

Persdossier

9 december 2016



Renault op het Autosalon van Brussel 2017

- nog steeds een lengte voorsprong in het segment van de elektrische wagens met een record rijbereik voor ZOE
- een volledig vernieuwd gamma, het jongste van Europa, aangevuld met de Belgische première van KOLEOS

Renault, pionier en marktleider op het gebied van de zuiver elektrische mobiliteit in Europa, schakelt een hogere versnelling in met de ontplooiing van zijn Z.E.-strategie (Zéro Émission)⁽¹⁾. Dankzij de nieuwe Z.E. 40-batterij **kan Renault ZOE een record rijbereik van 400 kilometer over de NEDC-cyclus voorleggen**. Daarmee verdubbelt hij zijn rijbereik in vergelijking met het oorspronkelijke model.

Zo kan ZOE schermen met het grootste rijbereik onder de betaalbare zuiver elektrische wagens. En bovendien is hij **vanaf nu beschikbaar**.

Nieuwe KOLEOS zal het topgamma van Renault aanvullen door de robuuste stijl van een SUV te combineren met de verfijning van een grote berline. Op het Autosalon van Brussel zal Nieuwe KOLEOS voorgesteld worden in de INITIALE PARIS uitvoering. Deze topversie zal net als de rest van het Nieuwe KOLEOS-gamma verkrijgbaar zijn vanaf de lente van 2017.

⁽¹⁾ Nuluitstoot tijdens de gebruiksfase: geen CO₂ of vervuilende gassen tijdens het rijden, conform de NEDC-homologatiecyclus (uitgezonderd slijtageonderdelen).

Inhoudsopgave

01

Nieuw record rijbereik voor ZOE: 400 km zuiver elektrisch over de NEDC-cyclus nu beschikbaar

ZOE met de nieuwe Z.E. 40-batterij:
het grootste rijbereik onder de betaalbare elektrische wagens 3

Nieuwe geconnecteerde diensten en nieuwe prestaties:
nog meer dagelijks gebruiksgemak met ZOE 6

02

Renault zet zijn productoffensief voort en onthult Nieuwe KOLEOS in de versie INITIALE PARIS

Een exclusieve stijl en uitrusting 9

03

Beschikbaar sinds eind 2016, Renault Scénic en Grand Scénic, publiekstrekker in Paleis 5

11

04

Renault Mégane : nieuwigheden

20

01

Nieuw record rijbereik voor ZOE: 400 km zuiver elektrisch over de NEDC-cyclus nu beschikbaar



Renault lanceert ZOE met een nieuwe batterij, 'Z.E. 40' gedoopt. Tegelijk plukt het ZOE-gamma de vruchten van diverse nieuwe geconnecteerde diensten en aangepaste afwerkingsniveaus. Renault ZOE, uitgerust met de nieuwe Z.E.40 batterij, is in België verkrijgbaar vanaf 25.250 €.

ZOE met de nieuwe Z.E. 40-batterij: het grootste rijbereik onder de betaalbare elektrische wagens

Verdubbeld rijbereik om nog verder te rijden

Renault, pionier en marktleider op het gebied van de zuiver elektrische mobiliteit in Europa, schakelt een hogere versnelling in met de ontplooiing van zijn Z.E.-strategie (Zéro Émission) ⁽²⁾.

Dankzij de nieuwe Z.E. 40-batterij kan Renault ZOE een record rijbereik van 400 kilometer over de NEDC-cyclus voorleggen. Daarmee **verdubbelt hij zijn rijbereik in vergelijking met het oorspronkelijke model**. Dat vertaalt zich in een reëel rijbereik van ongeveer 300 kilometer in en om de stad bijvoorbeeld ⁽³⁾.

⁽²⁾ Nuluitstoot tijdens de gebruiksfase: geen CO₂ of vervuilende gassen tijdens het rijden, conform de NEDC-homologatiecyclus (uitgezonderd slijtageonderdelen).

⁽³⁾ Rijbereik voor ZOE, uitgerust met de standaardmotor R90 in de versie met 90 pk.
Voortaan verwijst de modelbenaming echter naar het vermogen en niet meer naar het rijbereik. De R90-motor is verkrijgbaar op alle versies van ZOE.

ZOE beschikt daarmee over het grootste rijbereik van alle betaalbare zuiver elektrische voertuigen. Bovendien is hij vanaf vandaag verkrijgbaar.

Als meest verkochte elektrische wagen in Europa vormde ZOE reeds een valabel alternatief voor wagens met verbrandingsmotor, aangezien zijn rijbereik al volstond voor de dagelijkse behoeften van de meeste automobilisten.

Met deze nieuwe batterij elimineert Renault de laatste psychologische drempels voor de overgang naar een elektrische mobiliteit door langere ritten mogelijk te maken en **dus de mogelijke toepassingen uit te breiden**. De bestuurder hoeft zich geen zorgen meer te maken over het opladen. Ook weekendtripjes zijn voortaan mogelijk met ZOE.

Rijbereik van ZOE met een volledig opgeladen batterij ⁽⁴⁾:

	HOMOLOGATIE NEDC-CYCLUS	REËEL GEBUIK IN EN OM DE STAD BIJ EEN GEMATIGD KLIMAAT
Z.E. 40-batterij (41 kWh) De nieuwe batterij zal worden gebruikt in alle versies van de ZOE,	400 km	300 km
Batterij 22 kWh De standaardbatterij geldt alleen voor de basisversie van Europese landen, buiten Frankrijk	240 km	170 km

Het rijbereik loopt snel op tijdens het laden. Het laadtempo van de Z.E. 40-batterij is vergelijkbaar met dat van de standaardbatterij. Zo volstaat een half uur laden aan de meeste openbare laadpunten in Europa om 80 kilometer toe te voegen aan het rijbereik⁽⁵⁾. En om het vermogen van de snellaadpalen langs de grote autowegen maximaal te benutten, is ZOE nog steeds verkrijgbaar met de Quick Charge-functie⁽⁶⁾.

Een innovatie die de laadcapaciteit verdubbelt zonder het volume te wijzigen

De nieuwe Z.E. 40-batterij van ZOE heeft een nuttige energie-inhoud van 41 kWh, **nagenoeg het dubbele van de standaardbatterij** met een nuttige inhoud van 22 kWh.

Deze batterij, ontwikkeld in nauwe samenwerking met LG Chem, doet een beroep op lithium-iontechnologie met hoge energiedichtheid.

⁽⁴⁾ ZOE met de R75/90-motor en wielen van 15 of 16 duim.

⁽⁵⁾ De laadsnelheid varieert licht naargelang de buitentemperatuur, het initiële lage niveau van de batterij en de stroomsterkte geleverd door de laadpaal.

⁽⁶⁾ ZOE met de standaard Q90-motor met 90 pk.

Opmerking: de Q90-motor werd vroeger 'Q210' genoemd. Voortaan verwijst de modelbenaming echter naar het vermogen en niet meer naar het rijbereik. De Q90-motor is verkrijgbaar op alle versies van ZOE.

De ingenieurs van Renault en LG zijn erin geslaagd de opslagcapaciteit van de lithium-ionbatterij te verhogen zonder daarbij te raken aan de afmetingen en met een minimale toename van het gewicht. Het grotere rijbereik is dus niet te danken aan de toevoeging van extra modules zoals wel vaker gebeurt maar aan een betere batterijtechnologie **die de energiedichtheid verhoogt**.

Bovendien wordt de aanzienlijke energie-inhoud van de batterij rechtstreeks omgezet in rijbereik voor ZOE dankzij de bijzondere zorg **waarmee de batterij in de auto werd geïntegreerd**. De elektronische sturing van de batterij optimaliseert het stroomverbruik van ZOE tijdens het rijden zodat het vermogen steeds op peil blijft. En om zelfs bij erg hoge of erg lage temperaturen een laag stroomverbruik te verzekeren, houdt het nieuwe luchtcirculatiesysteem de batterij van ZOE op een gematigde temperatuur.

ZOE: volledig ontwikkeld en gebouwd door Renault

Renault ontwikkelde en bouwt ZOE, net als de meeste van zijn mechanische onderdelen, volledig in eigen beheer. De constructeur steunt daarvoor op de **elektrische expertise** die hij verwierf als pionier en Europees marktleider in het segment van de elektrische auto's, maar ook als technisch en sportief partner van het Formule E-kampioenschap. De groep centraliseert die **expertise voornamelijk in Frankrijk**, een bevoorrechte plaats om wagens en organen met een hoger meerwaarde voor de groep te ontwerpen en te produceren.

De nieuwe Z.E. 40-batterij wordt net als de batterij van 22 kWh geassembleerd in de Renault-fabriek van Flins (Yvelines).

In die fabriek wordt ook Renault ZOE gebouwd, aan de zijde van de Renault Clio. ZOE werd ontworpen en ontwikkeld door de designers en ingenieurs van het Technocentre Renault (Guyancourt, Yvelines).

De R90-elektromotor wordt gebouwd in de Renault-fabriek van Cléon (Haute-Normandie), het pronkstuk van de groep wat de productie van motoren en transmissies betreft. Deze motor, die in de lente van 2015 werd gelanceerd onder de naam 'R240', werd volledig ontwikkeld door Renault en is het voorwerp van 95 patenten.

Het carter dat de integratie van de batterij in de auto verzekert, maakt net als de voor- en achteras van ZOE deel uit van de mechanische onderdelen die volledig door Renault werden ontwikkeld. Ze worden gebouwd in de Renault-fabriek van Le Mans (Sarthe) en werden ontworpen door de afdeling Onderstellen en elektrische wagens van de Renault-groep.

Nieuwe geconnecteerde diensten en nieuwe prestaties: nog meer dagelijks gebruiksgemak met ZOE

Z.E. Trip en Z.E. Pass: twee services om het laden aan openbare laadpalen in Europa te vergemakkelijken

Europa telt ongeveer 80.000 openbare laadpalen. Om ZOE-gebruikers in alle eenvoud toegang te geven tot deze laadpalen, lanceert Renault twee gratis diensten: Z.E. Trip helpt de laadpunten te lokaliseren en Z.E. Pass geeft toegang tot een maximaal aantal laadpalen.

Z.E. Trip: lokalisatie van alle laadpalen met het R-LINK-navigatiesysteem

De functie Z.E. Trip vergemakkelijkt lange ritten met ZOE. Met deze functie kan de bestuurder **namelijk alle openbaar toegankelijke laadpunten** in de belangrijkste Europese landen lokaliseren op een kaart. Z.E. Trip is tijdens het rijden toegankelijk via het Renault R-LINK-navigatiesysteem. Zo kan de bestuurder een laadpunt selecteren **om er rechtstreeks naartoe te rijden**. De functie Z.E. Trip geeft de **beschikbaarheid van elke laadpaal** in realtime weer om de bestuurder enkel naar vrije laadpunten te leiden. Ook vermeldt ze het type van laadpaal en de compatibiliteit met de auto. Met Z.E. Trip kan de bestuurder laadpalen selecteren volgens hun vermogen om de laadtijd af te stemmen op zijn behoeften van het moment. Om zijn ritten op voorhand voor te bereiden, kan de bestuurder Z.E. Trip ook via het internet raadplegen.

Z.E. Trip wordt begin 2017 beschikbaar voor alle Belgische ZOE-klanten.

Z.E. Pass: één enkel toegangs- en betaalmiddel voor zoveel mogelijk verschillende laadpunten De toepassing Z.E. Pass vergemakkelijkt het laadproces voor ZOE voor de meeste openbare laadpunten in Europa, **en dat ongeacht de operator van de laadpaal**. De ZOE-bestuurder **identificeert de beschikbare laadpalen** en vergelijkt de prijzen van de naburige laadstations rechtstreeks op zijn smartphone of tablet. Hij heeft toegang tot een maximaal aantal laadpalen zonder dat hij voor elk netwerk een afzonderlijk abonnement hoeft te nemen. **Hij betaalt zijn laadbeurt met de specifieke smartphone-app** of een RFID-badgetechnologie.

Z.E. Pass, dat werd ontwikkeld in samenwerking met Bosch, is sinds september 2016 beschikbaar in Duitsland en zal in de komende maanden worden ontplooid in Frankrijk, het Verenigd Koninkrijk, België, Oostenrijk, Zwitserland, Nederland, Noorwegen en Zweden.

Uitbreiding van de Z.E.-smartphone-app : navigatie van deur tot deur

Een toekomstige nieuwigheid

De Z.E.-app zal in het eerste semester van 2017 worden uitgebreid met nieuwe functies om ritten met ZOE nog eenvoudiger te maken, zoals “deur-tot-deur navigatie”.

Dankzij dit systeem **kan de gebruiker zijn volledige route programmeren en volgen op zijn smartphone en in zijn ZOE**. Hij kiest zijn bestemming via de smartphone-app en verstuurt ze vervolgens naar het Renault R-LINK-navigatiesysteem in zijn ZOE. Zodra hij in zijn wagen stapt, wordt de voorgeprogrammeerde route automatisch geactiveerd.

Wanneer de bestuurder de auto parkeert, neemt zijn smartphone de fakkel over van het navigatiesysteem om hem te voet tot aan zijn eindbestemming **te leiden**.

Bovendien helpt de smartphone-app de gebruiker om zijn **geparkeerde ZOE terug te vinden** en de historiek met ritten te raadplegen als aanvulling op de gegevens van zijn boordcomputer.

Uiteraard: laadbeheer vanop afstand

Dankzij de Z.E.-smartphone-app kunnen ZOE-bestuurders voortaan ook contact opnemen met hun wagen, om het laadproces van de auto te optimaliseren, zelfs wanneer ze niet aan het stuur zitten.

Zo kunnen ze in realtime:

- **informatie over hun ZOE raadplegen**, zoals het laadniveau, het geschatte resterende rijbereik, de resterende laadtijd tot de batterij volledig is opgeladen (tijdens het laden), meldingen bij het begin en einde van het laadproces
- **functies van hun ZOE bedienen**, zoals een preconditionering van het interieur, het starten van het laadproces en het beheren van de laadkalender in functie van de kostprijs en CO₂-balans van de gebruikte elektriciteit.

Afwerkingsniveaus: meer keuze en uitrusting

ZOE Bose Edition: een nieuwe versie met exclusieve uitrusting

Renault lanceert een nieuwe versie van ZOE, die zich voornamelijk richt tot klanten met een neus voor exclusieve uitrusting.

Zo onderscheidt hij zich door **een bekleding in hoogwaardig leder, verwarmde zetels vooraan en een audiosysteem van BOSE®**. Deze versie is in Frankrijk verkrijgbaar als beperkte reeks Edition One en in de andere Europese landen als het uitrustingsniveau Bose.

Ze onderscheidt zich door een unieke en exclusieve koetswerkkleur voor alle landen: Yttrium grijs.

Nieuwe designaccenten voor de andere uitrustingsniveaus

ZOE is verkrijgbaar in **twee nieuwe koetswerkkleuren**: Intense rood en Titanium grijs.

Het nieuwe interieur van de versie ZEN krijgt **sierellemen**ten die zijn heldere karakter versterken: chroomranden rond de R-LINK-tablet, sierlijsten in de glanzende metaalafwerking Fumé grijs op de versnellingspook en luidsprekers en een geometrisch motief op het dashboard.

Renault Zoé nu ook te koop met batterij inclusief.

Bij de verkoopstart van Zoé in 2012 stelde Renault een uniek aanbod voor waarbij de klant de auto aankoopt en een maandelijkse huur betaalt voor de batterij. Deze “B-Rent” formule (Buy-Rent) drukte de prijs bij de aankoop, maar bood de klant vooral een levenslange garantie op de batterij.

Vanaf nu kan Renault Zoé ook aangekocht worden met batterij inclusief. Deze nieuwe “B-Buy” formule (Buy-Buy) biedt vooral een antwoord op de vraag van professionele klanten.

De “B-Buy” formule komt naast de “B-Rent” formule die blijft bestaan.

Er is al een Renault Zoé met batterij inclusief voor 30.550€.

		€		€	
		hTVA/zBTW	TVAc/BTWi	hTVA/zBTW	TVAc/BTWi
ZOE		B-Rent		B-Buy	
Entry	R90 / 22 kWh	18.223,14	22.050,00	25.247,93	30.550,00
Life	R90 / ZE40	20.289,26	24.550,00	27.314,05	33.050,00
	Q90 / ZE40	20.867,77	25.250,00	27.892,56	33.750,00
Intens	R90 / ZE40	21.776,86	26.350,00	28.801,65	34.850,00
	Q90 / ZE40	22.355,37	27.050,00	29.380,17	35.550,00
Bose Edition	R90 / ZE40	24.090,91	29.150,00	31.115,70	37.650,00
	Q90 / ZE40	24.669,42	29.850,00	31.694,21	38.350,00

02

Renault zet zijn productoffensief voort en onthult Nieuwe KOLEOS in de versie Initiale Paris

Nieuwe KOLEOS zal het topgamma van Renault aanvullen door de robuuste stijl van een SUV te combineren met de verfijning van een grote berline. Op het Autosalon van Brussel zal Nieuwe KOLEOS voorgesteld worden in de INITIALE PARIS uitvoering. Deze topversie zal net als de rest van het Nieuwe KOLEOS-gamma verkrijgbaar zijn vanaf de lente van 2017.

Een exclusieve stijl en uitrusting

Na Espace, Talisman en Clio meet ook Nieuwe KOLEOS zich de signatuur INITIALE PARIS aan, **die de allerbeste comfortvoorzieningen en uitrusting van Renault verenigt**. De rijkelijk uitgeruste Nieuwe KOLEOS INITIALE PARIS rijdt nergens onopgemerkt voorbij dankzij zijn exclusieve koetswerkkleur Améthyste zwart – met diepe metaalaccenten in de kleur Prune – en specifieke design- en sfeerelementen in het interieur.

Een unieke koetswerkstijl

Het krachtige en gespierde design van Nieuwe KOLEOS wordt verrijkt met stijlelementen die eigen zijn aan de signatuur INITIALE PARIS:

- de exclusieve metaalkleur 'Améthyste zwart' als aanvulling op de zes andere kleuren van het gamma
- gefacetteerde 19" lichtmetalen velgen met een exclusief design
- een specifiek opschrift vooraan onder het Renault-logo
- een sieralement op de voorvleugel.

Bijzondere aandacht voor comfort en afwerking

Het interieur van Nieuwe KOLEOS INITIALE PARIS onderscheidt zich van de rest van de gamma door specifieke sierelementen en standaardvoorzieningen, waaronder:

- een bekleding in volnerf-nappaleder, naar keuze in het zwart of een grijs kleurverloop,
- omhullende actieve hoofdsteunen vooraan,
- een stuur en versnellingspook in volnerf-Nappaleder,
- een specifieke sierinleg op het dashboard en de deurpanelen,
- een dashboardbekleding met zichtbare stiknaden,
- zesvoudig verstelbare en verwarmde en geventileerde voorzetels met tweevoudig verstelbare lendensteun voor de bestuurderszetel,
- gelaagde zijruiten voor een beter geluidscomfort,
- het interieuropschrift INITIALE PARIS: deurdrempels, inzetstuk op het stuur, gebosseleerd bovenaan de rugleuning van de voorzetels, sierstrips op de achterkant van de hoofdsteunen, exclusieve overtapijten,
- een specifieke handenvrije kaart voor de INITIALE PARIS-versie,
- een brede waaier aan rijhulpsystemen, waaronder de actieve noodremhulp (AEBS), een rijstrookwaarschuwing (LDW), een verkeersbordenherkenning (TSR) met een waarschuwing bij overdreven snelheid, een dodehoekassistent (BSW), vermoeidheidsdetectie (UTA), een parkeercamera, automatische overschakeling tussen dim- en grootlichten (AHL), een parkeerhulpsysteem vooraan, achteraan en opzij,
- het R-LINK 2-systeem met verticaal scherm van 8,7 duim,
- een audiosysteem van BOSE® met dertien krachtige luidsprekers, 'Pure Vision' full led-koplampen.

Het volnerf-Nappaleder, dat werd geselecteerd wegens zijn visuele en tactiele kwaliteiten en zijn hoge comfortpeil, **vormt een centraal onderdeel van de INITIALE PARIS-signatuur**. Tijdens het looproces ondergaat het leder een vollingsfase om de natuurlijke nerven beter te laten uitkomen. Zo blijft het leder glad en soepel. De stiknaden en de assemblage van het zetel leder worden volledig manueel uitgevoerd door ervaren personeelsleden om een verzorgde afwerking te verzekeren.

03

Beschikbaar sinds eind 2016, Renault Scénic en Grand Scénic, publiekstrekkers in Paleis 5

Twintig jaar geleden vond Renault de compacte monovolume uit met Scénic, de Auto van het Jaar 1997. Vijf miljoen exemplaren later introduceert Renault een geheel nieuwe interpretatie van het segment met de vierde generatie van SCÉNIC.

De korte versie van Nieuwe SCÉNIC werd in maart 2016 voorgesteld op het autosalon van Genève, de lange variant volgde in mei 2016. Hun design **breekt resoluut** met dat van de vorige generaties en trekt voortaan **de kaart van de verleidingskracht**.

Toch behield Nieuwe SCÉNIC de troeven die hem zo populair hebben gemaakt: **moduleerbaarheid, ruimte, ergonomie, plezier aan boord**. Nieuwe SCÉNIC vindt het segment van de monovolumes opnieuw uit met **een verleidelijke, praktische, performante en hoogtechnologische auto** die tegelijk **beantwoordt aan alle verwachtingen van gezinnen**.

- **Verleidelijk**, door zijn gestrekte en krachtige silhouet, zijn tweekleurige koetswerk en zijn grote 20"-velgen voor alle versies, een wereldprimeur voor dit segment.
- **Praktisch**, doordat hij bijvoorbeeld het grootste volume aan opbergvakken en het grootste koffervolume van het hele segment* biedt.
- **Performant**, dankzij zijn uitgebreide motorgamma met zes diesels, twee benzinemotoren en de nieuwe 'Hybrid Assist'-technologie voor de populairste dieselversie.
- **Hoogtechnologisch**, dankzij de talloze rijhulpsystemen zoals de actieve noodremhulp met voetgangersdetectie voor alle uitrustingsniveaus.

Zowel in zijn korte versie als in zijn lange versie wil Nieuwe SCÉNIC kopers van de eerste drie generaties blijven verleiden. Deze trouwe klanten zijn erg gehecht aan het innovatieve karakter van Scénic, een auto die onder meer de eerste verschuifbare middenconsole op de markt bracht. Daarnaast wil deze vierde generatie echter ook nieuwe klanten aantrekken, die vallen voor zijn design en prestaties.

Nieuwe SCÉNIC richt zich zowel tot particulieren als ondernemingen, die op zoek zijn naar een competitieve totale gebruikskost.

De proporties en stijl heruitgevonden

De korte en lange versie van Nieuwe SCÉNIC onderscheiden zich allebei door:

- een **groter monovolumekoetswerk**, dat groeide in de breedte (+20 millimeter in vergelijking met Scénic 3) en in bodemvrijheid (+40 millimeter) en dat een grotere wielbasis en bredere sporen vooraan en achteraan kreeg. De achteroverhang werd dan weer met 16 millimeter ingekort om hem een homogener uitstraling te geven.
- een **duikende panoramische voorruit**, die het zicht opzij verbetert.
- een vast glazen **panoramadak** (optie).
- een specifieke **lichtsignatuur** (standaard, net als bij de rest van het gamma) met C-vormige koplampen en de driedimensionale 'Edge Light'-technologie achteraan. Ook het vermelden waard is dat de achterlichten van Nieuwe SCÉNIC horizontaal zijn, terwijl ze bij de lange versie verticaal zijn.
- een **tweekleurig koetswerk**.

NB: De lange versie van Nieuwe SCÉNIC is uitgerust met aluminium dakstangen.

Onuitgegeven 20"-velgen

Als grote primeur voor het segment staan alle versies van Nieuwe SCÉNIC standaard op 20"-velgen. Dat resulteert niet alleen in een onuitgegeven silhouet maar geeft Nieuwe SCÉNIC ook een dynamischere uitstraling en maakt hem optisch minder hoog.

De nooit-geziene verhouding tussen de grootte van de wielen en de hoogte van de gordellijn geeft Nieuwe SCÉNIC een **dynamische** en **homogene** toets.

En omdat het hele gamma op dezelfde bandenmaat zal staan, zijn de wielkasten steeds mooi opgevuld, net als bij een sportwagen.

Veiligheid en comfort van topniveau

Dankzij zijn langere wielbasis (+32 millimeter voor de korte versie, +34 millimeter voor de lange versie t.o.v. Scénic 3) kan Nieuwe SCÉNIC een **uitstekend rijgedrag** voorleggen. Dat wordt bovendien versterkt door de 20"-banden (195/55 R20) die een onovertroffen wegcontact en remgedrag verzekeren, zonder daarbij het comfort van de passagiers te schaden.

Alle uitwijktests (VDA, ADAC, GLENNING en ISO) werden met succes afgewerkt, en dat zowel met als zonder de elektronische stabiliteitscontrole (ESC).

Bovendien kan Nieuwe SCÉNIC nog kortere **remafstanden** voorleggen dan de derde Scénic-generatie. Op droog wegdek en bij noodstops vanaf 100 en 130 km/u doet Nieuwe SCÉNIC respectievelijk 3 en 5 procent beter dan zijn voorganger. Op nat wegdek werd de remafstand vanaf 80 km/u met 5 procent ingekort.

Om de beste verhouding comfort/rijgedrag te verkrijgen heeft Renault beslist om nieuwe SCÉNIC te schoeien met banden met een **flankhoogte van 107 millimeter**. Dat is meer dan de flankhoogte van de meeste 17"- en 18"-velgen.

Het **geoptimaliseerde comfort** dankzij de hogere flanken wordt bovendien aangevuld met **verbeterde zetels**, zowel wat het statische comfort bij het instappen betreft als het dynamische comfort tijdens het rijden. De zetels kregen grotere afmetingen: ze werden breder, bieden een betere zijdelingse steun en laten de inzittenden genieten van de voordelen van schuim met dubbele hardheid.

Door slechts een velgmaat te voorzien voor het hele gamma, **kon het onderstel perfect werden afgesteld** met het oog op een maximaal comfort en onberispelijk rijgedrag. Samen met de bandenfabrikanten hebben de ingenieurs van Renault alles in het werk gesteld om de efficiëntie van de banden en het onderstel (wieltreinen, schokdempers voor en achter) te maximaliseren met schokdempers met multikleppentechnologie (MTV).

Dankzij hun grotere afmetingen zijn de wielen van Nieuwe SCÉNIC beter in staat om oneffenheden te absorberen, wat het **comfort van de inzittenden ten goede komt**.

Milieucijfers en gebruikskosten onaangetast

Dankzij zijn 20"-velgen kan Nieuwe SCÉNIC zelfs **betere milieucijfers** voorleggen, dankzij de samenwerking van drie factoren:

- de **beperkte wrijving** door het feit dat de wielen niet breder zijn dan doorsnee 16"-velgen (195 millimeter).
- een **geoptimaliseerde stroomlijn** dankzij de beperkte breedte van de band. De luchtpenetratiecoëfficiënt (SCx), de op een na belangrijkste factor voor de milieucijfers na het gewicht van de wagen, werd verbeterd ten opzichte van de vorige generatie van Scénic. Dat vertaalt zich in een winst van 2 gram CO₂/km.
- het gebruik van een **erg performant rubbermengsel**, LRR gedoopt voor 'Low Rolling Resistance' (lage rolweerstand)

Resultaat: op het *Europese bandenlabel*, dat banden beoordeelt op hun rolweerstand, krijgen de wielen van Nieuwe SCÉNIC de score A, **de beste score ooit** voor 20"-velgen.

Hoewel de 20"-banden groter zijn, brengen ze geen extra kosten met zich mee. Ze kosten namelijk evenveel **als de 17"-banden van Scénic 3**, en dat ongeacht het type band: zomer-, winter- of vierseizoensband. Bovendien beperkt de onaangetaste flankhoogte het risico dat de velg wordt beschadigd.

Nog meer moduleerbaarheid

- Het **One Touch Folding**-systeem uit Nieuwe Espace maakt het mogelijk om de achterbank met een handeling neer te klappen tot een vlakke koffervloer. Nieuwe SCÉNIC is de enige wagen in zijn segment waarbij deze handeling vanaf twee plaatsen kan worden uitgevoerd, hetzij vanaf de koffer, hetzij vanaf het R-LINK 2-systeem.
- Nieuwe SCÉNIC beschikt ook als enige wagen in zijn segment over **een grote, verschuifbare middenconsole** van 13 liter. Dat is tot vier keer het volume dat de concurrentie aanbiedt.

Vooraan biedt de console een verlicht en afgesloten opbergvak met geïntegreerde armsteun. Dat omvat ook twee USB-aansluitingen en een AUX-ingang. Ook achteraan vindt men twee USB-aansluitingen en een AUX-ingang, aangevuld met een 12V-stopcontact en een apart opbergvak. In haar voorste stand vormt de console een handig opbergvak voor de bestuurder en de passagier vooraan. In de achterste stand kan ze fungeren als scheiding met de achterzetels, wat nuttig kan zijn met kinderen.

Onovertroffen laad- en opbergvolumes

Het koffervolume van Nieuwe SCÉNIC bedraagt 506 dm³ VDA (572 liter). Dat is het **grootste volume in dit segment**, waar de concurrentie gemiddeld slechts 469 dm³ biedt.

Bij de configuratie met vijf plaatsen houdt Nieuwe GRAND SCÉNIC met zeven plaatsen nog 533 dm³ VDA (596 liter) laadvolume over, waardoor hij zich de tweede plaats in het segment toe-eigent. Nieuwe SCÉNIC is tevens de **marktleider in zijn segment** op het vlak van opbergvolume. Behalve de 13 liter grote console kan Nieuwe SCÉNIC ook prat gaan op de zogeheten *Easy Life*-schuif (verlicht en gekoeld) van 11,5 liter (tot drie keer meer dan de oplossingen van de concurrentie). Die wordt elektrisch geopend via een aanraaksensor en wordt automatisch vergrendeld zodra de motor wordt stilgelegd. Andere nuttige opbergruimten (zoals de vier luiken in de vloer) brengen het totale volume op 63 liter, waardoor Nieuwe SCÉNIC zich tot de koning van zijn segment mag kronen: hij biedt dubbel zoveel plaats als de concurrentie.

Een rijkelijke veiligheids- en comfortuitrusting

Nieuwe SCÉNIC en Nieuwe GRAND SCÉNIC bieden onder meer:

- **Head-up display in kleur**

- De **MULTI-SENSE-technologie**, die toegang biedt tot vijf rijmodi: neutraal, sport, comfort, persoonlijk en ecologisch.

- **R-LINK 2** behoort met zijn verticaal scherm van 8,7" tot de grootste in dit segment.

- **Het Bose® Surround-audiosysteem**

Nieuwe SCÉNIC en Nieuwe GRAND SCÉNIC erven ook alle belangrijke rijhulpsystemen die reeds werden ingewijd door Nieuwe Espace, Talisman en Nieuwe Mégane. Samen kunnen deze rijhulpsystemen, die de bestuurder vanaf de R-LINK 2-tablet kan beheren en activeren:

- **de veiligheid verzekeren:** adaptieve snelheidsregelaar (ACC, 50 tot 160 km/u), actief remhulpsysteem (AEBS). Op Nieuwe SCÉNIC werkt het AEBS-systeem ook bij lage snelheden, zodat het actieve remhulpsysteem de bestuurder ondersteunt bij snelheden van 7 tot 160 km/u.

- **waarschuwen:** waarschuwing bij onbedoeld afwijken van de rijstrook (LDW), voor Nieuwe SCÉNIC met haptische feedback (trillingen in het stuur in plaats van een alarmsignaal), waarschuwing voor de veiligheidsafstand (DW), waarschuwing bij snelheidsovertredingen met verkeersbordenherkenning (OSP met TSR), dodehoekwaarschuwing (BSW).

- **het rijden vergemakkelijken:** achteruitrijcamera, automatische in- en uitschakeling van de dim-/grootlichten (AHL), parkeerhulpsensoren vooraan, achteraan en opzij, handenvrij parkeersysteem 'Easy Park Assist'.

Drie nieuwe rijhulpsystemen

De **actieve noodremhulp met voetgangersdetectie** (Active Emergency Braking System/AEBS) is standaard beschikbaar, een unicum in dit segment.

Dit systeem is actief tussen 7 en 60 km/u en:

- analyseert de omgeving van de wagen om stilstaande of bewegende voetgangers te detecteren en hun traject te voorspellen.

- waarschuwt de bestuurder wanneer er een aanrijding dreigt tussen de wagen en de voetganger.
- schakelt automatisch het remsysteem in tot de auto volledig stilstaat wanneer het een nakende aanrijding met een voetganger detecteert en de bestuurder niet reageert op de signalen.

Nieuwe SCÉNIC biedt bovendien:

- de **rijstrookassistent** (Lane Keeping Assist, LKA), die actief is tussen 70 en 160 km/u. Als de bestuurder per ongeluk te veel afwijkt van zijn rijlijn, wordt de wagen automatisch terug naar zijn rijstrook gestuurd door de rijstrookassistent.
- **de vermoeidheidsdetectie** (Tiredness Detection Warning / TDW): het traject van de wagen wordt voortdurend geanalyseerd (technologisch algoritme van Bosch) en de bestuurder wordt gewaarschuwd (verklikker en geluidssignaal) bij anomalieën

Nieuwe SCÉNIC behaalt vijf sterren in de EuroNCAP-crashtests

Op het gebied van passieve veiligheid (structuur en uitrusting om de inzittenden te beschermen wanneer een aanrijding niet kan worden vermeden) positioneert Nieuwe SCÉNIC zich aan de top van zijn segment.

*Zo behaalde hij de maximale score van **vijf sterren in de EuroNCAP-crashtests**.*

*Nieuwe SCÉNIC kan schermen met een **structuur met versterkt staal** ter hoogte van de drempels, de langsliggers, de ruitstijlen en de voeten om de inzittenden van de overlevingscel te beschermen. Sommige van die **staalsoorten hebben een ultrahoge elasticiteitsgrens**, zodat elke mm² een druk van 120 kilogram kan weerstaan. Bovendien maken **staalsoorten met voorgeprogrammeerde vervorming aan de buitenkant van het interieur** het mogelijk om schokken te absorberen en zo de overlevingscel te beschermen.*

*Nieuwe SCÉNIC is uitgerust met **twee gordijnairbags voor de 1e en 2e zetelrij en twee borstkasairbags voorin**. Ook beschikt hij over **twee zogeheten adaptieve airbags van de jongste generatie voorin**. Zij maken gebruik van sensoren om de kracht van de ontplooiing aan te passen aan de lichaamsbouw van de bestuurder en de passagier.*

Een brede waaier aan motoren, waaronder Hybrid Assist

Nieuwe SCÉNIC is leverbaar met zes dieselmotoren, gekoppeld aan een handgeschakelde zesversnellingsbak of een EDC-transmissie met dubbele koppeling en zes of zeven versnellingen, alsook met twee benzinemotoren in combinatie met een handgeschakelde zesversnellingsbak.

Het gamma omvat onder meer de volgende motoren:

- **de Energy TCe 130-benzinemotor.** Dankzij zijn turbo kan hij rekenen op een aanzienlijk vermogen. Hij toont zich soepel en reactief vanaf de lage toerentallen en weet zijn befaamde rijplezier te verzoenen met een beperkt verbruik.

- **de Energy dCi 160 EDC-dieselmotor.** Soepelheid, levendigheid en harmonie zijn de voornaamste eigenschappen van deze motor met Twin Turbo-technologie, die 160 pk levert. De automatische EDC-transmissie met dubbele koppeling en zes verhoudingen tilt het rijplezier naar een nog hoger niveau. Zonder een enkele toegeving te doen wat de verhouding prestaties/verbruik betreft, kan hij schermen met een dynamisch, vloeiend en bijzonder efficiënt rijgedrag.

- **de Energy dCi 130-dieselmotor.** Door prestaties en efficiëntie met elkaar te verzoenen beantwoordt hij met zijn 130 pk en handgeschakelde zesversnellingsbak perfect aan de wensen van mensen die een zuinige motor zoeken zonder aan rijplezier in te boeten.

De nieuwe 'Hybrid Assist'-technologie

Nieuwe SCÉNIC innoveert met **de Hybrid Assist-technologie** door de dCi 110-motor met handgeschakelde zesversnellingsbak een elektrische ondersteuning te bieden.

De elektromotor, die wordt gevoed door een 48V-batterij, staat de verbrandingsmotor bij om het verbruik en de CO₂-emissies te verlagen zonder daarbij te raken aan het rijplezier en de hernemingen van de dCi 110-motor.

Tijdens vertragingen fungeert het elektrische systeem als een stroomgenerator die energie recupereert voor het boordnetwerk en de aandrijfbatterij. Hij wordt dan een elektromotor van 10 kW die de verbrandingsmotor bijstaat bij acceleraties.

Die technologie kan in bepaalde toerentalzones tot 15 Nm extra koppel leveren.

Globaal gesproken dringt Hybrid Assist **het brandstofverbruik en de CO₂-uitstoot met 8 tot 10 procent terug in vergelijking met de standaard dCi 110-motor.**

Zo daalt het verbruik van Nieuwe SCÉNIC met dezelfde motor van 3,9 naar 3,5 l/100 km en gaat de CO₂-uitstoot van 100 naar 92 gram.

Hybrid Assist is een **eenvoudig** systeem omdat het **autonoom** werkt: er is geen stekker om de batterij op te laden en het vergt geen enkel onderhoud.

Alle ervaring die Renault heeft opgedaan met zijn elektrische wagens, komt vandaag samen in de Hybrid Assist-technologie.

Door deze nieuwe technologie aan te bieden op de kernmotor van het Nieuwe SCÉNIC-gamma en dat bovendien te doen tegen een prijs die veel betaalbaarder is dan de klassieke hybrideoplossingen, maakt Renault het innovatieve **Hybrid Assist toegankelijk voor een erg breed publiek**.

04

Renault Mégane : nieuwigheden

Nieuwe ENERGY dCi 165-dieselmotor voor MÉGANE GT en MÉGANE GT Grandtour

MÉGANE GT en MÉGANE GT Grandtour krijgen de nieuwe ENERGY dCi 165-motor gekoppeld aan een automatische EDC-transmissie met 6 verhoudingen.

Met het 4CONTROL-chassis met 4 sturende wielen en het DNA van Renault Sport biedt MÉGANE GT rijplezier dat uniek is in zijn segment. De technologie draagt bij tot het commerciële succes van MÉGANE GT en MÉGANE GT Grandtour met TCe 205-motor.

De prestaties van de ENERGY dCi 165-motor

De ENERGY dCi 165-motor met Twin Turbo-technologie heeft een specifieke afstelling van de hand van Renault Sport. De ingenieurs van Renault Sport namen de afstelling van de dCi 160-motor, die verkrijgbaar is in ESPACE en TALISMAN, onder handen om de prestaties verder te optimaliseren. Zijn vermogen stijgt daardoor met 5 pk en hij biedt een maximumkoppel van 380 Nm, dat beschikbaar is vanaf 1.750 t/min.

De prestaties van de ENERGY dCi 165-motor maken het mogelijk ten volle de mogelijkheden te benutten van de door Renault Sport afgestelde ophanging en het 4CONTROL-systeem met 4 sturende wielen. Het 4CONTROL-systeem zorgt voor een dynamische, veilige en precieze rijervaring op bochtige wegen. Het 4CONTROL-systeem berekent en wijzigt honderd keer per seconde de stuurhoek van de achterwielen, om stabiliteit bij hoge snelheid en wendbaarheid bij lage snelheid te garanderen.

Een veelzijdige sportwagen die dagelijks bruikbaar is

MÉGANE GT is een veelzijdige sportwagen die zich zonder probleem dagelijks laat gebruiken.

Om het comfort bij het in- en uitveren te verhogen, gaf Renault Sport de veren en schokdempers een specifieke afstelling.

De ENERGY dCi 165-motor combineert rijplezier met een laag brandstofverbruik, dat in de volledige NEDC-cyclus 4,6 liter/100 km bedraagt voor MÉGANE GT en 4,7 liter/100 km voor MÉGANE GT Grandtour.

Het DNA van Renault Sport in het gamma van Nieuwe Mégane

MÉGANE GT en MÉGANE GT Grandtour met de ENERGY dCi 165-motor zijn extra modellen in een MÉGANE-gamma dat al profiteert van de knowhow van Renault Sport met:

- GT-versies met de ENERGY TCe 205-motor gekoppeld aan een EDC-transmissie met 7 verhoudingen. Deze motor biedt vlijmscherpe hernemingen en heeft een maximumkoppel van 280 Nm, dat beschikbaar is vanaf 2.400 t/min

- Nieuwe Mégane GT-Line: Renault Mégane met een extra sportieve uitstraling

Met het nieuwe GT-Line-pack krijgt Renault Mégane een specifiek design met bumpers van het GT-type, een grijze diffuser achteraan, "Pure Vision" LED-koplampen, donkergetinte ruiten achteraan, en alu 17"-velgen. Het als optie verkrijgbare GT-interieurpack maakt het sportieve karakter van Nieuwe Mégane GT-Line compleet dankzij een specifiek interieur met in het bijzonder sportzetels vooraan met een geïntegreerde hoofdsteun. Zonder zijn kostenbesparende aspect te vergeten, want Nieuwe Mégane GT-Line is verkrijgbaar met de courantste motoren uit het gamma.