

## EL MURANO SE PASA AL DIESEL

El mercado de los Crossover Premium en Europa es un mercado mayoritariamente diesel. Hasta ahora el Nissan Murano sólo estaba disponible con un motor de gasolina, y su éxito se ha basado en la combinación de diseño, prestaciones y confort. Ahora, con un refinado y potente motor diesel añadido a la gama, el Murano está listo para seducir a nuevos clientes y para reforzar el liderazgo de Nissan en los Crossover.

*“El Murano ha sido justamente considerado como el líder del mercado de los Crossover en términos de confort y diseño pero, sin la disponibilidad de una versión diesel, no ha podido sacar todo el partido a su indudable potencial. Esta situación, sin embargo, va a cambiar radicalmente.”* Simon Thomas, Vicepresidente Senior de ventas y marketing de Nissan Europa

### Lo más destacado

- Primera versión con motor diesel en la historia del Murano
- Impresionante par de 450 Nm
- Motor que cumple la normativa Euro 5
- Elevadas prestaciones con un competitivo nivel de emisiones
- Nuevo diseño frontal
- Refinamiento y eficacia aerodinámica mejorados
- Regeneración de energía en las frenadas para una mayor economía
- Equipamiento completo
- Previsión de ventas de un 80% del total de la gama
- Las entregas a clientes se iniciarán en septiembre

## Visión general

Un nuevo capítulo de la historia del Murano— acaba de empezar. Por primera vez, el Murano está disponible con un motor diesel, lo que permitirá a este buque insignia de Nissan competir en igualdad de condiciones en el mercado europeo de los Crossover Premium.

El Murano se sitúa en un segmento del mercado en el que se prevén unas matriculaciones de 212.000 unidades en Europa en 2010, y de éstas el 90% montan motores diesel.

Con la llegada de la nueva versión diesel, específicamente puesta a punto para el mercado europeo con una notable intervención de los ingenieros del Centro Técnico de Nissan Europa (NTCE), el Murano podrá, por fin, sacar partido a todo su potencial.

La nueva versión diesel del Murano equipa una variante totalmente revisada del motor Nissan de cuatro cilindros y 2,5 litros con *common rail*. Una serie de importantes cambios han permitido que este motor colme las expectativas de los clientes de este exigente segmento de mercado, cumpla con la normativa de emisiones Euro5 y entregue más potencia y más par que antes —en este último apartado consigue unos notables 450 Nm- al tiempo que consume menos y reduce sus emisiones.

La economía de consumo se ve favorecida además por algunos ligeros retoques aerodinámicos mientras que el sistema de frenada regenerativa produce energía eléctrica que se acumula en la batería. Con ello se reduce el trabajo del alternador y, consecuentemente, se rebaja la carga del motor con lo que también baja el consumo.

De todos modos, el motor no ha sido modificado sólo para conseguir mejores cifras de consumo sino que se ha buscado dotarle del grado de refinamiento propio de un coche de este segmento.

Entre los cambios destaca la sustitución de la cadena de la bomba de la dirección asistida por una correa que reduce el ruido así como la adición de un quinto soporte de motor para rebajar los niveles de NVH (ruidos, vibraciones y asperezas, de sus siglas en inglés). Al mismo tiempo, se ha aumentado el recubrimiento con materiales aislantes en el compartimento del motor para reducir todavía más la filtración de ruidos al habitáculo.

Las mayores necesidades de refrigeración de los radiadores y del motor diesel han comportado un rediseño del frontal del Murano que refuerza su imponente aspecto. Con el nuevo diseño de la parrilla y de los parachoques delanteros, el diseño es todavía más elegante y masculino.

Por otra parte, el Murano Diesel continuará con el excelente trabajo de la versión de original de gasolina. Cuando la primera generación del Murano se lanzó en Estados Unidos en 2003, creó de inmediato una nueva categoría de automóviles; los Crossover.

Con una acertada mezcla de los atributos de una gran berlina deportiva y las cualidades de un SUV, Nissan creó un nuevo y distintivo nicho de mercado con un coche capaz de ir más allá (*cross over* en inglés) que combinan los mejores argumentos de cada uno de ellos.

Cuando la segunda generación del Murano se lanzó en 2008, Nissan empezó a consolidar su liderazgo en el mercado de los Crossover aplicando la misma receta tecnológica y de diseño al segmento de los compactos familiares con la creación del Qashqai y de la variante de siete plazas Qashqai+2. Esta posición de

supremacía se consolidará en el futuro inmediato con la llegada, a finales de este año, de su hermano pequeño Juke, ¡el Crossover más travieso!

Pese a la ausencia del motor diesel hasta ahora, la segunda generación del Murano ha seguido seduciendo a clientes que han sabido apreciar la mezcla entre comportamiento dinámico y atractivo diseño por un lado y la seguridad, la habitabilidad y la practicidad propias de un SUV por otro. El Murano 2008 era un coche más rápido y más económico que su anterior versión, sobre todo, mucho más refinado y con un habitáculo más lujoso y contemporáneo acabado con materiales más elegantes.

Los cambios en el silencioso motor V6 de gasolina elevaron la potencia hasta los 256 CV y el par hasta 334 Nm mientras que la caja de cambios Xtronic CVT se revisó en profundidad. El resultado fue una disminución de la fricción de un 20% y, en consecuencia, una reducción del consumo.

La combinación de la plataforma D con una suspensión trasera multibrazo proporciona una mejor respuesta al volante y un confort más elevado mientras que el reputado sistema de tracción integral electrónico inteligente ALL MODE 4x4-i garantiza una conducción más segura en cualquier circunstancia.

Los clientes del Murano disfrutarán de una amplia lista de equipamiento que incluye llantas de aleación de 18 o 20 pulgadas y el sistema Nissan Connect Premium que combina un navegador por disco duro, un equipo de audio, un reproductor de DVD, un music box para almacenar música, conexión USB y Bluetooth, todo ello controlado mediante una pantalla táctil.

El sistema de sonido de gama alta es un equipo BOSE® de 11 altavoces y amplificador de 10 canales ajustado a las características acústicas del habitáculo del Murano para proporcionar una experiencia sonora de primer nivel.

Además, el equipamiento incluye cristales traseros de privacidad, faros bi-xenón, *cruise control*, y los característicos asientos traseros de plegado eléctrico del Murano que incluso se pueden accionar fácilmente desde el propio maletero.

Insistiendo en la tecnología de la cámara de visión trasera, de la que el primer Murano fue el pionero, la segunda generación añade una segunda cámara situada en el retrovisor del lado del pasajero que recoge la imagen del suelo lateral derecho del coche para que las maniobras de aparcamiento resulten lo más fáciles y seguras posible.

Todos los clientes del Murano –tanto si eligen la versión de gasolina como la diesel- dispondrán del mismo equipamiento.

*“No hay duda de que el Murano V6 es un coche excepcional. Inventó el género crossover y ha sido considerado como la combinación perfecta entre prestaciones y comportamiento por un lado y lujo y refinamiento por otro, siempre con la robustez y la confianza que proporciona un auténtico SUV”.*

***“Ahora, con la llegada de la versión diesel, los clientes pueden añadir las bajas emisiones, una economía de combustible mejorada y la notable reserva de par a la ecuación para convertir el Murano en una solución doblemente ganadora”***, Simon Thomas, Vicepresidente Senior de ventas y marketing de Nissan Europa.

## EL MURANO 2010 AL DETALLE

### El nuevo Diesel

El motor que mueve al nuevo Murano Diesel no ha partido de cero ya que toma como base la unidad YD25 dCi, un cuatro cilindros diesel de 2,5 litros con *common*

*rail* y una cilindrada de 2.488 c.c. que se ha utilizado en numerosos modelos de Nissan, entre ellos los nuevos Pathfinder y Navara, y que para su instalación en el Murano ha sido notablemente modificado. Tiene el bloque construido en acero y la culata en aluminio y un doble árbol de levas en cabeza mandado por cadena.

Para el nuevo Murano, no obstante, los ingenieros del Centro Técnico de Nissan Europa (NTCE) con sedes en Cranfield (Gran Bretaña) y Barcelona (España), han implementado un significativo número de cambios orientados a mejorar tanto las prestaciones y sobre todo el refinamiento así como el consumo y las emisiones. Internamente, al nuevo motor se le conoce por las siglas YD25-kai 3.

Los objetivos de desarrollo de este motor eran muy claros: había que mantener los elevados estándares de refinamiento logrados por la variante de gasolina, ofrecer excepcionales niveles de prestaciones y refinamiento y aportar las tradicionales virtudes de los diesel en términos de consumo y emisiones más bajos.

Los objetivos de la ingeniería pasaban también por compatibilizar el nuevo motor con la normativa de emisiones Euro5, con una cifra de emisiones de CO<sub>2</sub> de 210 g/km; y un consumo de 8,0 l/100 kms, todo ello mejorando las prestaciones y sin perder refinamiento.

Para lograr estos objetivos, el motor se revisó por completo y, como cambio más destacable, se adoptó una nueva culata con conductos paralelos que incrementan el efecto de torbellino en el proceso de combustión y suaviza la entrada y salida de los flujos de aire y gases en los cilindros.

Todo ello se combina con un sistema de inyección directa más potente, que trabaja ahora a 2.000 bar en lugar de a los 1.800 del sistema precedente y con inyectores también revisados. El aumento de la presión de inyección y el uso de inyectores de tercera generación asegura una atomización más fina del gasoil para una combustión más completa. Estos cambios han hecho posible reducir la relación de

compresión de 16,5:1 a 15,0:1 en beneficio de la potencia, del consumo y de las emisiones.

Un nuevo turbocompresor de turbina variable (VNT) con control eléctrico en lugar de hidráulico asegura una respuesta más rápida mientras que la adopción de una válvula *by-pass* en el sistema de refrigeración de la recirculación de gases de escape permite al sistema EGR calentarse de manera más rápida en los arranques en frío, lo que limita las emisiones de hidrocarburos no quemados y de hollín. También se han incorporado otros elementos de control de emisiones como un filtro de NOx (LNT) y un avanzado Filtro de Partículas Diesel (DPF) que utiliza una mezcla de alúmina activa, magnesio y dióxido de silicio para absorber las partículas en lugar del filtro de carbonato de silicio utilizado con anterioridad.

Los resultados son un aumento de un 11% de la cifra de potencia, que pasa de 171 a 190 CV, y del par, que suma 47 Nm hasta alcanzar los 450 y, al mismo tiempo, emisiones más bajas, un menor consumo y un nivel sonoro reducido. El par máximo se alcanza a menos de 2.000 rpm mientras que ya ofrece 400 Nm disponibles desde 1.500 vueltas y hasta las 3.200.

En ciclo combinado, el Murano consume 8,0 l/100 km, mientras que las emisiones de CO<sub>2</sub> resultan muy competitivas en su segmento con 210 gr/km.

También se ha ganado en refinamiento al revisarse la ubicación de la bomba de la dirección asistida, ahora mandada por correa en lugar de por cadena, y con el uso de tuberías flexibles del turbocompresor. Una pequeña junta de tipo acordeón absorbe el exceso de vibraciones proporcionando al motor un rendimiento más suave tanto al ralentí como en plena aceleración. Estos cambios han conseguido una espectacular reducción de 2,5 dB en el ruido de combustión y de 7db en el ruido de transmisión.

## Transmisión

El nuevo Murano Diesel se ofrece de serie con una variante revisada de la caja de cambios automática de seis relaciones basada en la transmisión JG disponible en numerosos modelos de Nissan como el Qashqai y el X-TRAIL, y en la que se ha prestado gran atención a la reducción de la fricción interna. Esta compacta transmisión tiene ahora menos partes móviles -se ha eliminado un embrague de dirección única y utiliza aceite de una viscosidad inferior, lo que propicia una reducción de las emisiones de CO<sub>2</sub> de unos 2,0 g/km.

Además dispone del sistema *Clear Neutral Control* (CNC), que permite un elevado grado de deslizamiento del embrague cuando el coche está detenido pero con el modo Drive insertado en lugar de en posición Neutral. El CNC reduce la carga del motor cuando el coche está parado y, con ello, las emisiones de CO<sub>2</sub> en otros 3,0 g/km. Además, ayuda a reducir el consumo.

La transmisión también incorpora el sistema *Adaptive Shift Control* (ASC) que utiliza un avanzado control electrónico para armonizar los cambios de marcha con el tipo de carretera por el que se circula y el estilo de conducción practicado. También asegura que el coche circula siempre en la marcha óptima para reducir el consumo sin comprometer las prestaciones. Con la reducción automática de marchas en las deceleraciones, el ASC también ayuda a la función de asistencia a la frenada, mientras que el control electrónico directo asegura una mayor suavidad en los cambios en todas las circunstancias de conducción.

## Diseño exterior

La instalación del motor diesel en el Murano ha requerido realizar algunos cambios en el diseño del frontal del vehículo para satisfacer las mayores necesidades de refrigeración y de admisión de aire del motor. Ello ha comportado una oportunidad ideal para realizar importantes retoques y actualizar así el aspecto del frontal del

Murano. Con una nueva parrilla y un parachoques modificado, el estilo del Murano es ahora más elegante y masculino.

De acuerdo con los gustos europeos, la parrilla es más sencilla y queda resaltada por el uso de un acabado mate. La rejilla de la parrilla es ahora más perceptible y tiene un diseño en nido de abeja que le da un aspecto más deportivo.

Bajo la parrilla principal, los Murano con motor diesel disponen de una segunda parrilla inferior más prominente y dividida por un filete horizontal. Los faros antiniebla se han montado en una posición ligeramente más hacia los extremos, lo que aumenta su presencia. Un pequeño spoiler delantero, que suaviza los flujos de aire hacia la parte inferior del coche se convierte en la principal diferencia entre las versiones diesel y las de gasolina mientras que estas últimas disponen también de un diseño en nido de abeja de la rejilla de la parrilla inferior.

Para complementar los cambios en el diseño externo, ahora están disponibles unas nuevas llantas de 20 pulgadas con diseño de cinco brazos que dan al Murano un aspecto más contundente sobre la carretera y le convierten en uno de los coches visualmente más potentes del mercado.

### **Potencia regenerada**

El consumo de combustible es el principal beneficiado de los cambios y mejoras introducidos en el motor y la transmisión pero existe otra pequeña pero importante contribución a esa mejora en el gasto de combustible como es la adopción del sistema de regeneración eléctrica durante la deceleración.

Cuando el Murano reduce su velocidad o frena, además de cortar el suministro de combustible al motor, la energía generada se aprovecha y se almacena en la batería. Cuando el coche vuelve a acelerar, la energía eléctrica almacenada se utiliza en primer lugar, antes de que entre en acción el alternador. Al reducir el uso

del alternador, la carga del motor se reduce y, consecuentemente, baja el consumo de combustible.

### **Mejoras aerodinámicas**

La mejora de la eficacia aerodinámica es otro de los aspectos que contribuyen tanto a rebajar el consumo como a aumentar el refinamiento. El nuevo Murano Diesel ha recibido un carenado de protección inferior que cubre el espacio situado entre el motor y el eje trasero. Además de suavizar los flujos de aire que circulan bajo el coche, el carenado reduce el ruido que llega al habitáculo. Al mismo tiempo, se ha añadido un discreto alerón frontal bajo el parachoques delantero. Estos cambios permiten que la cifra de resistencia aerodinámica Cd baje de 0,37 a 0,34.

### **Refinamiento**

Los niveles de ruido, vibraciones y asperezas (NVH) también se han reducido gracias a un nuevo paquete de materiales de insonorización, a la adopción de un parabrisas aislante y a la implementación de un quinto soporte para el motor.

Al situar este quinto punto de apoyo del motor cerca del centro del mismo y añadirlo a los cuatro soportes convencionales de las cuatro esquinas del propulsor, la generación de vibraciones inherente a todos los motores diesel de cuatro cilindros y par elevado, se ha reducido al mínimo. Este apoyo extra también contribuye a reducir notablemente el ruido, en especial en la puesta en marcha y en las fases de fuerte aceleración.

El parabrisas está construido con tres láminas de cristal separadas por un pequeño film entre ellas. Este aislamiento del cristal proporciona una reducción de 10 dB en el ruido que entra en la cabina sin que ello suponga ningún tipo de aumento de peso respecto a un parabrisas convencional.

Más material aislante, incluidos paneles *Thinsulate*, se han añadido en los pasos de rueda delanteros, bajo el capó del motor y junto a la campana del cambio. En el habitáculo, el material aislante detrás del salpicadero ha cambiado y ahora se trata también de *Thinsulate* en lugar de la espuma utilizada anteriormente.

*“Las prestaciones de este motor son más propias de un V6 de 2,5 litros que no de un cuatro cilindros”* explica Pierre Loing, Vicepresidente de Planificación de Producto de Nissan Europa. *“Nuestro nuevo motor diesel proporciona unas buenas prestaciones y sin esfuerzo además de una buena economía y bajas emisiones pero además, es extraordinariamente refinado.”*

## **Gasolina**

### **El motor V6**

El motor de gasolina V6 se mantiene inalterado y es una de los puntos fuertes de la actual generación del Murano para mantenerlo como uno de los coches más competitivos del segmento.

Las compactas dimensiones del motor VQ le permiten conseguir una distribución de pesos óptima, una excelente absorción de la energía en caso de impacto y maximizar el espacio disponible para los pasajeros en relación al tamaño total del vehículo. El uso de aluminio tanto en el bloque como en la culata reduce el peso, y se traduce en mejoras en el consumo y en las prestaciones. Además, se aplicaron otras medidas de reducción de peso como la adopción de pistones y bielas más ligeros y de árboles de levas huecos, lo que ayuda, además, a reducir las fricciones internas. Con todo ello, el motor trabaja mucho mejor y tiene una mejor respuesta.

Su disposición básica incluye árboles de levas dobles en cabeza, 24 válvulas y los sistemas de control de admisión de Nissan (NICS) y de apertura variable continua

de válvulas (C-VTC). Las mejoras para la segunda generación del Murano incluyeron mejoras en la eficiencia de la refrigeración y en la reducción de la fricción interna. Un conducto de admisión de resina ha reducido el peso y la llegada de un segundo sensor de picado ha rebajado el nivel de ruidos.

La potencia es de 256 CV y el par de 334Nm. Que le permiten unas buenas prestaciones y una disminución del consumo. Éste último es, en ciclo combinado, de 10,9 l/100 km mientras que las emisiones de dióxido de carbono son de 261g/km. El motor de 3,5 litros cumple ahora con la normativa Euro 5.

### **Transmisión**

La Transmisión por variador continuo (CVT), también llamada Xtronic CVT del Murano ofrece numerosas ventajas sobre una transmisión manual o una automática convencional. La más evidente es una mayor suavidad en los cambios de marcha que permite moverse al motor lo más cerca posible de su momento óptimo de par. Al mantener al máximo la velocidad ideal de giro del motor, la caja Xtronic CVT optimiza el consumo, las emisiones y las prestaciones.

### **Chasis**

Las dos versiones del Murano utilizan la plataforma D de Nissan que utiliza un gran número de piezas construidas en acero de alta resistencia y dispone de numerosos refuerzos estructurales y de otras medidas en pro de la rigidez incluyendo una novedosa superficie en 3D para el piso del vehículo. Con ello se consigue aumentar notablemente la rigidez torsional.

Una suspensión trasera multibrazo complementa al eje delantero de tipo McPherson montado en un subchasis delantero. El uso extensivo de aluminio reduce notablemente las masas suspendidas mientras que la geometría de suspensión optimizada y los puntos de acople revisados y la presencia de barras

estabilizadoras en ambos ejes han contribuido a mejorar el comportamiento del coche en carretera.

El comportamiento también ha mejorado gracias al empleo de amortiguadores de doble flujo, mientras que la dirección asistida con doble orificio (TOPS), un sistema sensible a la velocidad, proporciona una respuesta de la dirección más lineal a alta velocidad manteniendo un alto nivel de asistencia en las maniobras de aparcamiento en parado.

### **Cuatro ruedas motrices**

El Murano dispone de la última versión del sistema de tracción integral ALL MODE 4x4-i de Nissan. Se trata de un sistema inteligente de tracción permanente a las cuatro ruedas que distribuye el par en función de las necesidades de cada momento. En condiciones normales de conducción, la mayor parte del par se transfiere a las ruedas delanteras aunque el 50% del mismo puede pasar a las traseras en caso de necesidad.

El sistema ALL MODE 4x4-i recibe información constante de los diferentes sensores del vehículo y utiliza las mediciones del ángulo de deriva de la carrocería para decidir la distribución ideal del par entre los dos ejes motrices. El conductor puede bloquear el reparto de par en condiciones particularmente adversas mediante un botón situado en la consola central.

Al superar los 80 km/h, el sistema ALL MODE 4x4-i trabaja en un modo predictivo, anticipando el riesgo de deslizamiento de las ruedas basándose en la posición del pedal del gas y la entrega de par del motor. Con ello, es capaz de pasar par a las ruedas traseras en el momento en que las delanteras empiezan a patinar. Por debajo de 80 km/h., el sistema reacciona al deslizamiento puntual de las ruedas delanteras transfiriendo par a las posteriores para de este modo recuperar la capacidad de tracción.

De esta manera, el Murano se convierte en un coche muy agradable de conducir. Tiene un comportamiento muy neutro puesto que el subviraje prácticamente queda eliminado al tiempo que se mejora la estabilidad a alta velocidad y la respuesta de la dirección a los movimientos de volante. El sistema trabaja también a la perfección en superficies deslizantes o con baja adherencia ya que la monitorización constante de los niveles de agarre garantizan la mejor tracción en cada momento gracias al reparto del par realizado.

### **Diseño exterior**

El Murano es un coche alto, muy al estilo 4x4 para proporcionar una posición de conducción dominante pero el dinamismo de su estilizada línea de cintura y de las formas del techo, similares a las de un coupé de cuatro plazas, enfatizan su posicionamiento como Crossover. Sus dimensiones son: 4.860 mm de largo por 1.880 mm de ancho y 1.730 de alto con una distancia entre ejes de 2.825 mm.

Los pasos de rueda del Murano alojan llantas de 18 o 20 pulgadas de aleación ligera. Estos musculosos pasos de rueda enlazan con las esculpidas formas de la parte inferior de las puertas que proporcionan un notable contraste con las curvas naturales del resto del vehículo. La elevada línea de cintura subraya el aspecto coupé del coche.

Una de las constantes del Murano es su exclusivo diseño de los cristales laterales. La forma triangular pero en elevación del tercer cristal lateral es una de las características de diseño de los Crossover de Nissan y, además de establecer un vínculo estético entre la primera y la segunda generación del Murano, proporciona una conexión visual con la familia Qashqai.

En la parte trasera, el conjunto de pilotos triangular dispone de luces y luces de freno de tipo LED mientras que los intermitentes y las luces de marcha atrás tienen una forma parecida a las del Qashqai. Divididos por el portón trasero, los grupos ópticos proporcionan con ello un aspecto más integrado a la parte trasera del coche. La tercera luz de freno está situada en una posición elevada, justo sobre el cristal del portón e integrada en el pequeño alerón trasero. El portón se extiende hasta la parte superior del parachoques trasero para proporcionar un plano de carga lo más bajo y funcional posible.

En la parte delantera, las versiones de gasolina reciben también los cambios de diseño introducidos en la parrilla para las versiones diesel.

Existen muy pocos elementos cromados, solo en las manecillas de las puertas, la parrilla frontal y los raíles de techo, por ejemplo, en estos casos el acabado es siempre tono ahumado. Los cristales de privacidad desde el pilar B hacia atrás, son de serie en función del acabado. La sofisticación del Murano, sin embargo, no está exenta de una cierta agresividad; los poderosos parachoques delantero y trasero y su generosa altura al suelo, recuerdan de manera constante que el Murano tiene sangre SUV en sus venas.

### **Lujoso interior**

Con el acento puesto en el lujo y la calidad, los realces cromados y en aluminio se añaden a la presencia de superficies con discretos relieves y al abundante uso de materiales blandos al tacto, en especial en aquellos puntos en que los diferentes paneles del coche entrarán en contacto con manos, brazos, codos o rodillas de los ocupantes.

El panel de instrumentos, el conjunto del salpicadero y la consola central encajarían perfectamente en el mobiliario de un lujoso salón. La instrumentación

cuenta con grafía en blanco sobre fondo negro para una fácil lectura y queda resaltada por una discreta iluminación en rojo alrededor de los diales.

El botón de puesta en marcha y paro del motor trabaja conjuntamente con la llave inteligente *Intelligent Key*: mientras la llave se encuentre en el habitáculo –no importa si se mantiene en el bolsillo, en un bolso o en una cartera, por ejemplo– el motor puede ponerse en marcha o pararse simplemente presionando el botón.

### **Nissan Connect Premium**

Los mandos del equipo de audio, del teléfono y del control de velocidad de crucero se integran en la sección central en forma de V del volante. Estos mandos permiten controlar con facilidad el sistema combinado de entretenimiento y navegación Nissan Connect Premium. El sistema se basa en un disco duro de 40 Gb y dispone de una pantalla táctil de alta resolución con presentación de mapas en 3D que ofrece una gran cobertura cartográfica que ahora añade a Rusia, Turquía y Europa del Este. El nuevo e intuitivo control multifunción incorpora mensajes de tráfico RDS-TMS actualizados y el amplio contenido de las guías Michelin.

El apartado de entretenimiento incluye un music box de 9,3 Gb en el que almacenar el contenido de hasta 300 CD así como las conexiones de USB y Aux-in para iPod y lectores de MP3. También es posible la conexión de aparatos externos mediante Bluetooth mientras que el lector de CD lee también discos DVD cuyas imágenes aparecen en la pantalla central siempre que el freno de mano esté activado.

Los menús y el sistema de navegación ofrecen información en ocho idiomas mientras que el sistema de órdenes de voz reconoce hasta siete distintos. El sistema de audio Bose de 11 altavoces se ha ajustado a las características

acústicas del Murano con lo que ofrece una reproducción de sonido tan potente como clara.

Los controles del sistema de navegación han sido diseñados de manera ergonómica y se ubican en un plano horizontal en el centro de la consola, una posición que facilita un uso más natural y más sencillo de los mismos. La parte más vertical de la consola aloja el equipo de audio/CD y los controles del climatizador. Las luces ambientales bañan el interior por la noche con una cálida suavidad permitiendo a los pasajeros localizar los diferentes mandos y los botones del equipo de audio sin necesidad de encender las luces interiores.

Los asientos, tapizados en cuero con doble costura y con paneles centrales amplios, proporcionan un confort y una sujeción perfectos mientras que los sistemas de calefacción y ventilación generan unos suaves flujos de aire frío o caliente que se difunden por todo el habitáculo en lugar de dirigirse directamente a los ocupantes. Los asientos tienen regulación eléctrica, con memoria en el del conductor, que permite guardar los ajustes del asiento y, además, los de los espejos retrovisores y del volante para dos conductores diferentes. El asiento del conductor dispone de ocho posibilidades de ajuste diferentes, el del acompañante se regula en cuatro direcciones y ambos son calefactables.

Existen dos variantes de color disponibles para el habitáculo, en tonos carbón o beige, para combinarse con los siete colores de carrocería, todos ellos con la revolucionaria pintura autoreparadora Scratch Shield de Nissan.

### **Maletero**

El Murano es un excelente coche para cargar objetos gracias a su gran maletero y a su amplio portón posterior. Para asegurar una carga y descarga lo más fácil posible, el portón puede abrirse y cerrarse eléctricamente por control remoto tanto a través de la llave como mediante botones en el salpicadero y en el propio portón.

La operación de apertura del portón se realiza en siete segundos y la de cierre en nueve y en ambos casos, mientras la operación está en curso, suena un pitido intermitente para advertir a las personas que se encuentran a su alrededor. El portón eléctrico dispone además de un mecanismo anti-atrapamiento que evita que el portón se cierre si encuentra algún tipo de obstáculo en su camino.

El maletero es amplio, con 402 litros de capacidad (VDA), e incorpora un funcional divisor de carga para sujetar pequeños objetos. Una parte del piso inferior, la más cercana al portón trasero, puede elevarse y fijarse en posición vertical para conformar un espacio de carga más pequeño donde mantener sujetas, con ayuda de una serie de redes, las bolsas de la compra u otros objetos de tamaño similar evitando así que se abran durante el trayecto. Esta partición del maletero, puede volver a plegarse cuando sea necesario transportar objetos de mayor tamaño.

Por supuesto, el respaldo del asiento trasero, partido en proporción 60/40 puede abatirse para aumentar el espacio disponible. Para realizar esta maniobra de la manera más sencilla posible, existen unas palancas a cada lado del maletero, cerca del portón: basta un único movimiento para que el respaldo se abata contra la banqueta posterior. Y lo que es todavía mejor; los respaldos pueden devolverse a su sitio por control remoto. Unos pequeños pero potentes motores eléctricos invierten sólo 8 segundos en devolver los asientos a su posición normal. Los botones para accionarlos se encuentran en el salpicadero y en el maletero. Cuando los respaldos de los asientos traseros están abatidos, la capacidad de carga es de 1.510 litros.

Los pequeños objetos de uso habitual pueden dejarse en la guantera convencional, de 9 litros de capacidad o en la guantera que existe entre los dos asientos delanteros, donde pueden almacenarse hasta 20 cajas de CD. Además de los generosos huecos en las puertas, en el techo encontramos un portagafas lo suficientemente grande como para alojar incluso las más modernas gafas de sol.

## Equipamiento

El Murano tiene una gama muy racional y dispone de un impresionante equipamiento de serie con elementos como un gran techo de cristal, que utiliza cristales de privacidad y se extiende desde el parabrisas hasta casi los asientos traseros. La parte trasera tiene un panel fijo pero la delantera puede elevarse para mejorar la ventilación del habitáculo o deslizarse sobre la parte posterior para proporcionar una gran abertura sobre los asientos delanteros. En lugar del techo solar, los clientes pueden optar por un elemento de carácter más familiar como es el sistema de DVD montado en el techo que se convertirá en el mejor entretenimiento para los pasajeros traseros y que hará que los viajes largos sean mucho más tranquilos.

Además de los elementos de equipamiento habituales en un coche de su categoría, el Murano dispone de una cámara de visión trasera montada en el portón que proporciona imágenes de la parte posterior del coche cuando se engrana la marcha atrás y además existe una segunda cámara para ayudar en las maniobras.

Esta segunda cámara, montada en la carcasa del retrovisor derecho, trabaja con rayos infrarrojos y proporciona imágenes del suelo de la parte lateral del coche con lo que puede advertirse la presencia de muros, bordillos u otros obstáculos. La imagen se proyecta en la pantalla del sistema de navegación y automáticamente desaparece cuando el vehículo alcanza los 19 km/h.

### Sonido BOSE®

El Murano está también disponible con un cargador de CD con radio AM/FM combinado con un equipo de sonido BOSE® especialmente estudiado para la acústica particular del habitáculo. Se trata de un sistema de 11 altavoces con un

amplificador de 10 canales con ajuste de ecualización y procesador digital de señal que consigue recrear el sonido propio de una sala de conciertos. El sistema incorpora dos *woofers* montados en el compartimiento de la rueda de recambio que permiten disfrutar de una música más pura y natural sin necesidad de sacrificar espacio en el habitáculo.

## Seguridad

Además de beneficiarse de toda la seguridad activa inherente a su avanzado chasis de tracción integral, el Murano dispone también de un completo sistema de seguridad pasiva. Su estructura de alta resistencia proporciona una gran protección contra los impactos frontales y laterales mientras que en la parte delantera del coche existen zonas de impacto pensadas para minimizar las consecuencias de los atropellos a peatones.

El equipo completo de seguridad incluye elementos como el control dinámico de estabilidad del vehículo con control de tracción y seis airbags incluidos en el sistema Nissan Advanced Air Bag System (AABS) con airbags delanteros de doble hinchado. El coche dispone también de airbags de cortina montados en el techo que protegen la cabeza de todos los ocupantes del vehículo.

El Murano está equipado con cinturones de seguridad delanteros de baja fricción con pre-tensores y limitadores de esfuerzo. Al ser necesaria menos fuerza para tirar de los cinturones, estos resultan más fáciles de abrochar. También se incluyen anclajes ISOFIX para sillitas infantiles, asientos delanteros con apoyacabezas activos y zonas de deformación programada tanto delante como detrás que ayudan a disipar la energía del impacto en caso de accidente y a alejarla del habitáculo.

*“Esta claro que el cliente del Murano busca algo especial... y más ahora que podemos ofrecerle una versión diesel del Crossover original. El nuevo modelo*

*mantiene todos los atributos de su antecesor a nivel de confort, sofisticado refinamiento, elevado nivel de equipamiento, comportamiento dinámico y prestaciones pero ahora, a todo ello se añaden los beneficios de un motor diesel eficiente y con bajas emisiones. Todas estas cualidades combinadas con un diseño actualizado y la disponibilidad de las nuevas llantas de 20 pulgadas refuerzan la posición del Murano como la mejor elección entre los crossover Premium.”, comenta Simon Thomas.*

www.micoche.com