

Motor

DIARIO DE ÁVILA MIÉRCOLES 31 DE MARZO DE 2004

RENAULT GRAN SCENIC, PARA SIETE PERSONAS •
MOTOR TURBODIÉSEL MÁS POTENTE PARA EL 307

VOLVO YCC

UN EQUIPO DE DISEÑADORAS DE LA MARCA SUECA HA DESARROLLADO ESTE NUEVO PROTOTIPO PENSADO EXCLUSIVAMENTE PARA EL PÚBLICO FEMENINO, MUY PRÁCTICO Y FUNCIONAL

POR Y PARA MUJERES



El prototipo YCC que se expuso en el pasado Salón del Automóvil de Ginebra necesita un mantenimiento mínimo. Las puertas se pueden abrir solas y son en forma de alas de gaviota.

• Se trata de un prototipo inteligente que no sólo ayuda a los conductores a aparcar, sino que además comprueba que el hueco encontrado es suficiente para el vehículo.

JOSÉ ANTONIO TOBAR

Un equipo de cinco mujeres de Volvo Cars se ha encargado de crear un nuevo prototipo pensado exclusivamente para las conductoras. Un coche cómodo, con multitud de huecos para almacenar, muy personal, con mantenimiento mínimo y fácil de aparcar. Y es que las mujeres cada vez tienen más peso para Volvo, ya que en Estados Unidos, el 54 % de los compradores de un Volvo son mujeres.

El Volvo YCC dispone de un espacio muy útil para dejar el bolso entre los dos asientos delanteros. Esto se ha conseguido porque la palanca de cambios está al lado del volante y el freno de mano es electrónico y viene integrado.

También hay otros huecos en la consola central para guardar las

llaves, el teléfono móvil, monedas, para alojar una agenda electrónica... y cerca del asiento del conductor hay un espacio refrigerado.

Otro detalle curioso es que la zona trasera se ha diseñado especialmente como lugar de almacenamiento aunque se puede convertir al momento en asientos para dos pasajeros cuando fuese necesario (los asientos traseros son similares a unas butacas de cine que se pliegan cuando no se usan).

Las puertas también se pueden abrir solas, algo muy útil cuando se tienen las manos ocupadas con bultos.

Para que la posición de conducción sea la adecuada para ver bien lo que ocurre en el exterior del coche, el original prototipo incorpora un sistema que avisa si la línea de visión es incorrecta.

El diseño exterior del coche también se ha creado específicamente para ayudar al conductor a ver mejor por lo que se ha bajado el capó y los guardabarros se han resaltado.

Para el mantenimiento, el YCC lleva a cabo sus propias compro-

ESTE PROTOTIPO MONTA UN MOTOR DE BAJA EMISIÓN, CON CINCO CILINDROS Y 215 CABALLOS DE POTENCIA, QUE SE PARA AUTOMÁTICAMENTE EN LOS SEMÁFOROS



Las diseñadoras contemplan satisfechas su vehículo.

baciones de diagnóstico e informa al taller si hay algo que necesita revisarse.

El YCC monta un motor de baja

emisión con cinco cilindros denominado PZEV de 215 CV. Cuenta con algunos detalles importantes. Por ejemplo, evita el ralenti inne-

cesario ya que el motor se puede apagar automáticamente cuando está parado en un semáforo, por ejemplo.

HDi más potente para el 307

La marca francesa continúa con el plan de ampliación de la gama del modelo de Peugeot de mayores ventas

• El nuevo propulsor turbodiésel 'common rail' es fruto de la cooperación entre el grupo PSA (Peugeot, Citroën) y Ford. Con una cilindrada de 2 litros, desarrolla una potencia máxima de 136 caballos

JOSÉ ANTONIO TOBAR

Prosiguiendo su expansión, el 307 no ha dejado de enriquecerse con nuevas carrocerías que van desde las de 3 y 5 puertas, continuando con los SW, break y CC.

Estas carrocerías han sido acompañadas de un incremento de la oferta de motores como este 2.0 litros HDi con 136 caballos de potencia. Este motor es resultado de la segunda fase del partenariado entre los grupos PSA Peugeot Citroën y Ford.

Más potente y más flexible, esta motorización supone el colofón de la gama diesel HDi, al que se le asocia una caja de cambios de seis marchas.

Este motor de 2,0 l HDi, con 16 válvulas, procede del motor 2,0 l de 110 CV, del que conserva el mismo bloque y se diferencia en contar con una culata de aluminio nueva con dieciséis válvulas, un sistema de inyección de segunda generación suministrado por Siemens y un turbocompresor de geometría variable.

Esta segunda generación de inyecciones múltiples Common Rail permite la realización de seis inyecciones diferentes.

En su aspecto exterior, la berlina 307 HDi 136 se distingue de las otras versiones por una pintura integral y ruedas en aleación de aluminio. Se singularizan también por la disponibilidad de la pintura gris hierro hasta ahora reservada al 307 CC, que acaba de añadirse a toda una paleta de pinturas dentro de la gama.



La gama del Peugeot 307 cuenta con un amplio abanico de variantes, tanto en carrocerías como en motores.

En el interior, en un ambiente dinámico con elementos decorativos metálicos y los umbrales de las puertas delanteras de aluminio, se descubre un guarnecido exclusivo de piel/tela para el tapizado de asientos con aspecto deportivos.

En la parte central destaca la presencia de un tejido de malla en color gris/negro, denominado 'speed up', con una banda de aluminio aplicada en la parte alta del respaldo, con los contornos y los reposacabezas de cuero.

El equipamiento de la parte alta de la gama de los 307 HDi 136 CV comprenden, una climatiza-

ción automática, autorradio mono CD, volante de cuero, faros antiniebla, limpiaparabrisas automático con sensor de lluvia, encendido automático de los faros y retrovisor interior electrocromado.

Entre las opciones disponibles, las nuevas versiones del 307 incorpora el sistema telemático RT3 constituido por un autorradio CD que integra la navegación GPS, un teléfono GSM y los servicios de urgencia y de asistencia. Asimismo, pueden acoplar la ayuda al aparcamiento marcha atrás recientemente desarrollada en las versiones berlina.



La versión SW del 307 también incorpora el nuevo motor.

Ford dota a su vehículo Transit de dos nuevos motores turbodiésel

Se trata de los Duratorq TDCi de 2.4 litros y 136 CV y TDDi de 2.4 litros y 115 caballos

J.A.T.

Ford presenta en el Salón de Birmingham de Vehículos Comerciales dos nuevos motores y una nueva caja de cambios de seis velocidades que se unen a la gama de motorizaciones existentes en el Ford Transit.

Con la presentación de los motores Duratorq TDCi 2.4 de 137 CV y TDDi 2.4 de 115 CV para el Ford Transit, el vehículo comercial más vendido de Europa, cuenta ahora con un par motor que facilita aún más la conducción y ofrece mayores prestaciones.

El reto para los ingenieros de Ford era crear dos potentes moto-

res de 2.4 litros que ofrecieran diferentes características en términos de prestaciones y una mayor economía de consumo sobre el motor Duratorq TDDi 2.4 de 125 CV. Esto se consiguió al emplear la última tecnología de motores diesel del Centro de Motores Diesel Ford de Dagenham (Inglaterra) y otras instalaciones de Investigación y Desarrollo de Ford en toda Europa.

Los dos nuevos motores están disponibles para los modelos Transit de tracción trasera y están diseñados para complementar al motor diesel TDDi de 90 CV existente, motor básico de la gama.

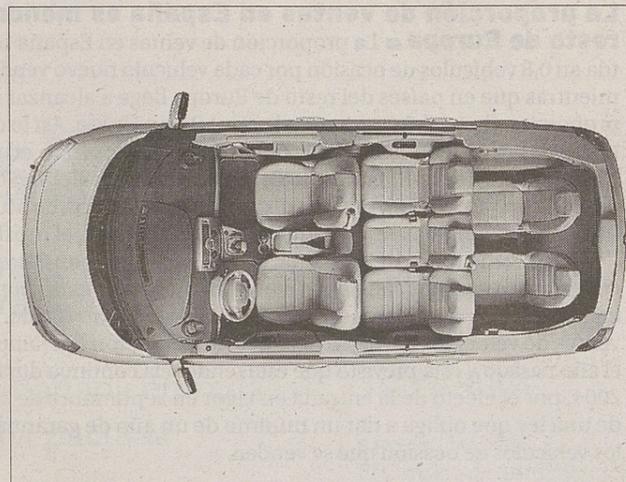


Los dos nuevos propulsores están disponibles para la Transit de tracción trasera

Toyota desarrolla un radar para no colisionar en atascos de tráfico

J.A.T.

Toyota ha desarrollado un sistema de radar para facilitar la conducción en las congestiones de tráfico que mide la distancia con el automóvil anterior, controla la velocidad y evita la colisión. El sistema opera cuando el automóvil circula a velocidades de hasta 30 km/h y lo detiene completamente si el conductor no frena una vez que las señales audiovisuales le avisan de la inminencia de una colisión. Toyota experimentó este sistema en la autopista de Tokio, famosa por sus largos atascos y sus numerosas curvas. Toyota lanzará al mercado el radar este año en uno de los nuevos modelos.



El gran parabrisas de esta nueva versión del Scenic modelo ofrece una alta visibilidad. El interior es totalmente modulable.

Renault alarga el Scenic

La nueva versión de 7 asientos, denominada Grand Scénic, convierte a Renault en el primer fabricante que puede ofrecer dos versiones de diferente tamaño en el segmento de los monovolúmenes compactos

• Su comercialización es inmediata y estará disponible en tres niveles de equipamiento y cuatro ambientes. Los motores son tres de gasolina y dos turbodiésel.

JOSÉ ANTONIO TOBAR

La diversidad de carrocerías del Renault Scenic corresponde a las nuevas necesidades y aspiraciones de los compradores que pueden elegir entre compacidad e interior espacioso.

Formando parte del programa Renault Mégane desde su inicio, Renault Grand Scénic ofrece un diseño equilibrado y dinámico gracias a una mayor longitud de la batalla y del voladizo trasero. Poseedor de un diseño innovador que ha hecho de Renault Scénic un vehículo de éxito, Grand Scénic ofrece ahora dos asientos suplementarios.

Para el Renault Grand Scénic se ha seleccionado un abanico de 3 motores de gasolina y dos de ciclo Diesel. En motores de gasolina, el primer escalón está constituido por los propulsores de 1.6 litros que proporcionan 115 cv. El segundo escalón es el motor 2.0 litros de 16v que proporciona 136 cv y el tercero (de comercialización próxima en nuestro país) es el motor 2.0 Turbo de doble entrada que ya incorporan otros modelos de la gama Renault (Laguna, Espace, Vel Satis) y que proporcionará 165 cv. En cuanto a propulsores de ciclo Diesel, dos son por el momento los escalones selec-



El nuevo Scenic ofrece un diseño equilibrado y dinámico gracias a una mayor distancia entre ejes y al mayor voladizo trasero.

cionados. El primero de ellos es el propulsor 1.5 dCi de 100 cv fabricado en Valladolid y el motor 1.9 dCi de 120 cv.

Las cajas de velocidades pueden ser manuales o automáticas. En el primer caso, con arreglo a la potencia entregada son de 5 ó de 6 marchas y en cuanto a la automática (disponible por el momento en la motorización de gasolina F4R de 136 cv) se trata de la caja de velocidades Proactiva secuen-

cial de leyes auto adaptativas.

Renault Grand Scénic dispone de un nivel de seguridad al más alto nivel. Una visibilidad impresionante con su parabrisas de 1.40 m², un diseño de estructura con un habitáculo protector con dos zonas de deformación progresiva delante y detrás. En cuanto a frenos, cuatro discos (ventilados delante) con ABS y Sistema de Ayuda a la Frenada de Emergencia se encargan de retener de manera

eficaz el recién llegado. Seis airbag (los dos delanteros de hinchado diferencial, con arreglo a la violencia de la colisión o a la situación de los pasajeros) y siete cinturones de seguridad cada uno de ellos equipado con tres puntos de fijación.

Los Renault Grand Scénic se comercializan inmediatamente. La gama se conjuga en torno a tres niveles de equipamiento (Pack, Confort y Luxe) y cuatro am-bien-

tes Authentique, Expression, Dynamique y Privilège con un equipamiento idéntico a las versiones de referencia de Renault Scénic.

Tan solo existen ligeras diferencias como el kit de reparación de pinchazos, la rueda de repuesto opcional, asientos de la segunda fila sobre raíles en los tres niveles de equipamiento y los asientos de la tercera fila que son exclusivos de los recién llegados.

NOTICIAS

VEHÍCULOS DE OCASIÓN

La proporción de ventas en España es menor al resto de Europa

La proporción de ventas en España se sitúa en 0,8 vehículos de ocasión por cada vehículo nuevo vendido, mientras que en países del resto de Europa llega a alcanzar una proporción de 1 a 3,5 como sucede en el Reino Unido. Así lo destacó hoy la Confederación Vallisoletana de Empresarios, en una nota de prensa sobre 'Feriauto 2004', la novena Feria del Vehículo de Ocasión y Servicios Auxiliares, que acogerá la Feria de Muestras de Valladolid desde mañana jueves, día 25, hasta el próximo domingo 28 de marzo. En España, en 2003 se vendieron 0,8 vehículos de ocasión por cada uno nuevo, mientras que esta proporción fue de 1 a 3 en Alemania y de 1 a 3,5 en el Reino Unido. Las ventas de vehículos entre particulares descendieron ligeramente el año pasado y está previsto que esta tendencia continúe durante 2004, por el efecto de la entrada en vigor en septiembre de 2003 de una ley que obliga a dar un mínimo de un año de garantía en los vehículos de ocasión que se venden.

IMPUESTO DE CIRCULACIÓN

Diferencias de hasta un 300% entre distintas ciudades

La organización Automovilistas Europeos Asociados (AEA) ha hecho público un informe en el que denuncia que existen diferencias de hasta un 300 por ciento entre distintas ciudades en el Impuesto Municipal sobre Vehículos de Tracción Mecánica, conocido como Impuesto de Circulación, que genera anualmente unos ingresos de 1.403 millones de euros a los ayuntamientos. Según AEA, los automovilistas residentes en Barcelona pagan un 21,6 por ciento más en impuestos locales que los empadronados en Madrid, un 34 por ciento más que en Valencia y un 43 por ciento más que en Santa Cruz de Tenerife. La asociación destaca que esta situación es consecuencia de una ley en la que se permite a cada ayuntamiento fijar libremente la tarifa dentro de unos márgenes, lo que ha dado lugar a "verdaderos paraísos fiscales". El informe indica que un vehículo medio, con 11 caballos de potencia fiscal, paga 18,75 euros por este impuesto en Melilla, frente a 56 euros en Madrid y 68,15 euros en Barcelona, lo que supone una dispersión de precios del 263 por ciento. Entre las ciudades con un Impuesto de Circulación más alto, AEA destaca Lleida, San Sebastián, Bilbao, Córdoba, Tarragona y Girona, mientras que entre los más baratos figuran Ceuta, Melilla, Soria, Zamora, Cáceres y Pamplona. Las diferencias de precios son superiores en el caso de las motocicletas. Así, para una moto de 500 centímetros cúbicos, el impuesto se sitúa en 8,33 euros en Melilla y en 33,33 euros en San Sebastián, es decir, una dispersión del 300 por ciento. Dentro de una misma provincia también existe una alta divergencia, ya que en algún municipio de la Comunidad Madrid el Impuesto de Circulación es siete veces inferior al de la capital. Por último, el estudio de AEA destaca que las diferencias de precios están generando un "éxodo" de automovilistas hacia las ciudades con impuestos más bajos, iniciado por las empresas propietarias de grandes flotas destinadas al alquiler y al renting.

PROMOCIONES

Se amplía hasta el mes de abril la campaña de Fiat de no pagar hasta el 2005

Tras el éxito conseguido con la campaña 'No pagues hasta Marzo de 2005', Fiat ha ampliado el periodo de la promoción hasta el 30 de abril. De este modo, quienes adquieran un Fiat Stilo o un Fiat Punto, podrán comenzar a pagarlo en Mayo de 2005. Las condiciones son las mismas que en la anterior promoción, por lo que el comprador que se acoja al Sistema Fórmula, podrá empezar a pagar las cuotas de su vehículo en mayo de 2005 (tras abonar un 25% del precio total). Esta opción, que se canaliza a través del Sistema Fórmula, consiste en el pago de una entrada del 25% del vehículo, posteriormente hay un periodo de 12 meses de carencia (no se abona ninguna cuota) y finalmente se pagan pequeñas cuotas durante 24 meses, dejando una última letra consistente en un 40 por ciento del total del vehículo como valor residual garantizado. Una vez llegado el momento de pagar esa cantidad, el cliente puede optar por tres alternativas: Devolver el coche sin abonar ninguna cantidad más. Queárselo pagando el valor residual garantizado. Adquirir un nuevo vehículo Fiat, utilizando como entrada el valor residual del vehículo usado.

COCHES DE ALQUILER

Avis triplicó la demanda de vehículos de lujo durante el pasado año

La compañía de alquiler de automóviles Avis triplicó durante el pasado año la demanda de vehículos de lujo, por lo que ha decidido ampliar la flota de coches del segmento 'premium'. Así, Avis ha incorporado a su flota los modelos de lujo BMW Z4 2.2 Roadster, Mercedes Benz SLK 200 K Roadster y Mercedes Benz CLK 200 K Cabrio, que se suman en la gama de lujo al Audi TT Roadster y otros automóviles de las marcas BMW, Volvo, Mercedes y Porsche. La empresa ha ampliado la disponibilidad de automóviles 'premium' a un mayor número de oficinas.

VENTAS

Skoda se propone superar el medio millón de automóviles en 2006

El fabricante checo Skoda, perteneciente al grupo alemán Volkswagen, se propone superar en el 2006 la fabricación y venta de más de medio millón de automóviles con el lanzamiento de nuevos modelos. Hasta llegar a superar esta barrera, Skoda se ha fijado para este año cerrar el ejercicio como el mejor de la historia de la marca, con 460.000 unidades producidas, 10.000 más que el año pasado.



El filtro impide que el polen, tan temido por los asmáticos, pueda entrar en el interior del vehículo al circular.

El Ford Focus C-Max supera el ensayo antialérgico

J.A.T.

Los conductores sensibles a las alergias están de enhorabuena: la organización TÜV, entidad de reconocido prestigio en la industrial por sus procesos para controlar y aprobar los niveles de calidad industrial en productos de consumo, ha aprobado hoy el certificado de "interiores antialérgicos comprobados" del Ford Focus C-MAX.

Es la primera vez que un organismo independiente con expertos externos ha certificado que el interior de un automóvil está compuesto exclusivamente por mate-

riales que reducen el riesgo de generar alergias a los niveles más bajos posibles.

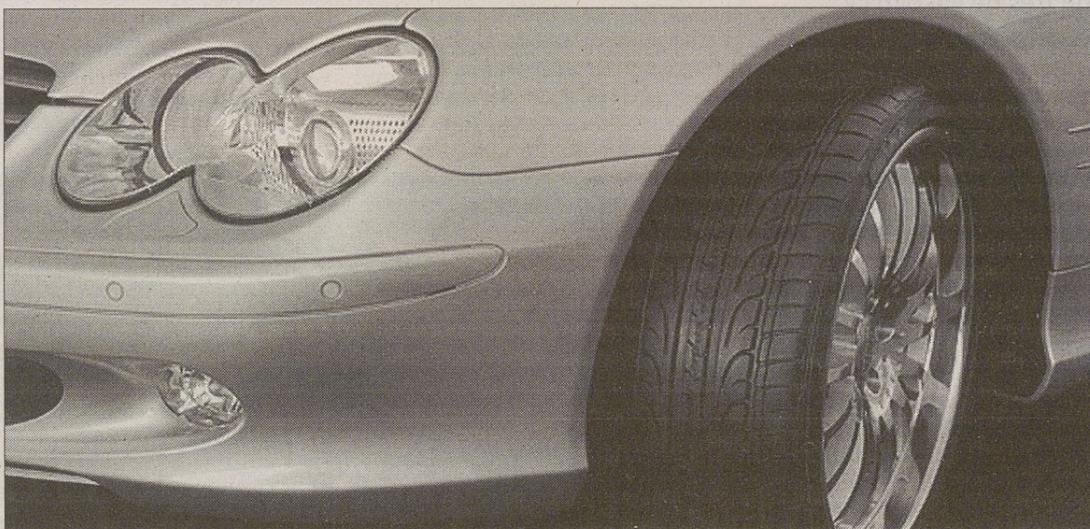
Para emitir este certificado se han realizado una serie de ensayos científicos de acuerdo con los estrictos procesos de prueba del TÜV. Por iniciativa de Ford se ha realizado un amplio examen y todos los materiales han sido analizados para detectar la presencia de sustancias potencialmente alérgicas.

Adicionalmente todos los componentes sometidos a contactos directos y prolongados en la piel como por ejemplo las tapicerías,

las alfombrillas y los cinturones de seguridad, han sido sometidos a pruebas dermatológicas.

El Ford Focus C-MAX dispone de un filtro de polen de alto rendimiento que también ha sido certificado por el TÜV. Este filtro impide que el polen, tan temido por los asmáticos, pueda entrar en el interior del vehículo al circular.

El certificado TÜV es así mismo una útil orientación para gente que no tengan problemas de alergia ya que una parte importante de los ensayos realizados consiste en el análisis de la calidad del aire en el interior del coche.



El Dunlop SP Sport Maxx, de elevadas prestaciones, destaca de forma sorprendente en su conducción en firme seco.

Dunlop de altas prestaciones

J.A.T.

Dunlop ha lanzado el nuevo estandarte de su línea de productos: el SP Sport Maxx, un neumático de extraordinarias prestaciones que destaca de forma sorprendente en su conducción en firme seco. Para crear el nuevo SP Sport Maxx, Dunlop ha centrado sus actividades en materia de investigación y desarrollo en las posibilidades de conducción en seco del

neumático, ya que se trata del aspecto en el que los conductores de orientación deportiva y los conductores apasionados de coches potentes esperan el máximo de los neumáticos. La tecnología MTR (banda de rodadura multirradio) para una excelente conducción en seco y en mojado de Dunlop, permite calcular una superficie de rodadura extraordinariamente precisa. Cuanto más preciso sea el

cálculo de la forma de la banda de la rodadura, tanto más homogénea resultará la distribución de la presión en la superficie de contacto. Cuanto más uniforme sea la distribución de la presión, más superficie del neumático estará sobre la carretera. Con este neumático los conductores se benefician no sólo de la inversión en investigación de Dunlop, sino también de su experiencia en competición.