

Peugeot Boxer Furgón H2 L2 HDI 130

SOLUCIONES A MEDIDA

Este mes os traemos nuestra valoración de todo un clásico del segmento de las furgonetas de mayor volumetría, el Peugeot Boxer, en una ejecución L2, H2, muy demandada por su perfecta combinación entre capacidad de carga y maniobrabilidad y con los nuevos motores optimizados HDI, en este caso la versión de 2 litros y 130 CV de potencia.



Autónomos ¡En Ruta! 30

Pese a que esta cuarta generación de Boxer fue presentada hace ahora un año, aún no habíamos tenido la oportunidad de poner a prueba sus cualidades dinámicas y comprobar de primera mano el trabajo hecho en fábrica para elevar la calidad interior del vehículo, y mejorar los costes de utilización y eficacia en el día a día. Y ciertamente hay que decir que ese aumento de calidad, sobre todo en lo que se refiere a nuestra vida a bordo del vehículo se aprecia, en toda una serie de modernos equipamientos en el capítulo de ayudas a la conducción, pensados para los profesionales.

Lo primero que nos salta a la

vista es el trabajo de rediseño realizado por Peugeot en este modelo. Cambios estéticos que se concentran, sobre todo en el nuevo frontal, moderno, robusto y que refuerza su pertenencia a la marca francesa. No en vano, la gran parrilla está inspirada en la del nuevo Peugeot 308. Tampoco pasarán desapercibidos los nuevos grupos ópticos, muy perfilados y que ahora integran las luces diurnas de serie, aunque en opción podemos disponer de éstas en formato led.

La parte trasera también ha sufrido cambios y exhibe ahora el emblema de la Marca y una nueva firma luminica que subraya la modernidad del Peugeot Boxer y asegura una mejor visibilidad lateral de

la iluminación trasera.

Amplia volumetría de carga

En lo relativo a variedad de siluetas, el nuevo Boxer propone la gama más amplia adaptada a cada contexto y sector de actividad: sobre la base de tres distancias entre ejes, las versiones furgón cerrado o acristalado se declinan en cuatro longitudes y tres alturas para un total de ocho carrocerías que van de 8 a 17 m³. En nuestro caso, disponemos de la versión L2H2, de 5,41 metros de largo, por 2,52 metros de alto, con una caja de carga de 3,12 metros de largo, 1,93 metros de alto y 1,87 metros de ancho, con una anchura entre los pasos de rueda de

1,42 metros, una de sus mayores virtudes, para un volumen útil de 11,5 m³. Con estas dimensiones nuestra carga útil se va hasta los 1.500 kilos, manteniendo unas dimensiones "compactas" que agradecemos sobre todo en el trabajo de distribución urbana para enfrentarnos sin demasiados problemas al caos circulatorio de ciudades como Madrid.

Las puertas traseras de doble hoja llegan a los 1,56 metros de ancho por los 1,79 metros de alto con una altura de carga bastante contenida, a tan sólo 500 mm del suelo. Por poner un pero, hay que decir que las puertas traseras "sólo" abren a 90°, lo que en ocasiones puede ser un problema, aunque para compen-

**BOXER
2.2 HDI
130 CV**

**Consumo medio de gasoil
8,6 L/100km**

**Consumo urbano
9,7 L/100km**

**Consumo interurbano
7,4 L/100km**

Lo primero que nos salta a la vista es el trabajo de rediseño realizado por Peugeot en este modelo. Cambios estéticos que se concentran, sobre todo en el nuevo frontal, moderno, robusto y que refuerza su pertenencia a la marca francesa.

sar contamos con una puerta lateral con unas dimensiones de 1,25 metros de ancho por 1,75 metros de alto, suficiente para cargar cualquier tipo de mercancía paletizada.

Equipamiento notable

Quizás donde más notemos la mejora de esta gama con respecto a la anterior, es en el equipamiento interior, tanto por los cambios realizados en la cabina como a las posibilidades de equipamiento extra que están a nuestra disposición y que nos van a permitir configurar el vehículo prácticamente a la medida de nuestras necesidades.

Manteniendo la misma estructura en su consola central, ahora disponemos de una pantalla táctil de 5 pulgadas,

desde el que acceder tanto al equipo sonido como el navegador, la configuración del teléfono, e incluso, si disponemos del pack adecuado, de la cámara de visión trasera.

Sobre el puesto de conducción hay que decir que, si bien es cómodo y disponemos de todos los mandos importantes al alcance de la mano y bien situados, echamos de menos una mayor regulación del asiento, para encontrar una posición óptima y adecuarse mejor a la inclinación del volante, que sí se regula en altura, pero no en inclinación.

Numerosos huecos portaobjetos salpican el interior de la cabina, en los laterales de las puertas, en el frontal o encima del parabrisas incluyendo, so-

EL MOTOR, PIEZA CLAVE

La configuración 2.2 HDI de 130 CV entrega un par máximo de 320 Nm, del que ya disponemos por encima de las 1.700 rpm, para ir ganando en soltura de forma rápida, gracias a una buena sincronización con la caja manual de seis velocidades a la que se asocia.

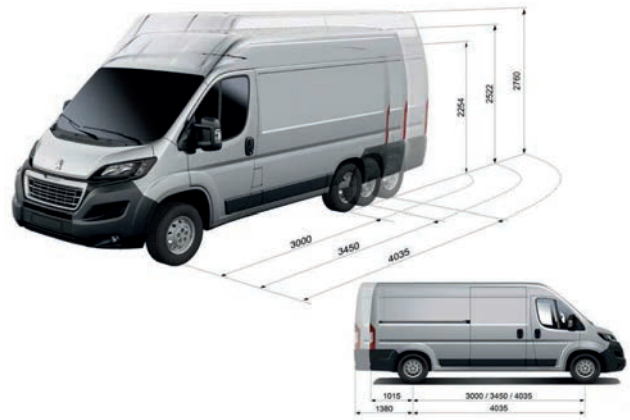


SEGURIDAD DE SERIE

Packs para configurar a la carta

Buscando ese "extra" de calidad que siempre otorga un buen equipamiento de serie, en esta versión el Boxer dispone de un completo catálogo de seguridad y confort de conducción, empezando por el control de crucero y limitador de velocidad. Además, la seguridad está garantizada gracias al ABS, ayuda a la frenada de emergencia AFU, controles de tracción y estabilidad, control adaptativo de la carga (LAC) y sistema de arrancada en pendiente Hill Holder. Completando el capítulo de seguridad, existe el "pack Seguridad", que nos permite añadir a los sistemas anteriores el doble airbag de pasajero, detección de baja presión de neumáticos y aviso de cambio involuntario de carril. Sobre éste último, indicar que siempre nos ha parecido más cómodo a la hora de conducir, el aviso de cambio de carril mediante vibración del volante, frente a la opción de aviso acústico, utilizado por esta gama, que puede llegar a resultar molesto y terminar desconectándolo.

La firma francesa ha dispuesto toda una serie de equipamiento opcional reunido en diversos packs, que nos ayudarán a elegir la mejor opción. Así, en nuestro caso contamos con el "pack city", que comprende los retrovisores exteriores abatibles eléctricamente y detector de obstáculos trasero con cámara visión trasera (cuesta 448 euros) y tenemos otras opciones como el pack confort, compuesto por el climatizador automático, encendido automático de luces, limpiaparabrisas automático, asiento de conductor con suspensión y volante de cuero, todo ello por poco más de 600 euros.



Sobre la base de tres distancias entre ejes, las versiones furgón cerrado o acristalado se declinan en cuatro longitudes y tres alturas para un total de ocho carrocerías que van de 8 a 17 m³

luciones muy prácticas para el trabajo diario como la mesita alojada en el respaldo del asiento central o un portafolios con pinza alojado encima del salpicadero para tener a mano la documentación básica en entregas de paquetería, por ejemplo.

Moverse con soltura

Ya comentamos que nos parece un vehículo que se mueve bastante bien en ciu-

mos una primera relación excesivamente corta, a nuestro juicio, que sólo utilizamos a plena carga del vehículo y en situaciones de desnivel pronunciado. Es precisamente en este tipo de situaciones donde apreciamos con más claridad la utilidad de los sistemas de ayuda al arranque en pendiente, que deberían montarse de serie en cualquier furgón de estas volumetrías.

Manteniendo la misma estructura en su consola central, ahora disponemos de una pantalla táctil de 5 pulgadas, desde el que acceder tanto al equipo sonido como el navegador la configuración del teléfono, e incluso, si disponemos del pack adecuado, de la cámara de visión trasera

dad, pese a los casi cinco metros y medio de longitud, y obviamente, buena parte de culpa hay que achacársela a la cadena cinemática. En la versión probada, disponíamos de la configuración 2.2 HDI de 130 CV, que entrega un par máximo de 320 Nm, del que ya disponemos por encima de las 1.700 rpm, para ir ganando en soltura de forma rápida, gracias a una buena sincronización con la caja manual de seis velocidades a la que se asocia, en la que, sin embargo, encontra-

La mecánica de dos litros que monta el Boxer también está disponible en 110 CV, para tareas menos exigentes, mientras que si nuestro trabajo nos exige mayores prestaciones, Peugeot pone a nuestra disposición una mecánica de tres litros HDI de 180 CV, que rinde 400Nm de par. Otra de las soluciones imprescindibles hoy en día para un vehículo cuyo "hábitat" natural es la ciudad y la distribución es el sistema Start & Stop. Como pudimos comprobar durante nuestro reco-

FICHA TÉCNICA PEUGEOT BOXER FURGÓN H2 L2 HDI 130

MOTOR

Modelo	2.2 hdi 130 Euro 5
Alimentación	Inyección directa Common rail
Par máximo	320 Nm a 1.800 rpm
Nº de cilindros	4
Cilindrada	2.198 cc
Potencia máxima	130 CV (96 kW) a 3.500 rpm

TRANSMISIÓN

Caja de cambios	6 velocidades + marcha atrás
Embrague	Monodisco
Accionamiento	Electrohidráulico
Tracción	Delantera

CHASIS

Suspensión delantera	Ruedas independientes tipo, pseudo McPherson con brazos triangulados y barra de torsión.
Suspensión trasera	Eje rígido con ballestas
Frenos	Discos delanteros ventilados y discos traseros. Sistema antibloqueo ABS
Dirección	Asistida
Accionamiento	Cremallera
Neumáticos	215/70 R15C

PESOS

Tara (kgs.)	2.000
MMA (kgs.)	3.500
Carga útil (kgs.)	1.500

EMISIONES

CO2 gr/km ciclo mixto	189
-----------------------	-----

PVP (IVA, transporte y sin impuesto de matriculación. Descuento promocional para autónomos incluido): 23.672 €

ruido urbano, las frecuentes paradas y arranques del vehículo justifican un sistema que puede reducir, por si sólo, nuestro consumo de combustible en cerca de medio litro, que aunque parezca insignificante, en la factura anual de un vehículo de estas características supone una cantidad a tener en cuenta. En nuestro recorrido urbano, el consumo

contribuyen a que nuestro consumo de carburante en autovía, sea bastante contenido: 7,4 litros/ 100 km circulando a una velocidad de cruce media de 89 km/hora. Destacar, sin embargo, la excesiva rumorosidad del vehículo, sobre todo cuando circulamos por encima de 2.000 vueltas. Por lo que se refiere a su

Numerosos huecos portaobjetos salpican el interior de la cabina, en los laterales de las puertas, en el frontal o encima del parabrisas incluyendo, soluciones muy prácticas para el trabajo diario como la mesita alojada en el respaldo del asiento central o un portafolios con pinza alojado encima del salpicadero

se contuvo en unos 9,7 litros/ 100Km

En los desplazamientos interurbanos realizados la mecánica también se nos antoja muy solvente, capaz de ganar inercia con poca pérdida de potencia, al igual que ocurre con las recuperaciones, gracias a la elasticidad de la mecánica. Todo ello, junto con una mejorada aerodinámica,

comportamiento dinámico, a veces tenemos la sensación de conducción de un turismo, pese a contar obviamente con una carrocería mucho menos eficiente. Lo cierto es que los sistemas y ayudas a la conducción hacen su trabajo con solvencia y no notamos problemas de deslizamientos en curvas o falta de adherencia por ser tracción delantera. ■

Valoración

NOS GUSTA

- Compartimento de carga.
- Equipamiento de serie.
- Consumo y comportamiento motor.

A MEJORAR

- Rumorosidad.
- Regulación puesto de conducción.



La zona de carga dispone de 3,12m. de largo, 1,93m. de alto y 1,87m. de ancho para un volumen útil de 11,5m3.



FICHA TÉCNICA DE LA PRUEBA

Km recorridos	358 km
Consumo medio	8,6 L/100km
Recorrido urbano	72 km/hora
Consumo urbano	9,7 L/100km
Recorrido interurbano	286 Km
Consumo interurbano	7,4 L/100km