

LA SAGA CLIO

Un quart de siècle de succès pour la voiture française la plus vendue de toute l'histoire automobile

Avec 13 millions de voitures commercialisées à travers quatre générations, Renault Clio est la voiture de tous les superlatifs : véhicule français le plus vendu au monde de tous les temps, premier à avoir obtenu deux fois le titre convoité de Voiture de l'Année en Europe, véhicule le plus vendu en France sur 18 des 25 dernières années, leader de son segment en Europe en 2014 et 2015 (total VP+VUL). Dès son origine, Clio s'est imposée comme la petite voiture qui a « tout d'une grande... ».



© MOUNOURY, Jean-Christophe / Renault Design

Dans la mythologie grecque, Cléo est une muse, dont l'étymologie - Kleió - signifie « qui est célèbre » : un nom prémonitoire pour Cléo, dont la notoriété et le succès se sont imposés dès la première génération du véhicule.

Voiture de l'année, dès son lancement en 1990

En prenant la succession de la Renault 5, l'une des plus grandes réussites automobiles de son époque, Cléo a un lourd héritage à assumer. Mais elle ne cherche pas à s'inscrire dans la filiation directe de la Renault 5. Aussi, Cléo est officiellement présentée comme une « petite voiture polyvalente, conçue et fabriquée selon les mêmes critères de rigueur que les grandes ». Entre la Renault 5 et la Cléo, il y a donc une montée en gamme assumée, afin de toucher une clientèle de plus en plus nombreuse, souhaitant bénéficier de prestations et d'équipements réservés à des véhicules de la catégorie supérieure, tout en restant dans un format compact (3,70 m pour Cléo 1).

Certains clients attendent même des prestations et des équipements haut de gamme. C'est à leur intention que Renault lance en 1991 la Cléo Baccara, une version luxueuse qui arbore une sellerie en cuir gris, un pommeau de vitesse et des inserts en ronce de noyer, des panneaux de portes gainés de cuir et des commandes chromées. À partir de 1998, la Cléo Initiale remplace la version Baccara et poursuit l'offre haut de gamme de Cléo génération après génération.



Renault Cléo 1 – © DINGO

Le passage entre Renault 5 et Cléo marque également une autre évolution : désormais, les modèles ne sont plus désignés par des chiffres mais par des noms propres, afin d'améliorer la mémorisation des noms et leur donner une dimension plus chaleureuse et plus humaine.

Dès sa sortie, Cléo est désignée Voiture de l'Année 1991 en Europe. Selon les mots du jury, « la nouvelle petite voiture a un style remarquable, un bon niveau de qualité, un espace généreux, et une richesse d'équipements jamais offerts auparavant sur un modèle de cette taille ».

Des équipements dignes du segment supérieur

Ainsi, la première génération propose l'ABS, l'air conditionné, la boîte automatique électronique, l'alarme anti intrusion, la direction assistée, ou encore les rétroviseurs électriques dégivrants. Avec ce niveau

d'équipement, Clio bouleverse le segment des citadines en Europe et se positionne en voiture polyvalente capable de rivaliser avec les stars de la catégorie.

La deuxième génération est lancée en 1998. Elle gagne 7 cm et introduit les motorisations 16 soupapes. Elle met également la sécurité à portée de tous, en équipant toute la gamme d'ABS et d'airbags, dont des airbags latéraux.



Renault Clio 2 – © DINGO

La Clio troisième génération arrive sur le marché en 2005, tandis que Clio 2 poursuit sa carrière commerciale sous le nom de Clio Campus. Plus grande (3,99 m), plus habitable, Clio 3 est résolument suréquipée. Outre la carte de démarrage main libre, le GPS, ou encore le régulateur/limiteur de vitesse, elle est aussi au meilleur niveau en sécurité active et passive, embarquant jusqu'à 8 airbags. Pas étonnant qu'elle soit la première de sa catégorie à obtenir les 5 étoiles aux tests EuroNcap. C'est aussi la première des Clio à proposer une version Estate.



Renault Clio 3 – © SAUTELET, Patrick

Toutes ces qualités sont à nouveau récompensées par le titre de Voiture de l'Année en Europe, décroché en 2006. L'événement est exceptionnel : sur les 43 années d'histoire du Prix, c'est la première fois qu'un même véhicule remporte la récompense à deux reprises.

La 4e génération de Clio lancée en 2012 rallume la flamme et démontre sa capacité de séduction, tout en y ajoutant un supplément d'âme. Directement inspirée du concept car DeZir, Clio 4 est le premier véhicule à adopter la nouvelle identité visuelle de la gamme. Arborant une robe rouge flamme et une nouvelle face avant, Clio 4 voit le jour sous le signe de la passion et de la séduction. Elle poursuit cette exigence d'équipements, en proposant notamment R-LINK, la tablette connectée et intégrée, ou encore un système de son bass reflex en première mondiale.



Renault Clio 4 – © BERNIER, Anthony

Star de pub...

Dès ses débuts, la saga publicitaire de Clio accompagne son succès commercial et marque les esprits.

En 1992, c'est la fin de la Guerre Froide et Clio nous emmène au Kremlin où l'on y découvre Leonid Komarov, le nouveau chouchou du Président, qui roule bien sûr en Clio. Et la publicité de conclure : « tout ce luxe pour tout le monde ? C'est le paradis communiste ! Clio, mais que reste-t-il aux grandes ? »

Du Kremlin aux pays du Golfe, il n'y a qu'un pas, allègrement franchi par Clio. Un émir présente à son fils son immense héritage mais lui demande de renoncer à sa Clio. Devant la résistance de son fils, la réponse de l'émir fuse : « pas assez chère, mon fils ».

En Grande-Bretagne, avec la saga appelée « Nicole and Papa », Nicole devient la deuxième personne la plus identifiée du pays, devant le Premier ministre de l'époque John Major. Et lors de la deuxième campagne, l'expression « Va Va Voom » utilisée dans le spot publicitaire entre dans le dictionnaire d'Oxford !

... et icône sportive.

Si elle a tout d'une grande star de publicité, Clio a aussi tout d'une grande sportive. Depuis un quart de siècle, elle s'illustre régulièrement à travers des versions sportives, aussi bien pour la route que pour la compétition, qui permettent à Renault de valoriser son engagement constant dans le sport automobile.

En 1998, un monstre de puissance est présenté sous forme de show-car au Mondial de Paris. C'est la Clio V6, qui finit par être produite en petite série, en raison de l'engouement du public. Equipée d'un moteur de 3 litres 6 cylindres en position centrale arrière, Clio embarque dans un premier temps 230 chevaux sous son capot, avant d'être équipée, en 2003, d'un moteur gonflé à 255 chevaux, qui propulse le bolide de 0 à 100 km/h en 5,8 secondes.



Renault Clio 4 R.S. 200 EDC – © MEUNIER, Denis / Publicis Events France

Progressant régulièrement en nombre de chevaux par litre de cylindrée, Renault accompagne les nouvelles générations de Clio en proposant toujours une déclinaison sportive signée Renault Sport; c'est le cas de la Clio 3 R.S. dotée de 197 ch en 2006, puis de la Clio 4 R.S. en 2013, entraînée par 200 ch, ou enfin de la Clio R.S. Trophy en 2015 et ses 220 ch.

L'histoire de Clio raconte l'histoire de Renault

En 1990, Clio 1 mesurait 3,71m. Puis elle a régulièrement grandi, de génération en génération pour mesurer aujourd'hui 4,06 m.

Renault est à l'image de Clio. Entre 1990 et 2016, l'entreprise a changé de dimension. Au moment où naissait Clio, Renault commercialisait 1,8 millions de véhicules dans le monde. Aujourd'hui, le Groupe Renault est constitué de 3 marques, est associé à Nissan dans le cadre de l'Alliance et vend 2,8 millions de véhicules dans 125 pays.

Clio, c'est aussi l'histoire d'une voiture qui a voulu rendre accessible l'innovation, et offrir à ses clients des équipements et des prestations dignes du segment supérieur, tout en proposant une gamme large et généreuse couvrant des versions sportives et exclusives.

Là encore, Renault est à l'image de Clio. La marque souhaite rendre la mobilité durable accessible à tous, en proposant une gamme très large, allant de Twizy à Espace, en passant par Kwid et Duster.



Renault Clio 2 – © DINGO

Après s'être vendue à plus de 13 millions d'unités, la success story de Clio continue avec la présentation dans quelques jours d'une nouvelle version de la citadine préférée des européens.