



RENAULT AU SALON DE L'AUTO 2013 DE BRUXELLES

Lors de la dernière édition du Salon de l'Automobile de Paris, Renault s'est démarqué avec un tout nouveau stand qui mettait à l'honneur innovation et modernité. Le Salon de l'Auto de Bruxelles est le premier salon qui succèdera à Paris et accueillera le visiteur dans cet univers totalement nouveau.

Les **Renault Clio Grandtour** et **Renault Clio R.S. 200 EDC** seront présentées en avant-première au cœur du stand Renault et sur un plan incliné, à côté de la Renault Clio commercialisée sur notre marché depuis octobre 2012. Ces deux modèles ne seront commercialisés qu'au printemps 2013.

La nouvelle Renault Fluence fera également son apparition en avant-première européenne au Salon de l'Auto de Bruxelles.

L'édition 2013 du Salon de l'Auto de Bruxelles est aussi et avant tout celle des véhicules utilitaires. Depuis 1998, Renault est sans conteste le premier constructeur européen de **véhicules utilitaires**. À Bruxelles, Renault présentera avec fierté la gamme la plus complète du marché.

Dans les gammes Kangoo Express, Trafic et Master, le constructeur propose une série de véhicules personnalisés qui répondent encore mieux aux souhaits et besoins du client professionnel.

Mais avant tout, le Salon de l'Auto de Bruxelles reste la vitrine par excellence qui donne aux amateurs de voiture un aperçu complet de ce que Renault peut leur proposer. Ainsi, la **nouvelle Renault Clio** et les autres bestsellers tels que la Mégane, les Scénic et Grand Scénic seront, sans nul doute, les stars du stand Renault.

NOUVELLE RENAULT CLIO GRANDTOUR ET NOUVELLE CLIO R.S. 200 EDC EN AVANT-PREMIERE

Commercialisées au printemps 2013, Renault présente au Salon de Bruxelles 2013 en avant-première Nouvelle Clio Grandtour et Nouvelle Clio R.S. 200. Partageant les mêmes gènes de dynamisme que la berline, mais avec sa propre identité, Nouvelle Renault Clio Grandtour est un véhicule à la carrosserie spécifique associant des mensurations athlétiques et l'esprit pratique. Nouvelle Renault Clio R.S. 200 EDC quant à elle porte haut et fort les valeurs de Renault Sport : belle et performante, elle a tout pour devenir une référence sur le marché des sportives hautes performances, à l'image de ses devancières.

Nouvelle Renault Clio Grandtour : une personnalité forte inspirée des breaks de chasse

Les études montrent l'attachement des clients de breaks aux canons esthétiques des breaks de chasse. Nouvelle Renault Clio Grandtour en possède le style à part. Elle y ajoute fonctionnalité et modularité. Son empattement est identique à celui de la berline, mais le porte-à-faux arrière est rallongé de 201 mm pour atteindre 823 mm. D'une longueur hors tout de 4,262 m, Nouvelle Renault Clio Grandtour se présente comme un break à la fois stylé, compact et logeable. S'appuyant sur un long capot et des épaules arrière marquées, son profil s'étire vers l'arrière avec une lunette de hayon redressée mettant son volume de coffre en valeur. Les poignées de portes sont, comme sur la berline, masquées. Les montants de custode ainsi que les pieds milieu intégrés à la surface vitrée donnent une impression harmonieuse de continuité. Et le toit semble flotter avec élégance.

Quand beauté rime avec fonctionnalité

Par sa modularité encore plus poussée que sur Renault Clio berline, Nouvelle Renault Clio Grandtour s'adresse à une clientèle cherchant un design fort au service de fonctionnalités abouties. L'espace à l'avant est particulièrement soigné, tout comme l'accessibilité au volume du coffre de **443 dm³ VDA**. Ce dernier propose 130 dm³, autrement dit 30 % de plus par rapport à celui, déjà spacieux, de la berline et un seuil de chargement fortement abaissé. La fonctionnalité plancher plat et la **mise en tablette du siège passager avant** offrent une longueur de chargement " record ". Cette fonctionnalité propre à Nouvelle Renault Clio Grandtour constitue un atout remarquable dans le segment.

La gamme de motorisation sera annoncée lors du lancement commercial de cette version au printemps 2013.

Nouvelle Renault Clio R.S. 200 EDC, l'émotion en mode sport

La révélation d'une Renault Clio sportive est toujours un événement attendu des aficionados sportifs du modèle et des amoureux de belles voitures. Grâce à son moteur 1.6 litres turbocompressé couplé à la boîte à double embrayage EDC, Nouvelle Renault Clio R.S. 200 EDC apporte des réponses innovantes aux attentes pointues des clients de petites sportives. Elle procurera un plaisir de conduite immédiat et affirmera de nouveau sa différence par son style, pour rester la préférée des connaisseurs.

Belle et efficace, comme en compétition

Aucun doute possible : Nouvelle Renault Clio R.S. 200 EDC est bien une Renault Sport. Sa lame F1 rappelle les succès de Renault en Formule 1. Son diffuseur arrière et son becquet offrent respectivement 80 % et 20 % d'appuis supplémentaires. Calandre, spoiler, boucliers avant et arrière, feux de jour à LED déportées, bavolets et jantes de 17" pouces (et même de 18" en option) sont aussi spécifiques à Nouvelle Renault Clio R.S. 200 EDC. Autant d'éléments qui contribuent à créer un premier émoi visuel. La double sortie d'échappement et la signature sonore sportive complètent cette dotation spécifique.

À l'intérieur, l'ambiance sportive à dominante rouge, le volant sport encadré des palettes de changement de vitesses, l'instrumentation qui lui est propre ainsi que le pédalier aluminium respirent la passion. Mais Nouvelle Renault Clio R.S. 200 EDC soigne aussi particulièrement le confort de ses occupants. Les sièges baquets possèdent des renforts latéraux et bénéficient d'une sellerie en cuir optionnelle. Bien entendu, la nouvelle sportive de Renault Sport est dotée de tous les équipements attendus d'un véhicule haut de gamme : système multimédia, navigation tactile, Radio Bluetooth® avec prise USB, carte mains libres et aide à la conduite auxquels s'ajoute un choix d'options comme la climatisation automatique régulée ou le radar de parking.

Nouvelle Renault Clio R.S. 200 EDC bénéficiera d'une offre de personnalisation extérieure spécifique à l'univers Renault Sport. Sur la grille de départ, on retrouve 4 univers déclinables au travers de logos, animations et décors aux inspirations tranchées. Chacun pourra composer la sportivité qui lui ressemble.

La performance et le plaisir de la sportivité au quotidien

L'introduction d'un moteur turbo disposant d'un couple élevé à bas régime et d'une boîte de vitesses à double embrayage - l'EDC (Efficient Double Clutch) – développée par les ingénieurs de Renault Sport, permet de proposer un véhicule communiquant de nouvelles sensations de conduite sportive.

Couplé à la boîte EDC et exclusif à Nouvelle Clio R.S. 200 EDC, le nouveau moteur 1.6 T Renault Sport 200 marque un progrès supplémentaire dans la quête de la performance par Renault Sport Technologies. L'objectif est de procurer toujours plus de plaisir au quotidien grâce à un brio élevé, mais aussi de concilier l'agrément et l'amélioration des performances avec l'exigence réaliste d'une meilleure efficacité énergétique. Cette approche, dictée par la compétition et en particulier par la F1 où Renault Sport bénéficie d'une expertise reconnue, profite aujourd'hui directement à la version sportive de Nouvelle Renault Clio.

Le nouveau 4 cylindres 16 soupapes délivre 200 chevaux à 6 000 tr / mn. Son couple élevé de **240 Nm** (+25 Nm par rapport à Renault Clio III R.S.) est atteint dès 1 750 tours seulement pour un plaisir de conduite instantané. Ce couple maximum reste ensuite disponible de façon constante aux régimes supérieurs, jusqu'à 5 600 tr / mn, grâce au turbo.

Ensorcelé par Renault Sport, ce moteur de l'Alliance bénéficie de technologies de pointe, à l'image des pistons DLC (Diamond Like Carbon) dérivés de la F1 et du double décalage d'arbre à cames continu (VVT). Comme toujours avec Renault Sport, le rendu sonore à l'échappement a été particulièrement travaillé. Autre nouveauté dans l'approche de la sportivité, le moteur 1.6 T Renault Sport 200 est disponible exclusivement avec la boîte Renault EDC, à double embrayage et six rapports. Le confort et l'efficacité de cette transmission EDC à double embrayage permettent au conducteur d'adopter le style de conduite qu'il souhaite. Nouvelle Clio R.S. 200 EDC s'avère très agréable en conduite coulée et redoutablement efficace en conduite dynamique avec 3 modes de fonctionnement, dont un mode " race ".

Inspirées de la compétition, les palettes au volant - une première chez Renault - offrent un confort et une rapidité supérieure à une boîte manuelle. En mode " race ", les passages de vitesse s'opèrent en seulement 150 millisecondes.

Pour couvrir la variété des attentes et usages des clients sportifs, Nouvelle Renault Clio R.S. 200 EDC propose deux châssis :

- **le châssis Sport** pour un rapport sportivité/confort optimum dans le cadre d'une conduite quotidienne.
- **le châssis Cup** pour les amateurs d'évolution technique et de sortie sur piste. Ces clients apprécieront le surcroît de fermeté de 15 % procuré par rapport au châssis Sport et l'abaissement de la caisse de 5 mm.

En ce qui concerne le freinage, Nouvelle Renault Clio R.S. 200 EDC reçoit de puissants disques de 320 mm à l'AV (en augmentation significative de 8 mm par rapport à sa devancière). Renault Sport, c'est plus que jamais l'excellence en termes de châssis et de freins.

Bardée d'innovations enthousiasmantes

Ludique et technologique, Nouvelle Renault Clio R.S. 200 EDC est équipée d'un bouton " sport " baptisé **R.S. Drive**. Une pression sur ce bouton modifie la cartographie boîte et moteur, la réponse de l'ESP, le feeling de direction et la sensibilité de la pédale d'accélérateur. Il agit selon 3 modes " Normal ", " Sport " ou " Race " et permettra à Nouvelle Renault Clio R.S. 200 EDC de révéler une personnalité sportive multi-facettes très motivante.

Dans le même esprit, les ingénieurs de Renault ont adapté **R-Sound Effect** à Nouvelle Renault Clio R.S. 200 EDC en ajoutant des sons de moteurs spécifiques. Grâce à Renault R-Link, cette application simule via les hauts parleurs le son réaliste d'un moteur emblématique parmi plusieurs disponibles, en le liant avec la vitesse et l'accélération de la voiture. Une façon amusante et réaliste de choisir son ambiance moteur.

À ces combinaisons de nouveautés, Nouvelle Renault Clio R.S. 200 EDC ajoute des équipements enviables pour le confort comme la navigation tactile Renault R-Link, la carte mains libres, la Radio Bluetooth®, avec prises USB et jacks, le radar de parking avec caméra de recul ou encore la climatisation régulée.

Les versions, les équipements et les tarifs pour le marché belgo-luxembourgeois seront annoncés lors du lancement commercial au printemps 2013.

NOUVELLE RENAULT FLUENCE, DYNAMIQUE ET TECHNOLOGIQUE

Développée en collaboration avec les ingénieries internationales du groupe et lancée fin 2009, Renault Fluence est une berline tri-corps statutaire à vocation mondiale. Avec un total de 255 000 véhicules mis en circulation dans plus de 80 pays du monde, elle est rapidement devenue un acteur incontournable de son marché.

Trois ans plus tard, Renault lance Nouvelle Renault Fluence, une actualisation qui vise à renforcer l'offensive de Renault sur ce segment. Présentée en avant première au Salon de l'Automobile d'Istanbul en novembre 2012, son design fluide et élégant gagne en dynamisme et en modernité. Cette nouvelle version capitalise sur ses atouts de confort et d'habitabilité et met l'accent sur la technologie et les qualités de finition.

Produite dans l'usine Oyak-Renault de Bursa (Turquie), sa commercialisation démarrera à partir de janvier 2013 en Turquie et se poursuivra tout au long de l'année dans les autres pays du monde.

Un style plus affirmé et dynamique

4 622 mm de long, 2 703 mm d'empattement, 1 489 mm de haut et 1 809 mm de large ; les proportions équilibrées et généreuses de Nouvelle Renault Fluence l'inscrivent dans l'univers des grandes berlines tri-corps du segment C (compactes familiales). D'un style fluide et moderne, Nouvelle Fluence reçoit la face avant identitaire de la marque pour un dynamisme plus affirmé. Dans l'habitacle, l'ambiance intérieure reprend les grands thèmes de la version précédente tout en proposant une ambiance plus technologique et des finitions plus soignées.

La technologie comme assistant de vie à bord et de conduite

Nouvelle Renault Fluence offre des équipements technologiques haut de gamme visant à simplifier la conduite. Le conducteur dispose de l'aide au démarrage en côte du frein de parking assisté ou encore du régulateur et limiteur de vitesse. L'offre multimédia se renouvelle et s'enrichit du système intégré et connecté Renault R-Link.

Des motorisations économiques et performantes

Nouvelle Renault Fluence dispose d'une gamme de groupes motopropulseurs adaptée aux attentes des clients des différents pays de commercialisation. Ils allient sobriété et agrément de conduite :

- 2 versions diesel ; le 1.5 dCi 110 BVM6 et le 1.5 dCi 110 EDC.
- 2 versions essence ; le nouveau 1.6 16v 115 CVT X-Tronic aux côtés des 1.6 16v 110 BVM5.
- Des versions Euro 5 adaptées à chaque environnement réglementaire,
- 2 types de transmissions automatiques ; la boîte à double embrayage à 6 rapports EDC (Efficient Dual Clutch) et la nouvelle génération de la transmission à variation continue CVT X-Tronic.

UN STYLE PLUS AFFIRMÉ ET DYNAMIQUE

4 622 mm de long, 2 702 mm d'empattement, 1 479 mm de haut et 1 809 mm de large ; les proportions équilibrées et généreuses de Nouvelle Renault Fluence l'inscrivent dans l'univers des grandes berlines tri-corps du segment C (compactes familiales). D'un style fluide et moderne, Nouvelle Fluence reçoit la face avant identitaire de la marque pour un dynamisme plus affirmé. Dans l'habitacle, l'ambiance intérieure reprend les grands thèmes de la version précédente tout en proposant une ambiance plus technologique et des finitions plus soignées.

Du dynamisme

La face avant de Nouvelle Renault Fluence s'inspire du renouveau stylistique de la marque signé par la direction design de Laurens Van Den Acker. Elle est valorisée par un logo agrandi et redressé qui contraste sur un fond noir brillant. Ses nouveaux galbes et ses surfaces pleines incarnent un style plus dynamique et rassurant. De part et d'autre du losange, deux joncs chromés soulignent le caractère statutaire de Nouvelle Fluence.

Le dessin du bouclier avant se veut plus robuste avec une large prise d'air inférieure évasée. Les antibrouillards s'intègrent dans un habillage noir brillant qui semble prolonger cette entrée d'air inférieure, conférant à la face avant une touche de sportivité. Enfin, les passages de roues réduits jusqu'à 2 cm par rapport à la version précédente dynamisent encore l'allure de Nouvelle Fluence.

L'intérieur des optiques a été retravaillé pour un rendu encore plus haut de gamme et expressif. Le phare est pourvu d'une lentille qui amplifie le faisceau lumineux et assure un éclairage de nuit d'excellente qualité. La finition métal en forme de paupière et le traitement foncé des masques de projecteurs donnent de la profondeur au regard de Nouvelle Fluence.

Le style moderne et technique se retrouve également dans la signature lumineuse avec l'utilisation de feux de jour à LED, larges et fins qui élargissent visuellement le véhicule.

La montée en gamme est marquée par l'apparition de nombreux éléments noir brillant (grille d'entrée d'air inférieure, montants de pied milieu, etc...), chromé brillant ou satiné (poignées de porte, ligne de ceinture de caisse, bandeau de porte de coffre etc...).

Nouvelle Fluence est proposée dès son lancement en 10 teintes différentes dont 4 nouvelles (2 teintes opaques et 2 teintes métallisées) :

L'habitacle fait la part belle à la technologie

Le compteur central intègre un grand écran LCD rond à affichage digital. Il indique notamment la vitesse en format numérique et le visuel de l'aide au parking. Autour de l'écran LCD, un cercle blanc segmenté donne les indications du régulateur et du limiteur de vitesse.

Au centre de la planche de bord, le grand écran tactile de 7" du système multimédia R-Link Radio accentue l'ambiance High Tech de l'intérieur.

La planche de bord « aérienne » aux lignes pures et tendues est soulignée par une large baguette décorative enrichie selon les versions d'un filet chromé. La qualité des matériaux et des assemblages est soignée : la visière de planche de bord est souple au toucher et résistante à l'usage quotidien ainsi qu'aux rayonnements du soleil.

Dès le 1^{er} niveau d'équipement, l'intérieur est réhaussée de finitions chromées brillantes sur les cerclages des compteurs, la décoration du pommeau et de la base du levier de vitesses ainsi que les poignées de porte. Les sièges se parent également de double surpiquûre pour plus de raffinement.

Les éléments de décor varient en fonction des ambiances et des niveaux de finition. Le client pourra choisir une ambiance beige claire évoquant élégance et bien-être ou une ambiance carbone foncé, aux aspirations plus sportives. De nouvelles selleries apparaissent au catalogue :

- selleries en tissu beige ou carbone très foncé :sur la version Expression
- sellerie mixte tissu noir et simili cuir carbone très foncé, ré-haussée d'un jonc tubulaire gris clair :sur la version Dynamique
- sellerie cuir noir (option) sur la version Dynamique

LA TECHNOLOGIE COMME ASSISTANT DE VIE À BORD ET DE CONDUITE

Nouvelle Renault Fluence offre des équipements technologiques haut de gamme visant à simplifier la conduite. Le conducteur dispose ainsi de l'aide au démarrage en côte, du frein de parking assisté ou encore du régulateur et limiteur de vitesse. L'offre multimédia se renouvelle et s'enrichit du système intégré et connecté Renault R-Link.

Le système multimédia Renault R-Link, toutes les fonctions multimédia centralisées

Disponible en option sur Expression et de série sur Dyanmique, R-Link est un système multimédia intégré et connecté à Internet qui regroupe la navigation TomTom, la radio (R-Link Radio), la téléphonie Mains Libres, la musique en audio-streaming avec Bluetooth® ou en se branchant sur les ports USB ou Jack, le programme Driving Eco² etc.... Son ergonomie permet de disposer de toutes ces fonctions au même endroit et d'éviter l'utilisation de plusieurs appareils ou téléphones.

La plupart des fonctionnalités de R-Link sont accessibles via une molette située sur la façade centrale de la radio ou en utilisant la reconnaissance vocale intuitive² pour dicter une adresse de destination dans la navigation ou lancer des instructions telles que " téléphoner", " afficher mes applis " sans quitter la route des yeux. La fonction Text To Speech (TTS) assure une lecture automatique à voix haute des textes et autres flux RSS dans certaines applications.

A l'arrêt, le conducteur peut également accéder à l'ensemble des fonctions en utilisant l'écran tactile.

Un menu avec 6 icônes donne un accès direct à différents mondes : navigation, multimédia (photos, vidéos, musique), téléphonie, informations liées au véhicule, services & applications et réglages système. Le client peut personnaliser les contenus de la " Home Page " et ses favoris pour un accès encore plus rapide aux destinations, numéros téléphoniques, radios et applications les plus souvent utilisés.

Prochainement, Renault R-Link permettra un accès au R-Link Store, le premier catalogue d'applications automobiles évolutif consultables et téléchargeables depuis son véhicule ou depuis son ordinateur personnel via My Renault. Parmi les applications pré-installées, seront disponibles les E-mails, R-Link Tweet, les prévisions météo ainsi que Renault Assistance.

Renault R-Link proposera également les services LIVE. Ils intègrent :

- HD Traffic® la meilleure information Trafic en temps réel du marché pour optimiser son temps de trajet, économiser du carburant et connaître précisément son heure d'arrivée,
- Les alertes sécurités routières (selon la législation des pays),
- TomTom Places, la recherche en ligne en temps réel pour trouver facilement un lieu ou l'adresse d'un service,
- Les prévisions météo à 5 jours.

Coyote Series® avertit également des perturbations routières (accidents, objets sur la voie, etc...) pour permettre au conducteur d'anticiper les ralentissements. Cette application donne en temps réel les informations remontées par une communauté de plus de 1,6 million d'utilisateurs à travers l'Europe sur les aléas de la circulation.

Une nouvelle gamme audio

Ce système audio d'une puissance de 4 x 20 Watts est composé d'un lecteur CD compatible avec le format MP3, de prises Jack et USB en façade et des commandes satellites au volant. Il dispose de la technologie Bluetooth® qui permet d'une part de téléphoner en mains libres avec synchronisation du carnet d'adresses et de l'historique des appels et d'autre part d'écouter sa musique nomade en audio streaming.

R-Plug & Radio + équipe la finition Expression. Ce système bénéficie, en plus des fonctions décrites ci-dessus d'un écran déporté de 3 lignes. Il est composé d'un lecteur CD compatible avec le format MP3, de prises Jack et USB en façade et des commandes satellites au volant. Il dispose de la technologie Bluetooth® qui permet d'une part de téléphoner en mains libres avec synchronisation du carnet d'adresses et de l'historique des appels et d'autre part d'écouter sa musique nomade en audio streaming.

R-Link Radio est la radio du système multimédia Renault R-Link (décrit ci-dessus). Les informations de la radio et de la musique provenant des appareils nomades sont affichées sur l'écran tactile de 7". Elle délivre les mêmes fonctionnalités que le système R-Plug & Radio +. Le son « 3D Sound by Arkamys® » est de série sur cette radio. De série sur Dynamique, ce procédé permet de tirer du matériel audio une fidélité de restitution nettement supérieure grâce à un traitement numérique de signal.

La technologie pour faciliter la conduite :

Pour verrouiller et déverrouiller les portières de Nouvelle Fluence sans la carte en main (en option ou de série selon le niveau d'équipement)...

Le verrouillage des portes s'active et se désactive tout en gardant **la carte main-libre** en poche. Le verrouillage s'effectue en émettant un signal sonore lorsque le conducteur s'éloigne du véhicule.

... et pour démarrer la voiture sans insérer la carte

Une fois installé dans le véhicule, nul besoin de repartir à la recherche de la carte pour démarrer, il suffit d'appuyer sur le bouton Start tout en maintenant la pédale de frein ou d'embrayage enfoncée.

Pour se garer facilement

L'aide au parking comprend des capteurs, intégrés discrètement dans le bouclier arrière de Nouvelle Renault Fluence. Lors des manœuvres de parking, ils détectent la proximité d'obstacles à l'arrière. Le conducteur visualise en temps réel l'activité de chaque capteur grâce au schéma dynamique affiché dans la zone centrale du tableau de bord. Le retour sonore est géré intelligemment : par exemple, le son provenant du capteur sur la partie extérieure des boucliers se désactive quand la voiture se gare le long d'un mur. Le volume de l'alarme peut être modulé selon 5 niveaux.

Pour que le frein à main ne soit plus une contrainte.

Grâce **au frein de parking assisté**, plus besoin de penser à serrer ou à desserrer le frein à main. Sur Nouvelle Renault Fluence, il se serre automatiquement à la coupure du contact. Moteur allumé, le frein à main se relâche automatiquement à l'accélération.

Pour démarrer en côte sans frein à main et sans stress

Le système d'**aide au démarrage en côte** (disponible uniquement sur dCi 110 EDC) maintient automatiquement la pression sur les freins pendant quelques secondes, le temps pour le conducteur de relâcher la pédale de frein et d'appuyer tranquillement sur l'accélérateur, sans que son véhicule ne recule.

Pour garder une vitesse constante, sans effort sur la pédale d'accélération

Fluence reçoit de série le régulateur et limiteur de vitesse. Le régulateur maintient le véhicule à la vitesse souhaitée par le conducteur sans avoir à toucher à la pédale d'accélération. La fonction s'annule notamment en appuyant sur la pédale de frein ou d'accélération. Cet équipement de confort permet de conduire plus longtemps avant de ressentir les premiers signes de fatigue.

Le mode « limiteur de vitesse » permet au conducteur d'éviter le dépassement involontaire de la vitesse enregistrée. Il s'annule de la même manière que le régulateur de vitesse.

UN HABITACLE ACCUEILLANT ET CONFORTABLE

Une habitabilité plus généreuse que celle des véhicules de la même catégorie

Les dimensions intérieures sont de très bon niveau avec une largeur aux coudes à l'avant de 1 480 mm et à l'arrière de 1 475 mm. Aux places arrière, les passagers jouissent d'un espace aux jambes au meilleur niveau de la catégorie avec 238 mm de rayon au genou.

Un poste de conduite ergonomique

A bord, chaque conducteur pourra trouver la position de conduite qui lui convient le mieux grâce aux multiples réglages à portée de main :

- Inclinaison du dossier du siège et réglage de l'appuie-tête en hauteur et en inclinaison (suivant les versions),
- Réglage de la hauteur du siège conducteur avec 70 mm de rehausse (+/- 35 mm) et 240 mm de course longitudinale,
- Soutien lombaire (à partir de Dynamique),
- Réglage du volant en profondeur et en hauteur (à partir de Dynamique – lié à la carte main-libre).

Plus de 23 litres de rangements répartis dans l'habitacle

Tout comme la phase précédente, Nouvelle Renault Fluence accueille plus de 23 Litres de rangements dont notamment :

- Une boîte à gants éclairée de 9 litres,
- Un rangement sous l'accoudoir central de 2,2 litres,
- Des bacs de portières avant d'une contenance de 2,6 litres chacun

Le volume de coffre de 530 L est parmi les meilleurs de la catégorie. Son accès est facilité par un seuil de chargement bas (727 mm) et par une large ouverture horizontale (1 020 mm) due à l'implantation d'une partie des feux arrière sur la porte de coffre. La banquette arrière 2/3 – 1/3 permet d'adapter le volume de chargement, notamment en cas d'objet long ou encombrant.

Un système de climatisation adapté aux besoins des marchés internationaux

Nouvelle Renault Fluence est équipée d'un système de climatisation dès le niveau d'Expression notamment pour répondre aux contraintes sévères d'ensoleillement et d'humidité de certains marchés internationaux. Les aérateurs sont positionnés en bas de pare-brise, au centre et aux extrémités de la planche de bord.

Une climatisation automatique bi-zone est également proposée de série sur Dynamique. Conducteur et passager avant peuvent régler individuellement leur température. Le niveau de ventilation souhaité est quant à lui réglable grâce aux commandes « Soft / Auto / Fast ».

- Le mode « Auto » optimise le confort thermique, acoustique et la rapidité de mise en œuvre de la régulation,
- le mode « Soft » priorise une ambiance diffuse et silencieuse,
- le mode « Fast » ventile rapidement l'ensemble de l'habitacle.

Un aérateur supplémentaire placé à l'arrière de la console centrale améliore le confort thermique des places arrière.

DES MOTORISATIONS ÉCONOMIQUES ET PERFORMANTES

Nouvelle Renault Fluence dispose d'une gamme de groupes motopropulseurs adaptée aux attentes des clients des différents pays de commercialisation. Ils allient sobriété et agrément de conduite :

- 2 versions diesel ; les 1.5 dCi 110 BVM6 et 1.5 dCi 110 EDC.
- 2 versions essence ; le nouveau 1.6 16v 115 CVT X-Tronic aux côtés du 1.6 16v 110 BVM5.
- Des versions Euro 5 adaptées à chaque environnement réglementaire,
- 2 types de transmissions automatiques ; la boîte à double embrayage à 6 rapports EDC (Efficient Dual Clutch) et la nouvelle génération de la transmission à variation continue CVT X-Tronic.

Nouveau 1.6 16v 115 CVT X-Tronic : plus performant et économe

Cette nouvelle motorisation essence issue de l'Alliance Renault-Nissan confère à Nouvelle Fluence une conduite à la fois vive, réactive et économe en carburant et en CO₂.

Plus puissant de 5 ch que son prédécesseur (le 1.6 16v 110ch), ce moteur atmosphérique fait preuve de plus de brio (156 Nm de couple à 4 000 tr/min vs 151 Nm à 4 250 tr/min). Le ralenti plus bas et plus stable est idéal pour une conduite en ville confortable et moins gourmande en carburant.

Ces bons résultats sont dus à deux apports technologiques majeurs :

- Une double distribution variable VVT (Variable Valve Timing) ou **double décaleur d'arbre à cames** à l'admission et à l'échappement qui autorise plus de couple à bas régime et plus de puissance aux régimes élevés tout en réduisant l'apparition de polluants.
- Le **répartiteur d'admission** qui distribue de façon plus homogène l'air admis dans les cylindres. Il offre ainsi un meilleur rendement et donc plus de puissance et de couple.

Comment fonctionne le double décaleur d'arbre à cames ?

Sur les moteurs traditionnels, les positions d'ouverture et de fermeture des soupapes sont figées par rapport à la position angulaire du vilebrequin. Elles sont donc optimisées pour un régime donné mais restent plus approximatives aux autres régimes. Le décaleur d'arbre à cames fait varier les instants d'ouverture et de fermeture des soupapes par rapport à la position angulaire du vilebrequin en fonction du régime moteur et de sa charge. Le double décaleur est implanté à l'admission et à l'échappement.

Tout en améliorant le dynamisme du moteur, les ingénieurs motoristes de l'Alliance se sont attachés à réduire la consommation de carburant. Celle-ci atteint 6,4 l/100 km en cycle mixte grâce à :

- Un bloc moteur en aluminium plus léger de 30 kg comparé au bloc en fonte du 1.6 16v 110 qu'il remplace,
- L'amélioration de la combustion grâce aux doubles injecteurs par cylindre,
- La réduction des frottements internes du moteur par l'utilisation de matériaux innovants comme le DLC (Diamond-like Carbon).

Par ailleurs, la chaîne de distribution durable à vie et sans entretien participe à la baisse du coût d'utilisation du moteur.

Ce moteur est couplé à la boîte de vitesses **CVT (Continuous Variable Transmission) X-Tronic** issue de l'Alliance Renault-Nissan. Cette Transmission à Variation Continue de nouvelle génération apporte plaisir et confort de conduite avec une consommation de carburant maîtrisée. Les démarrages et les reprises sont plus vifs que ceux d'une boîte CVT classique grâce à une réponse aux sollicitations quasi-immédiate. Les accélérations sont d'une grande fluidité du fait de l'absence de passages de vitesses. Un mode de conduite « manuel » qui reproduit 6 rapports traditionnels est disponible pour les conducteurs désireux de passer les vitesses eux-mêmes.

Comment fonctionne une boîte CVT ?

La boîte de vitesses à variation continue (ou CVT) est un organe de transmission dont la conception est proche d'une boîte de vitesses automatique. La principale particularité du CVT est d'intégrer un ensemble de deux poulies variables reliées par une courroie en acier, le tout générant les rapports de vitesses. Une transmission CVT ne possède pas d'engrenages. Le changement de vitesses se fait par un dispositif centrifuge, en fonction de la vitesse de rotation du moteur. Ce principe permet de faire varier continuellement le rapport de démultiplication du moteur. **Par rapport à une boîte automatique traditionnelle les avantages sont une consommation réduite, une meilleure acoustique et une accélération fluide sans à-coups.**

L'offre essence comprend également:

- Le moteur 1.6 16v de 110ch (82 kW) qui développe 151 Nm de couple à 4 250 tr/min. Il est couplé à une boîte de vitesses manuelle à 5 rapports.

.

L'offre Diesel se compose également du bloc 1.5 dCi (1 461 cm³) largement plébiscité pour sa sobriété et son agrément de conduite. Il se décline en 110 ch. Leurs faibles taux d'émissions de CO₂ (120 g/km) leur permettent de recevoir la signature Renault eco².

Le moteur dCi 110 peut être couplé à la boîte de vitesse automatique à 6 rapports EDC (Efficient Dual Clutch). Cette transmission à double embrayage offre :

- Un confort d'utilisation et une conduite à la fois précise, sereine et réactive, avec une réponse instantanée aux sollicitations du conducteur.
- Des changements de rapports automatiques, rapides et fluides,
- Des émissions de CO₂ et une consommation comparables à celles d'une boîte de vitesses manuelle,

Le châssis de Nouvelle Renault Fluence allie efficacité, confort et plaisir de conduite. Les trains roulants associent rigueur de guidage et haut pouvoir de filtration vibratoire et acoustique.

Nouvelle Renault Fluence bénéficie du châssis de la première version. Le train avant est de type pseudo-McPherson avec bras inférieur rectangle et barre antiroulis de 22 mm de diamètre. Le train arrière est un essieu souple à épure programmée. Avec une flexibilité de ressort de suspension de 19,5 mm/100DaN à l'avant et 20,2 mm/100DaN à l'arrière associé à un travail sur l'amortissement, les mouvements verticaux sont parfaitement maîtrisés et le maintien de caisse est optimisé.

L'angle de roulis est de 0,42° (pour une accélération transversale de 1m/s²) alors que la moyenne du marché se situe à 0,45°.

QUALITÉ ET SÉCURITÉ, DE SOLIDES ACQUIS

Nouvelle Renault Fluence capitalise sur les atouts de qualité et de sécurité de la phase précédente. Cette dernière a fait l'objet d'une conception rigoureuse, pour répondre aux besoins spécifiques des marchés internationaux.

Fiabilité et durabilité, éprouvées par des tests d'endurance extrêmes

Durant sa phase de développement, la première version de Renault Fluence a subi de nombreux tests d'endurance dans des conditions extrêmes de roulage (chaud, froid, mauvaises routes, poussière etc...). Plus de 100 véhicules d'essai ont parcouru près de 5 millions de kilomètres pour effectuer la mise au point du véhicule. Des points de contrôle additionnels aux tests standard ont été établis au regard des conditions de route exigeantes de certains pays de commercialisation. Naturellement, Nouvelle Fluence hérite de cette réalisation soignée en phase avec les attentes des marchés.

La sécurité dès le premier niveau d'équipement

Nouvelle Renault Fluence dispose dès le premier niveau d'équipement :

- de l'ABS avec répartiteur électronique de freinage,
- de l'Aide au freinage d'urgence et allumage automatique des feux de détresse,
- d'enrouleurs de ceintures 3 points avec prétensionneur et limiteur d'effort aux places avant,
- d'enrouleurs de ceintures avec limiteur d'effort aux trois places arrière,
- des airbags conducteur et passager,
- du témoin de bouclage de ceinture conducteur et passager,
- de 2 fixations Isofix 3 points aux places latérales arrière,
- des projecteurs lenticulaires,

Les **projecteurs lenticulaires** offrent une excellente qualité d'éclairage de nuit pour une plus grande sécurité de conduite.

- L'intensité lumineuse est plus homogène,
- La vision nocturne est meilleure notamment sur les côtés,
- Il y a moins d'éblouissement à l'approche des autres véhicules.

Pour compléter cet équipement de base, sont disponibles en série ou en option suivant le niveau d'équipement et les pays de commercialisation :

- l'ESP avec contrôle de sous virage,
- les airbags latéraux thorax avant,
- les airbags rideaux avant et arrière.

NOUVELLE RENAULT CLIO : UNE RÉFÉRENCE EN TERMES DE STYLE, DE CONFORT ET D'EFFICIENCE

La nouvelle Renault Clio vient judicieusement conforter la position de leader du constructeur automobile français dans le segment des voitures compactes. La quatrième génération du bestseller mondial offre davantage de place pour les occupants et les bagages tout en abaissant la consommation dans une mesure pouvant aller jusqu'à 17 pour-cent en comparaison avec le modèle prédécesseur. La commercialisation de la nouvelle Clio a démarré en octobre 2012 avec deux moteurs à essence: un groupe 1,2 16V de 75 ch et le trois cylindres à très haut rendement Energy TCe 90 (898 cm³). A cela vient s'ajouter le très écologique turbodiesel Energy dCi 1,5 litre, décline en 75 et 90ch. Sur le plan de l'esthétique, la nouvelle Clio joue avec bonheur la carte émotionnelle avec des formes avenantes associées à de nombreuses possibilités de personnalisation.

Des moteurs modernes de cylindrée réduite grâce au « downsizing », une réduction du poids pouvant atteindre 100 kilos et l'adoption de technologies destinées à accroître l'efficacité comme le système Stop & Start contribuent à obtenir les remarquables valeurs de consommation de la nouvelle Clio: le groupe trois cylindres turbo se contente en moyenne de 4,5 l/100 km (soit 104 g/km de CO₂), ce qui en fait l'un des moteurs à essence les plus économiques de sa catégorie. Quant au moteur diesel, il a été revisité et sa consommation est de 3,4 l/100 km (90 g/km de CO₂).

La nouvelle Clio se distingue aussi sur le plan du style: ce modèle qui reprend des détails entrevus sur l'étude DeZir a été entièrement conçu en fonction de la nouvelle philosophie de la marque qui place l'utilisateur au cœur du concept. De nombreuses possibilités de personnalisation, deux niveaux de finition (EXPRESSION et DYNAMIQUE) ainsi qu'une multitude de détails destinés à valoriser le confort font de la nouvelle Renault Clio un véhicule toujours plus attractif pour un cercle d'acheteurs à la recherche d'une voiture offrant le confort et les performances d'une catégorie supérieure mais possédant des dimensions extérieures compactes.

Renault propose la nouvelle Clio uniquement en exécution cinq portes; extérieurement elle est caractérisée par la nouvelle face avant intégrant un emblème de marque surdimensionné. Afin que le losange chromé s'affirme encore avec davantage de force, il a été placé au centre du bandeau noir qui traverse la face avant, tandis que les groupes optiques en verre clair débordent jusque sur les flancs, soulignant ainsi encore mieux l'élégance de l'ensemble.

La dynamique générale est de surcroît renforcée par les feux diurnes LED intégrés à la calandre, la voie large et les nervures latérales fortement galbées. Enfin, le caractère à la fois juvénile et sportif est mis en exergue par les poignées encastrées des portières arrière ainsi que les moulures inférieures traitées en noir qui sont disposées au niveau des marchepieds.

Large offre de personnalisation pour l'extérieur et l'intérieur

Grâce à une vaste offre d'accessoires, les clients ont la possibilité de conférer un look personnalisé semblable à nulle autre à leur Clio. Au-delà de divers autocollants pour le toit, l'offre comprend notamment des éléments décoratifs pour l'extérieur en chrome, bleu, rouge, blanc ivoire et noir laque de piano, ainsi que différentes combinaisons de couleur pour l'intérieur. Renault regroupe les différentes offres dans des packs « Look » spécifiques.

Des moteurs ENERGY à haut rendement pour réduire la consommation

Lors de son lancement commercial la nouvelle Clio sera disponible avec deux moteurs à essence et un turbodiesel. Avec les motorisations ENERGY dCi 90 (turbodiesel) et ENERTGY TCe 90 (essence turbo) la nouvelle Clio établit des références dans la très importante classe compacte. Son pack technique de série comprend notamment un dispositif Stop & Start ainsi qu'un système de gestion de l'alternateur pour la récupération de l'énergie cinétique en phase de freinage et de poussée (Energy Smart Management). De surcroît le moteur à essence est le premier trois cylindres de série élaboré par Renault; à l'avenir il équipera aussi d'autres modèles de la marque.

Le groupe dCi 90 de 66 kW/90 ch est basé sur le turbodiesel 1,5 litre Renault qui a été produit à plusieurs millions d'exemplaires. Dans la Clio, sa consommation combinée est de 3,4 l/100 km (émissions de CO₂ 90 g/km)¹

ENERGY TCe 90: le premier moteur trois cylindres Renault

Le tout nouveau moteur ENERGY TCe 90 qui développe 66 kW/90 ch fait de la Clio l'un des modèles les plus économiques de sa catégorie. Ce groupe trois cylindres de 898 centimètres cubes suralimenté par turbo se distingue par une consommation moyenne pondérée de 4,5 l/100 km d'essence et des émissions de CO₂ de seulement 104 g/km. Ces valeurs se situent au niveau de celles d'un moteur diesel conventionnel ou d'une voiture hybride.

¹

Une voiture compacte avec un équipement généreux

La version de base Expression comprend déjà le système de démarrage sans clé Keycard, le régulateur de vitesse avec limiteur, l'ordinateur de bord, l'aide au démarrage en côte « Hill Start Assist » et le système multimédia intégré Media-Nav avec écran tactile couleur de 7 pouces (18 cm). Cette installation comprend un système audio 4x20 Watts, une interface Bluetooth®, USB et raccord par cliquet pour se brancher sur des supports musicaux externes, de même qu'un système de navigation offrant un grand confort d'utilisation. Le graphisme cartographique peut aussi s'afficher en vue tridimensionnelle aérienne « Birdview ».

Le système de navigation de la Clio comprend le dispositif Renault BASS REFLEX intégré aux haut-parleurs situés dans les portières qui permet, malgré les dimensions compactes, d'obtenir une impressionnante qualité sonore à bord.

Ultérieurement la nouvelle Clio reçoit également une autre innovation, à savoir le système multimédia et de navigation Renault R-Link avec une connexion en ligne. Son utilisation est semblable à celle d'une tablette PC et fait donc appel à des applications qui peuvent être téléchargées à partir de la nouvelle boutique R-Link Store.

Sécurité active et passive au plus haut niveau

Le niveau de sécurité élevé fait partie des attributs majeurs de la nouvelle Clio. Lors du crash-test Euro-NCAP le plus récent, le nouveau modèle compact a d'ores et déjà obtenu la cotation maximale de cinq étoiles. L'équipement sécuritaire de série comprend notamment le correcteur électronique de trajectoire ESP avec régulation antipatinage et contrôle du sous-virage, deux airbags avant adaptatifs et deux airbags latéraux tête-thorax pour le conducteur et le passager avant.

LEUR POLYVALENCE ET LEUR RENTABILITÉ ONT FAIT LEUR SUCCÈS

LES VÉHICULES UTILITAIRES RENAULT :

NUMÉRO UN EN EUROPE DEPUIS 1998

Voici à quoi ressemble le succès : Cela fait maintenant 14 années consécutives que Renault est le leader du marché européen des véhicules utilitaires légers d'un poids total autorisé de max. 3,5 tonnes. En 2011, sa part de marché s'élevait à 15,62 pour cent. L'avantage concurrentiel décisif du constructeur français réside dans sa gamme de produits variée : grâce aux modèles Kangoo Express, Trafic et Master, la marque Renault est représentée dans tous les segments des véhicules utilitaires légers. Ses moteurs ultra modernes assurent par ailleurs une économie exemplaire et une belle rentabilité. En outre, Renault propose les premiers utilitaires légers entièrement électriques de grande série, les Kangoo Z.E. et Kangoo Maxi Z.E. Les utilitaires Renault confirment leur position exceptionnelle sur le marché par d'excellents résultats lors des tests, mais celle-ci est également corroborée par les choix d'experts et de lecteurs.

Kangoo Express : la polyvalence d'une camionnette compacte

La polyvalence et la rentabilité de l'offre sont la clé d'un succès durable. Avec le Kangoo Express, le Kangoo Express Compact, sa version courte, et le Kangoo Express Maxi, sa version longue, Renault est le premier fabricant automobile au monde à proposer une camionnette compacte disponible avec trois empattements et trois longueurs de carrosserie. Le Kangoo Express offre jusqu'à 3,5 mètres cubes de volume de chargement et 766 kilos de charge. Les motorisations qui seront disponibles à l'automne 2012, soit ENERGY dCi75 Start & Stop et ENERGY dCi90 Start & Stop, ne consommeront que 4,4 litres de diesel aux 100 kilomètres. Les émissions de CO₂ seront quant à elles contenues à 115 grammes par kilomètre².

Renault Trafic : rentable et variable

Dans la classe des moins de 3 tonnes de poids total autorisé, le Renault Trafic se caractérise par sa diversité dès sa sortie d'usine et ses moteurs à consommation optimisée. Les motorisations 2.0 dCi 90 FAP et 2.0 dCi 115 FAP n'ont besoin que de 7,5 à 7,9 litres de diesel - aux 100 kilomètres. Cela correspond à des émissions de CO₂ de 198 à 207 grammes par kilomètre. Renault propose le Trafic en 40 variantes différentes de carrosserie, longueur, hauteur et poids pour le transport de marchandises et de personnes, mais aussi pour un transport mixte.

² Toutes les données de consommation correspondent à la valeur totale selon la Directive (CE) 715/2007.

Master avec pas moins de 180 variantes de carrosserie et de motorisation

Dans la catégorie des 2,8 à 4,5 tonnes de poids total autorisé, Renault se positionne en tête grâce à son Master. Avec pas moins de 180 variantes de carrosserie et de motorisation, ce modèle polyvalent offre des solutions optimales pour chaque branche. Le turbodiesel à Common Rail 2.3 dCi est disponible en trois versions, à savoir dCi 100, dCi 125 et dCi 150. L'équipement de base Ecoline avec un moteur dCi 100 affiche une consommation en baisse de 7,5 litres aux 100 kilomètres et des émissions de CO₂ de 197 grammes par kilomètre.

Kangoo Z.E. : un véhicule de livraison urbain électrique

Le véhicule de livraison électrique, Kangoo Z.E., présenté en 2011 et le Kangoo Maxi Z.E. (« Zero Emission »), sa version longue, se basent sur le Kangoo Express doté d'un moteur à combustion classique. Les deux variantes sont parfaitement adaptées aux besoins de l'utilisateur professionnel et conviennent tout particulièrement pour une utilisation en zone urbaine. Ce véhicule vise également les communes et les prestataires de services communaux, comme le service des travaux. Avec une batterie totalement chargée, l'autonomie s'élève à 170 kilomètres selon le nouveau cycle de conduite européen (NCCE). Cette distance est clairement supérieure au besoin de mobilité de la plupart des clients. En Europe, 87 pour cent des distances effectuées chaque jour sont inférieures à 60 kilomètres. Les Kangoo Z.E. et Kangoo Maxi Z.E. offrent le même volume de chargement que les Kangoo Express et Kangoo Express Maxi équipés d'un moteur à combustion. Selon les variantes, la charge se situe entre 601 et 615 kilos (les versions avec une charge utile augmentée : jusqu'à 766 kg).

Des solutions sur mesure de spécialistes

En coopération avec des partenaires sélectionnés pour la construction et la transformation, Renault propose pour tous ses véhicules utilitaires des solutions sur mesure propres aux différents secteurs. Les clients peuvent passer commande directement auprès de Renault, après quoi les véhicules sont aménagés ou préparés par les spécialistes adéquats. Ainsi, les Kangoo Express, Trafic et Master sont par exemple disponibles en tant que véhicule de service et véhicule sanitaire, ou encore de véhicule aménagé pour un peintre, un jardinier ou un électricien.

Le service complet offert aux clients professionnels dans les centres Renault Pro+ est également largement responsable du succès remporté par les véhicules utilitaires Renault. Ces centres disposent d'un personnel de vente et de service après-vente spécialement qualifié. S'y ajoutent également une large offre de véhicules et des heures d'ouverture plus larges.

Centre Renault Pro+ : service de qualité pour les clients professionnels

Dans les centres Renault Pro+, les espaces d'exposition et de service sont exclusivement réservés aux véhicules professionnels. Par ailleurs, les points de service disposent d'un pool de véhicules particulièrement grand pour les essais sur route, disponibles sans rendez-vous préalable.

Les conseils compétents consacrés aux véhicules particuliers et les véhicules adaptés sur mesure sont le fait de collaborateurs formés consciencieusement. Le client obtient le véhicule

de base et sa transformation directement auprès de Renault, sans intermédiaire. Lorsque le client a trouvé le véhicule de son choix, il reçoit une offre détaillée comprenant également les coûts de transformation et/ou d'ajout dans un délai de 48 heures. Le service de retrait et de livraison proposé lors de la première livraison et des travaux de réparation facilite également le quotidien de nombreux clients d'affaires fort occupés.

Nombreuses distinctions pour les utilitaires Renault

De nombreuses distinctions, tant nationales qu'internationales, attestent de la qualité et de la polyvalence des véhicules utilitaires légers de Renault. C'est ainsi qu'un jury indépendant de 22 journalistes internationaux spécialisés a élu le Kangoo Z.E. « Van of the Year 2012 ». Les Trafic et Master ont obtenus ce fabuleux titre européen pour camionnettes en 2002 et 1998.

LE SUCCÈS GRÂCE À LA POLYVALENCE

En 2011, Renault était pour la 14^e fois consécutive leader du marché des constructeurs de véhicules utilitaires légers d'un poids total autorisé de maximum 3,5 tonnes en Europe occidentale, avec une part de marché de 15,62 pour cent et 207 326 unités vendues. La vente des camionnettes Renault ne se limite toutefois pas à l'Europe : les véhicules utilitaires légers du constructeur français sortent des chaînes de production aux quatre coins du monde sous différents noms de marque.

L'utilitaire Renault le plus vendu est le Kangoo Express qui a été introduit en 1998. Le fabricant a vendu 1,18 million d'exemplaires de la première génération. De 2007 à fin mai 2012, le nouveau Kangoo Express a été produit 285 747 fois. Quatorze ans après le lancement de la série, le Renault Kangoo Express reste une valeur sûre sur le marché européen des véhicules utilitaires légers. L'usine de fabrication la plus importante est située à Maubeuge, dans le nord de la France. Environ 2500 collaborateurs y produisent là-bas le Kangoo Express, le Kangoo, mais également le Citan de Mercedes-Benz. Le véhicule de livraison compact basé sur le Kangoo est produit depuis l'automne 2012 dans le cadre de la coopération stratégique de l'alliance Renault-Nissan et Daimler AG. Les véhicules de livraison électriques, les Kangoo Z.E. et Kangoo Maxi Z.E., viennent compléter le tableau.

Trafic : un projet commun à succès

Depuis 1998, Renault a construit au total plus de 625 000 Trafic. Il s'agit ici d'un développement commun avec General Motors, produit dans l'usine britannique General Motors Europe de Luton et l'usine Nissan de Barcelone. C'est également là-bas qu'est produite la variante Primastar de Nissan, dans le cadre de l'alliance Renault-Nissan.

Master : best-seller mondial

Renault a déjà produit plus de 840 000 unités des Master et Master Maxi dans son usine de Batilly 2012. Il convient d'y rajouter les 250 000 unités de la première génération produites entre 1980 et 1997. Actuellement, la production annuelle tourne autour des 68 000 unités, en ce compris les modèles Maxi dans la catégorie de poids des max. 6,5 tonnes et les véhicules pour les partenaires de coopération. Les Master et Master Maxi ont également été produits dans l'usine de Batilly, à l'instar des variantes Interstar de Nissan. Outre l'Europe, les Renault Trafic et Master sont également vendus en Afrique du Nord, en Turquie, en Israël et en Australie.

La production totale des Kangoo Express, Trafic et Master de 1998 atteignent ainsi presque les trois millions de marks. Rien qu'en 2011, le constructeur français a vendu 80 222 Kangoo Express, 58 631 Trafic et 68 473 Master en Europe occidentale.

Trois séries de fabrication pour environ 250 versions

La polyvalence et la rentabilité de l'offre sont la clé d'un succès durable : le nouveau Master présenté en 2010 propose, dans la classe allant de 2,8 à 4,5 tonnes de poids total autorisé, un choix de pas moins de 180 variantes, et se classe ainsi parmi les modèles les plus économiques de sa catégorie avec une consommation de 7,5 litres de diesel aux 100 kilomètres.

Le Renault Kangoo Express, offrant une charge utile pouvant aller jusqu'à 766 kilos, est disponible en 3 empattements et avec cinq motorisations économiques dans un total de 32 versions. Et pour la première fois, des versions entièrement électriques sont également proposées.

Le Renault Trafic et sa palette de moteurs, dont la consommation a à nouveau été optimisée en 2012, est proposé avec deux empattements en 40 versions. Sa charge utile va de 885 à 1200 kilos. Le Trafic contribue également largement au succès européen du groupe.

Le Renault Kangoo Express

POLYVALENT ET RESPECTUEUX DE L'ENVIRONNEMENT

Avec le Kangoo Express, le Kangoo Express Compact, sa version courte, et le Kangoo Express Maxi, sa version longue, Renault est le premier constructeur automobile du monde à proposer une camionnette compacte disponible en trois empattements et longueurs de carrosserie. Le véhicule de livraison polyvalent convainc par sa sécurité axée sur la pratique, ses solutions de détail réfléchies et ses motorisations sobres. Dans les variantes disponibles à l'automne 2012, soit l'ENERGY dCi 75 Start & Stop et l'ENERGY dCi 90 Start & Stop, le Kangoo Express se contente à chaque fois de 4,4 litres de carburant aux 100 kilomètres et compte ainsi parmi les modèles les plus économes de sa catégorie.

Grâce aux nouveaux moteurs turbodiesel ENERGY dCi 75 Start & Stop (55 kW/75 ch) et ENERGY dCi 90 Start & Stop (66 kW/90 ch) de la gamme des moteurs ENERGY, Renault consolide son rôle de leader en matière de baisse de la consommation, de réduction des émissions et de protection de l'environnement. Le pack technique ENERGY des deux motorisations comporte le Start & Stop automatique ainsi que la gestion de l'alternateur avec récupération de l'énergie cinétique en freinage et en décélération (Energy Smart Management).

Les Kangoo Express ENERGY dCi 75 Start & Stop et ENERGY dCi 90 Start & Stop se basent sur les moteurs dCi 75 et dCi 90 de la famille 1.5 dCi. En moyenne, ils n'ont besoin que de 4,4 litres pour parcourir 100 kilomètres (115 g CO₂/km).

Intervalle d'entretien de 40 000 kilomètres

En matière d'intervalles d'entretien également, les deux moteurs diesel ENERGY posent de nouveaux jalons dans leur segment : pour les Kangoo Express ENERGY dCi 75 Start & Stop et ENERGY dCi 90 Start & Stop, l'entretien avec vidange d'huile est à présent fixé tous les 40 000 kilomètres, réduisant ainsi sensiblement les frais d'utilisation. En fonction du mode de conduite, le système de contrôle de la qualité de l'huile, ou Oil Control System (OCS), peut dans de rares cas exiger une vidange d'huile anticipée.

Outre ces motorisations ENERGY, vous avez également le choix entre deux moteurs diesel : le dCi 75 de 55 kW/75 ch et le dCi 90 de 66 kW/90 ch. Le Kangoo Express consomme en moyenne 5,2 litres de carburant aux 100 kilomètres (137 g de CO₂/km). Le Kangoo Express dCi 110 de 80 kW/110 ch consomme, quant à lui, une moyenne de 5,3 litres de diesel aux 100 kilomètres (140 g CO₂/km). La motorisation essence fait usage du moteur 16 soupapes 1.6 16V 105 de 78 kW/106 ch. Ce dernier consomme 7,7 litres d'essence Super aux 100 kilomètres (180 g de CO₂/km).

Capacité de chargement allant jusqu'à 3,5 mètres cubes dans le Kangoo Express

Renault propose le Kangoo Express en trois variantes de carrosserie. Les modèles similaires se caractérisent par une variabilité affirmée et un grand espace. Le Kangoo Express mesure 4,213 mètres, son empattement est de 2,697 mètres et sa largeur s'élève à 1,829 mètre. Quant à elle, la hauteur varie aux alentours de 1,844 mètre selon la version. Son capot moteur court, son pare-brise très en avant, ses parois latérales raides et sa vitre arrière verticale lui garantissent un espace intérieur spacieux. Ainsi, la longueur de l'espace de chargement équivaut à 1,731 mètre au sol et la largeur entre les passages de roues est de 1,218 mètre. Cet espace permet le transport d'europalettes. Le volume de chargement s'élève à 3 mètres cubes.

Les variantes dont le siège passager peut se rabattre complètement et dont la paroi de séparation Vario est offerte en option voient leur espace de chargement passer à une longueur de 2,5 mètres. La capacité de chargement atteint alors 3,5 mètres cubes. Le Kangoo Express, en tant que véhicule utilitaire polyvalent, permet d'accueillir un chargement pouvant peser jusque 615 kilos. Les exécutions avec une charge utile accrue peuvent transporter jusqu'à 766 kilos.

La version courte Kangoo Express Compact et son large espace intérieur

Le Kangoo Express Compact d'une longueur de seulement 3,829 mètres est particulièrement adapté pour les livraisons en ville. Sa grande maniabilité, son encombrement minime et sa variabilité affirmée en font ici la démonstration. Avec ses 3,829 mètres de long, ce Kangoo ne prend pas plus de place qu'une Renault Clio. Son rayon de braquage de 9,7 mètres est inférieur à celui de la Renault Twingo (10,55 mètres).

L'empattement s'élève à 2,313 mètres. Toutefois, le Kangoo Express Compact dispose d'un espace de chargement de grandes dimensions : sa largeur entre les passages de roues est de 1,218 mètre, comme sur le modèle équivalent mais plus long. Ainsi les versions courtes peuvent également accueillir des europalettes. La longueur du compartiment de chargement est de 1,347 mètre. La capacité de chargement dispose de dimensions pratiques avec ses 2,3 mètres cubes. Le chargement peut s'élever à 465 kilos.

Il est possible de commander en option la paroi de séparation Vario et le siège passager rabattable sur le Kangoo Express Compact. Si l'on fait pivoter la paroi et si l'on rabat le siège, la longueur utile du compartiment de chargement s'élève alors à 2,118 mètres et le volume de chargement à 2,8 mètres cubes.

Le Kangoo Express Maxi dispose d'une capacité de charge allant jusqu'à 4,6 mètres cubes

Le Kangoo Express Maxi mesure 4,597 mètres de long et dispose d'un empattement de 3,081 mètres. Les 39 centimètres supplémentaires par rapport au Kangoo Express s'ajoutent à l'espace de chargement. Le compartiment de transport de la version à deux places présente une longueur de 2,115 mètres et un volume de chargement de 4 mètres cubes. Si le siège

passager est rabattu, la longueur de chargement passe à 2,886 mètres et la capacité de chargement à 4,6 mètres cubes. La charge du Kangoo Express Maxi à deux places s'élève à 758 kilos.

Autre possibilité : la double cabine. Le dossier de la banquette arrière continue est relié à une paroi de séparation intégrée en treillis. Si un plus grand espace de chargement est nécessaire, il est possible de rabattre la banquette vers l'avant. À cet effet, la grille de protection s'enclenche derrière les sièges avant grâce à une cinématique intelligente. Les passagers sont ainsi toujours protégés de façon optimale en fonction de la configuration des sièges, dans le cas où des objets seraient projetés depuis le coffre lors d'un accident.

Dans la configuration à cinq places, le Kangoo Express Maxi avec double cabine présente un espace de chargement de 1,432 mètre de longueur dont le volume atteint 2,4 mètres cubes. Lorsque la banquette arrière est rabattue, il est possible de transporter des objets mesurant jusqu'à 2,043 mètres de long. Le volume de transport passe alors à 3,6 mètres cubes. Le Kangoo Express Maxi avec double cabine permet une charge maximale de 680 kilos.

La troisième variante est le Kangoo Express Maxi Combi. Ce 5 places vitré offre une longueur de chargement de 1,328 mètre et un volume de chargement de 1,3 mètre cube. Avec la banquette rabattue, la longueur de chargement s'élève à 2,21 mètres et le volume utile maximal à 3,4 mètres cubes. La charge maximale est portée à 684 kilos.

Portières à large ouverture facilitant le chargement

Les portières arrière à doubles battants avec chacune une largeur d'ouverture de 90 degrés facilitent le chargement et le déchargement. Grâce à son mécanisme de verrouillage, elles ne peuvent pas être refermées par le vent. Si un levier est installé à l'intérieur des portes, la largeur d'ouverture augmente et approche les 180 degrés. Les Kangoo Express Extra et Kangoo Express Maxi sont en outre équipés d'usine de la porte coulissante à droite. Il est possible de commander une porte coulissante à gauche en option. La porte latérale d'une largeur de 63,6 centimètres et d'une hauteur de passage de 1,130 mètre permet également de charger des objets imposants.

Le thème de la sécurité du chargement est pris très au sérieux par Renault, nous en voulons pour preuve les six œillets d'arrimage de série (Kangoo Express Compact : quatre œillets d'arrimage). Il est possible de commander des œillets d'arrimage supplémentaires en option dans la paroi du coffre (de série sur le Kangoo Express Maxi). Par ailleurs, la barre de protection située derrière le siège du conducteur empêche le glissement du chargement. En outre, il est possible de commander une paroi de séparation Vario pivotante et pourvue d'une grille pour les Kangoo Express et Kangoo Express Compact. En tant que véhicule à cinq places, le Kangoo Express Maxi est équipé d'usine de la banquette arrière rabattable avec grille de séparation intégrée. La paroi de séparation fermée est également disponible en option pour toutes les variantes de carrosserie.

Espace intérieur pourvu de nombreux espaces de rangement

Un grand nombre d'espaces de rangement augmente la valeur d'usage élevée. Un espace de rangement situé dans la partie supérieure du tableau des instruments permet notamment de conserver des documents A4. La galerie d'espaces de rangement au-dessus des sièges avant ajoute un volume de 13 litres (de série pour les Kangoo Express Extra et Kangoo Express Maxi ; en option pour le Kangoo Express Compact). De grands espaces d'un volume de quatre litres peuvent abriter des bouteilles et des papiers. Le volume de la boîte à gants est de 15 litres.

Des systèmes de retenue modernes protègent les passagers

L'équipement de sécurité axé sur la pratique comprend d'usine, entre autres, l'airbag frontal pour le conducteur et le système de retenue programmé avec prétensionneurs de ceinture pyrotechniques et limiteurs d'effort pour le conducteur et le passager. En outre, il est possible de commander en option l'airbag passager ainsi que des airbags latéraux pour les places avant. Le programme de stabilité électronique ESP[®] avec contrôle de la traction est disponible en option pour toutes les motorisations sur le Kangoo Express et sur la version dCi 110 du Kangoo Express Maxi.

RENAULT KANGOO Z.E. ET KANGOO MAXI Z.E.

UTILITAIRES LÉGERS ÉLECTRIQUES POUR LA VILLE AVEC UNE AUTONOMIE PRATIQUE

Depuis fin 2011, les camionnettes Kangoo Z.E. et Kangoo Maxi Z.E. sont disponibles en tant que premiers véhicules de livraison électriques sur le marché européen. Les utilitaires électriques sont adaptés aux besoins des utilisateurs professionnels et conviennent très bien pour une utilisation en zone urbaine. Le rapport prestation/prix avantageux fait des Kangoo Z.E. et Kangoo Maxi Z.E. une alternative intéressante pour les gestionnaires de flotte et les entreprises artisanales.

La camionnette électrique compacte offre la même capacité de transport que les Kangoo Express et Kangoo Express Maxi avec moteur à combustion : selon le modèle, le volume du compartiment de chargement du Kangoo Z.E. est compris entre 3 et 3,5 mètres cubes et présente une charge utile allant jusqu'à 595 kilos. Dans la variante à deux places du Kangoo Maxi Z.E., l'espace de chargement atteint 4,6 mètres cubes. Dans la version cinq places, il s'élève à 3,64 mètres cubes. Lorsque la batterie est complètement chargée, l'autonomie s'élève à 170 kilomètres selon le nouveau cycle de conduite européen (NCCE).

Moteur électrique agile pour des livraisons en milieu urbain

Le moteur électrique des Kangoo Z.E. et Kangoo Maxi Z.E. affiche des performances de 44 kW/60 ch à 10 500 t/min. Le couple maximum de 226 Nm est disponible dès le démarrage, ce qui permet des accélérations très puissantes en départ arrêté. Les modèles Z.E. de Renault n'émettent aucune émission. Caractéristique supplémentaire de cette série, l'exceptionnelle efficacité énergétique : son degré de fonctionnement se situe à environ 90 pour cent.

La batterie plate offre une capacité de 22 kWh et se trouve sous le plancher du véhicule, afin que l'espace de chargement n'en soit pas réduit. En cas de chargement standard à une Wall-Box (borne de chargement domestique), la batterie peut être entièrement chargée dans un délai de maximum 9 heures. En cas de décélération, l'énergie libérée est récupérée et à nouveau injectée dans la batterie. Les Kangoo Z.E. et Kangoo Maxi Z.E. sont équipés de série de pneus basse résistance au roulement pour augmenter l'efficacité énergétique.

Alors que les clients peuvent acheter les Kangoo Z.E. ou Kangoo Maxi Z.E. de façon tout à fait conventionnelle ou les prendre en leasing, ils louent en plus les batteries lithium-ion à un prix forfaitaire à partir de 72 euros par mois (hors T.V.A.). Les frais moyens de charge de la batterie s'élèvent à environ 5 euros (0,25 euro/kWh).

Développé spécialement : ordinateur de bord et options

L'habitacle abrite un ordinateur de bord spécialement développé qui donne des informations sur l'état de la batterie et l'autonomie restante. Un économètre informe en outre le conducteur par le biais d'un code de couleur du mode de conduite optimal. La teinte bleu clair correspond au mode de fonctionnement normal, la couleur bleu foncé, quant à elle, signale l'usage optimal de la batterie et dès lors l'autonomie la plus élevée. Si le témoin est rouge, cela signifie qu'une quantité d'électricité anormalement élevée est utilisée, ce qui diminue l'autonomie. Le système de chauffage électrique permet, pendant le processus de charge (à partir de 80 pour cent), de préchauffer et de ventiler le véhicule.

Le système de navigation Carminat TomTom® Z.E LIVE est disponible en option sur le Kangoo Z.E. Il est équipé d'un écran couleur de 5,8 pouces, du guidage routier dynamique (TMC), d'une carte mémoire SD comportant les cartes d'Europe, ainsi que de l'indication intégrée de l'autonomie, des stations de charge et des services LIVE disponibles.

Service en réseau « My Z.E. Connect » pour le contrôle de l'autonomie

Grâce au service en réseau optionnel « My Z.E. Connect », il est possible de demander en ligne à tout moment et en tout lieu des informations sur la batterie, par ex. son état, le déroulement et l'historique de charge, et l'autonomie, ainsi que des informations, avertissements et conseils en ligne via P.C., Smartphone ou téléphone portable. Renault propose spécialement à l'attention de ses clients flotte le « Fleet Asset Management ». Ce service exclusif disponible pour les modèles Z.E. donne automatiquement une fois par jour des renseignements sur l'utilisation du véhicule, sans que le conducteur ne doive intervenir activement. De cette façon, le manager de flotte recevra 60 informations à propos de chaque véhicule, comme le nombre de kilomètres parcourus, la consommation d'énergie (en kWh) par trajet ou l'état de charge de la batterie, ainsi que des indications sur les intervalles d'entretien, les messages d'erreur et les pannes, et pourra ainsi utiliser sa flotte de façon optimale.

Service complet, garanties étendues

Les clients peuvent acheter et faire entretenir leur Kangoo Z.E. et Kangoo Maxi Z.E. chez tous les partenaires Renault. Les marchands proposent pour les modèles électriques Z.E. un service tout compris. Selon le principe « One Stop Shopping », les clients peuvent ici commander le pack complet « Z.E. Box ». Outre l'achat ou le leasing du véhicule, ce paquet couvre également la location de la batterie et la livraison de la Wall-Box (y compris installation) pour le chargement standard.

La « Z.E. Box » se compose entre autres des services Z.E. interactifs optionnels et des services LIVE comme l'« Assistance Z.E. » intégrée dans la location de la batterie, un service de dépannage 24H/24 pour les véhicules électriques Renault. Ce service couvre les réparations, si possible sur place, et en cas de panne de batterie, le remorquage gratuit jusqu'à la station de recharge souhaitée dans un rayon de 80 kilomètres.

Renault accorde sur les Kangoo Z.E. et Kangoo Maxi Z.E. une garantie véhicule de deux ans sans limitation de kilométrage. S'y ajoute également une garantie de cinq ans ou 100 000 kilomètres sur le groupe motopropulseur électrique. Le constructeur français offre en outre une extension de garantie et une offre d'entretien avec durée et kilométrage individuels. Dans ce cas, la prolongation de la garantie du véhicule peut monter à six ans ou 100 000 kilomètres, et les contrats d'entretien jusqu'à six ans ou 200 000 kilomètres.

Le premier entretien sera réalisé après 20 000 kilomètres ou un an. Par la suite, les intervalles d'entretien sont fixés tous les 40 000 kilomètres ou tous les deux ans. L'entretien peut être réalisé auprès de chaque partenaire Renault par des collaborateurs spécialement formés. Le système haute tension en lui-même ne doit pas être entretenu.

Camionnettes compactes robustes et fiables

Extérieurement, les modèles Kangoo Z.E. s'identifient comme véhicules électriques grâce à leur clapet situé dans l'habillage avant. Celui-ci cache en effet la prise électrique destinée au processus de chargement. À l'arrière, le logo « Zero Emission » indique également qu'il s'agit d'une motorisation électrique. Renault construit les Kangoo Z.E. et Kangoo Maxi Z.E. à motorisation électrique dans son usine M.C.A. (Maubeuge Carrosserie Automobile) dans le nord de la France. En plus de ce véhicule utilitaire électrique, le Kangoo Express à moteur à combustion ainsi que les variantes particulières du Kangoo sont également produits dans cette usine. Renault peut ainsi utiliser des synergies importantes en termes de logistique, de production, de personnel et de réseau de livraison. Par ailleurs, les ateliers de production disposent du savoir-faire nécessaire pour assurer la production des versions courtes et longues, mais aussi des modèles spéciaux.

LE RENAULT TRAFIC

UN VÉHICULE ATTRAYANT AUX MULTIPLES TALENTS

Le professionnel du transport de Renault, le Trafic, se caractérise par la forme ergonomique de son poste de pilotage, des détails de finition de qualité et des moteurs à la consommation optimisée. Les modèles Trafic 2.0 dCi 90 de 66 kW/90ch et 2.0 dCi 115 de 84 kW/114 ch ne consomment que 7,5 litres de diesel aux 100 kilomètres. Cela correspond à des émissions de CO₂ de 198 grammes par kilomètre (en cas de hauteur H1). Ils figurent parmi les véhicules à plus faible consommation de la classe des véhicules utilitaires légers d'un poids total autorisé de max. 3 tonnes. Par ailleurs, les deux motorisations sont équipées de série d'un filtre à particules autonettoyant. Le système de navigation Carminat TomTom®, disponible en option, permet aux artisans et aux professionnels d'arriver à destination par le chemin le plus court sans perte de temps.

Dans l'habitacle, la dernière génération du Trafic se caractérise par un tableau des instruments ergonomique. Le tableau de bord comporte de nombreux espaces de rangement, dont un espace central au format A4 dans la partie supérieure. Des espaces DIN pour la radio et le système de navigation Carminat TomTom® en option viennent s'y ajouter dans la console centrale et peuvent éventuellement être utilisés comme compartiments de rangement.

Carminat TomTom® augmente l'efficacité

Le système de navigation Carminat TomTom® avec IQ-Route disponible sur le Trafic convainc grâce à son écran de 5,8 pouces, des cartes très claires vues du ciel et une utilisation simple. Le système IQ-Route auto-apprenant calcule, sur la base des vitesses réellement enregistrées et parcourues en fonction des jours de la semaine, le chemin le plus rapide pour arriver à destination. Cela permet aux artisans et aux professionnels d'éviter les pertes de temps dans les embouteillages.

La gamme des voitures particulières Renault a transmis au Trafic des caractéristiques de confort en option, comme le Tempopilot avec limiteur de vitesse et la climatisation automatique. Le bien-être à bord est encore accentué par l'aide au stationnement à l'arrière, les lève-vitres électriques avec fonction impulsion et l'allumage des phares automatique ainsi que le capteur de pluie. Les phares avec fonction « Show-me-home » s'éteignent environ 30 secondes après le verrouillage des portes et éclairent ainsi le chemin jusqu'au lieu de livraison ou à la porte de la maison.

Deux moteurs diesel économiques et puissants

Les motorisations 2.0 dCi 90 FAP et 2.0 dCi 115 FAP offrent une belle puissance de reprise. La motorisation d'entrée 2.0 dCi 90 FAP affiche un couple maximum de 260 Nm à 1500 t/min. Le 2.0 dCi 115 FAP mobilise 300 Nm à 1500 t/min.

Autre avantage : la vidange d'huile et un petit entretien ne doivent plus être effectués que tous les 40 000 kilomètres (ou tous les deux ans) pour le Trafic 2.0 dCi 90 FAP et le 2.0 dCi 115 FAP, en fonction de l'usage. L'intervalle est plus important et s'accompagne d'une baisse de la consommation et des frais de fonctionnement.

Un plus grand choix augmentant l'attractivité

Le Renault Trafic offre d'usine de nombreuses variantes de carrosserie, longueur, hauteur et poids. Il existe ainsi les modèles fourgon et fourgon à double cabine avec deux empattements ainsi que deux classes de charge utile d'environ 1000 et 1200 kilos de chargement. Renault propose le fourgon avec un toit normal et un toit surélevé (1,96 mètre : double cabine avec toit normal ; 1,98 mètre : simple cabine avec toit normal ; 2,50 mètre : cabine simple avec toit surélevé). Par ailleurs, Renault propose le fourgon à double cabine confort pour la motorisation 2.0 dCi 115 (84 kW/114 ch). Elle se distingue entre autres de la double cabine standard par des appuie-tête réglables en hauteur aux différentes places ainsi que par une banquette arrière avec un angle d'inclinaison plus élevé et quatre accoudoirs rabattables. Le Trafic est disponible dans un total de 40 versions.

Le modèle L1H1 (empattement court et toit normal) offre déjà, en modèle de fourgon, un volume de chargement de cinq mètres cubes (double cabine : 3,2 mètres cubes). Malgré les dimensions extérieures adaptées pour les garages, l'espace de chargement mesure 2,40 mètres de long et 1,39 mètre de haut. Les versions à toit surélevé proposent encore davantage d'espace de chargement : le modèle L1H2 avec empattement court présente, grâce à l'espace de chargement d'une hauteur de 1,91 mètre, un volume de sept mètres cubes. La version L2H2 à empattement long offre un volume de chargement de 8,3 mètres cubes.

Variantes polyvalentes pour le transport de personnes et les loisirs

Le Trafic Combi équipé de façon fonctionnelle et variable avec huit places assises de série (Combi en partie vitré : six places assises) convient au transport de personnes ainsi qu'au transport mixte de personnes et de biens. Son confort première classe et son allure élégante caractérisent les variantes Passenger Black Edition du Trafic, disponibles avec empattement long et court. Le Trafic Generation Evado étoffe la large palette des véhicules de loisirs Renault avec un modèle particulièrement confortable présentant un habitacle variable pour 7 personnes maximum.

Grande sécurité pour les passagers et le chargement

Le thème de la sécurité est inscrit dans les gènes du Trafic. Toutes les places assises sont équipées de ceintures de sécurité à trois points ainsi que de prétensionneurs et de limiteurs d'effort aux places extérieures. L'airbag passager en Full-Size-Format ainsi que des airbags latéraux pour le conducteur et le passager sont disponibles en option et viennent ainsi compléter l'airbag conducteur de série. Dans les Trafic Combi Expression, Generation Evado et Trafic Passenger Black Edition, l'airbag passager fait partie des équipements de série. Le Trafic Generation Evado dispose en outre de série d'airbags latéraux et d'airbags rideaux à l'avant.

L'airbag passager peut être désactivé pour permettre le transport de jeunes passagers dans un siège Reboard adapté. De plus, cet utilitaire polyvalent dispose d'un assistant au freinage et d'un système ABS de série. Pour protéger la cargaison ainsi que le véhicule de toute intrusion non désirée, Renault propose l'installation antivol en option sur le Trafic. Au point de vue de la sécurité, Renault rajoute le verrouillage central avec une ouverture séparée de l'habitacle et du coffre (équipement en option selon les versions).

Autre détail pratique pour le fourgon : huit ou dix œillets d'arrimage sont présents de série en fonction de l'empattement (double cabine, quatre ou six œillets selon l'empattement). Les points d'ancrage sont prévus pour une charge de 625 daN et satisfont à la sévère norme DIN 75410-3 pour la fixation des chargements.

LE RENAULT MASTER

À CHAQUE PROBLÈME SA SOLUTION

Le Master offre des solutions optimales pour chaque branche grâce à ses nombreuses variantes en matière de carrosserie et de motorisation. Ce véhicule utilitaire léger est disponible en trois empattements, allant de 3,18 à 4,33 mètres, et en quatre longueurs, allant de 5,05 à 6,85 mètres. On retrouve également trois hauteurs de chargement, de 1,7 à 2,14 mètres. Le fourgon permet de charger des volumes maximum de 7 à 17 mètres cubes. La plateforme du Master est construite sur un poids total autorisé de 4,5 tonnes maximum et agencée de sorte que la traction avant et la propulsion soient disponibles.

Les pneus jumelés permettent en outre une charge de remorque pouvant s'élever à trois tonnes. Pour des clients qui sont souvent sur chantier ou qui se déplacent sur des terrains accidentés, Renault propose, en option, en combinaison avec la propulsion, un blocage de différentiel pour augmenter la traction.

Accès facilité au compartiment de chargement

Le compartiment de chargement du Master est confortablement accessible via les portières arrière à large ouverture et une porte coulissante latérale. Une deuxième porte coulissante à gauche est disponible en option. La largeur des ouvertures de porte permet le chargement d'europalettes. La carrosserie autoportante permet en outre un côté de chargement abaissé - pour la traction avant de 0,54 mètre et pour la propulsion de 0,67 mètre (à chaque fois non chargé). Le Master à propulsion dispose en outre de série d'un marchepied à l'arrière.

Moteurs turbodiesel 2.3 dCi économes

Pour la motorisation du Master, Renault joue, comme pour les véhicules particuliers, la carte du concept de Downsizing : des moteurs plus petits, mais très puissants grâce au turbo, moins gourmands en carburant et produisant moins d'émissions pour des performances similaires. C'est pourquoi le Master est uniquement proposé avec le moteur turbodiesel à Common Rail 2.3 dCi en trois versions : dCi 100 (74 kW/101 ch), dCi 125 (92 kW/125 ch) et dCi 150 (107 kW/146 ch). Pour toutes ces variantes, le filtre à particules autonettoyant est disponible de série. Grâce à ce filtre, le Master répond à la norme Euro 5 en matière d'émissions.

Dans la variante Ecoline à consommation optimisée, le fourgon Master se distingue par une consommation de 7,5 litres de diesel aux 100 kilomètres, ce qui correspond à 197 grammes de CO₂ par kilomètre. Des motorisations semblables sont combinées de série avec une boîte manuelle à 6 vitesses, lequel exploite de façon optimale le potentiel des motorisations à couple élevé.

Faibles coûts d'entretien

Outre leur consommation limitée, les moteurs du Master se caractérisent également par des frais d'entretien particulièrement faibles. Ainsi, la vidange d'huile ne doit être réalisée que tous les 40 000 kilomètres ou tous les deux ans. À la place de la courroie dentée, le Master est pourvu d'une courroie de distribution ne demandant aucun entretien. Le liquide de refroidissement doit être remplacé après 160 000 kilomètres ou tous les six ans.

Design moderne et fonctionnel

Les camionnettes Renault affichent également un look résolument moderne. Quelques caractéristiques design typiques : les pare-chocs massifs et les moulures de protection latérale, les passages de roue évasés, la grande calandre et les doubles phares courbés de grand format en verre transparent incassable.

Les vitres latérales grand format, le pare-brise panoramique et le capot moteur allongé vers le bas garantissent un champ de vision optimal. Avec 39,9 degrés, le Master offre le plus grand angle de vision vertical de sa catégorie.

Aménagement bien pensé de la cabine

Le siège conducteur ajustable d'usine en longueur, en hauteur et en inclinaison avec accoudoir central, le volant réglable en hauteur et la position ergonomique parfaite des pédales permettent une position de conduite détendue et sans fatigue sur les longs trajets. Y contribue également le pommeau du levier de vitesses en forme de joystick typique des véhicules utilitaires Renault, qui se trouve à portée de la main sur la console centrale. Le Master peut également être utilisé comme bureau mobile car il répond parfaitement aux exigences de la logistique moderne des transports. La surface de travail pivotante disponible d'usine est particulièrement utile.

Navigation intelligente pour un guidage routier efficace

Au rayon des options utiles, Renault propose le système de navigation Carminat TomTom® avec IQ-Route. Le système IQ-Route auto apprenant calcule, sur la base des vitesses réellement enregistrées et parcourues en fonction des jours de la semaine, le chemin le plus rapide pour arriver à destination. Cela permet aux artisans et aux professionnels d'éviter les pertes de temps dans les embouteillages.

Haut niveau de sécurité

Le Master affiche aussi de beaux résultats en ce qui concerne la sécurité active et passive. L'équipement de série comporte des ceintures de sécurité à trois points avec prétensionneurs et limiteurs d'effort ainsi qu'un airbag frontal pour le conducteur. L'airbag frontal pour le passager ainsi que les airbags latéraux sont disponibles en option. Les disques de frein surdimensionnés avec ABS de série constituent la base pour obtenir un niveau élevé de sécurité active. Des disques ventilés de l'intérieur d'un diamètre de 302 millimètres sont utilisés aux roues avant, les roues arrière étant quant à elles pourvues de disques pleins de 305 millimètres.

ESP® de série pour le Master à propulsion

Le Master à propulsion dispose d'usine d'un programme de stabilité électronique (ESP®) avec le système d'antipatinage actif (ASR), qui entre en action en fonction de la charge. Ce système est disponible en option sur le Master à traction avant. La liste des caractéristiques de sécurité en option comporte également les phares directionnels actifs.