



Clio

1.5 dCi Authentique 3 portes - 85 cv

Une Clio Authentique diesel de base complétée d'un air-co manuel et d'un régulateur-limiteur de vitesse, une voiture comme on en voit à chaque coin de rue. Ces autos banales qui font le parc automobile, choisies par les clients, entre autres parce qu'elles ont tout d'une grande, qu'elles sont sobres, jouent avec la même sérénité en ville et sur autoroute.

On entend souvent les Renault décriées à cause de leur électronique. D'après certain responsable d'assistance routière, le Losange français atteint des pourcentages de pannes moindres avec les modèles Clio et Mégane que la majorité des constructeurs. Et pourtant, elles sont plus nombreuses à rencontrer des difficultés vu que le nombre d'exemplaires vendus est sensiblement plus élevé que ceux d'autres marques.

La Clio apporte, avec la Mégane, à Renault ce qui lui permet de créer des automobiles comme la Laguna et la VelSatis, entre autres. L'audace et l'innovation provoquent parfois des réticences de la part de la clientèle et le constructeur français a su jouer de la prudence également pour concevoir et produire des voitures passe-partout qui ont tout d'une grande tout en conservant la simplicité qui rassure.

Parce que ces modèles dits de base incluent des modernités pratiques quotidiennement appré-

ciées. Les commandes au volant par exemple, courtes, issues de la Mégane, sont chacune d'une forme et d'une texture différente, repérable au toucher. Cela évite de se confondre une manette de régulateur de vitesse avec celle de recherche de station émettrice radio.

Le dossier de la banquette arrière se rabat en un seul tenant. Parce que tout le monde n'a que faire de l'option 60/40 qui grève le prix d'achat. Par contre pour ce qui est des trois priorités du constructeur, le design, l'habitabilité et la sécurité, il n'y a pas d'impasse. La Clio testée confie son freinage à des disques à l'avant et des tambours à l'arrière. Sans manquer ni de mordant ni de puissance, les ralentissements sont faciles à doser. Les aides à la conduite développées dans les segments supérieurs se retrouvent dans la Clio de base : ABS avec répartiteur électronique et assistance au freinage d'urgence avec les feux de détresse qui s'allument automatiquement en cas d'appui violent sur la pédale.

Depuis la version II, la Clio a pris un embonpoint de plus de cent trente kilogrammes, dont une dizaine pour les dix-sept centimètres d'allongement, une trentaine pour l'amélioration de l'acoustique, une trentaine pour la fiabilité et la qualité des matériaux et un peu plus de soixante pour les sécurités active et passive. Malgré la prise de poids, les consommations sont à la baisse.

Les études sur l'utilisation améliorée des carburants sont réalisées chez tous les constructeurs de moteurs pour respecter les décisions de Kyoto. Les entretiens de la diesel sont espacés de vingt mille kilomètres. Nonante-cinq pour cent de la masse de la Clio sont recyclables. Et des progrès sont encore en cours.

Chacune des Clio III obtient les cinq étoiles aux tests Euro NCAP entre autres grâce aux ceintures avant dotées de prétensionneurs pyrotechniques. La note maximale de quatre étoiles a été octroyée pour la protection des enfants partiellement pour quatre points d'ancrage Isofix qui équipent les places latérales arrière et celle du passager à l'avant. La Clio III est la huitième Renault à recevoir la reconnaissance Euro NCAP. Elle vient aussi de se voir décerner le titre convoité de « Voiture de l'Année 2006 » par cinquante-huit journalistes de vingt-deux pays européens qui l'ont choisie parmi vingt-huit nouveaux modèles

Au quotidien, la Clio se conduit comme une grande. L'encombrement en moins. La tenue de route est bluffante, l'ensemble facilite la conduite en bon père de famille tout en autorisant de temps à autre les accélérations qui rappellent des souvenirs réprimés aujourd'hui. La place pour les longues jambes est à disposition. La boîte à gants réfrigérée est une attention du constructeur utile en cette période de températures inhabituelles.

Citadine originale

Prix du modèle testé :	17.520 euros
Autonomie :	55 litres = 1.100 km
Émission de CO ₂ :	133 gr/km
Couple maxi :	200 Nm dès 1.750 tr/min
Puissance maxi à :	3.750 tr/min
Poids :	1.240 kg
Cx : 0,34	SCx : 0,725
Puissance/Poids :	50,81 kW/T

