de vitesses bien étagée, même si la commande manque parfois de précision. La direction s'adapte aux différentes situations et la trajectoire reste précise. Le freinage est endurant, assisté comme il se doit aujourd'hui, d'un amplificateur de freinage en cas d'urgence et des incontournables ABS et EBV (répartiteur électronique).

L'intérieur est accueillant et sobre, les commandes tombent sous la main. Les équipements sont dignes d'une grande, même si l'accès aux places arrière est laborieux, même pour de petits enfants : airco automatique combiné aux vitres teintées et au pare-brise réfléchissant, les air-bags frontaux et latéraux avant, les appuie-tête arrière, les fixations Isofix, le siège du conducteur réglable en hauteur également, les rétroviseurs chauffant et les lève-vitres

électriques, la direction assistée et les phares antibrouillards se combinent avec les traditionnels peinture métallisée, verrouillage central avec télécommande et banquette arrière rabattable. Le RadioSat avec le CD européen parachève le tableau.

La Clio n'est cependant pas exempte de points à améliorer. Revenons pour la forme sur les informations séquentielles délivrées par l'ordinateur de bord. Notons cependant qu'il n'y en a plus que huit. Leur notation en petits caractères nuit aux hypermétropes dont je suis. D'autant que le point entre les litres et les décilitres est minuscule.

Regrettons aussi l'absence de montre permanente. Quand la radio et le GPS sont éteints, elle apparaît en grand au tableau de bord central. Parfois, elle est reléguée en petit dans un coin du même écran. Sinon, elle est absente (écran d'information sur la destination...). Le témoin des grands phares (lampe bleue) est éblouissant. Dommage parce que les phares sont des modèles du genre pour le confort nocturne sur les petites routes sans éclairage public : portée, intensité et aire couverte.

