

Primo trimestre in crescita per i brand che costituiscono il Gruppo Renault: con 535.000 immatricolazioni le auto Renault e Dacia hanno fatto segnare un incremento del 14,1% rispetto allo stesso periodo del 2022. In Europa in particolare le vendite del Gruppo sono aumentate del 27,3% in un mercato di riferimento che è invece cresciuto del 16,2%. Numeri positivi anche per l'Italia, con il marchio della Losanga in crescita dello 0,7% sul canale retail rispetto allo stesso periodo dello scorso anno. Stessa

**Vendite in crescita, specie le elettrificate**  
**Austral piace full hybrid**



crescita, ma quota raddoppiata, per i veicoli green, quindi ibridi (full e plug-in) ed elettrici: in questo segmento Renault ha conquistato il 13,6% del mercato. Se poi guardiamo solo all'elettrico puro, la quota di mercato ha raggiunto quota 4,5%, in crescita del 3,9% rispetto al primo trimestre del 2022. Megane E-Tech Electric si è confermata vettura più venduta nel suo segmento. Ottimo risultato per la nuova Austral: l'80% delle vendite del Suv francese sono relative alla motorizzazione E-Tech full hybrid.



Raffaele Fusilli, ad di Renault Italia  
A destra, la nuova Clio

ALBERTO CAPROTTI

Il piano è ambizioso, come tutti quelli che implicano un cambiamento epocale. I nuovi modelli da lanciare nei prossimi mesi sono tanti, ognuno dei quali strategici. E la parola d'ordine è una sola: creare valore. Renault ha iniziato il 2023 mettendosi in corsia di sorpasso, e le sue mosse riassumono la tendenza di tutto il settore automotive, lanciato verso un futuro incerto ma che richiede scelte importanti.

«Nell'ambito del piano strategico "Renaulution" - spiega Raffaele Fusilli, amministratore delegato del marchio francese per l'Italia - abbiamo proseguito con successo in Italia la strategia avviata all'inizio del 2021, con una politica commerciale orientata a una forte progressione delle vendite nei canali più redditizi. Infatti, più del 78% delle immatricolazioni sono state rivolte a clienti privati. Abbiamo poi registrato una crescita vigorosa nel mercato dei veicoli elettrici, ibridi ed ibridi plug-in, in cui le nostre motorizzazioni E-Tech hanno rappresentato a fine 2022 il 41,2% delle vendite. Infine, abbiamo proseguito il nostro piano di riconquista del segmento C grazie al nostro Suv Coupé Arkana, al successo di Mégane E-Tech Electric, che nel 2022 è stato il primo modello del suo segmento, e ad Austral che sta ottenendo risultati commerciali molto promettenti».

**Il numero uno del Gruppo, Luca de Meo, lo scorso novembre ha annunciato l'apertura del terzo capitolo del piano per preparare l'azienda a diventare un protagonista della Prossima Generazione. Cosa significa?**

Significa che mentre prima giocavamo un solo "sport", adesso dobbiamo giocare 5 diversi. Quello della tecnologia con i veicoli elettrici, quello delle nuove mobilità, quello dell'eccellenza ingegneristica sportiva e quello dell'economia circolare, non dimenticando che ancora per molti anni la parte fondamentale degli introiti arriverà ancora dai motori termici. De Meo ha immaginato questa totale ridefinizione dell'azienda con 5 Business Unit: Ampere, Mobilize, Alpine, The future is neutral, e Power. Per giocare questi 5 sport diversi è necessario riorganizzarsi ed allearsi. Ci affideremo dunque a partner che parteciperanno ai nostri vari progetti, leader nei rispettivi settori, come

Raffaele Fusilli, amministratore delegato per l'Italia del marchio francese: «Da essere un costruttore di veicoli che fa uso della tecnologia, diventeremo sempre più un'azienda tecnologica che fa uso delle auto»

Google e Qualcomm Technologies o Aramco, azienda che opera nel settore dell'energia e dei prodotti chimici che apporterà un esclusivo know-how per sviluppare innovazioni rivoluzionarie a livello di carburanti sintetici e idrogeno. Da essere un costruttore che fa uso della tecnologia, diventeremo sempre più un'azienda tecnologica che fa uso delle auto.

**Il mercato italiano intanto sembra in ripresa. Quali sono le vostre prospettive?**

Prevediamo numeri in crescita rispetto al 2022, con circa 1,5 milioni di nuove vetture immatricolate. L'80% delle nostre vendite sarà ancora nel canale dei clienti privati, in coerenza con la nostra strategia di passare dal volume al valore. Ci auguriamo poi ovviamente un rafforzamento degli incentivi governativi e dovremmo assistere ad un minor aumento dei prezzi rispetto al 2022.

**L'apertura ai carburanti sintetici è stata interpretata come una frenata rispetto allo stop ai motori endotermici fissato per il 2035...**

I target sul clima, nazionali ed Europei, non dovrebbero esser messi in discussione e per raggiungere questi



## Le cinque strade di Renault «L'automobile cambierà così»

obiettivi rimane essenziale la neutralità tecnologica. L'Europa ha bisogno di mantenere l'agilità per rispondere ad esigenze diverse e adattarsi a circostanze mutevoli. L'elettrificazione di massa è una parte importante della soluzione verso cui stiamo spin-

gendo tutti ma non è un proiettile d'argento. Il "nemico" è l'energia basata su combustibili fossili, non una particolare tecnologia: è fondamentale ed urgente che la classe politica metta in atto le condizioni essenziali per una rapida diffusione su vasta scala dei veicoli elettrici, come l'accesso alle materie prime necessarie ed una capillare rete di ricarica per questi veicoli.

**Intanto Renault lancia la rinnovata Clio ed Espace, due modelli iconici per voi e per tutti...**

Dopo 5 generazioni, Nuovo Espace rinasce quest'anno per continuare ad essere un modello di riferimento in termini di comfort, abitabilità, equipaggiamenti, modularità e luminosità, incarnando quest'identità in chiave moderna: un invito al viaggio alto di gamma. Per Clio i numeri parlano da soli: dal suo lancio, nel 1990, ha venduto 16 milioni di unità in tutto il mondo. La nuova è ancora più bella e tecnologica senza rinunciare alla sua tradizione».

© RIPRODUZIONE RISERVATA

**5** divisioni

I "pilastri" del piano Renault: la tecnologia elettrica, le nuove mobilità, l'eccellenza ingegneristica sportiva, l'economia circolare e i motori termici, ancora fondamentali per i prossimi anni

© RIPRODUZIONE RISERVATA

UN'ICONA SI RINNOVA

## Più tecnologica senza rinunciare alla tradizione Ecco la nuova Clio

MAURIZIO BERTERA

Di solito, il restyling di metà carriera - la serie attuale è stata lanciata nel 2019 - aggiunge qualcosa e praticamente non tocca lo stile. Non è il caso della Clio, presentata in anteprima mondiale a Milano (e questo dice molto sul peso del mercato italiano per Renault). La nuova generazione della vettura francese più venduta di sempre cambia infatti completamente nel frontale e introduce un light design evoluto che troverà spazio sui prossimi modelli del marchio, visto che si tratta del primo della cosiddetta Nouvelle Vogue, firmata dal designer Gilles Vidal, con i due elementi verticali alle estremità del muso che formano le metà (scomposte) del tradizionale rombo Renault. Nuova anche la grafica dei fari posteriori, che incorporano lenti trasparenti in cristallo.

Per la Clio Esprit Alpine, variante sportiva nel solco di quella nata con l'Austral, ci sono numerosi elementi caratterizzanti esterni ed interni. Finiture di categoria superiore rispetto al passato in un abitacolo dove la novità è rappresentata dai display, senza bordi, da 7 o 10 pollici. Indiscutibile la maggiore attenzione all'ambiente: l'allestimento Techno utilizza un tessuto composto per il 60% da Tencel, una fibra al debutto nell'automotive e prodotta dal legno, utilizzando energie rinnovabili per tutti i processi. La rinnovata Clio segna anche l'abbandono dell'utilizzo dei pellami animali a bordo, sostituiti da un tessuto misto granulare, realizzato con fibre biologiche e fibre di poliestere che necessitano di meno acqua ed energia per la tintura.

Costruita negli stabilimenti del Gruppo in Turchia e Slovenia, la gamma dei motori è confermata, con visione contemporanea (in prima fila ovviamente la full hybrid, che vanta 80 km di autonomia in modalità elettrica in città) ma senza tradire il passato. Restano infatti in gamma i propulsori esclusivamente a benzina, a gasolio e benzina + Gpl. Al top quindi troviamo la E-Tech 145, che abbina il collaudato 1.6 benzina aspirato da 94 cavalli a due motori elettrici, al cambio automatico multi-mode e alla batteria da 1,2 kWh. Prima alternativa, pensando a limitare i consumi, è la variante Gpl TCe 100, con il 1.0 turbo tre cilindri da 100 cavalli con oltre 1.000 km di autonomia combinata. Poi i benzina TCe 90 1.0 turbo da 90 cavalli e S&C 65 1.0 aspirato da 65 cavalli. Rimane disponibile il diesel Blue dCi 100, da 100 Cv.

Importante il passo avanti sul fronte dei sistemi di assistenza alla guida, che sono ben 20, tra cui l'Active Driver Assist (che abbina il cruise control adattivo con il mantenimento della corsia), la nuova telecamera di parcheggio a 360° e la frenata attiva di emergenza che riconosce i ciclisti e i pedoni. Tra qualche settimana il via agli ordini con prezzi da definire (ma quasi certamente a partire da 20mila euro) per avere le prime consegne in settembre: c'è da proseguire una storia di 33 anni, forte di 1 milione e 600mila vendite in Italia.

**LA NOVITÀ** PRIME CONSEGNE A SETTEMBRE, DISPONIBILE CON UN SOLO MOTORE FULL HYBRID



## La pioniera Espace mette la sesta A 5 o 7 posti è sempre più Suv

Sono passati quarant'anni da quando, nel 1983, Renault svelò la sua prima Espace, la prima "voiture à vivre". Una pioniera delle multispaio, unica nel suo genere, spesso copiata in seguito, mai eguagliata. Ora la sesta generazione di Espace, una delle vetture più iconiche di Renault (ma anche della storia), abbandona le storiche fattezze di classica monovolume per abbracciare quelle più trasversali e "piacione" del Suv che assicurano maggior trasversalità, sicurezza e protezione per gli occupanti. La nuova versione - a 5 o 7 posti - è già ordinabile, e le prime consegne in Italia sono previste per settembre, con un listino che parte da circa 43.000 euro. Il design è atletico ed elegante, sotto il cofano il motore è il 1.2 litri E-Tech Full Hybrid già sperimentato con successo su Arkana e Austral da 200 CV promette consumi di 4,6 litri per 100 km e un'autonomia fino a 1.100 chilometri con un pieno, senza necessità di ricarica.