

El nuevo Murano al detalle

Se trazaron tres objetivos principales en el desarrollo de la segunda generación del Murano. Los ingenieros de Nissan querían aumentar su atractivo para conquistar a una clientela más refinada y, al mismo tiempo, mejorar las prestaciones, el refinamiento y la calidad en todos los puntos donde fuera posible. Todo ello, sin dejar de lado el mantenimiento del espíritu del Murano original.

El nuevo Murano es más elegante que antes y dispone de un habitáculo contemporáneo que pone el acento en el lujo y proporciona un mayor refinamiento de marcha gracias a las revisiones aplicadas al motor V6 de 3,5 litros y a la transmisión CVT.

También es más confortable gracias a su nueva plataforma, su nuevo tarado de suspensión y a las mejoras en la dirección y tiene numerosos equipamientos diseñados para ayudar al conductor y mejorar la vida a bordo.

Además, mantiene las cualidades y el atractivo del primer Murano. La forma es completamente nueva pero mantiene los genes del original con lo que la nueva generación del Murano está lista para continuar el éxito de la primera.

“Nuestra idea para el nuevo Murano era recoger todo lo que de bueno tenía el modelo anterior y llevarlo a un nivel superior con nuevos equipamientos, nueva tecnología y un nuevo nivel de lujo. El interior proporciona una atmósfera especial que se combina con unas prestaciones dinámicas equivalentes a las de una berlina de lujo. Pero, por encima de todo, el nuevo Murano tiene un diseño que obliga a volver la cabeza por donde quiera que pase” dice Carlos Tavares, Vicepresidente Ejecutivo de Asuntos Corporativos y Planificación de Producto de Nissan Motor Co., Ltd.

Diseño exterior

Cuando se creó el nuevo Murano, la idea del equipo de diseño de Nissan era hacer evolucionar las icónicas formas del coche hacia un vehículo más sofisticado pero sin perder la esencia del original.

El resultado comparte la misma anchura, altura y distancia entre ejes del primer Murano pero, con sus 4.834 mm entre los parachoques delantero y trasero, es 65 mm más largo. El aumento de longitud se combina con un parabrisas más inclinado

que proporciona una mayor eficacia aerodinámica: la inclinación de los cristales laterales ha aumentado en unos 10 mm en comparación con el original.

Pese a que el perfil del habitáculo se ha modificado, el específico diseño de las ventanillas laterales se mantiene: la característica forma de la luneta trasera triangular se ha conservado para mantener el parecido visual entre la primera y la segunda generación del Murano y para subrayar su relación con el resto de los crossover de Nissan, como el QASHQAI.

Para acentuar su robusta apariencia – y para enfatizar su condición de crossover- los pasos de rueda planos (que alojan las distintivas llantas de 18 pulgadas en aluminio) tienen continuidad en una sección esculpida en la parte inferior de cada una de las puertas. El efecto provoca un notable contraste con las curvas naturales del resto del vehículo. Otros cambios en el lateral incluyen una más pronunciada línea de cintura ascendente.

Los cambios más evidentes se localizan en el frontal y en la trasera del Murano. Una nueva parrilla delantera de efecto cromado se combina con unos nuevos faros delanteros. El estrecho conjunto aloja en un espacio horizontal los intermitentes y los faros bi-xenón.

En la parte trasera, un nuevo conjunto triangular de luces, con tecnología led para las luces de marcha y de frenada proporciona otra coincidencia visual con su hermano crossover, el QASHQAI, y sustituye a los pilotos verticales del primer Murano.

Diseño interior

Mientras que el diseño exterior mantiene el estilo iniciado con el anterior Murano, el interior es completamente distinto. Más lujoso y de más calidad, el nuevo Murano resulta más confortable, más sofisticado y más acogedor.

La arquitectura interior del habitáculo ha cambiado por completo con un panel de instrumentos, un salpicadero y una consola central que podríamos encontrar perfectamente en una gran berlina de lujo.

Los pasajeros traseros se benefician del mismo confort, con lo que disfrutarán del mismo nivel de refinamiento con un generoso espacio para las rodillas y una calidad de audio y de iluminación idénticos a los de las plazas delanteras.

Se han utilizado materiales de mejor calidad, incluyendo cromados y aluminio y proliferan los materiales blandos al tacto allí donde las manos, los brazos, los codos o las rodillas entran en contacto con los paneles interiores.

El Murano dispone de una instrumentación con un velocímetro circular flanqueado por dos instrumentos en forma de media luna que alojan, el primero, el cuentarrevoluciones y, el segundo, los medidores de temperatura del agua y de nivel de combustible. El diseño en tres dimensiones de los instrumentos refleja la naturaleza Premium del interior y la sutil iluminación "fine vision" enfatiza el aire lujoso. Además, por primera vez, el botón de puesta en marcha y apagado del motor del Murano está integrado en el salpicadero.

La aclamada llave inteligente de Nissan es de serie en toda la gama Murano. Con ella, mientras la llave se encuentre en el habitáculo -en el bolsillo o en un bolso, por ejemplo- el Murano puede ponerse en marcha apretando el botón de arranque.

Los controles del equipo de sonido y del teléfono están integrados en el volante mientras que el nuevo e intuitivo sistema de navegación con pantalla a color de siete pulgadas se halla en la parte superior de la consola central, justo al lado de las salidas de aireación.

El espacio interior, especialmente a la altura de la cabeza, no se ha visto alterado con el revisado ángulo del parabrisas con lo que el espacio para la cabeza y el disponible a la altura de las rodillas sigue siendo mejor que en los coches de la competencia.

Cuando el Murano está equipado con el techo solar doble parece incluso más espacioso. El techo de cristal se extiende desde la parte superior del parabrisas hasta encima de los asientos traseros. Mientras que la sección situada sobre los asientos traseros es fija, la parte delantera puede elevarse para aumentar la ventilación del habitáculo o desplazarse hacia atrás para proporcionar una generosa apertura en la zona de los asientos delanteros. El cristal oscurecido se utiliza para ambas partes del techo.

Los asientos disponen de tapicería de cuero y regulación eléctrica para una mejor sujeción y confort mientras que los sistemas de calefacción y ventilación cuentan con una nueva ventilación de caudal suave que distribuye aire caliente o frío a todo el habitáculo sin lanzarlo directamente sobre los ocupantes. La iluminación interior

baña el habitáculo por la noche con una tenue luz ambiental que permite a los pasajeros encontrar con facilidad los tiradores de las puertas, los portalatas y otros elementos sin necesidad de encender la luz interior convencional.

Los asientos están disponibles con función de memoria que en el lado del conductor incluye la posición del asiento, del volante y de los retrovisores para dos conductores diferentes. El asiento del conductor dispone de ocho tipos de regulación eléctrica y cuatro el asiento del acompañante.

Existen dos opciones de interior en colores carbón o beige, en contraste con ocho tonos de carrocería de los cuales cuatro son nuevos en la gama.

Además de la atmósfera de salón de clase business del habitáculo, los ingenieros han conseguido añadir una serie de innovadores y útiles equipamientos destinados a aumentar el confort del nuevo Murano.

Con un maletero amplio y un práctico portón trasero, el Murano se utilizará de vez en cuando para cargar objetos. Para facilitar las labores de carga y descarga, el portón puede abrirse y cerrarse por control remoto tanto a través de un botón en la llave como desde el salpicadero o desde el propio portón. Éste tarda sólo 7 segundos en abrirse y 9 en cerrarse y dispone de un mecanismo anti-pinzamiento que impide que se cierre si encuentra algún obstáculo en su trayectoria. Un sonido de aviso suena cuando el portón se está abriendo o cerrando.

Pero hay algo más. El respaldo trasero no sólo puede abatirse por mitades 60/40 para aumentar el espacio de carga mediante una simple palanca de un único movimiento (hay una a ambos lados del maletero) sino que, además, el respaldo puede volver a su posición original también por control remoto. No hará falta, por tanto, subirse al maletero o dirigirse a las puertas laterales para devolver los asientos traseros a su posición; bastará con accionar uno de los botones situados en el espacio de carga y en el salpicadero. El plegado del respaldo se realiza en un único movimiento y tarda sólo 8 segundos en volver a su lugar.

El habitáculo del Murano está lleno de espacios para objetos incluyendo una guantera principal de nueve litros, otra guantera en la consola donde guardar 20 CD y un práctico portagafas. Otro elemento interesante lo encontramos en el maletero donde la parte trasera del piso puede elevarse verticalmente dejando al descubierto un divisor del espacio de carga diseñado para que los objetos pequeños como las

bolsas del supermercado o los equipamientos deportivos queden bien sujetos. Este divisor dispone de partes desmontables para aumentar su flexibilidad.

Nissan fue pionera en el uso de cámaras de visión trasera y, como no podía ser de otra manera, el nuevo Murano dispone de una cámara montada en el portón trasero que ofrece imágenes en tiempo real desde la parte trasera del coche cuando se circula marcha atrás. Pero el nuevo Murano tiene otra cámara de ayuda en la realización de maniobras.

Montada en la parte exterior de los retrovisores, esta cámara recoge imágenes del espacio lateral junto al coche y muestra la proximidad a paredes, aceras u otros obstáculos. Como las de la cámara trasera, las imágenes se proyectan en la pantalla del navegador y se cortan automáticamente cuando el vehículo supera los 18 km/h. Unas luces infrarrojas por leds aseguran el poder utilizar las cámaras también por la noche.

El Murano lleva de serie un equipo de audio de 160 vatios de potencia con seis altavoces –unidades de 6,5 pulgadas en las cuatro puertas y un par de altavoces de 2,5 pulgadas en el salpicadero-.

El equipo de audio de gama alta es otro fruto de la colaboración entre Bose y Nissan. El resultado es un excepcionalmente potente equipo de 11 altavoces de 288 vatios con un amplificador separado de 10 canales que ayuda a recrear un sonido lo más real posible.

El sistema incluye un par de subwoofers Bose Richbass montados en el hueco de la rueda de repuesto que combinan ligeros pero potentes imanes de neodimio con un innovador diseño que permiten a los altavoces proporcionar la potencia de salida de otros de mayor tamaño.

De hecho, prácticamente todos los 11 altavoces utilizan imanes de acero al neodimio en lugar de los tradicionales imanes ferrosos. Los imanes de neodimio son más pequeños y ligeros que los de hierro e igual de potentes. Con ello, ayudan al sistema de audio a proporcionar un sonido más rico sin necesidad de cargar el vehículo con un peso superior. Además, su innovador diseño, su ecualización y el procesado digital ayudan a reproducir la música con claridad y realismo.

El sistema de audio incorpora un cargador de seis CD en el salpicadero, una radio AM/FM y un conector jack auxiliar para equipos MP3.

Chasis

La segunda generación del Murano utiliza la nueva plataforma D que proporciona una rigidez torsional sensiblemente superior a la del Murano original. Con el uso de un acero extra fuerte, de una serie de refuerzos y otras medidas como un innovador piso 3D, el nuevo Murano disfruta de un mejor comportamiento y de un confort mejorado así como de un superior refinamiento gracias al mejor aislamiento de los ruidos de la carretera y de las vibraciones.

La suspensión trasera multibrazo complementa el sistema McPherson montado en el subchasis delantero. El uso extensivo de aluminio ha reducido el peso de los elementos elásticos mientras que la mejorada geometría de la suspensión y las barras estabilizadoras de ambos ejes proporcionan al Murano un comportamiento en carretera propio de una berlina. Los cambios en la geometría del eje delantero han permitido, además, reducir los indeseados movimientos de la dirección fruto de la llegada súbita del par a las ruedas.

La nueva estructura ha aumentado en un 45% la rigidez torsional y un notable 95% la rigidez fronto-lateral. Los niveles de vibraciones se han reducido en un 75% mientras que los niveles de silencio interior han aumentado en el mismo porcentaje. El rediseño de los asientos ha contribuido además a mejorar la absorción de vibraciones sobre pisos en mal estado.

El nuevo Murano ha sido sometido a una serie de retoques con los que se ha conseguido la calidad Premium de confort acorde con el ambiente interior.

La superior rigidez ha permitido aumentar el nivel de refinamiento y los ingenieros han invertido muchas horas en conseguir aprovechar al máximo los beneficios. Paralelamente, se han situado sobre el piso del coche más capas de material de absorción acústica, algunas de ellas más gruesas que las usadas hasta ahora.

Un cuidadoso estudio aerodinámico de los bajos del coche ha permitido eliminar turbulencias y, por definición, el ruido en el interior. Entre los cambios operados, la petaca del escape se ha rediseñado para que actúe como un difusor y se han colocado deflectores al lado de cada rueda y en los componentes de la suspensión.

La colocación de más materiales de absorción en el interior de los pasos de rueda y de espuma expandida en puntos clave de la estructura han permitido reducir los ruidos generados por el propio vehículo. Además, se han cambiado los soportes del motor pasando de los cuatro anteriores a seis, con abrazaderas de alta rigidez y nuevas rótulas para reducir las vibraciones. Con esta atención por los detalles, el nuevo Murano se sitúa entre los mejores de su clase en todos los apartados del refinamiento de marcha.

El comportamiento se ha mejorado con la adopción de amortiguadores de doble flujo de altas prestaciones mientras que el sistema de dirección Nissan TOPS (Twin Orifice Power Steering) sensible a la velocidad proporciona una respuesta de la dirección más lineal a alta velocidad al tiempo que mantiene un elevado grado de asistencia a baja velocidad y en maniobras de aparcamiento.

Las prestaciones de los cuatro discos de freno se han mejorado también con el añadido de una barra de apoyo en el servo que proporciona mayor rigidez y un mejor tacto del pedal de freno. La última generación de ABS con EBD y Asistente de Frenada son de serie.

Tecnología 4x4

El nuevo Murano se beneficia del avanzado sistema ALL MODE 4x4-i de tracción a las cuatro ruedas de Nissan. Con este sistema inteligente de tracción integral, el par se distribuye en función de las necesidades puntuales. En condiciones normales, la mayoría del par se transmite a las ruedas delanteras aunque el 50% puede transmitirse a las traseras si es necesario.

El ALL MODE 4x4-i dispone de sensores de inclinación para controlar el sobreviraje y el subviraje e incorpora el control electrónico de estabilidad (ESP) para un control añadido.

Motor y trenes rodantes

Como el original, el Murano dispone del motor de 3,5 litros V6 de la familia VQ de Nissan pero esta unidad completamente en aluminio ha sido modificada para montarse en el nuevo coche. El avanzado motor –votado regularmente como uno de los mejores del mundo por observadores independientes- tiene dos árboles de levas en cabeza, 24 válvulas y ahora incorpora el sistema de admisión variable NICS y el control variable de la apertura de las válvulas (C-VTC).

Se han introducido además mejoras en la refrigeración y en la reducción de las fricciones internas – por ejemplo, los accionadores de válvulas tienen asientos DLC (Diamond Like Carbon) mientras que los pistones y el cigüeñal tienen superficies micropulidas. Se han reducido además las vibraciones mecánicas y se han utilizado resinas para fabricar el colector de admisión para rebajar su peso.

Todos estos cambios han permitido ganar 25 caballos y pasar a 268 mientras que el par pasa a 325 Nm (7 Nm más) (Cifras provisionales y pendientes de homologación definitiva) con un resultado de unas prestaciones mejoradas y un menor consumo. La ganancia de potencia y las mejoras aerodinámicas han permitido ganar 10 km/h. de velocidad punta.

También se han mejorado de manera sustancial el sistema de transmisión continua variable (CVT) del Murano. Un replanteamiento completo de la transmisión con la adopción de cojinetes de baja fricción, revisión de los sellados y otras actuaciones, han permitido rebajar en un 20 % las pérdidas por fricción.

Llamada Xtronic CVT, la nueva caja de cambios dispone además de una unidad electrónica de control (CPU) revisada y mejorada en el sistema de control de presión. El resultado ofrece unos cambios de marcha adaptados a las condiciones de conducción con pasos de una marcha a otra más rápidos y más suaves.

En el modo Auto, los conductores apreciarán la relación lineal entre la velocidad del motor y la del vehículo que proporciona una excelente capacidad de respuesta y facilita una rápida reacción cuando se necesita acelerar a fondo.

Seguridad

El habitáculo de alta resistencia del Murano ofrece una gran protección contra impactos frontales y laterales mientras que el frontal del coche incorpora diferentes zonas de protección para minimizar los daños a peatones en caso de atropello.

El Murano dispone de airbags frontales, laterales y de cortina así como de cinturones de baja fricción. Un cambio de tejido de los cinturones y la adopción de una estructura en espiga reduce la fuerza necesaria para tirar de los cinturones y su superior flexibilidad les hace más confortables al uso.

Conclusión

El Murano fue siempre considerado un coche para ser disfrutado pero el nuevo Murano es todavía mejor. Las mejoras en el comportamiento dinámico junto con el mayor confort y el superior refinamiento sitúa a la nueva generación del Murano en la cima del segmento” explica Brian Carolin, Vice-Presidente de Ventas y Marketing de Nissan Europa.

El inicio de entregas de unidades en Europa está previsto para el mes de octubre de 2008.

Infoautomovil.es