



NUEVO RENAULT MÉGANE COUPÉ-CABRIO

LA ELEGANCIA DE UN COUPÉ CON LAS SENSACIONES DE UN CABRIO

Resumen

Nuevo Renault Mégane Coupé-Cabrio completa la renovación de la familia Mégane, compuesta por 6 carrocerías, que cubre para la gama Renault el segmento más importante de Europa en términos de ventas.

La familia Nuevo Mégane ha sido líder del mercado español en 2009 y continúa siéndolo en el período enero-abril 2010.

Mégane Coupé-Cabrio representa el 4% de la familia Mégane, con más de 170.000 unidades vendidas en toda Europa desde el lanzamiento de la primera generación. En 2009, este modelo aún representaba el 10% del segmento de los cabrios compactos en Europa occidental.

En España, han sido cerca de 20.000 unidades vendidas de Mégane II cabrio entre 2004 y 2009, llegando a alcanzar en algunos períodos el 30% de cuota de mercado en este segmento. En un mercado cabrio que supone el 2% del total de ventas del segmento medio en España, Mégane II cabrio ha supuesto cerca del 5% del mix total de Mégane.

NOVEDADES FRENTE A SU ANTECESOR

Además de las virtudes que han supuesto el éxito de Mégane II Cabrio, Nuevo Renault Mégane Coupé-Cabrio ofrece a sus clientes un diseño que enamora a primera vista y una verdadera sensación de libertad gracias al techo de cristal panorámico y a la posición adelantada del parabrisas. Una gran novedad es el deflector de viento de serie, que reduce las molestias provocadas por las turbulencias y aumenta, así, el placer de conducir a cielo abierto. La red antirremolinos adicional, disponible en opción, permite circular hasta 140 km/h en total tranquilidad.

Otro elemento significativo es el mecanismo electro-hidráulico que, en tan sólo 21 segundos, convierte un coupé en cabrio, y viceversa.

Nuevo Mégane Coupé-Cabrio es un vehículo práctico y versátil, que presenta un maletero de 417dm³ en posición coupé y 211dm³ en posición cabrio, contando con el umbral de carga más bajo del segmento (590mm).

www.micoche.com

El puesto de conducción cuenta con los avances ergonómicos de la familia Mégane, con los mandos agrupados alrededor del volante y la consola central, una regulación máxima del asiento del conductor de 70mm en altura (el mejor valor del segmento) y de 240mm en profundidad, o un pedal de freno más ancho y más alejado del pedal del acelerador, con el objetivo de facilitar su manejo.

En posición coupé, el techo de cristal escamoteable es el más grande del segmento, con casi 1m2 de superficie, ofreciendo una luminosidad y visibilidad extraordinarias.

En lo referente a su diseño técnico, se han añadido al chasis de la familia Mégane unos reglajes específicos que le permiten asegurar el confort del vehículo (rigidez de los muelles y de la barra estabilizadora, entre otros) que reparten los pesos especialmente. En concreto, el ángulo de balanceo es diferente, con el objetivo de mejorar la capacidad del coche para girar en plano.

La rigidez en torsión ha aumentado considerablemente gracias a los refuerzos en la estructura, un 80% en rigidez estática y un 30% en rigidez dinámica frente a Mégane II cabrio.

Los parámetros de las leyes de asistencia de la dirección también han cambiado para mejorar el confort al conducir y transmitir al conductor una percepción más natural al volante.

Fabricado en la planta Renault de Douai en Francia junto al Scénic y al Grand Scénic, el Nuevo Renault Mégane Coupé-Cabrio se beneficia de todo el saber hacer adquirido desde el lanzamiento del primer Mégane cabrio en 1997.

Nuevo Renault Mégane Coupé-Cabrio se comercializará en España y en toda Europa occidental a partir del 15 de mayo de 2010, a partir de 25.400 euros en motor Tce 130cv.

I. Línea elegante y dinámica

- **Diseño exterior: genes de seducción**
- **Diseño interior: refinado y comfortable**

II. Vida a bordo

- **Todo el placer del cabrio**
- **Comfortable**
- **Práctico**
- **Amplia gama de tecnologías útiles, fáciles de usar**

III. Comportamiento dinámico: eficacia y comodidad

- **Un chasis comfortable**
- **Motorizaciones: conducción suave y fácil**

IV. Seguridad óptima en cualquier circunstancia

V. Un toque deportivo: GT/GT Line

VI. Fabricación en Douai

VII. «Very good trip», una aventura inédita de tele realidad en la web

I. LINEA ELEGANTE Y DINAMICA

Genes de seducción

El Nuevo Renault Mégane Coupé-Cabrio es el más joven de la familia Mégane pero presenta la misma ambición que sus predecesores: seducir. Para conseguirlo, incorpora un estilo elegante gracias a una línea armoniosa y un techo completamente negro, de cristal tintado muy brillante.

Con **4.485 mm de largo** (+130 mm comparado con su predecesor) y una **batalla de 2.609 mm** (+87 mm), el Nuevo Mégane Coupé-Cabrio presenta un perfil dinámico y con clase. En la parte delantera reaparecen el tema estilístico de la nueva familia Mégane (la forma del capó en arco) y el paragolpes de la versión Coupé. La puerta del maletero ha sido replanteada: ahora aloja la parte superior de los nuevos bloques ópticos traseros.

Las luces de posición traseras, con dos guías luminosas de leds, confieren al Nuevo Mégane Coupé-Cabrio un detalle luminoso fácilmente identificable.

El Nuevo Renault Mégane Coupé-Cabrio se distingue de su competencia inmediata por el **inmenso techo de cristal escamoteable**. Tras el éxito que este techo obtuvo en el Mégane II Coupé-Cabrio por su luminosidad y la visibilidad que ofrece hacia el exterior, ahora equipa de serie a la nueva generación y crece un 10%. Es en la actualidad **el techo de cristal escamoteable más grande del segmento: casi 1 m²** (0,47 m² para el techo propiamente dicho y 0,5 m² para la luneta trasera). El tratamiento oscuro y los montantes de color negro brillante asociados al acabado cromo satinado del cerco del parabrisas y de la línea del habitáculo aportan un toque "alto de gama" y permiten identificar visualmente el cabrio incluso en posición coupé.

Este techo de cristal es el enlace del coupé con el cabrio. Aporta mucha luminosidad al habitáculo y una sensación de espacio y libertad al conductor y a los pasajeros.

Son siete los colores de carrocería propuestos, incluido un blanco nacarado específico.

Un interior con estilo

Formas son suaves y depuradas, materiales muy cualitativos. El habitáculo tiene los genes de la familia Mégane –sobre todo el salpicadero que comparte con la berlina y el coupé– aunque adopta **elementos específicos** que aportan el toque de refinamiento que buscan los clientes de este tipo de vehículo:

- **asientos** con sujeción lateral reforzada
- **paneles de puerta** con medallón en forma de «ala de mariposa»
- revestimiento del techo de color carbono muy oscuro

Existen dos armonías: carbono oscuro y beige claro. En el pack de cuero, la tapicería bitono rojo/carbono oscuro aporta el toque de refinamiento adicional.

II. LA VIDA A BORDO

Todo el placer del cabrio:

A bordo del Nuevo Mégane Coupé-Cabrio, el gran techo acristalado hace que los ocupantes tengan la **sensación de estar al aire libre** incluso en posición coupé.

En posición cabriolet, el conductor y los pasajeros gozan de una gran sensación de apertura al exterior gracias al travesaño superior del parabrisas que se ha adelantado 6 cm con respecto a la anterior generación. Esto **facilita a su vez el acceso a las plazas delanteras y borra el efecto de «gorra»** que producen los parabrisas más largos e inclinados.

Un deflector antiturbulencias de serie, único en el segmento, impide que las cuatro personas a bordo noten las perturbaciones aerodinámicas y acústicas hasta los 90 km/h.

Con dos pasajeros a bordo, es posible instalar la red antirremolinos por encima de las plazas traseras. Basta con encajarla. **El conjunto cristal antiturbulencias y red antirremolinos permite circular en cabriolet con total tranquilidad, independientemente de la velocidad.**

Permite recuperar el placer de circular en cabrio sin los inconvenientes inherentes.

Techo rígido escamoteable de cristal de serie

El módulo ha sido desarrollado por Karmann®, especialista mundialmente reconocido en el ámbito de los techos rígidos escamoteables, e incluye los siguientes elementos:

- dos paneles de cristal que se pliegan en V y se guardan en el maletero,
- mecanismos de articulación para las funciones de puerta del maletero y del compartimento donde guardar el techo
- una unidad hidráulica con calculador electrónico

Para filtrar la luz dentro del habitáculo, el cristal templado del techo está tratado contra la radiación solar (índice de protección de 35). La cortina quitasol que va fijada en el travesaño trasero completa la protección solar.

La luneta es térmica, ofreciendo así una prestación equivalente a un coupé.

Comparado con una capota de tela, el techo de cristal retráctil garantiza un confort térmico y acústico equivalente al de una berlina y una mayor protección frente al vandalismo. Además, un techo duro asegura una valor de reventa mayor.

El sistema de articulación del techo ha sido reforzado para ofrecer una estanquidad óptima del techo escamoteable a lo largo de la vida útil del vehículo (más bieletas y más dimensionadas).

El peso total del módulo es de 110 kg, 75 de los cuales corresponden al techo y 25 a los mecanismos de articulación de la puerta del maletero.

Los módulos de techo completos son fabricados y ensamblados por Karmann® (Alemania) que los suministra a la fábrica Renault de Douai, listos para ser montados.

Funcionamiento sencillo, rápido y seguro

Un mecanismo electro-hidráulico totalmente asistido controla la cinemática de este techo retráctil en dos partes. El conductor puede destapar el habitáculo en tan sólo **21 segundos** (entre los mejores tiempos de la categoría) pulsando de forma prolongada el interruptor situado en la consola.

Para que la maniobra sea segura, el toldillo de separación del maletero tiene que estar puesto y la puerta del maletero cerrada. Si el conductor olvida estas instrucciones, un mensaje que aparece en el cuadro de instrumentos se lo recuerda.

Una señal acústica y un mensaje en el cuadro de instrumentos indican al conductor que la maniobra ha terminado.

Al pulsar por segunda vez en el mismo sentido el mando del techo o el **interruptor «todo aire»** situado en la puerta del conductor, las cuatro ventanillas bajan simultáneamente en un solo movimiento.

La **función «short drop»** es una novedad con respecto al Mégane II Coupé-cabrio: encaja los cristales varios milímetros en la junta del módulo de techo y del montante del parabrisas, garantizando así una insonorización y una estanqueidad óptimas.

Confortable

A bordo del Nuevo Mégane Coupé-Cabrio, los pasajeros disfrutan de una sensación de protección, confort y apertura hacia el exterior.

Acceder a bordo del vehículo es fácil, tanto en las plazas delanteras como traseras. Los asientos delanteros disponen de un sistema de memorización del reglaje longitudinal que permite al conductor y al pasajero recuperar la posición inicial de su asiento una vez que los pasajeros traseros estén acomodados en sus asientos.

Los ocupantes de las plazas delanteras cuentan con 1.466 mm de ancho a la altura de los codos; es el mejor valor del segmento.

Los pasajeros traseros disfrutan de una mayor inclinación de los respaldos y disponen de más espacio a la altura de las rodillas (un centímetro más con respecto al Mégane II Coupé-Cabrio).

La altura de la cintura de carrocería proporciona una sensación de mayor protección.

El **puesto de conducción** cuenta con los **avances ergonómicos** de los Nuevos Mégane Berlina y Coupé:

- mandos agrupados alrededor del volante y en la consola central
- regulación máxima del asiento de 70 mm en altura (el mejor valor del segmento) y de 240 mm en profundidad
- regulación máxima del volante a 45 mm en profundidad y 5°
- pedal de freno alejado 10 mm del pedal del acelerador y 30 mm más ancho para facilitar su manejo
- el diseño de la consola central de los asientos facilita la maniobra a la hora de abrocharse el cinturón

El conductor disfruta así de una postura ideal que le permite centrarse en la conducción.

Práctico

El Nuevo Renault Mégane Coupé-Cabrio ha sido diseñado para transportar a cuatro personas con su equipaje y ofrece para ello un maletero de proporciones regulares al que se accede fácilmente.

Ofrece dimensiones generosas para la categoría: **417 dm³** en posición coupé y **211 dm³** en cabrio. El **umbral de carga es con 590 mm el más bajo del segmento** y facilita el acceso al maletero.

La altura de apertura debajo del toldillo es de 258 mm en posición cabrio (best in class dentro de la categoría) y permite cargar 3 maletas de cabina juntas.

Con respecto al Mégane II Coupé-cabrio, el maletero ofrece una novedad. Se trata de un **sistema de cierre motorizado (traga-cerradero)** que lo bloquea sin esfuerzo.

Con una capacidad de 9 litros, **la guantera se bloquea y desbloquea al mismo tiempo que las puertas.** Cuando el vehículo está aparcado, esta funcionalidad protege los objetos personales sin necesidad de cerrar el techo.

www.micoche.com

Amplia gama de tecnologías útiles, fáciles de usar

El Nuevo Mégane Coupé-Cabrio cuenta, como toda la familia Mégane, con una amplia oferta de equipamientos tecnológicos procedentes en su mayoría del segmento superior:

- tarjeta de arranque «manos libres» que activa el cierre de todas las puertas y de la guantera al alejarse del vehículo,
- freno de aparcamiento asistido
- climatización automática bizona con 3 modos (Soft-Auto-Fast)
- faros bi-xenón direccionales
- contador con visualización mixta (digital y analógica)
- nueva interfaz en color del limitador-regulador de velocidades
- sistema de audio «3D sound by Arkamys®», asociado a la conexión Plug&Music (USB, mini-Jack)
- la oferta de navegación integrada Carminat TomTom®
- menú de personalización que permite activar, desactivar y ajustar algunas funciones del vehículo, como las luces de día o el volumen acústico del radar de proximidad

«3D Sound by Arkamys®»

Desarrollada con el socio Arkamys®, empresa conocida por su experiencia en tratamiento del sonido para el cine, la oferta de audio «3D sound by Arkamys®» garantiza la fidelidad y espacialización del sonido ya que tanto los materiales como la forma de los elementos que componen el habitáculo se han tenido en cuenta. Es posible configurar el sonido según los ocupantes del vehículo y el lugar que ocupen en el habitáculo.

El sistema incluye:

- un programa de procesamiento digital del sonido implantado en la autorradio
- 8 altavoces con una potencia total de 140 W (limita los riesgos de saturación y distorsión relacionados con un volumen alto de escucha) y un diámetro mayor con respecto a la berlina (165 mm y 130 mm) con el que se consigue una restitución del sonido de mayor calidad
- dos antenas específicas, para una recepción de audio óptima

Carminat TomTom®

Desarrollado con TomTom, socio y líder mundial en navegación portátil, Carminat TomTom® saca el mejor partido de las tecnologías portátiles e integradas y ofrece todas las funcionalidades que se esperan de un sistema de navegación:

- mapas detallados y precisos en una gran pantalla de 5,8"
- actualizaciones fáciles gracias a la tarjeta SD
- la nueva aplicación TomTom IQ Routes, que integra la experiencia de conducción de los usuarios al calcular el recorrido en función de la velocidad de circulación real en carretera comparada con las limitaciones de velocidad e indica el recorrido más eficaz.
- múltiples posibilidades de personalización.

III. COMPORTAMIENTO DINÁMICO: EFICACIA Y COMODIDAD

El placer de conducir a bordo de Nuevo Renault Mégane Coupé-Cabrio está garantizado. Su comportamiento dinámico es sano y preciso y ofrece un confort acústico y vibratorio de primer orden.

El diseño técnico es el de la nueva familia Mégane, con elementos específicos que contribuyen al placer a bordo del cabrio y cuyas palabras clave son eficacia y confort.

En la parte delantera recuperamos el tren de tipo pseudo MacPherson unido a la nueva cuna «a cornes». Esta arquitectura limita los desplazamientos laterales de la cuna respecto a la estructura (rigidez transversal tres veces mayor que en la generación anterior) y garantiza una rigidez de guiado perfecta.

El tren trasero es un eje flexible con desarrollo programado. Su perfil cerrado es más compacto y ligero que un tren multibrazos. Permite reducir el peso del tren manteniendo la misma rigidez en torsión.

Para optimizar el compromiso entre guiado y confort, Nuevo Renault Mégane Coupé-Cabrio adopta unos apoyos de unión entre el tren trasero y la carrocería de dos materiales distintos. Permiten adaptar la dureza de la goma al eje de sollicitación, desacoplando así la función de guiado de la de filtrado.

El chasis cuenta con reglajes específicos que le permiten cumplir con el posicionamiento del coche en términos de confort y hacen que los pesos estén repartidos de un modo específico para el coupé-cabriolet de techo rígido.

Dada la diferencia de peso con respecto a la berlina (+160 kg), los ajustes de la suspensión del vehículo varían:

- la rigidez de los muelles es un 13% mayor en la parte delantera y un 17% en la trasera (18,4 mm/100DaN delante y 20,3 mm/100DaN atrás)
- la barra estabilizadora es alrededor de un 50% más rígida
- el eje trasero es alrededor de un 25% más firme,
- las leyes de amortiguación también son más firmes, para garantizar la correcta sujeción de la carrocería

Además, se ha reducido la dureza de los topes de choque durante la compresión para preservar el confort.

El resultado final es una relación entre la rigidez de los muelles y la masa suspendida equivalente a la de la berlina.

El ángulo de balanceo específico (inclinación del vehículo en las curvas) que caracteriza la capacidad del coche para girar en plano es de **0,41°/ms⁻²**, frente a 0,48°/ms⁻² para el Mégane II Coupé-cabrio.

Nuevo Renault Mégane Coupé-Cabrio ofrece así un comportamiento dinámico muy agradable: confortable y preciso a la vez, con un guiado en curva riguroso.

Para conseguir unas prestaciones vibratorias y de torsión de un nivel equiparable a un coupé, cuya rigidez se basa en un volumen cerrado, el Nuevo Renault Mégane Coupé-Cabrio se dota **de refuerzos de estructura** que permiten aumentar **su rigidez en torsión** con respecto al Mégane II Coupé-Cabrio: **+ 80% en rigidez estática y +30% en rigidez dinámica.**

La dirección asistida eléctrica variable se ha replanteado con respecto a la generación anterior e incluye todas las mejoras realizadas en los Nuevos Mégane Berlina y Coupé:

- adopta un captador de par inductivo cuatro veces más rápido que un captador óptico (0,6 ms contra 2,4 ms en el Mégane II Coupé-Cabrio)
- aumenta la frecuencia de muestreo del calculador de dirección (1 000 Hz frente a 420 Hz anteriormente)
- mayor velocidad del sistema servomotor (300 Hz frente a 70 Hz anteriormente)
- el cambio de la relación de desmultiplicación total pasa de 1/18 a 1/17 en la nueva generación

Los parámetros de las leyes de asistencia también han cambiado para mejorar el confort al conducir y una percepción más natural del esfuerzo en el volante.

Nuevo Renault Mégane Coupé-Cabrio cuenta con un sistema de frenado de generosas dimensiones y discos de freno ventilados de 280 mm de diámetro en la parte delantera (296 mm con el dCi 160) y discos macizos de 260 mm de diámetro en la trasera.

Hay tres tamaños de ruedas disponibles dependiendo de las motorizaciones:

- 16 pulgadas, en 205/55
- 17 pulgadas, en 225/45
- 18 pulgadas, en 225/40

Motorizaciones: conducción suave y fácil

Nuevo Renault Mégane Coupé-Cabrio se comercializa con una amplia gama de motores y con nuevas transmisiones automáticas que proporcionan placer de conducir al conductor.

La oferta gasolina

Dependiendo del país, el Nuevo Renault Mégane Coupé-Cabrio ofrece tres motorizaciones de gasolina: el motor 1.6 16v (que incluye una versión Bioetanol E85), el 2.0 16v y el turbo-gasolina TCe 130 (Turbo Control efficiency). **En el mercado español se va a comercializar en oferta gasolina exclusivamente el motor TCe 130.**

- **El nuevo motor TCe 130** es fruto de las investigaciones llevadas a cabo por la Alianza en el área del downsizing. Ofrece la potencia de un motor 1.8 l (**130 CV – 96 kW**) y el par de un motor 2.0 l (**190 Nm**), aunque se conforme con una cilindrada de 1.397 cm³, y un consumo mixto moderado con 7,3 l/100 km. El TCe 130 está asociado a una caja de velocidades manual de seis marchas.

La oferta diésel

Nuevo Renault Mégane Coupé-Cabrio se comercializa con tres motores diésel de última generación, homologados Euro 5: dCi 110 FAP, dCi 130 FAP y dCi 160 FAP. Las tres motorizaciones se comercializan en España desde el lanzamiento.

- El **dCi 110 FAP** da muestras de su carácter desde los regímenes bajos gracias al trabajo realizado sobre los parámetros de la combustión (5 inyectores por ciclo) y al pilotaje específico del turbocompresor. Su par es de **240 Nm** desde 1.750 r.p.m.

El **dCi 110 FAP** se propone con una caja de velocidades manual de seis marchas y con la **novedosa transmisión automática de seis marchas con doble embrague llamada EDC (Efficient Dual Clutch** (véase el recuadro a continuación).

Esta nueva transmisión automática EDC (Efficient Dual Clutch) de doble embrague y seis marchas refleja la voluntad de Renault de aunar confort, placer de conducir y respeto del medio ambiente. Asociada al dCi 110 FAP, sus emisiones de CO₂ son de **130 g/km** y el consumo mixto de **5 l/100 km, es decir, unos valores equivalentes a los que se consiguen con la caja manual.**

El Nuevo Renault Mégane Coupé-Cabrio equipado con el motor dCi 110 FAP puede lucir así la etiqueta **Renault eco²**.

- El **dCi 130 FAP** es el resultado de un importante trabajo de evolución del bloque motor 1.9 diésel. Con un nuevo turbo de válvulas curvas e inyectores de 7 orificios, este motor se muestra potente y eficaz. La

potencia suministrada es de **96 kW (130 CV)** a 3.750 r.p.m. y el par de **300 Nm** disponible desde 1.750 r.p.m..

El trabajo realizado sobre los soportes de los motores ha mejorado considerablemente sus prestaciones acústicas. El dCi 130 FAP está asociado a una caja de velocidades manual de seis marchas.

- El **dCi 160 FAP** procede del bloque motor 2.0 diésel de la Alianza. Es el motor diésel 4 cilindros que mejores prestaciones ofrece en términos de potencia y de par de la gama Mégane. Con su turbo de geometría variable y una aerodinámica interna especialmente estudiada, este motor es muy reactivo y ofrece un par máximo de 380 Nm disponible desde 2.000 r.p.m. Las subidas de régimen continuas hasta 5.000 r.p.m. también lo hacen diferente. El dCi 160 FAP se propone con una caja de velocidades manual de seis marchas.

www.micoche.com

La transmisión EDC

EDC Renault procede de la tecnología de doble embrague Dual Clutch Transmission y pertenece a la familia de las cajas automáticas: No hay pedal de embrague y el mando de velocidades es de tipo automático (PRND), con modo impulsional (+ / -). En modo automático, el calculador selecciona la relación de caja ideal en función de los distintos parámetros de conducción. Integra instantáneamente las consignas de aceleración y frenada del conductor introduciendo la marcha que le proporciona la potencia adecuada, en el momento preciso en que lo necesita. El conductor puede en todo momento recuperar el control del sistema gracias al modo impulsional.

Como para todas las cajas automáticas, las velocidades se engranan «bajo par»: Cuando hay una velocidad engranada, se preselecciona la relación siguiente. El cambio de relación se realiza pasando de un embrague a otro: el primer embrague se abre mientras que el segundo se cierra de forma simultánea, lo que permite tener una tracción continua al cambiar de marcha. El primer embrague está dedicado a las velocidades impares (1^a, 3^a y 5^a), mientras que el segundo lo está a las pares (2^a, 4^a, 6^a) y a la marcha atrás.

Renault ha optado por una tecnología de doble embrague «seco», que permite reducir los rozamientos, con lo que se reducen también el consumo y las emisiones de CO₂ con respecto a una caja automática convencional.

El EDC demuestra su gran reactividad al ofrecer un tiempo mínimo de engranado (290 ms). Los cambios de relación ocurren con suavidad y sin tirones, ofreciendo sensaciones de fluidez en la conducción.

Para mayor confort, se ha optimizado el fenómeno de arrastre: el vehículo al ralentí se mueve de forma progresiva conforme se va soltando el pedal de freno. Este sistema resulta especialmente práctico en los atascos o en las maniobras de aparcamiento.

También se ha previsto un sistema de ayuda al arranque en cuesta: cuando el conductor suelta el pedal del freno, el sistema mantiene la presión de frenada en las ruedas para que el vehículo se mantenga inmóvil unos segundos. Acoplado al sistema de arrastre en frío, permite evitar cualquier movimiento de retroceso del vehículo y garantiza unos arranques en cuesta seguros.

El EDC marca así una verdadera ruptura con respecto a las cajas de velocidades automáticas convencionales al ofrecer:

- una respuesta instantánea a las solicitudes del conductor
- cambios de marcha automáticos, rápidos y fluidos
- un consumo y unas emisiones de CO₂ comparables a los obtenidos en un vehículo con caja manual

El trabajo de adaptación realizado por los ingenieros de Renault ha reducido el consumo un 17% y las emisiones han bajado 30g CO₂/km con respecto a una caja de velocidades automática convencional.

Asociado al motor dCi 110 FAP, el EDC es la primera transmisión automática que recibe la etiqueta Renault eco², con emisiones de CO₂ de 130g/km.

IV. SEGURIDAD ÓPTIMA EN CUALQUIER CIRCUNSTANCIA

La seguridad es un eje estratégico de Renault. La Marca ha sacado partido de los estudios llevados a cabo por el LAB* así como de sus conocimientos de ingeniería para desarrollar los equipamientos más eficaces frente a las situaciones reales de la conducción.

El Nuevo Mégane Coupé-Cabrio goza de toda la experiencia de Renault en materia de seguridad activa y pasiva.

Los múltiples **equipamientos** propuestos están pensados para ayudar al conductor a **anticipar los riesgos** de la carretera:

- testigos visuales para señalar que los cinturones de las plazas delanteras no están abrochados
- sistema de control de la presión de los neumáticos
- faros direccionales bi-xenón con orientación de las luces de cruce en las curvas
- sistema de encendido automático de los faros
- sistema de activación automática de los limpiaparabrisas
- limitador-regulador de velocidad

El Nuevo Renault Mégane Coupé-Cabrio está dotado de todos los **sistemas de ayuda a la conducción**:

- ABS con repartidor electrónico de frenada EBV
- Sistema de Ayuda al Frenado de Emergencia
- ESC con función de control de subviraje

En seguridad pasiva, el Nuevo Renault Mégane Coupé-Cabrio cuenta con las ventajas de la plataforma Nuevo Mégane (capacidad de absorción en caso de choque frontal y lateral serio), así como refuerzos específicos en las zonas muy solicitadas (parte inferior del compartimiento motor, montantes de vano y largueros laterales, además de un refuerzo frente al choque lateral en la parte inferior del pie medio).

Al igual que la berlina, Nuevo Renault Mégane Coupé-Cabrio adopta una estructura de deformación programada con aceros de muy alto límite elástico. Esta estructura garantiza un potencial de absorción y de disipación de la energía cinética en caso de choque con el fin de preservar al máximo el habitáculo y la vida de sus ocupantes.

Además, por su arquitectura específica, el Nuevo Renault Mégane Coupé-Cabrio adopta soluciones de seguridad pasiva adaptadas para garantizar la máxima protección de sus ocupantes en caso de choque frontal, lateral o de vuelco.

* LAB: Laboratorio de Accidentología, Biomecánica y de estudios del comportamiento humano PSA Peugeot-Citroën y Renault

La estructura de la carrocería ha sido reforzada con respecto a la generación anterior:

- Para aumentar la rigidez en torsión y la **resistencia de la carrocería en caso de vuelco**, la mampara instalada entre la banqueta trasera y el maletero se ha modificado: ahora es monobloque, va totalmente soldada y las uniones a los costados de la carrocería han sido redimensionadas..
- Para controlar la **flexión longitudinal** y la torsión, se ha reforzado considerablemente la rigidez de los largueros laterales al aumentar las secciones y añadir refuerzos e insertos.
- El precerco ha sido reforzado a todo lo largo, especialmente gracias a las escuadras colocadas en sus extremos. Este refuerzo mejora la **protección en caso de choque lateral**.
- Para garantizar una **protección óptima en caso de vuelco**, el conjunto pie delantero/montante de vano ha sido reforzado y es ahora más rígido gracias a un tubo de acero hidroformado THLE (Muy Alto Límite Elástico) de 35 mm de diámetro y 3,5 mm de espesor, integrado en el montante del vano. Un tensor de gran espesor completa el dispositivo.
- Para evitar que cualquier órgano mecánico penetre en el habitáculo en caso de choque frontal, se ha reforzado el bloque delantero debajo del motor.
- Por último, se ha añadido un doble piso en la parte delantera para contribuir a la **rigidez del conjunto de la carrocería**.

Para evitar el contacto con elementos que puedan causar lesiones en caso de choque frontal importante, la armadura del volante es deformable, la columna de dirección y el pedal de freno son retráctiles y hay múltiples paddings que permiten amortiguar los choques.

En caso de vuelco, los ocupantes están protegidos por una célula de supervivencia formada por el conjunto pies delanteros/montante de vano en la parte delantera y arcos de seguridad en la trasera.

Los **arcos de seguridad pirotécnicos** se encuentran detrás de los reposacabezas y se despliegan automáticamente nada más detectarse un posible vuelco.

El **Sistema Renault de Protección de 3ª generación (SRP3)** se suma a estos dispositivos y tiene en cuenta la violencia del choque y la **morfología** de los ocupantes gracias a la acción combinada de los siguientes elementos:

- **cinturones de seguridad con pretensores**, que limitan el desplazamiento del cuerpo hacia delante pegando la cinta a la altura del tórax y de la pelvis, **y limitadores de esfuerzo**, que reducen la presión que el cinturón ejerce sobre el tórax
- **airbags frontales adaptativos** de dos volúmenes que se despliegan según las necesidades y terminan de amortiguar el choque
- **airbags antideslizamiento** situados en el cojín de los asientos delanteros, que limitan el desplazamiento y la rotación de la pelvis y contribuyen, junto con el pretensor, a garantizar la mejor protección posible frente al fenómeno de submarinado (deslizamiento de la pelvis por debajo del cinturón de seguridad). Este fenómeno es responsable de muchas lesiones abdominales, a veces muy graves, en caso de choque frontal.

El choque lateral es una causa importante de mortalidad en medio urbano. Así, el Nuevo Renault Mégane Coupé-Cabrio se ha beneficiado de un tratamiento específico que hereda, al igual que la berlina y el coupe, el dispositivo estrenado por el Laguna III:

- **dobles captadores de choque lateral**, que reduce a la mitad el tiempo de despliegue de los airbags laterales
- **airbags laterales cabeza/tórax/pelvis bicámara**, que adaptan la presión máxima en función de la resistencia morfológica de la parte del cuerpo concernida en cada caso. Esta carrocería es específica: los airbags laterales están alojados en los asientos delanteros.

Los reposacabezas de nueva generación, cuyas varillas de sujeción se deslizan en el reposacabezas y ya no en la parte superior del respaldo, garantizan una protección adaptada a las cervicales en caso de choque trasero. Ya no forman un elemento rígido dentro del respaldo. El asiento es curvo y carece de armazón, lo que permite que la espalda se hunda (retroceso de 60 mm) en caso de choque y reduce el movimiento cabeza/tórax.

Los asientos traseros están provistos de serie del sistema de fijación Isofix 2 puntos, que permite anclar fácilmente y de forma segura la silla del niño. En el caso de la instalación de una silla infantil universal en la parte delantera, el airbag antideslizamiento se desconecta a la vez que el airbag del pasajero.

V. UN TOQUE DEPORTIVO: GT/ GT Line

El Nuevo Renault Mégane Coupé-Cabrio también cuenta además con dos ofertas que integran atributos deportivos específicos: GT Line y GT.

GT Line

Se trata de un pack con carácter deportivo, disponible en el nivel de equipamiento Dynamique con las motorizaciones de la gama central GT Line, ofrece a los clientes la posibilidad de acceder a un Nuevo Renault Mégane Coupé-Cabrio con un toque deportivo y conservar al mismo tiempo un modo económico de conducción, respetuoso con el medio ambiente.

Nuevo Renault Mégane Coupé-Cabrio GT Line recibe un nuevo paragolpes delantero con bocas esculpidas Dark Métal que enmarcan las luces antiniebla. Los montantes del parabrisas y el cerco del habitáculo lucen también el color Dark Metal. El paragolpes trasero incorpora un difusor aerodinámico y la impronta GT Line está pegada en la calandra y en el maletero. Las llantas de aluminio Celsius de 17" completan este look deportivo.

En el interior volvemos a encontrar la impronta «GT Line» en la moldura del salpicadero y en los reposacabezas. Los pedales de aluminio y el cuentavueeltas analógico aportan un toque adicional de deportividad.

GT

Desarrollada por Renault Sport Technologie, la versión GT aporta a los clientes un estilo y unas sensaciones de conducción deportiva inspirados en el Mégane R.S.

Al contar con la identificación Renault Sport, el Nuevo Renault Mégane Coupé-Cabrio GT dispone de todos los elementos de estilo del GT Line, además de con algunas particularidades: llantas de aluminio Jetow de 18" de color Dark Metal en el exterior y el volante de cuero con radios anchos y reposapulgares desarrollado para el Mégane R.S.

Además de su look, la versión GT ofrece auténticas sensaciones de conducción deportiva gracias a:

- dos motorizaciones potentes y eficaces: el TCe 180 y el dCi 160 FAP
- un chasis más deportivo desarrollado por Renault Sport Technologies sobre la base del chasis sport de Nuevo Mégane Coupé
- una configuración más deportiva de la dirección asistida eléctrica, de la que cabe destacar la relación de desmultiplicación que pasa a 1/16 (en la versión de centro de gama es de 1/17)
- neumáticos de altas prestaciones Dunlop Sport Maxx TT 225/40 Z R 18, heredados del Mégane R.S.
- un dispositivo de frenado replanteado: discos de freno ventilados de 296 mm en la parte delantera y adopción de la bomba de frenos del Mégane R.S.

VI. FABRICACIÓN

Certificada ISO 14001 como todas las fábricas del Grupo Renault, la fábrica Georges Besse de Douai (norte de Francia) da vida a los primeros vehículos de la familia Mégane en 1995. La calidad de la fabricación no ha parado de mejorar gracias a la estandarización aplicada al puesto de trabajo, a la formación de los operarios y al refuerzo de los procesos de control. El Scénic y el Grand Scénic que en la actualidad se producen en Douai han sido clasificados en el TOP 3 de calidad de su segmento en Alemania (fuente ADAC, Automóvil club alemán).

Douai, 40 años de historia de Renault

Al optar por la planta de Douai en 1969, el Estado, a la sazón único accionista de la Régie Renault, decidió responder así a la crisis que azotaba una región con fuerte tradición obrera e industrial.

Construida entre 1970 y 1975, la fábrica Renault de Douai empieza produciendo el Renault 5, industrializado desde 1972. Sin embargo, la primera producción específica de la planta es el Renault 14 que empieza a producir en 1976. Los inicios de los años 80 están marcados por el éxito del Renault 9 (coche del año 1982) y del Renault 11. En 1986, la fábrica se hace cargo de la producción del Renault 21. La llegada en 1988 del Renault 19, líder de los coches importados en Alemania, marca el apogeo de la política de Calidad Total de la marca. La factoría recibe el nombre de Georges Besse en 1993, en memoria del Presidente-Director General asesinado en 1986. Tres años más tarde, el Mégane I Berlina y Classic se fabrican en sus instalaciones, antes del éxito comercial y de imagen sin precedente del Scénic I, elegido coche del año 1997, que lleva a la planta a dedicarse en exclusiva a su fabricación entre 2000 a 2002. En el año 2002 es cuando empieza la producción del Mégane II Berlina, en 2003 la del Scénic II y del Mégane II Coupé-cabrio y en 2004 la del Grand Scénic.

Con el Nuevo Scénic y Grand Scénic lanzados en 2009 y clasificados en Europa entre los mejores de su segmento en términos de calidad, la planta demuestra una vez más su buen hacer industrial.

Nuevo Renault Mégane Coupé-Cabrio fabricado en Douai

Producido junto al Scénic y Grand Scénic en las dos líneas de montaje de la fábrica de Douai, el Nuevo Renault Mégane Coupé cabrio cuenta con los 250 millones ya invertidos en la fábrica para el arranque del programa Nuevo Mégane.

La gestión de la diversidad ligada a la industrialización simultánea de las carrocerías monovolumen y coupé-cabrio ocupa un lugar central en el proceso de fabricación. Para lograr unos excelentes resultados de calidad, la organización ha sido remodelada.

El personal de la fábrica se ha preparado desde el principio para obtener resultados del mejor nivel en términos de calidad. Un total de 3.400 horas de formación específica sobre el Nuevo Mégane Coupé cabrio han sido impartidas a los operarios de la fábrica. Una parte de esta formación se ha dedicado al montaje del techo, al tratarse de un elemento de geometría compleja, y también a los circuitos hidráulicos y cables.

Comercializado a partir del 15 de mayo de 2010 en España y Europa Occidental, el Nuevo Renault Mégane Coupé-Cabrio es el sexto y último vehículo del programa Nuevo Mégane después de la Berlina, del Coupé, del Grand Tour, Scénic y Grand Scénic.