



Grand Modus: Crece la familia del monovolumen

Pioneros en el campo del monovolumen, Renault aporta toda su experiencia en el diseño de Grand Modus. Con 24 cm. suplementarios en longitud (4.034 mm.), un maletero generoso de hasta 410 dm³ y su banqueta trasera deslizante y modulable que puede abatirse 1/3-2/3 o completamente plegada, este monovolumen ofrece una gran polivalencia para nuevas utilizaciones: vacaciones en familia o fin de semana entre amigos. El bienestar a bordo de todos los ocupantes se ha privilegiado gracias a un interior luminoso, una habitabilidad generosa y a tres plazas traseras permanentes. Numerosos huecos para guarda y acondicionamiento astuto, como las tabletas de tipo aviación, se proponen al conjunto de los ocupantes. Dotado de unas excelentes cualidades ruterías, Grand Modus viene equipado con todo lo que necesita para convertirse en el principal vehículo del hogar.

Con la llegada de Grand Modus, Renault ha decidido comercializar esta versión únicamente, en el segmento de los monovolúmenes pequeños.

Los trenes rodantes de Grand Modus, han surgido de la plataforma B de la Alianza Renault-Nissan, garantía de confort y de eficacia. Este vehículo propone una amplia gama de grupos motopropulsores de altas prestaciones, sobrios y respetuosos con el medio ambiente como por ejemplo la motorización TCE 100 CV y el motor 1.5 dCi en 65 , 85 y 105 CV. Más allá de un buen nivel de emisiones CO₂, el Grand Modus ha sido “eco-diseñado”, como lo atestigua el tablero de bordo que ha sido premiado en 2005 ya que se ha fabricado esta pieza con 4,5 kg de plásticos reciclados. Cinco de las motorizaciones disponibles, satisfacen los criterios “Renault eco²”.

Renault Modus fue el primer vehículo del segmento de los ciudadanos en obtener la nota máxima de cinco estrellas en los test llevados a cabo por el Euro NCAP. Desarrollado sobre la misma plataforma, Grand Modus se beneficia de toda la experiencia Renault en materia de seguridad. Viene equipado con numerosos dispositivos de seguridad activa y pasiva, en los que cabe destacar una estructura de deformación programada, ABS, ESP, hasta 6 airbags, faros adicionales de curva, sistema de control de la presión de neumáticos y regulador limitador de velocidad.

Lanzado en Septiembre de 2004, Modus ha sido vendido hasta ahora en más de 395.000 ejemplares en el mundo, lo que contribuye a situar a Renault entre los líderes del segmento B. Fabricado exclusivamente en la planta de Valladolid, Grand Modus ha compartido los 110 millones de euros invertidos recientemente en esta factoría. Grand Modus será comercializado en Italia a partir de 21 de diciembre y posteriormente en los otros países de la Europa occidental.

Fabricado en Valladolid

Grand Modus es, junto con el resto de vehículos del programa Modus que se comercializan en el mundo entero, fabricado en la planta de Carrocería – Montaje de Valladolid.

En 2004, Valladolid acogió a Modus, primer vehículo que utilizaba la plataforma de tipo B de la Alianza Renault – Nissan, sobre la que se han desarrollado numerosos vehículos. Los costes de adaptación del útil industrial han podido ser limitados a 60 millones de Euros, lo que contribuye en gran medida al respecto del compromiso de Renault Contrato 2009.

Especializada en la producción de coches pequeños, junto con las factorías de Flins en Francia, Bursa en Turquía y Novo Mesto en Eslovenia, la factoría española de Valladolid ha recibido el encargo de fabricar Modus y poco después esta decisión permitió mantener una producción diversificada con la elaboración de los Nuevos Clio.

Infoautomoviles

Capítulo 1

Grand Modus: nuevo monovolumen en el segmento de los ciudadanos

Capítulo 2

Un habitáculo luminoso y modulable, con un maletero generoso

Capítulo 3

Económico, ecológico y dotado de verdaderas capacidades ruterías

Capítulo 4

La seguridad en los genes

Capítulo 5

Inversiones por 110 millones de euros en la factoría de Carrocería – Montaje de Valladolid

Anexo:

Preguntas a Beatriz Foucher, Director de producto Renault

Infoautomovil.es

Capítulo 1

Grand Modus: nuevo monovolumen en el segmento de los ciudadanos

Renault dinamiza la oferta en el segmento B, presentando un monovolumen que concilia una gran capacidad y la manejabilidad de un vehículo urbano. Verdadero concentrado de astucias, Grand Modus dispone de todo lo necesario para convertirse en el vehículo principal del hogar. Y ello gracias a una excelente polivalencia que atestiguan sus 24 cm. suplementarios en longitud, un gran maletero, una banqueta trasera de tres plazas deslizante, una oferta de equipamiento muy completa y excelentes cualidades ruterías. Grand Modus proyecta un carácter resuelto con líneas expresivas. La incorporación de cromo en la calandra y la banda trasera, sugieren refinamiento y elegancia.

Una opción suplementaria en el segmento de los coches pequeños

En el segmento B, uno de cada seis clientes, compra un monovolumen, lo que en cifras de 2006 representa unas ventas del 17% que, con relación al volumen de vehículos del mercado europeo, se puede cifrar en un 4,3%.

Vendido en más de 350.000 ejemplares desde su lanzamiento en septiembre de 2004, Modus satisface plenamente a los usuarios de este nivel de demanda, gracias al confort, capacidades ruterías, nivel de calidad y fiabilidad. Para responder a las necesidades de la clientela que busca mayor polivalencia, Renault propone una nueva oferta con el Grand Modus que, además de disponer de un excelente maletero, viene equipado con todo lo necesario para convertirse en el coche principal del hogar.

Grand Modus: en la línea de los monovolúmenes de Renault

Pioneros en el monovolumen, Renault aporta toda su experiencia en el diseño del Grand Modus. Aumentan la longitud y la batalla para alcanzar respectivamente 4.034 y 2.575 mm, lo que supone un incremento de 242 y 93 mm. respectivamente. Permaneciendo fiel a las líneas de su predecesor, este monovolumen proyecta un carácter valorizante. La aparición de un cristal de custodia grande, subraya la importante superficie acristalada del vehículo y acentúa la sensación de espacio en el interior.

Capítulo 2

Habitáculo luminoso y modulable, con un maletero generoso

Con un maletero generoso de 410 dm³ (con la banqueta avanzada al máximo) y su banqueta trasera deslizante, abatible 1/3-2/3 y plegable, Grand Modus ofrece una gran polivalencia para nuevas utilizaciones: vacaciones en familia o fin de semana entre amigos. El bienestar a bordo de todos los ocupantes se ha privilegiado gracias a la habitabilidad generosa y a las tres plazas traseras permanentes. La gran superficie acristalada, convierte al habitáculo en excepcionalmente luminoso y acentúa la sensación de espacio interior. Dispone de numerosos huecos para guardar cosas, astutamente situados y fácilmente accesibles, que se proponen al conjunto de usuarios como en el Grand Modus, el hueco de almacenamiento central de techo, de tipo aviación

Grand Modus: un maletero “de coche grande”

Grand Modus dispone de uno de los maleteros más generosos de su categoría que puede pasar de 305 a 410 dm³ según la posición de la banqueta trasera, lo que representa una ganancia de casi un 50% con relación a su predecesor (+136 dm³). Cuando la banqueta se pone en posición completamente plegada (“carpeta”), el volumen interior del maletero puede alcanzar la cifra de 1.454 dm³ (+171 dm³) y la longitud de la zona de carga puede llegar a los 1.278 mm. Un trabajo específico ha sido llevado a cabo para obtener este resultado: alargamiento del voladizo trasero (+118 mm.), nuevos revestimientos del maletero y un motor más compacto del limpiaparabrisas trasero. El umbral de carga bajo (605 mm.) y la tableta que oculta las maletas (embarcada) facilitan la carga de objetos pesados o voluminosos. El maletero es así protegido de miradas indiscretas gracias a la tableta complementaria fija y a la desplegable que se adapta a todas las posiciones de la banqueta trasera.

Un espacio convivencial y modulable según las necesidades de cada cual

Tanto el conductor como los pasajeros de Grand Modus son recibidos en un espacio convivencial y acogedor en donde cada ambiente dispone de su propio carácter. Una convivencia suave en las nuevas tapicerías: Bulles (nivel de equipamiento Authentique) y Team (nivel de equipamiento Dynamique). La instrumentación central permite compartir toda la información. Muy depurado, el tablero de bordo optimiza la visibilidad. Liberado de toda aspereza, la cofia reagrupa los elementos técnicos tratados con sobriedad y discreción. La posición del conductor es cómoda y ergonómica. Asocia la calidad de la postura del conductor en cualquier berlina con la visión panorámica de los monovolumenes. El conductor se aprovecha de un volante verticalizado. El reglaje en altura de asiento y volante permite a cada cual encontrar una posición de conducción adaptada. Los asientos sobrelevados con relación al suelo facilitan la entrada y salida a bordo. Los asientos conjugan acertadamente una sujeción eficaz con una gran comodidad.

El diseño de estos vehículos posibilita conciliar una habitabilidad excepcional. La distancia hasta el techo tanto delante como detrás es de 1.031 y 900 mm. respectivamente y permite, por tanto, acoger a pasajeros de todas las tallas.

En la segunda fila de asientos, la banqueta de Grand Modus dispone de tres plazas permanentes que permiten nuevas utilidades: vacaciones en familia o con los amigos en el fin de semana entre amigos. El trabajo llevado a cabo en el diseño de los asientos delanteros del Grand Modus asegura un buen confort y una excelente sujeción, cualquiera que sea la altura del conductor.

En cuanto al asiento trasero, viene fijado en una deslizadera y esto le permite variar en 150 mm. su posición y así modular el volumen del maletero o aumentar el confort de los pasajeros traseros. El radio a las rodillas varía así de 70 a 209 mm. Esta banqueta trasera, abatible 1/1 o 1/3-2/3 (según equipamiento) se puede poner completamente plegada (“carpeta”) es manipulable de una manera fácil e intuitiva. Las dos empuñaduras de deslizamiento situadas bajo la banqueta y en el maletero, son fácilmente accesibles. Deslizar la banqueta lo mismo que abatir el respaldo se puede hacer con una sola mano, desde el maletero o desde el habitáculo.

Una habitabilidad luminosa y una excelente visibilidad

Grand Modus dispone de una superficie acristalada similar a los monovolumenes del segmento superior. Grand Modus dispone de hasta 4,81 m² de superficie acristalada. El parabrisas delantero inclinado, los montantes más delgados y la reducción de los ángulos muertos, permiten ver y ser vistos mucho mejor. Con una superficie de 1,87 m², el techo panorámico acentúa la sensación de espacio interior para todos los ocupantes. Propuesto en opción sobre los Grand Tour, se compone de dos techos enrasados. Uno de ellos es móvil (el delantero) y el trasero es fijo. La apertura se lleva a cabo por un mando eléctrico rotativo impulsional con sistema anti pizamiento de serie. Además de la posición batiente, hay tres posiciones de apertura posibles: 1/3, 2/3 y completamente abierto sobre una carrera de 500 mm.

Una gran cantidad de huecos para guardar cosas, para todos los ocupantes

Grand Modus ofrece nuevos huecos para guardar cosas. Uno de ellos central en el techo, de tipo aviación (disponible con el Pack Orden), próximo y fácil de acceder para cualquier ocupante (80° delante y 60° detrás). Este hueco ofrece un volumen de 2,8 dm³ delante y de 3 detrás. Un sistema de bloqueo integrado en cada comportamiento, impide la caída de objetos en caso de frenada brusca.

Hay además tabletas de tipo aviación en el respaldo de los asientos delanteros. Este sistema práctico para los pasajeros traseros en caso de viajes largos puede recibir diferentes tipos de contenido (botes de refresco, vasos de plástico, etc). Dispone asimismo de un sistema de retención de objetos en el cojín del pasajero delantero que posibilita poner un bolso y tener las cosas a mano. Hay dos trampillas de almacenamiento en el tablero, otra en la zona central, una guantera con 11 dm³, un vacío bolsillos y porta botes de refresco en la parte baja de la consola central (idealmente diseñado para llevar el móvil o el mando del garaje), otro vacío bolsillos entre los dos asientos delanteros, sendas bolsas en los respaldos de los asientos delanteros y un hueco para poner monedas cerca de la palanca de cambios.

El maletero, revestido completamente de moqueta, ofrece numerosas utilidades y astucias en el Grand Modus, como las anillas de estiba y red de sujeción presentes en el fondo del maletero para evitar que los objetos vayan de un lado a otro (Pack Orden), un bolso de red para el respaldo de la banqueta trasera (Pack Orden) y una eslinga para afirmar botellas o bidones en el maletero y tres enganches para porta trajes.

La gama de accesorios enriquece esta oferta con un apoyacodos central con capacidad de 1.5 dm³, una red envoltorio que se compone de 3 compartimientos y que se posiciona en vertical en el maletero, asegurando el mantenimiento vertical de algunos objetos. También puede disponer de un sistema compartimentado para transportar cosas sin que se mezclen y una línea de maletas que se compone de un trolley (55 x 38 x 20 cm.), un bolso (39 x 20 x 10 cm.) y un bolso fin de semana (50 x 44 x 20 cm.). Dos lotes de este juego de maletas, caben perfectamente en el Grand Modus, cualquiera que sea la posición de la banqueta trasera.

Capítulo 3

Ecológico, económico y dotado de unas capacidades ruterías excelentes.

Grand Modus proyectan una gran polivalencia de uso. Diseñado sobre la plataforma B de la Alianza Renault-Nissan, tanto en ciudad como en carretera, este vehículo propone una amplia gama de grupos motopropulsores de altas prestaciones, muy sobrios y respetuosos con el medio ambiente. Más allá de un buen nivel de emisiones CO₂, cinco de ellos entran en la familia de “Renault eco²”

Una excelente maniobrabilidad y rutero hasta la médula

Grand Modus recibe de serie una dirección asistida variable eléctrica con un nuevo ajuste que favorece la precisión de guiado y manejabilidad en el medio urbano. El radio de giro entre aceras de Grand Modus es de 10,7 metros. Los trenes rodantes delanteros y traseros son los mismos que los de su predecesor. Asocian rigor de guiado y alto poder de filtración tanto vibratoria como acústica. Los ingenieros de diseño han modificado las leyes de amortiguación del Grand Modus, teniendo en cuenta sus masas y dimensiones.

El tren delantero que dispone de una configuración Mac Pherson, asociada a un brazo inferior rectángulo, asegura un desacoplamiento de los esfuerzos longitudinales y transversales. Está fijado sobre una cuna soporte filtrada que contribuye igualmente al confort, limitando las transmisiones vibratorias. El tren trasero está constituido, por su parte, en un eje elástico con perfil de deformación programada, asociado a muelles helicoidales y amortiguadores hidráulicos telescópicos. El perfil deformable integra una barra estabilizadora de 21 mm, para un mejor control de balanceos. Los amortiguadores verticales con un gran recorrido de suspensión garantizan un comportamiento que asocia rigor y confort, adaptando estos elementos a la masa del Grand Modus, produciendo de esta manera un excelente compromiso entre confort y comportamiento.

Una oferta de grupos motrices al servicio de la polivalencia.

Para el Grand Modus, se ha elegido un amplio abanico de motores que ponen de manifiesto las cualidades dinámicas y la polivalencia del vehículo. La oferta de motores de gasolina se compone de los 1.2 16v de 75 CV y del TCE 100 CV. En cuanto a la de ciclo Diesel, el motor 1.5 dCi se conjuga en tres niveles de potencia de 65, 85 y 105 CV.

Los motores de gasolina vienen provistos de una caja de mariposas motorizada pilotada electrónicamente para un control más preciso de la alimentación del motor. Responde a las normas anti contaminantes Euro 4 e integran el sistema de control embarcado (OBD On Board Diagnostic) que garantiza una buena eficacia en los tiempos de los elementos anti contaminantes.

Gama de motores de gasolina

1.2 16v 75 CV

Con una cilindrada de 1.149 cc, este motor D4F (1.2 16v) desarrolla una potencia de 75 CV (55 kW) a 5.500 vueltas con un par motor de 105 Nm (11 mKg) medidos a un régimen de giro de 4.250 vueltas. Con un nivel de emisiones de 140 gr/km de CO₂, este

motor se verá afectado con un impuesto de matriculación del 4,75% a partir de 1º de enero de 2008.

TCE 100 CV

Típico ejemplo de “downsizing”, el motor 1.2 16v turbo, bautizado TCE 100 CV (TCE, por Turbo Control Efficiency), consigue el consumo de un motor 1.2, con la potencia de un motor 1.4 y el par motor de uno de 1.6 litros, merced a la aplicación de un turbo de escasa inercia en el que el tiempo de respuesta se ha reducido al mínimo, gracias a una turbina y a un compresor de pequeño diámetro. La potencia de 100 CV (74 kW) y el par máximo de 145 Nm se alcanzan a unos regímenes de 5.500 y 3.000 vueltas respectivamente. La asociación de una pequeña cilindrada al turbo de escasa inercia, posibilita una gran vivacidad de respuesta desde los regímenes más bajos. El nivel de emisiones es de 140 gr/km de CO₂, por tanto el impuesto de matriculación es del 4,75%

Meses después de su lanzamiento, Grand Modus recibirá el motor 1.6 16v de 110 CV con la caja de velocidades automática.

Gama de motores de ciclo Diesel Motor K9K 1.5 dCi de 65, 85 y 105 CV

Las tres versiones del motor 1.5 dCi (K9K) son ampliamente reconocidas por su rendimiento y por sus prestaciones acústicas. Estos motores de 1.461 cc evolucionan con un sistema de inyección de segunda generación. Declinados en tres niveles de potencia, proporcionan 65 CV (kW) a 4.000 vueltas, 85 CV (63 kW) a 3.750 vueltas y 105 CV (78 kW) a 4.000 vueltas. Con un par motor de 160 Nm (16,3 mKg) para la versión de 70 CV, 200 Nm (20,4 mKg) para la de 85 CV y 240 Nm (24,5 mKg) para la de 105 CV, el motor 1.5 dCi se presenta como un motor de respuesta viva desde los regímenes más bajos. Todas estas motorizaciones consiguen unos consumos muy bajos. La versión de 105 CV incorpora una caja de velocidades manual de 6 marchas.

En los dos primeros escalones, el nivel de emisiones es de 120 y 119 gr/km de CO₂, por lo que su impuesto de matriculación es del 0%. En el tercer escalón, el nivel de emisiones es de 124 gr/km y por tanto, tributan al 4,75%.

Emisiones de CO₂ en el mejor nivel de su categoría

Con tan solo 119 gramos/km de CO₂ (1.5 dCi 85 CV), Grand Modus es el líder de las emisiones de anhídrido carbónico de la categoría de los monovolumnes del segmento B. Grand Modus dispone de una muy gran autonomía gracias a un depósito que tienen 51 litros de capacidad máxima.

Cuando se habla de que un vehículo dispone de la firma “Renault eco2” se habla de que: sus emisiones de CO₂ son inferiores a 140 gr/km o rueda con bio carburantes, su fabricación se ha llevado a cabo en una factoría certificada ISO 14001 y que un 95 % de su materia es reciclable en su fin de vida y que incorpora al menos un 5% de plásticos reciclados.

Las motorizaciones de Grand Modus responden a este criterio y todas las versiones han sido diseñadas para que el 95% de su masa pueda disponer de una segunda vida. El

carenado del tablero de bordo ha sido realizado en plástico reciclado, lo que representa un total del 7% de los plásticos sobre los vehículos. Renault ya fue premiado en 2005 por el “eco diseño” del tablero de bordo de Modus que se fabrica con 4.5 kg de plástico reciclado.

En cuanto a emisiones sonoras, Grand Modus se aprovechan de las experiencias adquiridas. El tratamiento del ruido ha sido tenido en cuenta desde el diseño, principalmente con la ayuda de cálculos digitales vibratorios y acústicos. Estos dos vehículos consiguen así un nivel de ruido de 71 dBa, lo que suponen 3 dB menos que la reglamentación europea, en otras palabras, se ha dividido por dos la potencia acústica.

Costes de utilización reducidos y una garantía anti corrosión de 12 años

Grand Modus facilita igualmente la vida del propietario. Los períodos de mantenimiento se han espaciado con un vaciado cada 30.000 kms en el motor 1.2 16V de 75 CV y de 20.000 en el TCE 100). Este período es de 20.000 kms en los motores de ciclo Diesel que disponen del nuevo sistema Oil Control System. Las bujías se reemplazan cada 120.000 kms, el filtro de aire cada 60.000 y el de gasoil, cada 40.000 km. En el uso diario, el conjunto de las motorizaciones ofrece consumos reducidos. Una prestación que ha sido posible con la aplicación de la dirección asistida eléctrica variable que posibilita una reducción de 2 a 3 décimas de litro cada 100 km, según los ciclos. Con el fin de reducir los costes de reparación y por tanto, de las primas de seguros, estos vehículos reciben elementos concebidos especialmente para tomar en cuenta las consecuencias de pequeños choques, como se hace con los test RCAR en donde se realizan dos choques (frontal y trasero) a 15 Km/h. La utilización de aluminio perfilado para la travesía delantera o del polipropileno para el soporte trasero, asegura la absorción de la casi totalidad de la energía en caso de choque a baja velocidad.

Capítulo 4

La seguridad en los genes del diseño

Modus fue el primer vehículo de su categoría que alcanzó la nota máxima de “5 estrellas” en los test de seguridad Euro NCAP, en agosto de 2004. Grand Modus se aprovecha de toda la experiencia de Renault en materia de seguridad y sus prestaciones en cuanto a uniones al suelo, ofrecen un excelente nivel de seguridad activa. Estos vehículos vienen equipados con el Sistema Renault de Protección de tercera generación (SRP3). Para un mayor confort y seguridad, proponen numerosas soluciones tecnológicas al mejor nivel de su segmento: sistema de control de la presión de los neumáticos, faros adicionales en curva o regulador y limitador de velocidad.

Un comportamiento dinámico sano y previsible

Argumento principal cuando se habla de la seguridad activa, el comportamiento en carretera representa un punto clave de Grand Modus que ha sido diseñado sobre la plataforma B de la Alianza Renault – Nissan. El balanceo se controla ya que el diámetro de las barras estabilizadoras de 21 mm. convierte a Grand Modus en un vehículo con un comportamiento dinámico neutro y previsible, con un balanceo controlado. El sistema de frenado muy bien dimensionado, ofrece una sensación mordiente y de potencia que permanece constante incluso bajo acciones severas repetidas. Los discos delanteros

son de 260 mm. y los traseros son de 240 mm., en las motorizaciones de ciclo Diesel 1.5 dCi 105 CV. El espesor es de 22 mm delante (ventilados) y de 8 mm detrás. El resto de motorizaciones incorpora tambores traseros.

Disponen de ABS Bosch 8.0 con repartidor electrónico EBV y sistema de ayuda a la frenada de emergencia. Proponen el ESP opcional con control de subvirado y para las fases de arranque, la función de anti patinado ASR puede activarse por el desconectador del ESP. La reconexión se lleva a cabo de manera automática en cada arranque del motor o cuando la velocidad supera los 50 km/h. La función de regulación del par motor al bajar de marchas, permite evitar el bloqueo de las ruedas motrices pilotando el par motor cuando se levanta bruscamente el pie del acelerador o se rueda sobre escasa adherencia.

Numerosas tecnologías al servicio de la seguridad

Para garantizar el confort y la seguridad, Grand Modus propone una serie de equipamientos muy completa, en función del nivel de equipamiento o en opción. Un radar de proximidad trasero facilita las maniobras para estacionar.

Ergonómico, el interruptor del limitador y del regulador de velocidad se ha situado en la consola central, cerca del freno de parking. Una nueva estética del tablero de bordo, facilita la labor de información al conductor de cuando está activo este sistema.

Grand Modus dispone de faros adicionales de giro en el que, gracias a un calculador que analiza el giro de volante y la velocidad, pone en marcha esta lámpara situada dentro del faro, inclinada 40º cuya misión radica en alumbrar progresivamente el interior de la curva. Esta función se desconecta cuando se pone la marcha atrás.

Grand Modus dispone de un sistema de control de la presión de los neumáticos que alerta al conductor en caso de presión inadaptada en una o varias ruedas. Este sistema detecta las fugas lentas o las presiones inadecuadas a la velocidad del vehículo.

Un captador de luz asegura la puesta en marcha de los faros en caso de necesidad. Y un captador de lluvia actúa sobre los limpiaparabrisas en función de la cantidad de agua que cae y de la velocidad del vehículo. Las escobillas del tipo “filo elástico” cubre una amplia superficie de limpieza para un mejor confort visual.

Una protección óptima en todas las plazas

La seguridad pasiva de Grand Modus es heredera de sus predecesores. La estructura ha sido estudiada para responder en caso de choque, absorbiendo la energía y haciendo del habitáculo una célula de supervivencia que preserva los ocupantes frente a la intrusión de cualquier elemento mecánico.

De manera complementaria a la estructura de deformación programada, los órganos del bloque delantero (motor, caja de velocidades, batería, accesorios, etc.) han sido diseñados para acoplarse unos dentro de otros en caso de choque. La columna de dirección es retráctil y el hundimiento del pedal de freno en el piso en caso de accidente, limita el riesgo de heridas en los miembros inferiores así como los paddings que en el lado del conductor y del pasajero protegen las tibias y los tobillos.

Grand Modus viene equipado con un pie medio rígido con articulaciones programadas que reduce los efectos en caso de choque lateral. El modo en que se deforma el pie medio, permite proteger al ocupante poniéndole en contacto con el padding integrado en los paneles de puerta y limitar la intrusión en el habitáculo.

Los medios de retención han sido diseñados para completar el trabajo de la estructura y garantizar una protección óptima de todas las plazas, cualquiera que sea el tipo de choque.

Grand Modus viene equipado con el Sistema Renault de Protección de tercera generación (SRP3). Este dispositivo, reagrupa hasta seis airbags, de los cuales hay cuatro airbags laterales (dos airbags laterales de tórax integrados en los asientos delanteros y otros dos de cortina destinados a las cabezas de los pasajeros delanteros y a las de los pasajeros laterales traseros) y dos airbags frontales adaptativos con doble nivel de inflado. Las plazas delanteras se benefician igualmente de un doble pretensor pirotécnico y de un doble limitador de esfuerzo, con un limitador tarado en 400 daN que protege el tórax. Una señal sonora y un pictograma en el tablero de bordo, alertan al conductor en el caso de que se haya olvidado de abrocharse el cinturón de seguridad.

En la parte trasera, el riesgo de submarinazo se ha limitado por los anclajes de cinturón cortos y verticalizados, así como por el sistema de antisubmarinado que disponen los asientos delanteros y bajo las banquetas de los asientos traseros (mediante un resalte que lo impide). Finalmente, estos vehículos proponen para los niños un sistema de enganches de 3 puntos para los asientos de niños Isofix de cara y de espaldas a la carretera, propuesto igualmente en la plaza delantera del acompañante. Este sistema Isofix está presente también en los dos asientos traseros laterales. La utilización del asiento Isofix en el asiento delantero, viene completada por la inhibición del airbag de pasajero mediante un interruptor que posibilita esta desconexión del airbag frontal del pasajero, del lateral de tórax e igualmente del pretensor pirotécnico de ese asiento. Un testigo en el tablero de mandos, alerta al conductor de este evento.

Capítulo 5

Inversiones de 110 millones de euros para fabricar Modus en Valladolid

Lanzado en septiembre de 2004, Modus ha sido fabricado en más de 395.000 ejemplares. Esta cifra ha contribuido a situar Renault entre los líderes del segmento B con un 10,1% de cuota de mercado en Europa. Producidos exclusivamente en la factoría de Carrocería – Montaje de Valladolid, Modus ha recibido una inversión de 110 millones de euros. Grand Modus será vendido a partir de 21 de diciembre en Italia y después (enero y febrero de 2008) en el resto de países de la Europa occidental.

Salvo en el mercado español, la llegada de Grand Modus, viene acompañada con la entrada en gama del Nuevo Modus.

Grand Modus, el recién llegado en la familia de los coches pequeños de Renault

Renault es un protagonista importante en el mercado de los vehículos pequeños con 395.000 unidades de Modus vendidas entre 2004 y el mes de octubre de 2007 que han

contribuido, junto al Clio, a situar y mantener a Renault entre los líderes de Europa. La parte de mercado de la marca se eleva así al 10,1% sobre el segmento B a finales de septiembre de 2007.

Aparece ahora Grand Modus que ha requerido 50 millones de euros. Los costes se han podido reducir gracias a la reutilización masiva de piezas de equipamiento ya existentes (carry over). Así, más del 60% de las piezas de Modus se han utilizado para Grand Modus. Por otra parte Clio grand Tour y Grand Modus, comparten el mismo nuevo tren trasero mientras que el depósito está derivado del que equipan los Clio. Finalmente, el desarrollo simultáneo de estos vehículos sobre la misma plataforma B de la Alianza Renault – Nissan, ha posibilitado numerosas sinergias entre los equipos de ingeniería del Tecnocentro.

Modus, punto de inflexión en la calidad, desde 2004

Desde su lanzamiento, Modus marca un verdadero punto de inflexión en términos de calidad. Clio, lanzado en 2005 siguió el mismo camino y en 2007, un estudio independiente y reconocido, situaba a Modus en el Top 3 de su categoría en términos de calidad producto, clasificación reforzada por la tasa de satisfacción de clientes. Este posicionamiento es el resultado de una política desarrollada desde hace varios años con la puesta a punto de un plan de calidad Renault desde 2003, seguida en 2005 de un Plan de Excelencia Renault. Renault se compromete en proponer a sus clientes una calidad de producto y de servicio entre las mejores del mercado. Este objetivo constituye, de otra parte, el primer compromiso del Contrato Renault 2009 con un emblema “Nuevo Laguna Top 3 en calidad de producto y servicio”. Los progresos realizados y los procesos desarrollados para este vehículo se han alcanzado con la misma exigencia en el conjunto de la gama en todo el mundo. Grand Modus se beneficia por tanto de todas las innovaciones de Renault en esta materia.

Para llegar a este resultado, la factoría de Valladolid, en donde se fabrican estos vehículos como en el resto de factorías del grupo, utilizan el sistema de producción Renault (SPR) que se basa en la estandarización de las tareas de gestión y de la calidad a diario, con el fin de garantizar un nivel de calidad homogéneo y reproducible. Modus fue el primer proyecto que desplegó y desde su inicio, los útiles y métodos SPR.

Con el fin de mantener un excelente nivel de calidad y de productividad en la factoría, se ha realizado un esfuerzo particular en el tema de formación sobre los 2.710 empleados de Valladolid.

Formación “Strip and Build” para el Grand Modus

De la plantilla de Valladolid, 594 empleados de la factoría han recibido una formación específica de tipo “strip and build” sobre el Grand Modus con un total de 7.855 horas de formación. Esta formación, que se lleva a cabo en dos escalones, consiste en que en el primer estadio, se realiza una formación sobre una maqueta y la segunda fase se lleva a cabo de forma dinámica en la cadena. Se trata de montar un vehículo completamente con sus piezas en cada puesto de trabajo y después desmontarlo para recomenzar de nuevo. Con este procedimiento importado de Nissan, cuando la primera pre serie de pruebas llega a la cadena, los operarios ya han adquirido un nivel de formación adaptado.

Valladolid, factoría única de Modus

Especializada en la producción de coches pequeños con las factorías de Flins en Francia, Bursa en Turquía y Novo Mesto en Eslovenia, la factoría española de Valladolid ha recibido el encargo de fabricar Modus. Esta decisión posibilitó mantener una producción diversificada. La fabricación de estos vehículos se añade en efecto a la de los Nuevos Clio.

En 2004, Valladolid acogió a Modus, primer vehículo que utilizaba la plataforma de tipo B de la Alianza Renault – Nissan, sobre la que se han desarrollado numerosos vehículos. Los costes de adaptación del útil industrial han podido ser limitados a 60 millones de Euros, lo que contribuye en gran medida al respecto del compromiso de Renault Contrato 2009.

La factoría de Valladolid se encuentra comprometida en el respeto a los objetivos de la política de medio ambiente del grupo Renault. La factoría, certificada ISO 14001 ha reducido muy fuertemente su consumo de agua y sus deshechos líquidos entre 1999 y 2006, gracias a la aplicación de soluciones así mismo diversificadas para la mejora de las redes de colectores de agua o de reciclado de los baños químicos.

Grand Modus, es uno de los 26 nuevos vehículos del plan Contrato Renault 2009 y va destinado fundamentalmente al mercado europeo. Se comercializarán desde el 21 de diciembre de 2007 en Italia y después, en enero y febrero de 2008, en el resto de países de la Europa occidental junto al Nuevo Modus, salvo en el mercado español en donde se ha decidido comercializar solamente el Grand Modus.

Gama Española

La gama de Grand Modus que estará disponible en el mercado español se articula en torno a 7 versiones, resultado de cruzar 2 niveles de equipamiento (Authentique y Dynamique) con 5 motorizaciones (2 de gasolina y 3 de ciclo Diesel), con arreglo al siguiente cuadro, en el que se indica el nivel de emisiones en gr/km de CO₂ y el impuesto de matriculación a partir de 1^o de enero de 2008

	Authentique	Dynamique	CO₂ (IM)
1.2 16v 75 CV	X		140 (4,75 %)
1.2 16v TCE 100 CV		X	140 (4,75 %)
1.5 dCi 65 CV	X		120 (0 %)
1.5 dCi 85 CV	X	X	119 (0 %)
1.5 dCi 105 CV		X	124 (4,75 %)

En cuanto al equipamiento, el nivel **Authentique** incorpora, entre otros, los siguientes elementos:

2 llaves con apertura y cierre a distancia

4 airbags delanteros

ABS + SAFE

Antiarranque electrónico

Bandeja cubre-equipajes

Asiento trasero deslizante con banqueta abatible 1/1 y respaldo abatible 1/3-2/3

Cierre automático de puertas en marcha a baja velocidad

Cinturones delanteros de seguridad de 3 puntos, doble pretensores y limitadores de esfuerzo
Cinturones traseros laterales de seguridad de 3 puntos con limitador de esfuerzo
Dirección asistida variable eléctrica
Elevallunas eléctricos delanteros
Faros de doble óptica
Filtro de habitáculo y reciclaje
Iluminación central delantera con punto de luz del pasajero
Inhibidor manual del airbag del pasajero
Ordenador de a bordo
Regulador y limitador de velocidad
Reposacabezas delanteros ajustables en altura
Retrovisores manuales color carrocería
Sujeción Isofix en las plazas laterales traseras

Opcionalmente, puede incorporar:

Aire acondicionado
ESP+ASR
Llantas de aleación de 15"
Pack Look: Faros antiniebla, Lunas traseras sobrepintadas, banda trasera cromada
Pack seguridad: 3 reposacabezas traseros, airbag laterales de cortina, pretensores cinturones laterales traseros
Pintura metalizada
Portabicicletas Velofix
RadioSat CD de 4X15W con 4 altavoces
Retrovisores eléctricos y elevallunas impulsional del conductor

En lo que respecta al nivel **Dynamique**, incorpora:

2 airbags laterales de cortina
3 reposacabezas traseros regulables en altura
Aire acondicionado
Asiento del conductor regulable en altura
Asiento trasero deslizante con banqueta y respaldo abatibles 1/3-2/3
Bolsa en el respaldo detrás del asiento del conductor
Bolsa en el respaldo detrás del asiento del pasajero
Cinturones de seguridad traseros laterales de 3 puntos con pretensor y limitador de fuerza
Elevallunas impulsional del conductor
Elevallunas traseros eléctricos y de seguridad para niños desde el puesto de conducción
Faros antiniebla
Llantas de aluminio de 15"
Molduras interiores cromadas
Ordenador de abordo multifunción
Portaobjetos cerrado en el salpicadero
Puntos de luz de la guantera y de los compartimentos de pies delanteros
Radio Sat CD 4X15 W con 4 altavoces
Retrovisores eléctricos color carrocería
Sistema de retención de objetos en la base del asiento delantero del pasajero

Tapas de portaobjetos en el piso delantero
Tiradores exteriores cromados
Volante de cuero

En cuanto a opciones, Dynamique puede incorporar:

Asientos delanteros calefactables
Climatización regulada y guantera refrigerada
Encendido automático de luces y sensor de lluvia
ESP+ASR
Llantas de aleación de 16"
Lunas traseras sobretintadas
Pack Confort: Sistema de control de presión de neumáticos, Radar de proximidad trasero, cortinas laterales traseras
Pack Orden: Compartimentos zona central techo, cajones asientos delanteros, mesitas en respaldos asientos delanteros, guarda gafas conductor,
Pintura metalizada
Portabicicletas Velofix
RadioSat CD con MP3 de 4X15W con 6 altavoces
Techo panorámico eléctrico

Anexo:

Preguntas a Béatrice Foucher, Director de producto Renault

Después de 3 años de comercialización ¿Qué balance puede hacerse de Modus?

Lo primero es que el mercado de los monovolumenes pequeños no se ha desarrollado como se imaginaba. Representa en la actualidad un 12% del segmento AB, es decir, menos de la mitad de lo que alcanzan en los segmentos C y D (31 y 26% respectivamente).

Segundo: En este mercado, Modus ha seducido solamente a una parte de la clientela y no responde suficientemente a las expectativas de la clientela que buscaba polivalencia y volumen de maletero.

Modus ha realizado en su mercado, volúmenes significativos. Más de 395.000 vehículos vendidos en tres años, lo que representa una media de 130.000 por año. Su penetración en la categoría de los monovolumenes del segmento B es superior a la penetración de la marca (13% frente al 9,5%).

Ultimo punto importante es el nivel de satisfacción de los propietarios de Modus, que es excelente. Y esto demuestra que las prestaciones de calidad de nuestro vehículo son buenas. Estos puntos son muy importantes a la hora de comercializar nuevos modelos.

Porqué ofrecen en el resto de mercados una doble oferta Grand Modus y Nuevo Modus

Fruto de la experiencia, aparecía claramente que una única respuesta de producto no era suficiente y que la doble oferta se impondría por si misma.

Con Nuevo Modus continuamos ofreciendo un monovolumen compacto y manejable apropiado y que presenta una buena visibilidad. Destinado a segmentos de clientela femeninos y a los clientes multimotorizados (como segundo coche)

Con Grand Modus, ofrecemos un verdadero monovolumen habitable, confortable en todas las plazas y con un maletero entre los más generosos del segmento y con reales cualidades ruterías. Es el vehículo principal del hogar que se dirige a una clientela más masculina. Con esta doble oferta, única en el mercado, Renault va a optimizar su cobertura del segmento B.

¿Cuál es la diferencia de clientela entre un monovolumen de este tamaño con un break equivalente?

Las clientelas que eligen un monovolumen están a la búsqueda de un justo compromiso entre la compacidad y la habitabilidad, una posición de conducción elevada, una importante superficie acristalada (visión panorámica) y una modularidad que se pone de manifiesto en la gran cantidad de huecos para guardar cosas.

Los clientes que optan por un break, no están dispuestos a dar el paso hacia un monovolumen. El primer criterio de compra es el volumen de carga. Cada vez más, se vinculan con la importancia del diseño. Están seducidos por las líneas dinámicas que integran armoniosamente, la parte del maletero. De hecho, desean un break que se asemeje a un berlina con diseño dinámico.