COMMUNIQUÉ DE PRESSE

Le 26 février 2013

RENAULT MASTER ENERGY dCi 100 ET ENERGY dCi 125 : L'OFFENSIVE DU GRAND FOURGON CONTINUE

- **Renault Master inaugure en 2013 les nouvelles motorisations Energy dCi 100 et Energy dCi 125 qui permettent un important gain en consommation et en émissions de CO_2 : jusqu'à -1 l/100 km et -26g CO_2/km[1]. Master affiche désormais 7,4 l/100 km[1] et 195 g de CO2/km[1] (version L2H2, 125 ch)**

- **Les ingénieurs motoristes de Renault ont procédé en deux temps. Un premier palier a été atteint l'an dernier pour réduire la consommation jusqu'à 0,6l/100km[1]. En 2013, l'intégration du Stop and Start associé à la récupération d'énergie au freinage et à la décélération positionne Master Energy dCi 100/125 au meilleur niveau du marché.**

- **Nouveau Master Energy dCi 100 et 125 est ouvert à la commande en Belgique à partir du 2 mars 2013 sur les versions cœur de gamme[2] . Le surcoût est de 300€ hTVA par rapport au moteur sans Stop & Start, le retour sur investissement sera donc réalisé par les clients en général dès 1 an et demi.**

- **Avec une part de marché de 13,4 % en Europe (17,5% en Belgique) du segment des grands fourgons VU au cumul de l'année 2012, Renault Master contribue à conforter la position de leader du marché du VUL que détient la marque en Europe depuis 1998.**

Renault Master est équipé, depuis son lancement en 2010, d'un moteur spécifiquement développé pour le grand fourgon et assemblé à l'usine de Cléon (France) le M9T. Ce 2.3 dCi proposé en 3 niveaux de puissance (100, 125 et 150 ch) a vu en 2012 sa consommation de carburant diminuer jusqu'à 0,6 l/100 km[1] et ses émissions de CO_2 de 16 g/km maximum pour atteindre 7,8 l/100 km et 205 g de CO_2/km[1] (Fourgon traction L2H2 en 125 ch euro 5).

[1] Consommations et émissions homologuées selon réglementation applicable
[2] Traction

Renault Belgique Luxembourg - Direction de la Communication
Avenue W.A. Mozart 20, 1620 Drogenbos
Tél. : + 32 2 334 78 55
Sites : www.renault.be & www.media.renault.be

Pour y parvenir, les ingénieurs Renault ont travaillé principalement sur :
- La technologie du thermomanagement : la modification du circuit d'eau permet une montée en température plus rapide du moteur et donc une amélioration de son efficacité énergétique,
- L'introduction de nouvelles pompe à huile et pompe de direction assistée à cylindrée variable, limite la consommation de ces organes au juste nécessaire,
- Le choix de pneus à basse consommation,
- Le recours à une nouvelle huile de boite de vitesses plus fluide.

En ce début d'année, avec l'intégration de nouvelles technologies, deux motorisations de Renault Master bénéficient dorénavant de l'appellation Energy. Le Energy dCi 100 et Energy dCi 125 vont toujours plus loin dans la réduction de la consommation.

- La récupération d'énergie au freinage et à la décélération (Energy Smart Management) permet de ne solliciter l'alternateur que dans les phases optimales pour la consommation.

- Le Stop & Start met le moteur en veille à l'arrêt et supprime pendant cette période la consommation, les émissions de CO_2 et de polluants, le bruit. Son intérêt est maximal pour les utilisations urbaines.

Le gain supplémentaire est de 0 ,4 l/100 km[3] ou 10 g CO_2/km. Le modèle cœur de gamme, le fourgon L2H2 en 125 ch, n'émet que 195 g de CO_2/km[3] pour une consommation limitée à 7,4 l/100 km[3].

C'est donc au total un gain de 1l / 100 km qu'est parvenu à afficher le fourgon en moins d'un an ce qui représente globalement une économie 1800 €[4] de carburant en moins sur un fourgon 3,5 tonnes, L2H2 dCi 125.

La part de marché de Renault Master atteint 13,4% du segment des grands fourgons VU en Europe en 2012 au cumul (14,6% à fin janvier 2013) et 17,5%[4] en Belgique en 2012 où il est leader. Le grand fourgon est assemblé depuis sa 1ère génération en 1980 à l'usine SOVAB de Batilly où les 2 356 employés produisent également les Opel/Vauxhall Movano et Nissan NV 400.

[3] : Consommations et émissions homologuées selon réglementation applicable
[4] hors marché camping-cars