29 februari 2012

RENAULT MÉGANE COLLECTION 2012: BRUISEND VAN ENERGIE



Met de Collection 2012 wijzigt Renault het hele Mégane-gamma[1], vaandeldrager van het merk wat Kwaliteit en Design betreft.

Sinds zijn lancering eind 2008 is Mégane een bestseller gebleken in Europa, wat hij dankte aan zijn unaniem positief onthaalde vormgeving en dynamische kwaliteiten. Mégane won vele nieuwe klanten voor het merk en droeg de voorbije jaren sterk bij tot de positieve evolutie van het merkimago. Zijn kwaliteitsniveau, nog extra in de verf gezet door de talrijke nieuwe klanten, bevestigt de beslissende koerswijziging van Renault.

Met de Collection 2012 is Mégane weer helemaal bij de tijd, zonder de vormgeving te verloochenen die aan de basis ligt van zijn succes. Vooraan krijgt hij dagrijlichten met led-technologie en accentueren enkele details in glanzend

[1] Niet Mégane Coupé-Cabriolet

zwart en chroom zijn opgewaardeerd karakter. Binnenin biedt Mégane Collection 2012 nieuwe bekledingen, waarvan twee lederpacks.

Dankzij drie nieuwe hoogtechnologische Energy-motoren, die voor een deel gebaseerd zijn op de ervaring van Renault in de F1, wordt Mégane Collection 2012 de berline met het laagste verbruik in zijn categorie:

- **Als eerste is er de compleet nieuwe Energy TCe 115: Deze 1,2-liter 4-cilinder benzinemotor met directe injectie en turbo is met 115 pk, die al vanaf 4 500 t/min beschikbaar zijn, een van de krachtigste op de markt. Het bijzonder dynamische blok onderscheidt zich bovendien door soberheid aan de pomp met een verbruik van 5,3 l/100 km in de NEDC-cyclus (119 g CO_2/km)[1].**

- **Aan dieselzijde volgt de Energy dCi 130 de 1.9 dCi 130 op. Dit 1,6-liter dieselblok van de nieuwe generatie werd voor het eerst ingebouwd in Scénic in 2011 en koppelt rijplezier aan zuinigheid, dankzij een verbruik van slechts 4,0 l/100 km en een uitstoot van 104 g CO_2/km.**

- **De Energy dCi 110 ten slotte, een 1.5 dCi die volgens dezelfde principes werd herwerkt, vestigt onder de motorkap van Mégane een nieuw record, met een CO_2-uitstoot van 90 g/km en een verbruik van 3,5 l/100 km in de NEDC-cyclus.**

Om het comfort en de veiligheid verder te verhogen, krijgt Mégane Collection 2012 de rijhulpsystemen die gelanceerd werden met Scénic Collection 2012, zoals het Visio System® en de vertrekhulp voor hellingen. Hij lanceert ook een nieuw en bijzonder compleet gamma radio's, de R-Plug&Radio+, die standaard zijn vanaf het eerste uitrustingsniveau.

Renault Sport stelt GT- en R.S.-versies voor met een nog krachtigere vormgeving. Mégane R.S. ziet zijn spiermassa met 15 pk en 20 Nm toenemen en levert nu 265 pk en 360 Nm.

Mégane Collection 2012 is in Europa verkrijgbaar vanaf maart 2012. De rest van de wereld volgt in de loop van 2012 (meer bepaald Turkije, Israël, Marokko, Algerije, Tunesië, Zuid-Afrika, Japan, Rusland en Argentinië).

[1] Verbruik en uitstoot volgens de laatst geamendeerde versie van Verordening (EG) Nr. 692/2008.

INHOUDSOPGAVE

01

NIEUWIGHEDEN ONDER DE MOTORKAP

02

VORMGEVING EN UITRUSTING: FOCUS OP DE ESSENTIE

03

RENAULT MÉGANE, VAANDELDRAGER VAN "RENAULT QUALITY MADE"

04

RENAULT SPORT-GAMMA MET NOG MEER KRACHT

BIJLAGEN: TECHNISCHE INFORMATIE, TECHNISCHE FICHES

01

NIEUWIGHEDEN ONDER DE MOTORKAP

De opmerkelijkste wijziging waarvan Mégane Collection 2012 profiteert, zit onder de motorkap. Hij krijgt namelijk drie nieuwe Energy-motoren, voorzien van Stop&Start en het energierecuperatiesysteem tijdens het remmen en vertragen. De motoren hebben een nooit eerder geziene technologiecontent, die onder meer het resultaat is van de ervaring van Renault in de F1, zijn daardoor bijzonder zuinig en bieden tegelijk het rijplezier van motoren met een grotere cilinderinhoud.

Mégane Collection 2012 is het eerste model waarin de drie nieuwe Energy-motoren beschikbaar zijn, waaronder ook de allereerste benzinemotor: de Energy TCe 115. Hij krijgt ook de Energy dCi 110 (1,5 l) en de Energy dCi 130 (1,6 l).

ENERGY TCe 115: EEN IJZEREN HAND IN EEN FLUWELEN HANDSCHOEN

Een nieuw begin voor de benzinemotor

Dit 1,2-literblok van de nieuwe generatie profiteert van talrijke vernieuwingen en betekent de terugkeer van de benzinemotor als dynamische krachtbron met tegelijk een concurrentiële gebruikskost. De Energy TCe 115 is bedoeld voor wie het rijplezier en de souplesse van een benzinemotor op prijs stelt, en is bovendien een financieel interessante oplossing voor klanten die jaarlijks een gemiddeld aantal kilometer afleggen.

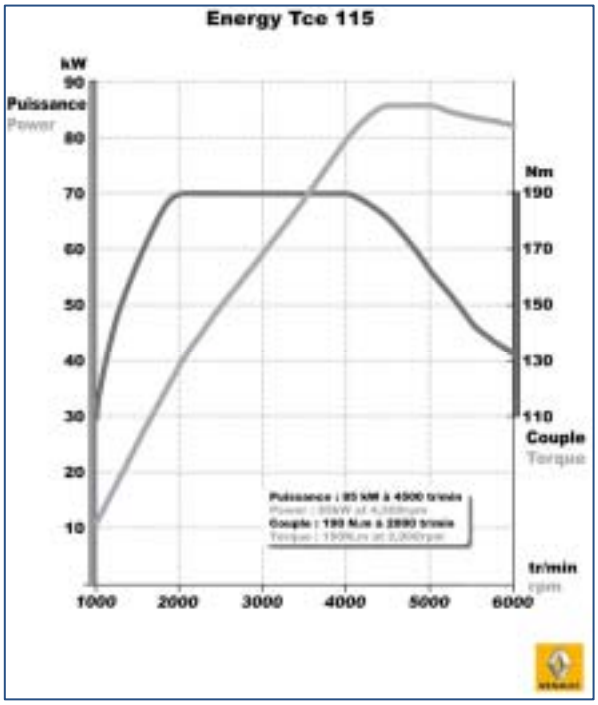
ENERGY TCe 115

Punch



De Renault Energy TCe 115 is de eerste Renault-benzinemotor met directe injectie en turbo, en combineert sterke prestaties met soberheid aan de pomp. Het aluminium blok van 1 197 cm^3 levert 5 pk en 40 Nm meer dan de 1.6 16v die hij zal gaan vervangen. Met een vermogen van 115 pk en een maximumkoppel van 190 Nm legt hij waarden voor die vergelijkbaar zijn met die van een 2-liter. Dankzij een koppel waarvan 90% al beschikbaar is vanaf 1 500 t/min

en dat volledig ter beschikking staat tussen 2 000 en 4 000 t/min, kan hij de vergelijking aan met een dieselmotor wat soepelheid en hernemingen vanuit de lage toeren betreft.



25% lagere CO_2-uitstoot

Als krachtigste 1,2-liter benzinemotor op de markt schittert de Renault Energy TCe 115 ook door zijn soberheid aan de pomp, met een verbruik in de gemengde cyclus dat 25% lager ligt dan dat van de 1.6 16v. Voorzien van deze motor verbruikt Mégane Collection 2012 slechts 5,3 l/100 km in de NEDC-cyclus, een verbetering met bijna 1,5 l/100 km. De CO_2-uitstoot blijft daardoor beperkt tot 119 g/km[1].

Door het geringe verbruik daalt ook de gebruikskost aanzienlijk. De afgenomen CO_2-uitstoot zorgt er dan weer voor dat men, afhankelijk van het land, in aanmerking komt voor premies of zelfs vrijgesteld kan worden van taksen. Ook de onderhoudsvrije distributieketting draagt bij tot een lagere gebruikskost.

Stil

De Energy TCe 115 kreeg een zeer doorgedreven akoestische behandeling. Hij is daardoor zeer stil en doet in alle zachtheid zijn werk, wat het comfort aan boord verhoogt.

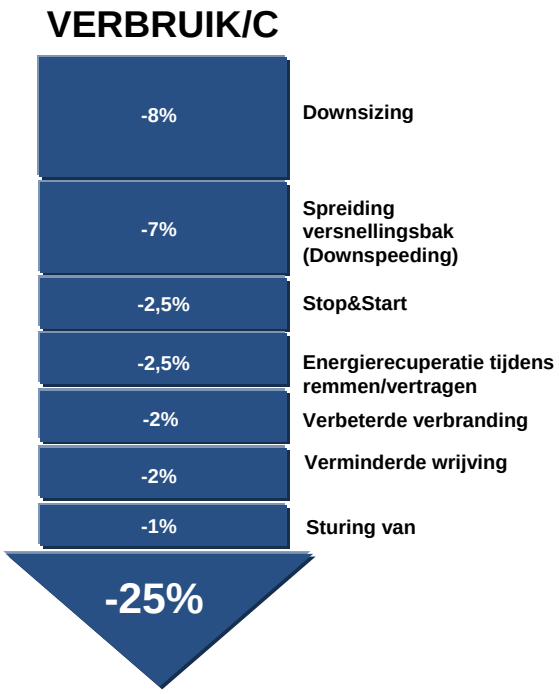
Nooit eerder geziene technologiecontent:



- **Directe benzine-injectie en turbo**: Dankzij drukvoeding via een in het spruitstuk geïntegreerde turbo en variabele kleptiming met dubbele faseregelaars levert hij zijn maximumkoppel al bij lage toerentallen en over een breed toerentalbereik. De injectie gebeurt rechtstreeks in de verbrandingskamer, wat het rendement verbetert, en wordt aangepast aan de gebruiksomstandigheden van de motor. De verbranding verloopt efficiënter, waardoor het brandstofverbruik en de CO_2-uitstoot dalen.
- **Stop&Start met ultrasnelle herstart**: Het systeem detecteert de exacte positie van de zuigers en injecteert de brandstof in die cilinder die de herstart van de motor het snelst laat verlopen. De "gratis" energie die het energierecuperatiesysteem tijdens het remmen opslaat, wordt gebruikt om de batterij op te laden en de herstarts te verzekeren.

[1] Verbruik en uitstoot volgens de laatst geamendeerde versie van Verordening (EG) Nr. 692/2008.

Overzicht van de brandstofbesparende maatregelen



ENERGY dCi 110: DE METAMORFOSE VAN EEN BESTSELLER-MOTOR



Mégane, met 90 g CO_2/km de zuinigste in zijn categorie…

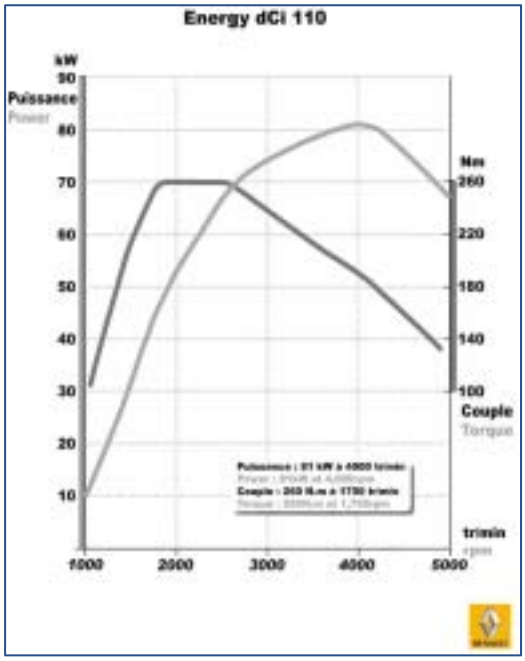
De 1.5 dCi is met bijna 1,2 miljoen stuks in 2011 de meest verkochte Renault-motor ter wereld. Hij is te vinden in één op drie Renaults, van Twingo tot Laguna.

Om een lage CO_2-uitstoot te verenigen met rijplezier, werd dit blok volledig herzien en kreeg het het technologiepakket dat gelanceerd werd met de Energy dCi 130.

Mégane Collection 2012 is met de compleet herwerkte 1.5 dCi het zuinigste model in zijn categorie. Het gemiddelde verbruik bedraagt 3,5 l/100 km in de gemengde NEDC-cyclus, waardoor hij de symbolische kaap van 90 g/km CO_2 rondt, een daling met 15%[1]. Mégane Collection 2012 heeft de laagste gebruikskost op de markt, wat hem bijzonder interessant maakt voor wagenparken en professionele klanten.

...en bovendien sterkere prestaties

Het rijcomfort en -plezier nemen toe dankzij een koppel dat met 20 Nm stijgt tot 260 Nm en beschikbaar is vanaf 1 750 t/min, en dankzij betere hernemingen in vergelijking met de vorige versie van de dCi 110. Dat is het resultaat van een doorgedreven optimalisering van de inlaat en verbranding en een innoverende turboarchitectuur.



[1] Verbruik en uitstoot volgens de laatst geamendeerde versie van Verordening (EG) Nr. 692/2008.

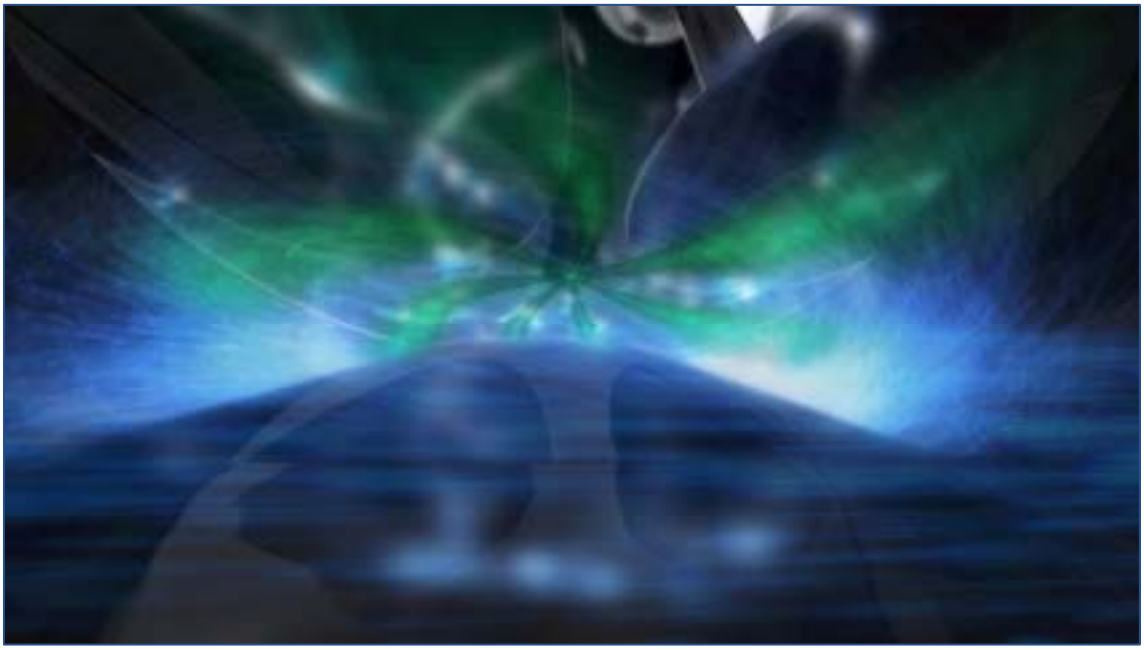
Drie specifieke technologische ingrepen



- **Nieuwe turboarchitectuur** die de laaddrukverliezen beperkt. Het traject van de inlaatlucht werd eenvoudiger gemaakt, wat het rendement van de turbo en de prestaties verbetert bij een gelijkblijvend verbruik.

- **Turbo met variabele geometrie en lage inertie: Voor ogenblikkelijke hernemingen** werd de responstijd bij lage toerentallen verbeterd door middel van een beter bemeten turbine.

- **ANI-verstuivers** (ANI: aparte instelling van de hoek van het verstuivermondstuk): De nauwkeurigere verspreiding van de brandstof verbetert in zeer grote mate de verbranding (-15% onverbrande resten), wat een directe positieve invloed heeft op het verbruik en de CO_2-uitstoot.



De ANI-technologie compenseert de uit het middelpunt geplaatste opstelling van de verstuivers die eigen is aan een motor met acht kleppen (asymmetrie tussen in- en uitlaatkleppen). De verstuiving gebeurt via piëzo-elektrische verstuivers met 7 gaten.

En ook:

- **Recirculatie van uitlaatgassen in koude lus (low-pressure EGR[1]):** De uitlaatgassen worden meer stroomafwaarts gerecupereerd dan bij een klassiek EGR-systeem en worden gekoeld in een lagedrukwarmtewisselaar voor ze teruggeleid worden naar de turbo, waar ze gemengd worden met de inlaatlucht. Die techniek verhoogt de turbodruk. De gassen worden vervolgens gekoeld door de intercooler van de turbo en een tweede keer gebruikt in het verbrandingsproces. Die zogenaamde "koude" lus verlaagt de uitstoot van stikstofoxiden doeltreffender dan het geval is bij een traditioneel EGR-systeem onder hoge druk, met tegelijk een beter motorrendement en een betere verbranding. De technologie werd in 2011 als Europese première gelanceerd op de eerste van de Energy-motoren, namelijk de Energy dCi 130.



- **Zelfregelende oliepomp met thermostaat**: De opbrengst van de pomp wordt afgestemd op de exacte oliedruk die op elk moment vereist is, waardoor het energieverbruik daalt. Een olietemperatuursensor regelt in realtime de werking, om de wrijving als gevolg van de viscositeit bij koude olie te doen dalen, met een rechtstreeks positief gevolg voor het verbruik.

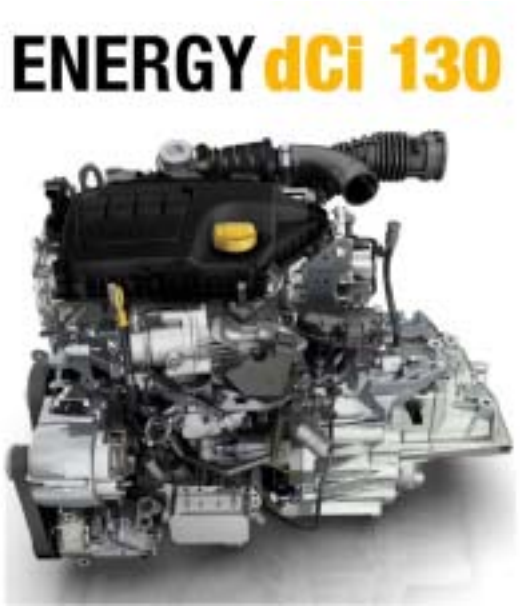
Stil in het gebruik

Ten slotte verbetert de Energy dCi 110 nog het rijcomfort dankzij een bijzonder verzorgde akoestiek en met de helft afgenomen geluidsemissies. Door zijn stille werking, vergelijkbaar met die van de Energy dCi 130, komt hij discreet voor de dag in het dagelijkse verkeer.

[1] Exhaust Gas Recirculation

ENERGY dCi 130 : DE KRACHTIGSTE IN ZIJN CATEGORIE

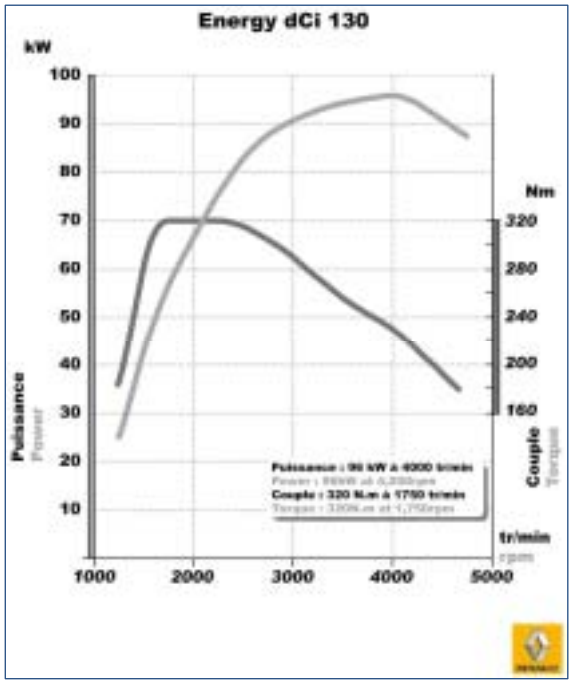
"De Energy dCi 130 zit boordevol innoverende technologie, die Renault meer dan 30 octrooien heeft opgeleverd. Hij is vooral bedoeld voor klanten die vermogen willen, " verduidelijkt **Eric Blanchard, projectverantwoordelijke motoren bij de Direction de l'Ingénierie Mécanique**.



Deze 1,6-liter dieselmotor was voor het eerst verkrijgbaar op Scénic in 2011 en maakt nu zijn opwachting onder de motorkap van Mégane Collection 2012. De Energy dCi 130 heeft een zeer efficiënt concept, gebaseerd op een vierkante motorarchitectuur, die voortvloeit uit de ervaring van Renault in de F1.

De Energy dCi 130 koppelt rijplezier aan zuinigheid dankzij een uitgebreid arsenaal technologieën (meer dan 30 octrooien), met onder meer:

- Een systeem voor de recirculatie van uitlaatgassen in koude lus (low-pressure EGR),
- Technologie voor de sturing van de motortemperatuur,
- Een oliepomp met variabele opbrengst,
- Variabele *swirl*-technologie,
- Een meervoudig injectiesysteem voor een optimale regeneratie van de roetfilter.



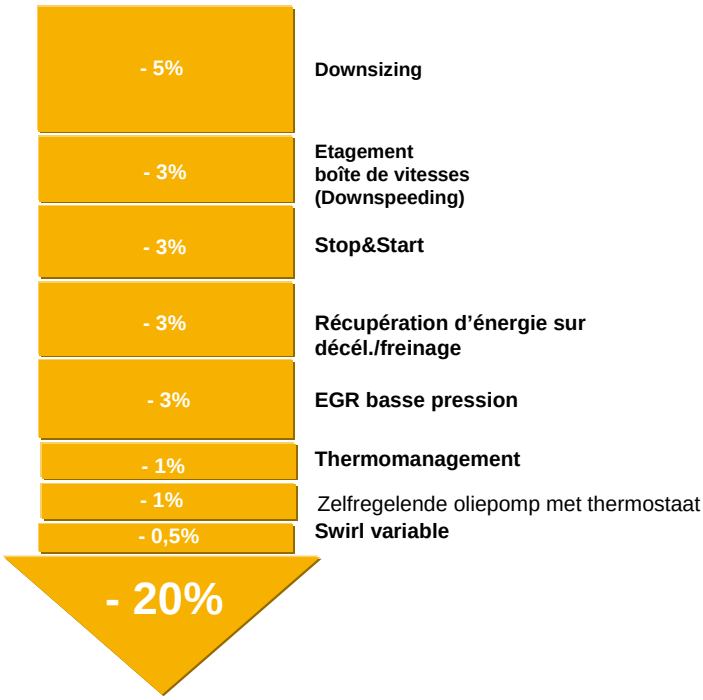
Met 130 pk bij een cilinderinhoud van 1 598 cm^3 is dit de krachtigste dieselmotor in zijn categorie. Het overvloedige koppel van 320 Nm, waarvan 80% al beschikbaar is vanaf 1 500 t/min en ter beschikking staat over een breed toerentalbereik, zorgt voor echt rijplezier dankzij vlotte en capabele hernemingen. De Energy dCi 130 toont zich zeer levendig voor een dieselmotor, klimt vlot tot 4 500 t/min en biedt het rijplezier van een motor met een grotere cilinderinhoud.

Verbruik daalt met 20%

Dankzij een (16%) kleinere cilinderinhoud in vergelijking met de 1.9 dCi 130 die hij vervangt, en talrijke innoverende technologieën, daalt het

verbruik met 20% (één liter in de Europese gemengde cyclus) en de CO_2-uitstoot met 30 g/km[1].

Overzicht van de brandstofbesparende maatregelen



Het gamma Renault Energy-motoren staat voor:

- **Mechanische prestaties gefundeerd op de technologische knowhow van Renault in de F1.** Met 34 jaar ervaring in de F1 en 10 wereldtitels bij de constructeurs laat Renault zijn klanten profiteren van de technologische knowhow die het opbouwde in de autosport.
- **Technologie.** De Energy-motoren zijn het resultaat van de recentste *downsizing*-principes en hebben een nooit eerder geziene technologiecontent voor hun cilinderinhoud. Ze zijn alle uitgerust met een *Stop&Start*-systeem met energierecuperatie tijdens het vertragen en remmen. Nog andere voorbeelden: sturing van de motortemperatuur, oliepomp met variabele opbrengst, low-pressure EGR voor de diesels, turbotechnologie voor 3- en 4-cilinder benzinemotoren.
- **Een filosofie.** Het brandstofverbruik, de CO_2-uitstoot en de gebruikskosten drastisch verlagen zonder aan het rijplezier te raken, met tegelijk de hoogste kwaliteit op elk niveau.
- **Een zorgvuldig geoptimaliseerde akoestiek.** De Energy-motoren zijn discreet en stil. Het geluidsniveau werd met tot 50% verlaagd in vergelijking met de motoren die ze vervangen.

[1] Verbruik en uitstoot volgens de laatst geamendeerde versie van Verordening (EG) Nr. 692/2008.

Technologieën die voortvloeien uit de ervaring in de F1

- **Een "vierkante" motor**

Renault innoveert met de Energy dCi 130 door te kiezen voor een "vierkante" motorarchitectuur. Van een motor wordt gezegd dat hij "vierkant" is als de slag van de zuiger zowat even groot is als de boring. Het voordeel van deze architectuur is de grote boring (diameter van de cilinders), die het mogelijk maakt kleppen met grote diameter in de cilinderkop in te bouwen, wat dan weer de cilindervulling (toevoer van lucht, de motor "ademt goed"), en dus ook de prestaties, verbetert. De technologie is heel gewoon in de F1, waar men steeds op zoek is naar extreme prestaties, maar is nog niet courant voor in serie geproduceerde dieselmotoren.

- **Overdwarse circulatie van de koelvloeistof**

Deze technologie is courant in de Formule 1. Het koelsysteem wordt gecombineerd met een cilinderkopconstructie met dubbele koelkern.

Het systeem met overdwarse circulatie wordt in de F1 gebruikt om een maximale koelefficiëntie te verkrijgen en de drukverliezen te verminderen waardoor een koelvloeistofpomp gebruikt kan worden die kleiner is en dus minder energie verbruikt. Van die twee karakteristieken wordt gebruik gemaakt in de R9M-motor. Ze worden nog versterkt door het cilinderkopconcept met dubbele kern waardoor men een gecontroleerde koelvloeistofsnelheid en dus een doeltreffende koeling krijgt in de warme zones (verbrandingskamer, verstuiverzitting) en elke cilinder op dezelfde manier wordt gekoeld. De koelvloeistof wordt na de koelvloeistofpomp afgenomen en circuleert niet rond de verbrandingskamers. Ze zorgt voor een doeltreffende koeling van de cilinderkop waardoor het specifieke vermogen van de motor verhoogd kan worden. Door die natuurlijke circulatie van de koelvloeistof kan bovendien het energieverbruik van de koelvloeistofpomp verlaagd worden, wat een positief effect heeft op het brandstofverbruik en de CO_2-uitstoot.

- **Zuigerveren met U-Flex-geometrie**

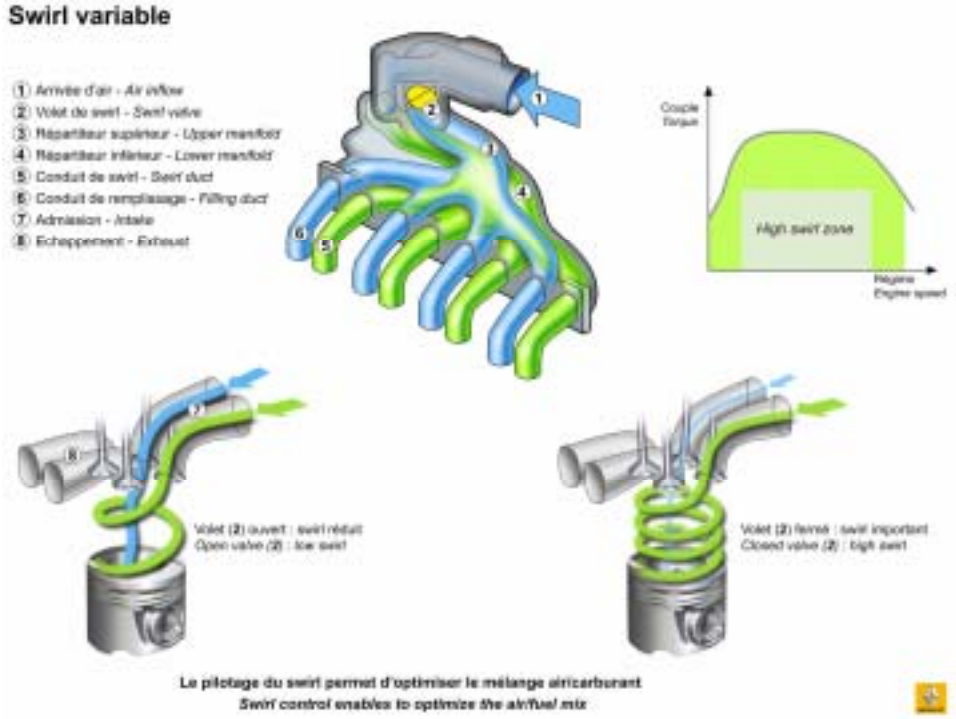
Van bij het begin wordt de U-Flex-zuigerveertechnologie toegepast, die al meer dan 10 jaar gebruikt wordt in de F1. Door de zeer soepele U-geometrie kan de zuigerveer zich aanpassen aan vervormingen van de cilinder (als gevolg van de temperatuur en de druk in de cilinder), wat het beste compromis oplevert tussen doeltreffendheid (wegschrapen van de olie op de cilinderbus om het olieverbruik te beperken) en wrijving. Om een goede "schraapwerking" te garanderen van de zuigerveer op de cilinderwand, was doorgedreven afstelwerk nodig.

En ook nog...

- Variabele ***swirl***

De variabele *swirl*-technologie regelt de intensiteit van de draaibeweging van de lucht in de verbrandingskamer. De "luchtwerveling" (swirl) wordt geregeld door een klep in het bovenste kanaal van het inlaatspruitstuk. Door de klep te sluiten stijgt het debiet in de vrije kanalen en krijgt men een intensere *swirl*.

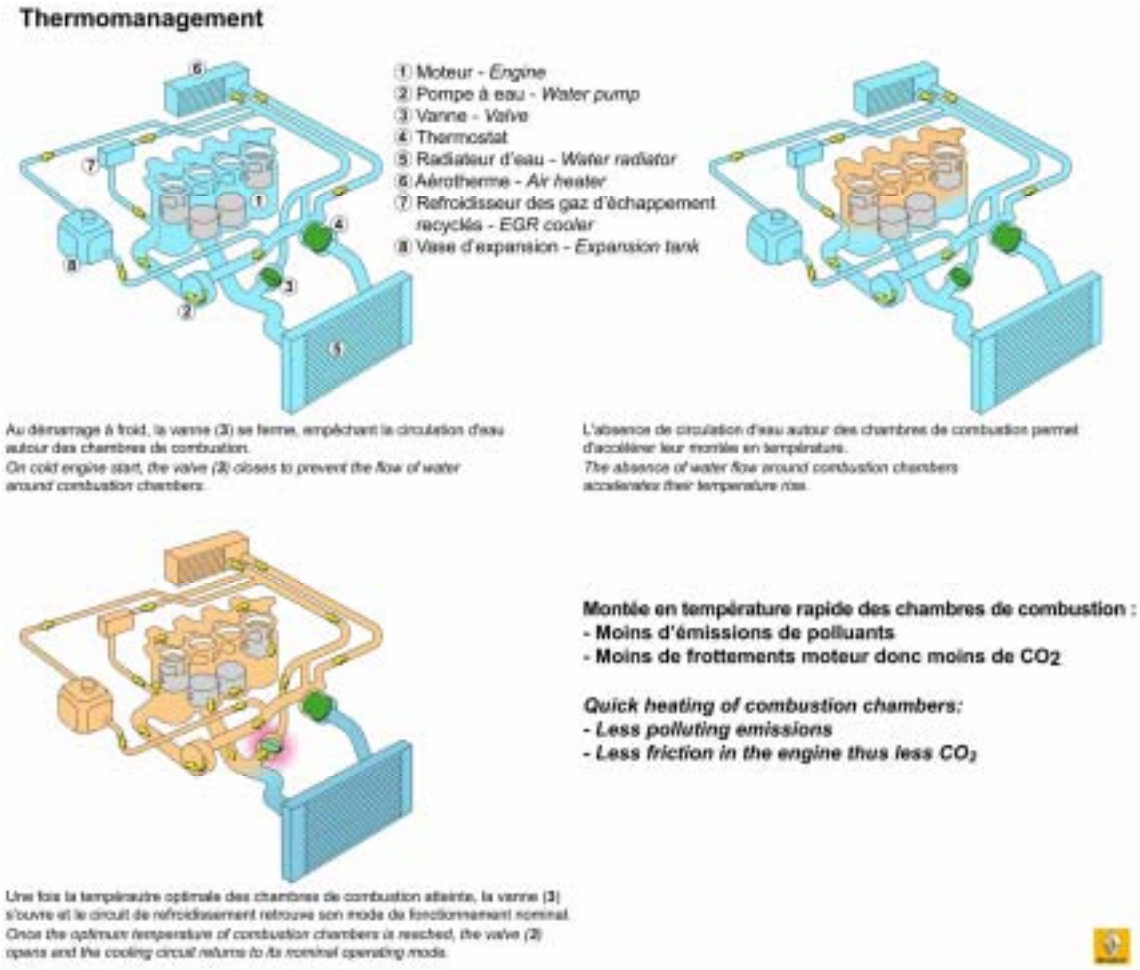
Dat zorgt voor een optimaler lucht-brandstofmengsel tijdens de injectie, waardoor het verbruik (CO_2-uitstoot) en de emissie van vervuilende stoffen (stikstofoxiden en roetdeeltjes) over het hele werkingsbereik van de motor dalen.



- **Sturing van de motortemperatuur**

Het systeem voor de sturing van de motortemperatuur zorgt voor een betere verbranding en een verminderde wrijving tijdens de opwarmingsfasen van de motor dankzij een snelle opwarming van de olie die in contact komt met de cilinders.

Het systeem bestaat uit een klep in het koelcircuit voorbij de cilinderkop en het motorblok. Bij een koudstart wordt de klep gesloten waardoor de koelvloeistof niet rond de verbrandingskamers kan circuleren. Omdat er geen koelvloeistof circuleert, warmt de motor sneller op waardoor de verbranding eerder in de optimale omstandigheden kan verlopen.



02

VORMGEVING EN UITRUSTING: FOCUS OP DE ESSENTIE

LIEFDE OP HET EERSTE GEZICHT

De algemeen door klanten geprezen vormgeving van Mégane krijgt met de Collection 2012 een paar kleine nieuwe accenten om de wagen nog eigentijdser te maken. Vooraan zijn er nieuwe led-dagrijlichten die Mégane Collection 2012 een nieuwe lichtsignatuur bezorgen. De bumper krijgt een zwarte lak en enkele chroomaccenten.



"We wilden het niveau van waargenomen kwaliteit nog verhogen, zonder aan de identiteit en de kracht van het design van Mégane te raken, die de belangrijkste aankoopredenen zijn." **aldus Agneta Dahlgren-Hermine, directeur design middenklassegamma.** De voorkant wordt door een paar kleine accenten eigentijdser. Hij krijgt een nieuwe bumper met eensmaller luchtinlaatrooster dat het gevoel van robuustheid versterkt. Zwart glanzende inzetstukken en de chroombies rond de mistkoplampen zorgen voor een elegante toets. Vanaf de versie Dynamique zorgen led-dagrijlichten voor een specifieke lichtsignatuur en maken deurstrips en deurgrepen in koetswerkkleur het silhouet lichter.

Het geheel zorgt voor een meer eigentijdse look, met een grotere differentiëring tussen de Berline en de Grandtour enerzijds en de Coupé anderzijds.

De Grandtour is uitgerust met dakstangen in gesatineerd chroom vanaf het uitrustingsniveau Dynamique.

Op de Coupé werd de bumper herwerkt, en in het bijzonder de luchthappers aan de zijkanten om ze naast dynamiek ook meer volume te geven. Op de topversies zijn ze voorzien van chroom.





Daarnaast biedt de Coupé de mogelijkheid het dak te personaliseren met een exclusief dessin.

Het velgengamma wordt volledig vernieuwd, met nog sportievere designs voor de versies Dynamique, GT en Renault Sport. Allemaal zaken die de zorg onderstrepen die Renault besteedde aan het niveau van waargenomen kwaliteit, een prioriteit voor het merk.







Het kleurenpalet voor Mégane Collection 2012 omvat twee nieuwe tinten : Majorelleblauw en Wit Nacre (dat voordien enkel op de Coupé-Cabriolet en de GP Monaco-reeksen beschikbaar was).

Voor het interieur zijn nieuwe bekledingen voorzien, waarvan twee tweekleurige leder/alcantarapacks. De bekledingen worden gekoppeld aan nieuwe sierelementen voor het dashboard.






De Bose-uitvoering wordt een afzonderlijk uitrustingsniveau.



Voor een grotere veiligheid elke dag

Net als Renault Scénic en Grand Scénic krijgt Mégane Collection 2012 het Visio System®. Dat bestaat uit een camera die achter de achteruitkijkspiegel op de voorruit is bevestigd. Het verbetert de zichtbaarheid 's nachts en helpt de bestuurder waakzaam te blijven dankzij twee functies die het voor het eerst samen aanbiedt: **de automatische omschakeling tussen groot- en dimlichten en de rijstrookassistent.**



- 's Nachts rijden vereist een grote waakzaamheid, vooral om op elk moment de verlichting zo te regelen dat het zicht optimaal is zonder dat andere weggebruikers worden gehinderd. Het Visio System® past automatisch de intensiteit van de verlichting van de auto aan (**omschakeling tussen groot- en dimlichten**) zodat de bestuurder daarmee niet meer wordt belast. De zone vóór de wagen wordt continu door de camera gescand. Vanaf 45 km/u worden automatisch de grootlichten aangestoken als het omgevingslicht onvoldoende is en er in de buurt geen voertuig of verlichting wordt gedetecteerd. Het automatische systeem maakt het mogelijk 4 tot 5 keer langer met grootlichten te rijden. Daardoor is de zichtbaarheid beter (100 m in plaats van 30 m) en daalt het risico om tegen een obstakel te rijden.

- **Rijstrookassistent**: Wanneer de bestuurder over een lijn op de weg rijdt zonder de richtingaanwijzers te gebruiken, wordt hij of zij gewaarschuwd met een verklikkerlichtje op het dashboard en een geluidssignaal. Het systeem verhoogt de veiligheid. Ongewild van rijstrook veranderen wijst namelijk vaak op een verminderde aandacht van de bestuurder met een verhoogd ongevalrisico tot gevolg[1].

Ook het rijcomfort werd niet vergeten met:

- **een nieuwe vertrekhulp voor hellingen.** Het systeem houdt met behulp van de elektrische parkeerrem nog enkele seconden de druk op de remmen zodat de bestuurder kan ontkoppelen zonder dat de wagen achteruit rolt.

[1] De verminderde waakzaamheid van de bestuurder is vooral op de autosnelweg een belangrijke oorzaak van ongevallen.

- **richtingaanwijzers met "autosnelwegfunctie".** Bij het veranderen van rijstrook volstaat het de hendel van de richtingaanwijzers licht aan te tikken om de lichten drie keer te laten knipperen.



Aan het parkeerhulpsysteem wordt achteraan een camera toegevoegd. Op die manier ziet de bestuurder heel precies de onmiddellijke omgeving en het traject van de wagen zodat hij gemakkelijk kan bijsturen.

En een maximaal welzijn aan boord

Mégane Collection 2012 zet ook een stap vooruit wat de comfortuitrusting betreft. Hij verwent zijn inzittenden met:

- Een automatische airconditioning met twee zones, voorzien van de **zogenaamde Air Quality Sensor (luchtkwaliteitssensor)**. Die controleert de kwaliteit van de binnenstromende buitenlucht en activeert wanneer nodig automatisch de recirculatiefunctie van de airconditioning.
- Het genot van geluid op maat met **een verder versterkt audio-aanbod**. De nieuwe **R-Plug&Radio+**-radio's zijn standaard vanaf het eerste uitrustingsniveau. Ze zijn alle uitgerust met Bluetooth® voor handenvrij telefoneren en audiostreaming om muziek op een mp3-speler te beluisteren. Ze hebben ook een USB- en jack-aansluiting om de muziekfuncties te bedienen met de knoppen aan het stuur.
- **En nog steeds het Carminat TomTom**®-navigatiesysteem en de LIVE-diensten ervan (HD Traffic, waarschuwing voor risicozones, Google Search en weervoorspellingen).

In de hogere uitrustingsniveaus is geluidstechnologie van Arkamys® beschikbaar die op basis van 8 luidsprekers een driedimensionaal surroundgeluid creëert. Tegelijk daarmee wordt ook een dubbele tuner met 2 antennes voorzien die de radio-ontvangst verbetert.

Voor de ultieme muziekliefhebber wordt ten slotte een audiosysteem van Bose® aangeboden. Het bestaat uit een specifieke extra versterker voor een getrouwe, levensechte geluidsweergave, en een bijkomende subwoofer die zorgt voor een uitstekende dynamiek over het volledige geluidsspectrum.

Audiosysteem van Bose®: genieten van geluid op maat

Renault kiest al sinds 2007 voor Bose® als partner voor de ontwikkeling van zijn audiosystemen uit de topklasse. De audiosystemen van Bose® bieden een precisie en realisme die dicht in de buurt komen van een liveoptreden, en worden op maat van het interieur ontwikkeld. Voor Mégane ontwikkelden Renault en Bose samen een audiosysteem met hoogwaardige akoestische prestaties dat een grandioze en natuurlijke klank biedt zonder te raken aan de interieurruimte. Dat technische hoogstandje was mogelijk dankzij een nieuwe reeks audiosystemen die het rechtstreekse resultaat zijn van doorgedreven onderzoek van Bose. De nieuwe systemen uit de zogenaamde Bose® Energy Efficient Series zijn 30% compacter, 40% lichter en 50% energiezuiniger dan klassieke audiosystemen. Om in de hele wagen een realistische weergave van lage tonen te verzekeren, werd veel aandacht besteed aan de inplanting van de subwoofer. Het Bose® Energy Efficient Series-systeem voor Renault Mégane Collection 2012 bestaat uit 9 hoogwaardige luidsprekers aangestuurd door een specifieke versterker:

- 2 "High Motor Force"-luidsprekers van 13 cm in de deuren vooraan
- 2 neodymiumluidsprekers van 13 cm in de deuren achteraan
- 4 neodymiumtweeters van 2,5 cm: 2 in het dashboard en 2 in de deuren achteraan
- 1 "High Motor Force"-subwoofer van 11,5 cm in een basreflexkast van 6 liter onder de passagierszetel vooraan
- 1 digitale versterker uit de "Energy Efficient Series" met digitale signaalverwerking van Bose® en 7 afzonderlijke equalizerkanalen.



03

RENAULT MÉGANE, VAANDELDRAGER VAN "RENAULT QUALITY MADE"

EEN REFERENTIEPUNT VOOR RENAULT

Mégane Collection 2012 wordt geproduceerd in de fabriek van Palencia (Spanje) op basis van strikte productienormen om het beste kwaliteitsniveau te garanderen.
Zoals onlangs te zien was in een reclamecampagne waarin de Franse kwaliteit werd geprezen, is het model wereldwijd de vaandeldrager van de kwaliteit van Renault en belichaamt het de knowhow van de groep op dit vlak.

"Door zijn uitstekende betrouwbaarheid en steeds duidelijker niveau van waargenomen kwaliteit naarmate de wagen zich verder ontwikkelt, is Mégane de vaandeldrager van de kwaliteit van Renault. Mégane is vandaag wereldwijd een referentiepunt voor de kwaliteitsnormen van alle voertuigen van het merk Renault."
Jean-Pierre Vallaude
directeur kwaliteit

Dankzij een beleid van continue verbetering, dat Renault startte in 2003, verminderde Mégane III het aantal jaarlijkse defecten met 40% in vergelijking met zijn voorganger.
Mégane III profiteerde van strengere processen voor ontwikkeling en homologatie, waarbij levensduur en veroudering in acht werden genomen. Zo werd van bij de ontwerpfase rekening gehouden met een lijst van 100 specifieke punten om een vlekkeloze betrouwbaarheid te garanderen, de gebruiksduur te verlengen en de wagen er langer goed te laten uitzien in vergelijking met Mégane II. Een bijzondere inspanning werd geleverd om het geluidsniveau te verlagen, alle afdichtingen te verbeteren en de betrouwbaarheid van de elektronica te garanderen.

EN VOOR DE MARKT: ADAC QUOTEERT DE BETROUWBAARHEID ALS "UITSTEKEND"

Mégane is na Clio het best verkochte model van het merk Renault. Met wereldwijd 235 000 verkochte exemplaren (zonder Scénic) in 2011 en 730 000 sinds de lancering ervan eind 2008 is Mégane een van de leiders in zijn segment wat betrouwbaarheid betreft. Dat wordt bevestigd door ADAC, de zeer gerenommeerde Duitse Automobile Club, en andere onafhankelijke, externe organisaties die hem aan de top van het klassement plaatsen. Dankzij een beleid van continue verbetering verminderde Mégane III het aantal jaarlijkse defecten met 40% in vergelijking met zijn voorganger.

04

RENAULT SPORT-GAMMA MET NOG MEER KRACHT

De afwerkingen GT-Line en GT eisen kordaat hun plaats op in de Renault Sport-familie en worden aangeboden op Mégane Collection 2012 Berline, Grandtour en Coupé. Mégane R.S. wordt uitgerust met de 2.0 turbo R.S.-motor waarvan het vermogen wordt verhoogd tot 265 pk, en is nu ook beschikbaar in de kleur Wit Nacre en het voor Renault Sport typerende Siriusgeel.

GT-LINE- EN GT-VERSIES MET NOG MEER BRANIE

Een eigen stilistische identiteit

Aan de buitenkant onderscheiden ze zich van de rest van het gamma door hun specifieke, boemerangvormige led-signatuur onderaan in de bumper en specifieke velgen: 17" voor de GT-Line en unieke 18" lichtmetalen velgen voor de GT. De versies krijgen het specifieke "GT-Line" of "GT Renault Sport"-logo op de achterklep.





Het interieur krijgt een sportieve aankleding met een specifieke bekleding in carbonkleurige TEP/stof en een sportstuur met duimsteunen, net als deurdrempels en een sierstrook op het dashboard met rode bies in Renault Sport-design.



Een specifiek tweekleurig lederen interieur in Cool Grey en donker carbon staat op de optielijst.

De GT-versie wordt enkel aangeboden met de TCe 180- en dCi 160-motor, die bekend staan om hun rijplezier en prestaties.

Specifiek chassis

Om het rijgedrag extra dynamiek te geven, zijn de GT-Line-versies voorzien van het harder afgestelde chassis van Mégane Coupé (specifieke, stijvere afstelling van veren en schokdempers voor- en achteraan).

Mégane GT krijgt een eigen onderstel (specifieke afstelling van schokdempers en achteraan dezelfde aanslagrubbers als bij Mégane R.S.). Ook de Dunlop SP SportMaxx TT-banden in de maat 225/40R18 worden rechtstreeks overgenomen van Mégane R.S. Het geheel zorgt voor een buitengewone rijbeleving en doeltreffendheid, met tegelijk een comfortniveau een auto met "GT"-label waardig.

De stuurbekrachtiging wordt eveneens aangepast aan de banden en aan de specifieke afstelling van het chassis. Met geventileerde schijfremmen van 296 mm vooraan en 260 mm achteraan en met de hoofdremcilinder van Mégane R.S. remmen de GT-versies nog efficiënter.

MEGANE R.S.: EXTRA PK EN KOPPEL



Mégane R.S. Collection 2012 biedt 15 pk en 20 Nm extra, die nu aanspreekbaar zijn via het R.S. Dynamic Management van Mégane R.S. Collection 2012. In de Sportmodus beschikt de bestuurder nu over een totaal vermogen van 265 pk/195 kW en een koppel van 360 Nm (waarden van de beperkte reeks Trophy), gecombineerd met een alertere respons van het gaspedaal. Door die vernieuwing van Renault Sport kan het volledige potentieel van Mégane R.S. volgens behoefte aangesproken worden, meer bepaald op het circuit. Daarbij aansluitend werd de sound van Mégane R.S. herwerkt. Een meer open knaldemper en versterkte soundpipe geven Mégane R.S. Collection 2012 bij elk toerental het gepaste timbre.

Nog exclusiever door extra persoonlijkheid



Op esthetisch vlak wordt de voorkant van Mégane R.S. expressiever: de voor Renault Sport-modellen kenmerkende F1-spoilerlip wordt voorzien van twee nieuwe stroken van zes leds en de koplampen krijgen een zwarte achtergrond. Nieuwe 18" lichtmetalen velgen (gesatineerd of matzwart) zijn beschikbaar waaronder die van de Trophy-versie met Bridgestone-banden van het type Potenza RE050A. Een nieuwe optie, het R.S. Design Rouge-pack, voorziet een rode afboording voor de F1-spoilerlip, de flankstrips en de diffuser achteraan.



Binnenin stijgt opnieuw de kwaliteit van de verschillende bekledingen en zijn er nieuwe keuzemogelijkheden. De bekleding, het stuurwiel en de knop en balg van de versnellingspook krijgen rode stiksels, afgestemd op de eveneens rode bies van het sierelement op het dashboard. Een nieuwe, als optie verkrijgbare tweekleurige lederen bekleding in lichtgrijs/carbon creëert een opvallende ambiance. Voor de gepassioneerde Renault Sport-liefhebber zijn er ook kuipzetels van Recaro (stof of leder) en een kleurenschema voor het interieur met hoofdkleur geel. De sportieve afwerking wordt vervolledigd door een middenconsole en ventilatorframes afgewerkt met zwarte lak in combinatie met deurpanelen met koolstofvezeluitzicht.





De chassisknowhow van Renault Sport

Om te kunnen voldoen aan de verwachtingen van zowel de strengste purist als zij die de wagen dagdagelijks willen gebruiken, is Mégane R.S. beschikbaar met twee **chassis**:

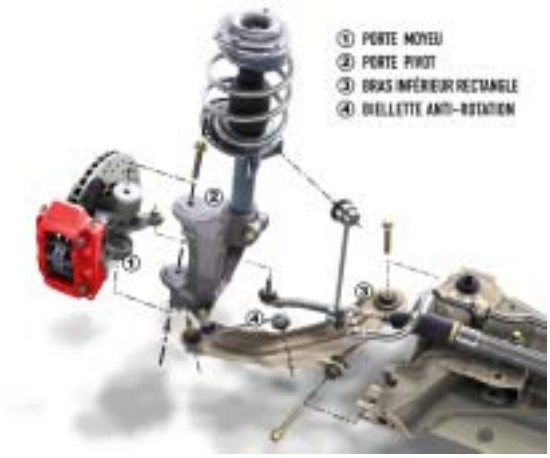


Het Sport-chassis
voor een optimale verhouding tussen sportiviteit en comfort bij dagelijks gebruik.

Het Cup-chassis
met sperdifferentieel, voor circuitracers die de best mogelijke tractie willen.



In overeenstemming met zijn filosofie van uitmuntende chassis voorziet Renault Sport Mégane R.S. van de exclusieve **voortrein met onafhankelijk scharnierpunt** (**"T.A.P.I."**), die hem een feilloze wegligging en tractie bezorgt. Het systeem zorgt ervoor dat de geometrie van de voortrein bewaard blijft, zelfs tijdens forse accelerations of bij grote stuuruitslag.



De achtertrein bestaat uit een soepele achteras met geprogrammeerde veeruitslag. Het **profiel** van de as is **gesloten**, waardoor het gewicht bij gelijke stijfheid daalt.

Zoals alle modellen van Renault Sport heeft Mégane R.S. een zeer ruim bemeten remsysteem met vooraan Brembo-remzadels met 4 zuigers en geventileerde remschijven van 340 mm, de grootste diameter in het segment van de sportieve compacte middenklassers. De rembekrachtiging wordt verzekerd door een remservo van 11" die een maximale druk genereert in het remcircuit. Achteraan beschikt Mégane R.S. over remschijven van 290 mm, eveneens gegroefd op het Cup-chassis.

12 500 klanten wereldwijd

Dankzij zijn buitengewone kwaliteiten is Mégane R.S. de best verkochte sportcoupé in het C-segment. Sinds zijn lancering in januari 2010 wist hij wereldwijd 12 500 klanten te overtuigen, niet alleen in Europa, maar ook in Rusland, Argentinië, Chili, Australië, Japan en Zuid-Afrika. Met het ronderecord van 8 minuten en 8 seconden op de Nürburgring is hij sinds juni 2011 de snelste voorwielaandrijver op de Nordschleife. Mégane R.S. wordt overal ter wereld door de pers geprezen, sleepte reeds 4 prijzen in de wacht en wordt door de ongelofelijke rijsensaties die hij biedt geregeld vergeleken met de meest prestigieuze supercars. Renault Sport demonstreerde het volledige potentieel van Mégane R.S. met de Mégane R.S. N4-competitieversie (sterk gebaseerd op het seriemodel), die in haar categorie het Belgisch en Duits Kampioenschap Rally op haar naam wist te schrijven.

Als dochter van de Renault Groep ontwikkelt **Renault Sport Technologies** een globaal aanbod opgebouwd rond drie hoofdlijnen:
1/ een gamma sportieve seriemodellen voor Twingo, Clio en Mégane
2/ competitiewagens: Twingo R.S. R1 en R2, Clio R.S. R3, Mégane R.S. N4 in de rally; Clio Cup, Mégane Trophy V6, en de eenzitters FR 2.0 en FR 3.5 voor het circuit.
3/ de organisatie van internationale monotypewedstrijden en vrijetijdswedstrijden: World Series by Renault, Clio R3 Trophy, Renault Sport Experience met de Renault Sport Days en rijstages.

BIJLAGE 1

VAN DE F1 NAAR SERIEPRODUCTIE: DE CONTINUE ZOEKTOCHT NAAR TECHNISCHE UITMUNTENDHEID

Of ze nu werken aan serieproductiewagens of aan de eenzitters uit de Formule 1, de drie doelstellingen die de motoringenieurs van Renault nastreven, blijven dezelfde: performantie, betrouwbaarheid en een altijd maar lager brandstofverbruik. Er bestaan dus verschillende raakvlakken tussen de koningsklasse van de autosport en serieproductiewagens.

Er wordt gezorgd voor de uitwisseling van mensen en kennis: dankzij uitwisselingen van medewerkers van Renault Sport F1 met de afdeling mechanical engineering van Renault profiteert het Energy-gamma van de knowhow die Renault als motorenbouwer vergaarde in de F1.

ENERGY-MOTOREN: DE TECHNOLOGISCHE UITMUNTENDHEID VAN RENAULT IN DE F1 WORDT BENUT VOOR DE MOTOREN VAN SERIEPRODUCTIEWAGENS, TEN VOORDELE VAN IEDEREEN

"De F1 is een buitengewoon laboratorium waarmee we in extreme omstandigheden ervaring kunnen opdoen met nieuwe technologieën," verklaart Carlos Tavares, gedelegeerd directeur-generaal. *"Doordat we al 30 jaar in de F1 aanwezig zijn, hebben we onze expertise in domeinen als downsizing, lagere wrijving en koeltechnologie kunnen ontwikkelen, allemaal troeven waardoor we de energie-efficiëntie van onze wagens hebben kunnen verbeteren zonder aan het rijplezier te raken."*

Met 10 wereldtitels in de F1 bij de constructeurs doet Renault een beroep op het talent uit de Formule 1 om de technologische uitmuntendheid die op het circuit wordt opgebouwd, te injecteren in de ontwikkeling van zijn nieuwe gamma Energy-motoren. Het zijn de vaklui achter het succes van de Renault V10 uit de jaren '90, Philippe Coblence en Jean-Philippe Mercier, die de ontwikkelingsstudies voor de nieuwe Energy dCi 130- en Energy TCe 115-motoren op zich hebben genomen. Ze stellen hun competentie in dienst van de weg door het *downsizing*-principe nog verder door te drijven dankzij technische oplossingen waarmee ervaring werd opgedaan in de F1. De Energy-motoren hebben een technologiecontent die nooit eerder gezien is in dit segment en zullen een daling van het brandstofverbruik mogelijk maken die kan oplopen tot 25% in vergelijking met de huidige motoren.

Renault profiteert op de volgende manieren van de expertise van Renault Sport F1:

- knowhow op het vlak van de vierkante motorarchitectuur,
- expertise op het vlak van de temperatuurregeling en koeling van motoren,
- verlaging van wrijving,

- de uitwisseling van reken- en meettechnologie (90% van software gemeenschappelijk),
- de uitwisseling van op software gebaseerde methodologieën met kortere ontwikkelingscycli.

Vierkante motorarchitectuur: Deze architectuur, die uit de Formule 1 komt, maakt het mogelijk de motor kleiner te maken bij gelijke prestaties. Van een motor wordt gezegd dat hij "vierkant" is als de slag van de zuiger zowat even groot is als de boring. Het voordeel van deze architectuur is de grote boring (diameter van de cilinders), die het mogelijk maakt kleppen met grote diameter in de cilinderkop in te bouwen, wat dan weer de cilindervulling (toevoer van lucht, de motor "ademt goed"), en dus ook de prestaties, verbetert.

Verlaging van wrijving: Hierdoor daalt het energieverlies als gevolg van de werking van de motor. De motor heeft zo minder brandstof nodig voor het leveren van een gegeven hoeveelheid vermogen, krijgt een langere levensduur en wordt robuuster:

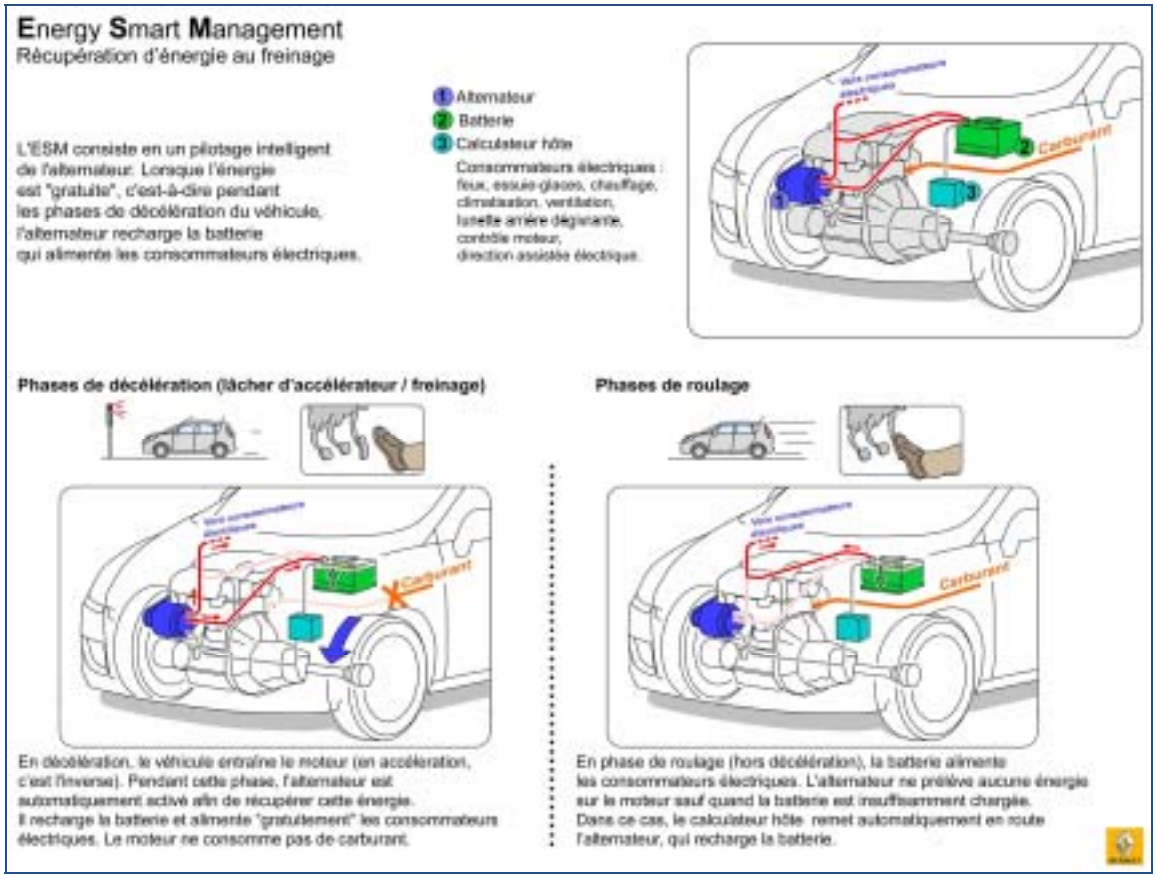
- Speciale microfinishing en oppervlaktebehandeling.
  - **Zuigermantels met grafietcoating**.
  - **DLC-coating** (Diamond Like Carbon) voor de klepstoters. Deze oppervlaktebehandelingen worden al vele jaren in de F1 gebruikt en hebben mechanische eigenschappen die de wrijving aanzienlijk verlagen en het energierendement van de motor verhogen, wat zorgt voor betere prestaties en een lager verbruik.



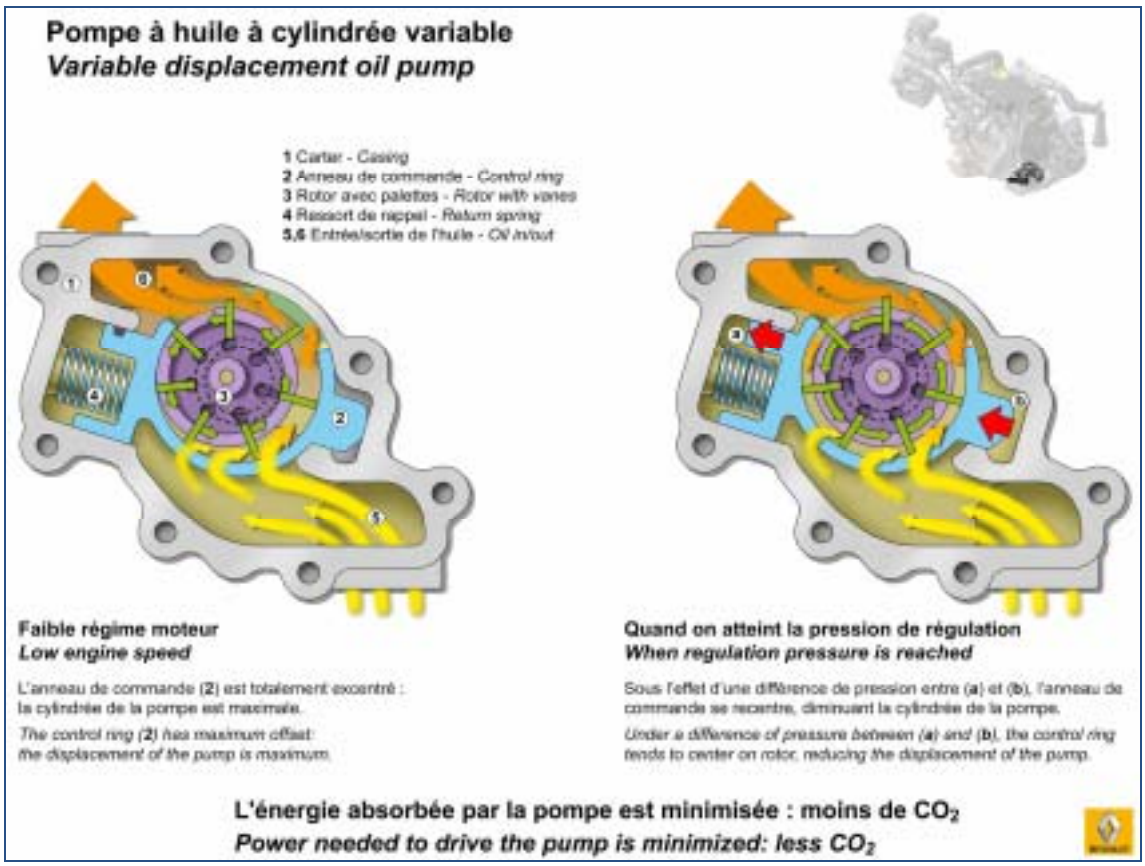
De andere technologieën van de Energy-motoren:

- ***Stop&Start*-systeem met energierecuperatie tijdens het remmen (ESM)**: De *Stop&Start*-technologie legt de motor automatisch stil zodra de wagen stilstaat. Er worden dan geen schadelijke stoffen meer uitgestoten. Het systeem bespaart meer dan één liter brandstof per 100 km in het stadsverkeer. Zodra de bestuurder het koppelingspedaal induwt, wordt de motor ogenblikkelijk weer gestart. Om dit veelvuldig opnieuw starten mogelijk te maken, werd de startmotor versterkt (startmotor en starterkrans) en werd het injectiesysteem (pomp en hogedrukverstuivers) opgewaardeerd. Alle basiselementen van de motor werden afgestemd op 410 000 startcycli (over 300 000 kilometer). Dat is bijna zeven keer meer dan voor een klassieke motor.

- **ESM (Energy Smart Management):** Met dit systeem wordt door middel van de alternator de kinetische energie van de wagen gerecupereerd tijdens het vertragen/remmen en opgeslagen in de batterij. De stroomverbruikers (verwarming, verlichting, radio, enz.) worden dan rechtstreeks gevoed door de batterij, waardoor de alternator ontlast wordt. De energie wordt vooral weer gebruikt om de wagen opnieuw te starten.



- **Oliepomp met variabele opbrengst** en elektronische sturing: De oliedruk wordt volgens de gebruiksomstandigheden aangepast aan de smeerbehoefte van de motor. Voordeel voor de klant: verbruik en CO_2-uitstoot dalen, de prestaties nemen toe.



- **Wrijvingsarme distributieketting**: Deze geoptimaliseerde ketting is voorzien van een hydraulische spanner die haar continu op de juiste spanning houdt, en is gecoat met Teflon® om de wrijving te verminderen.



BIJLAGE 2:
EXCLUSIEVE TECHNOLOGIE VAN RENAULT SPORT

Voortrein met onafhankelijk scharnierpunt ("T.A.P.I.")

De voortrein met onafhankelijk scharnierpunt is een innovatie die Renault Sport Technologies in 2004 ontwikkelde om de hinderlijke effecten te elimineren waarmee zeer krachtige voorwielaandrijvers vaak kampen onder zware belasting, namelijk kleine wijzigingen in de stuuruitslag in scherpe bochten en een slechte rechtuitstabiliteit.

De scharnieras van de voortrein van Mégane R.S. is volledig losgekoppeld van het schokdempingssysteem. Dat in tegenstelling tot een McPherson-ophanging waarbij de scharnieras door het kogelgewricht van de onderste arm en de topbevestiging van de schokdemper loopt.

Het wiel draait rond zijn scharnieras dankzij een scharnierverbinding tussen de naafdrager en fuseedrager. De schuurstraal (afstand tussen het middelpunt van het wiel en de kruising van de rol- en scharnierassen) wordt zo beperkt tot 40 mm, tegenover 56 mm voor de McPherson-ophanging van Mégane Coupé.

De geometrie van de voortrein is op die manier heel wat minder gevoelig voor de krachten en het koppel uitgeoefend op de aangedreven wielen rond hun scharnieras bij accelerations of forse remmanoeuvres.

De fuseedrager is bevestigd op de onderste rechthoekige arm. Een kleine stang die beide onderdelen met elkaar verbindt, verhindert de verdraaiing ervan.

Sperdifferentieel

Mégane R.S. met het Cup-chassis is voorzien van een mechanisch differentieel met spiraalvormige vertanding waarbij satellieten en planeetwielen onderling parallelle assen hebben. De sperfunctie wordt verzekerd door mechanische wrijving in het systeem. Wanneer de wielen spinnen, genereert de interne architectuur van het differentieel wrijving ter hoogte van de verschillende oppervlakken van de planeetwielen, waardoor een deel van het motorkoppel naar het wiel met de meeste grip wordt gestuurd.

Dit type van sperdifferentieel onderscheidt zich in de eerste plaats door het feit dat het overdrachtsniveau wordt bepaald door drie drukringen (geselecteerd voor hun gripcoëfficiënt) die tussen de planeetwielen en het differentieelhuis zijn geplaatst. De eindbepaling van het overdrachtsniveau gebeurt alleen door de materialen van de ringen aan te passen.

Aangezien de ringkanten die tijdens accelerations druk uitoefenen, niet dezelfde zijn als tijdens het remmen, kan men het overdrachtsniveau laten variëren.

Op Mégane R.S. bedraagt het overdrachtsniveau 35%. De nominale verhouding tussen het koppel van het wiel met veel grip en dat van het wiel met beperkte grip (Torque Bias Ratio of TBR genoemd), bedraagt 2,3.

In tegenstelling tot een zuiver elektronisch systeem, dat couranter is in dit segment, maakt deze oplossing geen gebruik van de remmen en vrijwaart het hun vertragingspotentieel.

Het sperdifferentieel van Mégane R.S. wordt geproduceerd door GKN Driveline.

R.S. Dynamic Management:

Met dit systeem stelt de bestuurder de mate in waarin hij door de rijhulpsystemen bijgestaan wil worden tijdens het rijden:

- **"On", standaard** bij het starten van de motor: Het ESP, het ASR en de elektronische noodremhulp zijn actief. Het systeem komt tussenbeide zodra wordt gedetecteerd dat de auto uitbreekt. De pedaalafstelling is vloeiend en is perfect geschikt voor dagelijks gebruik. In deze modus bedraagt het vermogen 250 pk en het koppel 340 Nm.
- **"Sport", voor een minder snel ingrijpend ESP**: Deze modus kan men activeren door de ESP-toets kort in te drukken. Het ESP en ASR zijn nog steeds actief maar de interventiedrempel ligt hoger. Het systeem laat toe dat de wagen in zekere mate uitbreekt, en komt pas tussenbeide wanneer een bepaalde drempel wordt overschreden. De pedalen worden ingesteld voor een snellere motorrespons. Door een specifieke afstelling van de motor stijgt het vermogen tot 265 pk en het koppel tot 360 Nm.
- **"Off"**, voor de purist. Alle rijhulpsystemen worden uitgeschakeld voor maximale rijsensaties op het circuit: Deze modus kan men activeren door de ESP-toets lang in te drukken. De elektronische stabiliteitsregeling wordt volledig uitgeschakeld. De pedalen worden ingesteld voor een snellere motorrespons. De motor levert 265 pk en 360 Nm.

Op het instrumentenbord wordt "ESP Sport" of "ESP Off" weergegeven om de bestuurder te informeren over de ingeschakelde modus.

R.S. Monitor: feedback die niet zou misstaan in een paddock

Dit elektronische systeem verzamelt via verschillende sensoren informatie over de auto en rijsessies. Het wordt bediend met een hendel aan het stuur. De volgende gegevens worden weergegeven op het centrale scherm:

- Informatie over de belangrijkste motorsystemen: turbodruk, olietemperatuur, remmen
- De huidige prestatiegegevens van de motor: koppel, vermogen
- "GG"-diagram: weergave van de G-krachten in dwars- en lengterichting
- Chronometer, met geheugen voor gerealiseerde rondetijden
- Prestaties van de wagen, met automatisch geheugen voor de beste tijden op de 400 m vanuit stilstand en de sprint van 0 tot 100 km/u
- **Met R.S. Monitor kunnen ook de pedalen afgesteld worden volgens persoonlijke voorkeur.** Zodra de Sportmodus is ingeschakeld, is er de keuze uit vijf afstellingen: lineair, normaal, sneeuw, sport en extreem, om de acceleraties af te stemmen op de wensen van het moment.

R.S. Monitor is ook beschikbaar op de andere Renault Sport-modellen (Twingo en Clio).

Om alle autoliefhebbers de kans te geven het R.S. Monitor-systeem te leren kennen, met welke auto ze ook rijden, heeft Renault Sport Technologies een ludieke app voor iPhone® ontwikkeld. Met de gratis te downloaden app, die gebruik maakt van gps, de versnellingsmeter en de camerafunctie van de telefoon, kan de knowhow van Renault Sport ontdekt worden. 60 000

autoliefhebbers verspreid over alle merken hebben zich al laten verleiden door deze originele en handige app, waarover vaak enthousiaste commentaren verschijnen in de sociale media.