



9 september 2008

## **DE NIEUWE RENAULT MEGANE AANTREKKELIJK, INTUÏTIEF EN BETROUWBAAR**

De nieuwe Renault Mégane hatchback is liefde op het eerste gezicht, een ware belofte van sportiviteit en kracht. Het is een geheel geworden van elementen uit de sportwereld en echte passie voor auto's. De robuuste auto heeft bijzonder mooi afgewerkte naden en ook op de kwaliteit van de materialen is niet bespaard. De nieuwe Mégane profiteert van alle vooruitgang die is geboekt op het gebied van betrouwbaarheid en duurzaamheid van het gamma van Renault.

De auto is full option op het gebied van ergonomie en comfort. Zo is het instrumentenpaneel analoog en digitaal en voorzien van een nieuwe interface voor de snelheidsregelaar/-begrenzer, die beter leesbaar is dankzij kleurenweergave. Bovendien zijn er meerdere uitrustingen uit het hogere segment optioneel mogelijk, zoals de Renault handsfree Card voor het starten en op afstand vergrendelen van de auto en het navigatiesysteem Carminat Bluetooth<sup>®</sup> DVD. Een 'op maat' audiosysteem '3D Sound by Arkamys<sup>®</sup>' beleeft zijn première in de nieuwe Mégane.

De nieuwe Mégane levert de prestaties die je verwacht aan de hand van zijn vormgeving. Controle en stuurprecisie zorgen voor veel comfort en rust. Er is een uitgebreid en grondig vernieuwd gamma dCi en TCe motoren leverbaar die veel power bieden en daarbij ook milieuvriendelijker zijn. Dit geldt met name voor de 2 dieselmotoren die slechts 120g de CO<sub>2</sub>/km of nog minder uitstoten en dus een A energielabel hebben. Alle motoren die tijdens de introductie beschikbaar zijn, hebben een groen energielabel.

Met de nieuwe Mégane heeft Renault wederom gestreefd naar het hoogst mogelijke veiligheidsniveau in zijn klasse. Zo is het systeem met dubbele zijdelingse crashsensoren en de thorax/bekken airbags met twee volumes van de nieuwe Laguna overgenomen waarmee de gevolgen van een zijdelingse aanrijding worden beperkt.

RENAULT NEDERLAND

Boeingavenue 275 – 1119 PD – Schiphol Rijk  
Tel.: + 31 (0) 20 354 9418 – Fax: + 31 (0) 20 354 9918

**Deze beschaafde auto is voor 95% gemaakt van componenten die aan het einde van de levensduur van de auto recyclebaar zijn en van bijna 12%, ofwel gemiddeld 22 kg, gerecycled kunststof zijn.**

**De nieuwe Mégane betekent het begin van de vernieuwing van het Renault aanbod in het C-segment. Met meer dan één derde marktaandeel is dit segment het belangrijkste in West-Europa en dus ook voor Renault zowel voor wat betreft volume als rentabiliteit.**

**In 2010 zal de nieuwe Mégane familie bestaan uit zes modellen met ieder een duidelijke persoonlijkheid en een ander temperament. De modellen richten zich vooral op de Europese markt en worden geproduceerd in Palencia (Spanje) en Douai (Frankrijk). Naast deze familie zullen er op de markten buiten Europa andere modellen worden aangeboden die dan worden voorzien van technieken die zijn afgestemd op de plaatselijke gebruiksomstandigheden.**

**De nieuwe Mégane komt vanaf december 2008 op de markt en is de 16<sup>e</sup> auto van het Renault Contract 2009 project dat profiteert van aanzienlijke vooruitgang die is geboekt op het gebied van kwaliteit bij eerdere modellen.**

### **De nieuwe Renault Mégane aantrekkelijk, intuïtief en betrouwbaar**

#### **Hoofdstuk 1: De eerste telg van de nieuwe Mégane familie heeft een aparte en duidelijke stijl**

- ❖ Aantrekkingskracht
- ❖ Robuustheid en waarneembare kwaliteit

#### **Hoofdstuk 2: Bijzonder ergonomisch: intuïtieve bedieningen, comfort en handige technieken**

- ❖ Intuïtief en comfortabel
- ❖ Talrijke uitrustingen uit een hoger segment

#### **Hoofdstuk 3: Sensationeel rijden**

- ❖ De nieuwe Mégane is reactief, stuurt nauwkeurig en veilig, wat zorgt voor feilloos rijgedrag
- ❖ Pittig en milieuvriendelijk: het dCi en TCe gamma
- ❖ Doelstelling: hoogste veiligheidsniveau

#### **Hoofdstuk 4: De nieuwe Renault Mégane, een familie met karakter**

- ❖ Mégane: een grote, beroemde familie
- ❖ Het segment van de compacte auto's in West-Europa: een markt met meer dan vijf miljoen auto's
- ❖ Duurzame en rendabele economische omstandigheden

## HOOFDSTUK 1

### **De eerste telg van de nieuwe Mégane familie heeft een aparte en duidelijke stijl**

*'De nieuwe Mégane is liefde op het eerste gezicht, een ware belofte van dynamiek en kracht. Het is een robuuste, degelijke en kwalitatief goede auto'*, vertelt Fabio Filippini, 'Directeur Gamme' bij Renault Design. De nieuwe Mégane is de eerste auto van het volledig vernieuwde aanbod van Renault in het segment van de compacte auto's. Net als de show car Mégane Coupé Concept, die in het voorjaar van 2008 in Genève werd gepresenteerd, is de nieuwe Renault Mégane een heel aantrekkelijke auto geworden.

#### **Aantrekkingskracht**

De afdeling Design van Renault heeft nauw samengewerkt met de ingenieurs van het project om in de nieuwe Mégane stilistische details te verwerken die het sportieve karakter van de auto goed tot uitdrukking brengen. Het resultaat is een hatchback van 4,30 m met een dynamische lijn door de bijzonder korte voor- en achteroverhang, een wielbasis van 2,64 m, een naar voren hellend dak en royale spoorbreedtes.

Het is een strakke auto met een sprekende voorkant: de lijn over de motorkap loopt naar het logo waardoor een cirkelboog ontstaat die doervloeit naar de A-stijlen. De slanke vorm van de koplampen loopt door in een vloeiende lijn die ze verbindt met de luchtinlaten. Hiermee krijgt de nieuwe Mégane een indringende blik en een vastberaden uitdrukking.

Zijn sterke persoonlijkheid komt ook goed tot uiting in de achterkant van de auto. In het verlengde van de zijlijn zien we de achterlichten in twee delen.

Een silhouet dat zonder meer elegant genoemd kan worden. De flanken en rondingen maken de auto verleidelijk en aantrekkelijk. De Mégane is sensueel en combineert raffinement en dynamiek. Het naar voren hellende profiel en de uitgebalanceerde proporties verraden een duidelijk karakter en beloven veel plezier achter het stuur.

#### **Robuustheid en waarneembare kwaliteit**

De nieuwe Mégane oogt robuust en het hoge niveau van de waarneembare kwaliteit valt op zodra je achter het stuur gaat zitten. Dit gevoel wordt voornamelijk gewekt door de grote oppervlakken en de royale rondingen. In profiel lopen de ronde voorschermen door in een zijlijn die naar achteren loopt en de brede schouders benadrukt. De grote spoorbreedtes (1,55 m) en het design van de achterkant en de schuin geplaatste achterraut geven de auto een stabiele look. De afmetingen van de nieuwe Mégane, de lijn van het midden van de carrosserie en de grote portieren zorgen voor een veilig gevoel.

De combinatie van vloeiende lijnen en grote vlakken zorgt bovendien voor een goede weerspiegeling van het licht in de carrosserie in metallic tinten waaronder het nieuwe Bleu Ecume.

Bijzondere zorg is besteed aan het beperken van carrosseriespelingen (voorruijstijlen en tankdopklepjes bijvoorbeeld). In de voor- en achterbumpers zijn op subtiële wijze parkeerhulpsensoren verwerkt. Het dak van de nieuwe Mégane is lasergelast zodat daklijsten overbodig zijn gemaakt.

In de auto vinden we een fraaie en intuïtieve bestuurdersruimte. Het dashboard doet 'aeronautisch' aan door de zuivere, strakke, horizontale lijnen die de glooiing van de sierlijst onderstrepen. De bedieningen ten behoeve van comfort en rijden bevinden zich allemaal binnen handbereik. Ze zijn om het stuur heen en op de middenconsole gegroepeerd om zoveel mogelijk ruimte te besparen en de ergonomie te vergroten.

Ook aan de kwaliteit van de materialen en de afwerking is veel aandacht besteed in het interieur: het dashboard is met een zacht aanvoelend materiaal bekleed dat goed bestand is tegen dagelijks gebruik en de nadelige invloed van de zon.

De ruitenwissers zijn verborgen achter de motorkap. Dit is niet alleen mooi, maar het komt ook de akoestiek en aerodynamica ten goede.

Een degelijke keuze van de decoratieve elementen heeft gezorgd voor een gevarieerde en duidelijk te onderscheiden ambiance voor ieder afwerkingniveau. Klanten kunnen kiezen uit een lichte, geraffineerde ambiance die gericht is op comfort of een donkerdere tint die sportiever oogt.

Tenslotte is er voor de Mégane een compleet gamma accessoires verkrijgbaar, bestaande uit carrosseriekits, maar ook accessoires voor vergroting van het comfort of de opbergruimte.

## HOOFDSTUK 2

### Bijzonder ergonomisch: intuïtieve bediening, comfort en handige technieken

#### Intuïtief en comfortabel

De nieuwe Mégane is een auto die je snel onder de knie hebt, aangezien hij heel ergonomisch is en eenvoudige interfaces bevat.

Achter het stuur zien we een innovatief instrumentenpaneel bestaande uit tellers met verschillende weergaven. De toerenteller is analoog en de centrale weergave is digitaal, zodat deze snel en gemakkelijk afgelezen kan worden. Op het centrale display staat informatie over de snelheid, de snelheidsregelaar/-begrenzer, de temperatuur- en brandstofmeter, de status (open/gesloten) van de portieren en kleppen en de bandenspanning.

De bekende innovatie van Renault, de snelheidsregelaar/-begrenzer, heeft een nieuwe interface gekregen in de Mégane. Als de bestuurder deze functie activeert, wordt de ingestelde snelheid weergegeven in het bovenste gedeelte van de teller. Tegelijkertijd wordt de lijst rondom verlicht. In de begrenzermodus wordt deze verlichting rood en de ingestelde snelheid knippert wanneer de bestuurder de grens overschrijdt. Deze kleurtechniek – logisch en functioneel - werkt sneller en is veiliger.

Lange ritten blijven comfortabel door de constructie van de stoelen, de vorm van de stoelen en de bekleding. Naast de bediening voor de hoogte- en diepteverstelling van het stuur zijn ook die voor de afstelling van de stoel logisch en binnen handbereik geplaatst. In slechts een paar seconden kan de hellingshoek van rugleuning en hoofdsteun worden aangepast, kan de lendesteun worden afgesteld of de hoogte van de zitting worden gewijzigd (over een afstand van 70 mm).

Het comfortabele gevoel in de auto wordt verder verhoogd door de verzorgde akoestiek en door veel ruimte, 'best in class' te noemen voor wat betreft breedte op ellebooghoogte voorin.

De bagageruimte is 405 dm<sup>3</sup> groot en behoort daarmee tot de beste in het segment van de hatchback. De toegang tot de bagageruimte wordt vergemakkelijkt door een lage laaddrempel en een ruime opening doordat de achterlichten op de achterklep zijn geplaatst. Met de 2/3-1/3 deelbare achterbank kan het laadvolume desgewenst in een handomdraai worden vergroot met behulp van ergonomische en handig geplaatste hendels. De nieuwe Mégane behoudt ook de onder de vloer voorin verborgen opbergruimte, die we voor het eerst zagen in de Mégane II.

### **Talrijke uitrustingen uit een hoger segment**

Om een beter antwoord te bieden op de verwachtingen van de gebruikers heeft Renault bijzonder veel zorg besteed aan de ergonomie van de bedieningen in het algemeen en die van de bestuurder in het bijzonder. In de auto vinden we veel technische uitrustingen terug die we kennen van een hoger segment en die ten dienste staan van rijden en comfort.

De nieuwe Mégane wordt optioneel geleverd met een Renault handsfree Card waarmee de auto zonder sleutel wordt geopend en gestart. De portieren en kleppen van de auto worden automatisch vergrendeld zodra de drager van de Card wegloopt bij de auto, of door zelf te drukken op de knop die bij de portiergrepen is geplaatst. Ze worden ontgrendeld als de drager van de Card de portiergrepen vastpakt of wanneer het openingssysteem van de achterklep wordt aangeraakt. Met de functie 'remote lighting' kan de bestuurder zijn auto gemakkelijk terugvinden doordat de koplampen geactiveerd kunnen worden met de daarvoor bestemde knop op de kaart.

De nieuwe Mégane is leverbaar met twee GPS navigatiesystemen: Carminat CD Navigatie- en communicatiesysteem (2D kleurenweergave op een 7 inch scherm met centrale bedieningsknop, Bluetooth<sup>®</sup>) of Carminat DVD Navigatie- en communicatiesysteem (3D weergave, Bluetooth<sup>®</sup>) die tot voor kort alleen verkrijgbaar waren in de hatchbacks van een hoger segment. Het Carminat DVD Navigatie- en communicatiesysteem combineert drie uitrustingen: navigatie via GPS, een MP3 compatible radio/CD-speler en handsfree telefoonbediening via Bluetooth<sup>®</sup>. De joystick voor de bediening van dit systeem is op het middenconsole geplaatst en werkt snel en handig.

De nieuwe Mégane is standaard uitgerust met airconditioning. Een aantal versies is bovendien verkrijgbaar met de airco met links/rechts gescheiden instelling. Hiermee kunnen de bestuurder en de voorste passagier elk hun eigen temperatuur instellen en ook de ventilatie apart regelen met behulp van de knoppen 'Soft-Auto-Fast'. De Auto-stand is van invloed op het thermisch en akoestisch comfort en op de snelheid waarmee de temperatuurregeling plaatsvindt. Het 'Soft' programma zorgt voor een gelijkmatige en stille werking van het systeem. De Fast-stand zorgt voor snelle en efficiënte ventilatie van het interieur.

Voor de nieuwe Mégane is een compleet aanbod radio's leverbaar met voor het eerst in een Renault, een 'op maat' systeem ontwikkeld in samenwerking met Arkamys<sup>®</sup> genaamd '3D Sound by Arkamys<sup>®</sup>'. Dit bedrijf is sinds tien jaar gespecialiseerd in het digitaliseren van geluid

en heeft nieuwe software ontwikkeld waarmee een driedimensionale geluidskwaliteit van topniveau kan worden verkregen. Digitale verwerking van het geluid biedt onder meer de mogelijkheid om het geluid aan te passen aan het aantal inzittenden. Het systeem komt ten volle tot zijn recht doordat het radiosignaal wordt ontvangen via een antenne op de buitenkant van de auto en een in de achterraut geïntegreerde antenne.

## HOOFDSTUK 3

### Sensationeel rijden

**De nieuwe Mégane is reactief, stuurt nauwkeurig en veilig, wat zorgt voor feilloos rijgedrag.**

De nieuwe Mégane levert de prestaties die je verwacht aan de hand van zijn vormgeving. De auto reageert snel en biedt daarbij heel veel rijplezier.

Op voorhand is door de ingenieurs veel onderzoek gedaan naar alle onderdelen van het chassis. De voortrein van het type pseudo-MacPherson is gekoppeld aan een zijdelings versterkt subframe. Deze constructie zorgt ervoor dat het subframe minder naar de zijanten uitslaat en zorgt daarmee voor een uiterst strakke geleiding. De nieuwe stuurbekrachtiging zorgt voor een optimale koppeling van de bewegingen van de bestuurder en de reactie van het systeem. De achtertrein is een flexibele as met geprogrammeerde springscorrectie. De as met gesloten profiel zorgt voor meer torsiestijfheid en maakt de auto lichter. Al deze technieken geven de auto meer reactievermogen en een stabielere ligging in de bochten, zonder dat dit ten koste gaat van het comfort voor de inzittenden.

Naast de dynamische kwaliteiten van het chassis beschikt de nieuwe Mégane over het meest efficiënte remsysteem in zijn klasse. Een ruim bemeten remsysteem zorgt voor een flink remvermogen. Met geventileerde remschijven van 296 mm voor en 260 mm achter heeft de Mégane een remweg van 37 m bij herhaaldelijk remmen bij 100 km/h, ofwel één van de beste remwegen van het segment.

De nieuwe Mégane heeft een reactieve, nauwkeurige en veilige koersvastheid. De auto rijdt efficiënt en voorspelbaar, waardoor er in alle veiligheid sportief kan worden gereden.

#### **Pittig en milieuvriendelijker: het dCi en TCe gamma**

Voor de nieuwe Mégane is vanaf de lancering een grondig vernieuwd gamma dCi- en TCe-motoren leverbaar die zuinigheid met rijcomfort combineren. Deze motoren hebben een flink vermogen en beschikken over het nodige koppel vanaf de lage toerentallen over een heel ruim gebied. De nieuwe Mégane profiteert van deze expertise. De krachtige motoren worden gekoppeld aan de juiste versnellingsbakken waardoor hun dynamische kwaliteiten ten volle tot uiting komen. Alle motoren die tijdens de introductie beschikbaar zijn, hebben een groen energielabel.

### **De dCi-motoren**

De dCi's met 85 en 105pk op de huidige Mégane staan al bekend om hun vermogen en hun rijcomfort. Zij worden vervangen door dCi motoren met 90pk en 110pk. Deze twee motoren stoten minder dan 120g CO<sub>2</sub>/km uit. De nieuwe dCi met 130pk maakt gebruik van de beste dCi-technieken op het gebied van verbranding en turbodruk en stoot slechts 135 g CO<sub>2</sub>/km uit. Zijn maximale vermogen van 130 pk (96 kW) is sneller beschikbaar, vanaf 3.750 t/min (in plaats van bij 4.000 tr/min) en zijn koppel van 300 Nm is beschikbaar vanaf 1.750 t/min (in plaats van vanaf 2.000 t/min). De dCi 160 pk met handbak en de dCi 150 pk automaat zijn op korte termijn leverbaar om het aanbod compleet te maken. Alle dCi motoren zijn voorzien van een roetfilter!

### **De benzinemotoren**

Het benzinemotorenaanbod bestaat uit de 1.6 16v met 100 pk en 110 pk, de 2.0 16v met 140 pk en de TCe met 180 pk. De nieuwste benzinemotor van Renault, de TCe met 130 pk wordt in de lente van 2009 gelanceerd. Hij is ontwikkeld in het kader van de Renault-Nissan alliantie en vormt een fraaie illustratie van de expertise die Renault heeft opgedaan op het gebied van downsizing. Met een vermogen van een 1.8 l (130 pk), een koppel van een 2.0 l (190 Nm) en een lagere CO<sub>2</sub>-uitstoot dan die van een 1.6 l, is deze nieuwe motor met een cilinderinhoud van 1.397 cm<sup>3</sup> bijzonder zuinig en milieuvriendelijk.

Hoewel de nieuwe groter en ruimer is dan de vorige Mégane, is hij gemiddeld 8 kg lichter dan zijn voorganger. Door een lager gewicht en een betere aerodynamica zijn het brandstofverbruik en de CO<sub>2</sub>-uitstoot geminimaliseerd zonder in te boeten op rijcomfort en rijprestaties.

In totaal zullen meer dan 70% van de verkochte Méganes conform de Renault eco2 signatuur zijn en voldoen daarbij aan drie criteria:

- de auto stoot minder dan 140 g/km CO<sub>2</sub> uit of heeft een motor die op biobrandstof rijdt
- de auto is geproduceerd in een ISO 14001 gecertificeerde fabriek
- de auto is aan het einde van zijn leven voor 95% herbruikbaar en bevat minimaal 5% gerecycled kunststof

### **Doelstelling: hoogste veiligheidsniveau**

Met de nieuwe Mégane wil Renault weer een 'best in class' in zijn segment op de markt brengen. Renault heeft uiteraard zijn voordeel gedaan met onderzoek van het LAB<sup>1</sup> en met zijn kennis op het gebied van engineering bij de ontwikkeling van de meest efficiënte uitrustingen voor rijden onder reële rijomstandigheden. De nieuwe Mégane profiteert van alle expertise van Renault op dit gebied en bij de ontwikkeling van deze auto is dan ook perfectie nagestreefd.

Op het gebied van actieve veiligheid beschikt de nieuwe Mégane net als alle andere Renaults over verschillende uitrustingen die de bestuurder helpen bij het anticiperen op gevaren op de weg, zoals een waarschuwinglampje voor vergeten gordels op de vijf zitplaatsen, een bandenspanning-controlesysteem, meesturende bi-xenon koplampen met automatische activering van de dimlichten in een bocht, automatische activering van de koplampen en de ruitenwissers en uiteraard ook een snelheidsregelaar/-begrenzer.

Alle uitrustingsniveaus zijn standaard voorzien van ESP!

Om het hoofd te bieden aan lastige of noodsituaties, is de nieuwe Mégane uitgerust met ABS met elektronische remkrachtverdeling en standaard ook met noodstopbekrachtiging. Verder heeft de auto ESC (Electronic Stability Control) met onderstuurcontrole (CSV).

Voor de passieve veiligheid heeft de nieuwe Mégane een constructie met geprogrammeerde kreukelzones die de energie, die vrijkomt bij een aanrijding, absorbeert. Het interieur en daarmee de levens van de inzittenden blijven zo beter beschermd. De materialen en staalsoorten met hoge, zeer hoge en zelfs zeer, zeer hoge elasticiteitsgrens garanderen veel absorptievermogen en maximale omzetting van de kinetische energie. Het zoveel mogelijk beperken van vervormingen zorgt voor minder invloed van de schok op de inzittenden en garandeert in combinatie met het Renault SRP-beschermingssysteem (SRP3) maximale bescherming voor de inzittenden.

SRP3, een uniek systeem op de markt, houdt rekening met de kracht van de schok en de lichaamsbouw van de inzittenden. Het combineert dubbele gordelspanners (die het naar voren klappen van het lichaam voorkomen door de riem te spannen ter hoogte van borstkas en bekken), en spankrachtbegrenzers (die de druk van de gordel op de borstkas beperken) en adaptieve tweedelige airbags (waarvan er al naargelang de schok één dan wel twee opgeblazen worden om de schok te dempen). Het systeem staat garant voor de best mogelijke bescherming tegen het onder de gordel doorglijden van de inzittende, een fenomeen dat kan

---

<sup>1</sup> LAB : Laboratorium voor onderzoek naar ongelukken, biomechanica en menselijk gedrag (PSA Peugeot-Citroën Renault)

leiden tot ernstig letsel in de buikstreek. Vastmaken van de gordels is eenvoudiger geworden doordat de gordelsloten hoger zijn geplaatst en je er beter bij kunt.

Bij een zijdelingse aanrijding vallen vaak dodelijke slachtoffers (omdat dit een slecht beschermd gebied is) en daarom is het een aandachtspunt geworden om ook daar optimale bescherming te bieden. Daarom is de Mégane uitgerust met dubbele zijdelingse crashsensoren en een tweedelige zij-airbag met die voor het eerst werd geïntroduceerd op de Laguna III. Deze airbags zorgen voor de juiste tegendruk ter hoogte van het bekken en de borstkas door drie keer zoveel druk te geven op de bekkenstreek, die kwetsbaarder is dan de borstkas.

De nieuwe generatie hoofdsteunen, waarvan de stangen in de hoofdsteun glijden en niet langer in het bovenste gedeelte van de rugleuning, zorgen voor een betere bescherming van de nek bij een aanrijding van achteren. Door de nieuwe constructie vormen de stangen niet langer een stijf element in de rugleuning, waardoor de rug van de inzittende diep in de rugleuning gedrukt kan worden tot het hoofd de hoofdsteun raakt en de bewegingen van hoofd en borstkas flink worden vertraagd.

## HOOFDSTUK 4

### De nieuwe Renault Mégane, een familie met karakter

Met de nieuwe Mégane biedt Renault iedere klant een karaktervolle auto.

#### **Mégane: een grote, beroemde familie**

Met meer dan 8,5 miljoen verkochte Méganes wereldwijd sinds de lancering in 1995 is het Mégane concept een groot commercieel succes.

De auto werd in drie continenten geproduceerd (Europa, Zuid-Amerika, Azië) in negen fabrieken en verkocht in meer dan vijfenzeventig landen buiten West-Europa. Daarmee reizen er inmiddels miljoenen klanten in één van de zeven versies van de Mégane.

In West-Europa wist de Mégane het vertrouwen te winnen van een veeleisend publiek dat op zoek is naar de ideale verhouding tussen comfort aan boord, veiligheid van het hoogste niveau en een zuinige en handige auto bij dagelijks gebruik. De Mégane is nooit weggeweest uit de cijferlijsten van de Europese verkopen en werd veelvuldig bekroond: Auto van het Jaar in 1998 met de Scénic I en in 2003 met de Mégane II 5-deurs, eerste auto die 5 EuroNcap sterren kreeg in het segment van de compacte auto's in 2003 met de 5-deurs.

#### **Verscheidenheid en innovatie**

Als eerste creëerde de Scénic het segment van de monospace, een vervolg van de baanbrekende filosofie van Renault die voor het eerst concreet werd met de lancering van de Espace in 1984 en later met de Twingo in 1993. De 'Scénic revolutie' zorgde voor een nieuwe wind in de automobielsector en sleepte een groot deel van de constructeurs in zijn kielzog mee. Met een standaard glazen schuifdak was de Mégane Coupé Cabriolet innovatief in zijn klasse. Bovendien was deze auto net zo veilig als een 5-deurs met name dankzij het inmiddels befaamde anti-duik systeem.

In 2003 en 2004 was Renault de eerste autoconstructeur die eenzelfde compacte monospace in twee carrosserieën aanbood: de Scénic (5 zitplaatsen) en de Grand Scénic (5 en 7 zitplaatsen).

In 2004 en 2005 was de Mégane met alle carrosserieën het meest verkochte model op de West-Europese markt, alle carrosserieën meegeteld. Met productiesites in Zuid-Amerika, Turkije en Iran won hij geleidelijk aan populariteit op andere continenten.

## **Het segment van de compacte auto's in West-Europa: een markt van meer dan vijf miljoen auto's**

Met meer dan 5,2 miljoen kentekenregistraties in 2007 in West-Europa vertegenwoordigt de 'lagere middenklasse' als segment meer dan één derde van de Europese auto markt en blijft het belangrijkste op het gebied van volume.

Na de 'monospaces revolutie' in de eerste jaren van 2000 deden de compacte SUV's hun intrede in dit segment. De verkoop van deze auto's verzevenvoudigde maar liefst in tien jaar tijd. Het C-segment steeg 1,4 % in 2007 in vergelijking met 2006.

Momenteel is de concurrentie extreem binnen deze sector met in Europa een keuze uit meer dan 100 modellen. Bij zowel wereldwijde all-round constructeurs als bij Europese specialisten is het aanbod bijzonder gevarieerd met 10 soorten carrosserieën (5-deurs hatchbacks, 3-deurs hatchbacks, coupé's, sedans, breaks, coupé-cabriolets, lange en korte monospaces, SUV's en bedrijfsuitvoeringen).

De hatchback vormt de meest 'traditionele' carrosserie en vertegenwoordigt nog steeds meer dan de helft van de verkochte auto's in 2007. Tien jaar geleden was er sprake van een flinke daling van de verkoop van hatchbacks, maar dat fenomeen is inmiddels gestabiliseerd.

De tweede belangrijkste carrosserie is de monospace. Meer dan 30% van de klanten van dit segment kiezen voor dit type auto. In West-Europa stijgt de verkoop van monospaces nog steeds, met een groei van 1,4 % in 2007 in vergelijking met 2006.

Sinds vijf jaar zijn de compacte SUV's bijzonder populair in West-Europa met meer dan 4% marktaandeel in het segment waar meer dan 25 modellen worden aangeboden.

De verkoop van deze auto's stabiliseert inmiddels als gevolg van wetsvoorstellen van overheden die luchtverontreiniging door auto's wil gaan terugdringen. Compacte auto's zijn nog steeds het beste gepositioneerd voor wat betreft het evenwicht tussen prestaties: rijplezier, ruimte en CO<sub>2</sub>-uitstoot.

## **Duurzame en rendabele economische omstandigheden**

In de nieuwe Mégane is 1,8 miljard euro geïnvesteerd. Dit dekt de kosten voor de ontwikkeling van zes nieuwe carrosserieën en de productie daarvan in de fabrieken van Palencia in Spanje en die van Douai in Frankrijk.

De kosten voor onderzoek en ontwikkeling zijn beperkt gebleven, ondanks een zwaar eisenpakket. Een aantal technieken die voor de nieuwe Laguna werden ontwikkeld, zijn overgenomen voor de nieuwe Mégane.

Net als de nieuwe Laguna profiteerde de Mégane van een 'Excellence Qualité' programma waarbij voordeel wordt gehaald uit vooruitgang die is geboekt bij het doorvoeren van de best-practices en procedures van Renault, met name in het kader van het zogenaamde 'Système de Conception Renault (SCR – Ontwikkelingsysteem Renault) en het 'Système de Production Renault' (SPR – Productiesysteem Renault). Als er zoveel eisen worden gesteld aan alle specialismen die worden ingezet bij de ontwikkeling van een auto, komt dat ten goede aan het hele gamma.

Hergebruik (carry-over) van een aantal onderdelen van de nieuwe Laguna en andere auto's uit het Renault gamma alsook van de productie-installaties van de Mégane II, heeft de kosten aanzienlijk gedrukt. Hierdoor vielen de investeringskosten voor het productieapparaat 30% lager uit dan bij de vorige generatie.

De ontwikkeling van de tweede Mégane familie vroeg om forse investeringen in de productiefabrieken die nu flink gemoderniseerd zijn, met name door de industrialisering van nieuw plaatstaal. Het onderstel van de nieuwe Mégane is overgenomen van de Mégane II omdat het niveau nog altijd goed is. Bijzonder interessant bij de beperking van de industriële investeringen en tenslotte ook weinig beperkend omdat de creativiteit van de designers niet in het gedrang komt, is de carry-over van de Mégane II maximaal geweest. Zowel voor wat betreft de onderdelen van het platform als voor de mechanische delen, onderdelen voor de auto of technische oplossingen.

Door optimalisering van het industrieel proces zijn de fabrieken verzekerd van een hoog productiepercentage. De rentabiliteit van een dergelijk programma ligt grotendeels in het drukken van de gebruikskosten bij de bestaande fabrieken. Om de twee Europese sites in Palencia en Douai maximaal in bedrijf te hebben, heeft Renault de productie van de zes nieuwe Mégane modellen verdeeld over deze twee fabrieken. De Hatchback wordt geproduceerd in de Spaanse fabriek. Deze nieuwe industriële organisatie van sites met toegewezen carrosserieën zorgt voor een beperking van de industrialisatiekosten voor het platform en een doelgerichtere bepaling van de investering, die nodig is voor de productie van iedere carrosserie.

De 810 miljoen euro die zijn geïnvesteerd in het industriële apparaat zijn als volgt verdeeld: 370 miljoen euro ging naar leveranciers en 440 miljoen werd geïnvesteerd in de fabrieken, met name in Douai en Palencia.

Onze leveranciers hebben ervoor gezorgd dat de capaciteit precies voldoende is en hebben een aantal gereedschappen afgeschaft, waardoor er 125 miljoen euro is bespaard. Bij de serieproductie heeft besteding van een deel van de onderdelen in Oost-Europa en Azië gezorgd voor een verlaging van de inkoopkosten van onderdelen. De kwaliteitscontroles zijn net zo streng als bij de gewone bevoorradingen en de resultaten zijn hetzelfde: het aantal defecte onderdelen is dertig op één miljoen.

In de fabrieken zijn de investeringskosten gehalveerd in vergelijking met de Mégane II. Ze zijn naar verhouding verdeeld over de twee fabrieken: 250 miljoen euro voor de fabriek van Douai en 190 miljoen euro voor de fabriek van Palencia.

De aankoop van speciaal gereedschap voor de nieuwe onderdelen en de afstelling van de robots voor het dieptrekken van het metaal vormden een kostenpost van 180 miljoen euro voor drie fabrieken: Palencia en Valladolid (waar 60% van het plaatwerk voor 3 carrosserieën wordt getrokken) in Spanje en Douai in Frankrijk.

De plaatwerkafdeling is voor 95% geautomatiseerd en aangepast voor een som van 215 miljoen euro waarvan bijna de helft is gebruikt voor de fabriek van Palencia. De aankoop van een honderdtal robots heeft gezorgd voor een betere waarneembare kwaliteit en duurzaamheid in vergelijking met de vorige generatie. Dit gereedschap vult de plaatwerkafdeling aan die vijf jaar geleden werd ingericht en inmiddels één van de beste ter wereld is.

Op de spuitafdeling die al sterk gerobotiseerd was en in 2002 in Palencia grondig werd gerenoveerd, vroeg om een investering van 7 miljoen euro voor aanpassingen van het materieel.

In de montageafdeling werd 32 miljoen geïnvesteerd. Deze som was met name bestemd voor aanpassing van bestaande installaties aan de norm voor de nieuwe Mégane familie. Tevens is er geïnvesteerd in de verbetering van de arbeidsomstandigheden met de plaatsing van sleeën met hoogteverstelling in Palencia, waardoor de werkplekken ergonomischer zijn geworden. In de startfase is gewerkt volgens het 'strip and build' principe van Nissan zodat de monteurs

securer blijven werken tijdens de eerste producties van de nieuwe modellen. Op de band wordt een auto gemonteerd en gedemonteerd, zodat de monteurs 'de handigheid' niet kwijtraken tijdens het productieritme van een startfase.

De startkosten bedroegen 67 miljoen en zijn lager doordat de procedures en methodes voor alle fabrieken op één lijn zijn gebracht.

Eerdere productiestarts zoals die van de nieuwe Twingo (Novomesto) in Slovenië of de nieuwe Laguna (Sandouville) en de nieuwe Kangoo (MCA Maubeuge) in Frankrijk, hebben gezorgd voor de nodige bruikbare best practices, zodat de auto sneller van de band rolt en meer controles ondergaat.

### **Rentabiliteit van de investeringen**

De industrialisatie van de verschillende nieuwe Mégane carrosserieën staat voor binnenkort gepland. Renault zal hiermee zijn aanbod in West-Europa voor dit segment in minder dan twee jaar hebben vernieuwd.

De high definition foto's van de nieuwe Mégane kunnen worden gedownload vanaf de website [www.media.renault.com](http://www.media.renault.com) > Médiathèque > Véhicules Particuliers > Nouvelle Mégane Berline