



VOLLELEKTRISCHE TRANSPORTER-GENERATION KOMMT 2026

VON SOFTWARE DEFINIERT: RENAULT PRÄSENTIERT NEUE ELEKTRO-TRANSPORTER TRAFIC, ESTAFETTE UND GOELETTE

- **Erste Renault Modelle mit 800-Volt-Ladetechnologie**
- **Neue EV-Skateboard-Plattform sichert maximale Vielseitigkeit**
- **Produktion in Frankreich im Werk Sandouville**



Renault ist ein Pionier im Segment vollelektrischer Nutzfahrzeuge: Schon vor 15 Jahren debütierte der Kangoo mit Elektroantrieb. Die Marke verfolgt bei ihren Angeboten für gewerbliche Nutzer stets einen innovativen, an den Bedürfnissen der Gewerbekunden orientierten Ansatz: In jeder Baureihe offeriert Renault eine umfassende Multi-Energie-Antriebspalette und hat damit für jede Anforderung eine individuelle Lösung.

Vor kurzem hat Renault den neuen Master – den „International Van of the Year 2025“ – vorgestellt, der die Maßstäbe des Segments neu definiert: mit einem disruptiven Ansatz und einem

„Aerovan“-Design, das sowohl in der Verbrenner- als auch in der Elektroversion für eine herausragende Effizienz sorgt.

Jetzt geht die Marke noch einen Schritt weiter: mit einer neuen Familie von elektrischen Transportern, die auf die heutigen gewerblichen Anforderungen zugeschnitten sind.

FLEXIBLE, INTELLIGENTE UND NACHHALTIGE FAHRZEUGE FÜR GESCHÄFTSKUNDEN

Kompakte Abmessungen, Agilität und Umweltverträglichkeit: Das sind drei entscheidende Faktoren für leichte Nutzfahrzeuge, die häufig in der Stadt unterwegs sind. Trafic, Goelette und Estafette profitieren in dieser Hinsicht von einer neuen, vollelektrischen Skateboard-Plattform. Sie bietet ein optimales Verhältnis von Ladekapazität und Platzbedarf – mit einem minimalen vorderen Überhang und einem hinten eingebauten Antrieb. Der Wendekreis ist dadurch so klein wie beim Clio (10,3 Meter).

GROßE REICHWEITE UND WENIG VERBRAUCH

Für einen flexibleren Einsatz werden Trafic, Goelette und Estafette E-Tech mit zwei Batterielösungen ausgeliefert: Standardreichweite und verlängerte Reichweite.

Für Vielfahrer eignet sich die Langstreckenbatterie mit NMC-Technologie (Nickel-Mangan-Kobalt), die dank hoher Energiedichte eine maximale Reichweite von rund 450 km (WLTP) bietet (Werte für Trafic; vorläufige Angaben).

An Gewerbekunden, die vor allem in städtischen Gebieten unterwegs sind, richtet sich die Batterie mit LFP-Technologie (Lithium-Eisenphosphat), die ohne seltene Metalle wie Kobalt und Nickel auskommt. Sie sorgt für einen äußerst wettbewerbsfähigen Preis und ermöglicht eine Reichweite von rund 350 km (WLTP) (Werte für Trafic, vorläufige Angaben).

800-VOLT-TECHNOLOGIE FÜR ULTRASCHNELLES LADEN

Für mehr Komfort und ein einfacheres Handling im Arbeitsalltag sorgt die neue 800-Volt-Schnellladetechnologie, die hier ihre Premiere bei Renault feiert. An DC-Schnellladestationen lässt sich die Batterie damit in weniger als 20 Minuten von 15 auf 80 Prozent aufladen.

ELEKTROMOTOR DER NÄCHSTEN GENERATION

Der neue Elektromotor wurde in Europa entwickelt, produziert 150 kW und 345 Nm und zeichnet sich durch seinen hohen Wirkungsgrad aus: 95 Prozent der elektrischen Energie werden in mechanische Energie umgewandelt.

VERBUNDEN MIT DER CLOUD UND DEM STROMNETZ

Trafic, Goelette und Estafette sind die ersten Renault Fahrzeuge, die über eine zentrale, skalierbare und flexible SDV-Architektur verfügen. Automatische Updates gewährleisten eine lange Nutzungsdauer der Fahrzeuge ohne Probleme, die durch veraltete Technik hervorgerufen

werden. Dank der Software-Modularität der SDV-Architektur lassen sie sich zudem mit den Ökosystemen ihrer gewerblichen Nutzer verbinden.

V2X-FUNKTIONEN

Renault bietet für die neuen Transporter Trafic, Estafette und Goelette die Funktionen Vehicle-to-Load (V2L) und Vehicle-to-Grid (V2G) an.

Mit V2L können externe Geräte wie Werkzeuge oder Computer direkt über die Fahrzeugbatterie mit Strom versorgt werden – dafür stehen Steckdosen im Fahrerhaus und im Laderaum zur Verfügung.

Die V2G-Funktion ermöglicht es, Energie aus der Fahrzeugbatterie über ein bidirektionales Ladegerät in das öffentliche Stromnetz einzuspeisen. In Österreich wird V2G erst zu einem späteren Zeitpunkt verfügbar sein.

WETTBEWERBSVORTEIL

Die neuen E-Tech Transporter vereinfachen das Leben der Renault Geschäftskunden und tragen zur Senkung der Betriebskosten bei. Mit dem Kangoo war Renault ein Pionier auf dem Gebiet der elektrisch betriebenen Transporter – mit den neuen E-Tech Transportern revolutioniert die Marke den Markt für leichte Nutzfahrzeuge.

HERGESTELLT IN SANDOUVILLE

Trafic, Goelette und Estafette werden im Renault Werk in Sandouville in Frankreich gebaut – zusammen mit dem Trafic mit Verbrennungsmotor, der weiterhin im Angebot bleibt. In einem Gebäude in der Nähe des Hauptwerks werden auch Karosserien für Qstomize gebaut, die Renault Tochter, die sich auf die Anpassung und den Umbau von leichten Nutzfahrzeugen spezialisiert hat.

„Renault erneuert seinen Bestseller im Segment der mittelgroßen Transporter. Die drei neuen Elektrofahrzeuge stehen an der Spitze der Technologieentwicklung und definieren die Marktstandards neu“, sagt Alessandro de Rinaldis, Family Revenue Leader für Renault Trafic, Estafette und Goelette. „Die Fahrzeuge sind um Software herum entwickelt und können während ihres gesamten Lebenszyklus durch Software- und Hardware-Upgrades aktualisiert werden, um Gewerbetreibende und Kommunen bei ihrer Energiewende so effektiv wie möglich zu unterstützen und ihnen eine breite Palette an umweltfreundlichen Lösungen zu bieten. Dank ihrer Kompaktheit, Ergonomie und Energieeffizienz eignen sie sich perfekt für die härtesten städtischen Bedingungen und senken gleichzeitig die Betriebskosten.“

RENAULT TRAFIC E-TECH ELECTRIC: MEISTER DER VIELSEITIGKEIT

Der Trafic E-Tech Electric ist der ultimative Alleskönner: In der neuen vollelektrischen SDV-Version ist er vielseitiger als je zuvor und setzt Maßstäbe in Sachen Agilität, Kompaktheit und Konnektivität.



EIN NAME ALS SYNONYM FÜR ERFOLG

Mit der vierten Generation des Trafic schlägt Renault ein neues Kapitel in der Geschichte des Transporters auf. Seit dem Debüt im Jahr 1980 wurden mehr als 2,5 Millionen Einheiten der Modellreihe gebaut. Sein Name ist zum Synonym für Erfolg auf dem Markt für mittelgroße Nutzfahrzeuge geworden. Das vollelektrische Modell der vierten Generation baut auf diesem Erbe auf und leitet einen revolutionären Wandel ein.

OPTIMIERTE ABMESSUNGEN

Der neue Trafic basiert auf der speziellen EV-Skateboard-Plattform mit Unterflur-Batterie und Heckantrieb. Der L1 Kastenwagen bietet ein Ladevolumen von 5,1 m³ bei einer Länge von 4,87 m und einer Breite von 1,92 m, die bei allen drei Modellen identisch ist. Der L2 kommt bei einer Länge von 5,27 m und einem um 40 cm längeren Radstand auf ein Ladevolumen von 5,8 m³. Dank der auf 1,90 m reduzierten Gesamthöhe sind auch Einfahrten in Tiefgaragen kein Problem.

MODERNES UND FUTURISTISCHES HIGH-TECH-DESIGN

Der Trafic besitzt ein modernes Design mit einem kurzen vorderen Überhang, einem langen Radstand und einer aerodynamischen Karosserie im One-Box-Design. Ein Leuchtenband an der Front, das hinterleuchtete Logo und die Tagfahrleuchten sorgen für eine hochmoderne Lichtsignatur. Das Lichtband zieht die Blicke auf sich und lässt die Frontpartie breiter erscheinen. Die Scheinwerfer darunter sind dezenter gestaltet.

Den futuristischen Stil des Trafic verstärkt die visierartige Windschutzscheibe, die aus der Windschutzscheibe selbst und zwei Seitenfenstern besteht.

Die Ausgewogenheit des Designs und der Proportionen spiegelt sich auch in der Farbgebung wider: Einige Karosseriebereiche sind in Wagenfarbe gehalten, andere in Schwarz, um die robuste Stärke eines Nutzfahrzeugs zum Ausdruck zu bringen.

Getreu der neuen Renault Designsprache wurden alle Details mit großer Sorgfalt gestaltet: Sie tragen zum hochwertigen Gesamteindruck bei und vermeiden zugleich eine zu klobige Optik. Der vordere Stoßfänger besteht aus einem großen Teil mit schwarzer körniger Oberfläche, die wie beim Scenic E-Tech Electric (Stromverbrauch kombiniert (kWh/100 km): 17,6-16,7; CO₂-Emission kombiniert (g/km): 0; CO₂-Klasse: A) ein Lasermuster aufweist.

An der Vorderseite scheint die in Wagenfarbe lackierte Fläche zwischen zwei schwarzen Bereichen zu schweben: dem Lichtstreifen und dem Stoßfänger.

An der Seite unterstreicht der untere Karosserieschutz aus schwarzem Kunststoff den Eindruck von Robustheit und betont die Fähigkeit des Trafic, die täglichen Herausforderungen des Arbeitslebens zu bewältigen. Gleichzeitig zeigen die Lasermuster, dass ein Schwerpunkt auch auf dem Design liegt. Die Gürtellinie verleiht den Fahrzeugseiten einen dynamischen Touch. Mit ihren scheinbar zufälligen Unterbrechungen vermittelt sie den Eindruck von Bewegung und Energie – selbst im Stand.

Das aerodynamische Element oben am Heck ist ebenfalls in schwarz gemasertem Kunststoff gehalten, ebenso wie der untere Teil des Stoßfängers, der wiederum das gleiche Muster aus Linien und Rillen aufweist.

Der Trafic ist auch der erste Renault mit einer Lichtsignatur am Heck. Sie ist dreidimensional geformt und besteht aus einer doppelten vertikalen Linie zu beiden Seiten der asymmetrischen Flügeltüren. Die konventionellen Beleuchtungsfunktionen sind in einem einzigen Block untergebracht, der sich ebenfalls ausgeformt unter der Lichtsignatur befindet.

Wie bei den Renault Pkw befindet sich das Logo direkt auf der Karosserie, auf der rechten hinteren Tür. Der Trafic Schriftzug auf der linken Seite ist in der neuen Schrift gehalten, der für die leichten Nutzfahrzeuge der Marke übernommen wurde.

„Durch die Integration des Antriebsstrangs im Heck konnte die Kabine um X cm nach vorne verlagert werden“, erläutert Yannick Bignon, LCV Design Director bei Renault. „Dadurch ist eine Karosserie im One-Box-Design entstanden, deren Aerodynamik durch die stromlinienförmige

Dachreling weiter optimiert wird. Um den besten Kompromiss zwischen Aerodynamik und Ladekapazität zu finden, verjüngt sich die Dachreling leicht zum Heck hin, das durch einen großen Spoiler mit zwei seitlichen Deflektoren an den Türen ergänzt wird.“

MODERNES COCKPIT-DESIGN

Im Cockpit wird die zeitlose und robuste Röhrenform der Armaturentafel, die sich von einer Seite der Kabine bis zur anderen erstreckt, mit zwei modernen Bildschirmen kombiniert: einem 10-Zoll-Kombiinstrument und einem 12-Zoll-Bildschirm in der Mitte, der sich um X Grad zum Fahrer neigt.

Die Sitze sind mit einem Mix aus grauem und Jeansstoff bezogen, mit gelben Steppnähten auf dem grauen Stoff und weißen Nähten auf dem blauen Jeansstoff.

GROßZÜGIGER STAU RAUM

In Sachen Stauraum erfüllt der neue Trafic die anspruchsvollen Anforderungen der Gewerbetunden mit cleveren und großzügig bemessenen Ablagen. Neben einem geschlossenen Handschuhfach gibt es im Cockpit eine Reihe offener unterteilter Fächer: drei Getränkehalter und ein Dokumentenhalter unter dem zentralen Bildschirm, drei Ablageflächen hinter dem Kombiinstrument, zwei kleine Fächer auf beiden Seiten des Lenkrads, ein tiefes Fach unter der „Röhre“ auf der Beifahrerseite sowie zwei Ablageebenen in den Türen, die obere für kleine Gegenstände und die untere für sperrige Objekte wie Wasserflaschen.

Hinter dem Armaturenbrett, zwischen der „Röhre“ und der Windschutzscheibe, befindet sich ein großer Bereich, in dem alle möglichen Gegenstände, wie z. B. ein Notebook, eine Jacke oder ein Block, sicher verstaut werden können. Dieser Bereich, der sowohl von außen als auch von innen sichtbar ist, besteht aus Naturfaser-Polypropylen-Verbundwerkstoff (NFPP) und spiegelt die Langlebigkeit des Fahrzeugs wider.

RENAULT GOELETTE E-TECH ELECTRIC: MEISTER DER UMBAUTEN

Der Goelette E-Tech Electric teilt sich die Plattform und das Fahrerhaus mit dem neuen Trafic E-Tech Electric und zeichnet sich vor allem durch seine Wandlungsfähigkeit aus. Dank seiner verstärkten Achsen kann er Lasten von bis zu 1,4 Tonnen tragen und lässt sich auf vielfältige Art und Weise umbauen: entweder direkt im Renault Werk, bei Qstomize oder bei einem Netz zertifizierter Aufbauhersteller.



EIN HISTORISCHER NAME

Robust, widerstandsfähig und vielseitig: Als einer der beliebtesten Transporter für Flotten und kleine Gewerbetunden mit spezifischen Anforderungen war der Renault Goelette ab 1956 zehn Jahre lang auf den Straßen erfolgreich unterwegs.

Diese Qualitäten besitzt auch der neue Goelette E-Tech Electric. Als direktes Derivat des Trafic nutzt er die Flexibilität der Skateboard-Plattform voll aus und ist ab Werk in drei Versionen erhältlich: als Fahrgestell, Großraumkasten oder verlängertes Fahrerhaus.

Das Fahrgestell lässt sich mit einer Vielzahl von Aufbauten kombinieren, um den spezifischen Anforderungen verschiedener Branchen gerecht zu werden.

Das Fahrgestell kann zudem mit einem großvolumigen Kasten ausgestattet werden, der je nach den Kundenanforderungen mehr als 10 m³ Ladevolumen fasst. Der untere Teil der Goelette mit Kasten erhält dann eine spezielle Verkleidung hinter dem Fahrerhaus, einschließlich eines hinteren Stoßfängers mit Seitenwand zur Aufnahme des Reserverads.

Das verlängerte Fahrerhaus bietet Platz für bis zu 6 Personen und einen großzügigen Laderaum. Es wird ebenfalls auf der Hauptproduktionslinie gebaut und profitiert wie die anderen Umbauten von den hohen Qualitätsstandards von Renault.

RENAULT ESTAFETTE E-TECH ELECTRIC: MEISTER DER LETZTEN MEILE

Der neue Estafette E-Tech Electric ist eine moderne Neuauflage des ikonischen Renault Transporters aus den 1960er Jahren, zugeschnitten auf heutige logistische Anforderungen in den Städten und für den Einsatz als Zustellfahrzeug auf der letzten Meile.



Mehr als eine halbe Million Fahrzeuge trugen zwischen 1959 und 1980 den Namen Estafette – eine bis heute legendäre Modellbezeichnung für den in mehreren Generationen gebauten Transporter.

Das Design des neuen Estafette E-Tech Electric ist weitgehend vom Estafette Concept inspiriert, das im vergangenen September vorgestellt wurde. Dank der kompakten Abmessungen von nur 5,27 m Länge und 1,92 m Breite lässt sich das Modell wie der Trafic E-Tech Electric leicht durch die engen Straßen der Innenstädte steuern. Zugleich sorgt die außergewöhnliche Höhe von 2,60 m dafür, dass sich eine bis zu 1,90 m große Person problemlos in Cockpit und Laderaum bewegen kann.

WEGWEISENDES DESIGN

Inspiziert vom Trafic, besitzt der neue Estafette E-Tech Electric ein modernes und bahnbrechendes One-Box-Design mit visierartiger Windschutzscheibe und Lichtleiste an der Front, die die Markenidentität zum Ausdruck bringt. Auch das Rückleuchtendesign ähnelt dem des Trafic.

Schwarze Schutzteile in den oberen und unteren Karosseriebereichen sorgen dafür, dass das Fahrzeug weniger hoch wirkt, und tragen zum modernen, dynamischen Eindruck bei. Zudem unterstreichen die schwarzen Elemente die Robustheit der Karosserie und bieten den Schutz, der bei einem intensiven Einsatz in städtischen Umgebungen notwendig ist.

TÜREN UND ZUGÄNGE

Seitliche Schiebetüren und ein Rollo am Heck erleichtern die tägliche Arbeit von Zustellern. Die Schiebetüren sind an einer Außenschiene aufgehängt und öffnen und schließen mit einer einzigen Bewegung, ohne dass man zuerst daran ziehen muss, wie es bei Lieferwagen üblich ist. Zudem lassen sich die Außengriffe allein mit dem Ellbogen öffnen – besonders praktisch, wenn man gleichzeitig Pakete in den Händen hält. Die rechte Schiebetür auf der Bordsteinseite ist zudem leichter, weil Staufächer und der Mechanismus zum Absenken des Fensters weggelassen wurden.

Wie bei allen Fahrzeugen, die für Logistikdienste gebaut werden, ist das Heck mit einem Rollo ausgestattet und nicht mit Flügeltüren, die mehr Parkraum beim Be- und Entladen erfordern würden. Das Rolltor öffnet sich mit einem Handgriff, und die Lamellen gleiten an der Decke entlang, anstatt eine kompakte Rolle zu bilden. So bleibt die volle Ladehöhe erhalten.

OPTIMIERTE INNENRAUMGESTALTUNG

Das röhrenförmige Armaturenbrett, das sich über die gesamte Breite des Fahrerhauses erstreckt, ist das gleiche wie bei Trafic und Goelette. Der einzige Unterschied besteht darin, dass es 20 cm höher ist und im unteren Bereich einfacher gestaltet wurde, vor allem um zusätzlichen Stauraum auf der rechten Seite des Fahrers zu schaffen. Es gibt keine Beifahrersitze, mit Ausnahme eines Klappsitzes, der für den gelegentlichen Gebrauch oder die Fahrerschulung genutzt werden kann.

Der Fahrersitz befindet sich auf einem Podest, um eine gute Rundumsicht auf die Außenumgebung zu ermöglichen und den Wechsel vom Lenkrad zum Laderaum zu erleichtern. Wenn der Fahrer anhält, um ein Paket auszuliefern, kann er per Knopfdruck automatisch die Innentür öffnen und die Warnblinkanlage einschalten.

DIE SDV-REVOLUTION

Das Software-definierte Fahrzeug (Software Defined Vehicle, SDV) ist ein technologischer Durchbruch: Software ist hier nicht mehr wie bei früheren Architekturen peripher und auf bestimmte Funktionen beschränkt, sondern prägt das gesamte Fahrzeug. Die zentralisierte Software-Architektur kann über die gesamte Lebensdauer des Fahrzeugs aktualisiert werden, wie bei einem Smartphone oder einem Laptop.

„Das Fahrzeug ist mit Supercomputern ausgestattet, die wie ein Gehirn mit zwei Hälften oder Hemisphären arbeiten“, erläutert Antoine Vuillaume, SDV Programme Director bei Ampere. „Die rechte Hemisphäre verwaltet die Schnittstellen mit dem Fahrer, also Infotainment, Apps, Sprachsteuerung, 3D-Browsing und Zeichenerkennung. Die linke Hemisphäre ist das Nervensystem des Fahrzeugs. Sie steuert alle Aktuatoren für die verschiedenen Funktionen, vom Bremsen bis zum Verriegeln, und speichert die von den Sensoren gelieferten Daten.“

BETRIEBSSYSTEM CAR OS

Das neue Betriebssystem CAR OS (Car Operating System) wurde von Ampere entwickelt und läuft mit Google Android. Dadurch ist es einfach zu nutzen und zugleich offen für eine breite Palette aktueller und zukünftiger Apps.

DIGITALE PERSONALISIERUNG

Dank dieses offenen Designs können Unternehmen ihr eigenes Betriebssystem in das Multimediasystem des Fahrzeugs integrieren. Auf diese Weise können Lieferdienste ihren Fahrern alle Informationen übermitteln, die sie auf ihren Touren benötigen (Uhrzeit, Route, Kontakte, Kommentare usw.).

Fahrzeuge mit besonderen Funktionen wie Kühlfahrzeuge, Krankenwagen oder andere Sonderumbauten können die intelligente SDV-Architektur ebenfalls in vollem Umfang nutzen. Bei Kühlfahrzeugen beispielsweise wird zum Aufrechterhalten der Kühlkette ein vorausschauender Ansatz verfolgt, der sehr detaillierte Echtzeitinformationen wie die Außentemperatur und den tatsächlichen Stromverbrauch des Fahrzeugs berücksichtigt. Falls erforderlich, wird ein zusätzlicher Ladevorgang eingeplant, um die Kühlkette aufrechtzuerhalten.

AUTOMATISCHE UND PERSONALISIERTE AKTUALISIERUNGEN

Die zentrale Software ist mit der Cloud verbunden und kann aus der Ferne und in Echtzeit aktualisiert werden. Die Kunden können ihr Fahrzeug während der gesamten Nutzungsdauer um neue oder verbesserte Funktionen erweitern, so wie sie es auch mit ihrem Smartphone oder Laptop tun.

Zudem lassen sich personalisierte Angebote zur Verfügung stellen, die auf die tatsächliche Nutzung, die Fahrgewohnheiten und die Anforderungen der einzelnen Nutzerinnen und Nutzer zugeschnitten sind.

- Für Fahrzeuge mit spezifischen Funktionen wie Krankenwagen, Feuerwehrfahrzeuge, Polizeifahrzeuge, Kühlfahrzeuge und andere Umbauten lassen sich beispielsweise spezielle Apps bereitstellen, die den Betrieb der einzelnen Komponenten steuern. Eine ähnliche Lösung gibt es bereits beim OpenR link System für den Renault Master, das die Erstellung individueller Apps erlaubt. Hier wird diese Möglichkeit erweitert um die zusätzliche Intelligenz der SDV-Architektur.
- Unternehmen, die ihr eigenes Betriebssystem verwenden, um z. B. Auslieferungen vorzunehmen, können dies in das bordeigene Multimediasystem integrieren, um in Echtzeit Informationen (Zeit, Route, Kontakte, Bemerkungen usw.) an die Auslieferungsfahrer zu übermitteln.
- Fuhrparknutzer können sich in ihr Profil einloggen und auf eine personalisierte Schnittstelle mit ihren bevorzugten Fahrzeugeinstellungen und Apps zugreifen.

VORAUSSCHAUENDE WARTUNG FÜR EINE EINWANDFREIE VERFÜGBARKEIT

Die vorausschauende Wartung, die bereits bei bestehenden Renault Fahrzeugen möglich ist, wird durch die unendlich größere Rechenkapazität und Intelligenz der SDV-Architektur noch präziser. Die Abnutzung bestimmter Teile lässt sich in Echtzeit verfolgen und eine Ferndiagnose einleiten, um Reparaturen zu planen oder, wenn möglich, Fehler direkt zu beheben.

Diese Funktion ist vor allem für Flottenmanager nützlich, die damit Kosten, Betriebszeit und Fahrzeugverfügbarkeit optimieren können.

„Der Algorithmus, der den Reifenverschleiß berechnet, berücksichtigt bei den neuen SDV-Fahrzeugen auch Echtzeitinformationen über Fahrstil, Fahrzeuglast und Straßentyp und liefert damit verlässliche und personalisierte Prognosen“, sagt Antoine Vuillaume.

EIN BEREICHERNDES ERLEBNIS AN BORD

Unterstützt durch die SDV-Technologie bieten Trafic, Estafette und Goelette auch ein OpenR-Multimediasystem der neuen Generation. Es verfügt über einen 12-Zoll-Bildschirm und wurde für den Einsatz in leichten Nutzfahrzeugen optimiert. Das System verfügt über den größten Bildschirm innerhalb der LCV-Modellpalette von Renault und bietet eine speziell für Nutzfahrzeuge entwickelte Navigation, die beispielsweise Abmessungen und Beladung des Fahrzeugs berücksichtigt, um ungeeignete Routen zu vermeiden. Dank einer verbesserten Verbrauchsgenauigkeit schlägt das System auch optimierte Ladestopps vor.

Ebenfalls verfügbar sind weitere Google Automotive Services wie Google Assistant und Google Play. Über Google Assistant können Fahrerinnen und Fahrer auf intuitive Weise die Temperatur

regeln, Notizen machen, das Radio steuern oder die neuesten Nachrichten oder das Wetter abfragen – und zwar ohne den Blick von der Straße zu nehmen. Google Play bietet einen stetig wachsenden Katalog von Anwendungen, die das Fahrerlebnis bereichern und auf dem 12-Zoll-Bildschirm dargestellt werden. Je nach Markt sind bereits mehr als 100 Apps verfügbar, darunter der Internet-Browser Vivaldi, das Park-Bezahlsystem EasyPark, Amazon Music, Spotify und Deezer.

VERBESSERTE SICHERHEIT

Zur Ausstattung von Trafic, Estafette und Goëlette zählt auch der Safety Coach: Er nutzt die Daten der Sensoren und die künstliche Intelligenz des Fahrzeugs, um Gefahren und Risiken zu bewerten. Berücksichtigt werden die gefahrene Geschwindigkeit, der Sicherheitsabstand, das Fahren in der Spur, das Verhalten bei Spurwechseln sowie die Wachsamkeit.

Auf der Grundlage der gesammelten Daten bewertet das System am Ende der Fahrt das Fahrverhalten mit maximal 100 Punkten (Safety Score) und gibt je nach Ergebnis Empfehlungen für eine sicherere Fahrweise.

Zudem werden Informationen zum Fahrverhalten auch in Echtzeit direkt auf der Armaturentafel angezeigt.

MEHR KOMFORT IM ELEKTRISCHEN ALLTAG MIT DER MY RENAULT APP

Trafic, Estafette und Goëlette profitieren auch von den Funktionen der My Renault App, die die Nutzung von Elektrofahrzeugen im Alltag erleichtern: das Planen von Ladevorgängen und Vorkonditionierung, das Überwachen der Reichweite usw. Darüber hinaus können Nutzerinnen und Nutzer mit der App zum Beispiel das Fahrzeug orten, überprüfen, ob die Türen verriegelt sind, oder den Wartungsplan nachverfolgen.

MEHR WERT

Die Möglichkeit, Software-definierte Fahrzeuge über die Cloud zu aktualisieren, bringt nicht nur Vorteile in Bezug auf das Fahr- und Nutzererlebnis an Bord und für die Produktivität der Gewerbetunden, sondern steigert auch den Fahrzeugwert. Ein drei oder vier Jahre altes Fahrzeug, das kontinuierlich aktualisiert und um neue Funktionen erweitert wird, verliert weniger an Wert als ein konventionelles Fahrzeug.

Dieser Verjüngungs-Effekt ist bei leichten Nutzfahrzeugen besonders nützlich, denn diese haben eine viel längere Lebensdauer als Pkw und werden intensiver genutzt.

Trafic, Estafette und Goëlette erhalten während ihrer gesamten Lebensdauer neue vernetzte Dienste, die das Fahrerlebnis und das Fahrzeugmanagement verbessern.

ÜBER FLEXIS

Flexis wurde 2024 gegründet und ist ein europäischer Anbieter von Mobilitätslösungen mit Sitz in Frankreich. Flexis entwirft, entwickelt und produziert eine neue Generation von 100 Prozent elektrischen Nutzfahrzeugen und bietet Flottenmanagementlösungen auf der Grundlage einer SDV-Architektur (Software Defined Vehicle). Die Fahrzeuge und Lösungen von Flexis erfüllen den Bedarf an CO2-armen, effizienten Logistiklösungen und entsprechen den kombinierten Anforderungen von Zustellern, ihren Fahrern und den Städten, in denen sie tätig sind. Die ersten Flexis-Elektrotransporter werden voraussichtlich im Jahr 2026 im Renault Werk Sandouville vom Band laufen. Flexis ist ein unabhängiges Unternehmen, das aus einem Joint Venture zwischen der Renault Group, der Volvo Group und CMA-CGM hervorgegangen ist.

* * *

MEDIENKONTAKTE:

Valeska Mayr-Haaf, Direktorin Kommunikation

Tel.: +43 (0)699 1680 11 03

E-Mail: valeska.mayr-haaf@renault.at

Tizian Ballweber, Produkt-PR Spezialist

Tel.: +43 (0)699 1680 11 04

E-Mail: tizian.ballweber@renault.at

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

ÜBER RENAULT

Seit 1898 steht die Marke Renault für Mobilität und die Entwicklung innovativer Fahrzeuge. So gilt Renault als ein Pionier der Elektromobilität in Europa. Mit dem Strategieplan "Renaulution" richtet sich die Marke noch stärker in Richtung Technologie-, Energie- und Mobilitätsdienstleistungen aus.

Die Marke Renault ist seit 1947 in Österreich vertreten und wird durch die Renault Österreich GmbH importiert und vermarktet. Im Jahr 2024 wurden 10.137 neue Personenwagen und leichte Nutzfahrzeuge der Marke Renault in Österreich zugelassen. Mit den 100 % elektrisch angetriebenen Modellen Renault 5 E-Tech Electric, Renault 4 E-Tech Electric, Megane E-Tech Electric, Scenic E-Tech Electric, Kangoo E-Tech Electric und Master E-Tech Electric, und die Hybrid-Versionen von Clio, Arkana, Austral, Espace und Rafale ist bereits jeder zweite Neuwagen von Renault elektrifiziert. Das Renault Händlernetz wird kontinuierlich ausgebaut und zählt mittlerweile rund 160 Partnerbetriebe, die Autos und Dienstleistungen mit höchster Servicequalität anbieten.