



El motor beta de 2.0 litros equipa una culata de aluminio de cuatro válvulas por cilindro que le sitúan en vanguardia por lo que se refiere a prestaciones. El propulsor alcanza una potencia máxima de 138 CV a 6.000 rpm, con un par máximo de 18,4 mkg a 4.800 rpm.

Para conseguir su reducido peso (138 kg) se han empleado materiales plásticos de alta ingeniería, con un bloque de fundición mientras la culata es de aleación ligera. Una de sus ventajas es la reducción de las vibraciones al haber montado el bloque sobre un único soporte de aluminio. Su caja de cambios ha sido total-

mente revisada habiéndose sustituido la horquilla para obtener mayor precisión. También se ha conseguido reducir los recorridos de la palanca.

Su chasis rígido, su suspensión independiente a las cuatro ruedas, la eficaz dirección asistida y los frenos (de disco ventilados en las ruedas delanteras y de tambor en las traseras) garantizan la calidad, sin olvidar su seguridad, con zonas de deformación programada en la carrocería, el dispositivo de bloqueo en los asientos delanteros y los airbags para el conductor y acompañante.

Cristóbal GUZMÁN

Vehículo ecológico

Los problemas medioambientales han influido a la hora de diseñar la gama Lantra. De ahí que se procurara reducir las emisiones y el consumo de combustible en tanto que las fuentes energéticas no son inagotables.

La reducción en el peso se ha conseguido a través del empleo de materiales plásticos más costosos pero más fáciles de reciclar, lo que supone un gran ahorro. Todas las piezas reciclables pueden ser desmontadas con facilidad y además cuentan con un código de composición para facilitar ese reciclado.

El sistema de aire acondicionado emplea el gas R134a que no perjudica la capa de ozono.

Las anteriores medidas son la concreción de los esfuerzos realizados por Hyundai Motor Company para preservar el medio ambiente, un aspecto de principal preocupación en los últimos años y que han dado lugar a una estricta legislación de controles de emisión. En Hyundai se mantiene el programa para disminuir esos riesgos de contaminación no sólo en el empleo del vehículo sino también en su proceso de fabricación.

El cuidado por la naturaleza también va de la mano de la preocupación para el individuo y, así, Hyundai ha empleado para los airbags el sistema ESPS, simulando accidentes a bajas velocidades y con distintos ángulos de impacto. El airbag tiene unas dimensiones generosas, protegiendo tanto la cara como el pecho siempre que se haga un uso correcto del cinturón de seguridad.