

Urdorf, 29. Juli 2020



PRESS KIT

Schweizer Version

Neuer Renault Clio E-TECH Hybrid
Neuer Renault Captur E-TECH Plug-in Hybrid
Neuer Renault Mégane E-TECH Plug-in Hybrid

**EINZIGARTIG:
DREI VOLUMENMODELLE
MIT HYBRIDANTRIEB**



INHALT

01	EINLEITUNG	1
	EV Expertise	1
	Innovative Technologie	2
	Nachhaltige Mobilität für alle	2
02	MOTORSPORT ALS INSPIRATION FÜR DIE SERIENFAHRZEUGE	3
	Gemeinsames Ziel: Optimierung des Energie-Managements	3
	Innovatives Getriebe bietet hohe Reaktivität	4
	Renault Multi-Mode-Getriebe: 15 Fahrstufen für maximale Effizienz	4
	Interview	5
03	RENAULT E-TECH: HYBRIDANTRIEB VEREINT FAHRVERGNÜGEN UND ENERGIEEFFIZIENZ	6
	Energie-Optimierung beim Fahren	7
	Rückgewinnung von Verzögerungs- und Bremsenergie	7
04	ERSTE HYBRID-MODELLPALETTE, DIE FÜR JEDEN ETWAS BIETET	8
	Das Beste vom Neuen Clio, jetzt auch als Hybrid	8
	Die Kombination von Effizienz und Fahrspass	9
	Am Lenkrad des Neuen Clio E-TECH Hybrid	10
	Erkennungsmerkmale des Neuen Clio E-TECH Hybrid	11
05	DER NEUE CAPTUR: ELEKTRISCH ON DEMAND	12
	Maximale Vielseitigkeit	12
	Am Lenkrad des Neuen Captur E-TECH Plug-in Hybrid	14
	Erkennungsmerkmale des Neuen Captur E-TECH Plug-in Hybrid	15
06	LANCIERUNGSMODELLE: NEUER CLIO E-TECH HYBRID EDITION ONE UND NEUER CAPTUR E-TECH PLUG-IN HYBRID EDITION ONE	16
07	PLUG-IN HYBRID-TECHNOLOGIE FÜR DEN NEUEN RENAULT MÉGANE	18
	Plug-in Hybrid im Volumensegment	18
	Vielseitig und sparsam	18
	Personalisierte Einstellungen	19
	Am Lenkrad des Neuen Mégane E-TECH Plug-in Hybrid	20
	Spezifische Merkmale des Neuen Mégane E-TECH Plug-in Hybrid	21
08	ÜBER DIE RENAULT GRUPPE UND RENAULT SUISSE SA	22

01

EINLEITUNG

Die Welt des Automobils steht mitten in einem Wandel. Auf die Motorisierungen trifft dies ganz besonders zu. Die Reduktion der CO₂-Emissionen, strengere Abgasnormen und neue Ansprüche der Konsumenten an die Mobilität machen die Elektrifizierung der Antriebe unumgänglich.

Mit den neuen E-TECH Hybrid-Modellen bietet Renault den Kunden die Möglichkeit, das exakt richtige Fahrzeug für die eigenen Mobilitätsbedürfnisse zu wählen (Langstrecke, städtische Mehrzweckfahrzeuge, usw.), während sich CO₂-Emissionen und Verbrauch auch auf längeren Distanzen reduzieren lassen. Nebst diesen Vorzügen bietet die Verfügbarkeit dieser Hybridtechnologie in den Volumensegmenten und unter den Bestsellern von Renault die Möglichkeit, das elektrische Fahrvergnügen zu erschwinglichen Preisen zu entdecken.

Die drei Modelle mit Hybridantrieb,

- der Neue Renault Clio E-TECH 140 Hybrid,
- der Neue Renault Captur E-TECH 160 Plug-in Hybrid
- und der Neue Renault Mégane E-TECH 160 Plug-in Hybrid

ergänzen die 100% elektrisch angetriebenen Modelle wie

- den Neuen ZOE,
- den Neuen Twingo Z.E.
- und den Kangoo Z.E.

EV Expertise

Die Renault Gruppe ist ein **Pionier und Experte auf dem Gebiet der Elektromobilität** – der Eckpfeiler des aktuellen und zukünftigen Engagements des Konzerns für eine nachhaltige Mobilität für alle. **Seit mehr als 10 Jahren** verfügt der Konzern über ein Know-how im Bereich der Elektrofahrzeuge, das sich auch in der Dynamik und Effizienz der neuen Hybridantriebe widerspiegelt.

Dank der Arbeit an der Entwicklung echter multimodaler Hybridmotoren, im Gegensatz zur reinen Ausstattung traditioneller Verbrennungsmotoren mit elektrischen Funktionen, garantieren die Renault E-TECH Hybrid-Antriebe diese Vorteile:

- 100% elektrischer Antrieb während der Startphase,
- echtes Fahrvergnügen in jeder Situation durch die Möglichkeit, auch längere Strecken elektrisch zu fahren und mit elektrischer Unterstützung zu beschleunigen,
- ein hervorragender Wirkungsgrad dank dem innovativen Multi-Mode-Getriebe (ohne Kupplung), der Energierückgewinnung beim Bremsen und der hohen Ladekapazität der Batterie – ein Resultat aus der gemeinsamen Expertise des Renault Formel 1 Teams und des Elektrofahrzeuge-Entwicklungsteams.

Dank diesen Qualitäten fährt der Neue Clio E-TECH Hybrid im städtischen Verkehr während 80% der Fahrzeit im vollelektrischen Modus, was den Verbrauch gegenüber dem konventionellen Verbrennungsmotor bis zu 40% reduziert. Der Neue Captur E-TECH Plug-in Hybrid und der Neue Mégane E-TECH Plug-in Hybrid verfügen bei Geschwindigkeiten bis 135 km/h über eine Reichweite von bis zu 50 km im 100% elektrischen Fahrmodus (WLTP, gemischter Fahrbetrieb). Im städtischen Verkehr (WLTP City) kann die vollelektrische Reichweite bis zu 65 km erreichen.

Innovative Technologie

Für die Hybridmodelle kommen modular aufgebaute Antriebsgruppen zum Einsatz, die in **zwei Varianten** umgesetzt sind:

- als E-TECH **Vollhybrid** (HEV oder «Hybrid»)
- als E-TECH **Plug-in Hybrid** (PHEV oder «aufladbarer Hybrid mit Ladeanschluss»)

Die Basis legte Renault mit den neuen modularen Plattformen CMF-B und CMF-C/D (Common-Module-Family), die von Beginn weg für die Elektrifizierung der Fahrzeuge konzipiert wurden. Den zweiten Baustein bildet die einzigartige **Renault E-TECH Hybrid-Technologie**. Diese lässt auch die Integration der kompakten Antriebsgruppe im Motorraum von Kleinwagen, wie dem Neuen Clio, zu.

Mit E-TECH entwickelten die Ingenieure von Renault einen innovativen, praktischen und exklusiven Hybridantrieb, für den das Unternehmen **über 150 Patente** hinterlegte. Die «**seriell-parallel**» aufgebaute Hybrid-Architektur ermöglicht eine maximale Variation der Antriebsmodi bei optimaler Reduktion von Verbrauch und CO₂-Emissionen.

Das neue Angebot an Hybridfahrzeugen greift auch auf das umfangreiche Wissen des **Renault DP World F1 Teams** zurück. So profitieren die Serienmodelle mit Hybridantrieb von der **ursprünglich für den F1-Rennsport entwickelten Technologie**.

Nachhaltige Mobilität für alle

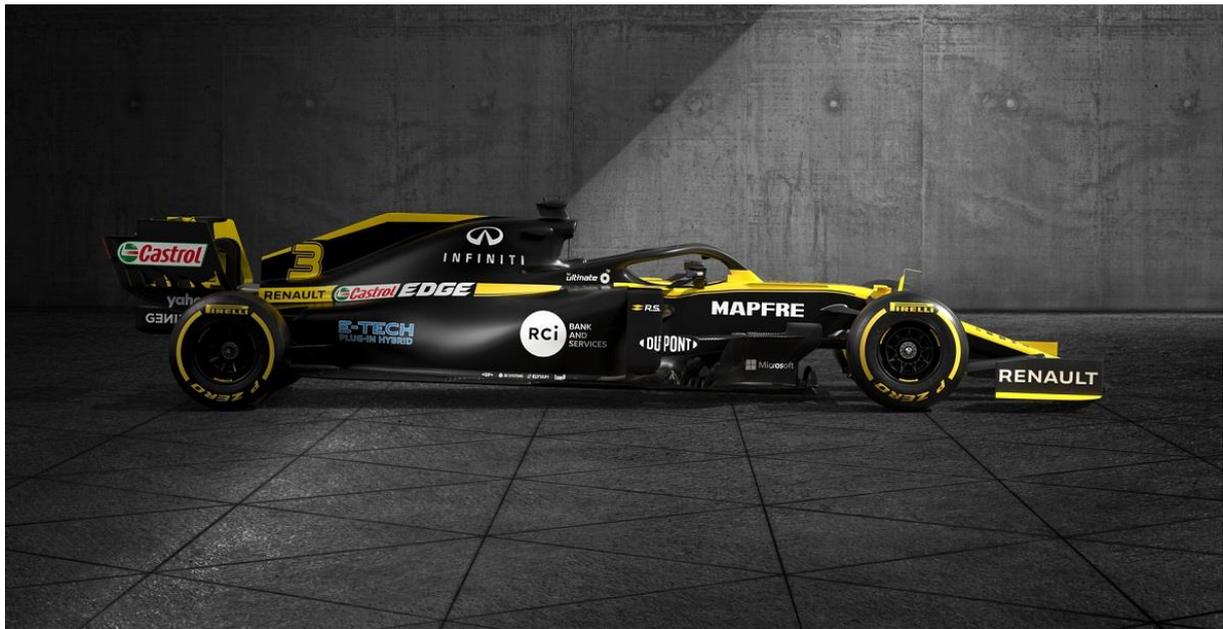
Die Renault Gruppe strebt eine **nachhaltige Mobilität für alle an, sowohl heute als auch in der Zukunft**. Die neue Hybrid-Motorengeneration ist ein weiterer Schritt auf dem Weg zu diesem Ziel. Bis ins Jahr 2022 will die Renault Gruppe ihre Elektropalette auf **8 vollelektrische Modelle** und **12 elektrifizierte Modelle** (Hybrid- und Plug-in Hybride) erweitern.



02

MOTORSPORT ALS INSPIRATION FÜR DIE SERIENFAHRZEUGE

Bei der Entwicklung der E-TECH Hybridmotoren von Renault nahmen der Autorennsport und der Einsatz von Renault in der Formel 1 einen wichtigen Stellenwert ein. Die Erkenntnisse aus dem Motorsport zeigen sich im System der Energierückgewinnung und im Einsatz des innovativen Multi-Mode-Getriebes, wie es hier erstmals in Serie zum Einsatz kommt.



Gemeinsames Ziel: Optimierung des Energie-Managements

Im Bereich des Energie-Managements findet seit 2013 ein konkreter Austausch zwischen dem Renault F1 Team und dem Ingenieursteam von Renault statt. Mehrere Ingenieure und Experten, die heute an den Serienfahrzeugen mit E-TECH Hybridantrieb arbeiten, zählten zum Team, das in Viry-Châtillon den für 2014 vorgeschriebenen Hybridantrieb für das F1-Fahrzeug entwickelte. Die dabei gewonnenen Erkenntnisse im Bereich des Energie-Managements liessen sie in die Entwicklung der neuen Serienfahrzeuge einfließen.

Dieser Transfer von Know-how trug massgeblich dazu bei, dass sich bei den E-TECH Motorisierungen das Fahrvergnügen mit einem **höchst effizienten Energie-Management** vereinen liess. Überschüssige Energie, die nicht für den Antrieb benötigt wird, nutzt das System automatisch für das Aufladen der Batterie.

Wie in der Formel 1 lässt sich die kinetische Energie beim Bremsen und Verzögern rückgewinnen und in Form von elektrischer Energie in die Batterie einspeisen. Zudem löst das Energie-Management-System beim Serienfahrzeug das Aufladen der Batterie aus, indem es die Drehzahl des Motors auf den optimalen Wirkungsgrad einstellt; eine Regelung, die insbesondere bei Autobahnfahrten Sinn macht. Diese rückgeführte Energie in den Batterien lässt sich einsetzen, um den thermischen Motor in anderen Fahrsituationen zu entlasten oder zu unterstützen – sei es beim raschen Beschleunigen oder während dem 100% elektrischen Fahrbetrieb im Stadtverkehr.

Serienfahrzeuge mit der E-TECH Hybrid- und der E-TECH Plug-in Hybrid-Technologie verfügen im Modus **SPORT** (via MULTI-SENSE einstellbar) gleichzeitig über die **volle thermische und elektrische Leistung**, was das Beschleunigungsvermögen und das Fahrvergnügen gleichermassen erhöht. Bei vollem Durchtreten des Gaspedals erhöht sich die Systemleistung, indem die beiden Elektromotoren und der Verbrennungsmotor die volle Antriebsleistung verfügbar machen. Die Anwendung kommt direkt aus der Formel 1, wo die Rennfahrer – vor allem während der Qualifikationsrunden – über einen speziellen Modus die maximale Leistung des Antriebssystems abrufen können.

Innovatives Getriebe bietet hohe Reaktivität

Die **Architektur des Renault E-TECH Hybrid-Antriebs** baut auf dem gleichen Konzept auf wie die in den Monoposti des Renault DP World F1 Teams: ein Verbrennungsmotor, zwei Elektromotoren und eine zentrale Batterie – gekoppelt an ein **Multi-Mode-Zahnradgetriebe**.

Das ohne Kupplung aufgebaute klauengeschaltete Zahnradgetriebe ist direkt mit den Elektromotoren verbunden, was das 100% elektrische Fahren in der Startphase und die **deutlich sanfteren Gangwechsel beim Beschleunigen** ermöglicht. Dies wirkt sich positiv auf den Fahrkomfort und die Leistungsentfaltung beim Beschleunigen aus. **In der Formel 1** sind diese fließenden Schaltvorgänge ebenfalls wichtig, um die Leistung ruckfrei auf den Boden zu bringen und den damit verbundenen Haftungsverlust zu vermeiden.

Renault Multi-Mode-Getriebe: 15 Fahrstufen für maximale Effizienz

Herzstück des neuen E-TECH und E-TECH Plug-in Hybridantriebs von Renault ist ein innovatives, kupplungsloses Multi-Mode-Getriebe. Je nach Betriebsart, Last und Ladezustand des Akkus übertragen sechs Gänge allein oder untereinander gekoppelt die Kraft an die Vorderräder, so dass inklusive Leerlauf insgesamt 15 Fahrstufenkombinationen möglich sind. Die Gangwechsel erfolgen automatisch und sind auf maximale Effizienz bei gleichzeitig hohem Fahrkomfort ausgelegt. Das System stammt ursprünglich aus der Formel 1 und hat in den neusten Hybridmodellen von Renault erstmals sein Debüt in Grossserienfahrzeugen.

Die kompakt gebaute Kraftübertragung ermöglicht eine Vielzahl von Fahrmodi, deshalb die Bezeichnung Multi-Mode-Getriebe. Sie erlaubt den rein elektrischen Betrieb ebenso wie den seriellen und parallelen Hybridmodus, wie auch das Fahren ausschliesslich mit Verbrennungsmotor.

- Im **seriellen Hybridbetrieb** hat der Verbrennungsmotor keine Verbindung zu den Antriebsrädern, sondern lädt lediglich den Akku, während die Elektromotoren den Vortrieb übernehmen.
- Im **parallelen Hybridmodus** wirken Elektromotoren und Verbrennungsmotor zusammen, etwa beim starken Beschleunigen oder bei niedrigem Ladezustand der Batterie.

Als Verbrennungsmotor dient bei Clio E-TECH Hybrid sowie Captur und Mégane E-TECH Plug-in Hybrid ein 1,6-Liter-Benzinmotor mit 67 kW/91 PS. Hinzu kommen Elektromotoren mit 15 kW/20 PS und 36 kW/49 PS (Clio) beziehungsweise 25 kW/34 PS und 49 kW/67 PS (Captur und Mégane). Der grössere Elektromotor ist für den eigentlichen Antrieb zuständig, der kleinere dient dem Start des Benzinmotors. Ausserdem bringt er den Vierzylinder auf die Drehzahl, die nötig ist, um ihn für ruckfreie und geschmeidige Gangwechsel mit der jeweiligen Fahrstufe zu synchronisieren. Das Multi-Mode-Getriebe benötigt deshalb keine Kupplung. Als sogenanntes Dog-Box-Getriebe nach Vorbild aus dem Motorsport ermöglicht es ausserdem schnelle Gangwechsel. Der Synchronring fällt weg, die Zähne greifen verzögerungsfrei ineinander, und der Gang ist sofort eingelegt. Dabei unterstützen elektrische Stellmotoren.

Für den Hauptelektromotor verfügt das Multi-Mode-Getriebe über zwei Untersetzungen und für den Verbrennungsmotor vier Untersetzungen, während der zweite Elektromotor konstant mit dem Verbrennungsmotor gekoppelt ist. Im rein elektrischen Antriebsmodus stehen daher zwei Gänge zur Verfügung. Im reinen Verbrennungsmodus sind es vier Gänge und im Hybridmodus zwei mal vier Fahrstufen. Hieraus ergeben sich einschliesslich Leerlauf insgesamt 15 Kombinationen, womit das Multi-Mode-Getriebe maximale Effizienz gewährleistet.



Interview

3 Fragen an Nicolas Espesson, Verantwortlicher für die Performance-Optimierung bei Renault Sport Racing

Welches sind die wichtigsten Gemeinsamkeiten zwischen dem E-TECH Hybridantrieb der Serienfahrzeuge und demjenigen von Renault in der F1?

«Mit einem Verbrennungsmotor, zwei Elektromotoren und einer Batterie kommen jeweils die gleichen Grund-Bausteine zum Einsatz. Im Fahrbetrieb eröffnet diese Architektur zahlreiche Optionen. So kann man rein elektrisch fahren, wie mit dem ZOE, oder rein thermisch wie mit einem klassischen Fahrzeug. Oder man kann die beiden Motoren kombinieren, um – beispielweise – die elektrische Antriebsleistung mit dem Verbrennungsmotor zu verstärken.

Diese Ähnlichkeit der Architektur zwischen einem F1-Fahrzeug und einem Modell mit E-TECH Hybridantrieb bietet auch die gleichen Voraussetzungen, um die verfügbare Energie zu nutzen, ob elektrisch oder thermisch. Dieses Energie-Management ist wichtig und ermöglicht das Nachladen der Batterie. Andererseits lässt sich die vollgeladene Batterie einsetzen, um den Verbrauch zu optimieren und das Fahrvergnügen zu steigern.

Zusammengefasst bedeutet dies, dass sich die Kombination von Architektur und Energie-Management in einer deutlichen Reduktion des Verbrauchs auswirkt.»

Welches sind die wichtigsten Vorteile dieses besonderen, über Klauen geschalteten Getriebes?

«Durch das Weglassen beweglicher Teile reduziert sich die innere Reibung, was den Wirkungsgrad erhöht. In der Formel 1 wird diese Systematik ebenfalls eingesetzt. Noch wichtiger als in der Formel 1 waren beim E-TECH Hybridantrieb die weichen, fließenden Schaltvorgänge – umso mehr weil das Getriebe ohne Kupplung funktioniert. Möglich ist dies durch die beiden Elektromotoren. Sie gleichen die Drehzahlen zwischen den einzelnen Zahnrädern präzise aus, was wiederum einen nahtlosen und ruckfreien Schaltvorgang ermöglicht. Die einzigartige Architektur dieses Getriebes bietet Innovationen, auf die verschiedenste Patente angemeldet sind. So kann der Bord-Computer beispielsweise die ideale Konstellation der Gänge in Echtzeit anwählen, was den Wirkungsgrad erhöht und die Schaltvorgänge für den Fahrer transparent macht.

Die Lösung vereint die Einfachheit der Mechanik und den hervorragenden Wirkungsgrad des Zahnradgetriebes mit der Hybridtechnologie und ihren zwei Elektromotoren. Diese wiederum machen das Schalten ohne Kupplung möglich!»

Im Kern des E-TECH Hybridantriebs stehen die Rückgewinnung der Energie und deren wirkungsvolle Nutzung. Wird diese ausschliesslich zur Leistungssteigerung genutzt?

«Der Elektromotor lässt sich natürlich zur momentanen Erhöhung der Leistung einsetzen. Diese Möglichkeit nutzt man bei Hybridfahrzeugen in der Formel 1, genauso wie auf der Strasse. Bei einem Serienfahrzeug fährt oder beschleunigt man allerdings selten mit der vollen Leistung. Somit wird diese Performance nicht oft genutzt, auch wenn sie verfügbar ist. Die Rückgewinnung der ansonsten 'verlorenen' Energie dient in erster Linie dem Nachladen der Batterie und der Schonung der Bremsen.

Die in der Batterie zwischengespeicherte Energie lässt sich beispielsweise beim Starten und Anfahren einsetzen, so dass in diesen Fahrsituationen kein Tropfen Benzin erforderlich ist. Mit dem Neuen Mégane E-TECH Plug-in Hybrid beispielsweise kann man gemäss WLTP-Zyklus bis zu 65 km im 100% elektrischen Fahrmodus zurücklegen. Beim Fahren mit dem Verbrennungsmotor lässt sich die Leistung mit Unterstützung des Elektromotors erhöhen, was insbesondere beim Beschleunigen – zum Beispiel beim Überholen auf der Autobahn – hilfreich ist.

Was man sich vielleicht weniger vorstellen kann ist die Möglichkeit, die Batterie sogar während dem Beschleunigen aufzuladen, im Stil des «Overload», wie wir ihn in den Formel 1-Fahrzeugen nutzen. Wobei der Fahrer nicht gleichzeitig Bremsen und Beschleunigen muss. Vielmehr stellt das System den Verbrennungsmotor auf die effizienteste Drehzahl ein, auch wenn nicht die gesamte Leistung für den Antrieb erforderlich ist. Die überschüssige Energie wird in der Batterie zwischengespeichert und bei Bedarf wieder für den Antrieb genutzt. Sie sehen: Diese Architektur bietet viele Optionen, um das Fahrzeug elektrisch, über den Verbrennungsmotor oder in einer Kombination beider Motorisierungen anzutreiben – immer in der idealen Schaltstufe des Getriebes. Für den Fahrer wirkt sich dies in einem moderaten Verbrauch bei maximalem Fahrvergnügen aus.»

03

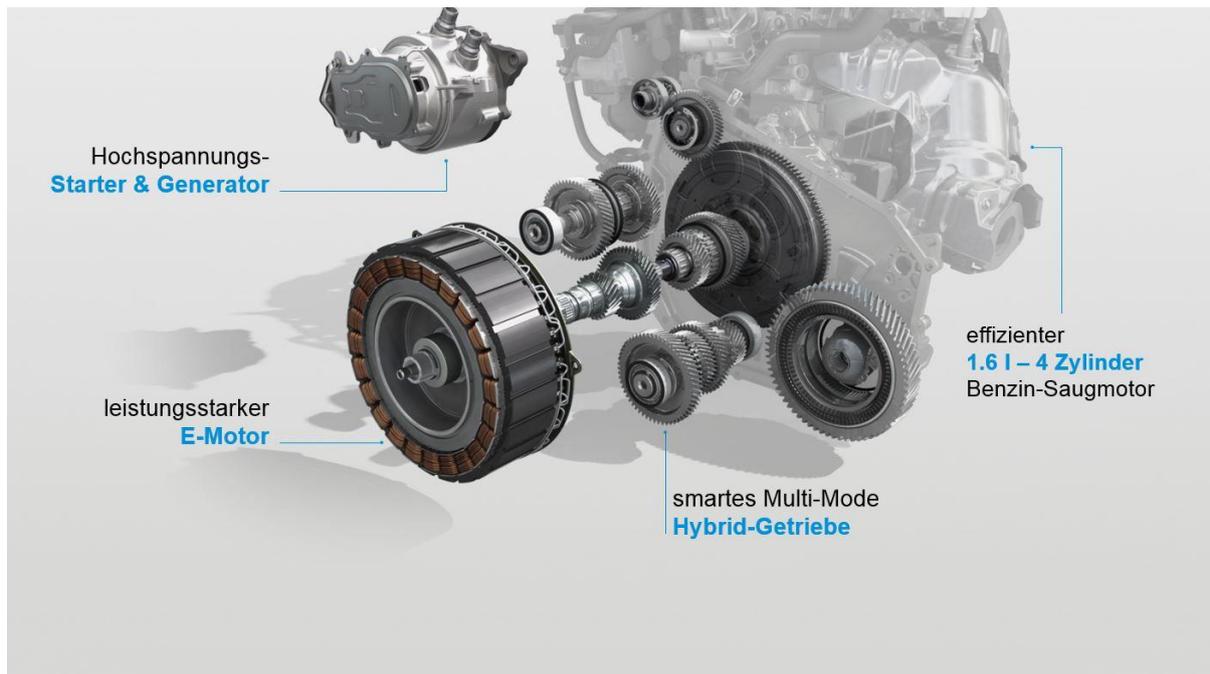
RENAULT E-TECH: HYBRIDANTRIEB VEREINT FAHRVERGNÜGEN UND ENERGIEEFFIZIENZ

Der Renault E-TECH Hybrid- und Plug-in Hybrid-Antrieb wurde im Engineering Team von Renault entwickelt und patentiert. Das System baut auf dem Konzeptfahrzeug EOLAB auf, das 2014 an der Mondial de l'Automobile in Paris vorgestellt wurde.



Unzählige Tests während der Entwicklung, die Vorzüge der einfachen, aber intelligenten Architektur und präzise definierte Abläufe auf den spezifischen Motorprüfständen garantieren die hohe Zuverlässigkeit und Dauerhaftigkeit des Antriebssystems. Hinzu kommen die Erfahrung von Renault im Bereich der Elektro-Antriebstechnologien und die Komponenten der Allianz, wie beispielsweise die **neue Generation des spezifisch angepassten 1,6 Liter Benzinmotors**.

Teil des Antriebssystems sind zudem zwei Elektromotoren – ein **«E-Motor»** und ein **Hochspannungs-Starter des Typs HSG (High-Voltage Starter Generator)** – und ein Multi-Mode-Zahnradgetriebe mit Klauen (ohne Kupplung). Die revolutionäre Technologie mit der Koppelung der Elektromotoren und dem innovativen Getriebe ermöglicht optimierte, sanfte Schaltvorgänge. Die Architektur maximiert zudem den energetischen Wirkungsgrad.



Die Kapazität der Lithium-Ionen-Batterie variiert je nach Hybrid-System:

- Im **Neuen Clio E-TECH Hybrid** kommt eine 1,2 kWh Batterie (230V) zum Einsatz. Sie bewirkt eine deutliche Reduktion von Verbrauch und CO₂-Emissionen. Im städtischen Verkehr lässt sich das Auto während rund 80% der Fahrzeit im 100% elektrischen Modus betreiben.
- Im **Neuen Captur E-TECH Plug-in Hybrid** und im **Neuen Mégane E-TECH Plug-in Hybrid** ermöglicht die 9,8 kWh Batterie (400 V) eine Reichweite bis 65 km im 100% elektrischen Antriebsmodus (im städtischen Verkehr, gemäss WLTP City).

Energie-Optimierung beim Fahren

Die Verbindung von zwei Elektromotoren mit dem Multi-Mode-Getriebe und dem Verbrennungsmotor eröffnet viele Antriebs-Kombinationen.

- **100% elektrisch Anfahren:** Das innovative Getriebe ohne Kupplung ermöglicht das 100% elektrische Anfahren, ohne den Verbrennungsmotor zu starten. Das bedeutet, dass der Haupt-Elektromotor systematisch das Anfahren der E-TECH Hybrid-Modelle übernimmt, was beim Anfahren den Vorteil des maximalen Drehmoments bietet und die entsprechend starke Beschleunigung ermöglicht.
- **Die automatische Anpassung an die Fahrsituation:** Die Technologie des E-TECH Hybridantriebs baut auf einer **seriell-parallelen Architektur** auf, mit der Kombination der verschiedenen Hybrid-Antriebssysteme (seriell, parallel, seriell-parallel). Die Motoren können ihre Antriebskraft unabhängig voneinander oder gemeinsam an die Räder oder an die Batterie abgeben. Die Steuerung der Antriebsgruppe und der verschiedenen Motoren erfolgt in Funktion der erforderlichen Beschleunigung und Leistung, wie auch in Funktion der Möglichkeiten, die Batterie aufzuladen. Das Motorenmanagement kann mit den einzelnen Motoren und den Schaltstufen des Getriebes 15 verschiedene Kombinationen anwählen.

Während der Fahrt sind die **Wechsel zwischen den einzelnen Fahr-Modi kaum wahrnehmbar** und erfordern seitens des Fahrers kein Eingreifen. Das E-TECH Hybrid System wählt automatisch den idealen Fahr-Modus. Die Auslegung zielt auf eine optimale Reduktion von Verbrauch und Emissionen bei einem angenehmen, agilen und reaktiven Fahrverhalten.

Rückgewinnung von Verzögerungs- und Bremsenergie

Die E-TECH Technologie ermöglicht zudem die Maximierung der Energie-Rückgewinnung beim Verzögern und Bremsen.

- **Aufladen der Batterie beim Verzögern:** Sobald der Fahrer das Gaspedal in der Fahrstufe DRIVE loslässt, funktioniert der Haupt-Elektromotor als Generator. Dieser wandelt die kinetische Energie in elektrischen Strom um, der die Batterie auflädt. Um die Verzögerungsenergie maximal zu nutzen, kann der Fahrer in die Fahrstufe B wechseln (Brake), womit das Fahrzeug stärker abbremst und mehr Energie rückgeführt wird.
- **Modus «B»:** In der Wählhebel-Position B (Bremsen) lässt sich die Rückgewinnung der Bremsenergie je nach Ladezustand der Batterie optimieren. Das System arbeitet fast bis zum Stillstand des Fahrzeugs (bis 7 km/h).
- **Rückgewinnung der Bremsenergie:** Sobald der Fahrer das Bremspedal betätigt, schaltet sich die Elektro-Bremse zu, die – bei Bedarf – durch das hydraulische Bremssystem über die Bremsklötze verstärkt wird. Auch in dieser Situation unterstützt der Elektromotor die Bremsleistung, während die Energie in die Batterie rückgeführt wird (soweit diese über freie Kapazitäten verfügt).

Die Gesamtheit dieser Charakteristiken und Fahr-Modi sorgt in den Renault Modellen mit E-TECH Hybrid und E-TECH Plug-in Hybrid-Antrieb für eine ausgezeichnete Reaktivität und ein dementsprechend hohes Fahrvergnügen bei optimaler Energieeffizienz und Ladefunktion der Batterie – im Schubbetrieb und beim Bremsen.

04

ERSTE HYBRID-MODELLPALETTE, DIE FÜR JEDEN ETWAS BIETET

Als Ergänzung zu den 100% elektrisch angetriebenen Modellen bietet Renault mit dem Neuen Clio E-TECH Hybrid, dem Neuen Captur E-TECH Plug-in Hybrid und dem Neuen Mégane E-TECH Plug-in Hybrid neue Motorisierungen für verschiedene Einsatzbereiche an. Sie machen die Erfahrung des elektrischen Antriebs für vielseitig einsetzbare Volumenfahrzeuge verfügbar. Parallel dazu bereitet Renault die Elektrifizierung auch für weitere Modelle vor.



Das Beste vom Neuen Clio, jetzt auch als Hybrid

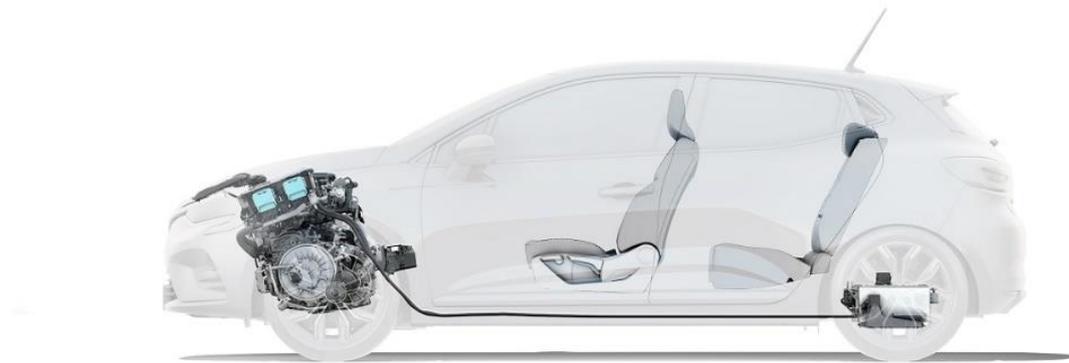
Für die Renault Gruppe wird die Zukunft der Mobilität autonom, elektrisch und vernetzt sein – eine Vision, wie sie der Neue Clio bereits heute verkörpert. So verfügt er in seinem Segment über das umfassendste Paket an modernen, hoch entwickelten Fahrassistenzsystemen und leitet mit dem Autobahn- und Stau-Assistenten den ersten Schritt zum autonomen Fahren auf Level 2 ein. Mit dem grossen 9,3-Zoll-Monitor und der Einführung der vernetzten Dienste Renault EASY CONNECT steht zudem ein breit vernetztes Multimedia-Angebot zur Verfügung.

Ausserdem ist der Neue Clio erstmals mit einem E-TECH-Vollhybridmotor ausgestattet. Dank seines sekundenschnellen Ansprechverhaltens beim Anfahren und Beschleunigen bietet er ein Erlebnis und Fahrvergnügen, das mit anderen Hybrid-Stadtautos auf dem Markt nicht zu vergleichen ist.

Die Kombination von Effizienz und Fahrspass

Im Neuen Clio E-TECH 140 Hybrid sorgt der Hybridantrieb für die maximale Effizienz im Fahralltag und für ein dynamisches Ansprechverhalten, das an der Spitze dieses Segments steht. Davon zeugt auch die Beschleunigung von 80 auf 120 km/h in nur 6,9 Sekunden.

Das regenerative Bremsen – wie bei einem Elektrofahrzeug – in Verbindung mit der hohen Ladekapazität der 1,2 kWh-Batterie (230 V) und des E-TECH-Systems sorgt für eine Optimierung des Verbrauchs. Tatsächlich werden 80% der Zeit im Stadtverkehr rein elektrisch zurückgelegt, was eine Verbrauchsreduktion von bis zu 40% gegenüber Verbrennungsmotoren bedeutet. Im vollelektrischen Betrieb kann der Neue Clio E-TECH Hybrid mit bis zu 70 km/h fahren.



Das Mehrgewicht des Hybridantriebs beträgt im Vergleich zum Verbrennungsmotor (Blue dCi 115) lediglich 10 kg. Im gemischten Fahrbetrieb liegen der Verbrauch des Neuen Clio E-TECH Hybrid bei **4,3 l/100 km** und die CO₂-Emissionen bei **96 g CO₂/km** (WLTP Messwerte).

Die Ansprüche an seine vielseitigen Einsatzmöglichkeiten, wie sie seit 30 Jahren Teil der DNA des Renault Clio sind, erfüllt auch der Neue Clio E-TECH Hybrid. So bietet der Kofferraum das unveränderte Volumen von 300 Liter, die Rücksitze lassen sich abklappen und der Platz für das Reserverad bleibt ebenfalls erhalten.

Am Lenkrad des Neuen Clio E-TECH Hybrid



Die intelligente Nutzung des E-TECH Hybrid-Antriebs und das durchdachte Energie-Management sorgen im Neuen Clio E-TECH Hybrid für ein einzigartiges Fahrerlebnis. Die vom Fahrer gewünschte Leistung und die permanente Berechnung des optimalen Wirkungsgrads bilden die Grundlage für die jeweils eingesetzte Kombination des Antriebsstrangs – immer mit dem Ziel, Leistung und Verbrauch zu optimieren.

Das System funktioniert automatisch und ohne Zutun des Fahrers. Die E-TECH Hybrid-Technologie mit dem 140 PS-Benzinmotor und den Elektromotoren sorgt zusammen mit dem dynamisch abgestimmten Fahrwerk dafür, dass sich der Neue Clio E-TECH Hybrid angenehm, entspannt und sicher bewegen lässt.

Die über MULTI-SENSE anwählbaren Fahrmodi sorgen dafür, dass der Fahrer den Fahrstil an seine Wünsche und an die Strassenverhältnisse anpassen kann.

Der Modus **MY SENSE** bietet sich für Fahrten im Alltag an. Er definiert den idealen Kompromiss, während das Fahrzeug trotzdem dynamisch beschleunigt. Dafür sorgt der immer verfügbare «Elektro-Effekt» mit dem Anfahren im Elektromodus und dem unmittelbar verfügbaren Drehmoment beim Beschleunigen – insbesondere im Stadtverkehr, aber auch bei höheren Geschwindigkeiten.

Im Modus **ECO** wiederum liegt die Priorität bei der Optimierung des Verbrauchs, indem die Gasannahme und die Gangwechsel dosierter erfolgen.

Im Modus **SPORT** kommt das Potenzial des Systems bezüglich Reaktionszeit und Performance zu 100% zum Einsatz. Dadurch bietet der Neue Clio E-TECH Hybrid ein Fahrerlebnis, wie es im Segment der kleinen Hybridfahrzeuge seinesgleichen sucht.

Fahrmodus und Energiefluss sind in Echtzeit am Instrumentenbrett und über das Multimedia-System ersichtlich. Letzteres zeigt in Form eines anschaulichen Diagramms die jeweilige Energiequelle (mechanisch, elektrisch, kombiniert) und den Energiefluss. Die Anzeige am Instrumentenbrett bildet zudem die abgerufene Leistung beim Beschleunigen und die rekuperierte Energie beim Verzögern ab. Die Ladeanzeige der Batterie, links am Instrumentenbrett, informiert in Echtzeit über die verfügbare Kapazität und den Stromverbrauch in Funktion der geforderten Leistung und/oder des Strassenprofils. Die Kombination dieser drei Anzeigen vermittelt dem Fahrer ein umfassendes Verständnis über den aktuellen Energiefluss.

Erkennungsmerkmale des Neuen Clio E-TECH Hybrid

Optisch ist der Neue Clio E-TECH Hybrid an der hinteren Heckschürze und dem E-TECH Emblem an B-Säule und Heckklappe erkennbar. Zudem steht das «Hybrid Blue» Paket mit spezifischen Ausstattungsmerkmalen im Interieur und an der Karosserie im Angebot.



Das «Smart Cockpit» beinhaltet die digitale 7-Zoll-Instrumentenanzeige und das neue Multimedia-System Renault EASY LINK, wahlweise mit horizontalem 7-Zoll- oder vertikal angeordnetem 9,3-Zoll-Monitor (mit dem grössten Display in dieser Fahrzeugkategorie). Spezifische Hybrid-Anzeigen wie beispielsweise der Ladezustand der Batterie oder die Aktivität des Elektromotors sind über das digitale Instrumentenbrett abrufbar.

Das E-TECH Emblem findet sich auch unterhalb des Schaltknaufs. Mit dem Betätigen der «EV»-Taste unterhalb des Multimedia-Monitors schaltet das System auf den rein elektrischen E-Fahrmodus um, sofern der Ladezustand der Batterie dies zulässt.

05

DER NEUE CAPTUR: ELEKTRISCH ON DEMAND

In seinem Segment steht der Captur sowohl in Europa wie auch in Frankreich an erster Stelle. In der Modellpalette von Renault nimmt der Bestseller einen dementsprechend wichtigen Stellenwert ein. Das Modell steht inzwischen auf sämtlichen Kontinenten im Angebot. Die neue Technologie verstärkt die DNA, die den Erfolg des Neuen Captur mit seinem vollständig neuen Design ausmacht.



Die Expertise von Renault im Bereich der Elektromobilität, kombiniert mit dem beliebten Volumenmodell, bietet die ideale Grundlage, um das besondere Fahrerlebnis mit der Plug-in Hybrid-Technologie allen Automobilisten zugänglich zu machen.

Maximale Vielseitigkeit

Mit der E-TECH 160 Plug-in Hybrid Motorisierung (160 PS) und der höheren Kapazität der Batterie (9,8 kWh, 400 V bei 105 kg Batteriegewicht) erreicht der Neue Captur **im 100% elektrischen Fahrbetrieb eine Reichweite bis 50 Kilometer** (bei einer Höchstgeschwindigkeit bis 135 km/h im gemischten Fahrbetrieb, gemäss WLTP). **Im städtischen Verkehr liegt die rein elektrische Reichweite bei 65 km (WLTP City).**

Im Fahralltag bietet er damit eine ausserordentliche Vielseitigkeit: Während die täglichen Fahrten im rein elektrischen Fahrmodus absolviert werden, lassen sich längere Reisen oder die Fahrt in den Urlaub ohne Bedenken bezüglich Reichweite geniessen. Die volle elektrische Reichweite erreicht der Neue Captur E-TECH Plug-in Hybrid durch das Aufladen der Batterie an einer externen Stromquelle (je nach Anschluss in 3 bis 5 Stunden). Auch bei entladener Batterie bietet der Neue Captur E-TECH Plug-in Hybrid sämtliche Vorteile der E-TECH «Vollhybrid-Technologie» wie das rein elektrische Anfahren und den reduzierten Verbrauch.



Über MULTI-SENSE lässt sich im Neuen Captur E-TECH Plug-in Hybrid der **neue Fahrmodus PURE** anwählen, sei es über den Monitor oder die spezifische Bedientaste. Im Modus PURE fährt der Neue Captur E-TECH Plug-in Hybrid ausschliesslich und zu **100% elektrisch**, sofern der Ladezustand der Batterie dies zulässt.

Im **Modus SPORT** (ebenfalls via MULTI-SENSE anwählbar) lässt sich der Neue Captur E-TECH Plug-in Hybrid bei ausreichender Kapazität der Batterie maximal beschleunigen. Bei vollem Durchtreten des Gaspedals (Kickdown) **arbeiten alle Motoren gemeinsam**. Dadurch lässt sich, beispielsweise beim Überholen, die maximal erreichbare Systemleistung des Antriebs nutzen. Möglich macht dies die **seriell-parallel** aufgebaute Architektur des Antriebs.



Ebenfalls via MULTI-SENSE lässt sich die Funktion «**E-Save**» anwählen. Diese legt die Priorität auf den Einsatz des Verbrennungsmotors, um mindestens 40% der Batterieladung für den späteren Bedarf aufzuheben – zum Beispiel für die Fahrt in der Stadt.

Im gemischten Fahrbetrieb beträgt der Verbrauch des Neuen Captur E-TECH Plug-in Hybrid 1,4 l/100 km und die CO₂-Emissionen liegen bei 32 g CO₂/km (WLTP Messwerte).

Am Lenkrad des Neuen Captur E-TECH Plug-in Hybrid



Das einzigartige Fahrerlebnis im Neuen Captur E-TECH Plug-in Hybrid erklärt sich durch den Fokus auf den elektrischen Antrieb. Starten und Anfahren erfolgen ausschliesslich elektrisch, was den gleichen Effekt hat wie das Fahren mit einem reinen Elektrofahrzeug wie dem ZOE. Das heisst, dass beim Start das volle Drehmoment verfügbar ist und das Fahrzeug dementsprechend rasch beschleunigt. Diese Dynamik bietet der Neue Captur E-TECH Plug-in Hybrid in der Stadt und im Agglomerationsverkehr mit den besonders häufigen Start-Stopp-Situationen, dank der Verfügbarkeit der Elektro-Power aber auch beim Beschleunigen auf Schnellstrassen und Autobahnen.

Das Management der Antriebsquellen erfolgt automatisch. Anzeigen am Instrumentenbrett und am Monitor des Multimediasystems Renault EASY LINK informieren über den aktuellen Energiefluss. Andererseits kann der Fahrer in die Steuerung eingreifen. Via MULTI-SENSE kann er über den Modus **PURE** dem Elektroantrieb den Vorzug geben – beispielsweise bei der Einfahrt in die City – oder mit dem Modus **SPORT** die kombinierte Leistung der Motoren abrufen, beispielsweise bei einem Überholmanöver.

Der E-TECH Plug-in Hybridantrieb wirkt sich auch auf die Ruhe im Fahrzeuginnern aus. Im rein elektrischen Betrieb ist kein Antriebsgeräusch zu hören. Bei laufendem Benzinmotor bleibt es im Fahrzeuginnern ebenfalls angenehm leise, da letzterer nicht auf Hochtouren laufen muss.

Besondere Aufmerksamkeit schenken die Ingenieure der Abstimmung des Fahrwerks, um den besten Kompromiss zwischen einem dynamischen Fahrverhalten und maximalem Fahrkomfort zu finden. Um das Mehrgewicht der Batterien zu kompensieren, ersetzt eine aufwändig abgestimmte Mehrlenker-Aufhängung die Kurbellenker-Hinterachse. Dies, obwohl sich die Gewichtsverteilung auf Vorder- und Hinterachse durch den Einbau der Batterien an zentraler Stelle – unter der Rücksitzbank – nicht signifikant veränderte. Der Neue Captur E-TECH Plug-in Hybrid bietet für Fahrer und Passagiere ein äusserst hohes Niveau an Fahrkomfort, setzt die Messlatte aber auch bei der Fahrdynamik weit oben an. Sie passt zum vielseitigen Einsatz des Neuen Captur E-TECH Plug-in Hybrid, von der City über die Autobahn bis auf den unbefestigten Fahrweg.

Erkennungsmerkmale des Neuen Captur E-TECH Plug-in Hybrid

Spezifische optische Merkmale unterscheiden den Neuen Captur E-TECH Plug-in Hybrid:

Das Emblem «E-Tech Plug-in Hybrid» findet sich an der Heckklappe und seitlich, an der B-Säule. Die Benzin-Tankklappe ist auf der linken Fahrzeugseite angeordnet. Der auf der rechten Seite platzierte Ladeanschluss zeigt den Ladezustand der Batterie über einen Lichtpunkt an: blau = am Laden, grün = geladen, rot = Batterie ungeladen.



Das Platzangebot im Fahrzeuginnen bleibt unverändert und die Rücksitzbank lässt sich nach wie vor um 16 cm in Längsrichtung verschieben. Bei abgeklappten Rücksitzen bietet auch der Neue Captur E-TECH Plug-in Hybrid einen ebenen Laderaum. Das Ladekabel lässt sich unter der abnehmbaren Bodenabdeckung des Kofferraums verstauen, ohne das Kofferraumvolumen zu beeinträchtigen.

Das digitale «Smart Cockpit» bietet spezifische Möglichkeiten der Personalisierung von E-TECH Funktionen. Zudem ist das Emblem «E-TECH Plug-in Hybrid» unterhalb des Schaltknaufs zu finden. Die «EV» Taste ermöglicht während der Fahrt das Aktivieren des PURE Modus für den 100% elektrischen Antrieb.

Über den als «E-Shifter» funktionierenden Schalthebel (ohne mechanische Verbindung zum Getriebe) besteht die Möglichkeit, direkt die Funktion «Brake» anzuwählen, um die maximale elektrische Bremswirkung zu erzielen und dadurch auch die Energierückgewinnung beim Bremsen zu optimieren.



Im Neuen Captur E-TECH Plug-in Hybrid kommen die beiden ebenfalls neuen, grossen Monitore zum Einsatz: die digitale 10,2-Zoll-Anzeige und der 9,3-Zoll-Monitor mit dem Multimedia-System Renault EASY LINK. Die beiden Anzeigen vereinfachen unter anderem das Verständnis für die aktuelle Antriebsfunktion und bilden die jeweils aktivierten Fahr-Modi ab. So informiert die Anzeige am Instrumentenbrett über die verfügbare elektrische Reichweite, den Energiefluss und die Energierückgewinnung, die erforderliche Ladezeit und den aktuellen Ladezustand der Batterie.

Sämtliche Informationen zum Verbrauch sind zudem auch über den Multimedia-Monitor abrufbar.

Die App MY Renault bietet spezifische Funktionen für den E-TECH Plug-in Hybrid-Antrieb an. So lassen sich beispielsweise der Ladezustand der Batterie abfragen oder das Aufladen von extern programmieren.

06

LANCIERUNGSMODELLE: NEUER CLIO E-TECH HYBRID EDITION ONE UND NEUER CAPTUR E-TECH PLUG-IN HYBRID EDITION ONE

Sowohl der Neue Clio E-TECH Hybrid als auch der Neue Captur E-TECH Plug-in Hybrid sind ab Sommer 2020 in der Sonderserie EDITION ONE auf der Basis der Ausstattungslinie INTENS bestellbar. Verschiedene Karosseriefarben stehen zur Auswahl:

- Neuer Clio E-TECH Hybrid EDITION ONE: Blanc Glacier, Blanc Quartz, Gris Highland, Gris Titanium und Noir Etoile
- Neuer Captur E-TECH Plug-in Hybrid EDITION ONE in zweifarbiger Ausführung: Gris Highland/Noir Etoile, Gris Cassiopée/Noir Etoile, Noir Etoile/Gris Highland und Blanc Nacré/Noir Etoile



An den Lufteinlässen der vorderen Stossfänger, den Zierleisten der vorderen Kotflügel und den Felgen finden sich dynamisch wirkende Stilelemente in der Farbe Kupfer. Sie unterstreichen den Technologie-Charakter der E-TECH EDITION ONE-Versionen, genauso wie der kurze Schriftzug auf Fahrerseite, unter dem Aussenspiegel. Dasselbe gilt für den unteren Seitenschutz an den Türen des Neuen Clio E-TECH Hybrid EDITION ONE und die hinteren Seitenscheiben des Neuen Captur E-TECH Plug-in Hybrid EDITION ONE.

Im Innern dieser EDITION ONE-Versionen kommt das Technologie-Ambiente durch hellgraue Einlagen an den Seitentüren und am Armaturenbrett zum Ausdruck, die im Kontrast stehen zu den Verkleidungen und zum Dachhimmel in Schwarz. Blaue Erhöhungen der Luftauslassöffnungen deuten zudem stilvoll auf den Hybrid-Charakter hin. Sichtnähte im gleichen Blau zieren die schwarz-grauen Sitzverkleidungen. Mit E-TECH hinterleuchtete Türschwelle-Verkleidungen und spezifische Zusatzteppiche ergänzen die Ausstattung dieser exklusiven EDITION ONE-Versionen.



Neuer Renault Clio E-TECH Hybrid EDITION ONE



Neuer Renault Captur E-TECH Plug-in Hybrid EDITION ONE

07

PLUG-IN HYBRID-TECHNOLOGIE FÜR DEN NEUEN RENAULT MÉGANE

Seit seiner Markteinführung im Jahr 1995 verkaufte sich der Renault Mégane über 7 Millionen Mal. Die Entwicklung über vier Generationen führte vom einzelnen Modell zu einer umfassenden, vollständigen Modellpalette. Heute deckt das Modell eine Vielfalt an Bedürfnissen ab, die sich mit der Einführung der E-TECH Plug-in Hybrid-Version nochmals erweitert. Der Neue Mégane E-TECH Plug-in Hybrid erfüllt vielseitige Anforderungen und ermöglicht es den Kunden, die Vorzüge des elektrischen Antriebs zu erfahren und zu erleben. Gleichzeitig lassen sich durch die Hybridtechnologie die CO₂-Emissionen und der Verbrauch auch auf langen Distanzen reduzieren.



Plug-in Hybrid im Volumensegment

Die Expertise von Renault in der Elektromobilität kommt mit dem Einsatz des E-TECH 160 Plug-in Hybridantriebs auch im Neuen Mégane zum Tragen. Die einzigartige Technologie fokussiert auf die Energierückgewinnung, gepaart mit einem einzigartigen Fahrvergnügen.

Damit führt Renault den Plug-in-Hybridantrieb für all jene Kunden ein, die sich diese Technologie auch in diesem zentralen Marktsegment wünschen. Der E-TECH Plug-in Hybrid steht für verschiedene Versionen ab dem mittleren Ausstattungs-Niveau bis zur Version R.S. Line im Angebot. Die Markteinführung des E-TECH Plug-in Hybrid erfolgt zuerst im Neuen Mégane Grandtour. Etwas später wird er auch für die viertürige Limousine verfügbar sein.

Vielseitig und sparsam

Der Neue Mégane Grandtour E-TECH Plug-in Hybrid verfügt über eine 9,8 kWh-Batterie (400 V) mit einem Gewicht von lediglich 105 kg. Sie ermöglicht im gemischten Fahrzyklus (WLTP) eine rein elektrische Reichweite von 50 km (bis 135 km/h), die sich im städtischen Fahrzyklus (WLTP City) bis zu 65 km erweitert.

Der Verbrauch des Neuen Mégane Grandtour E-TECH Plug-in liegt im gemischten Fahrzyklus bei 1,3 l/100 km bei CO₂-Emissionen von 28g/km (WLTP).

Diese Werte unterstreichen die Vielseitigkeit des Neuen Mégane E-TECH Plug-in Hybrid. So lässt er sich im Alltag ohne jeglichen Benzinverbrauch fahren, zeigt aber seine Qualitäten auch auf langen Fahrstrecken. Unabhängig vom Ladezustand der Batterie kommen im Neuen Mégane E-TECH Plug-in Hybrid die Vorteile des innovativen E-TECH Hybridantriebs zum Tragen: das vollelektrische Anfahren und die niedrigen Verbrauchswerte.



Personalisierte Einstellungen

Der Neue Mégane E-TECH Plug-in Hybrid bietet einen 9,3-Zoll-Multimedia-Monitor mit dem Multimediasystem Renault EASY LINK und eine digitale 10,2-Zoll-Instrumentenanzeige. Über MULTI-SENSE lassen sich drei Fahr-Modi einstellen:

- **PURE:** Bei ausreichender Kapazität der Batterie lässt sich der Neue Mégane E-TECH Plug-in Hybrid über die Taste am Armaturenbrett oder via Multimedia in den 100% elektrischen Antrieb umstellen.
- **MY SENSE:** Diese Einstellung optimiert den Hybridantrieb und sorgt so für besonders niedrige Betriebskosten. Die «E-Save» Funktion, die über MY SENSE aktiviert werden kann, ermöglicht es eine Batteriereserve von mindestens 40% zu halten, um zum Beispiel für die Fahrt in der Innenstadt auf 100% elektrisches Fahren umzuschalten.
- **SPORT:** Der besonders dynamische Fahr-Modus erhöht die Leistung, indem alle drei Motoren aktiv sind.

Vielseitig bleibt der Renault Mégane E-TECH Plug-in Hybrid aber auch mit dem grosszügigen Platzangebot im Kofferraum (447 Liter beim Grandtour) und der vollen Funktionalität, dank der sich beispielsweise die Rücksitzbank zu einem flachen Ladeboden nach vorne klappen oder der Beifahrersitz als «Tisch» umfunktionieren lässt. Für das Ladekabel ist ein eigener Stauraum vorhanden.

Am Lenkrad des Neuen Mégane E-TECH Plug-in Hybrid



Das einzigartige Fahrerlebnis im Neuen Mégane E-TECH Plug-in Hybrid erklärt sich durch den Fokus auf den elektrischen Antrieb. Starten und Anfahren erfolgt ausschliesslich elektrisch, was den gleichen Effekt hat wie das Fahren in einem reinen Elektrofahrzeug, wie beispielsweise im ZOE. Das heisst, dass beim Start das volle Drehmoment sofort verfügbar ist und eine dementsprechende Beschleunigung ermöglicht. Diese Dynamik bietet der Neue Mégane E-TECH Plug-in Hybrid in der Stadt und im Agglomerationsverkehr mit besonders häufigen Start-Stopp-Situationen, dank der Verfügbarkeit der Elektro-Power aber auch beim Beschleunigen auf Schnellstrassen und Autobahnen.

Das Management der Antriebsquellen erfolgt automatisch. Anzeigen am Instrumentenbrett und am Monitor des Multimediasystems Renault EASY LINK informieren über den aktuellen Energiefluss. Andererseits kann der Fahrer via MULTI-SENSE in die Systemsteuerung eingreifen. So kann er mit dem Modus **PURE** dem Elektroantrieb den Vorzug geben – beispielsweise bei der Einfahrt in die City – oder mit dem Modus **SPORT** die kombinierte Leistung der Motoren abrufen, beispielsweise bei einem Überholmanöver.

Der E-TECH Plug-in Hybrid-Antrieb wirkt sich auch auf die Ruhe im Fahrzeuginnern aus. Im rein elektrischen Betrieb ist kein Antriebsgeräusch zu hören. Bei laufendem Benzinmotor bleibt es im Fahrzeuginnern ebenfalls angenehm leise, da letzterer nicht auf Hochtouren laufen muss.

Besondere Aufmerksamkeit schenken die Ingenieure der Abstimmung des Fahrwerks, um den besten Kompromiss zwischen einem dynamischen Fahrverhalten und maximalem Fahrkomfort zu finden. Um das Mehrgewicht der Batterien zu kompensieren, ersetzt eine aufwändig abgestimmte Mehrlenker-Aufhängung die Kurbellenker-Hinterachse. Dies, obwohl sich die Gewichtsverteilung auf Vorder- und Hinterachse durch den Einbau der Batterien an zentraler Stelle – unter der Rücksitzbank – nicht signifikant veränderte. Der Neue Mégane E-TECH Plug-in Hybrid bietet für Fahrer und Passagiere ein äusserst hohes Niveau an Fahrkomfort, setzt die Messlatte aber auch bei der Fahrdynamik weit oben an. Sie passt zum vielseitigen Einsatz des Neuen Mégane E-TECH Plug-in Hybrid, von der City bis zur Fahrt auf der Autobahn.

Somit bleiben die bekannten Fahrqualitäten des Neuen Mégane auch bei der E-TECH Plug-in Hybrid-Version erhalten, genauso wie der praktisch gleich grosse Kofferraum von 447 Liter im Grandtour.

Spezifische Merkmale des Neuen Mégane E-TECH Plug-in Hybrid

Stilistische Details weisen auf die Besonderheit des Neuen Mégane E-TECH Plug-in Hybrid hin. Die Klappe für das Aufladen der Batterie befindet sich rechts, gegenüber der Tankklappe.

Badges mit dem Schriftzug «E-TECH Plug-in Hybrid» sind an der Heckklappe und beidseitig an den C-Säulen angebracht. Blaue Kreise zieren die Radabdeckungen.

Im Fahrzeuginnern ist der innovative Antrieb durch den Schriftzug «E-TECH» am Wählhebel erkennbar.

Die Verkleidung des Armaturenbretts wurde ebenfalls auf den technischen Aspekt hin angepasst und MULTI-SENSE bietet spezifische Einstellungen.

Die «EV»-Taste unter dem Multimedia-Monitor ermöglicht bei ausreichender Kapazität der Batterie das Umschalten auf den 100% elektrischen Antrieb.



08

ÜBER DIE RENAULT GRUPPE ...

Der 1898 gegründete Autohersteller Renault ist heute ein internationaler Konzern, der 2019 in 134 Ländern 3,8 Millionen Fahrzeuge verkauft hat. Aktuell beschäftigt Renault rund 183'000 Menschen, produziert in 36 Werken und hat 12'700 Verkaufsstandorte weltweit. Um auch weiterhin mit den technologischen Herausforderungen der Zukunft Schritt halten und die Strategie des rentablen Wachstums fortführen zu können, setzt Renault konsequent auf seine internationale Entwicklung, auf die Komplementarität seiner fünf Marken (Renault, Dacia, Renault Samsung Motors, Alpine und LADA), auf den weiteren Ausbau seiner Marktführerschaft bei Elektrofahrzeugen und seine einzigartige Allianz mit Nissan und Mitsubishi. Mit einem eigenen Formel 1 Team macht Renault den Motorsport zum Hebel für Innovationen und die Bekanntheit der Marke Renault.

... UND RENAULT SUISSE SA

In der Schweiz ist Renault seit 1927 vertreten. Heute vermarktet und vertreibt die Renault Suisse SA die Marken Renault, Dacia und Alpine. Im Jahr 2019 wurden mehr als 24'500 neue Personenwagen und leichte Nutzfahrzeuge der Renault Gruppe in der Schweiz immatrikuliert. Mit mehr als 2'000 Neuzulassungen für die 100% elektrisch angetriebenen Modelle ZOE, Kangoo Z.E. und Master Z.E. im 2019 verfügt Renault in dieser Sparte über 15% Marktanteil. Das Händlernetz der drei Marken wird kontinuierlich ausgebaut und zählt mittlerweile mehr als 200 Partner, die Autos und Dienstleistungen an 225 Standorten anbieten.

MEDIENKONTAKTE

Karin Kirchner
Direktorin Kommunikation

Tel. 044 777 02 48
karin.kirchner@renault.ch

Marc Utzinger
Kommunikationsattaché

Tel. 044 777 02 28
marc.utzinger@renault.ch

Die Medienmitteilungen und Bilder befinden sich zur Ansicht und/oder zum Download auf der Renault Medien Seite: www.media.renault.ch

Renault Suisse SA, Bergermoosstrasse 4, 8902 Urdorf

