

# Clio Estate : un petit break

■ Avec le break Estate, Renault ajoute une facette plus familiale à sa gamme Clio 3, qui accueille ce type de carrosserie pour la première fois.



**La Clio Estate compte parmi les breaks les plus compacts, encore peu nombreux dans cette catégorie relativement nouvelle.**

versions. Moyennant quoi les modifications sur les trains de roulement se bornent à une barre anti-dévers arrière raffermie et à de nouveaux amortisseurs. Sur l'autoroute, les filets d'air glissant sur la carrosserie s'entendent davantage que le 1.5 dCi de 105 ch, gage d'une discrétion de bon aloi pour ce turbo-diesel. De bonne carrure, il filoché aussi sans problème. La petite départementale provençale qui succède au grand ruban d'asphalte permet à la Clio Estate de faire étalage d'un certain brio routier. Ce break se comporte en effet avec une certaine assurance, limitant bien le roulis en virage. Sa conduite est feutrée, avec des relances jamais molassonnées grâce au couple maxi de 240 Nm disponible dès 2.000 tr/mn qui favorise l'élasticité, même coffre bien chargé. Par contre, la petite raideur d'amortissement ressentie sur les fortes inégalités du sol détonne un peu, mais le moelleux propre aux Renault revient vite.

■ Philippe Hervieu

## Seulement 20 à 30 kg de plus que la berline

Dénommée Grandtour ou Sportour dans d'autres pays, la Clio Estate reprend naturellement les dispositions techniques habituelles des berlines, alors que la palette des motorisations prévoit quatre propulseurs essence et trois diesel. Mais ce break compact se caractérise surtout par la modération assez spectaculaire de sa masse sur la berline, puisqu'il n'accuse que 20 à 30 kg de plus sur la berline selon les

d'escamoter les appuis-tête), ce sont 239 dm<sup>3</sup> de plus qu'il est possible d'enfourner dans l'Estate. Dans cette configuration, on obtient une surface de chargement plate sur toute sa longueur (1,45 m) en vertu d'un plancher mobile (à partir de la finition 2). Juste derrière le seuil d'entrée, bas et large d'un mètre pour faciliter la manœuvre, ce plancher masque un double fond qui délivre également un supplément de 72 dm<sup>3</sup>. On peut notamment y loger le cache-bagages à enrouleur. Entièrement moqueté, le coffre peut recevoir quelques accessoires qui valorisent ses aspects pratiques. La dotation d'équipement s'échelonne sur trois niveaux. Avec une base Authentique intégrant déjà de série des barres de toit (noires), 4 airbags et la fonc-

## Fiche technique

**Carrosserie** : break 5 places de 4,20 m de long. Coffre : 439/1.277 dm<sup>3</sup>. Poids à vide : 1 235 kg (dCi 105 ch FAP).

**Motorisation** : essence 4 cylindres 16 soupapes 1.149 cm<sup>3</sup> de 55 kW/75 ch/5 cv, 57,5 kW/80 ch/5 cv et Turbo control efficiency (TCE) de 74 kW/100 ch/6 cv, 1.598 cm<sup>3</sup> de 82 kW/110 ch/7 cv. Turbo-diesel 4 cylindres 8 soupapes 1.461 cm<sup>3</sup> common rail dCi de 50 kW/70 ch/4 cv, 63 kW/85 ch/5 cv et 78 kW/105 ch/6 cv. Traction avant. Boîte manuelle 5 vitesses (robotisée en 1.2i 80 ch et 1.5 dCi 85 ch) et 6 vitesses (1.5 dCi 85 ch FAP et 105 ch). Direction à assistance électrique variable, ABS/REF/AFU, 4 airbags de série.

**Performances** (données constructeur, 1.2i TCE/1.5 dCi 105 ch FAP) : V Max : 184/186 km/h. 0-100 km/h : 11"2/11"6. Conso moy. norm : 7,4-4,8-5,8/5,7-4,2-4,7 l./100. CO<sub>2</sub> : 137/126 g/km.

**Prix** : 10 versions essence de 13 450 € (1.2i 75 ch Authentique) à 18 000 € (1.6i 110 ch BVA Dynamique). 12 versions diesel de 14 950 € (1.5 dCi 70 ch Authentique) à 20 200 € (1.5 dCi 105 ch FAP Dynamique).

## Les concurrentes

**Daihatsu Materia** : une curieuse nipponne toute carrée et fonctionnelle, mais sans diesel (1.5i 103 ch à partir de 15 990 €).

**Ford Fusion** : petit break soigné à l'ambiance intérieure sérieuse, doté d'une suspension assez ferme (1.4i 80 ch Trend à partir de 12 990 €).

**Mini Clubman** : une silhouette rétro très sympa mais ne joue assurément pas dans la même cour (1.6i 120 ch Cooper à partir de 21 300 €).

**Nissan Note** : un mini-monospace atypique redynamisé par quelques réaménagements de détail (1.4i 88 ch Visia à partir de 13 300 €).

**Peugeot 207 SW** : tonique au regard et au volant, mais un prix augmenté depuis son récent lancement (1.4i 75 ch Trendy à p. de 14 600 €).

## Fiche technique

**Carrosseries** : berline 3 et 5 portes de 4,33 m de long (et aussi 4 p., break SW et CC). Coffre : 396/1 258 dm<sup>3</sup>. Poids à vide : 1.391 kg (2.0 TCDi 136 ch 5 p.).

**Motorisations** : essence 4 cylindres 16 soupapes Duratec 1 388 cm<sup>3</sup> de 59 kW/80 ch/5 cv, 1 596 cm<sup>3</sup> de 74 kW/100 ch/6 cv et Ti-VCT de 85 kW/115 ch/7 cv, Flexifuel 8 et 16 soupapes, et 5 cylindres 20 s. 2 522 cm<sup>3</sup> de 166 kW/225 ch/15 cv. Turbo-diesel 4 cylindres 16 soupapes Duratorq common rail TDCi et turbo variable (avec ou sans filtre à particules DPF) 1 560, 1 753, et 1 997 cm<sup>3</sup>. Traction avant. Boîte mécanique 5 ou 6 vitesses, ou BVA 4 (option 1.6i et 2.0i) ou auto PowerShift 6 rapports à double embrayage (2.0i). Direction électro-hydraulique EHPAS, ABS/EBD/EBA, ESP et 4 airbags et système de protection anti-retournement RPD de série.

**Performances** (données constructeur, 2.0i/2.0 TDCi) : V Max : 206/203 km/h. 0-100 km/h : 9"2/9"3. Conso moy. norm : 9,8-5,4-7,1/7-4,5-5,5 l./100. CO<sub>2</sub> : 169/144 g/km.

**Prix** : 35 versions essence sous 4 carrosseries de 16 350 à 27 750 €. 52 diesel de 18 700 à 25 550 €. 8 Flexifuel à partir de 18 250 € et 4 versions TDCi 90 ch et 110 ch à partir de 19 500 €.

## Les concurrentes

**Citroën C4** : une berline élancée, pratique, bonne routière et confortable sous deux carrosseries (1.4i 90 ch 3 portes à partir de 16 700 €).

**Honda Civic** : cette soucoupe volante sur roues en 3 ou 5 portes tranche avec le reste (1.4 i-DSi 83 ch 5 p. Comfort à partir de 17 700 €).

**Peugeot 308** : l'archétype de la compacte polyvalente déjà brillante sur la route (1.4 VTi 95 ch Confort 3 p. à partir de 16 850 €).

**Renault Mégane** : de belles qualités dynamiques (1.4i 100 ch 3 p. à partir de 16 600 €).

**Toyota Auris** : moderne et intéressante, avec la réputation de la marque nipponne (1.4 VTI 97 ch 3 p. Linea Terra à partir de 16 650 €).

# La Focus gagne une seconde peau

■ Ford a fait les choses en grand pour rajeunir sa Focus, puisqu'elle bénéficie d'une nouvelle physionomie en ce début 2008.



**Antithèse des productions acseptisées, la Focus montre du caractère pour offrir un bel agrément d'utilisation.**

avec vigilance et rapidité. Non seulement le châssis est sain et agile grâce au léger effet auto-directionnel arrière, mais la Focus apparaît également fort plaisante à conduire. Malgré ses 145 ch, le 2.0i essence laisse cependant une partie de sa pétillance dans les rapports supérieurs de la boîte 5 trop longs. En contrepartie, la conso reste raisonnable en ne dépassant pas les 12 l./100 en tirant fort. De son côté, le meilleur diesel CDTi 136 ch délivre une force de tous les instants sans peser sur le train avant. Et malgré une seconde trop courte d'un chouilla, la boîte 6 est super, l'ensemble abaissant la conso à 10 l./100 dans les mêmes conditions d'avancement; un maximum. Impériale sur la route, la Focus 2008 n'en distille pas moins un excellent confort qui donne déjà un avant-goût de la catégorie supérieure.

■ Philippe Hervieu

des volumes qui ne la changent pas radicalement, c'est pourtant le jour et la nuit entre la version précédente et la nouvelle ! La standardisation d'un régulateur de trajectoire ESP, de feux arrière à diodes et l'activation automatique des "warning" sur un arrêt brusque représentent également de belles avancées sécuritaires pour cette auto déjà classée au top des crash-tests EuroNCAP avec 5 étoiles.

## Démarrage sans clef, GPS et interface MP3

Sans bouleversement aussi tangible que sur la carrosserie, l'habitacle offre une bonne dose de raffinement supplémentaire dans les détails : qualité des matières encore accrue, nouveau combiné des instruments ou vitrage teinté en bleu.

Que viennent renforcer de nouvelles options technologiques, démarrage sans clef, GPS avec carte mémoire SD, prise USB avec interface MP3, prise 230 V, tuner DAB numérique, etc. Les motorisations Flexifuel (essence et biocarburant E85) sont reconduites, alors qu'en diesel apparaît une version ECONetic à la sobriété encore plus affirmée. Enfin, une nouvelle boîte auto PowerShift à double embrayage, pendant de la fameuse DSG de VW, peut également venir épauler les diesel TDCi 110 ch et 136 ch. Personne n'a contesté à la dernière Focus le talent de vraiment bien tenir le pavé, et la nouvelle version restylée nous l'a dûment confirmé sur de méchantes routes détremées. Certes, en virage à bonne allure, on note bien de légères amorces de sous-virage, mais l'ESP, de série, veille et rétablit l'ordre

En introduisant un nouveau code stylistique, le "kinetic design", dans ses derniers modèles, S-Max, Galaxy et Mondeo, Ford s'exposait à démoder l'esthétique de ses gammes antérieures. D'où le récent réaménagement de son monospace compact C-Max. Mais pour la Focus, bien dessinée et encore jeune puisque née fin 2004, son constructeur a opté pour un remodelage en profondeur. Carrément une nouvelle peau, tous les emboutis de la carrosserie ayant été modifiés, à l'exception du toit. Un investissement lourd à la hauteur de l'enjeu, cette compacte déclinée sous plusieurs carrosseries étant le fer de lance de la marque sur le continent. Le résultat est à la hauteur des moyens mis en œuvre : de jolie, la Focus 2008 est en effet devenue splendide. Car tout en conservant une silhouette et