

# **GENÈVE 1999**

**9 mars - 21 mars 1999**

## **SOMMAIRE**

<b>AVANTIME, le coupé automobile du 21ème siècle</b>	<b>page 3</b>
<b>De nouvelles versions sportives dans la gamme Clio</b>	<b>page 6</b>
<b>Une nouvelle Mégane encore plus sûre et performante</b>	<b>page 10</b>
<b>Scénic évolue pour conserver son avance</b>	<b>page 15</b>
<b>De nouvelles séries spéciales dans la gamme</b>	<b>page 17</b>
<b>Safrane V6 3.0 24V</b>	<b>page 19</b>
<b>Kangoo réinvente l'électrique</b>	<b>page 20</b>
<b>Renault, 1ère marque en Europe en 1998</b>	<b>page 22</b>
<b>Une passion intacte pour le sport automobile</b>	<b>page 25</b>

## **Le concept-car AVANTIME ouvre la voie du “ Coupéspace ”**

**A l'aube du troisième millénaire, Renault a décidé de développer en partenariat avec Matra Automobile un coupé à l'architecture novatrice. Dévoilé sous les traits du concept-car AVANTIME, présenté au prochain salon de Genève, ce “ Coupéspace ” allie l'émotion et le plaisir de conduire d'un coupé Grand Tourisme à l'intelligence de vie à bord d'un monospace. AVANTIME c'est le coupé automobile du 21ème siècle qui porte dans ses gènes toute la passion et la culture d'innovation de Renault.**

AVANTIME, le nouveau concept de “ Coupéspace ” que présente Renault au Salon de Genève exprime avec force la capacité de Renault à faire progresser l'automobile. Le constructeur est convaincu qu'il y a de la place pour une nouvelle race de coupés s'adressant à une clientèle recherchant plaisir automobile et polyvalence d'usage dans un concept très éloigné du véhicule familial.

AVANTIME séduira en priorité trois grandes cibles :

- Les clients tournés vers les valeurs sportives, de dynamisme et d'innovation, possesseurs de coupés classiques en France, de breaks ou de 4X4 en Allemagne, à la recherche d'une voiture plus habitable et polyvalente, mais à forte personnalité.
- Les possesseurs ou anciens possesseurs de monospaces, attachés à l'espace et à la position de conduite “haute”, mais qui souhaitent se démarquer avec une voiture au “look” plus esthétique et qui offre davantage de plaisirs et de sensations automobile.
- Les femmes qui désirent une voiture plus «féminine», plus élégante, séduisante, mais aussi agile.

AVANTIME suscitera chez eux l'émotion et le plaisir de conduire, grâce notamment à l'agrément d'une motorisation V6 24v développant 250 ch, associée à une boîte de vitesses manuelle à six rapports. L'acheteur d'un “ Coupéspace ” retrouvera les fondamentaux du Grand Tourisme que sont les performances, le comportement dynamique, la sécurité, le confort, mais il accèdera en plus à une dimension du plaisir automobile un peu nouvelle, liée à un espace plus généreux, à la lumière et au spectacle du paysage à travers les vitres. Façon élégante de se différencier, de vivre l'automobile autrement.

AVANTIME traduit la volonté de Renault de jouer l'audace architecturale et la force du design à tous les segments de la gamme, en s'écartant des canons stylistiques dominants. Cette recherche de différenciation s'était déjà exprimée à travers les concept-cars INITIALE et VEL SATIS, qui constituaient de véritables « réservoirs » d'idées. AVANTIME va plus loin, puisqu'il préfigure ni plus ni moins le véhicule, né de la coopération entre Renault et Matra Automobile, qui sera commercialisé en l'an 2000 aux côtés de Safrane et Espace.

AVANTIME symbolise l'esprit d'innovation qui anime Renault. Les valeurs d'intuition, d'audace, d'enthousiasme qui ont conduit à la naissance de ce

“ Coupéspace ” constituent la signature de la marque. Cette culture s’incarnera encore demain avec force dans les futurs produits de la gamme, innovants par leur design et leur architecture, dédiés aux plaisirs uniques de conduite et de vie à bord. Véhicule de niche destiné à une clientèle recherchant la distinction alliée au non conformisme, AVANTIME est le prélude à l’ambition que Renault exprimera dans le haut de gamme.

### **“ Coupéspace ”: une nouvelle race de coupés Grand Tourisme**

A mi-chemin entre coupé/break de chasse et monospace, AVANTIME réalise la synthèse de prestations jusqu’alors incompatibles. Il marie l’esthétique et l’exclusivité des coupés Grand Tourisme à une assise haute et dominante. Reprenant l’architecture à deux portes de VEL SATIS ainsi que les larges ouvrants à la cinématique innovante, AVANTIME privilégie l’accessibilité des occupants. Avec quatre vrais fauteuils, une motorisation à la fois puissante et souple et une technologie de tout premier ordre, AVANTIME invite au voyage dans le confort et la sécurité jusque là réservés à des berlines de catégorie supérieure.

### **Une pureté de design héritée de VEL SATIS**

Digne descendante de VEL SATIS, AVANTIME est un coupé à l’architecture non traditionnelle, au design évocateur de dynamisme et de modernité. Avec ses lignes tendues, ses arêtes de montants et de ceinture de caisse, AVANTIME annonce l’écriture stylistique contemporaine des futurs modèles Renault.

Avec son avant pénétrant, à l’agressivité contenue, AVANTIME dégage un dynamisme que soulignent les formes en V des phares et des prises d’air. Le caractère “ propulsif ” est accentué par la grande lunette arrière arrondie et verticale inspirée de VEL SATIS, avancée par rapport au coffre.

AVANTIME exhale une visibilité et une luminosité hors du commun. Le toit transparent panoramique en verre démultiplie encore cette impression de luminosité. Il ajoute du plaisir à la conduite et au voyage, en apportant en même temps que la clarté un sentiment de liberté. Toit ouvert et vitres latérales entièrement escamotées, AVANTIME fait entrer le ciel dans l’habitacle et procure le plaisir hédoniste du cabriolet.

### **A l’intérieur : une habitabilité record, un luxe “ à la française ” élégant et discret**

Le concept de coupé, sur base de monocorps, engendre des prestations jusque-là inconnues dans l’univers des coupés traditionnels. L’habitacle spacieux offre quatre vrais “ fauteuils ” à ceinture embarquée et procure un excellent niveau de confort, notamment aux places arrière. Leur accès est facilité à la fois par la large ouverture des portes à « double cinématique » et par la descente automatique de la vitre de custode avec le basculement du siège avant.

L’impression d’espace est sans commune mesure avec celle rencontrée d’ordinaire sur un coupé 2+2.

La partie arrière d’AVANTIME intègre un coffre innovant aux multiples fonctionnalités. Un compartiment spécifique pour petits bagages a été aménagé

sous le seuil de chargement. Autre astuce, le coffre est doté d'un système d'arrimage de bagages avec sangle rétractable.

AVANTIME exprime clairement la philosophie de Renault. Mélange subtil de " high tech " et de " high touch ", l'intérieur, par la simplicité de ses lignes et la qualité de ses matériaux est une invitation au voyage, un hymne au plaisir de conduite et de vie à bord. La combinaison du cuir, de l'aluminium et du tissu, sans extravagance, traduit les valeurs d'élégance discrète du luxe à la française

### **Une motorisation de pointe, des équipements high tech au service de la sécurité et du confort**

Pour cette voiture, Renault Sport a développé une version à très hautes performances du moteur 3 litres V6 24v qui équipe déjà Laguna et Espace, associée à une boîte mécanique à 6 rapports. Tout comme VEL SATIS, AVANTIME est équipé de quatre pneumatiques Michelin PAX System de grande largeur (245). Ils permettent, en toute sécurité, le roulage à plat pendant plus de 200km à une vitesse de 80km/h.

A l'image de VEL SATIS, le badge mains libres déverrouille les portes et l'anti-démarrage automatiquement dès que l'on s'approche de la voiture. Les larges portes à " double cinématique " permettent un accès aisé à l'intérieur tout en conservant un débattement réduit.

En parfaite harmonie avec la philosophie d'AVANTIME, un accompagnement télématique du voyage est également proposé. Utilisant la toute dernière technologie du DVD Pioneer, il offre aux occupants un système de guidage et de navigation complété par des informations touristiques et culturelles multimédia. Le voyage avec AVANTIME prend une nouvelle dimension.

En complément à ce système, les passagers arrière disposent d'un lecteur DVD portable amovible dans la console centrale arrière et de deux écrans 16/9ème intégrés au dossier des sièges avant. Ils peuvent ainsi, à leur gré, suivre les mêmes informations que les passagers avant ou, par exemple, regarder un film avec une qualité d'image et de son digne de celle d'une salle de cinéma.

Un site internet AVANTIME sera ouvert au public dès le 9 mars 1999 :

**[www.avantime.renault.com](http://www.avantime.renault.com)**

### **Nos partenaires :**

**BERTRAND FAURE** : Sièges

**HACHETTE** : informations touristiques

**MICHELIN** : pneumatiques

**PIONEER** : DVD, système audio et vidéo

**SPEEDLINE** : jantes

## **De nouvelles versions sportives dans la gamme Clio**

**La gamme Clio 2 s'enrichit de trois nouvelles versions à vocation sportive. Les Clio " Si " et " 16V ", respectivement équipées des moteurs 1.6 90 ch et 1.6 16V 110 ch sont dotées d'une présentation et d'un Équipement spécifiques et associent les performances dynamiques au confort d'une grande routière. Leur rapport équipement/prix les positionnent parmi les plus compétitives du marché. Présentée en avant-première au Salon de Genève, la Renault Sport Clio 2.0 16V vient couronner la gamme Clio. Ce modèle exclusif succède à la Clio Williams en établissant de nouvelles références en terme de performance et de qualité de vie à bord.**

Clio 2 " Si " succède à l'ancienne Clio 1 " S " tandis que la version " 16V " est l'héritière de la Clio 1 " RSI ". Ces deux nouvelles voitures sont les deux premiers Éléments d'une véritable gamme de sportives Clio 2, qui comprendra à terme trois - peut-être quatre - modèles, complémentaires en terme de prestations et de clientèles.

Clairement différentes des versions " Si " et " 16V ", qui cultivent la philosophie grand tourisme, la version « Renault Sport 2.0 16V » a été développée par les ingénieurs de Renault Sport, tout comme la version 3.0 V6 24V animatrice du Championnat européen de Formule de Promotion Renault.

### **Des versions sportives " Si " et " 16V " polyvalentes**

Les deux nouvelles versions " Si " et " 16V " valorisent le plaisir de conduite. Performantes, elles conservent un excellent niveau de confort qui les classent dans la famille des sportives plutôt orientées " grand tourisme ». Elles renforcent ainsi l'image de " la plus petite des grandes routières ". Loin des anciennes petites sportives spartiates et frimeuses, elles proposent de surcroît un Équipement complet associé à un prix de vente compétitif, et à un coût d'utilisation réduit, grâce notamment à une puissance fiscale qui reste limitée à 7 cv pour la version " 16V " et 6 cv pour la version " Si ".

La version " Si ", de par son caractère dynamique, ses équipements et son prix particulièrement attrayant, pourra conquérir une clientèle jeune. La version « 16V » saura séduire une clientèle plus exigeante grâce à ses performances, ses équipements et son traité raffiné.

Disponibles en version 3 portes et équipées du moteur " K7M " 1.6 90 ch et du nouveau moteur " K4M " 1.6 16V de 110 ch, les Clio " Si " et " 16V " apportent une touche sportive à la gamme existante, déjà riche de 25 versions.

### **Qualités dynamiques et sécurité active/passive**

En matière de comportement dynamique, les ingénieurs ont eu pour mission de doter ces nouvelles versions d'un comportement très performant, qualité de base

d'un véhicule sportif, tout en conservant un niveau de confort apte à satisfaire une clientèle de plus en plus pointilleuse dans ce domaine.

Les liaisons au sol des nouvelles Clio " Si " et " 16V " ont ÉtÉ dÉfinies de maniÈre identique et reprennent les éléments mécaniques de la version 1.6 RXT. Une raideur augmentée des fixations élastiques des trains, une nouvelle définition de la flexibilité des barres de torsion avant/arrière, et de nouvelles lois d'amortissement ont permis de satisfaire à la fois les critères de confort et d'efficacité. Les jantes de 14 pouces équipées de pneumatiques plus larges 175/60/14 (Si) et 185/60/14 (16V) privilégient le guidage pour une perception dynamique plus sportive.

La direction assistÉe, vive et prÉcise, répond au cahier des charges de dÉveloppement d'un véhicule sportif. Le freinage de Clio 2, redimensionné par rapport à Clio 1, est ici complété par un système A.B.S. Bosch 5.3 avec gestion électronique de la répartition de freinage vers l'arriÈre (E.B.V.).

Comme les autres modèles de la gamme Renault, ces deux versions sportives disposent du Système Renault de Protection.

Elles peuvent disposer du nouveau système de télématique routière Odysline.

### **Des moteurs 1.6 90 ch et 1.6 16V 110 ch**

La Clio 2 " Si " dispose de la motorisation " K7M " 1598 cm<sup>3</sup> qui équipe déjà les versions RXT. Ce moteur 4 cylindres, à arbre à cames en tête et soupapes en V, développe une puissance maximum de 66 kW CEE (90 ch). Il procure une très bonne souplesse avec un couple de 131 Nm à seulement 2500 tr/mn. 90% de ce couple maximum est disponible sur une large plage de 1500 à 5250 tr/mn.

Clio 2 " 16V " reprend le nouveau moteur " K4M " 1598 cm<sup>3</sup> 16 soupapes inauguré sur Laguna 2 en avril 1998. Ce moteur développe 79 kW CEE (110 ch) à 5750 tr/mn et dispense surtout un couple maximum de 148 Nm dès 3750 tr/mn, 90% de ce couple Étant disponible de 2500 à 5500 tr/mn. A l'usage, ce moteur 16 soupapes se montre vif et agréable, très linéaire et sans creux à bas ou moyen régime.

### **Sportivité mais discrétion**

La version " Si " se distingue à l'extérieur par ses boucliers ton carrosserie, des phares à double optique, des projecteurs additionnels et des roues 14" avec enjoliveurs spécifiques " Ursu ". Les jantes en alliage lÉger " Stella " sont disponibles en option.

Clio 2 " 16V " se dote Également d'une prÉsentation spécifique avec des boucliers et rÉtroviseurs électriques ton carrosserie, des phares à double optique, des projecteurs additionnels, un becquet aérodynamique arriÈre agrandi et des jantes spécifiques " Taurus " en alliage lÉger. En complément des ailes avant en matériaux composites, cette version " 16V " se distingue Également par son capot moteur en aluminium, une première sur une petite voiture de moins de 100 000 F.

### **Le plaisir de conduite, sans le dénuement :**

## **la Renault Sport Clio 2.0 16V**

Après ces versions sportives Si et 16V orientées “grand tourisme”, Renault enrichit sa gamme Clio avec la version Renault Sport 2.0 16V. Fidèle à son esprit novateur, Renault associe de façon inédite deux concepts extrêmes : la sportivité et le raffinement. Cette version qui allie plaisir de conduite et qualité de vie à bord, apporte une dimension passionnelle à la gamme Clio.

### **L'association de deux savoir-faire de référence**

La Renault Sport Clio 2.0 16V hérite bien évidemment du savoir-faire de Renault Sport acquis au plus haut niveau de la compétition automobile. En matière de fondamentaux, les ingénieurs de Renault Sport ont privilégié une efficacité optimale, associée à une réelle facilité de conduite. L'élargissement des voies de 27 mm à l'avant et de 14 mm à l'arrière, l'abaissement de la hauteur de caisse et le surdimensionnement du système de freinage procurent un potentiel et une stabilité de très haut niveau.

Le moteur F4R équipé d'une distribution variable avec décaleur d'arbre à cames a constitué une base de développement idéale pour les ingénieurs de Renault Sport. Ce dispositif permet de privilégier à la fois le remplissage et le couple sur les régimes intermédiaires sans altérer la puissance en pleine charge à haut régime. Le moteur F4R bénéficie également d'une distribution avec linguets à rouleaux pour diminuer les frottements (- 50 %), d'un allumage statique par bobines crayon, et d'arbres à cames tubulaires (gain de poids de 800 g).

L'application de technologies issues de la compétition, notamment dans le domaine de l'admission avec deux conduits siamois usinés, a permis aux ingénieurs de Renault Sport de faire passer la puissance et le couple de ce bloc à 172 ch à 6250 tr/min et 200 Nm à 5400 tr/min (contre 140 ch à 5500 tr/min et 188 Nm à 3750 tr/min sur l'Espace). Associé à une boîte de vitesses à l'étagement serré, il est exploitable sur une large plage d'utilisation. Un voyant d'optimisation des passages de rapport au tableau de bord favorise l'exploitation maximale des performances de ce groupe motopropulseur.

Le caractère du moteur allié à l'efficacité de la liaison au sol font de cette version sportive de la gamme Clio un ensemble homogène, qui invite au plaisir de conduite.

### **Un équipement haut de gamme sportif ET raffiné**

La Renault Sport Clio 2.0 16V s'adresse à une clientèle essentiellement masculine, dynamique, à la recherche d'un véhicule distinctif et musclé. Renault, constructeur innovant en matière d'architecture et de qualité de vie à bord, a apporté un soin particulier à cette version. Le bouclier avant, les voies larges associées aux roues de 15" qui remplissent pleinement les passages de roues expriment la sportivité de l'auto. Le design intègre des pièces spécifiques telles que les ailes avant élargies, les bavolets et le becquet avec élégance et discrétion.

Le traité intérieur s'appuie sur des matériaux nobles : cuir, pour le volant et la boule de levier de vitesse, alcantara pour les sièges bacquets et les panneaux de portes. L'aluminium a été employé pour le pédalier tandis que la console de la planche de bord et les béditiers de porte bénéficient d'une finition Soft couleur « alu ». La moquette, les surtapis, la sellerie et la coiffe de la planche de bord composent une harmonie de bleu dans laquelle se détache le fond blanc de l'instrumentation.

Comme l'ensemble de la gamme Clio, la Renault Sport 2.0 16V bénéficiera d'un prix de vente très compétitif, inférieur à celui de la Clio Williams à niveau d'équipement égal. La liste des équipements comprend :

- Echappement inox
- Jantes alliages à 6 branches de 15" montées en 195-50
- Projecteurs doubles optiques et additionnels
- Boucliers avant et arrière ton caisse
- Becquet arrière sport ton caisse
- Rétroviseurs ton caisse électriques et dégivrants
- Direction assistée
- ABS avec répartiteur de freinage électronique EBV
- Pack Système Renault de Protection (SRP) :
  - Airbags conducteurs, passagers et latéraux
  - Ceintures avant avec prétensionneurs et limiteurs d'effort,
  - Appuis-tête avant à protection rapprochée
  - 3 ceintures 3 points à l'arrière
- Sièges cuir et alcantara brodés Renault Sport
- Vitres teintées et pare-brise réfléchissant
- Climatisation
- Lève-vitres électriques, impulsioanel côté conducteur
- Condamnation centralisée des ouvrants par télécommande radiofréquence
- Radiosat RDS K7 ou CD.



***Avec un style plus expressif, de nouvelles motorisations et un niveau de sécurité inégalé***

## **Une Nouvelle Mégane encore plus sûre et performante**

**Avec six carrosseries disponibles, une sécurité optimisée, un nouveau design plus expressif, une garantie anticorrosion de 12 ans et de nouveaux moteurs multisoupapes - dont le premier moteur essence à injection directe européen - Nouvelle Mégane dispose de tous les atouts pour réussir non seulement en Europe, mais aussi sur de nouveaux marchés, face à une concurrence récemment renouvelée. La réussite de la nouvelle famille Mégane est un enjeu majeur pour Renault dans le cadre de son développement international.**

Grâce à la nouvelle version Mégane break, Renault propose aujourd'hui l'offre la plus large dans la catégorie " moyennes inférieures ", apportant des réponses " sur mesure " aux clientèles multiples de ce segment, essentiel pour les constructeurs généralistes, avec un tiers des ventes totales d'automobiles en Europe.

Conçue dès le départ pour permettre à chacun de trouver la version qui lui convient, la famille Mégane laissera davantage d'autonomie à Scénic qui a su fédérer autour de son concept unique une clientèle spécifique, à la croisée des segments M1 et M2.

Pour concevoir Nouvelle Mégane, Renault a investi **1030 millions de francs** (157 millions d'Euros), dont 520 millions de francs (79 millions d'Euros) pour le restyling et 510 millions de francs (78 millions d'Euros) pour adapter les nouvelles motorisations et les prestations fondamentales (sécurité, freinage, anticorrosion).

### **Un design plus expressif**

Dotée d'un nouveau design plus expressif exprimant davantage de fluidité et de solidité, Nouvelle Mégane n'a conservé de l'ancienne que les portes, le pavillon et les ailes arrière.

Le changement le plus marquant concerne la face avant qui comprend un capot plus bombé, sculpté d'une ligne courbe qui le renforce visuellement sur chaque côté et vient cerner la calandre désormais intégrée, mettant en valeur le logo Renault. Formant un véritable écriin, cette calandre est chromée dès le deuxième niveau d'équipement sur toutes les carrosseries, tandis que les coupés proposent une grille en nid d'abeille.

L'arrière des nouvelles Mégane présente un style nouveau grâce à des feux " cristal ", des bandeaux de plaque de police peints dans la couleur de la carrosserie, et d'un nouveau bouclier, donnant une meilleure assise visuelle au véhicule.

A l'intérieur, Nouvelle Mégane propose des matériaux plus cossus, avec une nouvelle coiffe de **planche de bord gainée** aux lignes plus tendues, des panneaux de porte redessinés donnant plus de surface aux tissus et des bacs de rangement plus généreux.

## 5 + 1 = 6

Avec un programme de 6 carrosseries, dont un monospace compact inédit, Renault a bouleversé l'ordre établi dans le très conventionnel segment M1 et propose aujourd'hui l'offre la plus complète du segment, tout en maîtrisant les coûts liés à la diversité, grâce à l'utilisation optimale de la plate-forme Mégane.

Dernier né de la famille, le **break** Mégane constitue une première pour Renault. Il marque en effet l'arrivée du constructeur sur le marché porteur des breaks M1, qui a progressé de 5,8% en 1990 à 15,8% du segment en 1997, en Europe.

Avec 1,6 m<sup>3</sup> de volume utile, le break Mégane propose le meilleur volume de chargement disponible sur le marché - grâce à l'utilisation de la plate-forme de la version tricarps - longue de 4,40 m - le break autorise une longueur de chargement généreuse de 1,68 m.

Élément clé du segment M1 en Europe, les **berlines** constituent avec 60% des ventes, la carrosserie la plus appréciée des acheteurs. Du fait de la présence de Scénic dans la famille Mégane, la berline cinq portes représente 33% des ventes.

La version quatre portes **Classic** est le tricarps le plus vendu en Europe avec 18% des ventes de ce type de carrosserie. Avec son nouveau design renforçant l'aspect statuaire du véhicule, Nouvelle Mégane Classic devrait conforter ses positions sur de nouveaux marchés émergents.

Véritable coupé dans son architecture avec son profil dynamique et son porte à faux arrière très court, Mégane **Coupé** propose cependant 4 vraies places.

Véhicule image de la gamme Mégane, le **cabriolet** réalise 4% des ventes sur le très important marché allemand et est en tête en Grande Bretagne du marché des cabriolets M1 4 places.

Premier "monospace compact" du marché et succès commercial immédiat, **Scénic** va désormais se développer à son propre rythme au sein de la famille Mégane, afin de répondre aux attentes spécifiques d'une clientèle qui se situe à la limite des segments M1 et M2.

## La référence en matière de sécurité

Mégane, comme les autres véhicules de la gamme Renault, profite d'une évolution constante dans la protection des occupants et bénéficie de 40 années de recherche en matière de sécurité.

Conçue dès l'origine pour répondre aux normes les plus sévères, la structure extrêmement sûre de Nouvelle Mégane est complétée d'un dispositif de retenue

des occupants optimisé avec le Système Renault de Protection (SRP), qui comprend des airbags et des ceintures à retenue programmée munies de prétensionneurs pyrotechniques. L'action combinée de ces éléments permet de faire passer l'effort exercé sur le thorax de 900 kg pour un système traditionnel à 400 Kg, limitant au maximum le risque de blessures en cas de choc frontal.

Nouvelle Mégane est la première voiture de sa catégorie à proposer également **en série des airbags latéraux tête/thorax** à l'avant, des ceintures trois points à enrouleurs aux cinq places et des limiteurs d'effort aux places avant. Au cours du premier semestre 1999, Nouvelle Mégane proposera en série - pour la première fois dans ce segment de marché - des limiteurs d'effort à l'arrière, sur les ceintures des places latérales.

Avec les appuis-tête avant à protection rapprochée, le risque de blessure cervicale est réduit de 45%. A l'arrière trois appuis-tête, dont un central de type virgule pour faciliter la rétro vision, seront proposés en série dès le second niveau d'équipement.

Pour garantir le transport des enfants dans des conditions de sécurité optimales, Nouvelle Mégane sera équipée en série, au cours du deuxième trimestre 1999, des ancrages de sièges aux normes ISOFIX, permettant de fixer les sièges enfants, aux places arrière, avec une efficacité maximale.

Pour la sécurité active, sur les versions équipées des motorisations les plus puissantes (Diesel dTi 100 ch et essence 1.6 16V 110 ch), Nouvelle Mégane adopte des trains avant issus de Scénic. Le train arrière à 4 barres de torsion à effet autodirecteur est généralisé sur toutes les versions. Ces évolutions sont complétées par un redimensionnement des diamètres de roues et des pneumatiques, qui procure un meilleur guidage et une tenue de cap améliorée.

Reconnue pour son confort et ses qualités dynamiques, Nouvelle Mégane renforce encore son potentiel de freinage en proposant en série un ABS de dernière génération avec E.B.V.(répartition du freinage arrière électronique), et des capacités de freinage améliorées sur le plan des distances et de l'endurance.

### **Le premier moteur injection directe essence européen**

Développé par Renault Sport en 2 ans, la nouvelle motorisation Renault F5R est le premier moteur européen à injection directe essence IDE commercialisé.

Pour ce nouveau moteur, Renault a choisi de travailler sur une réduction de la consommation sans aucun compromis sur les Émissions polluantes. La stratégie retenue est donc celle de la réinjection massive  $\pm$  l'admission de gaz d'Échappement recyclés ( fort taux d'EGR). Ces gaz neutres permettent en effet de réduire la dépression  $\pm$  l'admission - et donc les pertes par pompage - tout en préservant une richesse air-essence homogène Égale  $\pm$  1 assurant ainsi un fonctionnement pleinement efficace des pots catalytiques actuels.

Réalisé sur la base d'un moteur de la famille " F ", ce nouveau moteur IDE F5R 16 soupapes à double arbre à cames développe une puissance de **103 kW (140 ch)** à

5500 tr/min pour une cylindrée de 1998 cm<sup>3</sup>. Sous le capot de MÈgane CoupÈ et Cabriolet, il remplace le moteur 2.0 16V " F7R ".

### **Une nouvelle gamme de moteurs 16V**

#### **Le nouveau moteur 1.4 95 ch 16V K4J**

Le nouveau moteur 1.4 16V K4J, qui développe une puissance de 70 kW (95 ch), combine l'agrément d'un moteur 16V avec une consommation faible, de seulement 6,6 l / 100 sur un cycle complet.

Petit frère du moteur K4M de 1,6 litre , le moteur K4J de 1,4 litre possède une course réduite : 70 mm contre 80,5 mm pour le moteur 1,6. A l'exception du vilebrequin et des pistons, le moteur K4J partage les mêmes pièces et utilise les mêmes technologies modernes que le moteur K4M.

Les 4 soupapes par cylindre (tiges de soupapes de diamètre 5,5 mm seulement pour gagner en inertie) sont commandées par deux arbres à cames en tête par l'intermédiaire de linguets à rouleaux à rattrapage de jeu hydraulique. Ce développement permet de diminuer de **50% les frottements** de la distribution. Proposant les mêmes qualités de dynamisme et de sobriété que son grand frère, le moteur K4J offre un couple maxi de 127 Nm (13,6 mkg) à 3750 tr/mn et au minimum 112 Nm (12 mkg) de 2000 à 6000 tr/mn.

#### **Le moteur 1,6 16V 110 ch K4M**

Proposé sur Laguna 2 en avril 1998 et sur Scénic en janvier 1999, le moteur K4M 1,6 litre 16V conserve exactement les mêmes caractéristiques techniques et modernes et est maintenant disponible sur les autres versions de la gamme Nouvelle Mégane II développe une puissance de 79 kW (110 ch) pour une consommation de seulement **7,0 l/100** sur un cycle complet. Ce moteur dispose d'un couple maximum de 148 Nm (15,4 mkg) dès 3750 tr/mn, 90% de ce couple étant disponible de 2500 à 5500 tr/mn. A l'usage, ce moteur 16 soupapes se montre vif et agréable, très linéaire et sans creux à bas ou moyen régime.

### **Des moteurs retravaillés**

#### **Le moteur essence 1.4e 75 ch E7J**

Le moteur essence 1.4e E7J 75 ch retravaillé dispose maintenant d'une injection multipoints, associée à une nouvelle admission au collecteur redessiné ainsi qu'un nouveau boîtier papillon. Les dernières innovations techniques comme la nouvelle distribution à culbuteurs à rouleaux contribuent à diminuer les frottements.

Ces modification permettent d'abaisser la consommation d'environ **0,7 litre/100 km** en cycle complet, et procure surtout un meilleur agrément de conduite

Par rapport à l'ancien moteur E7J, la puissance est identique mais le couple progresse de **9%** pour atteindre 114 Nm 11,9 mkg à 4250 tr/mn.

#### **Le moteur Diesel 65 ch 1,9 F8Q**

Le moteur Diesel 1,9 litre F8Q, dispose d'une nouvelle culasse à bougies verticales, de nouvelles têtes de piston, d'un filtre à air embarqué et bénéficie de plus d'un accélérateur et d'une pompe d'injection entièrement électronique. L'ensemble de ces évolutions permet une économie de carburant de **0,4 litre** en cycle mixte, normes CEE.

### **Le moteur Diesel 1,9 litre dTi F9Q**

Le moteur Diesel 1,9 litre dTi propose également des évolutions telles un filtre à air embarqué sur moteur. Son bruit au ralenti et en charge a également été diminué. Ce moteur conserve ses qualités de sobriété en affichant une consommation moyenne de **5,2 litres** pour une puissance de 100 ch.

Ces moteurs économes en carburant ne nécessitent également qu'un entretien réduit avec des révisions tous les 20 000 km en essence et 15 000 km en diesel.

### **La boîte Proactive associée au moteur diesel à injection directe**

La boîte automatique proactive sera associée en cours d'année aux moteurs 1,6 litre 16 soupapes essence et 1,9 litre diesel injection directe dTi.

Grâce aux 9 lois de passage et à l'utilisation de la logique floue - qui intègre le type de conduite et le profil de la route - la boîte automatique proactive permet d'exploiter pleinement le potentiel de ces deux moteurs, de préserver le plaisir de conduite et l'agrément des 1,6 litres 16 soupapes ou dTi tout en offrant des consommations pratiquement identiques aux moteurs équipés de boîte de vitesses mécanique.

***Véritable symbole de la capacité d'innovation de Renault,***

## **Scénic évolue pour conserver son avance**

**Fruit de l'expérience de Renault dans le domaine des monospaces après l'Espace en 1984 et Twingo en 1993, Scénic est venu compléter fin 1996 une famille de monospaces à succès. Alors que les concurrents pointent à peine le bout de leur capot, Scénic évolue début 1999. L'objectif visé est de coller encore plus aux attentes spécifiques de la clientèle des monospaces compacts à la croisée des segments milieu de gamme M1 et M2, en proposant un niveau de sécurité sans équivalent, des prestations dynamiques encore améliorées et un équipement enrichi, tout en restant accessible au plus grand nombre.**

Véritable surdoué de la famille Mégane, Scénic a été commercialisé fin 1996, avec plus de 2 ans d'avance sur ses concurrents directs et ne s'arrête pas en chemin. Il propose dès janvier 1999 des prestations qui doivent lui permettre de conforter son avance et de confirmer la capacité d'innovation de Renault.

### **Un niveau de sécurité exceptionnel**

L'ensemble des Mégane a évolué de façon marquante en 1998 dans le domaine du choc frontal avec l'adoption en série du système Renault de protection qui améliore encore la sécurité des occupants, faisant chuter l'effort exercé par la ceinture de sécurité de 900 à 400 kg, pour un choc à 56 km/h. De plus, les occupants de Scénic disposent aux 5 places d'une ceinture 3 points et d'appui-tête.

Dans le domaine du choc arrière, Mégane innove également en adoptant l'appui-tête sécurité à tiges courbes qui réduit sensiblement les effets du choc au niveau des vertèbres cervicales, dans ce type de collision.

Avec l'apport de l'airbag latéral combiné tête thorax, Scénic creuse encore plus l'écart avec ses concurrentes les plus récentes.

En sécurité active, Scénic ajoute à ses qualités routières de haut niveau un ensemble d'équipements de série comme l'ABS, des roues de 15 pouces et des freins de plus grand diamètre permettant de réduire de façon substantielle les distances de freinage.

### **Une nouvelle offre moteur**

Le moteur 1,4 litre de 75 ch (E7J) qui représentait 1% des ventes en 1998 n'ayant pas été reconduit, le moteur 1,6 litre de 90 ch (K7M) devient de fait l'entrée de gamme des versions essence en proposant 15 ch din et 30 Nm de plus que le moteur E7J pour une consommation équivalente.

Nouvelle proposition sur la gamme Scénic, le moteur 1,6 litres 16 soupapes de 110 ch Din (K4M), aux qualités remarquées dans le domaine de l'agrément d'utilisation et de l'économie d'usage, constitue le nouveau cœur de l'offre Scénic.

En complément des versions essence, une version GPL est développée sur le moteur K7M 1,6 litre.

Le moteur 2 litres de 110 ch Din (F3R), qui affiche maintenant une puissance fiscale de 7 cv, permet d'accéder à la facilité et au plaisir de conduite procuré par la boîte automatique Proactive à 4 rapports et 9 lois de passage.

En diesel, la nouvelle gamme Scénic propose une double offre avec une version 1,9 litre atmosphérique de 65 ch (F8Q) et une version suralimentée 1.9 dTi à injection directe de 100 ch Din (F9Qt), au couple généreux de 200 Nm à 2000 tr/mn.

### **Des prestations supérieures**

La nouvelle gamme conserve les atouts qui ont fait le succès de Scénic avec en particulier 5 sièges individuels permettant à chacun - surtout les enfants - de disposer de son propre univers de voyage. Sur le plan pratique, la modularité - généreusement copiée par la concurrence - permet d'optimiser l'habitabilité remarquable de ce monospace en disposant les sièges amovibles selon les besoins du moment.

Dès le modèle d'entrée de gamme RTE, la nouvelle gamme Scénic offre un équipement enrichi en proposant dorénavant les boucliers et rétroviseurs électriques ton carrosserie, le pare brise réfléchissant, les antibrouillards, les airbags latéraux et un nouveau tableau de bord plus lisible et plus léger de 40%.

Ces équipements nouveaux viennent compléter la direction assistée, les lève-vitres avant électriques, la condamnation centralisée avec télécommande à radiofréquence, le siège conducteur à réglage lombaire et en hauteur, l'équipement radiosat 6000 RDS K7 avec satellite au volant et, pour la sécurité, l'ABS associé à des disques de plus grand diamètre, le double airbag à retenue programmée, les airbags latéraux tête thorax, 5 ceintures 3 points, les prétensionneurs et limiteurs d'effort intégrés, les appuis-tête avant à protection rapprochée et les appuis-tête à toutes les places arrière.

En complément des équipements proposés sur les versions RTE, le niveau d'équipement RXT offre en série des jantes en alliage léger, des lève-vitres arrière électriques, la climatisation, l'équipement radiosat 6000 RDS avec lecteur CD, l'ordinateur de bord sur les motorisations essence et le pack aménagement comprenant les rangements dans le plancher et le bac sous le siège conducteur.

### **Une proposition inédite dans le domaine des " couleurs et matières "**

Illustration d'un design abouti dans le domaine des " couleurs et matières ", la série limitée " Kaléïdo ", développée sur la version RXT, associe 5 teintes spécifiques de carrosseries à 5 ambiances intérieures velours déclinées sur les sièges ainsi que sur les panneaux de portes : Jaune d'or intérieur Tabac, Bleu Lazuli intérieur Bleu vert, Hologramme intérieur Taupe, Nymphéa intérieur Bruyère et Rouge cerise intérieur Garance.

## **De nouvelles séries spéciales ou limitées dans la gamme Renault**

Depuis les premiers jours de 1999, Renault commercialise une série limitée Twingo 2 “ Hélios ”, dotée d’un toit ouvrant électrique panoramique en verre. Courant mars, la grande famille des voitures à vivre Renault s’agrandit avec une version loisirs de la Kangoo - modèle à succès déjà vendu à plus de 120 000 exemplaires en Europe depuis son lancement - : la Kangoo « équipée Décathlon ».

Enfin, une série spéciale Espace “ 2001 ”, conçue en partenariat avec l’ESA (Agence spatiale européenne), sera commercialisée à partir de la mi-mars 1999. Cette série bénéficie d’un équipement particulièrement riche tourné vers la technique.

### **Twingo 2 “ Helios ”, avec vue panoramique sur le ciel ...**

Reprenant les équipements de la version Pack +, Twingo 2 “ Hélios ” propose en série le pack SRP intégrant le double airbag à retenue programmée et les ceintures avant et arrière avec limiteur d’effort, la direction assistée variable, les vitres et pare-brise teintés, les boucliers ton carrosserie, les lève-vitres avant électriques, la condamnation centralisée des ouvrants avec télécommande, les rétroviseurs électriques, la fonction recyclage d’air et la sellerie velours “ Ecosais ”.

L’équipement de la Twingo 2 “ Helios ” est complété d’un toit ouvrant panoramique électrique en verre et d’une radio avec satellite de commande au volant.

Cette série limitée de 11 000 voitures, dont 4000 pour la France, est également commercialisée en Allemagne, en Belgique, aux Pays-Bas, en Suisse, en Autriche et au Japon.

### **Kangoo “ équipée Décathlon ” : une vraie voiture de “ sports ”**

Réalisée à partir d’une Kangoo “ tout chemin ” 5 places, surélevée et dotée de protections (moteur et canalisations de freins) sous la carrosserie, cette version familiale bien adaptée aux loisirs de plein air est proposée avec les motorisations essence 1.2l, 1.4l et 1,9l diesel.

Elaborée par Renault en partenariat étroit avec Décathlon, constructeur et distributeur de matériels et équipements de sport, la Kangoo « équipée Décathlon » reçoit de nombreux équipements destinés aux amateurs de loisirs de plein air : VTT, chasse, randonnée, jogging, etc... qui font d’elle une véritable “ voiture de sports ” !

Les sièges présentent une finition personnalisée élaborée à partir de motifs empruntés à l’univers du vélo, et peuvent être “ habillés ” de housses en matière facilement lavable, intégrées à l’équipement du véhicule, pour un usage ponctuel et rapide au retour d’une activité salissante.



Autre originalité de la Kangoo “ équipée Décathlon ”, un abri vestiaire en toile, très peu encombrant, à déplier à l'extérieur et s'accrochant au hayon. Celui-ci permet, au retour d'un jogging par exemple, de se changer à l'abri des regards indiscrets.

Amie des loisirs, la Kangoo “ équipée Décathlon ” reçoit également quatre surtapis, des barres de toit extérieures avec moussage pour transporter une planche à voile; une galerie intérieure avec filet de protection, un porte-VTT intérieur, un grand sac équipements portable sur le dos, un sac de voyage, une sacoche isotherme et une trousse à pharmacie escamotable.

Idéale pour s'évader hors des sentiers battus, la Kangoo “ équipée Decathlon ” est proposée en deux teintes spécifiques métallisées vernies : gris hologramme et terre de sienne.

La signature “ équipée Décathlon ”, apposée à l'arrière, au-dessus de la troisième vitre latérale, souligne l'originalité du concept, fruit d'un véritable partenariat entre les deux marques françaises tournées vers les loisirs.

### **Sous le signe de la technologie : l'Espace “ 2001 ”**

A l'automne dernier, deux nouvelles motorisations naissent sur la gamme Espace. Le V6 3.0 24V et l'inédit 2.0 16V de 140 ch à distribution variable. En parallèle, de nouveaux équipements de confort et de sécurité sont apparus de série à cette date. Ce fut notamment le cas de la télécommande radio-fréquence ou du Système Renault de Protection SRP. Ces évolutions ont renforcé l'offre et maintenu l'Espace comme une référence dans l'univers des monospaces haut de gamme. Avec la série spéciale “ 2001 ” - conçue en partenariat avec l'ESA (Agence Spatiale Européenne), symbole d'innovation technique et de qualité - l'Espace affirme son appartenance à un univers où contenu technologique, audace et fiabilité sont les piliers de la réussite.

Le moteur 2.0 16V “ F4R ” est un véritable concentré de technologie : distribution variable avec décaleur d'arbre à cames, distribution à linguets à rouleaux pour diminuer les frottements (-50%), allumage par bobines crayon, arbres à cames tubulaires (gain de poids de 800g) et compacité avec filtre à air embarqué sur moteur.

La motorisation V6 3.0 24V est associée à une transmission automatique “ intelligente ” à 6 lois de passage qui s'adaptent automatiquement au type de conduite et à l'environnement.

Les équipements CARMINAT-Navigation et ODYSLINE - utilisant des technologies “ spatiales ” haut de gamme - se retrouveront sur cette série spéciale. Et pour compléter ces équipements technologiques, un soin tout particulier a été apporté aux prestations de sécurité et de confort (Airbags latéraux et roues de 16” en alliage léger).

L'Espace “ 2001 ” est proposé en 3 teintes de carrosserie métallisées Bleu Méthyl, Gris Titane et Gris Pluton. Son équipement intérieur est spécifique : volant en cuir, sellerie mixte tissu/velours, peinture Soft couleur “ alu ” sur les bénitiers de portes. Les versions 2.0 16V et 2.2 dT sont en plus dotées d'un pommeau de levier de vitesse en cuir et d'un compte-tours.

*Alliance du plaisir de conduite et du confort,*

## **Safrane V6 3.0 24V**

**Voiture haut de gamme et polyvalente, Safrane se classe en Europe parmi les meilleures berlines haut de gamme des constructeurs généralistes. Après Laguna et Espace, le moteur V6 3.0 24V associé à la boîte automatique auto-adaptative “ LM0 ” sera disponible courant avril sur les Safrane RXE, RXT et INITIALE. L’association de la souplesse de ce 6 cylindres et le confort d’utilisation de la boîte auto-adaptative élève l’agrément de conduite de Safrane au meilleur niveau de sa catégorie.**

Destinée à affirmer la présence de Renault sur le marché des berlines supérieures, Safrane évolue avec une motorisation dont la souplesse rend la conduite agréable en toutes circonstances. Reconnue pour ses prestations dynamiques et son rapport qualité/prix, Safrane conforte son positionnement haut de gamme en proposant la motorisation V6 3.0 24V. Ce moteur développe une puissance maximum de 140 kW (194 ch) pour un couple maximum de 267 Nm (27,7 mkg), dont près de 90 % (234 Nm) est disponible dès 2000 tr/min.

Le moteur L7X dispose d’une distribution à 24 soupapes avec un dispositif de rattrapage automatique de jeu, d’un collecteur d’admission à acoustique variable et d’une injection multipoint séquentielle avec calculateur Bosch de dernière génération. Afin d’obtenir une consommation réduite, un travail particulier a été réalisé sur la réduction des frottements, notamment au niveau de la distribution avec des arbres à cames attaquant directement les soupapes. Ce travail a permis d’obtenir une consommation sur un cycle complet MVEG européen de 11,6 l/100 km.

La nouvelle Safrane V6 3.0 24V est proposée avec une boîte automatique à 4 rapports “ LM0 ”. Contrairement à une BVA traditionnelle qui implique de choisir entre un mode normal, hiver, voire sport, la transmission automatique “ LM0 ” dispose de 6 lois de passage auto-adaptatives. Il n’y a plus à sélectionner un mode de fonctionnement, la boîte s’adapte d’elle-même au style de conduite (sportive, souple, ...) et à son environnement (profil de la route, chargement du véhicule, paramètres moteur ...) en retenant à chaque instant la loi la plus adéquate parmi les 6 possibles.

Véhicule haut de gamme à fort contenu technologique, Safrane V6 est dotée de série des équipements les plus pointus : climatisation avec régulation automatique à réglage séparé pour le conducteur et le passager, projecteurs à lampe au Xenon, airbags latéraux et système Carminat-Navigation (à partir de la version RXT).

## **Kangoo réinvente l'électrique !**

**Au travers d'une vision globale des transports, Renault poursuit ses recherches sur la mobilité et l'intégration automobile avec ce souci permanent de respect de l'environnement. Au Salon de Genève 1999 (stand " e'mobile "), le constructeur dévoile une nouvelle génération de véhicule électrique Kangoo à usage urbain et péri-urbain, bénéficiant d'une prolongation d'autonomie grâce à l'assistance d'un petit moteur thermique essence. Ce modèle sera commercialisé dès 2000 aux côtés de la future Kangoo électrique.**

Dans cet objectif de protection de l'environnement, Renault confirme sa volonté à commercialiser des véhicules à très faibles émissions polluantes. Un engagement fort afin de répondre d'une part aux exigences de la législation en matière de dépollution et, d'autre part, aux attentes des clients à qui Renault veut assurer une mobilité sans contrainte, y compris en centre urbain. Les véhicules à traction électrique constituent une réponse à cette double attente.

### **L'approche client dans la démarche Renault : Des technologies différenciées pour des besoins clients diversifiés**

A l'instar des motorisations thermiques (essence, Diesel) déclinées sur une large gamme de voitures adaptées aux différents usages clients, les nouvelles technologies en rupture, comme la traction électrique ou l'hybridation, devront également s'exprimer à travers une palette d'offres élargie.

Une première Étape dans la commercialisation de ces nouvelles technologies est prévue dès 2000. Le concept de la plate-forme multi-énergies illustré à travers l'exemple de Scénic sera ainsi décliné sur Kangoo. Aux côtés des énergies essence, Diesel, GPL et GNV, la plate-forme Kangoo disposera également d'une propulsion électrique. L'ensemble chaîne de traction électrique et batteries est complètement intégré, ces dernières prenant place sous le plancher arrière. Toute la fonctionnalité de Kangoo est ainsi préservée.

Kangoo Électrique sera déclinée en deux versions répondant à deux types d'usages clients : un usage spécifiquement urbain pour la version tout électrique , et un usage urbain+péri-urbain pour le modèle avec prolongateur d'autonomie via un générateur d'électricité embarqué.

## **Kangoo réinvente l'électrique !**

Les avancées en matière de performances des batteries (évolution du plomb vers le NiCd) ont déjà permis aujourd'hui de réduire significativement le principal inconvénient de la voiture électrique : le manque d'autonomie.

La technologie de Kangoo avec prolongateur d'autonomie s'apparente à l'hybridation de type série. La chaîne de traction est composée d'un moteur électrique synchrone offrant un rendement élevé, de batteries NiCd et d'un générateur d'énergie électrique embarqué destiné à la recharge des batteries pendant le roulage. Ce dernier est constitué d'un petit moteur thermique 4 temps à injection multipoints avec pot catalytique pour une dépollution optimisée. Tandis que Kangoo "tout électrique" peut parcourir 100 km en ville, la version avec prolongateur offre une autonomie de 200 à 300 km, garantissant ainsi au client un usage urbain et péri-urbain. Les performances de ces Kangoo sont adaptées à la législation en vigueur en matière de circulation urbaine et périphérique, avec une vitesse maximale fixée par construction à 120 km/h, et le 0 à 50 km/h réalisé en 8 secondes.

L'électricité stockée dans les batteries provient de sources diverses : de la recharge sur prise domestique 16A ou sur bornes publiques, de la récupération d'énergie lors des freinages et/ou du générateur d'électricité embarqué entraîné par le moteur thermique.

Avec ce prolongateur d'autonomie, le véhicule électrique cumule désormais un triple avantage : dépollution, Économie et autonomie. Ces nouvelles Kangoo électrique seront commercialisées en version VP et VU avec une large gamme de niveaux d'équipements et de versions.

## **Renault, première marque en Europe en 1998**

**Renault, qui a vendu près de 2,2 millions de véhicules particuliers et utilitaires dans le monde en 1998, a pris la première place des marques en Europe occidentale et a fortement progressé hors d'Europe. L'entreprise a franchi de nouvelles étapes dans sa stratégie de croissance internationale avec le démarrage de l'usine Ayrton Senna au Brésil, le lancement du nouveau break Mégane en Turquie et le projet de création d'une deuxième marque à travers la reprise du constructeur roumain Dacia. Renault a enregistré en 1998 des résultats financiers en forte hausse, à la faveur d'une stratégie de gamme innovante et attractive ainsi que de sa politique de réduction des coûts.**

Renault a réalisé en 1998 un niveau de production historique, avec 2 197 395 véhicules, répartis en 1 942 733 voitures particulières et 254 662 véhicules utilitaires. Renault se donne un objectif de production de 4 millions de véhicules en 2010, dont la moitié vendue hors d'Europe occidentale.

### **Avec un gain de 300 000 immatriculations en un an, Renault vend plus de 2 millions de véhicules dans le monde**

Renault a vendu quelque 2 128 000 véhicules particuliers et utilitaires dans le monde en 1998, dont 330 000 hors Europe occidentale, soit une progression de 15,8 % en un an. La marque progresse fortement dans toutes les zones géographiques.

Hors d'Europe, Renault accroît fortement ses ventes. Dans le Mercosur, les ventes de Renault progressent de 20% pour s'établir à près de 110 000 unités en 1998. Renault reste la première marque en Argentine et double ses ventes au Brésil. En Turquie la marque prend pour la première fois la tête des ventes de voitures particulières avec 90 000 véhicules vendus. Renault perce également en Afrique du Sud, au Maghreb et au Moyen-Orient.

En Europe occidentale, Renault prend en 1998 la première place des marques. Ses ventes de voitures particulières progressent deux fois plus que le marché, pour s'établir à 10,7% de pénétration. En véhicules utilitaires, Renault prend la première place européenne, avec 13,1% de pénétration. En Europe centrale et orientale, la marque, tirée par ses bonnes performances en Slovénie et Pologne, renoue avec la croissance. En France, Renault, premier groupe automobile, gagne près de deux points de part de marché.

### **La réussite d'une gamme complète, placée sous le signe de l'innovation**

La réussite de la marque repose sur une gamme de véhicules particuliers et utilitaires complète, placée sous le signe de l'innovation et de la modernité. 1998 a

été une année riche en nouveautés couronnées de succès : lancement de Clio 2, commercialisation de Kangoo, du nouveau Master, renouvellement de Twingo et de Laguna, commercialisation du break Mégane en Turquie avant son lancement dans les autres pays courant 1999.

Mégane, dont les volumes ont progressé de 20,5 %, est la deuxième voiture la plus vendue en Europe. Ses 600 000 exemplaires vendus sont constitués pour près de la moitié de Scénic. Clio termine l'année au troisième rang des ventes de petites voitures en Europe grâce à une fin de vie réussie de Clio 1 et au bon démarrage de Clio 2. L'Espace reprend la tête des ventes de monospaces en augmentant ses volumes de 21,5 %. Twingo figure parmi les dix meilleures ventes de petites voitures en Europe, Kangoo perce avec plus de 60 000 exemplaires vendus, tandis que Kangoo Express prend la tête du marché des fourgonnettes. Le nouveau Master constitue le deuxième fer de lance de la marque sur le marché européen du véhicule utilitaire : en un an, il fait plus que tripler ses volumes.

### **Renault accélère son internationalisation...**

L'usine Ayrton Senna au Brésil a démarré fin novembre la production des premières Scénic destinées aux marchés du Mercosur. Scénic sera rejointe fin 1999 par Clio 2. Au terme de la première phase, l'usine produira ainsi 120 000 véhicules par an. Le démarrage de cette usine constitue une étape décisive dans l'offensive menée par Renault dans le Mercosur. A terme, Renault compte prendre 10 % du marché dans cette zone.

Renault renforce le rôle de son pôle turc dans sa stratégie de croissance internationale en lançant dans son usine de Bursa la production du break Mégane destiné au marché local et à l'exportation. Le site de Bursa devient ainsi la première implantation industrielle de Renault hors Europe occidentale à assurer le lancement et l'approvisionnement mondial d'un nouveau modèle.

Renault poursuit en Russie la préparation de l'industrialisation locale de Mégane Classic dans un premier temps, puis d'un second véhicule. L'objectif est de produire à terme 120 000 véhicules par an. Le calendrier du projet tiendra compte de la situation économique dans le pays.

Enfin, la reprise de la majorité du capital du constructeur automobile roumain Dacia apporte une deuxième marque au groupe Renault en vue de contribuer à sa stratégie de croissance rentable dans de nouveaux marchés. Cette reprise s'accompagne d'un programme industriel et commercial en trois phases, d'une durée de 5 à 8 ans, portant à la fois sur les investissements et la réduction des coûts. A terme, il devrait permettre à Dacia d'être l'usine pilote d'un véhicule futur, conçu spécifiquement pour les marchés émergents, et qui devrait être largement exporté.

### ... et poursuit ses efforts de compétitivité

Renault a poursuivi en 1998 des efforts soutenus pour réduire ses délais de conception et ses coûts. La mise en oeuvre complète du Technocentre, qui regroupe l'ensemble de ses forces techniques dans le domaine de la conception des véhicules, permettra de ramener à 36 mois à l'horizon 2000, puis à 24 mois au-delà les délais de développement des produits, et d'économiser au minimum un milliard de francs (152,5 millions d'euros) par nouveau véhicule. Le plan de réduction des coûts de 20 milliards de francs (3,05 milliards d'euros) à l'horizon 2000 s'est par ailleurs poursuivi avec succès, contribuant fortement à la rentabilité de l'entreprise.

<b>Les ventes de Renault par marché (véhicules particuliers et utilitaires)</b>					
	volume Renault en 1998	évolution Renault en %	évolution du marché en %	part de marché 98 en %	part de marché 97 en %
<b>France</b>	684 493	+ 19,7	+ 13,1	29,9	28,2
<b>Allemagne</b>	245 773	+ 10,6	+ 6,0	6,2	6,0
<b>Espagne</b>	195 352	+ 25,7	+ 17,3	13,5	12,6
<b>Royaume-Uni</b>	191 641	+ 15,5	+ 3,7	7,7	6,9
<b>Italie</b>	187 799	+ 6,8	- 0,4	7,4	6,9
<b>Turquie</b>	89 851	- 4,8	- 7,1	22,2	21,7
<b>Argentine</b>	82 160	+ 10,2	+ 14,5	18,2	18,9
<b>Bel/Lux</b>	57 978	+ 27,0	+ 13,8	10,7	9,6
<b>Pays-Bas</b>	52 573	+ 26,0	+ 14,2	8,2	7,4
<b>Portugal</b>	45 424	+ 24,2	+ 13,9	12,6	11,5
<b>Pologne</b>	28 348	+ 29,3	+ 6,3	5,0	4,1
<b>Autriche</b>	23 482	+ 24,7	+ 8,1	7,3	6,3
<b>Brésil</b>	21 720	+103,1	- 21,2	1,5	0,6
<b>Suisse</b>	20 906	+ 8,1	+ 9,8	6,5	6,6
<b>Slovénie</b>	15 833	+ 18,6	+ 11,3	21,8	20,4
<b>Suède</b>	15 222	+ 23,8	+ 13,8	5,4	5,0
<b>Irlande</b>	10 519	+ 15,5	+ 10,6	6,1	5,8
<b>Colombie</b>	9 190	- 40,9	- 17,6	7,5	10,5
<b>Israël</b>	8 849	+ 16,9	- 5,3	6,7	5,4
<b>Grèce</b>	7 670	+ 5,2	+ 10,7	3,9	4,1
<b>Finlande</b>	7 333	+ 21,3	+ 19,9	5,2	5,1
<b>Rép. Tchèque</b>	6 003	- 17,6	- 19,4	3,9	3,8
<b>Hongrie</b>	5 975	+ 14,5	+ 33,0	4,7	5,4
<b>Danemark</b>	5 831	+ 26,7	+ 1,9	3,1	2,5
<b>Norvège</b>	4 931	- 12,8	- 6,9	3,3	3,5
<b>Chili</b>	3 021	- 26,2	- 18,5	2,1	2,4
<b>Slovaquie</b>	2 771	+ 36,6	+ 13,0	3,7	3,0

## **Une passion intacte pour le sport automobile**

**La période de veille technologique qui succède à l'engagement direct de Renault en Formule 1, masque en fait une présence active de Renault Sport sur tous les terrains. Rallye, Rallye Tout Terrain, Tourisme, Formules de Promotion, Formule 3, développement d'un nouveau moteur V10 de Formule 1 sont autant de signes d'une passion intacte pour le sport automobile.**

### **Circuit : Formule 1, Tourisme et Formule 3**

Un nouveau moteur de Formule 1, appelé GC 37 02, programmé pour les saisons 1999 et 2000 est sorti de l'atelier Renault Sport de Viry Chatillon. Ce V10, commercialisé par Supertec, équipe cette saison trois écuries : Williams, Benetton et la nouvelle structure BAR (British American Racing).

Pour sa 5<sup>ème</sup> année de participation au British Touring Car Championship (B.T.C.C.), l'équipe Williams Renault engage dans le championnat 1999, deux Laguna confiées au britannique Jason Plato et au nouveau venu dans la discipline, le français Jean-Christophe Boullion.

Renault est également présent en Tourisme en Belgique aux 24 heures de Spa et en Hollande en D.T.C. avec des Coupé Mégane, groupe N, dont le développement technique est assuré par la division Châssis et Projets Spéciaux, basée aux Ulis. Deux Renault Clio soutenues par l'usine de montage Renault à Montevideo participent au championnat national de Tourisme en Uruguay.

Renault Sport a fait en 1998 un retour victorieux en Formule 3 en remportant le titre de Champion de France avec David Saelens pilote de l'écurie ASM et celui de Champion de Russie avec l'italien Albert Pedemonte. En 1999, la motorisation Renault Sport F3 équipera de nouvelles écuries en France, Allemagne, Grande-Bretagne et Russie.

### **Rallyes**

Renault a remporté en 1998 et pour la troisième année consécutive, le championnat d'Europe des Rallyes par marques.

L'engagement de Renault dans les différents Championnats de Rallyes Nationaux, reflète le dynamisme de ses filiales : Allemagne, Argentine, Autriche, Belgique, Espagne, Grande-Bretagne, Grèce, Hongrie, Italie, Portugal, Roumanie, Suisse et Turquie.

En France, Renault Sport apporte une assistance technique à la Maxi Mégane Yacco de Benoît Rousselot - Jack Boyère. Dans le nouveau championnat de France Promotion, 5 pilotes ont choisi de conduire des Renault (Maxi Mégane ou Clio Maxi).



En Rallycross, championnat de France, poursuite du partenariat avec l'équipe Fina et N.S.A. qui confie le volant de la Maxi Mégane à Serge Jordan.

### **Promotion sportive**

Fidèle à sa politique de Promotion sportive, Renault Sport poursuit ses activités dans six disciplines :

- Renault Elf Campus : France, Italie et Chine (Renault Sport est partenaire technique dans cette discipline),
- Eurocup Formule Renault : 9 épreuves sont organisées sur des circuits européens et accueillent de jeunes pilotes de toutes nationalités dépassant les frontières de la Communauté Européenne,
- Mégane version "Coupe" : cette discipline se dispute dans huit pays sous forme de coupe nationale (Allemagne, Belgique, Espagne, France, Hollande, Italie, Portugal et Suisse). Modèle utilisé : Mégane version « Coupe » développant 180 chevaux et possédant une boîte de vitesses à 6 rapports à commande séquentielle. La Pologne organise une coupe nationale Mégane en 2 litres, 115 ch.
- Formule Renault, trois championnats nationaux : Allemagne, Grande-Bretagne et France. Cette discipline est devenue la filière naturelle vers la Formule 3,
- Clio Trophy : la Clio V6 280 ch va remplacer le Spider Trophy. Neuf épreuves au calendrier, parmi elles les ouvertures du Grand Prix de Monaco de Formule 1, les 24 Heures du Mans, celles de Spa...
- Enfin, pour la 4<sup>ème</sup> saison consécutive, la filiale Grande-Bretagne continue d'organiser son Renault Sport Spider UK Cup.

### **Coupe du Monde des Rallyes Tout Terrain**

Un partenariat technique sur deux ans unit Renault Sport à Jean-Louis Schlesser, vainqueur de la Coupe du Monde des Rallyes Tout Terrain. Le buggy 2 roues motrices conçu et réalisé par le pilote est équipé du moteur V6 préparé par Renault Sport. Le calendrier de la Coupe du Monde des Rallyes Tout Terrain 1999 comporte 8 épreuves : Grenade-Dakar où le Buggy Renault est entré dans l'histoire comme étant le premier véhicule à 2 roues motrices à s'imposer, Baja Italie, Tunisie, Baja Portugal, Baja Aragon, Master Rallye, Pampas en Argentine et Désert Challenge à Dubaï.