



# DOS DÉCADAS DE AVANCES TECNOLÓGICOS

**NAVEGADOR.** Aunque parezca reciente, hace casi 20 años que Honda instaló el primero en un coche. Hoy, las imágenes en 3D son frecuentes e incluso alguno ofrece fotos reales en lugar de dibujos. No en vano, pueden guardar 2.000 veces más datos que un ordenador de 1989.

**ESP.** Con el cinturón y el airbag, el control de estabilidad es lo que más vidas salva. Los primeros costaban unos 2.500 euros. Hoy va asociado a otros controles (de tracción, de frenada, etc.) y cuesta casi la décima parte. Desde 2011 será un equipo obligatorio.



**COMMON RAIL.** El motor TDI (introducido por Fiat en 1996 pero popularizado por el Grupo VW) fue clave para la dieselización del mercado, a la que la inyección por conducto común (estrenada por un Alfa Romeo) aportó el plus de economía y refinamiento actuales.

**ACC.** El control de crucero activo, además de mantener la velocidad, guarda la distancia con el coche de delante. Es delo más avanzado dentro de los automatismos que ayudan al conductor y, aunque ya lo tenía hace 12 años un Toyota, sigue siendo elitista.



**RUEDAS ANTIPINCHAZO.** Bridgestone ya tenía las suyas en 1987 y Michelin años más tarde, pero no proliferaron hasta comienzos de década. Y, aunque se han extendido a los coches populares, sólo las marcas premium recurren a ellas con frecuencia.

**FILTRO FAP.** Ha sido clave para volver más limpios -y aceptables ecológicamente- los motores diésel, al atrapar y destruir las partículas que éstos generan y que eran uno de sus puntos débiles. Lo estrenó un Peugeot 607 y hoy ha llegado a todos los segmentos.

1990 1995 1997 1997 2000 2000

## PRODUCTO

# MÁS SEGUROS Y LIMPIOS

**P**OR ENCIMA DE TODO, DESDE 1989 HEMOS VISTO NACER COCHES CADA VEZ MÁS SEGUROS. ADEMÁS, COMPATIBLES CON UNAS MAYORES EXIGENCIAS MEDIOAMBIENTALES QUE, DEL LADO DEL CLIENTE, SÓLO HAN IMPORTADO SI LE AHORRABAN DINERO. TAMBIÉN SE HAN INVENTADO NUEVOS TIPOS DE VEHÍCULOS. SÓLO LAS VENTAS HAN FALLADO AL FINAL

## Como si el tiempo se hubiese detenido

Desde el año 1989, el automóvil ha conocido dos grandes crisis en España. La primera tuvo lugar entre 1992-93; en la segunda seguimos inmersos y, casi seguro, nos hará retroceder muchos años. De hecho, la apuesta del sector es que las ventas en 2009 estarán muy por debajo del millón de vehículos, por los 1,12 millones de 1989. Una de las claves para enderezar el rumbo es el Plan 2000E de ayuda directa a la compra y que es la quinta medida de este corte. Las otras fueron el Renove (1994-95), los Prever I (1997-2003) y Prever II (2004-2007) y el reciente Vive.

unas llantas de aleación y la vertiente ecológica sólo le ha importado en términos de ahorro. El que implica un consumo inferior y, desde 2008, las rebajas -hasta la exención total- que pueden obtener los coches más ecológicos en el Impuesto de Matriculación, nacido en 1993 para compensar la rebaja en el IVA.

De hecho, sólo dos factores ha sido recurrentes en los últimos años. Uno, la imparable dieselización del mercado. Dos, las preferencias mayoritarias siguen estando en vehículos de tamaño medio y formato clásico. Aunque a su alrededor se han multiplicado monovolúmenes, todoterrenos o SUV y todo tipo de automóviles de «nicho», como descapotables de «nicho», como descapotables de tamaño duro. En muchos casos, coches de capricho y caros que se pudieran adquirir al calor del dinero barato de estos últimos años.

Asimismo, nos decantamos por vehículos más grandes y potentes (la media es de 120 caballos) que nuestros vecinos. De ellos también nos separa, como en la vivienda, el arraigado sentido de la propiedad que ha llevado a que nunca triunfen las fórmulas basadas en el renting e implantadas desde finales de la década pasada.

### FÉLIX CEREZO

Hace 20 años, del coche más vendido, el Renault 19, en España existían nueve versiones. Ninguna tenía antibloqueo de frenos ABS y sólo en la más cara y potente, se ofrecía como elemento opcional.

En su equivalente en 2009 (Renault Megane), el ABS ni se cita porque, sencillamente, es obligatorio desde 2003. Pero el modelo básico ya viene con control de estabilidad ESP, de tracción y de velocidad, ayuda a la frenada de emergencia, airbags de todo tipo...

El ejemplo ilustra una carrera por la seguridad en la que los fabricantes siempre han ido por de-

lante del legislador. Pasó con el ABS y se repite con el ESP. Desde hace años abundan los estudios sobre su bondad, pero la UE no lo ha hecho obligatorio hasta 2011 y para entonces, serán muy pocos los automóviles -sobre todo, pequeños utilitarios- sin él.

Además, los constructores no sólo han ido por delante en esa carrera. A veces, incluso a pesar de los palos en las ruedas que han supuesto las exigencias medioambientales: pedir que un vehículo sea más seguro y ecológico es, a priori, contradictorio. La seguridad implica más peso, más peso supone más consumo y, finalmente, más emisiones. Aparte de que las reducciones en el consu-

mo son cada vez más difíciles.

Con todo, un coche actual que sea un 30% más pesado y casi el doble de potente que uno de 1989, llega a gastar lo mismo o menos que éste. De modo que, si en 1995 el 80% de las ventas en Europa eran modelos que emitían más de 161 gramos de CO2 por kilómetro, ese porcentaje ha bajado hoy al 30%. Mientras que aquellos que emiten menos de 120 gramos ya suponen un 16%. Es decir, 2 millones de unidades por las dos -no es un error- de hace 14 años.

Con todo, el comprador español sigue priorizando el precio, es capaz de renunciar a un elemento de seguridad por montar



# DOS DÉCADAS DE AVANCES TECNOLÓGICOS

**ADIOS A LA SÚPER.** La gasolina con plomo tuvo los días contados desde que el catalizador se hizo obligatorio en todos los coches nuevos a partir de 1993. En España fue reemplazada por un carburante con aditivos que suplan al plomo y que se estuvo fabricando hasta finales de 2005.



**FAROS DE XENÓN.** Las lámparas de descarga de gas, reconocibles por su luz blanca-azulada, iluminan mucho más y mejor que el tradicional faro halógeno. Sobre ellas, se han desarrollado luego los sistemas «inteligentes» que se adaptan al trazado, al tipo de vía e incluso a las características del tráfico.

**'BLUETOOTH'.** Frente al arcaico radiocasete, hoy existen equipos multimedia que admiten todo tipo de fuentes de sonido e imagen. Ahora bien, a conectividad inalámbrica un éxito: permite unir el empleo del móvil con una conducción segura.

**CÁMARAS.** Empezaron ayudando a aparcar el coche (como los Nissan) y hoy hacen de casi todo. Mejoran la visión nocturna, eliminan el «ángulo muerto» (sistema Blis de Volvo de 2004) y son capaces de reconocer a los peatones e incluso de leer las señales de la vía.



**CAMBIO DSG.** Manual de cinco marchas y, si a caso, automático. Esa era toda la elección en 1989. Ahora hay cajas de hasta 8 marchas y otras derivadas de la FL. Aunque ha sido el eficaz y rapidísimo DSG de doble embrague del Grupo VW el que ha creado escuela.

**PRE-SAFE.** Mercedes denominó así a un sistema capaz de «ver» un accidente inminente y que, si no puede evitarlo, actúa para mitigar los daños. También lo tiene Lexus, y Volvo ha desarrollado uno específico para los choques a baja velocidad en ciudad.

2001 2002 2002 2003 2003 2006

## Los 'top' de ayer y de hoy

Por los años, pero ot... los... Co... dos déca... de dife... el... to... óvil... se... dido... e... 1989... y... el... e... los... e... los... de 2009... co... espo... de... l... is... c... Re... It...

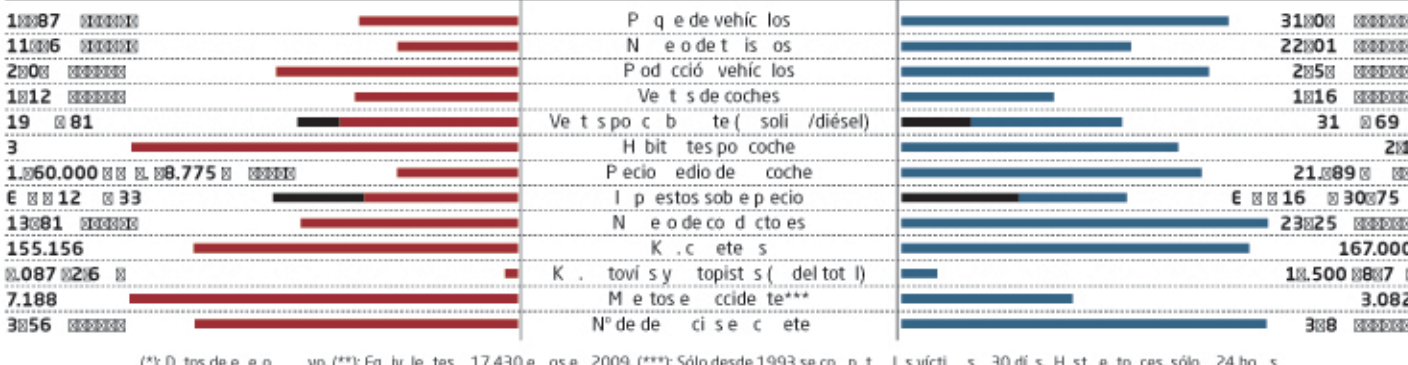
### 1989 RENAULT 19 1.4 80 CV TSE vs 2009 RENAULT MÉGANE 1.5 DCI DYNAMIQUE

Comparison of Renault 19 1.4 80 CV TSE (1989) and Renault Megane 1.5 DCI Dynamique (2009). Includes technical specifications like engine power, torque, weight, and dimensions.

### LOS MÁS VENDIDOS EN 1989

- 1. Renault 19
2. Opel Kadett
3. Seat Ibiza
4. Renault 5
5. Ford Fiesta
6. Citroën AX
7. Opel Corsa
8. Peugeot 205
9. VW Golf
10. Ford Olio

### RADIOGRAFÍA 1989-2008



### LOS PREFERIDOS EN 2009\*

- 1. Renault Mégane
2. Seat Ibiza
3. Ford Focus
4. Peugeot 207
5. Peugeot 308
6. VW Golf
7. Seat León
8. VW Polo
9. Ford Fiesta
10. Opel Astra

FUENTE: A F C, DGT y el bo... ció... p... i... EL MUNDO

## AUTOMÓVILES QUE HAN HECHO HISTORIA



### CITROËN ERLINGO 1998 OCIO Y NEGOCIO, RENAULT SCENIC 1995 UN TRIUNFO COMPACTO, TOYOTA PRIUS 1997 PREMIO A LA CONSTANCIA, SMART 1998 MÍNIMO ESPACIO, MERCEDES SLK 1992 LA EXPRESIÓN DEL DESEO, PEUGEOT 2000 CC 2000 CABRÍO PARA TODOS, MERCEDES CLS 2004 ¿CUATRO PUERTAS COUPÉ?, FIAT 500 2008 RESCATANDO MITOS, TATA NANO 2009 EL 'LOW COST' DE VERDAD, VOLKSWAGEN GOLF 1989 REFERENCIA CONTINUA

Detailed text descriptions for each car model mentioned in the header, highlighting their historical significance and key features.