

Communiqué de presse

21 JUIN 2016

Trois nouveautés et une galaxie de stars présentées par Renault au Festival of Speed de Goodwood

Trois nouveautés et une galaxie de stars présentées par Renault au Festival of Speed de Goodwood

- De la première victoire en Grand Prix aux monoplaces Championnes du Monde de Formule Un au XXI^e siècle, en passant par les voitures des records, Renault présentera des pièces exceptionnelles à Goodwood.
- Première mondiale de Nouvelle Twingo GT
- Première nationale de Clio R.S.16
- Première nationale de Nouvelle Mégane Estate GT
- Présence de responsables de Renault :
 - o Cyril Abiteboul – Directeur Général de Renault Sport Racing
 - o Patrice Ratti – Directeur Général de Renault Sport Cars
 - o Ken Ramirez – Directeur Commercial Europe
- Pilotes Renault :
 - o Jolyon Palmer
 - o René Arnoux
 - o Michel Leclère
 - o Charles Pic
 - o Jean Ragnotti
- Large visibilité de Renault, du tracé de la course de côte jusqu'au paddock, mais également dans la catégorie First Glance et sur un stand placé face à Goodwood House.

Renault mettra en vedette une impressionnante série de modèles de compétition, de voitures de records et de véhicules de production lors du Festival of Speed de Goodwood 2016. Trois modèles seront présentés au public en premières mondiales et nationales.

Le spectacle sera assuré par les Renault qui s'attaqueront à la montée de Goodwood avec, entre autres, la magnifique Type AK, la Nervasport des records, une Renault Sport R.S. 01, qui s'illustre sur les circuits à travers l'Europe, et des monoplaces qui ont marqué l'histoire de la F1.

Ce patrimoine, qui retrace la grande aventure de Renault et son désir de faire évoluer la technologie employée en Formule Un, sera exposé à travers une succession de monoplaces à moteur turbo, de plus en plus récompensées.

En parallèle à ces développements en compétition, le nouveau concept Clio R.S. 16 conçu par Renault Sport – une citadine de 275 chevaux – sera présenté en première nationale comme un indice potentiel de l'arrivée prochaine de véhicules encore plus performants.

D'autres modèles seront exposés, dont Twingo GT. Cette citadine dédiée au plaisir de conduite sera à Goodwood en première mondiale, tandis que Nouvelle Renault Mégane Estate – un break élégant et racé dans sa version GT – et Nouveau Renault Scenic – la nouvelle définition du monospace – seront dévoilés au public britannique pour la première fois.

Renault Type AK – 1906

Cette machine est la première à s'être imposée en Grand Prix, même si cette course ne ressemblait pas aux Grands Prix que nous connaissons aujourd'hui. Organisée au Mans en 1906, sur le circuit de la Sarthe d'une longueur de 103,18 km, l'épreuve s'est disputée sur des routes essentiellement goudronnées, sur lesquelles chaque participant devait rouler à six reprises chaque jour en s'élançant toutes les 90 secondes. Le Grand Prix se déroulant sur deux jours, la distance de course totale était de 1 238,16 km.

Renault avait engagé 3 Type AK, équipées de moteur 13 litres de 90 chevaux, capables d'atteindre 150 km/h. Une vitesse qui devait être terrifiante il y a 110 ans.

La numéro 3A était pilotée par Ferenc Szisz. La première journée se termina par la victoire de Szisz et seules 17 voitures prirent le départ de la seconde étape. Ferenc Szisz boucla tous les tours en tête sans incident majeur. Il domina cette journée et remporta l'épreuve en 12h14, avec 32 minutes d'avance sur son premier poursuivant.

Renault 40 CV Montlhéry – 1925

Dans les années 1920, tout constructeur qui se respectait devait se lancer dans la course aux records, dont la mode était encouragée par la construction d'anneaux de vitesse. En France, celui de Montlhéry fut construit en 1924. Il devint rapidement le théâtre d'affrontements à grand renfort de chronomètres. Renault était évidemment présent dans cette course à la vitesse. Pour y participer, la marque s'appuyait sur le fleuron de sa gamme, la 40 CV avec un énorme moteur de 9,1 litres !

En 1926, Plessier et Gartfield, les ingénieurs responsables de l'opération, lançaient une 40 CV très profilée, à carrosserie monoplace et dont le radiateur est ramené derrière le moteur, sur l'anneau. La voiture s'attribuait les records du 50 miles à 190,013 km/h et des 24 heures à 173,649 km/h de moyenne. Au cours de cette tentative, la 40 CV s'est adjugé une série d'autres records, dont les 1 000 et 2 000 miles et les 2 000, 3 000 et 4 000 kilomètres. La voiture qui participera à la course de côte est une réplique exacte du modèle des records, construite dans les années 1970.

Renault Nervasport Voiture des Records de Vitesse – 1934

Version spécifique de la luxueuse berline Renault Nervastella, la Nervasport s'est distinguée par ses performances et sa capacité à aligner des records d'endurance. Elle était propulsée par la seconde génération du 8 cylindres en ligne Renault, dont la conception avait été influencée par les développements de l'aviation.

Avec ce moteur, la série des Nerva a conquis une collection de records en Europe et en Afrique. Mais la plus belle réussite de la Nervasport a été réalisée sur le circuit de Montlhéry en avril 1934. Une version monoplace conçue par Marcel Riffard, avec une carrosserie fermée, a cumulé une série de records. L'objectif initial était d'atteindre 6 300 kilomètres en deux jours à la vitesse moyenne de plus de 132 km/h. Le 5 avril, après 48 heures, 3 minutes et 14 secondes, la Nervasport atteignait la ligne d'arrivée en s'adjudgeant neuf records internationaux et trois records du monde dont 48 heures en 8 037 kilomètres, à la vitesse moyenne de 167,445 km/h. Cette voiture roulera tout le week-end.

Étoile Filante – 1956

L'Étoile Filante est une appellation aussi romantique qu'appropriée pour cette détentrice de records qui roulera durant tout l'événement. Elle fut inspirée par le spécialiste des moteurs à turbine Joseph Szidowski. Le fondateur de Turboméca voulait sensibiliser le grand public au bienfondé de cette technologie tirée de l'aviation. Séduit, Pierre Lefaucheur, patron de Billancourt, confia la réalisation d'une voiture expérimentale à trois hommes d'expérience : Fernand Picard, directeur des études, Albert Lory, motoriste hors pair, et Jean Hébert, ingénieur et pilote.

Autour d'une turbine de 270 chevaux naît l'Étoile Filante, à structure tubulaire habillée de polyester, dont les contours ont été dessinés lors de deux années d'essais en soufflerie. Le 5 septembre 1956, le sifflement de la turbine résonne sur le lac salé de Bonneville, aux États-Unis. Quelques instants plus tard, le record est battu : 306,9 km/h pour le kilomètre, 308,85 km/h les 5 km !

Renault F1 A500 – 1976

Les premiers pas de Renault en Formule 1 furent plutôt sages. Tout a débuté par un travail de développement sur un moteur de compétition dérivé du V6 de la Renault 30. Le résultat fut le V6 Renault-Elf-Gordini qui excellait autant sur route qu'en Formule 2. Grâce à ces succès, le moteur F1 a commencé à prendre forme. À l'époque, la réglementation offrait deux possibilités : un 3,0 litres atmosphérique ou un 1,5 litre turbocompressé. L'expérience acquise par Renault sur les turbos ont mené l'équipe à choisir la seconde solution et le premier moteur de développement a rapidement frôlé les 500 chevaux. D'abord intégré dans un prototype Alpine-Renault, le moteur s'est ensuite retrouvé dans une monoplace pilotée par Jean-Pierre Jabouille en mars 1976. Cette voiture, l'expérimentale A500, a été présentée à la presse en avril. Trois mois plus tard, le nouveau patron de Renault, Bernard Hanon, donnait son feu vert pour la création d'une équipe de compétition Renault, lançant un glorieux chapitre dans l'histoire de la Marque.

Renault F1 RS 01 – 1977

Au début des années 1970, Renault Gordini – avec le soutien financier du pétrolier Elf – lance un programme de recherche autour d'un moteur haute-performance. Un V6 Turbo est développé et utilisé dans un prototype de Renault-Alpine, avant de propulser la première F1 de Renault. Après la victoire aux 24 Heures du Mans 1978 avec la Renault-Alpine A442B, l'équipe Renault Sport s'est orientée vers la F1. En 1977, la monoplace RS 01 fut la première Renault alignée en Grand Prix avec un moteur turbocompressé de 1,5 litre, soit la moitié de la cylindrée des moteurs atmosphériques. Durant le week-end, cette F1 historique va encore démontrer ses performances.

Renault F1 RS 10 – 1979

Elle est la première Formule 1 à moteur turbo à avoir gagné un Grand Prix. Cette victoire a été conquise deux ans après les débuts de Renault dans la discipline, lors du Grand Prix de Grande-Bretagne 1977. Tandis que toutes les autres monoplaces étaient propulsées par des moteurs 3,0 litres atmosphérique, Renault avait choisi un bloc 1,5 litre suralimenté, plus léger, mais aussi plus compliqué à fiabiliser. Il a fallu deux années aux ingénieurs de Renault Sport pour solutionner ces problèmes. Cet engagement a été récompensé en juillet 1979 lors du Grand Prix de France, organisé à Dijon-Prenois. Jean-Pierre Jabouille s'était imposé et René Arnoux avait pris la troisième place avec le châssis RS 12. Cette première victoire de Renault en F1 était aussi la première d'une monoplace à moteur turbo. Les écuries concurrentes ont rapidement réagi et les turbos ont ensuite dominé les grilles de départ. Renault avait fait le bon choix.

Quatre châssis RS 10 ont été développés (RS 10, RS 11, RS 12 et RS 14). L'exemplaire exposé est RS 14.

Renault F1 RE 27B – 1981

La Renault F1 RE 27B était un modèle intermédiaire placé entre la RE 20 et la RE 30, pilotée par René Arnoux. À son volant, il termina à la cinquième place du Grand Prix d'Argentine. La monoplace est reconnaissable par ses dérives verticales à l'arrière des pontons et son moteur Elf turbo produisant 520 chevaux à 10 500 tours/minute.

Renault F1 RE 30 – 1982

Après avoir été précurseur de la technologie turbo en F1, Renault devait faire face à des rivaux utilisant la même technologie. La RE 30 fut développée pour les affronter. En 1980, cinq ans après la création de la première monoplace de Formule Un à moteur turbo, Renault comptait trois victoires avec la RE 20. L'année suivante, sa première rivale à moteur turbo arrivait sous la forme d'une Ferrari. La RE 30 à laquelle la Ferrari s'attaquait montrait sa compétitivité avec six pole positions en une saison grâce à René Arnoux et le jeune Alain Prost. Durant la saison 1982, la RE 30B signait dix pole positions et quatre victoires en Afrique du Sud, au Brésil, en France et en Italie. Pendant ce temps, les développements de Renault étaient suivis, non seulement par Ferrari, mais aussi par Toleman-Hart et Brabham-BMW.

Renault F1 RE 40 – 1983

La RE 40 fut la première F1 de Renault à utiliser une coque en fibre de carbone. Ce matériau léger et les nouveaux ailerons étaient conçus pour contrer l'interdiction de l'effet de sol lors de la saison 1983. Les performances de la RE 40 ont surtout profité du moteur 1,5 litre de Renault, suralimenté par deux turbos pour atteindre 880 chevaux. Renault était aussi motoriste de l'écurie Lotus.

Alain Prost a terminé deuxième du Championnat du Monde avec cette voiture en s'imposant à quatre reprises en 14 courses, avec trois pole positions et trois meilleurs tours en course. Il manquait le titre mondial pour seulement deux points. Cette monoplace pourra être vue en action durant tout le week-end du Festival of Speed.

Renault F1 R25 – Championne du Monde 2005

En 2005, le Renault F1 Team vise officiellement le titre mondial. Tout est mis en œuvre pour y parvenir avec le retour de Giancarlo Fisichella aux côtés de Fernando Alonso. La nouvelle monoplace bénéficie d'une aérodynamique optimisée, d'une suspension avant innovante et d'un moteur V10 3,5 litres de 800 chevaux capable d'affronter deux Grands Prix consécutifs sans être changé.

Malgré la pression de Michael Schumacher et Ferrari et surtout de Kimi Räikkönen et Juan-Pablo Montoya chez McLaren Mercedes, Fernando Alonso est sacré Champion du Monde avec sept victoires, huit podiums et six pole positions. Renault remporte aussi le titre mondial avec huit victoires et dix podiums. Ce fut le premier doublé Pilotes/Constructeurs d'une marque généraliste.

Renault F1 R26 – Championne du Monde 2006

En 2006, il s'agit pour Renault de rééditer les exploits de 2005 de Fernando Alonso et de sa Renault F1 R25, en tenant compte de la nouvelle réglementation qui impose un moteur V8.

L'écurie "Renault F1", animée par Flavio Briatore, engage deux voitures pour le pilote espagnol Fernando Alonso, Champion du Monde en titre, et son équipier, l'Italien Giancarlo Fisichella.

Le début de saison est magnifique pour Renault : Alonso obtient six victoires, trois deuxièmes places et cinq pole positions, Fisichella signant de son côté une victoire, une troisième place et une pole position.

Michael Schumacher et Ferrari se tiennent en embuscade et la lutte pour le titre est serrée. Mais en ajoutant une victoire et quatre deuxièmes places à son palmarès, Alonso – remarquablement soutenu par toute l'équipe – double la mise côté pilotes en conservant son titre de même que Renault côté constructeurs. Giancarlo Fisichella s'octroie

pour sa part la quatrième place du Championnat du Monde des Pilotes. Avec ce remarquable doublé, Renault peut légitimement affirmer être au "top of the World of F1".

Renault R.S. 16 – Monoplace F1 2016

En 2016, Renault crée une nouvelle entité, Renault Sport Racing, pour rassembler toutes les activités compétition de Renault. Au sommet de cette pyramide trône le Renault Sport Formula One Team. Ce nom souligne les plans de Renault d'améliorer la reconnaissance de la marque Renault Sport et les liens à venir entre la compétition et la route. Pour 2016, la monoplace Renault F1 est un châssis R.S. 16 développé et construit par l'ancienne équipe Renault F1 Team basée à Enstone et propulsé par le moteur R.E. 16 assemblé dans l'usine Renault Sport Racing de Viry-Châtillon. Le Britannique Jolyon Palmer intègre l'équipe aux côtés de Kevin Magnussen. Jolyon sera au volant de la R.S. 16 sur la fameuse course de côte de Goodwood.

Renault-e.dams Z.E.

Toujours en quête de nouveaux défis, Renault se lance en Formule E dès les débuts de la compétition 100% électrique de la FIA, en 2014. Associé étroitement à l'écurie Renault-e.dams, le constructeur contribue pleinement à remporter le tout premier titre Équipes de l'histoire de la discipline lors de la saison 2014/2015.

Renault a accentué son implication lors de la seconde saison de compétition en développant son propre ensemble moteur / transmission à la pointe de la technologie électrique. Ces recherches profitent, autant directement qu'indirectement, à la production de la gamme Z.E.. L'actuelle monoplace de Formula E engagée par Renault-e.dams affrontera la course de côte dans un (presque) complet silence.

Renault Sport R.S.01

Renault réaffirme sa passion du sport automobile avec Renault Sport R.S. 01, une voiture de course au style spectaculaire et aux performances hors normes. Renault Sport R.S. 01 est la star du Renault Sport Trophy. Cette catégorie constitue une nouvelle filière pour les championnats GT et Endurance professionnels. Son design est issu du monde des concept-cars et dicté par une quête absolue d'appui aérodynamique avec l'inspiration de DeZir, présenté en 2010, et de Renault Étoile Filante, la chasseuse de records.

Propulsé par un moteur V6 3,8 litres biturbo de 550 chevaux, Renault Sport R.S. 01 concentre le meilleur de l'expertise Renault Sport avec une coque en carbone qui permet d'abaisser la masse à moins de 1 150 kg, une suspension à double triangle et à pousoirs, des freins à disque en carbone, pincés par des étriers à six pistons, et des jantes 18 pouces. Le résultat est une voiture de course aussi incisive que rapide et séduisante. Elle représente le plus beau porte-drapeau de 116 ans d'histoire de Renault en sport automobile.

Renault 5 Maxi Turbo – 1985

Au milieu des années 1970, l'extraordinaire carrière de l'Alpine-Renault A110 touche à sa fin. Lancia, grand rival de Renault, domine alors la scène avec sa Stratos à moteur central. La réponse de Renault à cette supercar motorisée par Ferrari est une petite citadine. La Renault 5 est choisie pour servir de base à une arme rapide, petite et légère. L'idée est de déplacer le moteur de l'avant vers le centre de la voiture pour améliorer la motricité et l'équilibre. Le résultat est une Renault 5 au look ravageur. Ses ailes arrière sont disproportionnées pour accueillir les larges roues. La banquette arrière est remplacée par un moteur 1,4 litre suralimenté de 162 chevaux. Ce fut l'une des machines qui ont créé la légende de Renault et c'est un bien inestimable de nos jours. La Renault 5 Turbo a signé sa première victoire mondiale lors du Rallye Monte-Carlo 1981. Elle est restée au sommet jusqu'à l'avènement des Groupe B quatre roues motrices. Les proportions extraordinaires de la Maxi Turbo et sa puissance seront en action tout au long du Festival.

Renault Clio R.S.16

Le concept car Clio R.S.16 est le plus performant des modèles de route conçus par Renault Sport. Imaginé pour célébrer les quarante ans de Renault Sport et le retour de Renault en tant que constructeur en F1, Clio R.S.16 a été développé en un temps record.

« Nous avons envie de réaliser un concept-car technique aux performances décoiffantes », rappelle Patrice Ratti, Directeur Général de Renault Sport Cars et responsable du projet. Grâce des solutions simples et ingénieuses tirées de la compétition et de la conception automobile, le projet Clio R.S.16 a été mené en seulement cinq mois, malgré sa complexité.

Glisser le moteur 275 chevaux, la transmission manuelle à six rapports, la suspension, les freins et le système de refroidissement issus de Mégane R.S. 275 Trophy-R était un réel défi. Le châssis de la Clio, le refroidissement et l'échappement ont été revus. Un autre défi majeur s'est posé lorsqu'il a fallu élargir la carrosserie de 60 mm pour intégrer des roues de 19 pouces. Cette exceptionnelle Clio reçoit une teinte emblématique de Renault Sport avec le Jaune Sirius, associé à un noir brillant, qui a été choisi pour rester en lien avec la livrée des monoplaces R.S.16 de Renault Sport Formula One Team.

Renault Twingo GT

Twingo GT est présenté en première mondiale lors du Festival of Speed de Goodwood 2016. En associant l'agilité inhérente à la propulsion de sa petite citadine au savoir-faire de Renault Sport en termes de développement, Renault propose une version dédiée au plaisir de conduite. Son moteur TCe Energy de 898 cm³ voit sa puissance portée à 110 chevaux et son couple passer à 170 Nm grâce à une admission d'air revue, une adaptation de la cartographie moteur et un nouvel étagement de la boîte de vitesses qui permettent à Twingo GT de présenter une grande vivacité.

Pour exploiter ce surcroît de performance, le châssis évolue également avec de nouvelles suspensions et un travail particulier sur les réglages de l'ESP et de la direction à démultiplication variable. Le comportement routier tonique et la direction communicative autorisent une trajectoire précise et une bonne tenue de route. Cet ensemble permet à Twingo GT de procurer des sensations accessibles.

Reconnaissable à la réduction de la hauteur de caisse, ses jantes de 17 pouce, son écope d'air latérale, sa double sortie d'échappement et sa nouvelle teinte Orange piment, Twingo GT revendique d'emblée sa sportivité et son héritage. Pour prolonger son esprit sportif, l'intérieur s'habille de touches orange, de seuils de porte marqués Renault Sport, d'un pédalier en aluminium et d'un pommeau de levier en zamac. Elle sera disponible au Royaume-Uni cet hiver.

Nouvelle Renault Mégane Estate GT

Nouvelle Mégane Estate fait sa première apparition au Royaume-Uni à l'occasion du Festival of Speed avec un design qui allie élégance et dynamisme. Nouvelle Mégane Estate offre une modularité intuitive avec un coffre facilement configurable et une longueur de chargement leader sur le segment.

Ses lignes sont rehaussées par le cerclage chromé des vitres latérales et du montant de custode. Sa position basse et ses larges voies renforcent son assise sur la route.

Il est le premier break du segment C à bénéficier de la technologie 4CONTROL. Spécialement mis au point pour Nouvelle Mégane Estate, le 4CONTROL lui confère dynamisme et précision sur routes sinueuses et procure un réel plaisir de conduite. Dans les manœuvres, le 4CONTROL offre une agilité urbaine remarquable pour un break.

Nouveau Renault Scenic

Après la création du concept de monospace compact en Europe, Renault dévoile Nouveau Scenic pour la première fois au Royaume-Uni afin de montrer sa façon de redéfinir le segment. Cette quatrième génération est une nouvelle interprétation avec des proportions revues, une silhouette innovante, une peinture biton en option et de nombreuses idées ingénieuses, dont l'adoption des jantes de 20 pouces de série et des espaces de stockage sous le sol, comme sur le tout premier Scenic.

La garde au sol est augmentée, le porte-à-faux arrière réduit et les roues sont réparties aux quatre coins avec des voies élargies à l'avant comme à l'arrière, qui contribuent au design et distingue Nouveau Scenic des codes traditionnels des véhicules du segment. Le pare-brise triptyque offre une vue panoramique et améliore la vision latérale. Nouveau Scenic était précédé par trois générations qui se sont vendues à cinq millions d'exemplaires ces vingt dernières années.

Renault Clio R.S. 220 Trophy EDC

Nouvelle évolution de la lignée des Clio R.S., Clio R.S. 220 Trophy EDC propose un moteur de 220 chevaux, 280 Nm de couple et un régime maximal de 6 800 tours/minute. Elle est aussi équipée du système Start&Stop qui permet de contenir les émissions de CO₂ à 138 g/km.

Il n'y a pas moins de sept rapports pour transmettre la puissance, que le changement se fasse automatiquement ou via des palettes au volant plus réactives. Le système multi-change down permet de rétrograder automatiquement plusieurs vitesses « à la volée » lors d'un freinage appuyé. Un launch control et trois modes dynamiques R.S. Drive sont également proposés.

Renault Captur

Spacieux, versatile et distingué, le très élégant Captur est déjà un succès sur un marché des crossovers urbains en forte croissance. En combinant un style distinctif et la position de conduite d'un SUV à l'habitabilité d'un monospace et des moteurs de nouvelle génération, Captur propose un moteur Diesel Energy dCi 90 qui consomme 3,6 litres/100 km pour des émissions de CO₂ de 85 g/km. Une tablette tactile ajoute une note sophistiquée dans l'habitacle. Captur est désormais disponible en deux finitions haut de gamme qui propose le système multimédia R-Link avec navigation TomTom® LIVE, Bluetooth et radio DAB, ainsi que le contrôle de traction Grip Xtend avec des pneus mud&snow. La série limitée Iconic Nav propose une peinture biton Cappuccino Brown, des jantes 17 pouces à effet diamanté et des vitres arrière teintées.

Renault Kadjar

À la croisée des mondes du SUV, de la berline et du break, le crossover Kadjar est robuste, élégant, athlétique et très efficient. Kadjar offre une conduite dynamique et sereine avec les derniers systèmes de sécurité, d'infotainment et de connectivité.

Les moteurs essence TCe et diesel dCi répondent à la demande de performances et d'exceptionnelle efficacité. L'économie de carburant et d'émissions de CO₂ atteint respectivement 3,8 litres / 100 kilomètres et 99 grammes / kilomètre, égalant les meilleurs résultats de la catégorie. Proposé en deux et quatre roues motrices, Kadjar donne aussi le choix entre des transmissions manuelle et automatique. En deux roues motrices, il propose l'Extended Grip qui permet au véhicule d'adhérer à la route dans des conditions de conduite difficiles.

Ces prestations soulignent l'adaptabilité de Kadjar dans tous les environnements. Ses mensurations compactes et l'accompagnement du conducteur lors des manœuvres à faible vitesse le rendent idéal en ville. Sa position de conduite est proche de celle d'une berline avec un habitacle silencieux. Le conducteur reste détendu et concentré lors des longs voyages.

Renault Twizy

Renault Twizy est un véritable trublion dans l'univers des véhicules électriques. Biplace en tandem, son agilité et ses

performances, son faible encombrement, son comportement et son style en font la plus pratique et audacieuse machine urbaine. Disponible en version ouverte ou avec des portes optionnelles qui s'ouvrent en élytre, Twizy offre une protection efficace à l'intérieur d'un arceau-cage en acier avec un airbag conducteur de série. Il propose également un ordinateur de bord, un économètre et un système de récupération d'énergie destiné à maximiser son autonomie. Twizy est également disponible en version Cargo avec un coffre de 180 litres pour remplacer la place arrière.

À ce jour, plus de 16 000 Twizy roulent dans le monde entier et chaque modèle participe à cette mini-révolution de la mobilité. Les deux Twizy exposés reprennent la livrée des monoplaces Renault-e.dams et Renault Sport Formula One Team.

Renault ZOE

ZOE est une citadine 5 portes 100 % électrique très accessible, au design dédié et aux lignes particulièrement attirantes. Le moteur électrique de 65 kW (88 chevaux) autorise des accélérations et des reprises franches grâce à un couple maximum de 220 Nm dès les bas régimes et une vitesse de pointe de 135 km/h.

ZOE est proposée en deux finitions baptisées Expression et Dynamique. La seconde bénéficie d'un système de charge rapide qui permet de recharger la batterie en seulement trente minutes. ZOE possède une autonomie officielle de 240 kilomètres (NEDC). Renault estime que cette autonomie est de 170 kilomètres dans des conditions normales d'utilisation. Un système de charge wall-box est fourni et installé chez chaque client pour l'achat de ZOE neuve. Grâce au chargeur Caméléon™ que ZOE embarque de série, le véhicule est compatible avec la plupart des stations de recharge, permettant une multitude d'options visant à optimiser le chargement et d'assurer un chargement plus accommodant.