

■ **Distribución de vehículos motorizados: El nuevo convenio**

■ **Tendencias: techos acristalados**

■ **Enfoque en la seguridad en EE.UU.**

■ **Con visión de futuro**

Distribución de vehículos motorizados: El nuevo convenio

El 1 de octubre de 2002 fue aprobada la nueva regulación de exención del bloque de vehículos motorizados por la Comisión Europea, que ha entrado en vigencia en la Unión Europea, Noruega, Islandia y Liechtenstein.

La nueva regulación se refiere a:

1) Las ventas de nuevos vehículos motorizados; 2) Servicios de post-venta; 3) Venta y suministro de repuestos.

Los productos afectados por esta regulación son: coches de pasajeros, vehículos comerciales ligeros, camiones, autobuses y autocares. El nuevo régimen está diseñado para ser globalmente más flexible e introduce nuevas reglas en cuanto a la distribución de nuevos vehículos motorizados y servicios de post-venta. También está destinado a crear mejores condiciones para la competencia. Según el nuevo régimen, los que venden automóviles nuevos no están obligados a efectuar reparaciones o servicios de post-venta. Esto abre las puertas a otros actores del mercado, por ejemplo supermercados, revendedores de Internet, etc.

Distribución:

El fabricante de automóviles puede organizar la distribución siguiendo varios criterios:

- Territorial: con la obligación del concesionario de suministrar a

todos los clientes dentro del territorio convenido.

- Cualitativo:

Requisito en términos de formación y cualificación para el personal de ventas, en términos de exhibición de productos, etc.

- Cuantitativo:

La obligación de una compra anual mínima, máximo número de concesionarios por zona, etc.

Servicios de post-venta:

Dado que los concesionarios ya no tienen la obligación de ocuparse de los servicios de post-venta, los fabricantes de automóviles deben organizar una red que les permita cumplir con sus obligaciones de garantía. Además, deben permitir que aquellos reparadores que prefieran mantenerse independientes de determinadas marcas tengan acceso a toda la información técnica necesaria, herramientas (inc-



Photographs from the Audiovisual Library of the European Commission.

luyendo diagnóstico) y formación.

Ventas y suministros de repuestos:

Con respecto a la distribución de repuestos, la nueva regulación apunta a que los consumidores tengan la posibilidad de elegir qué repuestos van a utilizarse para reparar su vehículo en un taller de reparación autorizado. Ahora, pueden elegir entre:

- "Repuestos originales" suministrados por el fabricante del vehículo



Tendencias: techos acristalados

En los últimos años, nuevas tecnologías han facilitado el uso de techos acristalados en los automóviles.

En la actualidad, los automóviles no sólo traen un techo solar simple, sino que los fabricantes pueden ofrecer opciones que van de un techo solar a un vehículo con techo prácticamente cubierto de cristal.

El uso del cristal ayuda a crear una atmósfera abierta y cordial en el automóvil. La demanda de mayor acristalamiento en el automóvil, especialmente en techos solares más grandes, va en alza. El mercado europeo de techos solares se concentra en los países nórdicos donde un factor decisivo puede ser la escasez de luz solar. La tasa de producción total de Europa aumentará del 20,5% en el año 2000 al 23% en el año próximo.

Existen varios tipos de techos sola-

res disponibles en el mercado. El primer techo solar corredizo era del tipo "deflector", inclinándose en la parte posterior e incluso deslizándose hacia atrás. Este modelo está muy difundido en el mercado de repuestos debido a su instalación sencilla. El cristal para estos techos solares suele tener una forma simple, casi plana dado que su curvatura principal es de aproximadamente 15 mm y su curvatura doble, de 4-6 mm.

La tendencia ha sido techos solares acristalados cada vez más grandes para proporcionar vistas panorámicas y abiertas del exterior a todos los pasajeros. Se estima que el diseño de los techos solares evolucionará a diferentes formas y posiciones. Ya se están introduciendo varios vehículos con techos solares de doble panel que consisten en dos cristales de vidrio templado que son aproximadamente del mismo tamaño y cubren el techo del vehículo. En lugar de

estar hecho de uno o dos paneles grandes, una capota también puede consistir en varias "hojas" o "láminas" de vidrio templado dispuestas unas detrás de otras.

Otra técnica para crear techos solares o capotas panorámicos consiste en varias piezas de vidrio templado. La versión más simple de techos solares de varios paneles es la que tiene dos techos solares estándar tipo deflector, situados uno detrás del otro. Los tipos más sofisticados consisten en tres, incluso cuatro partes.

Debido al creciente tamaño de los techos solares, es necesario encontrar soluciones en cuanto a la absorción térmica y los requisitos de privacidad. Algunas de ellas es aplicar un revestimiento mineral (electrocromático) sobre la superficie de vidrio o usar una película orgánica, de sombra regulable, entre dos capas de vidrio. ■

Enfoque en la seguridad en EE.UU.

En Estados Unidos crece el interés por los problemas de parabrisas mal instalados. En los automóviles actuales, el parabrisas es una parte importante de la fortaleza estructural integral de la carrocería. Debe resistir la energía extrema de los airbags para evitar que el conductor o un pasajero sean arrojados fuera del automóvil en caso de accidente. Además, evita que el techo se combe durante colisiones y vuelcos múltiples. Por esa razón, la calidad del parabrisas y su instalación deben ser tomadas muy en serio. Una serie de accidentes controvertidos han aumentado la conciencia sobre esto entre los conductores de Estados Unidos.

ABC 20/20

Cuando el canal televisivo ABC mencionó el problema en su programa 20/20, la noticia adquirió carácter nacional. Allí, se revelaron algunos ejemplos espeluznantes de parabrisas mal colocados y también se demostró cómo esto ha llevado a accidentes graves, incluso fatales.

El problema se debe, parcialmente, a una peligrosa presión de bajada en los precios tanto de los consumidores como de los cristaleros. En definitiva, esto

lleva a una situación en la que se puede comprometer la calidad del producto y/o la instalación para ahorrar costes, arriesgando potencialmente la seguridad del conductor y los pasajeros.



El incidente de Fransway

Uno de los incidentes más recientes fue la muerte de Joan Fransway. Esta joven de 25 años murió al ser lanzada a través del parabrisas de su coche durante un accidente. Los expertos afirmaron que si el parabrisas hubiese sido instalado debidamente, ella se habría salvado.

Su hermano, que habló ante una convención de cristaleros independientes, manifestó su inquietud de que los costes hayan adquirido tal importancia que la mala calidad del producto y el trabajo pudiesen poner en riesgo la vida de conductores y pasajeros.

El mercado europeo

El mercado estadounidense participó activamente en el pasado para establecer normas sobre ensayos de accidentes y el desarrollo de parabrisas con uretano.

Nuevamente, está tomando la iniciativa para mejorar las normas de calidad y seguridad para el reemplazo de cristales de automóviles. ¿Mueren hoy personas en Europa por la misma razón que Joan Fransway? No lo sabemos, pero lo que sí sabemos es que cada año mueren 120.000 personas en accidentes de tráfico y 2,5 millones resultan heridas.

Debemos asegurarnos de que la razón de esto no sea la mala calidad ni las normas del mercado de reemplazo de cristales de automóviles en Europa. ■

Distribución de vehículos motorizados: El nuevo convenio (de la página 1)

- "Repuestos originales" suministrados por los fabricantes de repuestos o
- Los denominados "repuestos de calidad equivalente" suministrados por otro fabricante de repuestos.

Asimismo, los fabricantes de repuestos tendrán mejor acceso a los reparadores autorizados como independientes. Estarán autorizados para colocar su logotipo, junto con el del fabricante de automóviles, en el repuesto original vendido al fabricante de automóviles. Pero lo importante de la nueva iniciativa es que el fabricante de repuestos también podrá vender la misma pieza con su propio logotipo sin perder la caracterización de "repuesto original".

Esto subrayará que los miembros de GEPVP están fabricando y distribuyendo **repuestos originales*** y **repuestos de calidad equivalente** conforme a las especificaciones y normas de producción establecidas por el fabricante de vehículos (normas OEM). Las nuevas reglas han sido promulgadas para estimular la competencia entre los actores claves en el mercado de ventas, post-ventas y distribución de repuestos. Esto también debería llevar a precios más competitivos al garantizar el mismo nivel de calidad y seguridad para el cliente. ■

*: La Regulación 1400/2002 introduce el nuevo término "repuesto original": son piezas de la misma calidad que los componentes utilizados para el montaje del nuevo vehículo.

Para más información, consulte la Página Web de la Comisión Europea:
http://europa.eu.int/comm/competition/car_sector/

Algunos aspectos de calidad a tener en cuenta al reemplazar un parabrisas

- **El cristal reemplazado debe ser producido por un fabricante de equipos originales.**
- **El uretano debe estar aprobado para su vehículo.**
- **Cumpla con las recomendaciones de tiempo de seguridad antes de volver a utilizar un automóvil cuyo parabrisas fue reemplazado.**
- **Asegúrese de que el colocador esté certificado para realizar el trabajo.**

Con visi—n de futuro

Los parabrisas han de cumplir con altos requisitos de calidad —ptica para ofrecer una visi—n ilimitada y sin distorsiones. Tambi—n desempe—an una funci—n importante en el dise—o de la carrocer'a de un veh'culo, y por eso requieren un alto nivel de conocimientos t—cnicos.

Los limpiaparabrisas sirven para mantener la visibilidad en condiciones clim—ticas desfavorables o cuando el parabrisas est— sucio. Las hojas de los limpiaparabrisas deben tener un contacto —ptimo con el cristal para lograr el mejor resultado. Este contacto es afectado por muchos factores, el m—s importante es la suciedad - probablemente el m—s f—cil de reconocer.

Durante la limpieza continua del cristal, se debe mantener un parabrisas despejado y una visibilidad excelente. Para lograrlo, la superficie limpiada debe ser regular, sin ninguna curva contraria ni gran variaci—n de curvatura. Cualquier

defecto puede dejar huellas visibles detr—s del paso del limpiaparabrisas, lo que aumentar— el esfuerzo visual al conducir y mayores problemas de visibilidad durante la noche.

Es fundamental que exista una cooperaci—n estrecha entre el dise—ador del limpiaparabrisas y el dise—ador del cristal, para optimizar la forma del parabrisas y lograr que el contacto entre el limpiaparabrisas y el cristal sea lo m—s eficaz posible.

En la primera etapa de dise—o del cristal, el cristalero eval—ea la viabilidad del proyecto, incluyendo la

capacidad de curvar el cristal y la verificaci—n de las propiedades —pticas. El fabricante del limpiaparabrisas analiza los par—metros de limpieza y sugiere las mejores soluciones de instalaci—n en funci—n de la forma te—rica del parabrisas. Despu—s de esta etapa, el dise—o te—rico es optimizado para obtener los mejores resultados de limpieza. Esto se verifica en ensayos pr—cticos, modific—ndose las variaciones locales halladas en la superficie del cristal si es necesario.

Por —ltimo, el fabricante de autom—viles verifica una serie de "puntos de control" en la superficie del parabrisas para garantizar que todos los nuevos cristales colocados en los veh'culos durante el montaje cumplan con dichos requisitos. Se asegura as' que los limpiaparabrisas funcionar—n con m—xima eficacia durante la vida del veh'culo.

—La combinaci—n de cristales de alta calidad (est—ndar de equipamiento original) y buenos limpiaparabrisas es esencial para una visibilidad segura y sin distorsiones! ■