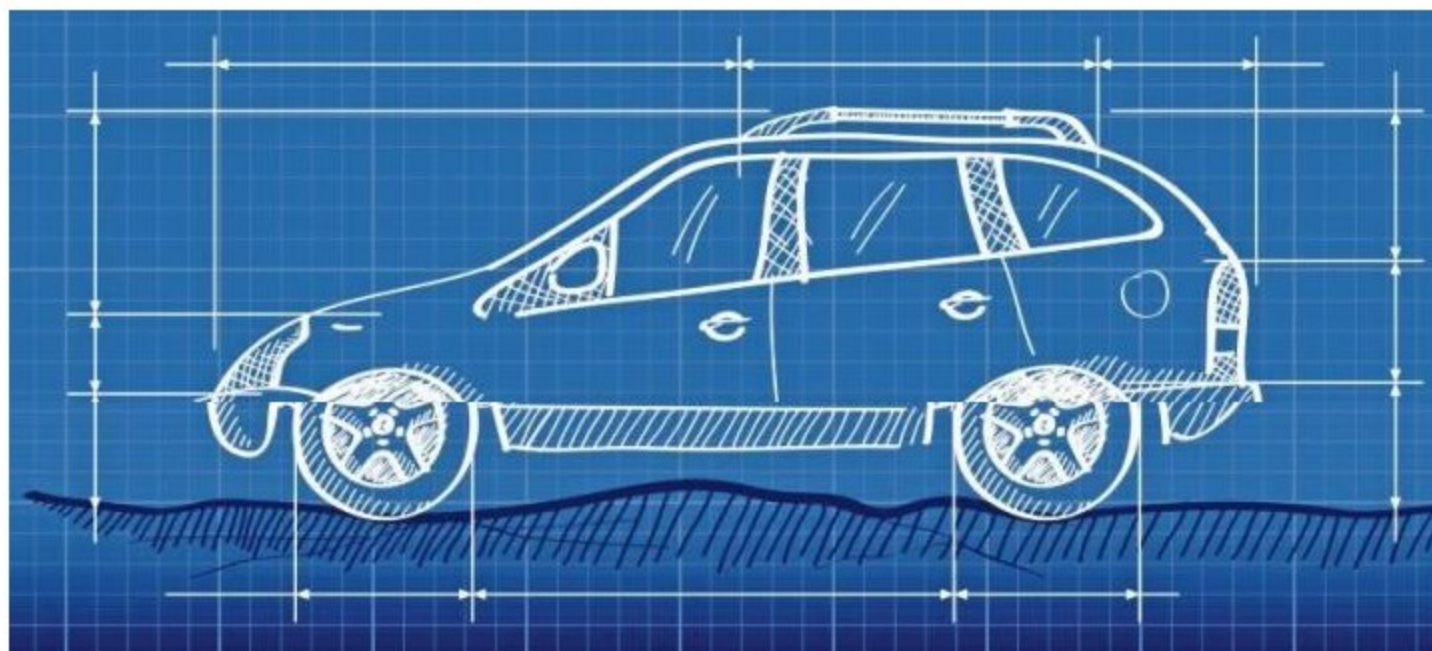


LA EPIDEMIA SUV

Los vehículos utilitarios deportivos son producto de la unión entre vida a bordo y seguridad, cualidades perseguidas por la industria desde su inicio.

REVISTA MOTOR © 10:55 A. M. 18 DE NOVIEMBRE DEL 2021



SUV

No es casualidad que los vehículos utilitarios aparezcan hoy como el *sumum* de la industria automotriz para las familias. No lo es **133 años después de que Bertha Benz —la esposa de don Karl, el creador del primer vehículo de combustión interna—** se lanzara con sus dos hijos al **primer viaje motorizado de la historia** a bordo del Benz Patent-Motorwagen que su marido guardaba con celo en su casa y con el cual cubrieron 166 kilómetros desde Mannheim hasta Pforzheim, en Alemania.

El paseo no debió ser muy placentero, no solo porque tenían que recargar el vehículo con un disolvente inflamable que solo se vendía en las boticas, **sino por el aparato mismo, un triciclo alto de una sola banca, francamente incómodo y peligroso** para un clan de tres, el cual debía rodar, sí o sí, por potreros y trochas dedicadas a caballos y carruajes.



RELACIONADAS

- BERTHA BENZ: UN VIAJE HISTÓRICO SOBRE RUEDAS
- LAS MUJERES EN EL MUNDO DEL MUNDO DEL AUTOMÓVIL
- GRANDES APORTES DE LAS MUJERES PARA EL AUTOMÓVIL



BERTHA BENZ

Quizás después de ese viaje, pionero de la masificación de los autos de Benz y, paralelamente, la de modelos de otros genios de la industria, como Henry Ford, Gottlieb Daimler o Wilhelm Maybach, **el confort y la seguridad han estado en la mente de la industria y, por supuesto, de las autoridades de tránsito** que fueron apareciendo con el paso de los años. No es exagerado decir que por ellos es que andamos como andamos.

La SUV es el resultado de ese largo viaje, **de la búsqueda lógica de un vehículo ideal** que hubiera hecho del paseo de Bertha y sus hijos una experiencia más segura y menos tortuosa.

De ahí ejemplares como el pequeño Jeep Willys Station Wagon de los años 50, precursor de la Wagoneer de 1966, pues **desafiaba las enormes camionetas tipo *station wagon* de Detroit**, las cuales rodaban como la solución para las familias estadounidenses.

Ese tipo de armatostes, al igual que los pequeños Mini Clubman de dos puertas y apertura doble trasera de los años 60 y Fiat 600 Multipla de finales de los 50, sin duda apuntaban al núcleo familiar. **Ni qué hablar de ejemplares como la camioneta Variant o el icónico Kombi**, ambos de VW, los cuales conquistaron hasta el gato durante muchos años.

Naturalmente, influencias hubo muchas y la evolución del diseño automotor también **fue clave para saltar hacia vehículos más lógicos para este segmento**. De la unión Daimler-Chrysler de 1998, por ejemplo, nacieron el americanísimo y feo monovolumen Mercedes-Benz Clase R al lado del primer Clase A y el Clase B del mismo corte y la camioneta GL (hoy GLS), un modelo más lógico y terrenal que el todoterreno purasangre Clase G, cuyo ADN se mantiene hasta hoy.



JEEP SUPER WAGONEER 1966

Los franceses, con piezas como el Renault Espace de 1984 (el primer monovolumen del mundo de buen tamaño después del minúsculo Fiat 600 Multipla) y, desde 1996, el familiar Scénic de cinco y siete puestos, entre otros, **influyeron sin duda en las demás marcas, especialmente las norteamericanas**, acostumbradas a convencer con enormes cajas 4x4. No en vano el auge posterior de los monovolúmenes familiares Ford Galaxy de 1995, Chevrolet Vivant del 2000 (herencia de Daewoo) o Chrysler Pacifica del 2004.

El siguiente paso era aprender de la vida a bordo de este tipo de camionetas (de las que, por supuesto, se lucraron también las marcas japonesas) e insistir en la seguridad, dos condiciones ampliamente probadas en estos y otros vehículos de su tipo, y en las camionetas todoterreno provenientes de Estados Unidos y Japón, y —por supuesto— de la británica Land Rover, propietaria del indestructible Defender y **responsable de la primera 4x4 de lujo, la Range Rover de 1970**, que por sus finas maneras fue exhibida ese año en el Museo de Louvre por invitación de sus propios curadores.

Por eso hoy, el nombre del juego es Sport Utility Vehicle (SUV), un todoterreno, pero con el confort de un automóvil. Porsche, con la Cayenne, se metió con velocidad al negocio; BMW le aprendió a Rover durante su fugaz paso como propietario de la marca y se lanzó con la X5. **Mercedes-Benz le dio vuelo a la GL mencionada arriba y abrió su abanico de camionetas**; Jaguar llegó tarde, pero pisando duro con sus E-Pace y F-Pace; el Grupo VW, Opel, las marcas francesas, los italianos, los asiáticos...

Pero, curiosamente, los norteamericanos llegaron tarde al lujo 4x4. Aunque acostumbrados a la rudeza, las marcas más 'titinas', Cadillac y Lincoln, **arremetieron finalmente con sus respectivas Escalade y Navigator**, mientras que Ford se arriesgó con la Expedition, y Chevrolet con modelos menos pomposos, pero aun así llenos de equipamiento: Blazer, Traverse y Tahoe.

¿Qué opinaría hoy la osada Bertha Benz?



PORSCHE CAYENNE GTS 2021

Algunos SUV de lujo

*Cadillac tiene una oferta de tres SUV, que en orden de tamaño se identifican como XT4, XT5, XT6 y esta, la enorme Escalade, armada con un motor V8 de 6,2 litros y 420 caballos de potencia.

Recientemente, la marca lanzó el modelo Lyriq, una SUV cien por ciento eléctrica que la ubica en el partidor de las energías limpias.

*La Navigator es la SUV más lujosa de Lincoln, que navega con otros tres modelos llamados Aviator, Nautilus y Corsair, todas de gran equipamiento. Esta fue armada con una cabina apta para ocho ocupantes y un motor turbocargado de 3,5 litros y 450 caballos de potencia, tal cual la Expedition, su gemela dentro del Grupo Ford al que pertenece.

*La nueva Range Rover se apropia como ninguna otra generación del legado del primero de estos modelos, el cual nació en 1970 para marcar diferencia con el lujo, a pesar de ser un todoterreno purasangre. Equipa opcionalmente motores V6 o V8, o una instalación híbrida enchufable, y en el 2024 aparecerá una versión cien por ciento eléctrica.

Dato

El concepto SUV da para todo, hasta para que vehículos compactos como los Kwid Utsider y Stepway de Renault, o el WR-V de Honda y los Kia Soul y Stonic sean vendidos como tales, así se trate de una integración de plataformas y adaptación de molduras para hacerlos ver como camperos. Todo sea por la moda y el mercado.



0



0



GUARDAR

REPORTAR UN ERROR

IMPRIMIR