



DOSSIER AVANCE

Nuevo Renault Mégane: Un berlina con clase, intuitivo y fiable

Fruto de un diseño “corazonada”, el Nuevo Renault Mégane, dinámico y elegante, conjuga los códigos del universo deportivo y de la pasión automovilística. Robusto, presenta una gran calidad de acabados en los ajustes, tolerancia y elección de materiales. Nuevo Renault Mégane capitaliza los progresos realizados en materia de fiabilidad y calidad en el conjunto de la gama.

A bordo, el Nuevo Renault Mégane, viene equipado con todas las expectativas en materia de ergonomía y de confort. Dispone de un conjunto velocímetro de indicación analógica y digital que incorpora un nuevo interfaz para el limitador - regulador de velocidad en la que la animación de colores, facilita la lectura. Hereda igualmente numerosos elementos surgidos de segmentos superiores, como el freno de parking asistido, la tarjeta de acceso y de arranque de manos libres con cierre por alejamiento y el sistema de navegación Carminat Bluetooth DVD. Inaugura, igualmente, un sistema de audio a la carta “3D Sound by Arkamys”.

Nuevo Renault Mégane ofrece prestaciones dinámicas a la altura de las expectativas sugeridas por su diseño: control, precisión y eficacia procuran un agrado de manejo y serenidad al volante. Dispone de una amplia gama de motorizaciones dCi y TCE profundamente renovada, con altas prestaciones y respeto por el medio ambiente con unas emisiones inferiores o iguales a 120 gr/ km de CO₂, principalmente en los motores de ciclo Diesel.

Nuevo Renault Mégane ha sido concebido para ofrecer un nivel de seguridad al más alto nivel de los de su categoría. Hereda los dobles captadores de choque lateral y los airbags laterales de tórax / cadera de doble cámara, dispositivos introducidos en el Nuevo Laguna y que permiten reducir las consecuencias de los choques laterales.

Vehículo ecológico, integra componentes valorizables en fin de vida en un 95% de su masa y lleva cerca de un 12% de plásticos reciclados en su diseño, lo que representan, 22 kg de media.

Nuevo Renault Mégane representa el comienzo de la renovación de la oferta Renault en el segmento C. Con más de un tercio del mercado, este segmento ha sido históricamente el más importante en Europa Occidental y contribuye en gran medida a los resultados de Renault, tanto en lo que se refiere a volúmenes, como en rentabilidad.

En 2010, la familia de Nuevo Mégane estará compuesta de 6 modelos con personalidades y temperamentos bien diferentes. Estos modelos, esencialmente pensados para los clientes de mercados europeos, serán fabricados en Palencia y en la factoría francesa de Douai. Como complemento a esta familia, se propondrán otros modelos a los mercados fuera de Europa. Se beneficiarán de soluciones técnicas específicamente adaptadas a las condiciones de utilización locales.

Durante más de dos años, diseñadores e ingenieros de Renault han concentrado sus esfuerzos en torno a tres ejes de desarrollo: reforzar la personalidad de cada miembro de la familia Mégane, asegurar el equilibrio entre las prestaciones, siempre a la búsqueda de su posicionamiento como el mejor de la clase sobre el conjunto de los aspectos fundamentales del automóvil.

Comercializado a partir del mes de noviembre de 2008, Nuevo Renault Mégane es el 16º vehículo del plan Contrato Renault 2009 y se beneficia de importantes progresos realizados en modelos precedentes en materia de calidad.

Infoautomoviles

Indice

Nuevo Renault Mégane **Un berlina con clase, intuitivo y fiable**

Capítulo 1: **Un estilo distinto para el primogénito de la nueva familia Renault Mégane.**

- Objetivo seducción
- Robustez y calidad percibida

Capítulo 2: **Una ergonomía en lo más alto: mandos intuitivos, confort y tecnologías útiles**

- Palabras clave: intuitividad y confort
- Una avalancha de equipamientos surgidos del segmento superior

Capítulo 3: **Una experiencia de conducción llena de sensaciones**

- Reactivo, preciso y seguro: Nuevo Renault Mégane ofrece un comportamiento ejemplar
- Vivacidad y respeto al medio ambiente: metas de la gama dCi y TCE
- Nuevo Renault Mégane de cara a la excelencia en materia de seguridad

Capítulo 4: **Nuevo Renault Mégane, una familia con clase**

- Mégane una familia numerosa que adquiere celebridad
- El segmento de vehículos compactos en Europa Occidental: un mercado de más de 5 millones de unidades
- Garantizar condiciones económicas durables y rentables.

Capítulo 1

Un estilo distinto y afirmado, para el primogénito de la nueva familia Renault Mégane.

“Nuevo Mégane es el fruto de una búsqueda de diseño “corazonada” que expresa a la vez dinamismo y deportividad, así como una fuerte sensación de robustez, calidad y solidez” reivindica Fabio Filippini, Director de Gama en Renault Design. Nuevo Mégane abre el camino a una renovación de la oferta de Renault en el segmento de los vehículos compactos. En la línea del showcar Mégane Coupé Concept, presentado en Ginebra en primavera de 2008, Nuevo Renault Mégane juega la carta de la seducción.

Objetivo seducción

La Dirección de Diseño de Renault ha trabajado muy de cerca con los ingenieros de proyecto con el fin de integrar en los genes del nuevo Mégane, los códigos de estilo favorables a una expresión de deportividad. El resultado es un berlina familiar de 4,30 metros cuya silueta evoca un gran dinamismo gracias a los voladizos delantero y trasero muy cortos, una batalla de 2,64 m, un portón inclinado y a unas vías anchas.

Es un vehículo con clase, en el que la cara delantera indica una fuerte personalidad: una nervadura sobre el capot converge hacia el rombo, formando un arco que continúa hacia los montantes de parabrisas. La forma estilizada de los faros se continúa por una línea fluida que les une a las aberturas de entrada de aire. Este diseño da al Nuevo Renault Mégane una mirada penetrante y una expresión característica.

Esta fuerte personalidad se afirma igualmente en las esquinas de la parte trasera del vehículo con unas ópticas en dos partes que facilitan el acceso al maletero. Este diseño ofrece curvas elegantes de inspiración latina. La forma generosa de sus flancos y los perfiles se traducen en una fuerte voluntad de seducción. Sensual, conjuga elegancia y dinamismo. Su perfil resueltamente propulsivo y sus proporciones armoniosas, revelan un carácter afirmado, promesa de placer al volante.

Robustez y calidad percibida

Nuevo Renault Mégane destila una impresión de robustez y de calidad percibida que se confirma al primer golpe de vista. Esta sensación se confirma por las amplias superficies y el encaje de líneas. Visto de perfil, las aletas delanteras abultadas, continúan con una línea que sigue hacia la parte trasera en donde la pone de manifiesto en unas espaldas sólidas. Las vías anchas (1,55 m) proporcionan una imagen de estabilidad del vehículo, impresión reforzada por el diseño de la parte trasera y por la luneta inclinada. Las proporciones del Nuevo Renault Mégane, el diseño de la banda inferior y las amplias superficies de las puertas, procuran una impresión de protección.

Esta asociación de líneas fluidas y formas plenas, permiten asimismo valorizar al máximo los reflejos de la luz en la carrocería con pinturas metalizadas en las que destaca el Azul Náutico. Los ajustes de los elementos de carrocería (montantes, trampilla de combustible, por ejemplo) se han llevado a cabo con un cuidado particular. Los paragolpes delantero y trasero integran de manera discreta los captadores de ayuda al parking. El techo del Nuevo Renault Mégane ha sido igualmente objeto de un tratamiento específico mediante soldadura por láser con el fin de suprimir los embellecedores.

En el habitáculo, se descubre un puesto de conducción fluido e intuitivo. La dimensión “flotante” del tablero de bordo se ha conseguido mediante líneas horizontales puras y tendidas, que subrayan la curvatura del embellecedor decorativo. Los mandos necesarios para la conducción y la vida a bordo, caen a mano. Se concentran en torno al volante y en la consola central con el fin de liberar un máximo de espacio y acentuar la habitabilidad.

La calidad de los materiales y ensamblados ha sido objeto asimismo de un trabajo cuidado en el interior: la visera del tablero de bordo integrado, se beneficia de un revestimiento de tacto suave, resistente al uso diario y al efecto del sol.

Los limpiaparabrisas se encuentran ocultos bajo la línea del capot por razones estéticas como por un mejor comportamiento acústico y aerodinámico. Una atención particular ha sido llevada a cabo en los elementos decorativos para permitir obtener ambientes variados y diferenciados en función de los niveles de acabado. De esta manera, los clientes podrán elegir un ambiente claro, elegante, orientado hacia el bienestar o un ambiente más oscuro de aspiraciones deportivas.

Finalmente, Nuevo Renault Mégane dispondrá de una gama de accesorios completa que comprenden kits de carrocería, incluso de elementos de confort y de acondicionamiento.

Infoautomoviles

Capítulo 2

Una ergonomía al más alto nivel: mandos intuitivos, confort y tecnología útiles.

Palabras clave: intuitivo y confortable

Nuevo Renault Mégane es un vehículo fácil de utilizar, gracias a una ergonomía y a interfaces simplificadas.

Al ponerse al volante del Nuevo Renault Mégane, el conductor descubrirá un **tablero de bordo innovador con un bloque central con indicación mixta**. Así, se utiliza la indicación analógica para el cuenta revoluciones y la indicación digital para el velocímetro, con el fin de garantizar una lectura fácil y rápida y un mejor control visual de la velocidad. Este último integra las funciones de velocidad, limitador-regulador de velocidad, niveles de combustible y temperatura, indicador de cierre de practicables y presión de neumáticos.

Innovación Renault, el **limitador – regulador de velocidad del Nuevo Mégane** incorpora un nuevo interfaz. Cuando el conductor activa esta función, la velocidad de consigna, se indica en la parte alta. Además, se enciende un testigo luminoso como un arco de círculo en torno al velocímetro. En modo limitador, este arco de círculo se vuelve de color rojo y la velocidad consignada se muestra intermitente cuando el conductor la rebasa. Esta solución técnica de colores es a la vez intuitiva y funcional, permitiendo ganar en rapidez y en seguridad.

La arquitectura de los asientos, su diseño y los materiales utilizados, permiten recorrer largas distancias confortablemente. Al reglaje del volante en altura y en profundidad se añaden los mandos de reglaje de los asientos muy intuitivo, implantados al alcance de la mano. El conductor puede en pocos segundos, ajustar la inclinación de su respaldo y de su reposa cabezas, modificar el reglaje de sujeción lumbar o incluso de regular la altura del respaldo (70 mm de carrera).

La sensación de bienestar a bordo se amplifica por una acústica cuidada y por **valores de habitabilidad de muy buen nivel** (el mejor de su clase) en lo que concierne a la anchura a los codos delantera.

El volumen del maletero es de 405 dm³ y se encuentra entre los mejores berlinas del segmento. Su acceso se facilita por un umbral de carga muy bajo y por una ancha apertura del maletero debida a la implantación de parte de las luces traseras en el portón. La banqueta trasera 1/3 – 2/3 permite en cuanto a ella, adaptar el volumen de carga a las necesidades del cliente con un solo movimiento de mano, gracias a unas palancas de mando ergonómicas y fácilmente accesible. Nuevo Renault Mégane conserva igualmente los acondicionamientos astutos bajo el piso delantero, inaugurados en el Mégane.

Una gran cantidad de elementos surgidos del segmento superior

Para responder mejor a las necesidades de los usuarios, Renault ha puesto un especial cuidado en la ergonomía del puesto de conducción y a la intuitividad de los diferentes mandos del Nuevo Mégane. A bordo, se encuentran numerosos equipamientos tecnológicos surgidos del segmento superior que facilitan la conducción y la vida a bordo.

Nuevo Renault Mégane dispone de una **tarjeta de acceso y de arranque manos libres con cierre por alejamiento**. Los elementos practicables del vehículo se cierran automáticamente cuando el que lleva la tarjeta, se aleja del vehículo o de manera activa por presión sobre el botón que llevan las empuñaduras de las puertas. La apertura se produce cuando el que lleva la tarjeta acerca su mano a una de las empuñaduras de puerta o acciona la apertura trasera. La localización a distancia “remote lighting” permite al conductor reconocer su vehículo de entre los demás, gracias al encendido de las luces activadas por el botón correspondiente en la tarjeta.

Otro elemento de confort que se propone en el Nuevo Renault Mégane, el **freno de parking asistido**, se encarga de activar el freno de estacionamiento en cuanto se corta el contacto del motor y se desactiva cuando el motor arranca y después de insertar una marcha, se acelera. Muy útil en la conducción diaria, este sistema permite al conductor efectuar sus maniobras de arranque en cuesta manualmente gracias a un mando situado en la consola central.

Nuevo Renault Mégane propone dos sistemas de navegación GPS: **Carminat Bluetooth CD** (navegación en 2 dimensiones, pantalla de 7" a color, con un mando central) o el **Carminat Bluetooth DVD** (navegación en 3 dimensiones alto de gama) que hasta ahora solo se incorporaba en berlinas del segmento superior. Carminat Bluetooth DVD reagrupa en si mismo, tres equipamientos: navegación por GPS, radio CD compatible MP3 y mando de manos libres de teléfono Bluetooth. El joystick del mando, implantado en el medio de la consola central, ofrece un funcionamiento muy fácil de reconocer.

Para el confort térmico de todos los ocupantes, Nuevo Renault Mégane viene dotado en serie de un sistema de climatización. Una **climatización automática bi-zona** que se propone en algunas versiones. Permite al conductor y al pasajero delantero regular individualmente la temperatura de cada cual y personalizar el nivel de ventilación gracias a los mandos "Soft – Auto – Fast". En modo automático, el sistema optimiza el confort térmico, acústico y rapidez de aprender el funcionamiento de la regulación. El programa "Soft" da la prioridad a los ambientes tranquilos y silenciosos con una acción en suavidad que privilegia los pasajeros delanteros. El modo "Fast" ventila rápida y eficazmente el conjunto del habitáculo.

Nuevo Renault Mégane se beneficia de una oferta completa de receptores de radio con un sistema alto de gama desarrollado en colaboración con Arkamys, por primera vez en un modelo Renault. Este dispositivo denominado "3D Sound by Arkamys" ha sido realizado por esta empresa, experta en el tratamiento digital del sonido desde hace diez años y que ha desarrollado un programa embarcado que permite obtener una calidad de sonido tridimensional de muy alto nivel. Este tratamiento digital ofrece, entre otros, la posibilidad de adaptar el nivel sonoro al número de pasajeros en el vehículo. Para una mayor eficacia, la recepción de radio se hace gracias a una doble antena. Una de ellas exterior y la otra, serigrafiada en la luneta trasera.

Nuevo Renault Mégane incorpora asimismo un dispositivo de conectividad con una toma RCA de serie y una consola central que permite llevar a bordo la música que se desee en un reproductor portátil. La opción **Plug & Play** proporciona además la posibilidad al conductor de escuchar los ficheros musicales desde su dispositivo (soporte USB, iPod, etc) a través de los mandos del volante con una indicación del menú y de la lista de reproducción en el tablero de bordo.

Capítulo 3

Una experiencia de conducción llena de sensaciones

Reactivo, preciso, seguro, Nuevo Renault Mégane ofrece un comportamiento ejemplar

Nuevo Renault Mégane ofrece prestaciones dinámicas a la altura de las expectativas sugeridas por su diseño. El vehículo reacciona rápidamente ofreciendo placer de conducción.

Se ha realizado un trabajo importante por parte de los equipos de ingenieros en cuanto al conjunto de componentes del chasis. El tren delantero de tipo falso Mac Pherson está unido a una cuna soporte. Esta arquitectura permite limitar los desplazamientos laterales del soporte motor y garantizar una perfecta rigidez de guiado. La nueva dirección asistida del Nuevo Mégane ofrece mejor sincronía entre la consigna del conductor y la respuesta del sistema y reduce el fenómeno de inercia al volante. El tren trasero es un eje elástico con un perfil de deformación programado. El eje tiene a partir de ahora forma cerrada, lo que posibilita un aumento de recorridos en torsión a la vez que se aligera el vehículo. El conjunto de estas tecnologías, proporciona a la vez más viveza y reactividad al vehículo, proporcionando una sujeción mejorada en virajes sin penalizar el confort de los ocupantes.

Como complemento de las calidades dinámicas de su chasis, el Nuevo Mégane dispone de unas prestaciones en cuanto a frenado al mejor nivel de los de su categoría. Para un frenado eficaz, incorpora un sistema sobre dimensionado. Con unos discos de freno ventilados de 296 mm delante y 260 detrás, Nuevo Mégane se detiene en 37 metros después de repetidas frenadas efectuadas a 100 km/h, lo que representa una de las mejores distancias de parada del segmento.

Nuevo Mégane ofrece una estabilidad en marcha reactiva, precisa y segura. Su comportamiento rutero, sano y previsible, permite adoptar una conducción dinámica con total tranquilidad.

Vivacidad y respeto al medio ambiente: contribución de la gama dCi y TCE

Nuevo Mégane dispondrá desde el lanzamiento de una gama de motores dCi y TCE profundamente renovada que concilia sobriedad y agrado de conducción. Estos motores son capaces de entregar una reserva de par motor y de potencia, cualquiera que sean las solicitudes, desde pocas vueltas y sobre una amplia zona de regímenes de utilización. Nuevo Renault Mégane se beneficia de esta experiencia. Dispone de una gama de motores de altas prestaciones y de cajas de velocidades que ponen de manifiesto sus cualidades dinámicas.

Motores dCi

Los dCi 85 y dCi 105, son motores ya reconocidos por sus prestaciones y por su agrado de manejo, que se completan con el dCi 110 con filtro de partículas. Estas **motorizaciones emiten igual o menos de 120 gr/km de CO₂**. El nuevo motor dCi 130 utiliza la mejor tecnología dCi en combustión y en sobrealimentación. No emite más que 135 gr/km de CO₂. Su potencia máxima de 130 CV (96 kW) se encuentra disponible desde las 3.750 vueltas (en lugar de las 4.000 rpm) y su par motor de 300 Nm entrega este valor desde las 1.750 vueltas (en lugar de las 2.000) el dCi 160 BVM y el dCi 150 BVA llegarán algo después para completar esta oferta.

La oferta de gasolina

En función de los países, la oferta de gasolina se compone de los motores 1.6 16v de 100 y 110 CV, del 2.0 16v de 140 CV y del TCE 180. En cuanto al 2.0 16v de 140 CV será propuesto algo más tarde con una transmisión de variación continua. El benjamín de los motores de gasolina en Renault, el TCE 130 será propuesto desde la primavera de 2009. Desarrollado en el marco de la Alianza Renault Nissan, ilustra perfectamente la experiencia adquirida en el campo del "downsizing". Con la potencia de un motor de 1.8 litros (130 CV), el par motor de un 2 litros (190 Nm) y

un nivel de emisiones contaminantes inferiores a las de un motor 1.6, este nuevo motor con una cilindrada de 1.397 cc, se muestra particularmente sobrio y respetuoso con el medio ambiente. Según las versiones, estos motores podrán ser acoplados a una caja de velocidades manual o automática de cinco o 6 marchas.

Nuevo Mégane dispondrá de motores compatibles con los biocarburantes tanto con bioetanol como con biodiésel.

Además de más grande y habitable, Nuevo Mégane es 8 kg más ligero (por término medio) que su antecesor. Esta masa reducida y su aerodinámica optimizada le permite conseguir un consumo y unas emisiones de CO₂ al mejor nivel sin sacrificar el agrado de manejo en conducción y prestaciones.

Nuevo Mégane es uno de los vehículos más urbanos de su categoría. En términos globales, cerca de un 70% de las ventas serán conformes a la firma “Renault eco²” ya que satisfacen simultáneamente 3 criterios: Sus emisiones de CO₂ son inferiores a 140 gr/km o dispone de motores compatibles con los biocarburantes. Se ha fabricado en una factoría certificada ISO 14001 y es reciclable en un 95% en fin de vida, llevando al menos un 5% de plásticos reciclados.

Nuevo Renault Mégane aspira a la excelencia en materia de seguridad

La concepción de Nuevo Mégane se inscribe en la línea de su antecesor, es decir, del “best in class” en su segmento. Renault ha aplicado los estudios llevados a cabo por el LAB así como las competencias en ingeniería para desarrollar los equipamientos más eficaces a la búsqueda de situaciones reales en tráfico diario. Nuevo Mégane se beneficia de toda la experiencia de Renault en la materia y ha sido desarrollado para ser ejemplar.

LAB son las siglas del Laboratorio de Accidentología y Biomecánica que estudia el comportamiento en caso de accidente y pertenece a PSA Peugeot-Citroën y Renault

En términos de seguridad activa y como el conjunto de la gama Renault, Nuevo Mégane dispone de diferentes elementos que ayudan al conductor a anticipar los riesgos de la carretera. Adopta testigos visuales de bloqueo de los cinturones de seguridad en las 5 plazas, un sistema de vigilancia de la presión de los neumáticos, faros direccionales bixenon con orientación de las luces de cruce en viraje, encendido automático de faros con activación automática de los limpiaparabrisas y limitador – regulador de velocidad.

Para hacer frente a situaciones de conducción difíciles o de urgencia, Nuevo Mégane viene equipado igualmente de un ABS con repartidor electrónico de frenada así como de una Ayuda a la frenada de Emergencia de serie. A estos dispositivos se les añade (según los mercados) el ESP con función de control de subviraje.

En **materia de seguridad pasiva**, Nuevo Mégane adopta una estructura con deformación programada que absorbe la energía en caso de choque con el fin de preservar mejor la integridad del habitáculo y la vida de sus ocupantes. Los materiales y aceros de muy alto límite elástico, garantizan un potencial de absorción y de disipación máxima de la energía cinética. Este dominio global de las deformaciones, permite reducir la deceleración sufrida por los ocupantes que, acoplado al sistema **Renault de Protección de 3ª generación (SRP3)**, garantiza un nivel de protección muy elevado.

El SRP3, sistema único en el mercado, tiene en cuenta la violencia del choque y la morfología de los ocupantes. Combina una doble pretensión (que limita el desplazamiento del cuerpo hacia delante, al bloquear el cinturón al nivel del tórax y de la cadera), el limitador de esfuerzo (que reduce la presión ejercida por el cinturón sobre el tórax) y los airbags adaptativos con dos volúmenes que despliegan el volumen necesario con arreglo a la violencia del impacto. Garantiza asimismo,

la mejor protección posible frente al fenómeno de submarinado, es decir, frente al deslizamiento de la cadera bajo la zona ventral del cinturón de seguridad, responsable de numerosas lesiones abdominales, a veces muy graves, en caso de choque. El abrochado de los cinturones se facilita por una implantación más alta de los pedúnculos y por una muy fácil utilización.

Una causa muy importante de mortalidad (zona de protección escasa) es el choque lateral que recibe en este modelo un tratamiento específico para un resultado óptimo. Nuevo Mégane hereda los dobles captadores de choque lateral y los airbags tórax/cadera de doble bolsa, introducidos en el nuevo Laguna. Este adapta la presión necesaria al nivel de la cadera y del tórax entregando hasta tres veces más presión en la zona de la cadera (más expuesta) con relación a la zona del tórax.

Los reposa-cabezas de nueva generación, cuyas guías deslizan en el apoyacabezas y no en la parte superior del asiento, aseguran una mejor protección de las cervicales en caso de alcance (choque trasero). No forman un elemento rígido en el respaldo. Esta solución permite que la espalda del ocupante forme cuerpo con el respaldo hasta que su cabeza se apoye sobre el reposa-cabezas, reduciendo así los movimientos de cabeza y tórax.

Infoautomoviles

Capítulo 4

Nuevo Renault Mégane: una familia con clase

Con el nuevo Renault Mégane, Renault ofrece a cada cliente, un vehículo con clase.

Mégane, una familia numerosa que se ha hecho famosa.

Con más de 8 millones y medio de Mégane vendidos en el mundo desde su lanzamiento en 1995, la aventura Mégane es un éxito comercial.

Fabricados en tres continentes (Europa, América del Sur y Asia) en nueve factorías y vendidos en más de 75 países además de los de Europa Occidental, las siete carrocerías de la familia Mégane hacen viajar millones de clientes.

En Europa occidental, Mégane adquiere la confianza de una clientela exigente a la búsqueda de un equilibrio ideal: un confort a bordo, una seguridad al mejor nivel y una utilización diaria fácil y económica. Los Mégane se sitúan sólidamente en lugares de cabeza de las ventas en Europa con numerosas distinciones: coche del año en 1998 para el Scénic y en 2003 para el Mégane berlina, fue 1er vehículo que alcanzó las 5 estrellas Euro NCAP en el segmento de los coches compactos en 2003 para el berlina.

Una diversidad que aporta su lote de innovaciones

Primer monovolumen de su categoría Scénic creó el segmento de los monovolumenes compactos a la búsqueda de la filosofía pionera de Renault iniciada en el lanzamiento del Espace en 1984 y después con el Twingo en 1993. La “revolución Scénic” pone en marcha una dinámica en el seno del sector automóvil en el que otros fabricantes han seguido sus huellas.

Primer coupé-cabriolet que ofreció un techo de cristal de serie, Mégane Coupé Cabriolet innova en su categoría al garantizar el mismo nivel de seguridad que un berlina, gracias principalmente a su dispositivo de anti submarinado.

En 2003 y 2004, Renault es el primer fabricante automóvil que posibilita una doble oferta de carrocería para los monovolumenes compactos: Scénic (5 plazas) y Grand Scénic (5 o 7 plazas).

En 2004 y 2005, Renault Mégane es el modelo más vendido del mercado en Europa occidental, teniendo en cuenta todas las carrocerías. Producido en América del Sur, en Turquía y en Irán, su popularidad ganó progresivamente en otros continentes.

A finales de 2007, después de 13 años de existencia, se sitúa en el top de los 5 vehículos particulares más vendidos en Europa Occidental. Representa una parte de mercado de cerca del 10% de su segmento.

El segmento de los vehículos compactos en Europa Occidental: un mercado de más de 5 millones de vehículos

Con más de 5,2 millones de vehículos matriculados en 2007 en Europa occidental, el segmento “medio inferior” representa más de un tercio del mercado automóvil europeo y sigue siendo el más importante en volumen.

Después de haber conocido la “revolución monovolumen” a comienzos de 2000, el segmento enseguida ha visto la llegada masiva de los SUV compactos cuyas ventas se han multiplicado por 7 en 10 años. El segmento “C” crece un 1,4% en 2007 con relación a 2006.

En la actualidad, el sector es extremadamente competitivo: más de 100 modelos se proponen a la clientela europea. De las grandes marcas generalistas mundiales a los especialistas europeos, la oferta es muy variable con 10 tipos de carrocería propuestos (berlina 5 puertas, berlina 3 puertas, cupé, tricuerpo, break, cupé cabriolet, monovolumen largo y corto, SUV y Societé).

Los berlinas (bicuerpo, tricuerpo) que representan aún más de la mitad de los vehículos vendidos en 2007, son las carrocerías “tradicionales”. Resistiendo a la “des-berlinización” constatada, hace diez años, sus volúmenes de ventas se han estabilizado.

Segunda carrocería “faro”: los monovolúmenes. Más del 30% de los compradores del segmento se han inclinado por este tipo de vehículos. En Europa occidental, los volúmenes de ventas de los monovolúmenes están en aumento, regular, pero moderado, con un crecimiento de un 1.4% en 2007 frente a 2006.

Los SUV compactos han encontrado un éxito importante en Europa occidental desde hace 5 años con más del 4% de mercado del segmento y con 25 modelos presentes.

Todos los análisis convergen hacia una estabilidad del segmento debido al hecho, principalmente, a la legislación tendente a reducir las emisiones contaminantes. Los compactos siguen siendo los mejor posicionados en términos de equilibrio de prestaciones: placer de conducción, habitabilidad y emisiones de CO₂.

El peso del Diesel no cesa de aumentar en Europa occidental, para representar el 60% del segmento en 2007 (25% en 1995). Este crecimiento es debido a las prestaciones de estas motorizaciones en términos de emisiones CO₂, que tienen un tratamiento favorable a nivel impositivo en la mayoría de los países de la Europa occidental en donde Mégane hace casi un 70% de sus ventas con versiones Diesel.

Garantizar las condiciones económicas durables y rentables.

El ticket de entrada del Nuevo Mégane se eleva a 1.800 millones de Euros. En esta cifra se incluyen los importes de diseño de seis nuevas carrocerías y su fabricación en las factorías de Palencia y en la francesa de Douai.

Los gastos de investigación y desarrollo han sido reducidos, a pesar de un pliego de condiciones muy exigente. Ciertas tecnologías desarrolladas en el Nuevo Laguna han sido aplicadas en el Nuevo Mégane.

Como para el Nuevo Laguna, Nuevo Mégane se ha beneficiado de un plan “Excelencia en Calidad” que aprovecha los progresos realizados gracias a la puesta en marcha de las mejores prácticas y procesos de Renault en particular, en el marco del Sistema de Concepción Renault (SCR) y del Sistema de Producción Renault (SPR). Un grado de tal exigencia, aplicado en todos los oficios de la empresa, aprovecha al conjunto de la gama.

El “carry-over” practicado en algunas piezas del Nuevo Laguna y en otros vehículos de la gama Renault, así como en las instalaciones de Mégane, es importante. Permite una reducción masiva del coste total en un 30% con relación a lo que costó la generación anterior.

El nacimiento de la segunda familia Mégane habría generado inversiones importantes en las factorías de producción, desde entonces muy modernizadas, fundamentalmente en lo que se refiere a nuevas secciones de chapa. Particularmente interesante en términos de reducción de inversiones industriales y finalmente poco limitativa, ya que deja campo libre a los diseñadores, el carry over de Mégane ha sido maximizado tanto en los componentes de la plataforma como en los órganos mecánicos, piezas o soluciones técnicas.

La racionalidad del plan industrial es asegurar una tasa de utilización elevada de las factorías en donde se fabrica. La rentabilidad de un programa de estas dimensiones está garantizada en gran parte por la reducción del coste de utilización de capacidades industriales existentes. Para favorecer una tasa de ocupación óptima en las dos factorías europeas de fabricación, Palencia y Douai, Renault ha compartido la fabricación de seis miembros de la nueva familia Mégane entre las dos factorías. Nuevo Renault Mégane berlina será fabricado en la factoría española. Esta nueva organización industrial de factorías decidida por tipos de carrocería permite reducir los costes de industrialización de la plataforma, ya amortizados y reconducir de mejor manera las inversiones necesarias en la producción de cada una de las carrocerías.

Los 810 millones de euros de inversiones industriales han sido repartidos como sigue: 370 millones de euros se han invertido en los proveedores y 440 millones, en las factorías. Principalmente en las fábricas de Douai y Palencia.

En los proveedores, el trabajo sobre el dimensionado de la capacidad de producción ajustándola a las necesidades y la supresión de utillería múltiple, han permitido realizar una economía de 125 millones de euros. En producción en serie, el aprovisionamiento de una parte de las piezas en la Europa del Este y en Asia han permitido reducir costes de compra de las piezas. Los controles que garantizan la calidad se efectúan con el mismo nivel de exigencia que para los aprovisionamientos tradicionales y los resultados son idénticos: el número de piezas defectuosas se eleva a 30 en cada millón.

En las factorías, las inversiones han sido reducidas a la mitad con relación a las del Mégane anterior. Se han repartido de manera homogénea en las dos fábricas: 250 millones de Euros para la de Douai y 190 millones de euros para la de Palencia.

La compra de útiles adaptados a las formas de las nuevas piezas y el cambio de los robots de embutición, representan 180 millones de euros invertidos en tres factorías: Palencia y Valladolid (que realiza el 60% de embutición de las 3 carrocerías) y Douai.

La zona de chapa, automatizada en un 95% ha sido modificada por valor de 215 millones de euros, la mitad de los cuales se han utilizado en la factoría de Palencia. La compra de un centenar de robots ha permitido obtener resultados en términos de calidad percibida y durabilidad de un nivel superior con respecto a la generación anterior. Estos utillajes completan la zona de chapa que se instaló hace 5 años y que figura al mejor nivel mundial.

Las zonas de pintura están muy automatizadas y la de Palencia ya fue renovada en 2002. Ha necesitado inversiones de adaptación de material por valor de 7 millones de euros.

La zona de montaje se ha beneficiado de una inversión por valor de 32 millones de euros de inversiones, esencialmente destinados a la adaptación de instalaciones existentes a los coches de la nueva familia Mégane. Las inversiones han servido igualmente para mejorar las condiciones de trabajo con la puesta a punto de trineos de altura variable en Palencia para permitir una mejor ergonomía en el puesto de trabajo. La puesta a punto de sistemas de "strip and build" (desmontaje y montaje) utilizadas por Nissan durante la fase de arranque, permite a los operarios no perder la precisión de sus gestos desde las primeras fabricaciones de nuevos modelos. En la cadena, un vehículo se destina a ser desmontado y montado de manera que los operarios no pierdan ritmo cuando la cadena se encuentra a la cadencia de arranque.

Los gastos de arranque se elevan a 67 millones de euros y se han reducido gracias a la armonización de procesos y métodos de una factoría a otra.

Los arranques industriales precedentes como el del Nuevo Twingo (Novo Mesto) en Eslovenia o el de Nuevo Laguna (Sandouville) y del Nuevo Kangoo (MCA Maubeuge) en Francia, han permi-

tido capitalizar las mejores prácticas y asegurar una puesta en marcha rápida y controlada de las cadenas de montaje de las factorías de fabricación del Nuevo Mégane.

Rentabilidad de las inversiones

La industrialización de las diferentes carrocerías de Nuevo Renault Mégane ha sido programada sobre un período reducido. Renault habrá renovado su oferta en Europa Occidental sobre el segmento, en menos de dos años.

Infoautomovil.es