

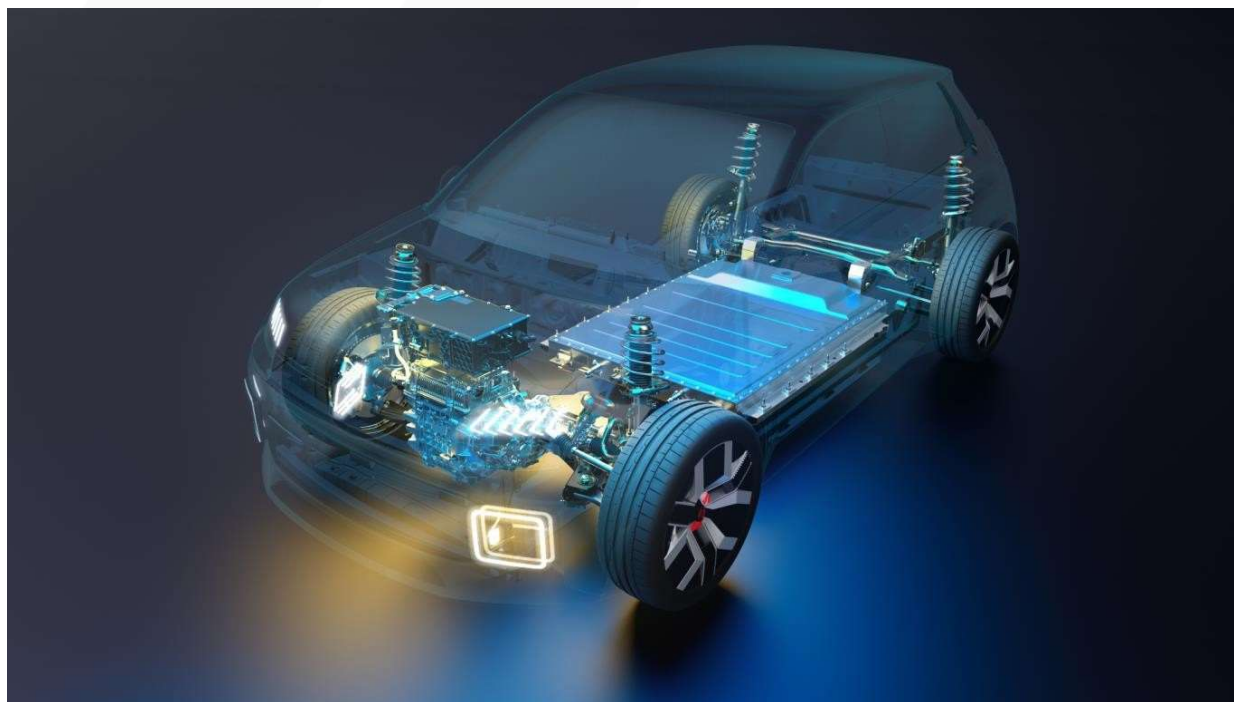
# OBJAVA ZA MEDIJE



Travanj 2023.

## ZAPOČELA SU ISPITIVANJA IZDRŽLJIVOSTI I PRECIZNE PRILAGODBE PRVIH PROTOTIPOVA BUDUĆEG ELEKTRIČNOG RENAULTA 5, SAZDANOG NA PLATFORMI CMF-B EV

- Dok čekamo službeno predstavljanje 2024. godine, budući električni Renault 5 moguće je upoznati kroz različite faze njegova nastanka i razvoja.
- Prvi, ujedno i odlučujući korak za konačnu pripremu novog serijskog modela jest ispitivanje prvih prototipova koji se nazivaju „mule“ na svim vrstama cesta, u svim uvjetima prianjanja, pa čak i u ekstremno hladnim vremenskim uvjetima.
- Te su „mule“ sazdane na novoj Alijansinoj platformi pod nazivom CMF-B EV (CMF označava Common Module Family, B označava B-segment, a EV električna vozila).
- Nova platforma za potpuno električna vozila smanjuje troškove proizvodnje za 30 % u usporedbi s modelom ZOE te osigurava besprijekoran užitak u vožnji.



**RENAULT**

marina.jelinek@grandautomotive.eu  
media.renault.com



## „Mule“: prvi prototipovi budućeg električnog Renaulta 5

Stručnjaci marke Renault trenutačno ispituju prvih devet prototipova budućeg električnog Renaulta 5 – novog modela u završnoj fazi razvoja na kojem se provode završne prilagodbe raznoraznih detalja.

Prototipovi odnosno „mule“ imaju istu platformu, pogonski sklop i bateriju kao što će imati budući serijski automobil. Vanjskim izgledom još uvijek ne nalikuju budućem modelu, već se kriju ispod obrisa Clija. Pažljivi promatrači primijetit će i to da „mule“ imaju poklopac priključka za punjenje.

Ti se prototipovi naizmjenično testiraju uz pomoć statičkih i dinamičkih programa za završne prilagodbe i ispitivanja izdržljivosti. Ove su zime u Arvidsjauru, u švedskom dijelu Laponije, bili podvrgnuti ispitivanju na podlogama s lošim prijanjanjem (led, snijeg), a u Renaultovom tehničkom centru u Lardyju (na periferiji Pariza) i Aubevoyeu (u Normandiji) ispitani su na podlogama sa srednjim i dobrim prijanjanjem.

### Tehnički centar u Aubevoyeu: reproduciranje svih načina stvarne upotrebe automobila

Renaultov [Tehnički centar u Aubevoyeu](#) jedinstven je i poseban, budući da raspolaže najsuvremenijim sredstvima za reprodukciju cijelog raspona opterećenja kojima su vozila izložena prilikom stvarne upotrebe. Centar se prostire na 613 hektara te obuhvaća 35 ispitnih staza ukupne dužine 60 kilometara, 42 ispitna laboratorija, dva zračna tunela i 18 komora za ubrzavanje procesa korozije. Sve to skriveno je u šumi od 272 hektara koja vozila u razvojnoj fazi štiti od znatiželjnih pogleda.

### Ispitivanja u uvjetima polarne hladnoće

Automobili koji se ispituju u regiji Arvidsjaur na krajnjem sjeveru Švedske, nedaleko od Arktičkog kruga, izloženi su ekstremnim opterećenjima. Zemlja je to snijega, leda i zaleđenih jezera, gdje se temperatura u zimskim danima spušta i do -30 °C i koju šibaju nepodnošljivi olujni vjetrovi. Takva je regija idealna za ispitivanje mehanike vozila, budući da prototipovi budućeg električnog Renaulta 5 moraju biti u stanju izdržati ekstremne temperature i uvjete. Osim električnog motora, pomno se ispituju i ostale komponente, kao što je baterija. Provjerava se i učinkovitost ostalih sustava poput grijanja, odleđivanja i odmagljivanja, te besprijekoran rad kočnica, amortizera i elektroničke kontrole stabilnosti (ESC) na snijegu. Jednako se tako provode ispitivanja čiji je cilj osigurati da se na kočnicama ne taloži rahli snijeg, što može uzrokovati nepravilan rad kočnog sustava. Toliko je detalja koji se ne mogu reproducirati u tehničkom centru i koje je moguće provjeriti samo kroz testove u stvarnim polarnim uvjetima.

*„Prvi testovi koje provodimo s reprezentativnim prototipovima trebali bi nam omogućiti da potvrdimo smjer koji smo usvojili u fazi dizajna i razvoja, a koji se odnosi na udobnost i vozne osobine budućeg električnog Renaulta 5. Iako u ovoj fazi ne želimo ništa detaljno otkrivati, možemo reći da je Renault 5 tijekom prvih ispitivanja pokazao najbolje performanse u klasi i uvjerio nas da je dostojan nasljednik električnog Méganea E-Tech. Njegovi ohrabrujući rezultati potiču nas da nastavimo s opsežnim programom ispitivanja sve do početka prodaje koji je planiran za sljedeću godinu.“*

Jérémie Coiffier, direktor inženjeringa za električne automobile B-segmenta



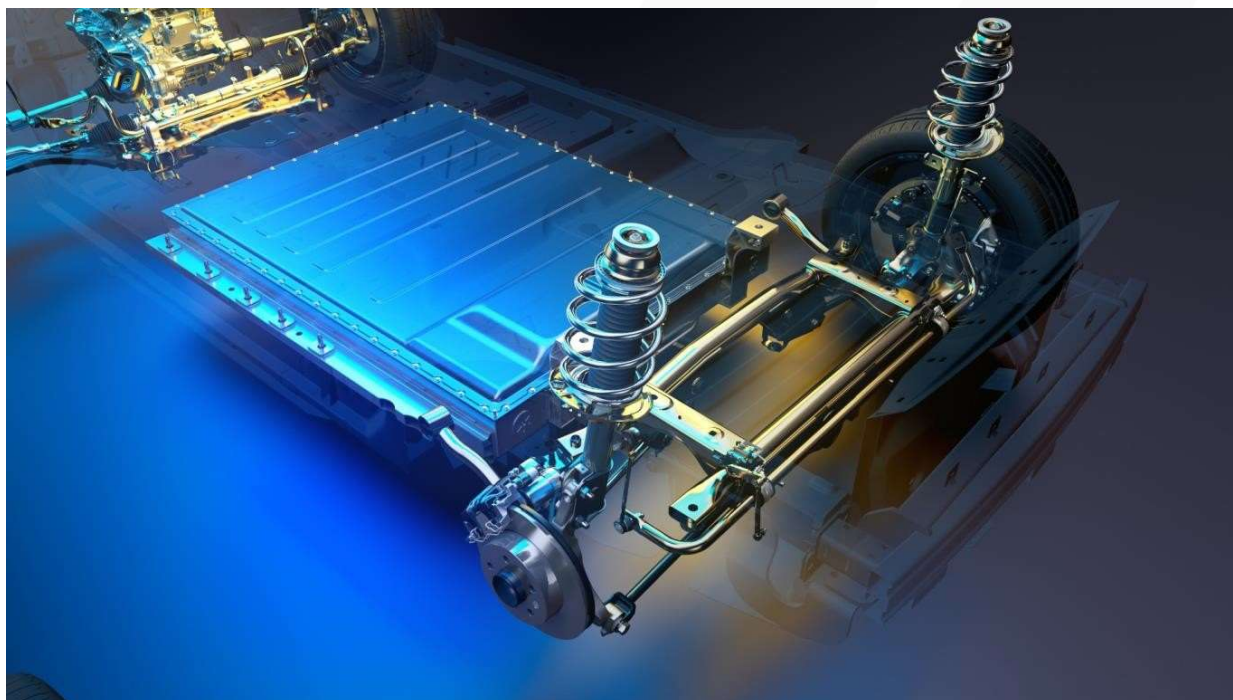
## Prve testne vožnje s platformom CMF-B EV

Nova platforma CMF-B EV premijerno će biti predstavljena u budućem električnom Renaultu 5. Očekivanja su velika – trebala bi to biti najkonkurentnija platforma u segmentu, s najboljim performansama u klasi. Čak 70 % njezinih dijelova preuzeto je iz platforme CMF-B na kojoj su sazdani Clio i Captur. U usporedbi s modelom ZOE, troškovi proizvodnje platforme CMF-B EV manji su za 30 %.

Ta nova modularna platforma pojednostavljuje proizvodnju, razvoj i optimizaciju performansi nove generacije električnih modela iz B-segmenta. Njezin dizajn i prednosti omogućuju stvaranje inovativnih električnih vozila te prilagodbu razmaka kotača i međuosovinskog razmaka različitim vrstama i oblicima karoserije. Baš kao Mégane E-Tech Electric, budući električni Renault 5 postavit će standarde užitka u vožnji u svom segmentu. Za bolje dinamičke karakteristike pobrinut će se optimizirano podvozje s multi-link stražnjim ovjesom, kakvo se obično ugrađuje u automobile višeg segmenta, te niže težište automobila (zahvaljujući ugradnji baterije u njegovu podnicu).

*„Iz perspektive proizvođača, nova platforma CMF-B EV predstavlja sjajnu priliku! S njom će budući električni Renault 5 pružati pravi užitak u vožnji i istovremeno snažno konkurirati u svom segmentu.“*

Delphine De Andria, direktorica performansi proizvođača iz segmenta B-EV





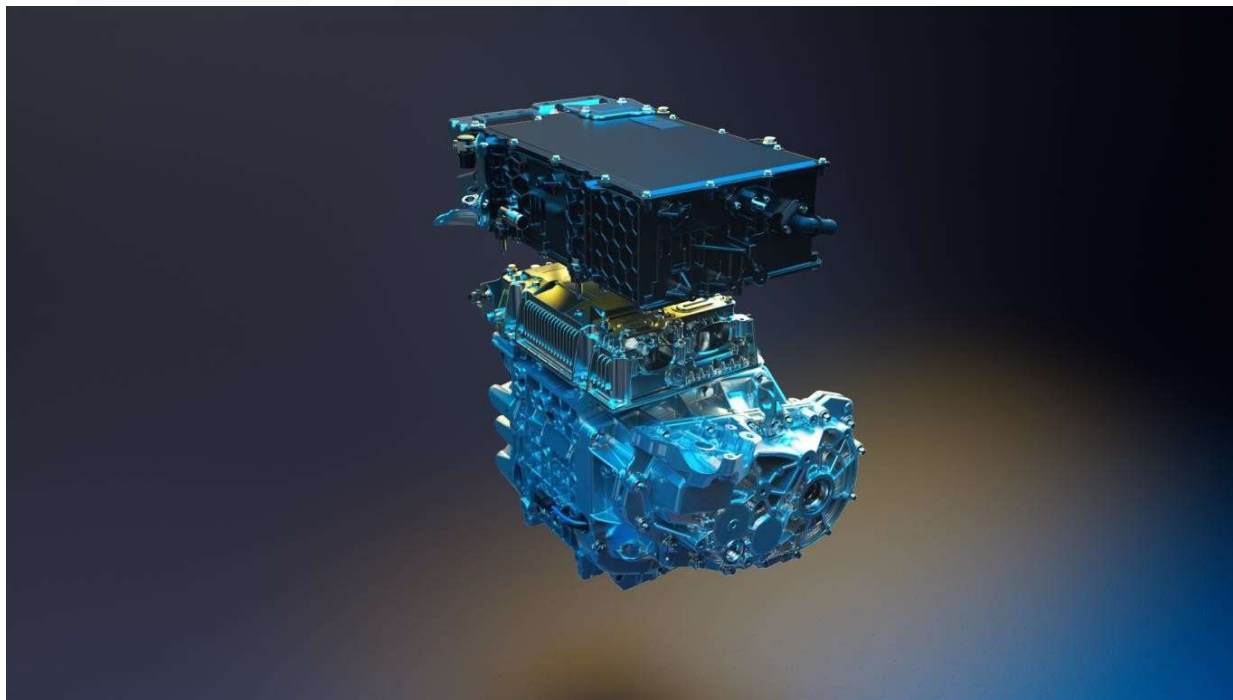
## Ispitivanju su podvrgnuti i novi električni motor te baterija

Platforma CMF-B EV ima manji prostor za motor, budući da su dimenzije sastavnih dijelova električnog motora znatno manje od onih kod motora s unutarnjim izgaranjem.

Pogonski sklop novog električnog Renaulta 5 temeljit će se na dokazanoj tehnologiji električno pobuđenog sinkronog motora koji se već upotrebljava u električnim modelima ZOE i Mégane E-Tech. Osim što osigurava bolju učinkovitost u usporedbi s električnim motorom s permanentnim magnetima, ova tehnologija ne upotrebljava rijetke zemne metale, čime se smanjuju troškovi masovne proizvodnje i utjecaj na okoliš.

Električni motor imat će koristi i od nove unutrašnje arhitekture koja spaja tri glavne komponente:

- pretvarač istosmjerne struje (DC/DC) koji baterijski napon od 400 V pretvara u napon u 12 V;
- punjač baterije;
- i kućište upravljačkog mehanizma „*accessory box*“ koje upravlja raspodjelom električne energije.



Zahvaljujući kombinaciji različitih funkcija koje obavljaju te tri komponente u jednom kućištu, električni je motor manji i lakši (za oko 20 kilograma u usporedbi s modelom ZOE) te jamči udobniju i dinamičniju vožnju, nego što su je pružali prethodnici budućeg električnog Renaulta 5. Nova će baterija također osigurati konkurentnu prednost automobilu. Prijelaz s baterije s 12 modula (kakvu ima ZOE) na bateriju sa samo četiri velika modula rezultirao je jednostavnijom arhitekturom i manjom masom (za 15 kg). Budući da su baterijski moduli raspoređeni u jednom

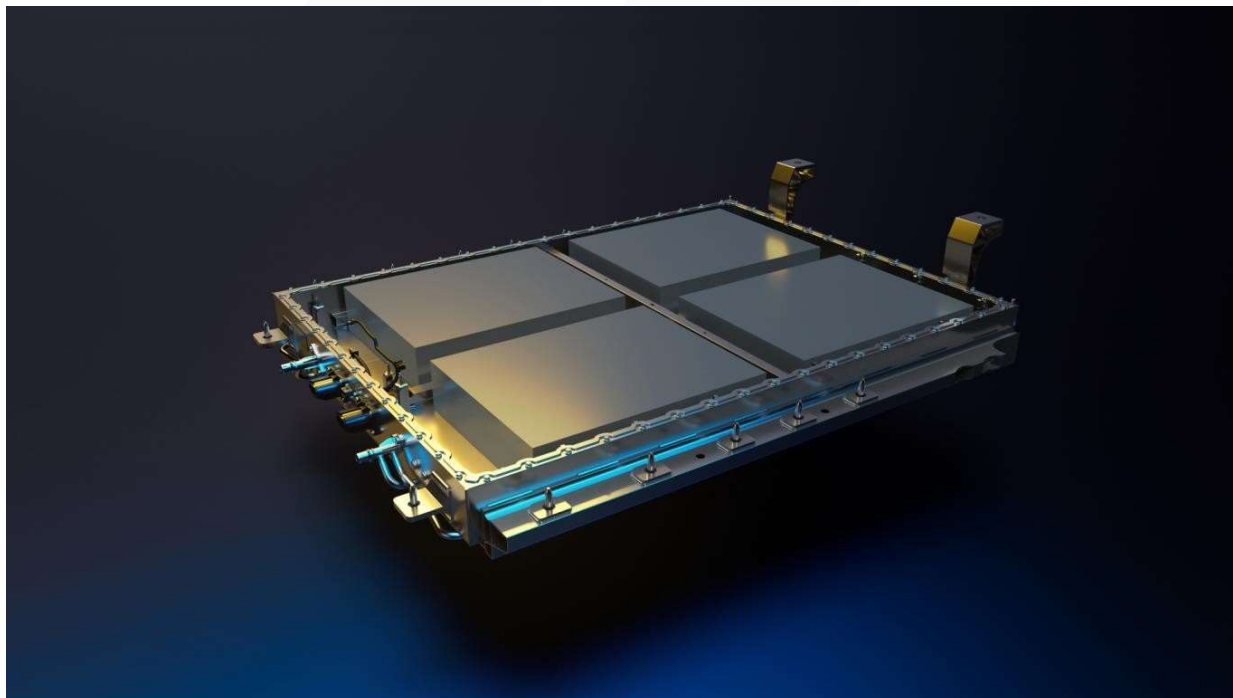
### RENAULT

marina.jelinek@grandautomotive.eu  
media.renault.com



sloju, nova se baterija savršeno uklapa u novu platformu. Novi električni Renault 5 stoga će trebati manje prostora za pohranu većeg kapaciteta energije.

Posebna je pozornost posvećena i položaju baterije u platformi kako bi uvijek bila zaštićena, ali i kako bi se povećala krutost podvozja te poboljšala akustična i vozna svojstva automobila.



## O RENAULTU

Renault je povijesna automobilska marka, predvodnik u segmentu električnih vozila u Europi koji oduvijek proizvodi inovativna vozila. Strateškim planom „Renaulution“ Renault je pokrenuo ambicioznu transformaciju prema konkurentnijoj, uravnoteženijoj i elektrificiranoj ponudi vozila veće vrijednosti. Ambicija je marke utjeloviti suvremeni duh i inovacije u području tehnologije, energije i usluga mobilnosti u automobilskoj industriji, ali i šire.

## RENAULT

marina.jelinek@grandautomotive.eu  
media.renault.com