



Autos

Pocos vehículos en el mercado automotriz, como el Volvo XC70, tienen sillas para niños integradas en el asiento trasero.

SEGURIDAD

Cuidado, bebé a bordo

Hay coches mejores que otros para transportar a sus niños con seguridad, pero en cualquiera, hay que usar una silla especial. **TEXTO: SERGIO OLIVEIRA**

Algunos padres aún piensan que el mejor lugar para sus niños es el brazo de su madre, o de su padre. Pero si van en un auto en movimiento, esto es un error. Ahí, el lugar más seguro para ellos es una buena silla para niños. Órganos como la NHTSA (National Highway Traffic Administration), responsable por la seguridad en los caminos de Estados Unidos, han hecho estudios sobre accidentes donde los niños se ven afectados. Los niños de 0 a 12 años de edad, o con altura menor a 1.49 metros, deben usar algún tipo de asiento especial, de manera que reciba la misma seguridad ofrecida a los adultos por los elementos diseñados con esta finalidad, principalmente los cinturones de seguridad. Para esto, están diseñados algunos tipos de sillas especiales que varían según la edad y peso del niño. Los precios de estas sillas varían desde poco menos de 400 pesos por una base llamada "booster", hasta alrededor de 4,500 pesos por una silla completa, que incluye su propio sistema de fijación, cinturones de seguridad y cabeceras. Algunas traen incluso portavasos, mesitas y otros accesorios para el niño.

En México pocas agencias de autos las venden, debido, según ellas, a la baja demanda. Pero en Renault encontramos estas sillas, que pueden ser usadas en coches de otras marcas.

En grandes tiendas departamentales, en las especializadas para niños o en los almacenes que cobran membresía existen algunas sillas llamadas "convertibles", ya que sirven para más de una etapa de la vida del niño: pueden usarse mirando hacia atrás (para los más pequeños) y hacia adelante, y más tarde como "boosters". Éstas resultan, obviamente, más económicas, ya

que no obligan a comprar varias sillas durante el periodo de crecimiento de su hijo.

La NHTSA hace pruebas con estos modelos de sillas y proporciona calificaciones de varias marcas fabricantes, muchas de ellas a la venta también en México, por lo que bien vale la pena una mirada a www.nhtsa.dot.gov/CPS/CSSRating/Index.cfm. La vida de sus hijos puede depender de esto. La EuroNCAP, el órgano equivalente en Europa, que es mucho más estricto, prueba la capacidad de los coches para proteger a los infantes y Usted puede buscar los resultados en www.euroncap.com, de acuerdo con la categoría del vehículo. Pero una cosa en que se puede fijar, desde antes de comprar el auto, es que éste tenga el sistema de fijación universal para sillas de niños, llamado Isofix. Recuerde que de la buena fijación al auto depende la eficiencia del equipo.

RECUERDE ANTES DE COMPRAR

- Considere que hay algunas sillas que pueden ser usadas en más de una etapa de la vida del niño, las llamadas convertibles, lo que puede representar un ahorro importante.
- Aprenda a usarla antes de comprar. Es muy importante que la silla quede correctamente ajustada. Si le parece muy difícil operarla, busque otra opción.
- No compre sillas usadas, a menos que esté 100 por ciento seguro de que no estuvieron involucradas en algún accidente.

FOTOS: CORTESÍA DE LAS DISTRIBUIDORAS

MOTOR DE ARRANQUE

Ford, candil de la calle

A principios de esta década, Ford iba viento en popa. El mercado estadounidense de entonces estaba ávido por grandes camionetas. Y esto era justo lo que ellos tenían para ofrecer. Sus acciones valían casi 60 dólares y cualquiera hubiera apostado a que no tardaría en ser la mayor del mundo.

Pero el mercado tiene sus gracias. La gasolina comenzó a subir y los japoneses con sus autos más económicos, crecieron como la espuma. Ford entró en una caída libre de la que aún no puede salir a pesar de que ya tuvo a tres jefes ejecutivos desde entonces: Jack Nasser, William Clay Ford Junior y ahora Alan Mullaly. La situación es tan grave que en el mes de septiembre pasado, las ventas de Ford en el mercado estadounidense cayeron nada menos que 20 por ciento, para un acumulado en el año de 13 por ciento menos. Sus acciones hoy cuestan cerca de ocho dólares.

Para su fortuna, no es así en todos los mercados. En Europa, con productos más competitivos que nunca, Ford vive buenos momentos y el futuro se ve aún mejor. En México, la marca sacó a Volkswagen del tercer lugar en ventas y, si bien este año las cosas no son tan brillantes como en 2006, la compañía se mantiene en buen estado, mucho de ello debido al buen resultado de ventas en Estados Unidos del Fusion, fabricado en Hermosillo.

Es en Sudamérica, sin embargo, donde la centenaria empresa vive su mejor momento. Después de encontrarse en un inmenso bache, cuando todos juraban que se iba de Brasil a finales de los años 90, Ford cerró plantas viejas y poco productivas, invirtió fuerte en una nueva fábrica y con dos modelos —Fiesta y EcoSport— que cayeron en la gracia de todo el continente (hasta en México fueron, y son, exitosos), salió de sus problemas de entonces para enfrentar otro, mucho más agradable: crear capacidad para atender a la fuerte demanda.

El "Plan Amazon", un secreto durante muchos años, mostró su eficiencia. Ahora Alan Mullaly espera que también funcione en Estados Unidos, para que Ford deje de ser, como está siendo hoy, un "candil de la calle", y vuelva a una etapa de prosperidad como la que empezó con el inicio del milenio.

El Fusion, hecho en México, es un éxito en EU

