

Vanceva™ Secure aumenta la protección del coche frente al robo de vehículos



Vanceva Secure™. Se trata de una lámina que, intercalada en el vidrio, potencia las cualidades del vidrio laminado tradicional, consiguiendo que éste se convierta, aún más, en un equipamiento de alta seguridad en los automóviles. Protege el vehículo y los bienes de su interior de ladrones, ya que proporciona al vidrio una resistencia de hasta 2 minutos frente a una tentativa de robo, mientras que un cristal normal no aguanta más de 2 segundos. De esta forma al incrementarse tanto el tiempo necesario para que un ladrón consiga penetrar en el coche, la lámina Vanceva™ Secure puede contribuir a disuadir al delincuente de robar el vehículo.

Ventajas para fabricantes y consumidores

La nueva lámina Vanceva™ Secure tiene importantes ventajas para los pasajeros de vehículo, como más seguridad para el propio automóvil y para los pasajeros, de un vehículo, como más seguridad para el propio automóvil y para los pasajeros, disminución del ruido en el habitáculo y protección, solar y anti-UV. Destacan especialmente las cualidades referentes a la seguridad del vehículo, la comodidad y la estética. La mayor resistencia del vidrio, permite aumentar la superficie de cristal en los vehículos sin perder seguridad. Además, multiplica las posibilidades estéticas y las futuras líneas de innovación y, por otro lado, deja entrar más luz manteniendo fresco el habitáculo.

Recambios de Aire Acondicionado Hella

“Ventas al rojo vivo”: Bajo este lema, Hella ha lanzado su campaña de Aire Acondicionado junto con una ampliación de gama de 64 nuevas referencias que se integran en una gama de más de 2.400 artículos.

Conjuntamente y dentro de su servicio de postventa integral, Hella ofrece cursos de formación técnica sobre Aire Acondicionado y Climatización Electrónica orientados al taller que desee adquirir amplios conocimientos técnicos.

Ya están disponibles los nuevos catálogos 2002 y por pri-

mera vez y como gran novedad, un CD-ROM Técnico realizado en cooperación exclusiva con Autodata, que ofrece a los talleres los datos técnicos más relevantes para la reparación y el mantenimiento de sistemas de aire acondicionado. Mediante una suscripción anual, el taller dispondrá en este CD de 165 apartados específicos, como diagnóstico por presiones, esquemas de conexiones, ilustraciones sobre la colocación de los componentes, mantenimiento, tiempos de reparación, etc...



Estudio TENNECO AUTOMOTIVE sobre los amortiguadores MONROE

Los estudios y pruebas de investigación realizados por Tenneco Automotive en nombre de Monroe han dado los resultados siguientes:

- Con amortiguadores desgastados al 50%, la distancia de frenado a la velocidad de 70 km/h en una carretera recta con una sola persona (el conductor) en el automóvil es 2,6 metros más larga (TÜV Rheinland) que con los amortiguadores a pleno rendimiento. En una carretera también recta pero con un firme desigual, la distancia de frenado de un automóvil a plena carga (conductor y tres pasajeros) es 12,1 metros superior a cuando se llevan amortiguadores a pleno rendimiento (Centro de Seguridad del Automóvil, Milán).

- Con amortiguadores desgastados al 50%, el efecto del «aquaplaning» empieza a 109 km/h, mientras que si los amortiguadores son absolutamente eficaces, el aquaplaning empezará a 125 km/h (TÜV Rheinland).

- Con nieve o hielo, un automóvil equipado con un sistema ABS y amortiguadores eficaces circulando a una velocidad constante de 50 km/h se detendrá exactamente en 28,8 metros ante una frenada violenta. El mismo automóvil equipado con amortiguadores desgastados al 50% se parará después de recorrer 35,4 metros –lo que supone un 23% de aumento en la distancia de frenado– ya que las ruedas del automóvil se bloquean al frenar porque los amortiguadores provocan el funcionamiento defectuoso de la unidad de con-

trol del ABS.

- Un estudio de investigación encargado por Monroe al Centro Técnico de Pirelli, muestra que después de 9.000 km un automóvil con amortiguadores desgastados al 65% provoca un 10% más de desgaste en el neumático que si el mismo automóvil montase amortiguadores a pleno rendimiento. Esto representa primero una pérdida considerable de dinero al tener que reemplazar prematuramente las cubiertas, pero, sobre todo, una merma importante de la seguridad, sobre todo después de unos miles de kilómetros.

- Los resultados de otro estudio específico de investigación dirigido por el profesor Jan Pauwels uno de los más afa- mados expertos europeos en seguridad vial y director del Instituto de Investigación del Automóvil de la Universidad católica de Lovaina en Bélgica sorprendió al propio equipo de investigación. Las pruebas demostraron que, cuando se conduce un coche con amortiguadores desgastados, no sólo resultan disminuidas las prestaciones del vehículo sino que también aumenta la fatiga del conductor y su tiempo de reacción crece más de un 25%.

Por todo ello y para seguridad de todos los ocupantes del automóvil se recomienda verificar la eficacia del amortiguador en un taller especializado por lo menos cada 20.000 km y, si es necesario, reemplazar ambos amortiguadores del mismo eje.

Aprobado el nuevo reglamento europeo de distribución de vehículos

El pasado 17 de julio de 2002, la Comisión Europea aprobó la redacción definitiva del nuevo Reglamento Europeo de la Distribución de Vehículos y la Prestación de Servicios Posventa, cuyo texto fue elaborado bajo la responsabilidad del Comisario de la Competencia, Mario Monti. Este nuevo Reglamento, que sustituye al Reglamento 1475/95, entrará en vigor el 1 de octubre de 2002 y contará con un periodo transitorio de un año, hasta el 30 de septiembre de 2003, para adaptar a esta nueva normativa los acuerdos de distribución establecidos antes del cambio legislativo.

Este Reglamento expirará el 31 de mayo de 2010.

El Reglamento será aplicable a la venta y posventa (compra o venta de recambios, servicios de reparación y mantenimiento) de todos los vehículos a motor (turismos, vehículos comerciales ligeros, camiones y autobuses).

El objetivo del nuevo Reglamento, es reforzar la competencia y aportar ventajas a los consumidores europeos en todo lo relativo a la compra y posventa de los vehículos a motor. Con esta nueva normativa, se pretende impulsar las nuevas formas de distribución (ventas por internet), aumentar la mejor información de los consumidores, incrementar la competencia entre distribuidores y facilitar la compra de vehículos en otras fronteras con la consiguiente competencia en materia de precios. Asimismo se pretende que los propietarios de los vehículos tengan un fácil acceso a los servicios posventa, donde posiblemente se obtengan precios más bajos, manteniendo el nivel de calidad de las reparaciones y demás servicios posventa. La reacción de diversas asociaciones y organizaciones del sector no se ha hecho esperar tras conocerse la aprobación definitiva del texto del nuevo Reglamento de Distribución:

La Asociación Nacional de Fabricantes de Automóviles y Camiones (ANFAC), ha emitido un comunicado en el que indica: "Es de lamentar que, tras un largo proceso consultivo a las diferentes instancias europeas, incluidos países miembros, Parlamento Europeo y Consejo Económico y Social, así como a los diferentes agentes económicos del sector, las Autoridades de la Competencia de la Unión Europea no hayan recogido sus sugerencias para mejorar el texto del Reglamento y de esta forma encontrar un consenso que en

absoluto hubiera supuesto cambios radicales en el proyecto original, perdiéndose la oportunidad de conseguir un texto consensuado por todas partes".

Por su parte, la Organización de Consumidores y Usuarios (OCU) ha emitido un comunicado en el que manifiesta su acuerdo con la liberalización de los servicios posventa: "Toda una serie de estudios comparativos han demostrado que los establecimientos franquiciados o talleres oficiales no ofrecen una mejor calidad de servicio que la de los talleres independientes, pero sin embargo, cobran unos precios más elevados. Esta flexibilización, así como la posibilidad de acceder a la información técnica y al equipamiento del vehículo, son cruciales para permitir que los consumidores puedan tener un acceso sencillo a servicios posventa que sean dignos de su confianza, para mejorar la elección de los consumidores y favorecer la especialización y la innovación de los mencionados ámbitos de la venta y de los servicios posventa".

Por último, el responsable del texto final del Reglamento, el Comisario de la Competencia, Mario Monti, ha indicado lo siguiente: "Las normas básicas de la competencia son las mismas para todos los sectores; puede permitirse la existencia de sistemas específicos de distribución y de servicios posventa, pero sólo si sus ventajas compensan las restricciones a la libre competencia en el mercado y siempre y cuando los consumidores puedan beneficiarse en una medida justa de las ventajas resultantes. Esto es lo que el nuevo Reglamento quiere corregir. Lo que ha adoptado la Comisión es una reforma radical y equilibrada cuyo objetivo es impulsar la competencia en todos los niveles de la distribución y reparación de vehículos de motor. El coste de reparación y mantenimiento de un vehículo es tan elevado como el precio de compra. Por tanto, es necesario adoptar medidas que sean igualmente efectivas para las ventas y los servicios posventa. A partir de octubre de 2002, los distribuidores podrán, directa o indirectamente, llegar sin restricción alguna a todos los consumidores de la Unión, y los consumidores se beneficiarán de una mayor diversidad y de más posibilidades de elección.

También se beneficiarán de la mejora de los servicios posventa."

ITS inicia su actividad

Concesionarias de Autopistas, Túneles, Puentes y Vías de Peaje, Patronal de Empresas de Tráfico y numerosas empresas privadas.

Liderada por la Asociación Española de la Carretera y la Asociación Técnica de Carreteras, ITS España tiene como objetivos contribuir al progreso de las tecnologías de Sistemas Inteligentes de Transporte (Intelligent Transport Systems) en nuestro país mediante la definición y desarrollo de políticas que permitan su implantación; colaborar en la formación de los usuarios de todos los modos de transporte (y del público en general) para que la utilización de estas nuevas tecnologías se haga en las mejores condiciones de eficacia y seguridad, y favorecer el desarrollo de una normativa legal que regule esta materia.

Se trata de una Asociación sin ánimo de lucro que pretende fomentar la implantación de los Sistemas Inteligentes de Transporte en nuestro país, y que está dedicada a la promoción del uso de la telemática (informática, electrónica y comunicación) para la optimización de los distintos modos de transporte.

La nueva institución representa la culminación de años de trabajo y esfuerzo de buena parte del sector del transporte: Ministerio de Ciencia y Tecnología, Dirección General de Tráfico del Ministerio del Interior, Dirección General de Carreteras del Ministerio de Fomento, Consorcio Regional de Transportes de Madrid, Servei Catalá de Trànsit, Ayuntamiento de Sevilla, Federación Española de Municipios y Provincias, Asociación de Sociedades Españolas