



Renault Mégane: características de reparación

El nuevo modelo Renault Mégane sustituye al anterior R-19. Todas las piezas exteriores de carrocería han sido remodeladas, mientras que prácticamente comparte plataforma con su predecesor. Las variaciones realizadas en plataforma –fundamentalmente en traviesas y refuerzos– contribuyen a mejorar la resistencia de la carrocería.



Este vehículo se comercializa en versiones berlina, coupé, cabriolet y monovolumen.



1. PARTICULARIDADES DE SUSTITUCIÓN DE PIEZAS

1.1. Aleta delantera

El proceso de sustitución de la aleta delantera implica algunas operaciones adicionales, debido a su unión con el resto de la carrocería.

La bisagra del capó va montada por encima de la pestaña que incorpora la aleta en su parte posterior. Por tanto, para la sustitución de las aletas es necesario desmontar la rejilla de aireación, de material plástico, y los brazos de los limpiaparabrisas, con el fin de tener acceso a una tuerca de fijación de aleta, ubicada en la parte interior de la caja de aireación.

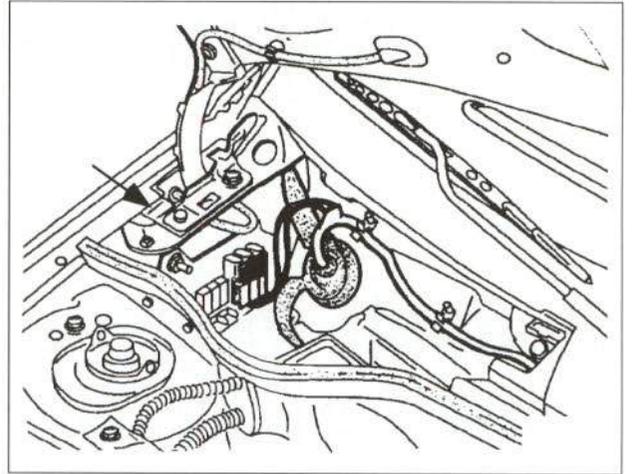


Figura 1.-Detalle de la unión posterior de la aleta delantera.

1.2. Faros

Para la sustitución de los faros delanteros será necesario desmontar el piloto adyacente, la rejilla frontal y el paragolpes.

El faro viene encajado con una holgura muy pequeña en su alojamiento, formado por la chapa portafaros, la traviesa inferior y la traviesa superior lateral. Para tener acceso a los dos tornillos que fijan los dos soportes de cada faro con la traviesa inferior es necesario desmontar previamente el paragolpes delantero. A su vez, para desmontar este paragolpes es preciso extraer la rejilla delantera.

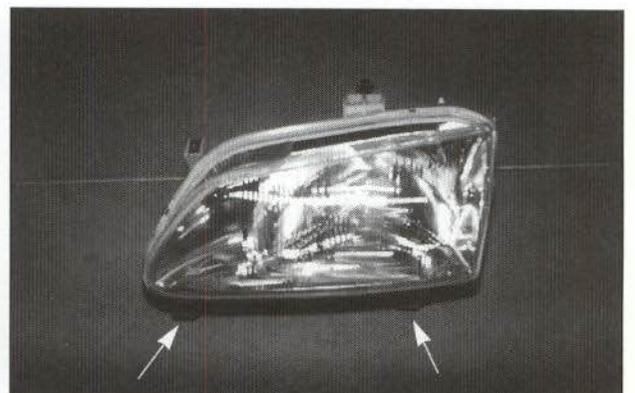
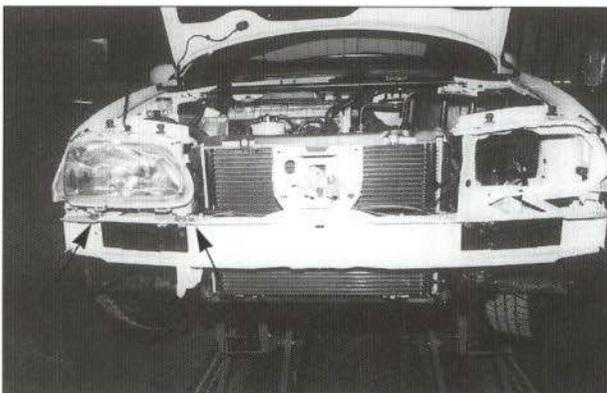


Figura 2.-Soportes del faro.

1.3. Sistema de sujeción programado - SSP

En materia de seguridad pasiva, el Renault Mégane incorpora en todos los modelos y niveles de acabado un sistema de sujeción programado para los ocupantes delanteros, que consta de los siguientes elementos:

- a) Pretensor.
- b) Bloqueador de la cinta del enrollador.
- c) Destensor metálico.

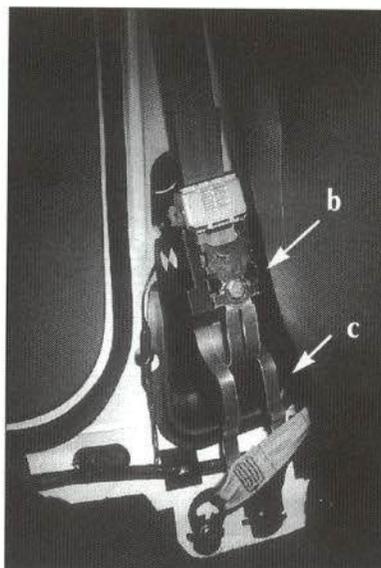
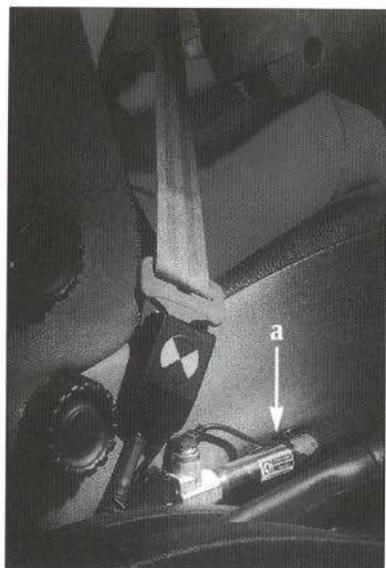


Figura 3.-Componentes del sistema SSP.

• **Principio de funcionamiento**

Después de producirse el impacto frontal, a los quince milisegundos salta el pretensor situado junto a la hebilla del cinturón.

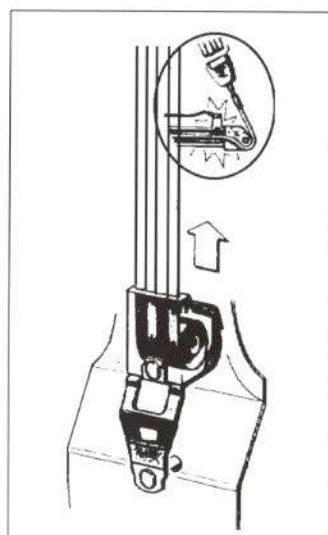


Figura 4.-Salto del pretensor.

A continuación se acciona el bloqueador de la cinta del enrollador, sujetando al pasajero contra su asiento.

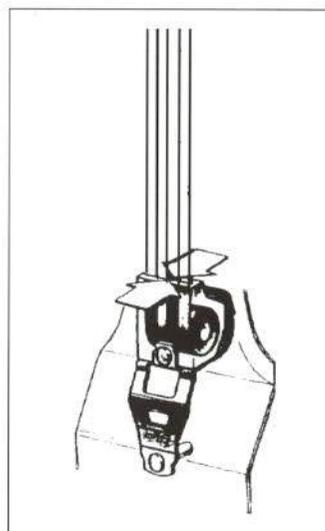


Figura 5.-Bloqueo del enrollador.



Por último, cuando la tensión debida a la deceleración alcanza un parámetro máximo, comienza a deformarse el destensor de forma progresiva, permitiendo cierto recorrido a la cinta del cinturón.

De esta forma, se mantiene una presión máxima constante entre el cinturón y el tórax del pasajero, evitando daños más graves.

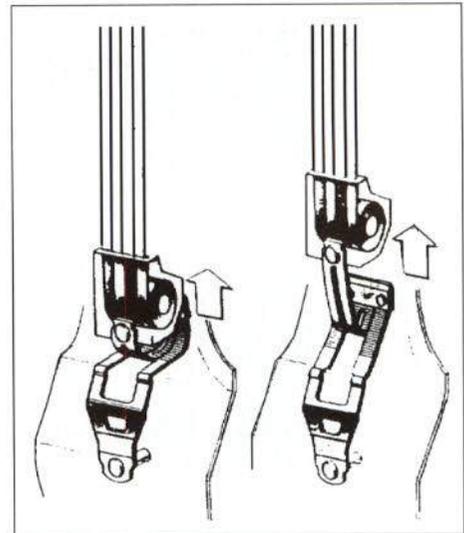


Figura 6.-Deformación del destensor metálico.

• Comercialización y tiempos de sustitución

En la figura 7 puede observarse la comercialización de los distintos elementos que constituyen el sistema SSP.

El tiempo que asigna el fabricante a la sustitución de los dos pretensores es 0,9 h; en caso de la sustitución de uno solo de estos elementos, el tiempo sería 0,6 h.

Además, habrá que comprobar si se ha producido el desgarramiento del destensor metálico que une el cinturón de seguridad al resto de la carrocería. Este elemento se encuentra ubicado en el pie del pilar central, detrás del correspondiente guarnecido. En este caso, como se observa en la figura, el destensor metálico se comercializa junto al cinturón y su enrollador de cinta, como un solo conjunto.

El tiempo de sustitución del fabricante de este conjunto es de 0,3 h en cada cinturón.

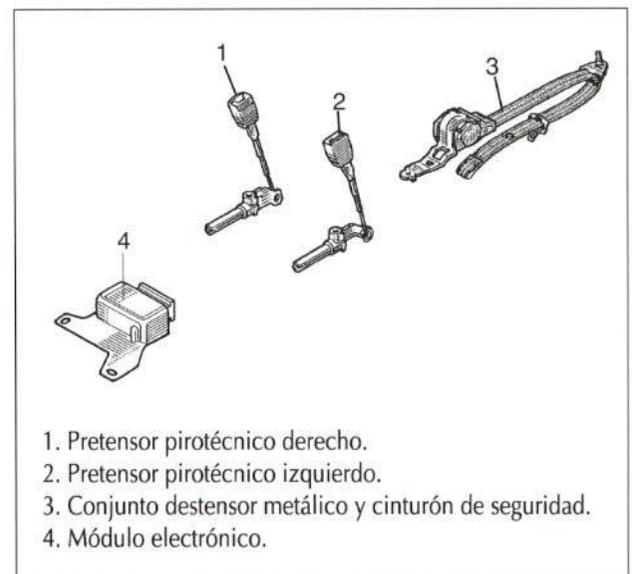


Figura 7.-Comercialización del sistema



CESVIMAP
CENTRO DE EXPERIMENTACIÓN Y SEGURIDAD VIAL MAPFRE

Ctra. de Valladolid, km. 1 • 05004 ÁVILA (ESPAÑA)
Tfno: (920) 228100 • Fax: (920) 222916