



# Menor gasto y mayor comodidad

## El Mégane de 110 cv estrena el nuevo cambio automático EDC de doble embrague

■ **SANTIAGO DE GARNICA**

**VALLADOLID.** El pie izquierdo del conductor no encuentra el pedal de embrague mientras que la mano derecha acciona una palanca semejante a la de un cambio automático convencional. En la base de la misma unas letras, EDC por Efficient Dual Clutch, nos indican que manejamos un nuevo cambio robotizado de doble embrague, la respuesta de Renault al célebre cambio DSG del Grupo Volkswagen.

Esta caja EDC (desarrollada por Getrag, frente al DSG que es de Borg Warner) está disponible de momento solo en el Mégane con motor 1.5 dCi de 110 cv -fabricado en Valladolid- pero pronto aparecerá asociada a otros motores diesel de la alianza Renault-Nissan.

### Cómo funciona

En efecto hay dos embragues; el primero dedicado a las velocidades impares (1ª, 3ª y 5ª) y el segundo a las

pares (2ª, 4ª, 6ª) y a la marcha atrás. Los engranajes están soportados por cuatro árboles: dos árboles primarios concéntricos (cada uno de ellos vinculado a un embrague) y dos árboles secundarios. Las velocidades se seleccionan por medio de sincronizadores, al igual que en una caja de velocidades manual. Unos elementos eléctricos, controlados por un calculador, accionan sincros y embragues.

### Las ventajas

Pero explicaciones técnicas aparte, el conductor medio se preguntará qué ventajas le aporta este tipo de

**Con unas emisiones de CO<sub>2</sub> de 114 g/km, está exento de pago del impuesto de matriculación**

caja en el plano práctico. La principal es la rapidez, ya que además de la marcha engranada hay siempre otra preseleccionada; una más de la engranada al acelerar y una menos al soltar el acelerador. En el momento del cambio el sistema mueve los embragues a gran velocidad, reduciendo las fricciones y aumentando la suavidad de cambio.

Frente a un modelo con cambio automático convencional, el Renault Mégane con EDC ofrece mayor suavidad (el empuje es continuo) y rapidez de funcionamiento, al no tener el patinaje de marchas típico de los convertidores de par. Al acelerar el coche cambia de marcha, pero el conductor solo siente el cambio de revoluciones, sin notar apenas pausas en la aceleración. En las reducciones tampoco se notan los cambios, ya que estos se producen a muy bajas revoluciones.

La caja EDC ofrece así la comodidad de utilización de un cambio



El EDC está desarrollado por el especialista Getrag. ■ **S. DE G.**

### ME GUSTA

► **El balance.** Respecto a un automático clásico consume un 17% menos y sus emisiones se reducen en un 30%.

► **Suavidad.** La suavidad con que pasa de una relación a otra, sin que se perciban pausas.

► **Agrado de conducción.** Resulta cómodo y agradable a la hora de conducir.

### NO ME GUSTA

► **Sonido.** El acentuado sonido diésel al ralentí, que ya en marcha desaparece.

► **Regímenes altos.** La falta de efectividad si pretendemos llevarlo alto de vueltas.

► **Ausencia.** Si queremos hacer un uso manual del cambio, solo cabe utilizar la palanca pues no hay levas en el volante.