

COMMUNIQUÉ DE PRESSE



29 avril 2025

UNE NOUVELLE FAÇON DE PENSER, CONCEVOIR ET UTILISER LE VÉHICULE UTILITAIRE ÉLECTRIQUE AVEC RENAULT TRAFIC, GOELETTE ET ESTAFETTE

- **Leader historique des fourgons et pionnier des véhicules utilitaires électriques, Renault entend garder son avance sur le marché avec une nouvelle génération de véhicules utilitaires électriques disruptifs**
- **Développés par FLEXIS et premiers modèles de la marque Renault conçus autour du logiciel (SDV) d'Ampere, ces véhicules définissent de nouveaux standards pour le marché**
- **Inaugurant la technologie 800 V, ces véhicules se rechargent de 15 à 80 % en moins de 20 minutes pour une autonomie allant jusqu'à 450 km WLTP***
- **La toute nouvelle plateforme « skateboard » 100 % électrique permet d'accueillir différentes silhouettes afin de répondre aux besoins des professionnels avec une capacité de personnalisation quasiment infinie**
- **Trafic, Goelette et Estafette partagent ainsi un même ADN pour 3 personnalités à la fois différentes et complémentaires afin de répondre à des applications métiers très variées**



Pionnier des véhicules utilitaires 100 % électriques avec Kangoo il y a 15 ans, Renault a toujours su garder une approche innovante et orientée métier sur sa gamme dédiée aux professionnels.

Avec une gamme complète et multi-énergies sur chacun de ses modèles utilitaires, la marque a la capacité d'apporter une solution personnalisée et adaptée à chaque besoin de ses clients. Nouveau Renault Master, élu « International Van Of The Year 2025 », a récemment redéfini les standards du segment grâce à une approche disruptive et une conception « Aerovan » lui offrant la meilleure efficacité du marché en thermique comme en électrique.

Aujourd'hui, la marque va encore plus loin avec une nouvelle famille de fourgons électriques développés par FLEXIS avec une approche nouvelle pour un usage revisité et adapté aux contraintes actuelles des pros.

UN NOUVEL OUTIL FLEXIBLE, INTELLIGENT ET RESPONSABLE POUR LES PROS

Compacité et agilité en ville



Trafic, Goelette et Estafette bénéficient d'une toute nouvelle plateforme 100 % électrique dite « skateboard », dont le concept optimise le volume utile par rapport à l'empreinte au sol, avec un porte-à-faux avant réduit au maximum, le moteur se trouvant à l'arrière. Cela permet en outre d'obtenir un rayon de braquage aussi court que celui de Clio (10,3 mètres). Au-delà de la dimension écoresponsable, compacité et agilité sont ici la clé d'une utilisation urbaine facilitée.

Durabilité écologique

Dans la lignée de ses objectifs de durabilité, Renault a porté à 22,5 % le taux de matériaux recyclés utilisés pour l'extérieur et l'intérieur des trois véhicules, tandis que 80 % de ses matériaux sont recyclables en fin de vie. Ces chiffres s'entendent à l'exclusion de la batterie. Rappelons que Renault Group vise à atteindre d'ici 2030 33 % de matières recyclées dans la masse de ses véhicules.

GRANDE AUTONOMIE ET CONSOMMATION MAÎTRISÉE

Solution adaptée à chaque usage : Deux choix de batteries

Pour une flexibilité d'utilisation optimale, Trafic, Goelette et Estafette E-Tech electric sont tous trois proposés avec deux solutions de batteries : batterie standard ou grande autonomie.

Pour les grands rouleurs, la batterie grande autonomie utilise une chimie NMC (nickel manganèse cobalt) qui offre la meilleure densité énergétique pour une autonomie maximale d'environ 450 km WLTP*.

Pour les professionnels travaillant essentiellement en milieu urbain, la batterie standard adopte une chimie LFP (lithium fer phosphate) dépourvue de métaux rares comme le cobalt ou le nickel et permettant de proposer une offre compétitive en prix et en autonomie avec près de 350 km WLTP* (sur Trafic), qui correspond à de nombreux professionnels.

Une charge ultra-rapide grâce à la technologie 800 V

En renfort d'une autonomie polyvalente, les batteries faciliteront la vie et l'organisation du travail des professionnels par la rapidité de leur recharge liée à la nouvelle technologie 800 V. Une première pour des véhicules Renault !

Sur une borne de recharge rapide en courant continu, la capacité de la batterie passe ainsi de 15 à 80 % en moins de 20 minutes.

Moteur électrique nouvelle génération

Fort de 150 kW et 345 Nm, le nouveau moteur électrique conçu en Europe se distingue par la qualité de son rendement.



HYPER CONNECTÉS AU CLOUD ET AU RÉSEAU ÉLECTRIQUE

La flexibilité du SDV

Premiers véhicules de la marque Renault à recevoir une architecture logicielle centrale, évolutive et flexible, de type SDV (Software Defined Vehicle ou véhicule conçu autour du logiciel), Trafic, Goelette et Estafette sont hyper connectés et évolutifs. Ils le sont sur l'univers Renault avec des mises à jour automatiques et des nouvelles fonctionnalités disponibles tout au long de la vie du véhicule pour en assurer sa longévité. Ils le sont également sur les écosystèmes des professionnels qui les utilisent en intégrant leur interface digitale au cœur du véhicule grâce à la modularité logicielle de l'architecture SDV

Des fonctionnalités V2X

Trafic, Goelette & Estafette offriront des fonctionnalités Vehicle-to-Load (V2L) et Vehicle-to-Grid (V2G).

Cela inclut la possibilité de charger des appareils externes (V2L, du véhicule vers un appareil électrique) avec une prise dans la cabine, dans l'espace de chargement ou via un adaptateur à brancher sur la prise de charge pour connecter des appareils (outils, ordinateurs, par exemple).

Ils pourront également s'intégrer au réseau et fournir de l'énergie à partir de leurs batteries (fonctionnalité V2G) du véhicule vers le réseau, grâce au chargeur bidirectionnel.

Compétitivité

En synthèse, les nouveaux fourgons E-Tech electric de Renault ont été conçus pour simplifier la vie de nos clients professionnels et réduire la pression sur leurs couts d'utilisation avec une transformation à 360° du hardware et du software embarqués. Renault, pionnier du fourgon utilitaire 100% électrique avec Kangoo, continue de révolutionner le marché des véhicules utilitaires avec cette nouvelle gamme de fourgons E-Tech !

Made in Sandouville

Trafic, Goelette et Estafette seront tous trois produits en France, dans l'usine Renault Group de Sandouville où ils côtoieront la ligne d'assemblage du Trafic thermique actuel qui poursuivra sa carrière commerciale. C'est sur ce même site de Sandouville que seront réalisées dans un bâtiment voisin de l'usine principale les carrosseries personnalisées signées par Qstomize, la filiale de Renault spécialisée dans les aménagements et transformations d'utilitaires.



Renault renouvelle son best-seller sur le segment des fourgons moyens et redéfinit les standards du marché avec une trilogie de produits électriques à l'avant-garde de la technologie.

Conçus autour du logiciel, ils bénéficient d'évolutions software et hardware tout au long de leur cycle de vie afin d'accompagner le plus efficacement les professionnels et les collectivités dans leur transition énergétique, en leur offrant une grande variété de solutions éco-responsables.

Grace à leur compacité, ergonomie optimale et efficacité énergétique, ils s'adaptent parfaitement au durcissement des contraintes urbaines tout en réduisant les coûts d'opérations.



Alessandro DE-RINALDIS, directeur de gamme Renault Trafic, Estafette et Golette

RENAULT TRAFIC E-TECH : CHAMPION DE LA POLYVALENCE

Fourgon à tout faire par excellence, Trafic E-Tech gagne encore en polyvalence dans sa nouvelle version électrique SDV qui repousse les références d'agilité, compacité et connectivité.

Une appellation synonyme de succès

Lancé en 1980, Trafic a été produit à plus de 2,5 millions d'exemplaires en trois générations. Depuis, son nom est devenu synonyme de succès sur le marché des fourgons de moyenne taille. Fort de cet héritage, la quatrième génération 100 % électrique fait sa révolution sans compromis.

Des dimensions optimisées

Grâce à sa plateforme « skateboard » qui tire le meilleur parti architectural de la technologie 100 % électrique, avec batterie sous plancher et moteur arrière, le nouveau fourgon offre en carrosserie L1 un volume de chargement de 5,1 m³ pour une longueur de 4,87 m et une largeur de 1,92 m (identique sur les 3 véhicules). Tandis que le L2 dispose de 5,8 m³ pour une longueur de 5,27 m atteinte avec un empattement de 40 cm supérieur. Ces dimensions ont été obtenues tout en réduisant la hauteur hors-tout à 1,90 m, afin de garantir l'accès dans tous les parkings souterrains.

Un design moderne, tech et futuriste



Moderne, le design de Trafic l'est par ses proportions bâties sur un porte-à-faux avant très court, un empattement généreux et une silhouette monovolume aérodynamique.

Tech, par le bandeau supérieur de sa face avant qui imprime au produit une identité forte, il l'est aussi grâce à l'identité sublimée par le caractère du losange rétroéclairé et des guides de lumière qui le relie aux DRL pour former au global une signature lumineuse hautement technologique.

Sous ce bandeau qui capte et monopolise le premier regard, tout en élargissant visuellement la face avant, les phares se font discrets.

Le design de Trafic est également futuriste par le parti-pris de son pare-brise qui forme comme une visière, avec la baie de pare-brise proprement dite et les deux fenestrons latéraux.

Le noir lui va si bien

À l'instar de ses proportions générales modernes et équilibrées, le design de Trafic soigne la balance entre les zones peintes ton caisse et les zones noires qui expriment un sentiment de solidité essentiel sur les utilitaires.

Sur la face avant, le bouclier intègre une imposante pièce noire grainée. Elle est valorisée par un important travail au niveau de ses sections, lequel évite également l'effet de masse. Le plastique noir grainé de la partie basse du bouclier est animé via un jeu d'hachurages par laser, à la manière de ce que l'on peut observer sur Scenic E-Tech electric. Ce travail de surfacage constitue une véritable signature du nouveau design Renault.

Sur la face avant, la zone en ton caisse apparaît ainsi comme en flottaison entre deux masses noires : celle du bandeau intégrant la signature lumineuse et celle du bouclier.

En latéral, les protections basses en plastique noir grainé attestent de la robustesse du véhicule face aux vigoureux aléas de l'usage d'un véhicule professionnel. Elles n'en présentent pas moins un vrai souci d'esthétique par les jeux d'hachurages laser. Le panneau latéral est dynamisé par une ceinture de caisse originale, constituée de nombreux décrochages d'apparence aléatoire, qui apportent une animation visuelle renforçant l'impression de mouvement et d'énergie du fourgon, même à l'arrêt.

À l'arrière, outre l'accastillage aéro de la partie supérieure réalisé lui aussi en plastique noir grainé, on retrouve la même matière en bas du bouclier, toujours animée par le même réseau de hachures et rainures.

Première chez Renault, un fourgon reçoit une signature lumineuse arrière. Sculptée en 3D, elle est composée d'une double ligne verticale de part et d'autre des portes battantes asymétriques. Tandis que l'ensemble des fonctions traditionnelles d'éclairages trouve place dans un bloc, en relief lui aussi, sous la signature lumineuse.

Comme sur les VP Renault, le losange est posé à-même la carrosserie sur la porte arrière droite. Le monogramme Trafic, posé à gauche, inaugure pour sa part la nouvelle typographie spécifique pour les utilitaires de la marque.



Le déplacement du moteur à l'arrière a permis d'avancer l'habitacle tout en créant une silhouette monovolume dont l'aérodynamique est encore optimisée par des brancards profilés.

Établis sur le meilleur compromis aéro/volume, ces derniers génèrent un léger resserré à l'arrière qui se termine par un important becquet et deux déflecteurs latéraux attachés sur les portes.



Yannick BIGNON, directeur du design Renault Véhicules Utilitaires

Un cockpit moderne et disruptif

Disruptif, le design de la planche de bord se distingue par sa robuste forme de tube traversant. Intemporelle par cette thématique tubulaire, cette planche de bord est ancrée dans la modernité par ses deux écrans : un cluster de 10" et un écran central de 12" clairement orienté vers le conducteur (X°).

La sellerie des sièges associe tissus gris et blue-jean Zeta, avec des surpiqûres jaunes sur le gris et blanches sur le blue-jean.

Des rangements à foison

Primordiaux dans l'expérience de conduite des professionnels, les rangements s'avèrent multiples, astucieux et généreux. Outre la boîte à gants fermée, on trouve de nombreux rangements ouverts mais suffisamment cloisonnant, distribués sur la totalité du cockpit : trois porte-gobelets et un porte-document sous l'écran central, trois zones de rangement derrière le cluster, deux petites zones de « dépose » de part et d'autre du volant, une profonde tablette en contrebas du « tube » côté passager, deux étages de rangements dans les contre-portes, le plus haut pour les petits objets et le plus bas pour les objets très volumineux, comme les bouteilles d'eau. Enfin, derrière la planche de bord, entre le « tube » et la base du pare-brise, une vaste zone de rangement a également été aménagée pour une dépose spontanée mais sécurisée d'objets aussi variés qu'un cahier, une veste ou une planche d'écriture. En guise de signature de durabilité du véhicule, cette zone aussi visible de l'extérieur que de l'intérieur a été réalisée en composite recyclé renforcé de fibres naturelles (NFPP).

RENAULT GOELETTE E-TECH : CHAMPIONNE DE LA PERSONNALISATION

Partageant la plateforme et la cabine du Trafic E-Tech, Goelette E-Tech se distingue par sa grande capacité de transformation de l'espace de chargement. Grâce à ses essieux renforcés,



la capacité de chargement monte jusqu'à 1,4 tonne, autorisant toutes sortes de personnalisations que Renault assure au travers de conversions faites directement en usine, par sa filiale Qstomize ou encore par son réseau de carrossiers certifiés.

Une appellation historique

Véhicule utilitaire historique de la marque Renault, Goelette a parcouru les routes dès 1956. Robuste et endurant, sa capacité à être transformée selon les besoins spécifiques des différents artisans et commerçants en faisait un des fourgons les plus polyvalents.

Trois versions à la sortie des chaînes.

Directement dérivé du fourgon Trafic, dont elle reprend dimensions et design de cabine (extérieur et intérieur), Goelette profite pleinement de la flexibilité de la plateforme « skateboard » pour proposer plusieurs versions « usines » différentes, comme, par exemple, un châssis-cabine, un boîte grand volume ou bien une cabine approfondie.

Le châssis-cabine est un châssis nu au-delà de la cabine, susceptible de recevoir toutes les carrosseries proposées par les transformateurs pour répondre aux besoins spécifiques des différents professionnels.

Un caisson grand volume pouvant dépasser 10 m³ selon le désir du client peut être arrimé sur le châssis. La partie basse de Goelette avec un caisson reçoit alors un habillage spécifique derrière la cabine, avec notamment un bouclier arrière équipé d'une ridelle qui recèle la roue de secours.

La cabine approfondie qui permet de combiner le transport de 6 personnes et un grand espace de chargement sera aussi montée dans la ligne principale de production en bénéficiant, comme les autres conversions, des standards de qualité de fabrication Renault.

RENAULT ESTAFETTE E-TECH : CHAMPIONNE DES OPÉRATIONS EN MILIEU URBAIN

Fidèle à quelques pourcents près au concept-car éponyme présenté en septembre dernier, Estafette E-Tech est le premier véhicule conçu de A à Z au plus près du cahier des charges et de l'expérience conducteur d'un métier spécifique : les opérations en milieu urbain.

Réinterprétation d'une icône

Moderne et disruptive, Estafette E-Tech rend par son appellation hommage au fourgon Renault qui révolutionna son segment dès 1959, en adoptant une architecture traction avant alors que les VP de la marque étaient encore au régime de la propulsion. Plus d'un demi-million de Renault Estafette furent produits entre 1959 et 1980.

Éloge de la verticalité

Par sa hauteur exceptionnelle de 2,60 m établie pour permettre à un opérateur d'1,90 m de circuler debout à l'intérieur du véhicule, Estafette fait valoir des proportions toutes en verticalité qui la distingue de Trafic avec lequel elle partage néanmoins la plateforme « skateboard » dans sa version longue de 5,27 m, la seule disponible sur ce véhicule. Estafette peut ainsi se prévaloir d'un volume de chargement de 9,2 m³.

Design anamorphosé

Estafette reprend tous les éléments de langage du design de Trafic adaptés à ses proportions spécifiques. On retrouve une silhouette monovolume, un pare-brise en visière et le bandeau identitaire avant. La signature lumineuse arrière reprend à l'homothétie la thématique vue sur Trafic.

Les protections basses noires grainées renforcent la robustesse de la carrosserie, offrant une protection idéale pour un usage intensif en milieu urbain. Elles trouvent leur écho en partie haute avec des brancards peints eux aussi en noir, cette fois dans le but de réduire visuellement la hauteur inhabituelle du véhicule.

Des ouvrants performants

Étudiés dans leur concept et dans le détail pour optimiser chaque geste du chauffeur-opérateur, les ouvrants sont composés de portes coulissantes en latéral et d'un rideau à lames à l'arrière. Les portes coulissantes sont à galandage : suspendues à un rail extérieur, elles peuvent coulisser d'un seul mouvement, sans qu'il soit nécessaire de la déboîter comme c'est habituellement le cas sur l'ensemble des fourgons. Toujours pour faciliter les gestes du chauffeur-opérateur, les poignées extérieures ont été dessinées spécifiquement pour pouvoir être actionnées au moyen du coude seul, afin que l'utilisateur puisse garder sa marchandise bien en mains. De plus, toujours pour faciliter cette manœuvre, la porte coulissante droite -côté trottoir- a été allégée en supprimant les rangements ainsi que le mécanisme de descente de la vitre.

À l'arrière, comme sur l'ensemble des véhicules dédiés aux plateformes logistiques, un rideau à lames a été préféré aux portes battantes qui empêchent d'être jointif avec le quai de chargement et qui nécessitent plus d'espace pour se garer. Le rideau s'ouvre d'un seul coup de main et ses lames glissent alors le long du pavillon intérieur plutôt qu'en rouleau, cela afin de préserver toute la hauteur de chargement.

Intérieur optimisé

La planche de bord dessinée selon le motif du tube traversant est identique à celle de Trafic et Goelette, à la seule différence qu'elle est surélevée de 20 cm et simplifiée en zone basse, notamment pour dégager un espace de chargement supplémentaire à droite du conducteur. L'espace du poste de conduite est optimisé pour obtenir un large espace libre et un strapontin permet d'accueillir un passager pour un usage occasionnel ou la formation des conducteurs.



Le siège du conducteur est surélevé sur un podium, afin de lui offrir une vision panoramique sur l'environnement extérieur et lui permettre de passer sans effort du volant à la zone cargo. Une zone dont la porte intérieure s'ouvre automatiquement, accompagnée de l'allumage des « warnings » extérieurs, lorsque le chauffeur-opérateur déclenche la séquence de livraison en poussant sur le bouton prévu à cet effet.

LA RÉVOLUTION SDV

SDV pour Software Defined Vehicle ou véhicule conçu autour du logiciel, constitue une rupture technologique qui vise à ce que le logiciel ne soit plus quelque chose d'annexe et dispersé comme dans les architectures précédentes, mais prenne une place centrale dans le véhicule. Une architecture logicielle centralisée qui peut être mise à jour tout du long de la vie du véhicule, comme c'est le cas pour un smartphone ou un ordinateur.



On a équipé le véhicule de supercalculateurs : un véritable cerveau avec ses deux hémisphères. L'hémisphère droit gère les interfaces avec le conducteur, c'est à dire l'infotainment, les applications, la commande vocale, la navigation 3D ou encore la lecture des panneaux.

Tandis que l'hémisphère gauche constitue le système nerveux du véhicule, qui va gérer tous les actionneurs des différentes fonctions, du freinage au verrouillage, ainsi que la capacité de mémorisation des datas fournies par les capteurs.



Antoine VUILLAUME, directeur programme SDV, Ampere

Système d'exploitation CAR OS

Signé Ampere, le nouveau système d'exploitation CAR OS (Car Operating System) est associé à l'univers Android™ Automotive OS pour une facilité d'utilisation optimale et une ouverture sur le plus grand nombre d'applications actuelles et futures.

Mises à jour automatiques et personnalisées

Connecté au Cloud, le logiciel central peut bénéficier de mises à jour à distance et en temps réel.



Comme sur son ordinateur ou son smartphone, le client professionnel pourra « upgrader » son véhicule en l'enrichissant de nouvelles fonctions tout au long de son cycle de vie, et cela en temps réel. Des offres personnalisées, en phase avec les usages réels et les habitudes de conduite de chacun, pourront être proposées.

L'expérience d'un utilisateur professionnel pourra donc être améliorée avec des fonctions adaptées à son métier et ses usages :

- Les véhicules nécessitant des fonctionnalités spécifiques comme les ambulances, véhicules de pompiers, de police, frigorifiques ou autres versions transformées pourront intégrer des applications dédiées permettant le fonctionnement de chaque élément de manière unique et centralisée, dans le même esprit que l'innovation openR link avec convertor companion primée sur Renault Master avec l'intelligence du SDV en plus ;
- Les sociétés disposant de leur propre système d'exploitation, pour les livraisons par exemple, pourront intégrer celui-ci dans le système multimédia du véhicule afin de transmettre les informations de livraison en temps réel (délai, itinéraire, contacts, remarques...) au chauffeur-livreur lors de sa tournée ;
- Les utilisateurs de flotte pourront se connecter à leur profil afin d'accéder à leur interface personnalisée avec les réglages véhicule et les applications qu'ils ont l'habitude d'utiliser.

Maintenance prédictive pour une disponibilité sans faille

Déjà intégrée sur les véhicules actuels, la maintenance prédictive gagnera en précision grâce à la capacité de calcul rapide et à l'intelligence artificielle de l'architecture SDV. L'usure de certaines pièces pourra ainsi être identifiée en temps réel et des diagnostics lancés à distance, permettant d'anticiper les réparations ou d'apporter directement certaines corrections.

Cette fonctionnalité sera particulièrement utile pour les gestionnaires de flottes et leur permettra d'optimiser au maximum les coûts, le temps d'utilisation et la disponibilité des véhicules.



Sur les nouveaux véhicules SDV, l'algorithme qui calcule l'usure des pneus intègre de plus en plus de données en temps réel avec notamment des notions de style de conduite, de charge du véhicule et de typologie de la route anticipant ainsi de manière fiable et personnalisée les situations à venir.



Antoine VUILLAUME, directeur programme SDV, Ampere



Une expérience enrichie à bord

Supportés par la technologie SDV, Trafic, Goelette et Estafette introduisent également une nouvelle génération de système multimédia openR équipé d'un écran 12 pouces et optimisé pour les véhicules utilitaires légers. Ce système, doté du plus grand écran de la gamme Renault véhicules utilitaires, offre une navigation spécialement conçue pour les véhicules utilitaires, prenant en compte notamment leurs dimensions et leur chargement pour éviter les routes inadaptées. Ainsi, le planificateur de route embarqué fournit les meilleurs itinéraires en suggérant des arrêts de recharge optimisés grâce à une précision accrue des datas de la consommation.

Les services Google built-in, incluant Google Assistant et d'autres fonctionnalités sur Google Play, seront également disponibles. Sans quitter les yeux de la route, Google Assistant permet au conducteur d'interagir de façon intuitive avec son véhicule pour gérer la température, prendre des notes, piloter la radio ou encore demander les dernières infos ou la météo. Google Play propose un catalogue d'applications toujours plus complet (+ de 100 apps téléchargeables aujourd'hui) pour enrichir l'expérience à bord sur l'écran 12 pouces. Parmi les applications disponibles, on peut citer Vivaldi, un navigateur internet permettant notamment de consulter ses emails. EasyPark permet de simplifier le paiement du stationnement pendant que Amazon Music, Spotify et Deezer permettent d'accéder à ses playlists préférées.

Une sécurité renforcée

Afin d'améliorer les comportements de conduite pour une sécurité accrue, Trafic, Goelette & Estafette intègrent le service embarqué Safety Coach.

Grâce aux capteurs du véhicule et à l'intelligence artificielle, il évalue les risques auxquels le conducteur est confronté, en prenant en compte : la vitesse du véhicule, les distances de sécurité, la gestion des trajectoires et des changements de voie et aussi la vigilance.

En se basant sur les données récoltées, le système fournira au conducteur un score sur 100 (Safety Score) à la fin du trajet avec, selon les résultats, des conseils au conducteur.

Le Safety Monitor, quant à lui, affichera en temps réel une mesure du comportement de conduite directement sur le tableau de bord.

Faciliter le quotidien en électrique avec l'application My Renault

Trafic, Goelette et Estafette bénéficient des fonctionnalités de l'application My Renault utiles au quotidien avec un véhicule électrique comme la programmation charge et le pré-conditionnement ou encore le suivi de l'autonomie. D'autres fonctions facilitent aussi les interventions telles que la localisation du véhicule, le statut des ouvrants avec verrouillage à distance ou le suivi de la maintenance des véhicules grâce au calendrier d'entretien connecté.



Personnalisation digitale

Grâce à l'ouverture du système, les sociétés disposants de leur propre système d'exploitation pourront intégrer celui-ci dans le système multimédia du véhicule. Ainsi une société de livraisons pourra transmettre à son chauffeur-livreur toutes les informations nécessaires dans le fil de sa tournée (temps, itinéraire, contacts, remarques...).

Les véhicules nécessitant des fonctionnalités spécifiques comme les véhicules frigorifiques, les ambulances ou autres versions transformées utiliseront chacun au mieux toute l'intelligence de l'architecture SDV. Ainsi, sur les premiers, la chaîne du froid pourra être garantie de manière prédictive en utilisant un maximum d'informations extrêmement fines et en temps réel sur le véhicule, comme la température extérieure et la consommation électrique réelle, avec si nécessaire, une planification de recharge supplémentaire requise pour maintenir la chaîne du froid.

Une amélioration de la valeur

Au-delà de l'amélioration de l'expérience de conduite et donc de la productivité des professionnels, le fait de pouvoir mettre son véhicule à jour à distance préservera la valeur de ce dernier. Au bout de 3 ou 4 ans, le véhicule aura moins perdu de valeur puisqu'il aura été enrichi de nouvelles fonctions. On parle alors ici d'une amélioration de la valeur résiduelle du véhicule. Cet « anti-ride » du véhicule est particulièrement utile sur les véhicules utilitaires dont la durée de vie est beaucoup plus longue que sur un véhicule particulier, avec un usage plus fréquent et intensif.

De nouveaux services connectés viendront enrichir Trafic, Estafette et Goelette tout au long de leur vie, permettant d'aller toujours plus loin dans l'expérience de conduite ou encore la gestion du véhicule.

Développés par Flexis et produits en France à l'usine Renault Group de Sandouville, Trafic, Estafette et Goelette seront disponibles à partir de 2026.

*En cours d'homologation WLTP

Google, Android and Google Play are trademarks of Google LLC.

A PROPOS DE RENAULT

Depuis plus d'un siècle, Renault développe, fabrique et vend des véhicules utilitaires pour répondre aux exigences des professionnels partout dans le monde.



Express, Kangoo, Trafic et Master, véhicules iconiques, sont reconnus mondialement pour leurs innovations qui améliorent le quotidien de leurs utilisateurs.

Leader européen depuis plus d'une décennie sur de nombreux marchés (thermiques et électriques), Renault Pro+ offre des solutions de mobilité durable, personnalisées et intelligentes grâce à une combinaison unique de solutions, de services et de financements destinée à simplifier et booster le business des clients professionnels. Il allie des solutions digitales innovantes, un panel de carrossiers agréés et un réseau d'experts du véhicule utilitaire au travers de plus de 600 centres Renault Pro+, dans plus de 25 pays.

A PROPOS D'AMPERE

Ampere est le spécialiste européen des véhicules électriques intelligents. Issu de Renault Group, Ampere conçoit, développe, fabrique et commercialise des véhicules électriques à la pointe de la technologie et accessibles au plus grand nombre. L'expérience client et l'impact environnemental et social sont intégrés dans tout le processus de développement de ses véhicules, afin qu'ils reflètent son engagement : vis-à-vis de ses clients, de la planète et de tous ceux qui y vivent. Pour plus d'information, rendez-vous sur ampere.cars ou suivez Ampere sur [LinkedIn](#) et [X](#).

A PROPOS DE FLEXIS

Fondée en 2024, Flexis est une entreprise européenne de solutions de mobilité basée en France (Villebon-sur-Yvette). Flexis conçoit, développe et commercialise une nouvelle génération de fourgonnettes commerciales 100% électriques et fournit des solutions de gestion de flotte basées sur une architecture SDV (Software Defined Vehicle), conçues pour répondre aux besoins combinés des professionnels de la livraison du dernier kilomètre, de leurs chauffeurs et des villes dans lesquelles ils opèrent. Les premières camionnettes électriques Flexis devraient sortir de la chaîne de montage de l'usine Renault Group de Sandouville en 2026. Société indépendante, Flexis a été fondée par le Renault Group, Volvo Group et CMA CGM Group.