

Au Salon de l'Automobile de Genève 2000,

**Renault dévoile un nouveau concept de véhicule de loisirs
haut de gamme : Koleos**

A l'occasion du 70^{ème} Salon de Genève, Renault dévoile Koleos, une vision audacieuse du véhicule de loisirs haut de gamme. Préfigurant une année riche en nouveautés, Renault présente Avantime, Scénic RX4 et Scénic 1.9 dCi. En vedette également, la nouvelle gamme Renault Clio 2000. Les dernières innovations mécaniques de la gamme Renault seront présentées sur le stand.

Au travers du concept-car **Koleos**, Renault projette sur le créneau des 4x4 de loisirs ses valeurs de vision et d'audace. Associant les qualités routières et le confort d'une berline haut de gamme aux capacités de franchissement d'un 4x4, Koleos marque la volonté du constructeur d'investir le segment des SUV, en « réinventant » le véhicule de loisirs.

Coupé au style et à l'architecture avant-gardiste, **Avantime** s'inscrit dans la tradition d'innovation conceptuelle de la marque. Premier véhicule de l'offensive Renault dans le haut de gamme, Avantime sera commercialisé à la fin de l'année au prix d'environ 40.000 euros.

Véhicule de conquête, **Scénic RX4** constitue une nouvelle offre produit associant le concept du monospace compact aux atouts du 4x4 de loisirs. Scénic RX4, sera commercialisé en Europe à partir du mois de mai 2000.

Scénic adopte également, dès le printemps, le moteur diesel Common Rail 1.9 dCi.

Clio 2, leader sur le marché européen des petites berlines célèbre son millionième exemplaire en proposant une nouvelle gamme plus sportive, mieux équipée et disposant désormais du moteur 1.9 dTi.

Renault présente également à Genève les dernières évolutions moteurs et boîtes de vitesses de la gamme.

Poursuivant son internationalisation, Renault porte ses ventes mondiales au chiffre record de 2,29 millions de véhicules (+7,4%) pour l'année 1999.

Salon de Genève 2000

SOMMAIRE

Renault présente un nouveau concept de véhicule de loisirs haut de gamme : Koleos	page 3
Avantime dévoile ses équipements de confort et de sécurité	page 7
Scénic RX4, premier monospace compact 4x4 de loisirs	page 10
Scénic adopte un nouveau moteur 1.9 dCi « common rail »	page 13
Clio Evolution 2000, une gamme plus sportive et mieux équipée	page 14
Des évolutions moteurs et boîtes de vitesses dans la gamme Renault	page 16
La promotion sportive, un axe prioritaire de Renault Sport	page 19
Renault porte ses ventes mondiales au chiffre record de 2,29 millions de véhicules (+7,4%)	page 22

Au travers du concept-car KOLEOS,

Renault explore un nouveau concept de véhicule de loisirs haut de gamme

Ce que les designers de Renault ont imaginé n'est ni une berline traditionnelle, ni un 4x4, mais la rencontre de ces deux concepts. Koleos associe les qualités routières et le confort d'une berline haut de gamme aux capacités de franchissement d'un 4x4. D'un style plutôt évocateur de puissance et de force, ce concept-car procure également dynamisme et agrément de conduite grâce à une motorisation hybride essence 2.0 16V turbo et électrique. En usage tout-terrain, Koleos n'a également rien à envier aux tout-terrain traditionnels : avec sa suspension à hauteur variable, il bénéficie des mêmes capacités de franchissement. La technologie tient également une place importante : les fonctions essentielles du véhicule sont gérées par un écran à commande vocale, tandis que les phares font appel au concept inédit de l'optique fluide.

Au travers de ce concept-car, Renault projette donc sur le créneau des 4x4 de loisirs ses valeurs de vision et d'audace. Après la présentation du Scénic RX4, Koleos marque la volonté du constructeur d'investir la niche des SUV, en « réinventant » le véhicule de loisirs.

Haut de Gamme et tout chemin, la rencontre de deux univers.

Mariage subtil entre différentes valeurs, a priori contradictoires, Koleos affiche clairement sa vocation multi-usages.

Le design inédit confère au véhicule un caractère unique et différenciateur. Monocorps au volume plutôt généreux, 4.50 m de longueur, Koleos semble au premier abord plus proche d'une berline haut de gamme. Sa forme fluide, ses lignes tendues traduisent le dynamisme et la puissance du véhicule. D'allure bondissante, grâce à un côté de caisse et des phares en forme d'ogive, Koleos est un véhicule élégant et racé. Il possède la prestance d'une berline haut de gamme et offre des prestations dignes de ce segment.

Koleos propose deux concepts originaux autour des ouvrants arrière. La technologie de la double cinématique, caractéristique des portes d'Avantime, est utilisée sur la porte du hayon. Celle-ci glisse sur le côté gauche de la voiture lors de l'ouverture. L'accès au coffre est donc aisé.

Le coffre, séparé de l'habitacle par une vitre escamotable, est modulable. Un mécanisme permet de faire descendre la lunette arrière dans la porte du hayon, tandis que la lame du toit au-dessus du coffre vient glisser de manière horizontale sous le pavillon. Koleos se transforme ainsi en pick-up. La forme monocorps de Koleos a permis d'optimiser l'espace intérieur. L'habitacle dégage tout d'abord une impression de bien-être, de confort et de luminosité. Le pare-brise se prolonge en deux bandes de verre de chaque côté du pavillon pour une plus grande luminosité à l'intérieur du véhicule.

Les 4 sièges sont composés de feuilles de carbone entourées de cuir. Ils allient esthétisme et ergonomie. Cousu main et inspiré de la conception des selles de cheval, le cuir est réalisé par la prestigieuse firme Connolly. L'assise et le dossier des sièges reposent sur quatre verrins amortisseurs. Les feuilles de carbone s'adaptent à la pression du corps des occupants et optimisent le confort.

Même si Koleos affiche clairement un caractère de berline haut de gamme, son design traduit aussi sa vocation tout chemin. Il adopte un look plutôt « baroudeur ». Son style compact, sa garde au sol importante font de Koleos un véhicule « robuste ». Les protections qui longent les ailes se font discrètes et n'enlèvent rien au côté élégant du véhicule. Elles entourent des roues de diamètre important (21 pouces).

Une suspension à hauteur variable

La suspension à hauteur variable confirme le tempérament 4x4 du concept-car. Celle-ci se compose de ressorts pneumatiques et hydrauliques et permet de modifier en quelques secondes la hauteur d'assiette du véhicule. La gestion du passage d'une hauteur de 1.70 m en position 4x4 à une hauteur de 1.60 m en position berline se fait de manière entièrement automatique, en fonction de la vitesse et du profil de route évalué. Pour une conduite sportive sur route, la position basse avec une suspension plus raide, favorise le comportement dynamique de la voiture. En position haute, c'est à dire 4x4, la suspension plus souple offre un meilleur confort aux occupants.

Un véhicule « high-tech ».

Très présente dans le véhicule, la technologie se fait toujours discrète. Koleos laisse toutefois transparaître un côté « high-tech ». Les fonctions essentielles du véhicule (chauffage, climatisation, radio, système de navigation ...) sont gérées par un écran à commande vocale. Le système permet de sélectionner dans le menu, la fonction désirée, puis d'opérer le choix au moyen d'une molette. De

même, les phares en forme d'ogive font appel à une technologie récente issue de recherches menées par une firme française, Megalux, dans le domaine de l'optique fluide. Le flux de lumière pénètre une optique fluide dioptrique. La lumière est ainsi canalisée et dirigée vers la demi-ogive inférieure (feu de croisement) ou vers la demi-ogive supérieure (feu de route).

Respect de l'environnement et agrément de conduite, grâce à une motorisation hybride

Le plaisir de conduite est aussi une composante importante d'un véhicule haut de gamme. Tout en cherchant à la satisfaire, Renault n'en oublie pas pour autant son souci de protéger l'environnement. La motorisation hybride du concept-car s'adapte de manière totalement intelligente aux différentes phases d'usage : la gestion du fonctionnement en mode électrique, thermique ou hybride, se fait grâce à un calculateur électronique. Voiture propre en ville, Koleos fonctionnera en mode électrique seul. Le moteur électrique Renault Elégie 30 kW avec batteries lithium-ion propulse les roues arrière. Sur route ou sur autoroute, le moteur thermique « F4R » 2.0 16V turbo de 170 ch prend le relais et entraîne les roues avant, l'électrique venant éventuellement en appoint. En mode 4x4, les deux moteurs fonctionnent ensemble pour donner plus de puissance au véhicule et permettre ainsi le franchissement de n'importe quel obstacle.

Caractéristiques techniques de Koleos :

<u>Dimensions :</u>	- longueur hors tout :	4 510 mm
	- largeur hors rétroviseurs :	1 900 mm
	- Hauteur :	1 600 mm en position berline 1 700 mm en position 4x4
	- empattement :	2 740 mm
	- voie avant :	1 695 mm
	- voie arrière :	1 695 mm
	- poids :	environ 2000 kg
	- porte à faux avant :	816 mm
	- porte à faux arrière :	954 mm

Motorisation : Moteur hybride : F4R 2.0 16V de 170 ch et moteur électrique 30 kW (élégie) / batteries lithium-ion

Boîte de vitesses : automatique Proactive DPO

Roues : jantes aluminium 21 "
Pneumatiques PAX Michelin

Partenaires : Connolly (sièges),
Megalux (phares)
Michelin (pneus)
Montupet (jantes)
VDO (compteur, écrans et reconnaissance vocale).

Equipements intérieurs :

Ecran à commande vocale gérant les fonctions essentielles du véhicule
Caméra et écrans 16/9^e sur la planche de bord et à l'arrière
Sièges avec verins amortisseurs
Nouveaux airbags adaptatifs et ceintures à double prétension
ESP, Assistance au freinage d'urgence et ASR.

Equipements extérieurs :

Phares en forme d'ogive, utilisant la technique de l'optique fluide.
Porte du coffre louvoyante
Possibilité de transformation en pick-up.
2 bandes en verre de chaque côté du pavillon

Avantime, un coupé sans concession

Présenté au dernier Salon de Francfort, Avantime a marqué les esprits. Jouant la carte de l'innovation architecturale et du non-conformisme Avantime inaugure un nouveau concept automobile conjuguant plaisir de conduite et de vie à bord, sportivité et innovation. Premier véhicule de l'offensive Renault dans le haut de gamme, Avantime affiche une ligne novatrice en rupture avec le marché actuel. L'habitacle n'est pas en reste avec une ambiance intérieure jouant sur les contrastes, et des équipements de confort et de sécurité laissant peu de place aux options. Proposé à 40 000 euros environ dans sa version haute, Avantime possède ainsi de solides atouts pour s'imposer, dès la fin de l'année 2000, sur le marché du haut de gamme.

Coupé au style et à l'architecture avant-gardiste, Avantime s'inscrit dans la tradition d'innovation conceptuelle de la marque. Premier véhicule de l'offensive Renault dans le haut de gamme, Avantime propose une vision moderne et audacieuse du coupé grand tourisme.

Jouant sur les contrastes, Avantime surprend tout en conservant des formes pures et d'une grande simplicité. Le style fluide de la proue rompt avec le design de la poupe pourvue d'une grande lunette arrière hémisphérique. La partie basse d'Avantime est tendue et solide tandis que la partie supérieure est plus fluide et aérienne grâce à sa structure en aluminium apparente et à son toit ouvrant panoramique en verre. Ce juste mélange des genres confère à Avantime une vraie originalité et le démarque ouvertement des styles classiques de l'offre concurrente.

Une ambiance intérieure jouant sur les contrastes

L'ambiance intérieure et le choix de certains équipements de confort et de sécurité contribuent également à différencier Avantime des haut de gamme traditionnels.

L'habitacle, garni de série de cuir, sera proposé au choix avec une sellerie claire (beige) ou sombre (noire), les deux ambiances laissant subsister un contraste de beige et de noir sur la planche de bord et les panneaux de portes latéraux. De plus, l'association d'un cuir lisse et d'un autre, grainé, donnera une note supplémentaire de chaleur à l'habitacle. La planche de bord large et épurée dissimule plusieurs rangements d'une capacité totale d'environ 70 litres. Les baguettes intérieures seront, quant à elles, en aluminium, rappelant les brancards apparents du véhicule.

Luminosité et confort thermique : un pari réussi

L'absence de pied milieu et le toit ouvrant électrique en verre font communiquer l'habitacle avec son environnement et procurent aux occupants une luminosité inédite. Dégageant une très vaste ouverture (1m², la plus vaste du marché), le toit panoramique est entièrement occultable par des stores, électriques à l'avant. Une fonction « Grand Air » permet d'ouvrir simultanément toutes les surfaces vitrées de la voiture, toit ouvrant compris. Dans cette configuration, Avantime conserve un excellent niveau de confort (absence de courant d'air et possibilité de poursuivre une conversation) tout en offrant des sensations généralement réservées au cabriolet. En position fermé, le toit ouvrant garantit un compromis optimal entre luminosité et filtration du rayonnement infrarouge grâce au choix du plus performant des verres teintés dans la masse.

Afin de garantir un confort thermique de haut niveau en toute circonstance, Avantime se dote en outre d'un pare-brise réfléchissant et d'un système de conditionnement d'air régulé, séparé, gauche-droite, à capteur d'ensoleillement. A cela, s'ajoute le soin apporté à la circulation de l'air à bord. L'absence d'aspérité au niveau du toit et des glaces latérales favorise la création d'un véritable tapis d'air le long des parois de la voiture, améliorant ainsi le confort thermique.

Avantime proposera également le système de navigation Carminat nouvelle génération (navigation + infotrafic) avec écran central 16/9^{ème}, l'essuie vitre à capteur de pluie et l'aide au parking. Ce système de détection d'obstacles avec signal sonore progressif fonctionne de 0,20m à 1,50m et s'active dès que la marche arrière est enclenchée. La radio avec chargeur 6 CD en façade, les sièges chauffants, l'ordinateur de bord, le régulateur de vitesse contribueront au bien être à bord. Des lampes au xénon, associées à des antibrouillards participent à la sécurité ainsi qu'au confort de conduite, grâce à un flux lumineux deux fois plus important qu'un système d'éclairage traditionnel.

Avantime ajoutera enfin à l'esprit du coupé l'agrément d'une habitabilité généreuse : il peut en effet transporter confortablement 4 personnes et leurs bagages (volume du coffre : 540 litres). La convivialité, fidèle aux valeurs de la marque, rejoint ainsi l'esprit Grand Tourisme.

Une sécurité au meilleur niveau

Novateur en tous points, Avantime n'est pas en reste dans le domaine de la sécurité. Conçu sur une plate-forme proche de celle de l'Espace dont les résultats en chocs frontaux et latéraux font références (4 étoiles au test Euro NCAP) Avantime possède de sérieux atouts.

En matière de chocs latéraux, Avantime obtient d'excellents résultats malgré l'absence de pied milieu : la plate-forme rehaussée encaisse en effet directement le choc et dissipe ainsi plus efficacement l'énergie cinétique que les portières d'une berline. En outre, dans le cas le plus sévère, le choc contre un poteau, c'est à la fois la plate-forme, la poutre de renfort contenue dans la portière ainsi que l'arceau longitudinal supérieur qui amortissent le choc. Pour compléter la protection des occupants, Avantime s'équipe de deux airbags de thorax à l'avant et de deux airbags rideaux.

Concernant les chocs frontaux, les portes à double cinématique constituent également un maillon essentiel entre les parties avant et arrière de la structure. Conçues pour rester verrouillées dans les conditions les plus sévères, elles concourent très directement à la diffusion de l'énergie lors d'un impact. La structure supérieure en aluminium, d'une très grande rigidité, ne présente en outre aucun angle vif c'est à dire aucun point de fragilité. Deux airbags frontaux viennent compléter l'équipement de sécurité.

La sécurité active a également fait l'objet d'une attention particulière. Avantime s'adresse clairement à des passionnés d'automobile à la recherche de voitures plaisantes et réactives, capables de donner des sensations de maîtrise et d'efficacité. Avantime offrira ainsi un réel plaisir de conduite tout en garantissant une tenue de route et un comportement routier prévenant et tolérant. Afin d'obtenir le meilleur compromis possible, Michelin, partenaire de Renault sur le projet Avantime, a notamment ajouté une dimension au catalogue de ses Pilot Primacy : 235/50 sur des roues alliage de 17 pouces. Avantime se dote en outre du système électronique de stabilité Bosch de 5^{ème} génération (ESP) ainsi que de l'ABS.

Animé d'un moteur V6 24 soupapes de 3.0 litres, développant 210 chevaux et un couple généreux de 290 Nm, associé à une boîte manuelle 6 vitesses (PK6), Avantime sera commercialisé en fin d'année à un prix d'environ 40 000 euros.

Scénic se met en quatre et associe le concept du monospace compact aux atouts du 4x4 de loisirs

Véhicule de conquête, le Renault Scénic RX4 constitue une nouvelle offre produit qui se situe entre la famille des monospaces compacts et la famille des SUV, ces véhicules dédiés à une utilisation route et tout chemin. Scénic RX4 a pour cible, en plus des possesseurs de l'actuel Scénic, une clientèle aussi variée que celle des 4x4 de loisirs, des breaks ou des berlines.

Un design extérieur de 4X4

La version RX4 revendique sa filiation aux autres versions de Scénic dont elle reprend la ligne générale. La face avant intègre les évolutions de nouveau Scénic à l'exception des fonds d'optiques qui sont noirs pour un aspect plus sportif et des rétroviseurs extérieurs électriques qui sont de dimensions augmentées. Contre les chocs et les rayures, les éléments de carrosserie sont recouverts d'une large ceinture de protection, avec notamment 4 teintes en harmonie avec les couleurs de carrosserie : vert, brun-rouge, bleu marine et anthracite. De nouveaux boucliers plus imposants et proéminents prolongent ces protections latérales, et épousent les formes du véhicule.

A l'avant le bouclier peut recevoir, en série ou en option suivant le choix du pays, un pare buffle parfaitement intégré. Les ailes, toujours en matériau composite, prennent du volume et contribuent à élargir la face avant.

A l'arrière, le hayon est abandonné au bénéfice d'une grande porte s'ouvrant latéralement, avec un demi hayon. La commande de ces 2 ouvrants est électrique séquentielle. La roue de secours quitte son logement intérieur et prend place à l'extérieur, fixée au centre de la porte arrière. Suivant le niveau d'équipement, elle est apparente ou abritée par un cache roue en composite aux couleurs de la carrosserie.

A l'intérieur, Scénic RX4 reprend tous les atouts de Scénic : plancher plat, position de conduite dominante, habitabilité et nombreux espaces de rangement. Le design est traité de manière sportive et haut de gamme. Le dessus de la planche de bord de couleur noire contraste avec le reste des ébénisteries, choisies dans des tons muscade. La couleur de la moquette ainsi que la sellerie tissu sont exclusifs à ce modèle de Scénic. Une sellerie cuir au grain spécifique est également disponible.

Deux motorisations performantes

Différenciant par son design et son concept, Scénic RX4 cherche également à procurer agrément et plaisir de conduite. Cette nouvelle version dispose de deux motorisations essence et Diesel :

- un moteur essence 2.0 16 soupapes à distribution variable équipant déjà la nouvelle gamme Scénic. Ce moteur « F4R » délivre une puissance de 140 ch (101,5 kW) à 5500 tr/min et un couple de 190 Nm (19,4 mkg) à 3750 tr/min,
- un nouveau moteur Diesel 1.9 dCi à injection directe Common Rail d'une puissance de 105 ch (75 kW) à 4000 tr/min et distillant un couple de 200 Nm (20,7 mkg) dès 1500 tr/min.

La particularité de ces deux motorisations est de disposer d'un couple important, facilitant les reprises et l'agrément en utilisation dans les bas régimes.

Une structure modifiée

L'implantation de la transmission intégrale a entraîné des modifications de la structure. A l'avant, pour ne pas avoir à toucher au plancher, le berceau moteur a été abaissé de 73 mm permettant ainsi le passage de l'arbre de transmission. Ce berceau avant galvanisé est doté d'un ski de protection peint. A l'arrière, l'apport d'un nouveau berceau en lieu et place du train 4 barres a provoqué une modification du plancher au niveau du coffre avec la suppression du logement de la roue de secours. Il est remplacé par une petite cavité qui reçoit le cric et la manivelle adaptés aux 4x4.

Une transmission intégrale permanente

L'innovation technique majeure réside dans la transmission intégrale permanente conçue en partenariat avec le spécialiste autrichien Steyr Daimler Puch. Celle-ci se compose d'une boîte de vitesses spécifique à double sortie, d'un arbre de transmission en trois parties avec deux cardans intermédiaires, d'un viscocoupleur, d'un pont arrière et de deux arbres de transmission supplémentaires. L'échappement a été modifié dans le but de dégager le passage de la transmission.

Cette transmission intégrale est régulée par un viscocoupleur et par un système de gestion électronique de l'anti-patinage. Le viscocoupleur permet de gérer de

façon automatique et immédiate la répartition de la motricité, en fonction de l'adhérence, entre les roues avant et arrière. Le système de gestion électronique de l'anti-patinage agit lui sur les roues avant et assure une motricité permanente en toute circonstance. Avec l'association de ces deux systèmes, Scénic RX4 peut se sortir facilement de toutes les situations d'adhérence précaires, par exemple sur routes enneigées.

La boîte de vitesses spécifique « JC7 » à double sortie a aussi été développée par Renault en collaboration avec Steyr Daimler Puch, qui s'est chargé de la réalisation du carter et de la pignonnerie de la sortie supplémentaire.

Un confort et un comportement polyvalent

Le train avant, qui demeure de type Mac-Pherson triangulé, a été élaboré pour répondre à une utilisation mixte route/tout-chemin. Les triangles inférieurs sont en fonte, les jambes de force ont été renforcées et une barre anti-dévers spécifique a été ajoutée. Les choix de tarage des amortisseurs et de la flexibilité des ressorts ont été adaptés en vue de l'usage mixte de Scénic RX4. Le train arrière est quant à lui complètement différent de celui de la version 2 roues motrices. Les roues arrières sont maintenant indépendantes. Le train 4 barres a été remplacé par des bras tirés, des ressorts et des amortisseurs. Tous ces éléments sont fixés sur un berceau galvanisé rapporté. Celui-ci accueille également les éléments assurant la traction intégrale : viscocoupleur, pont arrière et transmissions.

Avec sa garde au sol augmentée pour atteindre 210 mm, et ses grands débattements de suspension, Scénic RX4 peut emprunter tous les types de mauvaises routes. Il est ainsi homologué pour une utilisation « Off-road ».

Les roues de grandes dimensions (16 pouces), reçoivent des pneumatiques Michelin XPC de 215/65/16H développés pour une utilisation mixte route/chemin. Le freinage, muni d'un ABS avec répartiteur électronique EBV de freinage sur les roues arrière, est assuré par 4 freins à disques d'un diamètre de 280mm à l'avant et de 265mm à l'arrière.

Par rapport à la version 2 roues motrices, le poids du modèle RX4 est plus élevé de 175 kg. Cette augmentation provient d'éléments mécaniques inexistants sur la version deux roues motrices, ainsi que du renforcement de la structure et de l'enrichissement des équipements.

Scénic RX4 sera disponible en 7 coloris : bleu roi, gris boréal, rouge cuivre, vert abysse, vert steppe ou vertigo et gypse (bleu interférentiel).

La commercialisation de Scénic RX4 est programmée en Europe à partir du mois de Mai 2000. La motorisation essence (2.0 16V) sera la première disponible. La

version diesel, équipée du moteur 1.9 dCi sera proposée dans le courant du second semestre 2000.

Renault Scénic adopte le moteur 1.9 dCi, premier moteur diesel « common rail » de cette gamme

Amplement médiatisée, la technologie du Common Rail (ou rampe commune) permet d'améliorer la dépollution et l'acoustique des moteurs diesel à injection directe.

Le Common Rail est un système constitué d'une rampe d'injection commune dans laquelle règne une pression indépendante du régime du moteur et régulée en fonction des besoins, cette pression pouvant dépasser 1 350 bars. Cette rampe commune alimente en permanence des injecteurs pilotés électroniquement. La quantité de carburant et le moment d'injection peuvent être ainsi déterminés avec une très grande précision. Cette pression d'injection beaucoup plus élevée permet une vaporisation plus fine des gouttelettes de carburant et par là même autorise dans le cylindre un mélange beaucoup plus homogène avec l'air. La combustion est plus complète et la dépollution (fumées et particules) est ainsi améliorée.

Le Common Rail permet également de procéder à une « injection pilote » ou préinjection : une infime quantité de gazole est injectée et consommée juste avant l'injection complète du carburant afin de réaliser une montée en pression de combustion progressive dans le cylindre. En réduisant ainsi les écarts thermiques dans le cylindre au moment de la combustion, cette dernière est moins violente et moins brutale. Cette technique de l'injection pilotée permet ainsi de diminuer le bruit et les claquements des moteurs dTi.

D'une cylindrée de 1870 cm³ identique au moteur dTi, ce nouveau moteur sur Scénic développe une puissance de 105 ch (75 kW) à 4000 tr/mn soit un gain de 5 ch et le couple atteint la valeur maximum de 200 Nm (20,8 mkg) à 1500 tr/mn, soit 500 tr/mn plus tôt que le moteur dTi. Cette valeur est maintenue jusqu'à 3500 tr/mn et au moins 190Nm sont disponibles sur une large plage de 1350 à 3750 tr/mn. Ces caractéristiques garantissent une grande souplesse, un très bon agrément de conduite et une réduction des consommations.

Ce nouveau moteur 1.9 dCi associe de hautes performances à une consommation parfaitement maîtrisée : il revendique en effet une des plus faibles consommation du marché - 5,9 l/100 km sur un cycle complet européen - et par conséquent, un niveau d'émissions de Co₂ minime.

Scénic 1.9 dCi sera commercialisé en Europe au printemps 2000.

Clio Evolution 2000

Une gamme plus sportive et mieux équipée

Clio 2, lancée en mars 1998, connaît ses premiers changements afin de préserver sa position de leader dans la catégorie des petites berlines en France et en Europe où elle s'est octroyée, en 1999, respectivement 21,3 % et 10,7 % de part de marché dans son segment. L'évolution de la gamme Clio arrive au moment où le constructeur annonce la production de la millionième Clio 2. Toutes les versions, dès l'entrée de gamme, bénéficient de cette évolution avec l'arrivée de nouvelles motorisations et l'enrichissement des équipements.

Concernant la gamme des moteurs, Clio complète son offre par un nouveau moteur turbo Diesel à injection directe 1.9 dTi développant une puissance de 80 ch. Le moteur K4J 1.4 16V 98ch proposé récemment sur la série limitée Tech'Run ainsi que 1.6 16V 110 ch s'étendent sur toute la gamme et deviennent disponibles sur de nombreuses versions.

Le nouveau moteur 1.9 dTi de Clio est dérivé du moteur de même cylindrée équipant déjà Mégane et développe une puissance de 80 ch (59 kW) à 4000 tr/min. Ce nouveau Diesel se démarque de la version atmosphérique par sa souplesse d'utilisation, avec un couple qui passe de 120 Nm à 160 Nm à 2000 tr/min et par sa sobriété : 5,2 l /100 km en usage mixte contre 5,7 l.

Avec l'arrivée de ce nouveau moteur, Clio propose dorénavant deux motorisations Diesel. Le moteur atmosphérique de 65 ch (47 kW) est destiné principalement aux versions d'entrée de gamme, tandis que le moteur dTi équipe désormais les versions hautes ainsi que la version société.

Enfin, avec l'arrivée de la version Renault Sport, Clio 2 possède désormais un vrai pôle sportif: La "Si" est disponible en deux motorisations, une essence 1.4 16V 98 ch (72 kW) et un Diesel 1.9 dTi 80 ch (59 kW) . La "16V" s'appelle dorénavant "Sport" avec le même moteur 1.6 16V 110 ch (79 kW) mais reçoit une nouvelle sellerie mixte cuir/tissu en exclusivité sur cette version. Quant à la version 2.0 16V 172 ch (124 kW), élaborée par Renault Sport, elle allie plaisir de pilotage et raffinement et couronne avec brio ce nouveau pôle sportif de la gamme Clio.

Concernant la liste des équipements disponibles en série ou en option, la nouvelle gamme Clio est encore plus complète. Parmi les évolutions les plus importantes on notera la généralisation des roues de 14", qui ont permis de loger des freins plus puissants, des boucliers désormais tous en couleur carrosserie, du verrouillage centralisé par radiofréquence ainsi que de la condamnation

automatique des portes en roulant. Un bac sous le siège passager augmente le volume de rangement et la praticité du véhicule. D'autres nouveaux équipements comme les poches aumônières sur le dossier des sièges avant, la nouvelle sellerie mi-cuir / mi-tissu, l'ordinateur de bord disponible aussi sur moteur Diesel, les phares à double optique ainsi que les phares antibrouillard proposés en option ou en série selon le niveau d'équipement rendent Clio encore plus conviviale et pratique.

Outre son succès européen, Clio 2 revendique désormais une carrière internationale. Elle est produite depuis novembre 1999 au Brésil pour le marché du Mercosur et en Turquie avec une carrosserie tricorps (Clio Symbol) pour les marchés de l'Europe de l'Est, du Moyen-Orient et de l'Afrique du Nord.

Série limitée Clio MTV

Afin de préserver son avance en cultivant l'originalité, Clio se transforme en petite salle de concert via cette série limitée conçue en partenariat avec le leader mondial des chaînes de télévision musicales MTV (Music Television). Commercialisée dans toute l'Europe début mars, Clio MTV est dérivée de la version RXE des Clio Evolution 2000. Cette nouvelle série limitée de 50.000 exemplaires (dont 10.000 pour la France) se caractérise par une teinte et une sellerie spécifiques, des projecteurs à double optique, des cadrans à fond blanc mais surtout par son pack climatisation et son équipement hi-fi stéréo CD "Extra Sound" de haut de gamme avec ses 6 haut parleurs et 8 voies haute restitution à double puissance. Disponible en trois motorisations essence (1.2 60 ch, 1.4 75 ch et 1.4 16V 98 ch) et deux Diesel (1.9D 65ch et 1.9 dTi 80ch), Clio MTV veut séduire avant tout un public jeune et dynamique, à la recherche d'une voiture fun et bien équipée.

Des évolutions moteurs et boîtes de vitesses dans la gamme Renault

Poursuivant le développement de sa gamme mécanique, Renault commercialisera cette année un inédit moteur turbo-Diesel 2.2 dCi 16V et une boîte manuelle à 6 vitesses qui sera notamment associée à la nouvelle version du V6 24V 3.0 essence. Le constructeur présente également l'ADIVI (Alternateur Démarreur Intégré au Volant d'Inertie), l'une des voies de recherche pour les années à venir.

En moins de deux années, Renault s'est attaché à renouveler complètement sa gamme mécanique. De nouvelles motorisations qui proposent une consommation et des émissions polluantes réduites, mais également agrément et plaisir de conduite. Le moteur ou la boîte de vitesses ne sont pas seulement en effet les organes destinés à assurer la propulsion de la voiture. Au même titre que le design ou la qualité de vie à bord par exemple, le plaisir que l'on prend à conduire sa voiture est un élément différenciant lors de l'achat du véhicule.

Essence : une palette très largement renouvelée

En 1998 et 1999, Renault a introduit 4 nouveaux moteurs essence 16V (1.4, 1.6, 1.8 et 2.0) rapidement généralisés sur la toute la gamme. Cet ensemble a été complété d'une évolution 172 ch de la version 2 litres pour la Clio Renault Sport 2.0 16V. Fin 1999, le constructeur a également commercialisé sur Mégane Coupé et Cabriolet la motorisation 2.0 IDE, premier moteur européen à injection directe essence. Celui-ci se distingue par son fonctionnement en mélange homogène avec fort taux d'EGR, actuellement le meilleur résultat dans l'équilibre réduction de la consommation/dépollution. En effet, les pots catalytiques actuels trifonctionnels (HC, CO, NOx) des moteurs essence richesse 1 se révèlent inefficaces dans le traitement des NOx quand il y a excès d'air frais, comme dans le cas de l'injection directe essence à mélange pauvre stratifié. Mais à terme, la disponibilité de carburant sans soufre sur le marché européen pourrait permettre aux catalyseurs spécifiques au mélange pauvre, qui commencent à apparaître, d'être nettement plus efficaces, eu égard à leur performance actuelle très limitée. L'expérience et l'expertise industrielle acquises par Renault dans l'injection directe essence permettent aujourd'hui au constructeur d'avancer dans son exploration des différentes voies possibles pour les années à venir.

Renault présente également une évolution majeure du moteur V6 3.0 24 soupapes avec une puissance maximale portée à 150 kW (210 ch) et un couple atteignant 285 Nm (contre 140 kW - 194 ch et 267 Nm actuellement). La chambre de combustion et le collecteur d'admission ont été redessinés. Ce moteur bénéficie également d'un boîtier papillon motorisé et d'une nouvelle distribution à calage variable. Plus performant, sa consommation a été diminuée en moyenne d'1 l/100 sur un cycle mixte européen. Cette motorisation V6 24V, qui équipera le coupé Avantime commercialisé courant 2000, sera associée à une inédite boîte manuelle Renault à 6 vitesses. Baptisée "PK6", cette nouvelle boîte est issue d'une refonte complète de la version "PK1" qui équipe déjà Laguna, Safrane et Espace. Les avantages d'un 6^{ème} rapport sont multiples. Celui-ci permet, en resserrant les étagements, de mieux exploiter le potentiel d'un moteur. Les reprises sont meilleures sur chacun des intermédiaires. Cette 6^{ème} vitesse autorise également, par abaissement du régime moteur sur autoroute, une diminution de la consommation. Parallèlement, le niveau sonore est abaissé. La boîte 6 vitesses est ainsi un atout décisif, à condition d'être accouplée à des moteurs dotés d'un couple important.

Diesels : un inédit 2.2 dCi 16 soupapes

Premier constructeur français à avoir commercialisé l'injection directe Diesel dTi en 1997 sur Mégane, Scénic et Laguna, Renault poursuit le développement de sa famille de motorisations Diesel avec notamment une nouvelle gamme dCi avec Common Rail. Après avoir équipé Laguna fin 1999 de son dernier 1.9 dCi (79 kW - 110 ch - 250 Nm), le constructeur prépare cette année l'arrivée de Scénic dCi (75 kW - 105 ch - 200 Nm) et expose son futur 2.2 dCi 16 soupapes.

D'une cylindrée de 2188 cm³, ce moteur « G9T » turbo-Diesel à injection directe bénéficie des dernières évolutions en la matière : culasse 16 soupapes, injection directe Common Rail et turbo à géométrie variable. Il se dote également d'une distribution spécifique à double arbre à cames en tête à culbuteurs à rouleaux permettant de réduire les frottements et donc la consommation ainsi que les émissions de CO₂. Comme sur les nouveaux moteurs essence Renault 16V, les arbres à cames sont de type tubulaire, c'est à dire creux avec cames rapportées, d'où un gain de poids de 800 g. La dépollution est assurée par un ensemble pot catalytique + pré catalyseur et un recyclage des gaz d'échappement EGR pour réduire les émissions de NO_x.

Décliné en plusieurs versions, ce moteur offrira une puissance maximale variant de 95 à 98 kW (130 à 134 ch CEE) et un couple maximum de 290 à 325 Nm, selon les véhicules qu'il équipera et les boîtes de vitesses auxquelles il sera associé. La Renault Espace sera, dans le courant de cette année, la première voiture à bénéficier de ce nouveau moteur 2.2 dCi 16V.

Le concept ADIVI

Actuellement en phase d'exploration, l'**ADIVI** (Alternateur Démarreur Intégré au Volant d'Inertie) est une évolution majeure de la fonction électrique et de son apport au moteur thermique. Alternateur, démarreur et volant moteur traditionnels sont supprimés et remplacés par un moteur électrique intercalé entre la motorisation thermique et la boîte de vitesses. Les fonctions de ce système sont multiples : démarreur, générateur de courants de tensions diverses, régulation des à-coups et acyclismes du moteur thermique, apport additionnel de puissance... Mais il permettra également une réduction de la consommation et des émissions de CO₂ par le biais d'une augmentation du rendement en mode alternateur, et surtout, par une fonction « stop & go ». Celle-ci stoppe automatiquement le moteur dès que celui-ci est au ralenti après un arrêt du véhicule, par exemple à un feu rouge, le redémarrage rapide et particulièrement silencieux intervenant dès que le conducteur enclenche une vitesse et sollicite l'accélérateur.

La promotion sportive : un axe prioritaire de Renault Sport

Renault Sport poursuit ses multiples activités en fournissant des moteurs de Formule 1 et de Formule 3. La collaboration avec l'équipe Schlessler Aventure se poursuit pour la deuxième année consécutive et s'est enrichie par l'arrivée d'une Renault Kangoo 4x4 engagée pour la totalité de la Coupe du Monde des rallyes tout-terrain. L'axe prioritaire développé par Renault Sport cette saison concerne le Clio Trophy et la Formule Renault 2000, deux disciplines de la Promotion Sportive.

Formule 1 et Formule 3 : des moteurs de référence

Formule 1 : un nouveau moteur, appelé FB 02, programmé pour la saison 2000 est sorti de l'atelier Renault Sport de Viry Chatillon. Ce V10, commercialisé par Supertec, équipe cette année deux écuries : Benetton dont la collaboration remonte à 1995 (pilotes : Gianfranco Fisichella et Alexander Wurz) et pour la première fois, Arrows (pilotes : l'espagnol Pedro de la Rosa et le néerlandais Jos Verstappen).

Formule 3 : Renault Sport est devenu au fil des années, une référence. Cette saison, cinq écuries françaises (ASM, Signature, LD Autosport, Promatecme Junior Team et Mygale), Promatecme en Grande Bretagne, le Team Rosberg en Allemagne et Lukoil en Russie seront équipées du moteur Renault Sport Sodemo. Celui-ci, développé, assemblé et commercialisé par la Sodemo basée à Magny-Cours bénéficie pour cette saison sportive d'importantes évolutions.

Rallyes : période de transition

Renault a remporté en 1999 et pour la quatrième année consécutive, le Championnat d'Europe des Rallyes pour marques. La marque ajoute à ce palmarès, et pour la première fois, le titre de vainqueur de la Coupe du Monde 2 litres, 2 roues motrices.

L'engagement de Renault Sport dans les différents Championnats nationaux de rallyes est maintenu par quatre filiales : Belgique, Italie, Roumanie et Suisse.

Promotion sportive : Clio Trophy et Formule Renault 2000

Fidèle à sa politique de Promotion Sportive, Renault Sport intensifie ses activités dans de nombreuses disciplines. Le Clio Trophy et la Formule Renault 2000 sont les axes prioritaires de ce département basé aux Ulis (France).

Renault Elf Campus : la France (Renault Sport est partenaire technique de ce Championnat de France) et la Chine poursuivent leur mission de cours préparatoire et se veut toujours le tremplin entre le kart et la Formule Renault.

Eurocup Formule Renault : 9 épreuves sont inscrites au calendrier. La Formule Renault 2000 propose cette saison un nouveau concept de monoplace, appliqué également aux championnats nationaux, offrant un rapport qualité, prix et performance sans équivalent à ce jour sur le marché. Formule monotype, sécurité, bon niveau de performances sont les atouts de cette nouvelle voiture de course : motorisation issue du F4 RS, monocoque carbone, boîte de vitesses séquentielle, 6 rapports, différentiel autobloquant pour un poids de 480 kg. Trois championnats nationaux sont organisés en Grande-Bretagne en France et en Italie. La Formule Renault est devenue la filière naturelle vers la Formule 3.

Mégane : six pays poursuivent l'organisation de coupes nationales cette saison : Allemagne, Belgique, Espagne, France, Hollande et Italie. Le modèle utilisé est la Mégane version « Coupe » développant 180 chevaux et possédant une boîte de vitesses à 6 rapports à commande séquentielle. Cette dernière sera remplacée en 2001 par la Renault Sport Clio dans une version course. Mais, dès cette saison, trois filiales se démarqueront en utilisant cette nouveauté de 180 chevaux (2 litres, 16S) : la Grande Bretagne (en remplacement du Spider Cup), le Portugal et la Suisse. Cette dernière filiale lance une formule originale regroupant les trois modèles en une course : Clio Trophy, Mégane et Clio Cup.

Clio Trophy : ce Trophy remplace depuis 1999 le Spider et a reçu de la part des participants un vif succès. Une soixantaine de pilotes venant de tous horizons se sont présentés à chaque rencontre. Dix épreuves dont l'ouverture du Grand Prix de Monaco de Formule 1 sont inscrites au calendrier 2000. La Clio V6 développe 280 chevaux et possède une boîte séquentielle à six rapports.

L'Allemagne abandonne la Formule Renault au profit du Clio Trophy et se retrouve en charge de l'organisation de deux coupes de marques (Renault Mégane Coupe et Clio Trophy), répondant ainsi à l'attente de la clientèle germanique.

Rallyes tout terrain

Un partenariat technique unit Renault Sport à Jean-Louis Schlesser, double vainqueur de la Coupe du Monde des Rallyes Tout-Terrain en 1998 et 1999. Pour la deuxième année consécutive Jean-Louis Schlesser, associé à Henri Magne, vient de remporter le Dakar au volant de son buggy Renault Elf, 2 roues motrices, équipé du moteur V6. Un second Buggy confié de nouveau à l'espagnol Josep Maria Servia termine quatrième de l'épreuve africaine et effectuera, lui aussi, la totalité de la Coupe du Monde qui comporte 8 épreuves.

Le Team Schlesser Renault Elf se voit complété cette saison par l'arrivée d'un Renault Kangoo 4 roues motrices, piloté par le skieur Luc Alphand et navigué par Arnaud Debron. Le calendrier de la Coupe du Monde est le suivant : Tunisie, Atlas, Baja Portugal, Baja Aragon, Master Rallye, Pampas Rallye en Argentine et Désert Challenge à Dubaï.

Poursuivant sa politique d'internationalisation,

Renault porte ses ventes mondiales au chiffre record de 2,29 millions de véhicules (+7,4%)

Renault, poursuit sa politique d'internationalisation- accélérée par l'Alliance avec Nissan - qui doit lui permettre dans les années à venir de mener avec succès sa stratégie de croissance rentable. La production et les ventes, ainsi que les résultats financiers de Renault, en ligne avec la stratégie de croissance rentable du groupe, traduisent les efforts menés sur les produits, la compétitivité de l'entreprise ou l'élargissement de ses marchés. Première marque en Europe occidentale, Renault confirme en 1999 sa dynamique commerciale, avec 2,29 millions de véhicules commercialisés dans le monde (+ 7,4 %), record historique portant sa part de marché mondial à 4,3 %. Pour son exercice 1999, le chiffre d'affaires de Renault progresse de 5,2 %, à structure et méthodes identiques, pour atteindre 246,6 milliards de francs (37,6 milliards d'euros).

Un développement international ambitieux et rapide

Renault a donné une impulsion considérable à son développement international, en visant les marchés émergents dotés d'un fort potentiel de croissance et pris, mi-1999, le contrôle du constructeur roumain Dacia. L'Alliance nouée avec Nissan en 1999 permettra d'accélérer fortement et d'étendre cette stratégie d'internationalisation.

Une offensive vers les marchés en croissance

Au **Mercosur**, Renault a constitué un pôle d'activité puissant et cohérent, avec une présence significative au Brésil, premier marché du continent. L'entreprise consacre 1,4 milliard de US\$ à cette stratégie et vise 11% du marché du Mercosur en 2005 avec 320 000 véhicules commercialisés. Avec la construction d'une nouvelle usine dédiée aux véhicules utilitaires au Brésil, opérationnelle fin 2001, le dispositif industriel de Renault au Mercosur sera articulé autour de quatre sites de montage et de deux sites de mécanique. La part de marché de Renault au **Mercosur** progresse en 1999 à 6,3 % avec 110 000 véhicules commercialisés.

Le **Mexique**, dont le potentiel de croissance est très significatif, constitue pour l'entreprise un objectif majeur. En s'appuyant sur la présence locale de son partenaire Nissan, Renault prévoit de revenir sur le marché mexicain dès 2001. Les deux partenaires investiront 400 millions de dollars sur 7 ans dans ce projet.

En **Russie**, Renault ambitionne de produire plus de 100 000 véhicules par an à l'horizon 2005. L'entreprise a démarré en avril 1999 le montage de Mégane Classic et poursuit son projet industriel et commercial avec des investissements qui représenteront environ 300 millions de US\$ d'ici à 2005.

En **Turquie**, Renault conforte sa première place en 1999, avec 21,1 % du marché des véhicules particuliers et utilitaires, malgré la contraction des ventes automobiles (- 13 %). La mise en place d'une stratégie d'approvisionnement à partir de son pôle turc permet à Renault de développer fortement ses ventes au Maghreb et au Moyen Orient.

Dans le **reste du monde**, Renault déploie une grande activité pour développer sa présence sur de nombreux autres marchés nouveaux. C'est le cas en Afrique du Sud, où Renault a repris pied commercialement. En Asie-Pacifique, Renault détient déjà des activités de montage en Chine, à Taiwan et en Malaisie, et réalise des progrès sensibles, même si les volumes restent encore modestes. Un retour commercial de Renault en Australie, au travers de l'Alliance Renault-Nissan, est d'ores et déjà programmé, ainsi qu'un développement significatif des ventes de la marque au Japon.

Dacia, deuxième marque du groupe et site pilote d'un nouveau véhicule

Le 29 septembre 1999, Renault a acquis 51 % du capital du constructeur automobile roumain Dacia pour un montant de 300 millions de francs (45,7 millions d'euros). Cet achat, qui apporte une seconde marque au groupe Renault, s'accompagne d'un programme industriel et commercial, portant à la fois sur les investissements, la modernisation et la réduction des coûts. L'objectif de ce programme est de confier à Dacia, modernisé et aligné sur les standards internationaux, la production d'un véhicule entièrement nouveau à moins de 6 000 US\$, à partir de 2003.

Des résultats conformes à la stratégie du Groupe

La production et les ventes, ainsi que les résultats financiers de Renault, en ligne avec la stratégie de croissance rentable du groupe, traduisent les efforts menés sur les produits, la compétitivité de l'entreprise ou l'élargissement de ses marchés.

Renault, première marque en Europe occidentale

Renault est la première marque sur le marché européen des véhicules particuliers et utilitaires, renouvelant ainsi la performance de 1998. Comme l'année précédente l'entreprise progresse en volume (+ 149 000 unités) et en part de marché (+0,3 point), avec 1 909 932 véhicules particuliers et utilitaires vendus et une pénétration de 11,3 %. La marque consolide sa première place du marché des véhicules utilitaires (14 % de part de marché contre 13 % en 1998) et passe de la troisième à la deuxième place du marché des voitures particulières (avec une pénétration de 11 % contre 10,7 % en 1998).

Renault continue de progresser sur les principaux marchés européens. En **Allemagne**, la marque conforte son rang de premier importateur et de cinquième marque sur le premier marché d'Europe. Renault continue également à améliorer sa performance commerciale en **Italie**, après avoir renoué l'année précédente avec son niveau du début des années 90. En tête du **marché espagnol**, Renault augmente de nouveau son avance avec un demi point de pénétration supplémentaire. Renault reste la quatrième marque la plus vendue au **Royaume-Uni** avec une part de marché de 7,5 %, qui sans atteindre le niveau historique de 1998 (8 %), constitue sa deuxième meilleure performance dans ce pays. Aux **Pays-Bas** la marque obtient son meilleur score depuis 25 ans, avec 9,2 % de part de marché. Enfin, Renault consolide les progrès réalisés en 1998 en Belgique, Suisse, Autriche et au Portugal, et continue de conquérir des parts de marché dans la plupart des pays nordiques.

Le chiffre d'affaires de Renault progresse de 5,2 %

Le chiffre d'affaires 1999 de Renault atteint 246 589 millions de francs (37 592 millions d'euros) contre 243 934 millions de francs (37 187 millions d'euros) en 1998, en augmentation de 5,2 % à structure et méthodes identiques. Le chiffre d'affaires réalisé à l'étranger représente 63,5 % du total contre 61,4 % en 1998.

Clio, qui devient la petite voiture la plus vendue sur le marché européen, constitue le principal moteur de la croissance de la marque, tandis que Mégane et Kangoo continuent d'accompagner son développement international.

L'alliance Renault-Nissan : une ambition mondiale

Louis Schweitzer, Président-directeur général de Renault, et Yoshikazu Hanawa, Président-directeur général de Nissan, ont signé le 27 mars 1999 à Tokyo un accord de partenariat global, pour accélérer la croissance rentable des deux partenaires. Le nouvel ensemble accède au quatrième rang de l'industrie automobile mondiale, avec une production de 4,8 millions de véhicules et permettra aux deux entreprises de constituer un groupe binational puissant, acteur mondial de l'industrie automobile du 21^{ème} siècle. Renault et Nissan visent 3 milliards d'euros d'économies globales liées à l'alliance pour la période 2000-2002. Ces synergies atteindraient 3 milliards de dollars chaque année à partir de 2005. En terme de marché, l'objectif de l'alliance est de représenter plus de 10% du marché automobile mondial à l'horizon 2010.

Dès la conclusion de l'accord, Renault et Nissan ont mis en place leurs instances de coordination. Le Comité Stratégique (Global Alliance Committee ou GAC) constitue l'instance de direction du partenariat Renault/Nissan. 12 groupes de travail conjoints ou équipes transverses (Cross Company Teams ou CCT) ont été constituées pour identifier et proposer au GAC les synergies à mettre en œuvre. Portant sur les produits et la stratégie, l'ingénierie, les organes mécaniques, les achats, les fabrications (5 CCT) et sur les marchés par zones géographiques (7 CCT), ces équipes ont déjà identifié de nombreuses voies de coopération et d'échanges, d'ores et déjà mises en œuvre pour certaines.

- Dans le domaine des **achats**, Renault et Nissan mettent activement en place une politique d'achat coordonnée au niveau mondial et travaillent pour avoir un panel de fournisseurs communs. Les deux partenaires visent 1,7 milliard de dollars d'économies cumulées d'ici à 2002. Elles portent sur l'ensemble des achats : composants véhicules et mécaniques (plus de 60% du total), matières premières, outillages et équipements, achats de services, de logistique et pièces de rechange.
- Dans le domaine du **produit**, la stratégie vise, dans le respect de l'identité des marques et des produits, à rationaliser les plans de gamme et à tirer le meilleur parti d'une politique commune de plates-formes, d'organes et de composants. Une première plate-forme commune, baptisée plate-forme B, est développée par une équipe d'ingénieurs des deux entreprises, pilotée par Nissan, qui sera le premier utilisateur. Elle servira de base aux véhicules qui remplaceront les Nissan Micra, March et Cube et les Renault Clio et Twingo. Les premiers véhicules

assemblés sur cette plate-forme apparaîtront en 2002. Renault et Nissan visent à disposer de 10 plates-formes communes à l'horizon 2010.

- Dans le domaine des **organes mécaniques**, Renault et Nissan visent une rationalisation et une meilleure utilisation conjointe de leurs moteurs et transmissions, à des coûts particulièrement compétitifs. L'objectif, à l'horizon 2010, est un volume de production moyen de plus de 500 000 unités par famille d'organes mécaniques basé sur une gamme commune de moteurs et transmissions. Ce chiffre pourrait atteindre un million d'unités pour les organes de cœur de gamme. Les équipes ont commencé à étudier et établir des plans d'action pour cette stratégie et ont déjà abordé ensemble le développement en commun d'un nouveau petit moteur Diesel, l'utilisation par Renault du moteur V6 de Nissan, l'utilisation par Renault des transmissions à 4 roues motrices de Nissan et de la technologie CVT de JATCO TransTechnology Ltd. Nissan utilisera pour ses petits véhicules des boîtes mécaniques de Renault.

- En **Europe**, Renault et Nissan ont annoncé récemment la mise en place d'une stratégie ambitieuse de rapprochement de leurs structures européennes de vente et de distribution. Les objectifs de l'Alliance sont d'obtenir une part de marché sur cette zone de plus de 17 % à l'horizon 2005.

- Au **Mexique**, l'appui des capacités industrielles et des forces commerciales de Nissan permettront à Renault de revenir sur le marché dès 2001. Les deux partenaires investiront 400 millions de US\$ sur 7 ans dans ce projet.

- Au **Japon**, les deux partenaires envisagent de développer significativement les ventes de Renault au travers d'une commercialisation des produits Renault par le réseau de Nissan, ainsi que par le réseau de Yanase / France Motors. Les volumes de ventes de Renault pourraient être multipliés par 10 à moyen terme pour atteindre environ 30 000 véhicules par an.

- Dans la zone **Asie-Pacifique**, une coopération débutera prochainement en Australie, avec la commercialisation de véhicules Renault par Nissan dès la fin 2000. Dans les autres pays de la zone, tels la Thaïlande, la Malaisie, les Philippines ou Taiwan, Nissan est surtout représenté par des sociétés indépendantes. Renault se développerait en s'appuyant sur ces sociétés, sur le plan industriel et commercial, et sur Nissan.

L'alliance Renault-Nissan va permettre, avec la restauration de la rentabilité de Nissan, d'élaborer une stratégie globale donnant aux deux partenaires, qui ont acquis conjointement une dimension mondiale majeure, des atouts décisifs dans la compétition internationale.