



19 de octubre de 2009

## **NUEVO MÉGANE RENAULT SPORT: ELEGANTE Y DEPORTIVO**

**Nuevo Mégane R.S., la última novedad en modelos deportivos de Renault, se distingue dentro de la gama Mégane tanto por su diseño como por sus prestaciones.**

**Con el fin de cumplir con las expectativas de todos nuestros clientes, Nuevo Mégane R.S. dispone, desde su lanzamiento, de una doble oferta de chasis:**

- **Sport, para el placer de conducir a diario;**
- **Cup, para un rendimiento aún mayor, especialmente en circuito.**

**Cuenta con un motor de gasolina 2.0 I Turbo que brinda una potencia de 250 CV y un par de 340 Nm, con un margen de utilización muy amplio, que se puede aprovechar tanto en carretera como en pista.**

**Nuevo Mégane R.S. dispone de equipamientos específicos dedicados a la conducción deportiva: R.S. Dynamic Management (ESP tri-modo) y R.S. Monitor (telemetría a bordo).**

**Nuevo Mégane R.S. se ensambla en la fábrica de Palencia, en las mismas líneas que las versiones Berlina, Coupé y Sport Tourer.**

- **Genes de alto rendimiento**  
Nuevo Mégane R.S. pertenece a una saga de modelos emblemáticos que han asentado la notoriedad de la marca Renault Sport, desde el R8 Gordini al Mégane R26.R.
- **La belleza de un deportivo**  
Diseño exterior e interior elegante, que se inspira en la competición.
- **Equipamientos al servicio del confort y de las prestaciones**
  - **Dos equipamientos dedicados a la conducción deportiva: R.S. Dynamic Management** (ESP tri-modo) y **R.S. Monitor** (telemetría a bordo).
  - Amplia gama de equipamientos heredados del segmento superior.
- **Placer de conducir en todas las circunstancias**
  - La oferta de chasis es doble: **Sport, de serie y Cup con diferencial de deslizamiento limitado opcional.**
  - **Motor 2.0 I Turbo R.S. de 250 CV y 340 Nm**
  - **Frenada muy ampliamente dimensionada con pinzas de 4 pistones Brembo en la parte delantera.**
- **La deportividad, con total seguridad**  
Nuevo Mégane R.S. cuenta con el saber hacer de Renault en materia de seguridad activa y pasiva.
- **Nuevo Mégane R.S. aparece en un nuevo trailer del videojuego «Need for Speed Shift»**
- **Renault en el universo del deporte del automóvil: un siglo de historia**
- **Contexto económico y estrategia industrial**  
Nuevo Mégane R.S. cuenta con la experiencia adquirida por la fábrica de Palencia con el programa Nuevo Mégane.

## ▪ GENES DE ALTO RENDIMIENTO

Renault siempre ha sido un actor importante y reconocido en el mundo del deporte automovilístico. El R8 Gordini, el Supercinco GT Turbo, el Clio Williams, o, más recientemente, el Clio Renault Sport, el Mégane F1 Team R26 y el Mégane R26.R, todos son coches deportivos emblemáticos de la marca. Fruto del saber hacer de Renault Sport Technologies, los vehículos deportivos de serie que llevan el sello Renault Sport añoran la experiencia en el campo del deporte automovilístico con la adquirida en el ámbito industrial dentro del Grupo Renault.

Con más de 21.000 unidades vendidas en cerca de treinta países desde su lanzamiento en 2004, Mégane Renault Sport es un éxito comercial absoluto. Primer vehículo de su categoría en Francia, Mégane Renault Sport se ha impuesto como uno de los deportivos compactos más competitivos de su categoría gracias a las evoluciones planteadas como, por ejemplo, un chasis aún más deportivo (Cup) o una versión radical más ligera (R26.R). Reconocidos por las buenas prestaciones de sus motorizaciones y por la eficacia de sus chasis, el Mégane F1 Team R26 y el Mégane R26.R han sido elegidos en 2007 y también en 2008 «deportivo del año» por los lectores de la revista francesa *Echappement*. También elegido «car of the year» por la revista inglesa *Evo*, el Mégane R26.R se ha convertido en la referencia de las berlinas deportivas de su categoría y sigue ostentando el récord de vuelta en su categoría en el circuito Nordschliefe de Nürburgring (21 km).

Filial del Grupo Renault, **Renault Sport Technologies** desarrolla una oferta global que se articula en torno a 3 ejes:

- 1/ la definición, desarrollo, fabricación y comercialización de vehículos de serie: Twingo R.S., Clio R.S. y Mégane R.S.;
- 2/ la producción y comercialización de vehículos de competición de rally y circuito: Renault Fórmula 2.0, Renault Fórmula 3.5, Clio Cup, Clio Renault Sport R3 y Mégane Trophy;
- 3/ la organización de campeonatos monotipos internacionales y de ocio deportivo: World Series by Renault, Trofeos Clio R3, Renault Sport Experience con, en especial, las Jornadas *Passion* y los cursillos de pilotaje.

## LA BELLEZA DE UN DEPORTIVO

Nuevo Mégane R.S. conserva los genes estilísticos del Nuevo Mégane Coupé añadiéndole un *look* deportivo inspirado en la F1. Algunos elementos rescatados del universo del deporte del automóvil destacan la silueta elegante y dinámica de la versión coupé, subrayan su personalidad y prometen unas prestaciones dinámicas de alto nivel:

- sus aletas, aún más anchas, dan cobijo a unas llantas imponentes de 18' ó 19''
- su paragolpes delantero integra una gran rejilla de entrada de aire y una lámina aerodinámica de tipo F1
- la salida central de escape, el difusor y el alerón trasero acentúan el carácter deportivo del coche y mejoran su prestación aerodinámica
- las luces de día con LED integradas en el paragolpes delantero acentúan su diseño de vanguardia

La silueta del Nuevo Mégane R.S. expresa deportividad, además de robustez y estabilidad en todas las circunstancias. El color brillante elegido para su lanzamiento, el Amarillo Sport, subraya aún más su carácter deportivo.

Los acabados han sido tratados con especial cuidado. Así lo ilustran el dibujo y la realización de las llantas Steev 19'' que expresan refinamiento, tecnología y velocidad. De serie, los protectores de retrovisor, la lámina aerodinámica del paragolpes delantero y el difusor de aire son de color negro muy brillante, mostrando así que el deportivo anunciado también sabe ser elegante.

## MUESTRAS DE BELLEZA INTERIOR

El ambiente interior recoge el espíritu deportivo-elegante del diseño exterior con una armonía que conjuga el color carbono oscuro con unos toques Amarillo Sport en la esfera del cuentavueeltas y en las costuras del volante. El *Pack Ambiance* Amarillo aporta un toque adicional de color a los cinturones de seguridad, a la tapicería (con dos tonos de amarillo) y a las costuras de los paneles de puerta y del pomo de la palanca de velocidades.

A bordo de Nuevo Mégane R.S., el conductor adopta una posición de conducción deportiva, sin perjuicio de la comodidad.

Los asientos delanteros cuentan con sujeciones reforzadas a la altura del asiento y del respaldo, y con todos los reglajes de confort: en profundidad (240 mm), en altura (70 mm) y en reglaje lumbar..

Confortablemente acomodado a bordo, el conductor goza de una posición de conducción baja y de una sujeción óptima para cualquier tipo de conducción, tanto en la carretera como en las curvas cerradas de un circuito.

El volante ha sido a su vez ideado para ofrecer confort y deportividad. Es de cuero y se ajusta en altura y en profundidad para proporcionar la máxima comodidad al conductor. Su diseño y los reposa-pulgares

integrados permiten un agarre perfecto del volante y mantener las manos perfectamente colocadas en la zona de sujeción. Al igual que en los vehículos de competición, este volante dispone de una referencia amarilla en el «punto 0». Este punto es un indicador imprescindible tras pasar por una serie de curvas cerradas o circular en una superficie con poca adherencia, donde el piloto podría llegar a perder sus referencias espaciales.

Los pedales y el reposapiés de aluminio completan el ambiente deportivo del puesto de conducción. Los materiales son de calidad, las piezas están ensambladas con cuidado y se ha prestado especial atención a los detalles, como la impronta Renault Sport que aparece en la calandra, el portón, el peldaño, los reposacabezas, el fondo del cuentavueeltas y la moldura del salpicadero.

## EQUIPAMIENTOS AL SERVICIO DEL CONFORT Y DE LAS PRESTACIONES

Nuevo Mégane R.S. cuenta con múltiples equipamientos tecnológicos:

- la climatización automática bizona con 3 modos para subir la temperatura (Soft-Auto-Fast),
- la tarjeta manos libres, con condenación al alejarse del vehículo,
- la doble oferta de navegación: Carminat TomTom<sup>®</sup>
- el sistema de audio «3D sound by Arkamys<sup>®</sup>»,
- las soluciones de conectividad a través de la toma RCA de serie o la opción «Plug & music» (USB, Jack).

Los contadores analógicos son específicos del Nuevo Mégane R.S. y son un guiño al universo de la competición. El indicador luminoso para el cambio de marcha está asociado a un chivato sonoro. Se informa así al conductor de que se acerca el régimen de corte de la inyección al cambiar las velocidades.

**El Renault Sport Dynamic Management, una novedad en el Nuevo Mégane R.S., es una herramienta que permite al conductor elegir el nivel de asistencia electrónico para el pilotaje:**

- **«On», por defecto** al encender el motor: se activan el ESP, el ASR y el Sistema de Ayuda al Frenado de Emergencia. El sistema interviene nada más detectar una deriva. El ajuste de la cartografía del pedal evita los tirones y se adapta perfectamente a un uso diario.
- **«Sport», para un ESP menos intrusivo:** este modo se activa sólo con pulsar el botón ESP (pulsación corta). El ESP y el ASR permanecen activos, pero el umbral de intervención es más tardío. El sistema admite un cierto ángulo de deriva del coche y sólo interviene cuando la deriva sobrepasa dicho umbral. La cartografía del pedal varía y permite una respuesta más rápida del motor.
- **«Off», para un pilotaje purista sin asistencia y un máximo de sensaciones, sobre todo en circuito:** este modo se activa al pulsar el botón ESP (pulsación larga). La corrección electrónica de trayectoria se desactiva por completo. La cartografía del pedal permite una respuesta instantánea del motor.

Las indicaciones «ESP Sport» o «ESP Off» aparecen en el contador para informar al conductor del modo seleccionado.

## UNA TRANSMISIÓN DE INFORMACIÓN DIGNA DE UN PADDOCK

Igualmente **nuevo e inédito** en la categoría, **Renault Sport Monitor** es una herramienta útil y eficaz de ayuda a la conducción deportiva porque transmite la información en tiempo real. Directamente inspirado en la tecnología de la competición, este tipo de herramienta estaba reservado hasta ahora a algunos modelos deportivos exclusivos.

**R.S. Monitor es un sistema electrónico que permite recoger información acerca de la conducción a través de distintos captadores.** Se maneja desde el satélite bajo el volante. En la pantalla central aparece la información siguiente:

- Indicadores de sollicitación de los principales órganos del motor: presión del turbo, temperatura del aceite, sollicitación de los frenos
- Indicadores de rendimiento instantáneo del motor: par, potencia
- Diagrama de fuerza G : indica las aceleraciones laterales y longitudinales
- Cronómetro, con memorización de los tiempos realizados
- Prestaciones del vehículo con memorización automática de los mejores resultados en 400 m y el 0-100 km/h

**R.S. Monitor también permite personalizar la cartografía del pedal.** Hay 5 cartografías disponibles nada más activar el modo «Sport»: lineal, normal, nieve, sport y extremo, para dosificar la aceleración en función de lo que se desee en ese momento.

## PLACER DE CONDUCIR Y EFICACIA EN TODAS LAS CIRCUNSTANCIAS

Aprovechando el trabajo realizado en el chasis del Mégane R26.R, Nuevo Mégane R.S. dispone de un **tren delantero con pivote independiente** y de un **tren trasero de tipo eje flexible** de diseño programado.

Con el fin de cubrir las expectativas de todos los clientes, Nuevo Mégane R.S. dispone de una **doble oferta de chasis**:

- **el chasis Sport**, para una relación deportividad/confort óptima dentro de una conducción diaria,
- **el chasis Cup**, con diferencial de deslizamiento limitado, para una motricidad de alto rendimiento, plenamente aprovechada por los adeptos de la conducción en circuito.

Propuesto por primera vez por Renault en 2004 en un vehículo de serie, el Mégane Renault Sport, **el tren delantero con pivote independiente (T.A.P.I.)** proporciona estabilidad en carretera y motricidad de alto nivel. Esta arquitectura permite mantener las características geométricas del tren delantero, incluso en las fases de fuerte aceleración o de giro pronunciado.

Comparado con la primera generación de la que procede, el tren delantero de Nuevo Mégane R.S. se ha beneficiado del trabajo realizado relativo a la disminución de las masas no suspendidas. **El pivote, el portapivote y el brazo inferior que une el tren a la cuna del motor son ahora de aluminio.** Además, la unión entre el pivote y el portapivote está garantizada por unas rótulas que permiten reducir los esfuerzos que se producen en el eje de pivote de la rueda.

Para conseguir la mayor precisión posible al conducir, el tren delantero se ha fijado en una cuna «à cornes». Este dispositivo permite triplicar su rigidez transversal con respecto al tren delantero del Mégane II Renault Sport.

En cuanto a los amortiguadores, si se comparan con el Nuevo Mégane Coupé, los diámetros del cuerpo y de la varilla han sido aumentados en la versión R.S., duplicando la rigidez del conjunto muelle-amortiguador. Este aspecto beneficia a la geometría del plano de rueda, que se mantiene pese a los esfuerzos a los que está sometida.

**El tren trasero es de tipo eje flexible de diseño programado.** El perfil actual del eje es **cerrado**, lo que reduce el peso a la vez que ofrece una rigidez equivalente.

### **El Tren Delantero de Pivote Independiente o T.A.P.I.**

Esta innovación desarrollada en 2004 por Renault Sport Technologies elimina las molestias que con frecuencia producen las tracciones delanteras de potencia elevada bajo fuertes sollicitaciones: micro-giro en curvas cerradas y mala estabilidad de la trayectoria en línea recta

El eje de pivote del tren delantero de Nuevo Mégane R.S. está totalmente desacoplado del sistema de amortiguación, al contrario de lo que ocurre con el tren de tipo Mc Pherson, en el cual el eje de pivote pasa por la rótula del brazo inferior y la fijación superior del amortiguador.

La rotación de la rueda siguiendo su eje de pivote se realiza mediante una unión pivote entre el portabuje y un portapivote. El saliente del buje (distancia entre el centro de la rueda y la intersección entre sus ejes de rotación y de pivote) se reduce así a 40 mm, frente a los 56 mm de un tren de tipo Mc Pherson en Nuevo Mégane Coupé.

La geometría del tren delantero es ahora mucho menos sensible a las fuerzas y pares que se aplican alrededor del eje de pivote de las ruedas motrices, en fase de aceleración o de frenada pronunciada.

El portapivote está fijado en el brazo inferior rectangular. Su mantenimiento en rotación se realiza mediante una bieleta que une las dos piezas.

**El chasis Sport** cuenta con un tarado de los amortiguadores y una firmeza de los muelles de suspensión específicos. El diámetro de la barra estabilizadora delantera es de 23 mm. La rigidez de los muelles de suspensión es de 19 mm/ 100 DaN en la parte delantera y de 25 mm/ 100 DaN en la trasera.

Comparado con el Nuevo Mégane Coupé TCe 180, la rigidez antibalanceo del coche gana un 12,5%.

### **El chasis Cup con diferencial de deslizamiento limitado: sin merma del rendimiento**

Destinado a los amantes de la conducción extrema y a los adeptos de las salidas en circuito, el chasis Cup goza de unos ajustes específicos para una utilización intensiva. Con respecto al chasis Sport, la barra estabilizadora redimensionada a 24,2 mm permite aumentar un 13% la rigidez antibalanceo delantero. Los amortiguadores también son específicos y la rigidez de los muelles de suspensión es un 35% mayor en la parte delantera y un 38% en la parte trasera que la del chasis Sport. El tren trasero ostenta asimismo una mayor rigidez (+7%) que la del chasis Sport.

Con respecto al chasis Sport, el resultado global arroja un aumento de la rigidez del 15% para el chasis Cup.

Equipado con diferencial de deslizamiento limitado, el Mégane R.S. con Chasis Cup nunca ha estado tan cerca del coche de competición. Totalmente dedicado a la motricidad, este dispositivo ofrece una eficacia absoluta, independientemente de las condiciones de adherencia, del tipo de conducción o del tipo de curva. Al asociar el diferencial de deslizamiento limitado al tren delantero de pivote independiente se minimizan también estos efectos inducidos y se aprovecha plenamente la mayor motricidad, en pro de un comportamiento más seguro.

El diferencial de deslizamiento limitado aporta además mayor estabilidad al frenar. Al entrar en acción de forma inmediata, se retrasan y limitan las intervenciones del ASR al acelerar con fuerte carga y del ESP al trazar una curva, con lo que se preserva todo el potencial del sistema de frenado. En las curvas, el potencial direccional aumenta y permite reaceleraciones más tempranas y limpias.

En resumen, a la vez que mejora la transmisión de potencia al suelo, y por tanto el rendimiento del vehículo, el diferencial de deslizamiento limitado ofrece un comportamiento sano y seguro, que se percibe cualquiera que sea el tipo de conducción.

#### **El diferencial de deslizamiento limitado**

Nuevo Mégane R.S. chasis Cup adopta un diferencial mecánico helicoidal dentado, en el que satélites y planetarios disponen de ejes paralelos entre sí. La función de deslizamiento limitado se consigue por el rendimiento mecánico del sistema. Durante las fases de patinado, la arquitectura interior del diferencial genera rozamientos en las distintas superficies de los planetarios, transmitiendo una parte del par motor a la rueda más adherente.

La tasa de transferencia, principal característica de este tipo de diferencial con deslizamiento limitado, se obtiene por medio de 3 arandelas de fricción (que se seleccionan por su coeficiente de adherencia) interpuestas entre los planetarios y el cárter del diferencial. La puesta a punto final de la tasa de transferencia se realiza tan sólo con cambiar el material de las arandelas.

Las caras de las arandelas que trabajan en fase de aceleración no son las mismas que las que trabajan en fase de frenado, pudiendo así aplicar una tasa diferente.

En Nuevo Mégane R.S., esta tasa de transferencia es del 35%. La relación nominal entre el par de giro aplicado a la rueda con fuerte adherencia y el de la rueda de baja adherencia, denominada TBR (Torque Bias Ratio), es de 2,3.

GKN Driveline fabrica el diferencial de deslizamiento limitado para Nuevo Mégane R.S.

El equilibrio lateral del vehículo en las curvas ha sido replanteado para lograr un ángulo de balanceo específico destacable de  $0,31^\circ/\text{m/s}^2$  en el chasis Sport y de  $0,28^\circ/\text{m/s}^2$  para el chasis Cup, si se compara con los  $0,38^\circ/\text{m/s}^2$  de media del Nuevo Mégane Coupé y los  $0,35^\circ/\text{m/s}^2$  del Mégane II F1Team R26.

El Nuevo Mégane R.S. equipado con chasis Cup con diferencial de deslizamiento limitado se reconoce fácilmente por sus pinzas de freno rojas y sus discos de freno ranurados.

#### **Neumáticos de 18 o 19"**

En cuestión de neumáticos, Nuevo Mégane R.S. recibe de serie:

- en el chasis Sport, el nuevo neumático Dunlop SP Sport Max TT en 225/40 R18 Y.
- en el chasis Cup, el neumático Michelin Pilot Sport 2 en 235/40 R18 Y (también utilizado en el R26.R)

Un montaje en 19" se encuentra disponible en opción en los dos chasis con nuevos neumáticos Continental Sport Contact 5 Performance (CSC5P) en 235/35 R19 Y.

### **Sistema de frenado de amplias dimensiones**

Un vehículo deportivo debe contar con un sistema de frenado resistente y con mordiente. El del Nuevo Mégane R.S. es de grandes dimensiones con, en la parte delantera, unas pinzas de 4 pistones Brembo y discos ventilados de 340 mm, el mayor diámetro del segmento de los deportivos compactos. En el chasis Cup con diferencial de deslizamiento limitado estos discos de freno son ranurados. La asistencia del sistema de frenado se realiza mediante un servofreno de 11" que genera una presión máxima en el circuito.

En la parte trasera, Nuevo Mégane R.S. dispone de discos de freno de 290 mm, ranurados también en el chasis Cup.

### **Una dirección netamente sport**

La dirección asistida eléctrica de Nuevo Mégane R.S. goza de todas las evoluciones del Nuevo Mégane, además de una tipificación específica adaptada al carácter deportivo del coche. La información de mayor esfuerzo en el volante se transmite mejor y, una vez en la curva, el mantenerse en ella se torna más cómodo. La dirección de Nuevo Mégane R.S. es más directa que la de la antigua generación y ofrece una relación de desmultiplicación de 14,75/1.

### **UN MOTOR DEDICADO A LAS SENSACIONES**

Por supuesto, una de las mayores ventajas de Nuevo Mégane R.S. se encuentra debajo del capó: un motor **de 2.0 16v turbocomprimido (F4Rt) de nueva generación**, homologado **Euro 5**. Desarrolla una **potencia de 250 CV (184 kW) a 5.500 r.p.m.**, un **par de 340 Nm a 3.000 r.p.m.** y **suministra 125 CV/l**.

Este aumento de potencia y de par se debe sobre todo a:

- la evolución del turbo, que proporciona una relación potencia/disponibilidad óptima
- un decalador variable, en continuo, en el árbol de levas de admisión
- una cartografía de inyección revisada

Con el 80% del par máximo disponible desde 1.900 r.p.m., este motor ofrece un empuje continuo y limpio gracias al turbo de tipo twin scroll y al decalador del árbol de levas de admisión.

Más del 25% de las piezas son nuevas con respecto a la versión 230 CV montada en el Mégane F1 Team R26, lo que permite garantizar rendimiento y fiabilidad:

- nuevos conductos de admisión,
- equipo motor reforzado (pistones y bielas),
- nuevos intercambiadores aire/aire y agua/aceite,
- válvulas enfriadas con sodio,
- pistón con anillo porta-segmento.

En cuanto a la transmisión, el Nuevo Mégane R.S. adopta la **caja de velocidades manual de 6 relaciones (PK4)**. Con respecto a la versión asociada al TCe 180 del Nuevo Mégane, se ha reducido la desmultiplicación, se ha mejorado la precisión de guiado y las marchas se engranan de manera más firme, lo que proporciona más deportividad y más seguridad al cambiar de velocidad. Esta nueva transmisión permite explotar al máximo el brío del motor: se alcanza el 0 a 100 km/h en 6"1 y el 0 a 1.000 m se recorre en 25"7.

Nuevo Mégane R.S. ofrece el mejor consumo de su categoría en este nivel de potencia con 8,4 l/100 km en ciclo mixto, lo que equivale a unas **emisiones de CO<sub>2</sub> limitadas a 195 g/km**.

Nuevo Mégane R.S. cuenta con un dispositivo de optimización para las salidas en parado llamado "Power Start". Este sistema es operativo cuando el vehículo está parado y el ESP activado y permite al vehículo suministrar todo su potencial de aceleración sin pérdida de adherencia.

El trabajo realizado en el conducto de admisión y en la línea de escape brinda al Nuevo Mégane R.S. una sonoridad deportiva característica que se percibe especialmente en los casos de fuerte aceleración.

#### **Fiabilidad, durabilidad, resistencia**

Con el fin de garantizar unas prestaciones de alto nivel, los encargados de la puesta a punto de Renault Sport Technologies han probado el vehículo en distintas situaciones: resistencia en circuito, climas muy fríos y muy cálidos. Fueron más de 300.000 km de recorrido para comprobar el comportamiento del motor y de las uniones con el suelo.

## LA DEPORTIVIDAD, CON TOTAL SEGURIDAD

La seguridad es, desde siempre, una prioridad para Renault, que concibe y diseña unos vehículos seguros y adaptados a las situaciones reales de conducción, basándose en los resultados suministrados por el LAB (Laboratorio de Accidentología, Biomecánica y estudios del comportamiento humano PSA Peugeot-Citroën Renault).

Naturalmente, Nuevo Mégane R.S. se beneficia de toda la experiencia de Renault en el apartado de la seguridad.

Se proponen múltiples equipamientos para ayudar al conductor a anticiparse a los riesgos de la carretera:

- los testigos visuales que permiten comprobar que los cinturones de las 5 plazas estén abrochados,
- el Sistema de Control de la Presión de los Neumáticos,
- los faros direccionales bi-xenón con orientación de las luces de cruce en las curvas,
- el encendido automático de los faros,
- la activación automática de los limpia,
- el limitador-regulador de velocidad,
- el ESP con función de control de subvirado,
- el Sistema de Asistencia al Frenado de Emergencia.

**En cuanto a la seguridad pasiva, Nuevo Mégane R.S. cuenta con todos los dispositivos que han hecho que la berlina obtuviese la nota máxima de 5 estrellas y una nota de 37/37 en el crash test EuroNCAP.**

Nuevo Mégane R.S. dispone de una estructura de deformación programada que absorbe la energía en caso de choque, preservando el habitáculo. Los materiales y aceros de alto, muy alto e incluso altísimo límite de elasticidad garantizan un máximo potencial de absorción y de disipación de la energía cinética. Este control global de las deformaciones permite reducir la desaceleración que soportan los ocupantes y, al sumarse al sistema Renault de Protección de 3ª generación (SPR3), garantiza un altísimo nivel de protección.

## **Nuevo Mégane R.S. brilla en el nuevo videojuego «Need for Speed Shift»**

Tras la exitosa integración del Nuevo Mégane Coupé en el trailer del videojuego «Need for Speed Undercover» que salió en noviembre del año pasado, Renault y Electronic Arts han seguido colaborando para incluir Nuevo Mégane R.S. en el nuevo trailer de «Need for Speed Shift» comercializado en el mes de septiembre.

Convencidos por el diseño y el comportamiento muy deportivo de Nuevo Mégane R.S., los desarrolladores de «Need for Speed» lo han incorporado al catálogo del juego que reúne 70 vehículos considerados como los más legendarios de los últimos 35 años.

Durante cerca de un año, los expertos de Renault han trabajado codo con codo con los desarrolladores de Electronic Arts para integrar el Nuevo Mégane R.S. en el juego de la manera más realista posible.

Con unas animaciones originales y unas sensaciones de conducción cercanas a las que se sienten al volante del vehículo, «Need for Speed Shift» ofrece a los jugadores una experiencia de pilotaje única en una vuelta al mundo a través de los circuitos más míticos.

Nacido hace 15 años, «Need for Speed» evoluciona cada año para ofrecer a los jugadores unas carreras de automóviles cada vez más emocionantes. Con más de 100 millones de juegos vendidos, «Need for Speed» es la mayor franquicia de vídeo de carrera y propone unos vehículos de prestigio con unas calidades técnicas y gráficas incomparables. El juego ha sido desarrollado y editado por Electronic Arts, líder mundial del videojuego cuyas propuestas son cada vez más innovadoras y ofrecen siempre una mayor intensidad de inmersión.

## CONTEXTO ECONÓMICO Y ESTRATEGIA INDUSTRIAL

El mercado europeo de los vehículos deportivos compactos es dinámico. Se ha triplicado entre 2001 y 2008 en Europa, pasando de 10.700 a 32.800 unidades vendidas. El 60% del mercado europeo de los vehículos deportivos se concentra en el Reino Unido y en Alemania.

El año 2009 será probablemente un año de contrastes: con un primer semestre con una fuerte bajada (-40%), el mercado de los deportivos compactos, muy ligado a la oferta de producto, debería progresar en el segundo semestre con la renovación de la mayoría de los modelos competidores (una decena en total).

**Nuevo Mégane R.S. se fabrica en Palencia (España)** en las mismas líneas que la gama Nuevo Mégane. Se han hecho unas inversiones específicas en la fábrica para permitir su industrialización en una línea de producción de gran serie.

Lo esencial de las inversiones realizadas fue destinado a las herramientas de montaje de piezas de carrocería tales como los paragolpes delantero y trasero, el bastidor del tren delantero, los asientos y las ruedas específicas o el escape.

Todos los operarios de la fábrica de Palencia en España han recibido una formación específica relacionada con, entre otros aspectos: el montaje de los accesorios exteriores, el ensamblado del tren delantero con pivote independiente, el montaje de los asientos Recaro.

Nuevo Mégane R.S. recoge todos los avances realizados en materia de calidad en la gama Nuevo Mégane.

## RENAULT EN EL UNIVERSO DEL DEPORTE DEL AUTOMÓVIL: UN SIGLO DE HISTORIA

- 1899: Louis Renault gana la carrera París-Ostende
- 1900: Louis Renault gana la carrera París-Toulouse-París
- 1901: tres coches Renault terminan en las tres primeras plazas de la carrera París-Burdeos
- 1906: victoria en el primer Gran Premio del automóvil de la historia, el Gran Premio de la ACF
- 1971: arranque de la Fórmula Renault 2.0
- 1977: Renault entra en la Fórmula 1
- 1978: victoria del A442b en las 24 horas de Le Mans
- 1982: los hermanos Marreau ganan el rally Dakar con un Renault 20
- 1986: lanzamiento del Renault Supercinco GT Turbo
- 1989: lanzamiento del Renault 19 16S
- 1993: arranque del Renault Clio Maxi (rally) y lanzamiento del Renault Clio Williams
- 1995: lanzamiento del Renault Sport Spider y arranque de Renault Spider Trophy (carrera en circuito)
- 1996: arranque del Renault Maxi Mégane (rally)
- 1999: arranque del Renault Clio V6 Trophy (carrera en circuito)
- 2000: lanzamiento del Clio II Renault Sport y del Clio V6 Renault Sport
- 2002: arranque del Renault Clio Super 1600 (rally)
- 2003: arranque de la Fórmula Renault V6 (carrera en circuito)
- 2004: lanzamiento del Mégane II Renault Sport
- 2005: arranque del Mégane Renault Sport Trophy y de la Fórmula Renault 3.5 (carreras en circuito)
- 2005 y 2006: constructor campeón del mundo de Fórmula 1
- 2006: lanzamiento del Clio III Renault Sport, del Mégane Renault Sport F1 Team y del Mégane Renault Sport Diésel
- 2007: arranque de la Renault Clio Cup (carrera en circuito) y del Renault Clio R3 / R3 maxi (rally)
- 2007: lanzamiento del Mégane Renault Sport F1 Team R26, elegido «Deportivo del año» por los lectores de la revista *Echappement*
- 2008: lanzamiento del Twingo II Renault Sport
- 2008: lanzamiento del Mégane Renault Sport R26.R, elegido «Deportivo del año» por los lectores de la revista *Echappement* y «Car of the year» por la revista *Evo*.
- 2009: arranque de la Nueva Renault Mégane Trophy (carrera en circuito)
- 2009: lanzamiento de Nuevo Mégane Renault Sport