

LA EVOLUCIÓN DE LAS ESPECIES

El nuevo Nissan X-TRAIL mantiene un aspecto similar y muchas de las múltiples virtudes que su predecesor, pero estrena un nuevo chasis, nuevos motores, está más equipado, es más confortable y ofrece un mayor espacio interior. En definitiva, es más X-TRAIL y hace todo lo que hacia su antecesor... pero mejor.

“Sustituir un coche tan exitoso como el primer X-TRAIL no es una tarea fácil y más cuando los clientes insisten en que se mantenga tal como es. El nuevo X-TRAIL es, no obstante, el perfecto ejemplo de la evolución de un automóvil; las sutiles mejoras en aspectos clave del vehículo le convertirán en un coche capaz de seducir tanto a los propietarios de la generación anterior como a nuevos clientes”.

Carlos Tavares, Vice-presidente Ejecutivo de Planificación de Producto y Estrategia Corporativa de Nissan Motor Limited.

Lo más destacado

- Nuevos chasis y nuevo diseño de la carrocería
- Tres motores disponibles incluyendo:
 - Dos potentes diesel totalmente nuevos con filtro de partículas y...
 - ... cambio automático por primera vez en un diesel.
- Auténticas aptitudes todoterreno, con:
 - Sistema de tracción integral inteligente
 - Avanzados sistemas de descenso de pendientes y arranque en cuesta
- Gran espacio interior con un innovador doble cajón en el maletero
- Mejores prestaciones y más confort en carretera
- Habitáculo de más calidad, mejor equipado y mejor acabado

La mejor manera de juzgar si un automóvil cumple con lo que promete es hablando con sus propietarios. Quienes han comprado el coche y lo han utilizado durante semanas, meses y años son los que mejor pueden ofrecer un veredicto definitivo.

Por ese motivo, cuando el nuevo X-TRAIL se encontraba en fase de desarrollo, Nissan se dirigió a los clientes del modelo original para conocer de primera

mano qué les gustaba especialmente de su vehículo y qué creían que podía mejorarse.

“No cambien nada”

“El mensaje que recibimos fue que cambiar el planteamiento original del X-TRAIL era correr un notable riesgo. La mayoría de clientes estaban encantados con el coche y no querían que cambiásemos nada. Era un problema, desde luego, pero un problema agradable al fin y al cabo” explica Pierre Loing, Vice-presidente de Planificación de Producto de Nissan Europe.

“El primer X-TRAIL resultó ser un éxito excepcional. Fue el coche ideal en el momento oportuno; un funcional SUV compacto con notables aptitudes todoterreno que rompió una y otra vez nuestras previsiones anuales de ventas. Además, fue un coche con una clientela muy fiel, hasta el punto que el 30 por ciento de las ventas correspondían a clientes que cambiaban su X-TRAIL por otro nuevo”, explica Pierre Loing.

Una fórmula de éxito y, por tanto, todo un reto para los ingenieros y diseñadores de Nissan, empeñados en aumentar, en la nueva generación del X-TRAIL, las prestaciones, las aptitudes y la practicidad del modelo original.

Basado en el éxito

“Cuando nuestros clientes nos pidieron que no cambiáramos nada, lógicamente les escuchamos” explica Pierre Loing *“pero ello no nos detuvo en nuestra idea de mejorar el original. Este segundo X-TRAIL es un coche totalmente nuevo pero que buscará continuar la fórmula de éxito de su antecesor en lugar de proponer algo totalmente distinto”.*

“Tomamos un coche muy conseguido y lo hemos mejorado en todos sus aspectos. Pese a que es completamente nuevo, su diseño debe considerarse más como una evolución que como una revolución. Sobre un automóvil de éxito, hemos desarrollado uno nuevo que es mejor en todos los aspectos”.

El nuevo X-TRAIL estrena un nuevo chasis y una nueva carrocería y dispone de una nueva gama de motores más potentes que proporcionan mejores prestaciones con un consumo más reducido. Es un coche más espacioso, con un maletero más grande y con una calidad superior en su habitáculo.

Confortable y fácil de conducir

El nuevo X-TRAIL mantiene todas las virtudes del original. Pese a ser más grande, sigue siendo un SUV compacto fácil de conducir en carretera. Sigue siendo un vehículo práctico y funcional y tan duro y resistente como su predecesor.

El comportamiento en carretera ha mejorado gracias a la adopción de la plataforma C de la Alianza que proporciona una conducción más estable y precisa. Del mismo modo, las aptitudes off-road son superiores, en parte gracias a la adopción del más reciente sistema inteligente de control electrónico de tracción de Nissan, el ALL MODE 4x4 -i, que incorpora un asistente de arranque en cuesta y otro de descenso de pendientes, dos novedades en la gama X-TRAIL.

Además de mejorar las prestaciones fuera de carretera, el ALL MODE 4x4 -i asegura un comportamiento en asfalto estable, seguro y predecible. Al enviar el par a las ruedas con mejor agarre, se eliminan el subviraje y el sobreviraje proporcionando una conducción más agradable y segura.

Lógicamente, el avanzado sistema de tracción ayuda de manera notable pero si el X-TRAIL destaca por sus mejores prestaciones fuera de carretera ello se debe, sin duda, al aumento de la oferta 4x4 de Nissan. Mientras que otras marcas han tenido que “suavizar” las posibilidades off-road de sus SUV para poder abarcar un público más amplio que utiliza su vehículo principalmente en asfalto, la llegada del Qashqai ha cumplido perfectamente esa función dentro de la gama Nissan. Por ello, no ha sido necesario renunciar a las aptitudes off-road del nuevo X-TRAIL.

Un verdadero 4x4

“El X-TRAIL es un auténtico SUV compacto con un interior práctico y espacioso. Y tiene la doble virtud de ofrecer un gran comportamiento tanto sobre el asfalto como fuera de él”, afirma Pierre Loing. “De hecho, el nuevo X-TRAIL hace todo lo que hacía su antecesor, pero con más estilo y con un confort superior. Se comporta incluso mejor que antes tanto en asfalto como en pista y ofrece más espacio y un mejor equipamiento.”

“Pese a que nos manifestaran que les gustaba el X-TRAIL tal como era, estamos convencidos de que, tanto nuestros clientes como nuestros clientes

potenciales reconocerán que el nuevo X-TRAIL es mucho más de lo que era; más capaz, más funcional y de más calidad”.

“Hemos mantenido todo lo bueno del anterior X-TRAIL pero lo hemos mejorado” afirma Brian Carolin, Vice-Presidente de Ventas y Marketing de Nissan Europa.

Infoautomovil.es

LA EVOLUCIÓN LÓGICA

Todas las piezas y los paneles de carrocería del nuevo X-TRAIL 2007 son nuevas, pero es evidente que el coche tiene un notable parecido estético con el modelo original. La razón es muy simple: éste es el diseño que gusta a los clientes del vehículo. Con una línea de cintura fuerte, grandes cristales laterales y unas formas muy prácticas, el nuevo X-TRAIL ofrece exactamente aquello que promete.

“Los clientes nunca se equivocan, y cuando nos dijeron que el X-TRAIL les gustaba tal como era, les escuchamos. Cambiar de manera sustancial habría sido un error. Los cambios que hemos introducido son cambios sutiles que gustarán tanto a los clientes que quieran sustituir su actual X-TRAIL como a aquellos que se planteen su compra por primera vez”.

Pierre Loing, Vicepresidente de Planificación de Producto de Nissan Europa.

Lo más destacado

- Más largo, más alto y más ancho que el modelo precedente
- Presencia más robusta con una línea de cintura más fuerte
- Buena distancia al suelo y voladizos cortos para uso off-road
- Carrocería de formas cuadradas, muy práctica
- Amplio portón trasero con un piso de carga bajo
- Nueva gama de colores

Pese a que el X-TRAIL ha sido rediseñado –no hereda ninguno de los paneles de carrocería de su predecesor- se ha buscado mantener deliberadamente un notable parecido con el modelo original.

“Los estudios de mercado elaborados con la participación de los clientes demostraron que el diseño exterior del X-TRAIL era una de las claves de su éxito... y que si lo cambiábamos, corríamos un riesgo absurdo”, explica Pierre Loing, Vicepresidente de Planificación de Producto de Nissan Europa.

Un diseño con sentido

Los clientes apreciaban el diseño del coche, con amplios pasos de ruedas que acentuaban su aspecto robusto; les gustaba la gran superficie acristalada que proporcionaba una notable luminosidad interior y, a su vez, una perfecta visibilidad hacia el exterior; también apreciaban la forma del techo y la línea de

cintura que permitían crear un habitáculo espacioso y, a la vez, diáfano y luminoso.

¿Resultado? El nuevo X-TRAIL mantiene todas las características de diseño que le permitirán continuar el éxito de su predecesor... pero, además, dispone de una serie de nuevos e interesantes equipamientos que lo convertirán en un automóvil igual de atractivo para una nueva generación de clientes.

Más grande que antes

El nuevo X-TRAIL es más grande en todas sus cotas. Con una longitud de 4,630 metros, es 175 mm más largo que su antecesor y la distancia entre ejes ha aumentado en 5 mm hasta 2,630 metros. Es, también, algo más alto, con 10 mm extra para una altura total de 1,685 metros y mide 1,785 metros de ancho, 20 mm más que antes.

Pese a este aumento de sus dimensiones, sigue siendo un auténtico vehículo todoterreno, con una generosa altura libre al suelo de 200 mm. y con voladizos cortos, tanto el delantero como el trasero. Los ángulos de ataque y salida son generosos y permiten al nuevo X-TRAIL afrontar obstáculos en pista pese al aumento de la longitud del vehículo.

Fuerza y solidez

Un elemento común en el diseño del primer X-TRAIL y del nuevo, es la línea del techo. El hecho de que la parte trasera del techo no describa una línea descendente y cree un ángulo recto con el portón trasero permite mantener la gran capacidad de carga del maletero. Todo ello se combina con los cristales laterales amplios y una línea de cintura mucho más marcada que corre en paralelo a la del techo creando una impresión de fuerza y solidez.

En el techo hay una serie de nervaduras para aumentar su fuerza e incorpora barras portaequipajes. De manera opcional pueden montarse barras de techo más anchas con faros de largo alcance integrados. Con ello se aúna un toque práctico con una estética espectacular.

Tanto la forma del capó, casi horizontal desde la base del parabrisas hasta su extremo frontal, como el portón trasero de caída vertical, facilitan la visión de los extremos del vehículo desde el puesto de conducción.

Elementos de diseño propios

Pese al notable parecido entre ambas generaciones, el nuevo X-TRAIL dispone de elementos de diseño propios como la parte lateral trasera donde la forma de la tercera ventanilla lateral combinada con el diseño del pilar D proporcionan al coche un aspecto más dinámico y aumentan la fuerza de la parte trasera.

Los pilotos posteriores se mantienen en posición vertical a ambos lados del portón pero han sido rediseñados por completo y han perdido la luz de marcha atrás que se ha desplazado hasta la parte inferior del parachoques, justo al lado de la potente luz antiniebla trasera.

La tercera luz de freno elevada también se ha cambiado de ubicación. Ahora está integrada en la parte superior del portón, justo encima del cristal trasero. Esto ha permitido ofrecer cristales tintados, una opción que no era posible en el anterior X-TRAIL puesto que, la tercera luz de freno estaba situada detrás del propio cristal y éste no podía oscurecerse sin afectar a la visibilidad de la misma.

Portón más grande y plano de carga más bajo

El portón trasero es más grande para conseguir rebajar al máximo el plano de carga por lo que la parte inferior del portón, que “muerde” el parachoques, está protegida con una robusta pieza de plástico. Esta pieza, en color negro grafito, tiene su prolongación cromática hasta la parte delantera mediante los protectores de los pasos de rueda, los bajos de caja y la parte inferior del parachoques delantero.

En el frontal, los faros se han rediseñado y, si se montan las ópticas de xenón opcionales, adquieren un aspecto más técnico. Los parachoques tienen un contorno con formas más agresivas.

La parrilla es similar a la del modelo anterior pero el diseño en nido de abeja es más grande y está decorada con el doble motivo vertical en forma de “V” que encontramos en toda la gama 4x4 de Nissan.

Los cromados como señas de identidad

La parrilla sirve, además, para identificar visualmente la versión de que se trata. En el acabado base XE, el doble junquillo vertical está pintado en el color de la carrocería mientras que en los SE y LE es cromado. Las versiones XE y SE

tienen las manecillas de las puertas en negro (en las SE pueden ser cromadas en opción) mientras que las LE las llevan cromadas de serie. Las propias manecillas son ahora más elegantes ya que están compuestas de una única tira sobre un hueco ovoide practicado en el panel de la puerta en lugar de los tiradores empotrados usados en el modelo anterior.

Las versiones XE llevan llantas de aleación de 16 pulgadas con diseño de cinco brazos mientras que los SE y LE montan llantas de 17 pulgadas con un diseño de seis brazos.

Nuevos colores

La paleta de colores disponible para el X-TRAIL es de ocho colores, tres de ellos inéditos en este modelo y otros tres completamente nuevos en la gama Nissan. Además de los colores rojo sólido y plata metalizado, ya disponibles, se añaden un beige metalizado y los colores blanco y negro perlados. Inéditos en Nissan son un nuevo azul –un azul medio metalizado-, un nuevo gris oscuro y un nuevo malva, un sofisticado púrpura metalizado.

“Si le echamos un rápido vistazo, el X-TRAIL no parece tan distinto de su antecesor pero si lo observamos detenidamente, veremos que existen numerosos cambios, muy sutiles, que dan al nuevo coche su propia identidad” explica Brian Carolin, Vicepresidente Senior, Ventas y Márketing Marketing, Nissan Europa.

INTERIOR INNOVADOR

En su interior, el X-TRAIL ofrece mejores materiales y una más sofisticada distribución de todos los elementos, lo que le proporciona una atmósfera de confort y refinamiento superiores. Pero eso no es todo. El X-TRAIL ofrece ahora el mejor maletero de su categoría. Además de ser más grande que en la anterior generación, dispone de un inteligente sistema de cajones inferiores que permite esconder objetos valiosos de miradas indiscretas.

“El X-TRAIL fue concebido, sobre todo, como un vehículo práctico y, gracias a ello, el modelo original consiguió un rotundo éxito. El nuevo X-TRAIL mezcla la más genuina innovación con una gran practicidad y consigue llevar la funcionalidad a un nuevo nivel”.

Carlos Tavares, Vicepresidente Ejecutivo, Planificación Corporativa, Planificación de Producto, Market Intelligence, Brand Management, Diseño, Programme Management, LCV Business e Infiniti, Nissan Motor Limited.

Lo más destacado

- Interior de mayor calidad
- Controles e instrumentos más claros
- Más confort para todos
- Innovador doble piso de maletero
- Inteligente sistema de almacenamiento en cajones
- El coche con más capacidad de carga de su categoría

Cuando se diseñó el habitáculo del nuevo X-TRAIL se buscaba alcanzar dos retos; aumentar la versatilidad y conseguir mejorar la calidad de materiales y acabados. Ambos objetivos se han conseguido.

El nuevo X-TRAIL tiene un maletero más grande y más versátil que el del anterior modelo, que era algo pequeño, e incluye un inteligente sistema de cajones deslizantes bajo un falso piso. Plásticos de tacto blando, el uso de cromados y acabados en color plata metalizado, superficies enmoquetadas y materiales más elaborados dan al interior una impresión real de gran calidad.

Materiales de tacto blando

Todas las áreas que están al alcance de la mano de los ocupantes, incluidos los adornos de las puertas o los apoyacodos, están realizados en plásticos blandos mientras que los montantes delanteros y, según versiones, el interior de las guanteras, están enmoquetados. Los tiradores de las puertas son cromados y los acabados en el panel de instrumentos se han pintado en color plata en las versiones XE y SE y en un sofisticado color titanio en las versiones tope de gama LE que disponen, además, de una placa metalizada en la parte inferior del umbral de carga del maletero.

Todas las versiones disponen de un interior bitono con una banda de color más claro que envuelve el habitáculo desde el centro del salpicadero hasta la zona trasera a través de la parte superior de las puertas. En los acabados XE y SE, la parte inferior del habitáculo es negra y se combina con un color gris claro mientras que en las versiones LE, con acabado en piel, puede elegirse entre una combinación de negro y gris o de negro y arena.

Gracias a la generosa superficie acristalada y al enorme techo solar –de serie en la versión LE- el interior del nuevo X-TRAIL tiene un ambiente luminoso. Con una superficie de 0,59 m², el techo solar, que dispone de un cierre interior, es 80 cm más largo y se extiende incluso sobre el área de los pasajeros traseros.

Instrumentación reposicionada

La modificación más evidente en el interior es el cambio de emplazamiento de la instrumentación que ha pasado del centro del salpicadero a una posición convencional, detrás del volante multi-función.

Pese a que la mayoría de clientes estaban satisfechos con la posición central del velocímetro, el cuentarrevoluciones y los niveles de combustible y temperatura, ya que ello permitía disponer de una guantera de buen tamaño en la parte superior del salpicadero, delante del conductor, los instrumentos se han recolocado atendiendo a razones prácticas.

“Con la configuración anterior, se conseguía una consulta muy fácil de los instrumentos pero la situación central de los mismos obligaba a situar la pantalla del navegador, una opción cada vez más demandada, en una posición

excesivamente baja en la consola central” explica Pierre Loing, Vicepresidente de Planificación de Producto de Nissan Europa.

“Al haber devuelto la instrumentación principal a la posición habitual, delante del conductor, hemos podido situar tanto la pantalla del navegador y de la cámara de visión trasera como los controles del equipo de audio en una posición más elevada en la consola central, lo que facilita su manipulación y su consulta”.

Generosos huecos para dejar objetos

El conductor no ha perdido huecos para dejar objetos con la nueva disposición del interior. La guantera que estaba situada en la parte superior del salpicadero se encuentra ahora en la consola central y es más capaz que antes ya que puede alojar hasta 10 cajas de CD o una caja de pañuelos grande.

Y este es sólo un ejemplo de los huecos de que dispone el coche. La gran guantera tradicional delante del pasajero ofrece 15,7 litros de capacidad e incluye un hueco pensado específicamente para alojar el manual del vehículo. Entre los dos asientos hay una guantera refrigerada donde guardar hasta 13 cajas de CD o cuatro latas de bebida. Su tapa sirve, además, de apoyacodos.

Las dos puertas delanteras disponen de dos huecos portaobjetos, uno de los cuales es lo bastante profundo como para alojar una revista en formato A4, un libro de mapas o una botella de medio litro; las versiones LE añaden generosos bolsillos tras los respaldos de los asientos delanteros y un receptáculo en la consola del techo para dejar unas gafas de sol.

Seis portalatas

En el interior del X-TRAIL existen seis portalatas, cuatro de los cuales pueden enfriarse o calentarse. Dos de los que cuentan con posibilidad de calentar o enfriar bebidas se encuentran en los extremos del salpicadero mientras que los otros dos están en la salida de ventilación trasera, justo detrás de los asientos delanteros. Los dos portalatas restantes se esconden en un hueco con tapa entre los asientos delanteros.

Es en el espacio para equipajes donde el nuevo X-TRAIL demuestra su gran versatilidad. La zona de carga no es sólo más grande que en el modelo anterior sino que, además, dispone de un innovador sistema de cajones que deslizan

bajo un falso piso y donde pueden esconderse objetos de valor fuera del alcance de miradas indiscretas.

La clave del incremento de las dimensiones del maletero hay que buscarla en los bajos del vehículo donde la caja del silencioso de escape se ha reposicionado y ha abandonado la disposición transversal por otra longitudinal junto al hueco de la rueda de repuesto. Con ello se ha conseguido rebajar de manera notable el plano de carga y disponer del espacio necesario para colocar el falso piso con los dos cajones.

Las mejoras son notables. Con los asientos traseros en posición, el X-Trail original disponía de 410 litros según normas VDA medidos hasta la altura del cristal trasero. Cuando se desmonta el doble fondo, el nuevo X-TRAIL ofrece unos espectaculares 603 litros, casi un 50 por ciento más que su antecesor e incluso con el doble piso en su posición, la capacidad de carga se ha mejorado.

El mejor maletero del segmento

En su configuración de máxima capacidad con los asientos traseros en su posición, el maletero es ahora 127 mm más alto, 174 mm más ancho y 85 mm más profundo que el de su antecesor. Cuando se abaten los asientos posteriores, el nuevo X-TRAIL ofrece la mayor capacidad de carga del segmento con 1649 litros, una cifra que iguala la de un Volkswagen Passat Variant y que es superior a la de todos sus competidores en el segmento de los SUV compactos.

Con los asientos abatidos y el doble fondo montado, el espacio para equipajes es totalmente plano desde la parte posterior de los asientos delanteros hasta el portón trasero. Como en la anterior generación, las banquetas traseras son desmontables para conseguir un espacio extra de carga. El falso piso trasero está moldeado en un plástico rígido pero ligero y tiene bisagras en su parte central para facilitar el acceso a los compartimentos de carga que se encuentran debajo del mismo. Con los asientos traseros abatidos y el falso piso desmontado, la capacidad de carga es de 1773 litros, cifra que también es la mejor del segmento.

Los cajones inferiores disponen de separadores que pueden situarse en diferentes posiciones para compartimentar el espacio y evitar que los pequeños

objetos rueden en su interior. Detrás de los cajones hay otro compartimiento en el que pueden guardarse un par de carteras o un neceser.

Practicidad máxima

Para asegurar una practicidad máxima, el piso del maletero tiene un acabado en un plástico no deslizante y fácil de limpiar. Además, dispone de pequeños listones en el piso situados a distancias asimétricas que impiden que la carga se mueva cuando el vehículo está en marcha.

La posibilidad de enmoquetar por completo el maletero se contempló en su momento pero al final se rechazó al comprobar que buena parte de los usuarios transportaban perros o equipos para deportes al aire libre y necesitaban una superficie resistente y fácil de limpiar.

Respaldos reclinables

Como en la anterior generación, los asientos traseros pueden reclinarse en un ángulo de 12 grados para aumentar el confort de los pasajeros. Además, en lugar de la partición del respaldo en dos mitades en proporción 60/40, en el nuevo modelo se ha optado por dividirlo en tres partes 40/20/40 para una mayor flexibilidad. Esto permite, por ejemplo, transportar objetos largos, como esquís, cuando sólo se utilizan dos de las plazas traseras.

El maletero dispone también de una nueva bandeja enrollable con una gran asa que facilita las operaciones de apertura y cierre de la misma.

“El X-TRAIL original gustaba tanto por su practicidad como por su diseño y su facilidad de conducción. El nuevo X-TRAIL es igual de bonito y tiene un comportamiento incluso mejor pero, además, es considerablemente más práctico que antes” explica Brian Carolin, Vicepresidente Senior en Ventas y Marketing de Nissan Europa. *“Añade a un confort superior, más refinamiento y más calidad en los materiales utilizados de manera que se constituye en la mejor propuesta del segmento”.*

EL VEHÍCULO IDEAL

Son muchos los SUV que afirman ser un todoterreno e incluso los hay que disponen de cuatro ruedas motrices. No obstante, con la adopción de la última generación del sistema inteligente de tracción 4x4 de Nissan, no existe ninguna duda de que el nuevo X-TRAIL mejora sus aptitudes en este campo.

“El X-TRAIL original era apreciado por muchos aspectos pero, entre ellos, sus propietarios señalaron sus aptitudes todoterreno. Para el nuevo X-TRAIL, hemos resistido la tentación de hacer un coche más Light en este aspecto y, al contrario, hemos aumentado incluso sus posibilidades fuera de carretera”.

Pierre Loing, Vicepresidente de Planificación de Producto de Nissan Europa

Lo más destacado

- Chasis totalmente nuevo
- Auténticas credenciales como SUV, con
 - Sistema de tracción total inteligente
 - Avanzados sistemas de ayuda al arranque en pendiente y asistencia en descensos
- Mejor comportamiento y más confort en carretera

El nuevo X-TRAIL dispone de un sofisticado sistema de tracción a las cuatro ruedas controlado electrónicamente y llamado ALL MODE 4x4-i. Se trata de la última versión del sistema ALL MODE desarrollado por Nissan y que se ha convertido en uno de los elementos clave en el éxito conseguido por vehículos como el Pathfinder o el X-TRAIL original.

El sistema ALL MODE 4x4-i se ha mejorado con la inclusión de sensores que miden la fuerza G delantera, posterior y lateral, la inclinación de la carrocería y el ángulo de giro del volante. Con todo ello se consigue mejorar la estabilidad del X-TRAIL y facilitar una conducción más dinámica en condiciones de piso adversas en base al envío de la potencia del motor a las ruedas que cuentan con un mejor agarre. Tanto en carretera como fuera de ella, con ello se consigue, además, reducir tanto el subviraje como el sobreviraje.

El sistema ALL MODE 4x4-i del nuevo X-TRAIL trabaja de manera conjunta con otros avanzados sistemas electrónicos como el control electrónico de

estabilidad (ESP) de octava generación, el control de tracción (TCS), el antibloqueo de frenos (ABS) y el distribuidor electrónico de la fuerza de la frenada (EBD).

Del mismo modo, el sistema integra dos nuevas tecnologías pensadas para ofrecer al conductor un completo control cuando conduce por pendientes pronunciadas (Downhill Drive Support o DDS) o cuando inicia la marcha cuesta arriba (Uphill Start Support o USS).

Fácil de utilizar

El ALL MODE 4x4-i es tremendamente fácil de usar. Controlado mediante un gran botón rotatorio de dos posiciones –y tres modos operativos- situado junto a la palanca de cambios en la consola central, el sistema permite al conductor elegir entre la posición de dos ruedas motrices y la de reparto automático de par entre las cuatro ruedas. Gracias a las mejoras realizadas en esta tecnología, la posición “AUTO” es el modo activado por defecto. La tercera opción, el modo “LOCK” o bloqueo se utiliza sólo con conducción off-road.

En el modo “AUTO”, el ALL MODE 4x4-i monitoriza todos los sensores y utiliza los datos aportados por estos para asegurar un reparto ideal del par motor entre los ejes delantero y trasero con la posibilidad de enviar más del 50 por ciento del par disponible a las ruedas traseras si ello es necesario.

El ALL MODE 4x4-i incluye un modo predictivo que anticipa el riesgo de deslizamiento de las ruedas gracias al análisis de los datos de la posición del acelerador y del par disponibles y transfiere par a las ruedas traseras cuando detecta que las delanteras están a punto de perder agarre. La mayoría de los sistemas de tracción integral de los SUV compactos de otros fabricantes no disponen de los beneficios de la capacidad preventiva del ALL MODE 4x4-i.

Divertido de conducir

En carretera, el nuevo X-TRAIL es más divertido de conducir. Su comportamiento es más neutro y el subviraje prácticamente se ha eliminado independientemente de la velocidad del vehículo mientras que tanto la estabilidad a alta velocidad como la precisión de la dirección se han mejorado. El sistema trabaja también de manera excepcional en condiciones de baja adherencia o en superficies muy deslizantes puesto que la monitorización

constante del nivel de agarre de cada rueda permite garantizar la tracción donde es necesaria.

Las aptitudes off-road se han mejorado gracias a la posibilidad de bloquear el sistema y asegurar de esta manera un reparto constante del par entre ambos ejes para conseguir la mejor tracción. La posición "LOCK" o bloqueo se conecta desplazando el botón rotativo más allá de la posición "AUTO", a la que el botón regresa instantáneamente; esta opción a velocidades inferiores a 40 km/h. y al superarlos, se desconecta. Esta posición se desconecta también cada vez que el motor se pone en marcha ya que el sistema se sitúa, de manera automática en posición "AUTO".

Cuando se conduce fuera del asfalto nos podemos encontrar en situaciones en las que el patinaje de las ruedas puede resultar ventajoso; por ejemplo, para conseguir tracción sobre barro o nieve. Consecuencia de otra de las mejoras aportadas al nuevo X-TRAIL, el ESP puede desconectarse para permitir que las ruedas patinen.

Como funciona

Cuando se circula en condiciones normales en modo "AUTO", el par del motor se transmite a la transmisión y a la caja transfer delantera. Ésta, está engranada constantemente al árbol de transmisión y acciona el árbol, pero todavía no las ruedas traseras.

Los sensores de la centralita del motor, de la velocidad de cada rueda, del ángulo de dirección y de las aceleraciones transversales se monitorizan a la vez para anticiparse a un posible patinaje de las ruedas.

Justo antes del final del eje de transmisión existe un diferencial controlado electrónicamente permitiendo que la transmisión reparta el par entre ambos ejes. Este embrague principal está conectado al árbol de transmisión y activa el eje trasero mediante un embrague de control.

Este embrague de control está compuesto por dos discos con estrías asimétricas en ambas caras separadas por una serie de cojinetes de bolas. Para transmitir par a las ruedas traseras motrices, el embrague de control se activa mediante un electroimán que desacelera uno de los dos discos y permite a los cojinetes desplazarse hacia el final de las estrías.

Esta acción fuerza la separación de ambos discos que, al girar, aplican fuerza sobre el embrague principal y el par se transmite entre ambos para llegar a las ruedas traseras. El embrague principal transmite el par correspondiente según la corriente aplicada por el electroimán y la presión resultante. Un limitador de par previene la posibilidad de que éste sea transmitido en exceso al eje trasero.

Cuando se selecciona la posición "LOCK" o bloqueo, la unidad de control aplica la corriente máxima al electroimán. Esto hace que el embrague de discos aplique la máxima presión sobre el embrague principal para que éste aplique un reparto fijo del par en proporción 50/50 a baja velocidad.

Asistentes en pendientes y cuestas

Dos nuevas funciones del ALL MODE 4x4-i son el asistente de descensos (DDS) y el sistema de ayuda al arranque en cuesta (USS). El DDS se conecta manualmente cuando el sistema trabaja en el modo "LOCK" y utiliza el antibloqueo de frenos para mantener una velocidad de descenso constante de 7 km/h. Con el sistema encargándose de fijar la velocidad del vehículo, el conductor puede concentrarse en el manejo del volante y aumenta de este modo la seguridad de la maniobra. El DDS no sólo trabaja cuando el X-TRAIL está descendiendo por una pendiente en primera velocidad sino también cuando se baja marcha atrás.

El USS, en cambio, funciona tanto en carretera como fuera de ella. Actúa cuando el X-TRAIL se pone en movimiento en cualquier marcha sobre un piso con una inclinación superior al 10 por ciento e impide que el vehículo ruede hacia atrás durante el tiempo en que el conductor cambia su pie del freno al acelerador. El USS funciona también cuando se sube una cuesta marcha atrás.

Nuevo esquema de suspensión

Para complementar al nuevo sistema de tracción integral, el X-TRAIL estrena un nuevo chasis y una nueva suspensión. Basado en la plataforma C de la Alianza, que se ha utilizado también en el recientemente presentado Nissan QASHQAI, el X-TRAIL dispone de una suspensión totalmente independiente para aumentar el confort en carretera sin comprometer sus aptitudes off-road.

La suspensión delantera por columna, con el amortiguador situado en el interior del muelle formando un único conjunto y con un brazo inferior adelantado, está

montada en un subchasis. El subchasis dispone de soportes de goma para aislar la carrocería de ruidos y vibraciones y aumentar así el confort de marcha. La barra estabilizadora delantera está anclada directamente a las columnas de suspensión para conseguir una contención más eficaz de la inclinación de la carrocería en curva.

En el eje trasero se ha recurrido a una suspensión independiente multibrazo para conseguir una mayor precisión de guiado y una mayor estabilidad a alta velocidad. Anclada al chasis mediante un rígido subchasis trasero que minimiza el ruido y las vibraciones, el conjunto, muy compacto, está construido en aluminio, lo que permite ahorrar cuatro kilos de peso, y tiene un diseño que minimiza su intrusión en el maletero.

En ambos ejes, el nuevo X-TRAIL dispone de amortiguadores de tarado variable. Dentro de cada amortiguador, una pequeña válvula controla el flujo de aceite de acuerdo con la velocidad de movimiento del pistón. Con ello, se aumenta el confort pero sin que ello afecte al comportamiento dinámico puesto que los amortiguadores reaccionan a las diferentes velocidades de movimiento del pistón para ofrecer una amortiguación óptima en cada momento.

Más grande en todas sus cotas

A nivel de dimensiones, el nuevo X-TRAIL es ligeramente más grande que el anterior. Al igual que el QASHQAI, se asienta sobre una plataforma con una distancia entre ejes de 2,630 metros; unos 5 mm más que antes mientras que la longitud total se ha incrementado en 175 mm y ahora es de 4.630 metros. El nuevo X-TRAIL es también más alto (10 mm) y más ancho (20 mm) para unas cotas respectivas de 1,685 y 1,785 metros dependiendo de si equipa o no barras en el techo. La anchura de vías también ha crecido para pasar de los 1,530 metros en ambos ejes que lucía anteriormente a 1,530 en el delantero y 1,535 en el trasero.

Las dimensiones importantes en todoterreno demuestran, no obstante, que el X-TRAIL mantiene sus buenas aptitudes con una distancia al suelo mínima de 200 mm, un ángulo de ataque de 29 grados, un ángulo de salida de 23 y un ángulo ventral de 20. La profundidad de vadeo del coche es de 350 mm.

En función de la versión, el X-TRAIL monta llantas de aleación de 16 pulgadas con neumáticos 215/65 R 16 o de 17 pulgadas con neumáticos 215/60 R 17.

Dirección asistida eléctrica

El manejo del X-TRAIL y su maniobrabilidad se han mejorado gracias a la adopción de una nueva dirección asistida eléctrica. Este innovador sistema ofrece una mayor asistencia a baja velocidad y una mayor precisión cuando la velocidad aumenta. Puesto a punto pensando en el tipo de conducción practicado en Europa, el sistema calcula la velocidad cada 40 milisegundos y detecta cambios de 0,10 km/h. Proporciona una asistencia muy elevada para maniobras a baja velocidad y endurece su movimiento para proporcionar un mayor control a velocidades elevadas.

Su motor eléctrico permite reducir la fricción en los giros, lo que reduce el desgaste y, por tanto, los costes de mantenimiento mientras que la bomba hidráulica con la que está equipado aporta beneficios en el apartado de consumo.

Los discos de frenos en las cuatro ruedas con ABS de serie disponen de Asistencia a la Frenada de Emergencia y Distribución Electrónica de la Fuerza de la Frenada (EBD). El Asistente a la frenada mantiene la máxima desaceleración durante una frenada de emergencia mientras que el EBD altera de manera constante el reparto de fuerza entre los ejes delantero y trasero para conseguir una frenada uniforme y compensar de manera automática las diferentes condiciones de carga.

LA POTENCIA NECESARIA

La elección de los motores es una de las claves de la nueva gama X-TRAIL con nada menos que tres propulsores –dos diesel y uno de gasolina- para el mercado español. Todos son motores de alta tecnología que ofrecen una combinación ideal entre las prestaciones y la eficiencia energética.

“Con los diesel copando la mayor parte de las ventas del segmento, hemos aumentado la oferta diesel para el nuevo X-TRAIL. Ahora disponemos de dos opciones diesel, una de ellas con posibilidad de montar, por primera vez, cambio automático. Pero no nos hemos olvidado del motor de gasolina, que ha sido evolucionado y mejorado” Brian Carolin, Vicepresidente Senior en Ventas y Marketing de Nissan Europa

Lo más destacado

- Oferta más amplia con dos motores diesel y uno de gasolina
- Dos motores totalmente nuevos y una evolución de gasolina.
- Los dos motores diesel con Filtro de Partículas DPF de serie
- Posibilidad de versión diesel con cambio automático por primera vez en la gama X-TRAIL
- Cajas de cambios manuales de seis velocidades de serie
- Cambio CVT opcional con el motor de gasolina

El nuevo X-TRAIL ofrece una gama de motores más adaptada a los gustos de los clientes: el original disponía de dos opciones de gasolina y una diesel, mientras que el recién llegado dispone de dos diesel y una gasolina. Y no sólo eso. Los dos motores diesel son totalmente nuevos y el de gasolina ha sido revisado en profundidad y mejorado..

Las posibilidades de elección han aumentado también en el campo de las transmisiones con la posibilidad de combinar por primera vez en la gama X-TRAIL un motor diesel con un cambio automático. Esta es una opción inexistente en el campo de los SUV compactos y permite a Nissan posicionarse a un nivel superior en un mercado cada vez más competitivo.

Cada vez más diesel

Las ventas en toda Europa demuestran que no sólo el diesel es la opción preferida por los clientes en este segmento del mercado sino que su cuota de mercado sigue creciendo. En 1999, las ventas diesel suponían en Europa el 28% de las ventas de SUV compactos pero cinco años más tarde, ese porcentaje se había duplicado.

A finales de 2006, las ventas de versiones diesel superaban ya el 60 % del mercado y en el caso concreto del X-TRAIL, el mix de ventas se acercaba a una relación de 80 a 20 a favor del diesel. Por este motivo, Nissan ha decidido ampliar al máximo la gama diesel del nuevo X-TRAIL.

Conocido a nivel interno con las siglas M1D, el bloque de las dos versiones diesel es un cuatro cilindros de dos litros de cilindrada con culata de 16 válvulas alimentado por inyección directa por common rail y turbocompresor. El motor, con una cilindrada de 1.995 c.c. ha sido desarrollado conjuntamente con Renault, socio de Nissan en la Alianza. En el X-TRAIL está disponible en dos niveles de potencia; una versión base que desarrolla 150 CV a 4.000 rpm y otra con una potencia de 173 CV a 3.750 rpm, ambas dotadas de intercooler.

Fantástico nivel de par

El motor (tanto el de 150 como el de 173) desarrolla elevadas cifras de par (320 Nm y 360 Nm respectivamente) a un régimen de 2.000 con una disponibilidad del 90 por ciento del mismo a sólo 1.750 rpm.

Este motor, nuevo en la gama Nissan, está equipado con un sistema de inyectores piezoeléctricos desarrollado por Bosch; tecnología que permite un control más preciso y más veloz de la inyección facilitando una cadencia de cinco inyecciones por ciclo con dos pre-inyecciones, una inyección principal y dos post-inyecciones.

Las pre-inyecciones mejoran el rendimiento acústico del motor minimizando el tradicional claqueo de los diesel. Las post-inyecciones complementan la inyección principal y queman los residuos de la misma con lo que se consigue rebajar las emisiones contaminantes antes de que los gases abandonen la cámara de combustión.

Las toberas de admisión y de escape están situadas cara a cara a ambos lados de la culata con cada árbol de levas actuando sobre las válvulas de admisión y de escape. Esta configuración facilita el llenado de los cilindros y la evacuación de los gases. La diferencia de ángulo entre las toberas de admisión y las de escape provoca una turbulencia doble que facilita la mezcla del aire y el combustible.

Conforme a las normas Euro 4

El sistema de recirculación de gases de escape (EGR) permite controlar la temperatura de salida de los gases de escape dentro de la cámara de combustión para reducir los niveles de emisiones de NOx, lo que aumenta la eficiencia ambiental del motor y le permite cumplir con la legislación Euro 4. La versión de 150 CV produce sólo 190 gr/km de CO2 mientras que, pese a su superior potencia, la versión con intercooler se mantiene también por debajo de los 200 gr/km.

Ambas versiones del motor 2.0 dCi montan de serie un filtro de partículas autoregenerativo sin mantenimiento. Cuando el filtro está lleno, el motor pone en marcha un ciclo de regeneración mediante una segunda fase de post-inyección que, de manera deliberada, aumenta la temperatura de los gases de escape que oxidan los residuos y “limpian” el filtro.

La sonoridad y la suavidad de funcionamiento fueron dos de las prioridades durante la fase de desarrollo del motor. La base del motor dispone de una plancha de aluminio diseñada para mejorar la absorción de vibraciones y dos árboles contrarrotantes que compensan las vibraciones del cigüeñal y facilitan una mayor suavidad de funcionamiento.

Las velocidades máximas homologadas son de 188 y 200 km/h con sendas aceleraciones de 0 a 100 km/h. en 11,2 y 10 segundos respectivamente. Las cifras de consumo medio de ambos motores son de 7,1 l/100 Km para la versión de 150 CV y de 7,4 litros para la de 173. Los intervalos de mantenimiento para ambos motores son muy bajos, necesitando revisiones tan solo cada 20.000 km.

Opción automática

Las dos versiones diesel disponen de una caja de cambios manual de seis velocidades aunque la variante de 150 caballos puede asociarse, de manera

opcional, a una nueva caja de cambios automática, también de seis marchas. Esta es la primera vez que una versión del X-TRAIL puede combinar un motor diesel con un cambio automático, lo que supone una oferta difícil de encontrar en los modelos de la competencia.

La demanda de SUV compactos diesel con cambio automático está creciendo en los últimos años como consecuencia de la llegada al segmento de clientes procedentes del segmento D donde este tipo de cambios son más habituales.

Potencia en gasolina

El motor de gasolina es una unidad propia de Nissan que ya estaba disponible en el X-TRAIL original pero que ha sido mejorada de manera notable. Se trata de un miembro de la familia de motores QR de Nissan; un cuatro cilindros de 2.488 c.c. de cilindrada que ahora desarrolla 169 CV a 6.000 rpm y un par de 233 Nm a 4.400 rpm lo que significa un aumento de 4 CV y 3 Nm sobre su predecesor.

Con un doble árbol de levas en cabeza, culata de 16 válvulas y sistema de control continua de apertura de válvulas (CVTC) consigue una entrega de par a bajo y medio régimen sin igual en su segmento, lo que le convierte en un motor ideal para arrastrar remolques o caravanas.

Este motor ha sido diseñado para conseguir elevadas prestaciones pero, a la vez, para proporcionar un funcionamiento refinado, con las potenciales vibraciones minimizadas por la presencia de árboles de contrarotado movidos por cadenas dobles.

Los materiales de baja fricción se han utilizado siempre que ha sido posible. El bloque de aluminio tiene una estructura en escalera que aumenta la rigidez pero, a su vez, reduce el peso y las resonancias. También se ha conseguido rebajar el peso con la adopción de un colector de admisión en resina.

Mejores prestaciones

Los aumentos de potencia y par permiten a este motor alcanzar los 194 km/h al tiempo que la aceleración de 0 a 100 km/h. se ha reducido a 9,8 segundos. Su consumo combinado es de 9,6 l/100 km. Estas mejoras han comportado además una extensión de los intervalos de mantenimiento que ahora sólo son necesarios cada 30.000 kilómetros.

El motor de gasolina del X-TRAIL está acoplado a cajas de cambios manuales de seis relaciones, aunque también está disponible con la refinada caja de cambios por variador continuo (CVT) con función secuencial.

Caja de seis marchas manual

Tanto los motores diesel como el de gasolina comparten la misma caja de cambios manual de seis velocidades, un cambio importante respecto a la anterior generación en la que el 2.0 de gasolina sólo estaba disponible con una caja de cinco marchas.

La caja de cambios tiene una más amplia relación de marchas y una menor fricción, lo que redunda en un menor consumo. Se ha mejorado, además, el desplazamiento en diagonal de la palanca, entre segunda y tercera y entre cuarta y quinta, por ejemplo, gracias a la adopción de una nueva rejilla de guiado. Esta nueva caja es un 30 por ciento más silenciosa que la del anterior X-TRAIL gracias a las mejoras en la forma de la palanca y en su acabado.

Caja de cambios automática

Por primera vez en el X-TRAIL, un motor diesel está disponible con caja de cambios automática. Ésta, incorpora un modo de accionamiento manual/secuencial gracias al cual el conductor puede, por ejemplo, utilizar el freno motor en los descensos prolongados. Igualmente, esta caja de cambios automática se puede acoplar al motor de gasolina del nuevo X-TRAIL.

La aceleración está garantizada por una primera marcha muy corta pero sin que ello comprometa el consumo gracias a una sexta con un desarrollo largo. Los cambios se producen de manera suave gracias a que la caja es autoadaptativa y tiene en cuenta el tipo de conducción practicada y el tipo de superficie sobre la que se circula. El refinamiento aumenta gracias a la presencia de un soporte amortiguador en el convertidor de par.

Las ventajas del CVT en un motor de gasolina

El CVT es un cambio controlado electrónicamente con un ilimitado número de marchas que garantiza que el motor de gasolina funcione siempre de la manera más eficiente. El resultado es una aceleración más suave, un consumo inferior y menos emisiones contaminantes.

Para una conducción más deportiva, el sistema CVT de la versión 2.5, llamado en este caso M-CVT, dispone de accionamiento manual/secuencial. Utilizando la palanca de cambios convencional, el conductor puede insertar las seis marchas del cambio al estilo Fórmula 1, empujando la palanca hacia delante o hacia atrás.

Infoautomovil.es

EQUIPAMIENTO INTELIGENTE

Todos los modelos de Nissan disponen de innovadores equipamientos de serie pero ninguno de ellos se monta en los vehículos para, simplemente, aumentar su atractivo en los concesionarios. Todos los elementos de equipamiento que encontramos en un X-TRAIL, sean de serie u opcionales, están pensados para ofrecer una ayuda práctica al conductor y a los pasajeros.

“Las condiciones de circulación actuales so, a menudo estresantes para el conductor. Como fabricantes, uno de nuestros objetivos es reducir ese estrés al máximo y, por ese motivo, hemos montado en el nuevo X-TRAIL, equipamientos inteligentes capaces de realizar de manera automática las tareas cotidianas y permitir al conductor concentrarse en la conducción.”

Pierre Loing, Vice-presidente de Planificación de Producto de Nissan Europa

Lo más destacado

- Conectividad Bluetooth® para teléfono móvil en todas las versiones
- Aire acondicionado automático con salidas para las plazas traseras
- Llave inteligente
- Techo solar panorámico con apertura de un solo toque
- Navegación por satélite con cámara de visión trasera opcional

Los accidentes de tráfico provocados por conductores distraídos por el uso del teléfono móvil ha comportado que la legislación de muchos países europeos autorice sólo el uso de teléfonos con sistema de manos libres. Sin embargo, son pocos los fabricantes que ofrecen equipos que permitan convertir los teléfonos convencionales en manos libres.

Nissan es diferente. Todas las versiones del X-TRAIL disponen de conectividad Bluetooth® para teléfonos móviles integrada en el sistema de audio de serie.

Operaciones automáticas con manos libres

Una vez que el teléfono móvil con Bluetooth® se ha sincronizado con el sistema –operación que se realiza sólo en una ocasión- cada vez que el conductor entra en el vehículo, su teléfono es reconocido y, de forma automática, se conecta el sistema de manos libres que permite que el teléfono se mantenga en el bolsillo.

Las llamadas pueden realizarse o contestarse mediante los mandos situados en el volante, lo que significa que el conductor puede conservar las manos en el mismo y la vista en la carretera mientras habla.

Cuando se recibe una llamada, la identificación de la misma se muestra en la pantalla del equipo de sonido. La voz del comunicante se escucha a través del sistema de altavoces y, cuando entra la llamada, el equipo de sonido se sitúa en posición de mute de manera automática. Para poder hablar con claridad, existe un micrófono de gran potencia situado en la consola de techo y el equipo puede llegar a almacenar hasta 100 números entrantes.

La conectividad Bluetooth® permite que no existan problemas de compatibilidad de los teléfonos ya que todos los modelos recientes incorporan este sistema. No es necesario, por tanto, insertar el teléfono en ningún soporte o conector específico para utilizarlo en su función manos libres.

Intermitentes automáticos

Otro equipamiento inteligente que encontramos en todas las versiones del nuevo X-TRAIL es el intermitente de un único toque que realiza tres destellos cuando se acciona la palanca: el uso de tres destellos para indicar un cambio de carril en autopistas es algo muy recomendado por las organizaciones de seguridad en carretera.

Todos los modelos están disponibles con aire acondicionado automático, dirección asistida eléctrica, mando a distancia, elevalunas eléctricos delanteros y traseros, espejos retrovisores ajustables eléctricamente y computadora de a bordo con velocidad media, consumo medio, autonomía, tiempo de viaje y kilometraje restante hasta la siguiente revisión programada.

Generosa capacidad de almacenamiento interior

Además del doble piso del maletero con su cajón de almacenamiento, el X-TRAIL dispone de una gran guantera frontal con una capacidad de 15,7 litros y con una bandeja para el manual de usuario. Una profunda caja situada en la parte superior de la consola central puede alojar 10 cajas de CD o un paquete de pañuelos de papel de gran tamaño.

El resto de huecos para dejar objetos incluye una guantera en la consola central cuya tapa oficia de apoyacodos, bolsas de gran tamaño en las puertas y en los tiradores de las mismas y, según versiones, en la parte posterior de los respaldos de los asientos delanteros. Encontramos, además, seis porta latas, dos entre los asientos delanteros, dos en la consola central para los pasajeros traseros y uno a cada lado del salpicadero, estos últimos, refrigerados.

Equipamiento de seguridad

En el apartado de la seguridad activa, el X-TRAIL equipa sistema ABS antibloqueo de frenos con distribución electrónica de la fuerza de frenada (EBD) mientras que todas las versiones disponen de seis airbags. Además de los airbags de dos etapas para el conductor y el pasajero delantero, el coche dispone de airbags laterales delanteros montados en los laterales de los asientos y airbags de cortina a lo largo de todo el habitáculo para aumentar la protección de todos los ocupantes en caso de accidente lateral.

Los cinturones delanteros disponen de pre-tensores para evitar que estos queden destensados en caso de impacto. Mediante el uso de sensores, se mide la velocidad de deceleración –y con ella la gravedad del accidente- el sistema dispara un generador de gas pirotécnico que enrolla el cinturón para tensarlo al máximo.

El sistema antirrobo incluye un inmovilizador del motor de serie.

Las versiones base XE disponen de llantas de aluminio de 16 pulgadas con diseño de cinco radios y de un equipo de audio con lector de CD y cuatro altavoces mientras que las versiones más equipadas –SE y LE- llevan de serie llantas de aluminio de 17 pulgadas con diseño de seis radios y un cargador de seis CD en la consola central con seis altavoces. En todos los modelos, el volumen del equipo de audio es sensible a la velocidad y aumenta o se reduce de manera automática en función del ruido en el interior del habitáculo.

Rueda de recambio de tamaño normal

Todas las versiones disponen de una rueda de recambio de tamaño normal puesto que ni los kits de reparación de pinchazos ni las ruedas de emergencia de uso temporal pueden considerarse una buena alternativa en un auténtico vehículo todoterreno. El uso de una rueda de emergencia, más estrecha, comprometería la capacidad de tracción del vehículo en condiciones de baja adherencia mientras que un kit de reparación con espuma expandida podría

resultar inadecuado para reparar según qué pinchazos producidos en la conducción fuera de carretera.

La rueda de repuesto se sitúa debajo del piso del maletero. No se ha montado en la parte exterior del portón trasero puesto que esta última ubicación facilita su robo, complica la visibilidad trasera y, sobre todo, impide el montaje de un portón de apertura vertical como el que lleva el X-TRAIL y que resulta la forma más práctica de acceder al maletero.

Además de un mejor equipo de sonido y de llantas más grandes, la versión SE añade una serie de equipamientos inteligentes de ayuda al conductor como los sensores de activación automática de faros y limpiaparabrisas. Las versiones SE disponen además de cruise control de serie, volante regulable forrado en cuero, faros antiniebla, inserciones interiores cromadas, espejos retrovisores calefactables, un portagafas en el techo y una banqueta trasera abatible en tres partes 40/20/40.

Sistema 4x4 inteligente

El equipamiento más importante de las versiones SE es el mejorado sistema Nissan de tracción a las cuatro ruedas ALL MODE 4X4-i, reflejo de sus equipamientos inteligentes y que incluye el control de estabilidad ESP para proporcionar la mejor tracción independientemente de las condiciones del piso. Tal como se ha explicado en otros apartados, la última generación del ALL MODE 4x4-i incluye los sistemas DDS (Downhill Drive Support o Sistema de Asistencia en Descensos) y USS (Uphill Start Support o Asistencia al arranque en cuestas) de ayuda al descenso de pendientes y asistente de arranque en cuesta.

El tope de la nueva gama X-TRAIL es el acabado LE que añade una serie de equipamientos útiles incluyendo el alabado sistema de llave inteligente de Nissan. El Intelligent Key proporciona la posibilidad de acceder al coche sin usar la llave ya que permite abrir y cerrar el coche y ponerlo en marcha o pararlo manteniendo la llave en el bolsillo o en el bolso.

Tapicería de piel

En el LE, un tapizado de piel negra o en color arena recubre los asientos, calefactables y con reglaje eléctrico en las plazas delanteras, mientras que en el interior destaca la superior presencia de acabados cromados. Los cristales

traseros y del portón sobrepintados evitan que, desde fuera del vehículo, pueda verse lo que hay en el interior.

El ancho techo solar de serie, de 0,59 metros cuadrados, es 80 centímetros más largo que el de su predecesor e incorpora un sistema de cierre automático. Los espejos retrovisores puede plegarse eléctricamente para evitar posibles daños cuando el vehículo queda estacionado en la calle o en espacios estrechos.

Las barras de techo son de serie en todos los modelos pero en las versiones SE y LE y de manera opcional están disponibles los “Hyper” raíles de techo con grandes faros de largo alcance. Las versiones SE pueden equipar en opción un pack con los cristales traseros sobrepintados y el techo solar mientras que las versiones LE están disponibles, en opción, con faros de xenón.

Navegación por satélite

Las dos versiones más equipadas disponen en opción de la última generación del sistema de navegación en DVD que cubre 28 países tras la inclusión de los mapas digitalizados de Croacia, Hungría, Polonia, Eslovenia y las Islas Canarias. En el corazón del sistema encontramos una pantalla a color de siete pulgadas con gráficos mejorados, posibilidad de partir la pantalla y de ver las diferentes rutas. Un sistema de reconocimiento de voz en siete idiomas está disponible así como mapas actualizados anualmente.

El sistema incorpora un cargador de seis CD con lector de MP3; además, la pantalla da servicio al sistema de cámara visión trasera. Hasta ahora, los clientes interesados en un SUV compacto estaban obligados a elegir entre el sistema de navegación o el cargador de seis CD. El X-TRAIL es el primer modelo que ofrece la posibilidad de montar ambos elementos en la consola central.

La cámara de visión trasera es ahora más fácil de utilizar con el añadido de una función inteligente que, además de mostrar las líneas de guía estáticas en la pantalla para calcular la distancia hasta cualquier obstáculo, muestra ahora dos nuevas líneas que se mueven de acuerdo con el ángulo de giro del volante y que ayudan al conductor a ejecutar con mayor precisión las maniobras de aparcamiento. Otra pequeña novedad es que la cámara muestra ahora el

extremo del parachoques trasero con lo que el conductor puede ajustar más el aparcamiento en espacios reducidos.

Gama completa de accesorios

Una serie de elementos estéticos y de prácticos accesorios se ha diseñado de manera específica para el nuevo X-TRAIL, entre ellos, estribos laterales, barras decorativas delanteras y traseras, spoilers de techo, molduras laterales y para los pasos de ruedas y protectores en los extremos.

Entre los accesorios destacan soportes especiales para el transporte de bicicletas de montaña, tablas de surf, tablas de snow y esquís, además de cofres de techo y bolas de remolque eléctricas.

“El X-TRAIL se ha desarrollado como un vehículo muy práctico y ello se refleja en su equipamiento de serie y en las opciones que se ofrecen y que se han elegido con la intención de mejorar la experiencia de conducción” explica Pierre Loing, Vice-presidente de Planificación de Producto de Nissan Europe .

LA FUERZA DEL MERCADO

A pesar de que los 4x4 se han convertido en uno de los objetivos de los activistas a favor del medio ambiente, la creciente demanda de los SUV pone de manifiesto que los consumidores han comprendido que este tipo de vehículos no son, en absoluto, nocivos.

“El X-TRAIL dispone de una gama de motores de alta eficiencia que producen emisiones por debajo de la media y que, gracias a su plataforma 4x4 están entre los más seguros del mercado”.

Brian Carolin, Vicepresidente Senior en Ventas y Marketing de Nissan Europa

Lo más destacado

- Mercado en crecimiento con nuevos competidores
- Las ventas de SUV compactos crecerán un 55% hasta 2011
- Fuerte demanda de diesel

Cuando se lanzó en Europa hace ya seis años, Nissan esperaba vender unas 23.000 unidades anuales del X-TRAIL; una cifra notable pero no espectacular. La compañía, sin embargo, no previó la popularidad que el coche iba a conseguir en el mercado.

En su mejor año de ventas, más de 64.000 X-TRAIL fueron matriculados en Europa y la media anual se mantuvo por encima de las 54.000 unidades. En total, se han vendido en Europa 275.000 X-TRAIL (el doble de lo esperado) para unos resultados globales en todo el mundo de 800.000 unidades comercializadas.

No hay ninguna razón que indique que el nuevo X-TRAIL no vaya a mantener estos niveles de ventas. Es más, en razón de la importancia que el mercado europeo tiene para este coche y pese a que se ha diseñado y se fabrica en Japón, el X-TRAIL se lanzará primero en Europa antes que en su mercado doméstico; una primicia en un modelo de Nissan.

Previsión de importante crecimiento de ventas

El segmento de los SUV compactos del que el X-TRAIL es uno de los líderes, experimentará un importante aumento de ventas que se ha cifrado en un 55 % hasta el año 2011 en relación a los niveles de 2006.

Durante este periodo de crecimiento, el mix entre gasolina y diesel derivará con firmeza hacia esta última opción. Los diesel suponen en la actualidad más del 60% de las ventas de SUV compactos en Europa, una cifra que es, incluso más elevada en países con una importante tradición diesel. En Francia o Alemania, por ejemplo, los diesel suponen cerca del 85 % de las ventas mientras que en España e Italia se ha alcanzado ya el 80% y en Gran Bretaña la cifra se acerca al 70%.

Popularidad del diesel

En todos los casos, la proporción de ventas de diesel de la gama X-TRAIL estará por encima de la media de cada mercado con una previsión del 98% en Italia, el 97% en Francia y Alemania, el 93% en España e incluso el 84% en Gran Bretaña donde la “dieselización” del mercado es un fenómeno más reciente. Con una oferta diesel más completa, el nuevo X-TRAIL está mejor preparado para sacar más partido de su mercado potencial.

Este crecimiento previsto del mercado se ha convertido en una oportunidad de negocio para la industria del motor, de manera que el segmento de los SUV compactos registrará un verdadero aluvión de novedades en los próximos dos o tres años.

Clientes muy fieles

Otro factor favorable al X-TRAIL es la elevada fidelidad de sus clientes. “El primer X-TRAIL fue el coche adecuado en el momento oportuno; un SUV compacto práctico y funcional con unas notables aptitudes off-road que supo ganarse un sitio en el corazón de sus propietarios, explica Pierre Loing, Vicepresidente de Planificación de Producto de Nissan Europa.

“Con la mejora de numerosos aspectos del X-TRAIL pero manteniendo su filosofía original, estamos convencidos de que atraeremos nuevos clientes y mantendremos la fidelidad de los que ya tenemos” añade Loing.

NISSAN X-TRAIL

			Motor 2,5 gasolina		Motor 2.0 litros Turbo Diesel	
MODELO						
	Tipo de Carrocería		5 puertas, wagon			
	Acabados disponibles		SE, LE	XE, SE, LE	XE, SE, LE	SE, LE
	Número de asientos	personas				
MOTOR						
	Código del motor		QR25DE	M1D 110 kW	M1D 127 kW	
	Número de cilindros / configuración					
	Válvulas por cilindro					
	Admisión		Turbocompresor con intercooler			
	Cilindrada	cm³	2488	1995		
	Diámetro x Carrera	mm	89.0 x 100.0	84 x 90		
	Potencia máxima	CV/rpm	169 / 6000	150 / 4000	173 / 3750	
	Par máximo	Nm/rpm	233 / 4400	320/2000	360/ 2000	
	Relación de compresión		9.6:1	15.6:1	15.6:1	
	Tipo de combustible			Diesel		
	Sistema de encendido		Encendido electrónico	-		
	Alimentación		Inyección multipunto	Inyección directa Common Rail		
	Control de emisiones			Catalizador por oxidación con filtro de partículas		
TRANSMISIÓN						
	Tipo de transmisión		6 velocidades manual	6 velocidades CVT	6 velocidades manual	6 velocidades automatico
	Desarrollos del cambio	1ª	3,727	2,349	3,727	4,199
		2ª	2,043	↕	2,043	2,405
		3ª	1,392		1,322	1,583
		4ª	1,055		0,947	1,161
		5ª	0,865		0,723	0,855
		6ª	0,732	0,394	0,596	0,685
	Marcha atrás		3,641	1,750	3,641	3,457
	Relación de tr��nsfer					
	Grupo Final (Delantero / Trasero)		Fr 4.428 Rr 2.466	Fr 5.798 Rr 2.466	Fr 4.266 Rr 2.466	Fr 3.360 Rr 2.466
	tipo (opc��n)					
	Tipo de tracción				Integral de control electrónico	
CHASIS						
	Suspensión delantera		Suspensión independiente Mac Pherson			
	trasera		Independiente de multipunto			
	Dirección		Cremallera y pi��n, electrónico			
	Sistema de frenada		Discos delante y detrás (discos frontales ventilados), electrónico, ABS incluye EBD y Asistencia en al Frenada			
			Programa de Estabilidad electrónico (ESP)			
	Ruedas		16x6.5, 17x6.5JJ			
	Neumáticos		215/65R16, 215/60R17			
PESO Y DIMENSIONES						
	Peso en vacío (min./max. 2)	kg	1544 / 1599	1565 / 1623	1625 / 1711	1637 / 1733
	Peso máximo admisible	kg				2170
	Capacidad de carga	kg	506	485	545	490
	Peso máx. eje delantero	kg				519
	trasero	kg				
	Capacidad máx de remolque con freno	kg	2000	1350	2000	1350
	sin freno	kg				2200
	Máxima carga vertical en punto de unión	kg	100	75	100	75
	Capacidad máx de carga en techo	kg	100	100	100	100
	Longitud total	mm	4630			
	Anchura total	mm	1785			
	Altura total	mm	1685/1770			
	Batalla	mm	2630			
	Anchura de vía del.	mm	1530 (45)			
	tras	mm	1535 (45)			
	Dimensiones maletero long min./ long max.	mm	1008/1742			
	- anch min. / long max.	mm	1100/1570			
	- min. algura / max. long	mm	1012 (884 excluyendo el cajón inferior de doble fondo)			
	Capacidad del maletero (VDA)	l	603 (479 excluyendo el cajón de doble fondo)			
	Capacidad máx con asientos plegados (VDA)	l	1773			
	Capacidad depósito	l	65			
PRESTACIONES						
	Consumo					
	Ciclo urbano	l/100 km	13,0	12,0	8,7	10,5
	Extraurbano	l/100 km	7,7	7,7	6,2	6,7
	Combinado	l/100 km	9,6	9,3	7,1	8,1
	Emisiones CO2	g/km	230	223	190	216
	Velocidad máxima	km/h	194	185	188	181
	Aceleración 0 - 100 km/h	sec	9,8	10,3	11,2	12,5
	Diámetro mínimo de giro (entre bordillos)	m	10,8			
	ángulo de ataque	grados	29			
	ángulo de salida	grados	23			
	ángulo ventral	grados	20			
	Distancia mínima al suelo	mm	200			
	Pendiente máxima superable	%	30%			
	ángulo de inclinación	grados	49			

Todas las cifras son provisionales y pendientes de homologación definitiva

1) De acuerdo con la normativa 1999/100/EC

2) Cifras de acuerdo con la directiva EC. Peso en vacío sin conductor y con líquido refrigerante, aceite, combustible, rueda de recambio y herramientas. El peso puede verse alterado en función de los elementos opcionales instalados.

3)De acuerdo con la normativa 1999/100/EC. (El equipamiento opcional, el mantenimiento, el modo de conducción, el estado de la carretera y la climatología pueden afectar a los resultados oficiales)