

Comunicato Stampa

24 GIUGNO, 2016

CS-RENAULT: TRE NOVITA' E UNA GALASSIA DI STAR PRESENTATE AL FESTIVAL OF SPEED DI GOODWOOD

Tre novità e una galassia di star presentate da Renault al Festival of Speed di Goodwood

Dalla prima vittoria in un Gran Premio alle monoposto Campioni del Mondo di Formula Uno del XXI secolo, passando per le automobili dei record, Renault presenterà i suoi eccezionali modelli a Goodwood.

- Anteprima mondiale di Twingo GT
- Anteprima nazionale di Clio R.S.16
- Anteprima nazionale di Nuova Mégane Sporter GT
- Presenza di responsabili Renault:
 - Cyril Abiteboul – Direttore Generale di Renault Sport Racing
 - Patrice Ratti – Direttore Generale di Renault Sport Cars
 - Ken Ramirez – Direttore Commerciale Europa
- Piloti Renault:
 - Jolyon Palmer
 - René Arnoux
 - Michel Leclère
 - Charles Pic
 - Jean Ragnotti
 - Ampia visibilità di Renault, dal tracciato della corsa in salita fino al paddock, ma anche nella categoria First Glance e in uno stand allestito di fronte a Goodwood House.

Renault esibirà una straordinaria gamma di modelli da competizione, automobili da record e veicoli di serie durante il Festival of Speed di Goodwood 2016. Saranno presentati al pubblico tre modelli in anteprima mondiale e nazionale.

Lo spettacolo sarà assicurato dalle Renault che affronteranno la salita di Goodwood con, tra l'altro, la magnifica Type AK, la Nervasport dei record, una Renault Sport R.S. 01, che si distingue in tutti i circuiti d'Europa, e le monoposto che hanno fatto la storia della F1.

Questo patrimonio, che ripercorre la grande avventura di Renault e il suo desiderio di far evolvere la tecnologia utilizzata in Formula 1, sarà esposto in un susseguirsi di monoposto pluripremiate a motore turbo.

Parallelamente a questi sviluppi in gara, la nuova concept Clio R.S. 16 progettata da Renault Sport – una city car da 275 cavalli – sarà svelata in anteprima nazionale come precursore potenziale dell'imminente lancio di veicoli ancora più prestazionali.

Saranno esposti anche altri modelli, come Twingo GT. Questa city car dedicata al piacere di guida sarà a Goodwood in anteprima mondiale, mentre Nuova Renault Mégane Sporter – una station wagon elegante e raffinata in versione GT – e Nuova Renault Scenic – la nuova definizione di monovolume – saranno svelate per la prima volta al pubblico britannico.

Renault Type AK – 1906

Questa autovettura fu la prima a imporsi in un Gran Premio, anche se quella gara non assomigliava alle gare che conosciamo oggi.

Organizzata a Le Mans nel 1906, sul circuito della Sarthe lungo 103,18 km, la prova si era disputata su strade prevalentemente asfaltate, che ogni partecipante doveva percorrere sei volte per ciascuno dei due giorni di gara partendo ogni 90 secondi. La distanza totale coperta fu di 1.238,16 km.

Renault aveva schierato 3 Type AK, equipaggiate con motore 13 litri da 90 cavalli, capaci di toccare 150 km/h: una velocità probabilmente terrificante 110 anni fa.

La numero 3A era pilotata da Ferenc Szisz. Il primo giorno si concluse con la vittoria di Szisz e il secondo giorno solo 17 autovetture si schierarono sulla linea di partenza. Ferenc Szisz terminò tutti i giri in testa senza imprevisti di rilievo. Szisz dominò la seconda giornata e conquistò il primo posto in 12 ore e 14 minuti, con 32 minuti di anticipo sul diretto inseguitore.

Renault 40 CV Monthéry – 1925

Negli anni 20, qualsiasi costruttore degno di questo nome doveva partecipare alla corsa ai record, moda incoraggiata dalla costruzione di circuiti di velocità. In Francia, quello di Monthéry fu costruito nel 1924 e divenne rapidamente teatro di sfide all'ultimo millesimo di secondo. Naturalmente Renault partecipava a questa gara di velocità, contando sul fiore all'occhiello della sua gamma, la 40 CV con il suo enorme motore da 9,1 litri!

Nel 1926, Plessier e Gartfield, gli ingegneri responsabili dell'operazione, lanciarono sull'anello una 40 CV molto profilata, con carrozzeria monoposto e radiatore alloggiato dietro il motore. La vettura conquistò i record delle 50 miglia a 190,013 km/h e delle 24 ore a 173,649 km/h di media. Durante questo tentativo, la 40 CV si aggiudicò una serie di altri record, tra cui le 1.000 e 2.000 miglia e i 2.000, 3.000 e 4.000 chilometri. La vettura che parteciperà alla corsa in salita è una replica esatta del modello dei record, costruita negli anni 70.

Renault Nervasport, Auto dei Record di velocità – 1934

Versione specifica della lussuosa berlina Renault Nervastella, la Nervasport si distinse per le sue prestazioni e per la capacità di inanellare record di durata. Era motorizzata con la seconda generazione dell'8 cilindri in linea Renault, ispirato agli sviluppi nel settore dell'aviazione.

Con questo motore, la serie Nerva conquistò una serie di record in Europa e Africa. Ma il successo più bello della Nervasport fu realizzato sul circuito di Monthéry nell'aprile 1934. Una versione monoposto progettata da Marcel Riffard, con carrozzeria chiusa, portò a casa una collezione di record. L'obiettivo iniziale prevedeva di percorrere 6.300 chilometri in due giorni, alla velocità media di oltre 132 km/h. Il 5 aprile, dopo 48 ore, 3 minuti e 14 secondi, la Nervasport tagliava il traguardo aggiudicandosi nove record internazionali e tre record del mondo, tra cui 48 ore per 8.037 chilometri alla velocità media di 167,445 km/h. Questa vettura sarà in azione l'intero week-end a Goodwood.

Étoile Filante – 1956

L'Étoile Filante è una denominazione romantica, ma perfettamente appropriata per questa detentrici di record, che sarà in azione per l'intera durata del Festival. Fu ispirata dallo specialista dei motori a turbina Joseph Szidowski. Il fondatore di Turboméca voleva sensibilizzare il grande pubblico sulla fondatezza di questa tecnologia tratta dall'aviazione. Sedotto dal progetto, Pierre Lefauchaux, patron di Billancourt, affidò la realizzazione di una vettura sperimentale a tre uomini esperti: Fernand Picard, Direttore studi, Albert Lory, ingegnere Ingegnere motorista, e Jean Hébert, Ingegnere e pilota.

L'Étoile Filante nacque attorno a una turbina di 270 cavalli. Era caratterizzata da una struttura tubolare rivestita di poliestere, i cui contorni furono disegnati in due anni di test in galleria del vento. Il 5 settembre 1956, il fischio della turbina risuonò sul lago salato di Bonneville, negli Stati Uniti. Alcuni istanti dopo, il record era battuto: 306,9 km/h per il chilometro, 308,85 km/h per i 5 km!

Renault F1 A500 – 1976

I primi passi di Renault in Formula 1 sono stati abbastanza cauti. Tutto ebbe inizio con un lavoro di sviluppo su un motore da competizione derivato dal V6 della Renault 30. Il risultato fu il V6 Renault-Elf-Gordini che eccelleva sia su strada che in Formula 2. Grazie a questi successi, il motore F1 cominciava a prendere forma. All'epoca, la normativa offriva due possibilità: un 3,0 litri aspirato o un 1,5 litri turbocompresso. L'esperienza acquisita da Renault sul turbo conduceva il team a scegliere la seconda soluzione e il primo motore sviluppato sfiorò quasi subito i 500 cavalli. Inizialmente integrato in un prototipo Alpine-Renault, il motore fu poi utilizzato per la monoposto pilotata da Jean-Pierre Jabouille nel marzo 1976. Questa autovettura, la sperimentale A500, fu presentata alla stampa in aprile. Tre mesi dopo, il nuovo Direttore di Renault, Bernard Hanon, dava il suo assenso per la creazione di un team da competizione Renault, aprendo un glorioso capitolo nella storia della Marca.

Renault F1 RS 01 – 1977

Agli inizi degli anni 70, Renault Gordini – con il sostegno finanziario della compagnia petrolifera Elf – lancia un programma di ricerca attorno a un motore ad alte prestazioni. Un V6 Turbo fu sviluppato e utilizzato in un prototipo Renault-Alpine, prima di equipaggiare la prima F1 di Renault. Dopo la vittoria alla 24 Ore di Le Mans nel 1978 con Renault-Alpine A442B, il team Renault Sport si orienta sulla F1. Nel 1977, la monoposto RS 01 è la prima Renault sulla griglia di partenza del Gran Premio con un motore turbocompresso da 1,5 litri, ossia la metà della cilindrata dei motori aspirati. Durante il week-end di Goodwood, questa storica F1 dimostrerà ancora una volta le sue capacità.

Renault F1 RS 10 – 1979

È la prima Formula 1 a motore turbo ad avere vinto un Gran Premio, vittoria conquistata due anni dopo il debutto di Renault nella disciplina agonistica, nel Gran Premio di Gran Bretagna 1977. Mentre tutte le altre monoposto erano equipaggiate con motori aspirati da 3,0 litri, Renault aveva scelto un blocco da 1,5 litri sovralimentato, più leggero ma anche più complicato da controllare. Occorreranno due anni agli ingegneri di Renault Sport per risolvere tutti i problemi. Il loro impegno fu ricompensato nel luglio 1979 in occasione del Gran Premio di Francia, organizzato a Dijon-Prenois che vide la vittoria di Jean-Pierre Jabouille e il terzo posto di René Arnoux con telaio RS 12. Questa prima vittoria di Renault in F1 fu anche la prima di una monoposto a motore turbo. Le scuderie concorrenti reagirono rapidamente e i turbo da allora hanno dominato le griglie di partenza. Renault aveva fatto la scelta giusta.

Sono stati sviluppati quattro telai RS 10 (RS 10, RS 11, RS 12 e RS 14). L'esemplare esposto è il RS 14.

Renault F1 RE 27B – 1981

Renault F1 RE 27B era un modello intermedio tra la RE 20 e la RE 30, pilotata da René Arnoux. Al suo volante, Arnoux terminò al quinto posto del Gran Premio di Argentina. La monoposto è riconoscibile per le derive verticali nella parte posteriore dei pontoni e il motore Elf turbo che produce 520 cavalli a 10.500 giri/minuto.

Renault F1 RE 30 – 1982

Dopo essere stata un precursore della tecnologia turbo in F1, Renault doveva affrontare i rivali che utilizzavano la stessa tecnologia. RE 30 fu sviluppata con questo intento. Nel 1980, cinque anni dopo la creazione della prima monoposto di Formula Uno a motore turbo, Renault contava tre vittorie con la RE 20. L'anno successivo, la prima rivale a motore turbo giungeva con i colori di una Ferrari. La RE 30 che doveva affrontare la Ferrari si era dimostrata competitiva, con sei pole position in una sola stagione grazie a René Arnoux e a un giovane Alain Prost. Durante la stagione 1982, la RE 30B conquistava dieci pole position e quattro vittorie in Sudafrica, Brasile, Francia e Italia. Nel frattempo, gli sviluppi di Renault erano seguiti non soltanto da Ferrari ma anche da Toleman-Hart e Brabham-BMW.

Renault F1 RE 40 – 1983

RE 40 fu la prima F1 di Renault a utilizzare una scocca in fibra di carbonio. Questo materiale leggero e i nuovi alettoni erano progettati per contrastare l'abolizione dell'effetto suolo intervenuta nella stagione 1983. Le prestazioni della RE 40 sono state supportate principalmente dal motore da 1,5 litri Renault, sovralimentato da due turbo per raggiungere gli 880 cavalli. Renault era anche il motorista della scuderia Lotus.

Al Campionato del Mondo Alain Prost concluse al secondo posto questa monoposto, vincendo quattro gare su 14 con tre pole position e tre migliori giri in pista. Mancò il titolo mondiale per soli due punti. Questa monoposto potrà essere vista in azione durante l'intero week-end del Festival of Speed.

Renault F1 R25 – Campione del Mondo 2005

Nel 2005, Renault F1 Team punta ufficialmente al titolo mondiale. Tutti gli sforzi furono fatti per raggiungere l'obiettivo, con il ritorno di Giancarlo Fisichella a fianco di Fernando Alonso. La nuova monoposto beneficia di un'aerodinamica ottimizzata, una sospensione anteriore innovativa e un motore V10 3,5 litri da 800 cavalli, capace di affrontare due Gran Premi consecutivi senza bisogno di essere sostituito.

Nonostante la pressione di Michael Schumacher e della Ferrari soprattutto di Kimi Räikkönen e Juan-Pablo Montoya su McLaren Mercedes, Fernando Alonso è consacrato Campione del Mondo con sette vittorie, otto podi e sei pole position. Renault conquista anche il titolo mondiale con otto vittorie e dieci podi. La prima doppietta Piloti/Costruttori per un marchio generalista.

Renault F1 R26 – Campione del Mondo 2006

Nel 2006, l'obiettivo di Renault è ripetere l'exploit del 2005 con Fernando Alonso e la sua Renault F1 R26, tenendo conto della nuova normativa che impone un motore V8.

La scuderia "Renault F1", diretta da Flavio Briatore, schiera due monoposto per il pilota spagnolo Fernando Alonso, Campione del Mondo in carica, e il compagno di squadra, l'italiano Giancarlo Fisichella.

L'inizio della stagione è esaltante per Renault: Alonso inanella sei vittorie, tre secondi posti e cinque pole positions, e Fisichella, da parte sua, è autore di una vittoria, un terzo posto e una pole position.

Michael Schumacher e Ferrari sono sempre in agguato e la lotta per il titolo è accanita. Tuttavia, aggiungendo una vittoria e quattro secondi posti al suo palmarès, Alonso – idealmente supportato da tutta l'équipe – gioca al raddoppio conservando il titolo per i piloti e permettendo a Renault di seguirlo a livello costruttori. Giancarlo Fisichella si assicura da parte sua il quarto posto al Campionato del Mondo dei Piloti. Con questo splendida doppietta, Renault può legittimamente affermare di essere al "top of the World of F1".

Renault R.S. 16 – Monoposto F1 2016

Nel 2016, Renault crea una nuova entità, Renault Sport Racing, per raggruppare tutte le attività competizione di Renault. Al vertice di questa piramide troneggia Renault Sport Formula One Team, un nome che sottolinea i piani di Renault per migliorare il riconoscimento della marca Renault Sport e i futuri rapporti tra la competizioni e la serie. Per il 2016, la monoposto Renault F1 è un telaio R.S. 16 sviluppato e costruito dall'ex équipe Renault F1 Team basata a Enstone, e alimentato dal motore R.E. 16 assemblato nello stabilimento Renault Sport Racing di Viry-Châtillon. Il Britannico Jolyon Palmer entra nel team accanto a Kevin Magnussen. Jolyon sarà al volante della R.S. 16 nella famosa corsa in salita di Goodwood.

Renault-e.dams Z.E. – 2016

Sempre alla ricerca di nuove sfide, Renault si lancia in Formula E fin dall'inizio della competizione al 100% elettrica della FIA, nel 2014. Strettamente associato alla scuderia Renault-e.dams, il Costruttore contribuisce pienamente alla conquista del primissimo titolo Team della storia della disciplina durante la stagione 2014/2015.

Renault ha accentuato il suo coinvolgimento in occasione della seconda stagione della competizione, sviluppando insieme motore/trasmissione, che utilizza una tecnologia elettrica avanzata. Tali ricerche si rivelano proficue, tanto direttamente che indirettamente, per la produzione della gamma Z.E.. L'attuale monoposto di Formula E schierata da Renault-e.dams affronterà la corsa in salita, in un silenzio (quasi) assoluto.

Renault Sport R.S.01 – 2015

Renault riafferma la sua passione per il Motorsport con Renault Sport R.S. 01, un'auto da corsa dal design spettacolare e dalle performance fuori del comune. Renault Sport R.S. 01 è la star del Renault Sport Trophy, una categoria che costituisce una nuova filiera per

i campionati GT ed Endurance professionali. Il suo design deriva dal mondo delle concept-car ed è dettato dalla ricerca assoluta di un carico aerodinamico, che si ispira a DeZir, presentata nel 2010, e a Renault Étoile Filante, la collezionista di record. Alimentata da un V6 3,8 litri biturbo 550 cavalli, Renault Sport R.S. 01 concentra il meglio dell'esperienza Renault Sport in una scocca in carbonio che consente di ridurre la massa a meno di 1.150 kg, con sospensioni a doppio triangolo e puntoni, freni a disco in carbonio con pinze a sei pistoni, e cerchi da 18 pollici. Ne risulta un'auto da corsa incisiva, ma anche veloce e seducente, la migliore ambasciatrice di 116 anni di storia di Renault nel Motorsport.

Renault 5 Maxi Turbo – 1985

A metà degli anni '70, la straordinaria carriera di Alpine-Renault A110 arriva al termine. A quell'epoca, la scena è dominata da Lancia, grande rivale di Renault, con la sua Stratos con motore centrale. La risposta di Renault a questa supercar motorizzata da Ferrari è una city car, la Renault 5, scelta come arma rapida, piccola e leggera. L'idea è spostare il motore dalla parte anteriore verso il centro dell'auto, per migliorarne la motricità e l'equilibrio. Il risultato è una Renault 5 dal look irresistibile. I parafranghi posteriori sono sproporzionati, per accogliere le larghe ruote. La panchetta posteriore è sostituita da un motore 1,4 litri sovralimentato, con 162 cavalli. È stato uno dei modelli da cui è nata la leggenda Renault e rappresenta oggi un valore inestimabile. Renault 5 Turbo ha incassato la sua prima vittoria mondiale al Rally di Monte-Carlo 1981, restando poi ai vertici fino all'arrivo del Gruppo B quattro ruote motrici. Le straordinarie proporzioni della Maxi Turbo e la sua potenza saranno in azione per tutta la durata del Festival.

Renault Clio R.S.16 – 2016

La concept car Clio R.S.16 è il più prestazionale dei modelli di serie progettati da Renault Sport. Immaginata per celebrare i quarant'anni di Renault Sport e il ritorno di Renault come costruttore in F1, Clio R.S.16 è stata sviluppata in tempi record.

«Avevamo voglia di realizzare una concept-car tecnica dalle performance mozzafiato», ricorda Patrice Ratti, Direttore Generale di Renault Sport Cars e responsabile del progetto. Grazie alle soluzioni semplici e intelligenti tratte dalla competizione e della concezione automobilistica, il progetto Clio R.S.16 è stato realizzato in appena cinque mesi, nonostante la sua complessità. Inserire il propulsore 275 cavalli, la trasmissione manuale sei rapporti, le sospensioni, i freni e l'impianto di raffreddamento derivati da Mégane R.S. 275 Trophy-R rappresentava una vera e propria sfida. Il telaio di Clio, il raffreddamento e lo scarico sono stati rivisitati. Un'altra sfida cruciale si è posta quando si è dovuta allargare la carrozzeria di 60 mm per integrare le ruote da 19 pollici. Questa eccezionale Clio si presenta con una tinta emblematica di Renault Sport con il Giallo Sirio, associato a un nero brillante, scelto per restare in linea con la livrea delle monoposto R.S.16 di Renault Sport Formula One Team.

Renault Twingo GT – 2017

Twingo GT è presentata in anteprima mondiale in occasione del Festival of Speed di Goodwood 2016. Associando l'agilità derivante dalla trazione posteriore della city car e il know-how di Renault Sport in termini di sviluppo, Renault propone una versione dedicata al piacere di guida. Il motore TCe Energy 898 cm³ beneficia di una potenza spinta a 110 cavalli e di una coppia che passa a 170 Nm grazie a modifiche dell'aspirazione dell'aria, a un adattamento della mappatura del motore e a una nuova spaziatura dei rapporti, che permettono a Twingo GT di distinguersi per la grande vivacità.

Per sfruttare questo supplemento di performance, il telaio evolve a sua volta con nuove sospensioni e un particolare lavoro realizzato sulle regolazioni dell'ESP e dello sterzo a demoltiplica variabile. Il comportamento stradale tonico e lo sterzo comunicativo autorizzano una traiettoria precisa e un'ottima tenuta di strada. Questo insieme consente a Twingo GT di procurare sensazioni di guida uniche ed accessibili.

Riconoscibile per la riduzione dell'altezza della scocca, i cerchi da 17 pollici, la presa d'aria laterale, il doppio terminale di scarico e la nuova tinta Spicy Orange, Twingo GT rivendica al primo sguardo la sua natura sportiva e le sue origini. Per prolungarne lo spirito sportivo, gli interni presentano dettagli in color arancio, soglie delle porte firmate Renault Sport, pedaliera e pomello della leva cambio in alluminio.

Nuova Renault Mégane Sporter GT – 2017

Nuova Mégane Sporter è presentata in occasione del Festival of Speed con un design che coniuga eleganza e dinamismo. Nuova Mégane Sporter offre una modularità intuitiva, con un vano bagagli facilmente configurabile e una lunghezza di carico leader nel segmento.

Le sue linee sono esaltate dalla cromatura del contorno dei vetri laterali e del montante del terzo finestrino laterale. La sua posizione ribassata e le larghe carreggiate ne rafforzano l'assetto stradale.

È la prima station wagon del segmento C a beneficiare della tecnologia 4CONTROL. Specificamente messo a punto per Nuova Mégane Sporter, il 4CONTROL le conferisce dinamismo e precisione su strade sinuose, procurando un reale piacere di guida. Nelle manovre, il 4CONTROL offre un'agilità urbana apprezzabile per una station wagon.

Nuova Renault Scénic – 2017

Dopo aver creato il concetto di monovolume compatta in Europa, Renault presenta Nuova Scénic, per mostrare il suo modo di ridefinire il segmento. Questa quarta generazione corrisponde a una nuova interpretazione, con proporzioni rivisitate, una silhouette innovativa, una vernice bicolore in opzione e numerose idee intelligenti, tra cui l'adozione dei cerchi 20 pollici di serie e dei vani portaoggetti sotto il pianale, come nella primissima Scénic.

L'altezza libera dal suolo aumenta, lo sbalzo posteriore si riduce e le ruote sono piazzate ai quattro angoli della carrozzeria, con carreggiate anteriori e posteriori allargate, che contribuiscono al design e permettono a Nuova Scénic di distinguersi dai codici tradizionali dei veicoli del segmento. Il parabrezza in tre parti assicura una visione panoramica, migliorando la visibilità laterale. Nuova Scénic è stata preceduta da tre generazioni, che hanno venduto cinque milioni di unità in questi ultimi vent'anni.

Renault Clio R.S. 220 Trophy EDC

Nuova evoluzione della stirpe Clio R.S., Clio R.S. 220 Trophy EDC propone un motore 220 cavalli, 280 Nm di coppia e un regime massimo di 6.800 giri/minuto. È anche equipaggiata con il sistema Start&Stop, che consente di limitare le emissioni di CO₂ a 138 g/km.

Sono previsti addirittura sette rapporti per trasmettere la potenza, con la possibilità di scegliere tra passaggio dei rapporti automatico o tramite le levette al volante, più reattive. Il sistema *multi-change down* consente di scalare automaticamente più rapporti senza utilizzare la frizione in caso di frenata violenta. Sono proposti, inoltre, il *launch control* e tre modalità dinamiche R.S. Drive.

Renault Captur – 2016

Spazioso, versatile e raffinato, l'elegantissimo Captur è già un successo su un mercato dei crossover urbani in forte crescita. Associando un design distintivo e la posizione di guida di un SUV all'abitabilità di una monovolume e a motori di nuova generazione, Captur propone una motorizzazione Diesel Energy dCi 90 che consuma 3,6 litri/100 km con emissioni di CO₂ di 95 g/km. Uno schermo touchscreen da 7" aggiunge una nota raffinata nell'abitacolo.

Renault Kadjar – 2016

Al crocevia tra i mondi del SUV, della berlina e della station wagon, il crossover Kadjar è robusto, elegante, atletico e particolarmente efficiente. Kadjar propone una guida dinamica e serena grazie ai più recenti sistemi di sicurezza, di car-infotainment e di connettività.

Renault Twizy – 2016

Renault Twizy è il più anticonformista dei veicoli elettrici. Biposto in tandem, si rivela il modello urbano più pratico e audace grazie all'agilità e alle performance, all'ingombro limitato, al comportamento e al design. Disponibile in versione aperta o con porte opzionali con apertura ad ala di gabbiano, Twizy offre una protezione efficace all'interno di una cellula in acciaio, e grazie all'airbag conducente di serie. Propone, inoltre, un computer di bordo, un econometro e un sistema di recupero dell'energia destinato a massimizzarne l'autonomia. Twizy è disponibile anche in versione Cargo, con vano bagagli di 180 litri, che sostituisce il sedile posteriore.

Fino ad oggi, sono oltre 16.000 le Twizy che percorrono le strade del mondo intero, e ognuna delle Twizy partecipa a questa mini-rivoluzione della mobilità. Le due Twizy esposte adottano la livrea delle monoposto Renault-e.dams e Renault Sport Formula One Team.

Renault ZOE – 2016

ZOE è una city car 5 porte al 100% elettrica, dal design caratterizzante e dalle linee particolarmente seducenti. Il motore elettrico da 65 kW (88 cavalli) consente forti accelerazioni e riprese, grazie a una coppia massima di 220 Nm fin dai bassi regimi, e una velocità di punta di 135 km/h.

ZOE è proposta nei due motori R240 e Q210. Il secondo beneficia di un sistema di ricarica rapida, che consente di ricaricare la batteria in appena trenta minuti. ZOE dispone di un'autonomia ufficiale fino a 240 chilometri (NEDC). Renault stima la sua autonomia a 170 chilometri in condizioni normali di utilizzo. Grazie al caricatore Caméléon™ che ZOE propone di serie, il veicolo è compatibile con la maggior parte delle stazioni di ricarica, consentendo molteplici opzioni tese a ottimizzare la ricarica e garantire una ricarica più facile e veloce.

Per Maggiori Informazioni:

Rosa SANGIOVANNI

064156228

Rosa_Sangiovanni@renault.it